



www.on7wr.be

ON7WR

Radio-Club de Waterloo
LOCAL : entre les n°57 et 59, Avenue du Feuillage
1420 Braine - l'Alleud
Compte : BE54 0682 5155 7197
Cotisation : 15 euros/an



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



LA GIGAZETTE



aux îles Scilly,
et sur l'éther
avec les stations
du club,

**aventure interactive et
imprévus au coin du micro**

(récit page 6)

Sommaire n°163 3ème trimestre 2018

De tout un peu P.3

TM4RUM ~ Route du Rhum P.5

OOØG/MM aux îles Scilly, la suite P.6

ON7WR

ASBL WATERLOO ELECTRONICS CLUB

SECTION UBA WTO

Local : entre les n° 57 et 59
Avenue du Feuillage,
1420 - Braine-l'Alleud

Siège social de l'ASBL :

Rue Gaston Dubois, 6
1428 - Lillois

Compte : BE54 0682 5155 7197

Réunion :

Chaque vendredi à partir de 20h15

Secrétariat : on7wr@on7wr.be

Site ON7WR : <http://www.on7wr.be>

Blog : <http://photos-on7wr.blogspot.be>

Conseil d'Administration de l'ASBL.

Président: Luc Devillers ON4BE

Secrétaire: Roger Vanmarcke ON4TX

Trésorier: Léon Donner ON4ZD

Fréquences du club:

145,475 MHz

430,100 MHz + 1,6 MHz, CTSS : 131,8 Hz
(ONØWTO)

433,475 MHz

14,137 MHz durant les vacances

50,441 MHz balise 6m (ONØSIX)

144,800 MHz APRS (ONØWTO-2)

QSO hebdomadaire le mardi à
21h00 sur ONØWTO

Image couverture

Image : ON6WG

Petit Prince 2 ~ OOØG/MM dans le port de Hughtown ~
face au Star Castle sur la colline, îles Scilly.

Le fort, très bien conservé, fut construit en 1593 pour
défendre l'archipel. C'est aujourd'hui un hôtel ****,
mais il est ouvert au public et peut être visité.

Image page 3 : crédit Franquin

LA GIGAZETTE

Publication trimestrielle de ON7WR
envoyée gratuitement à tous les membres de
l'ASBL.

Editeur responsable : ON4BE

Devillers Luc, 17 rue du Dessus, boîte 2
1420 - Braine-l'Alleud

on4beshack@gmail.com

Rédaction, mise en page :

Georges Wilenski, ON6WG/F5VIF

Les articles destinés à être publiés doivent
parvenir à f5vif@wanadoo.fr

Note : Les articles où l'auteur n'est pas spécifié
sont rédigés par la rédaction.

De tout un peu par ON4TX

SK de Harry, ON2RIT, ON2TX : Je viens d'apprendre le décès de Harry ce cinq octobre. Nous aurons certainement plus d'informations à donner plus tard. Durant cinq ans de 2008 à 2013, Harry nous a gratifiés d'un éditorial chaque trimestre et corrigeait également la Gigazette, c'était l'époque où Jean-Pierre, ON4KJV (SK) avait repris la rédaction de la revue du club. Voici un éditorial que Harry avait écrit pour la Gigazette du 4ème trimestre 2010.

Penser aux autres ? M'enfin

Les auteurs de réalisations personnelles en matière électronique restent nombreux. Mais ils rencontrent, il est vrai, de multiples difficultés : récolte des composants nécessaires, schéma fiable éventuellement sujet à modifications et crainte du bricoleur solidaire taraudé par une obsession : « Et si ça ne marchait pas ... ? »

Quelques articles de haut niveau se permettent de se lancer dans une réalisation sans schéma bien défini. Ni écran, ni papier. Mais ils ont des idées claires, avant la première soudure. Là est le secret de ces funambules de l'électronique, ceux qui ne tombent jamais. Rares mais bien réels.

L'antidote du découragement est la solidarité.

Pourquoi ceux à qui tout réussit, grâce à leurs compétences, ne tendent-ils pas toujours la main aux autres : les peu doués, les hésitants, les débutants.

Qui peut le plus peut le moins.

Tendre la main ?

Si ce n'est « sur l'air », en écrivant, en commentant en publiant les aléas d'un montage qui, même s'il semble basique, fera le bonheur de l'un ou l'autre novice du bricolage. Et même des moins novices !

Écrire ??

Le stylo semblerait donc être la suite logique de la pratique du fer à souder. Difficile d'écrire un article bien structuré susceptible d'être publié ?

Il suffit de demander ! Et ce n'est pas une honte de recevoir de l'aide ...

Ne pas penser aux autres ? M'enfin...



M'ENFIN?

Nouvelles de l'Association :

Nous comptons à ce jour **73** membres à l'ASBL, la section UBA de WTO compte **63** membres.

Bruxelles Est : La section **BXE** fête cette année ses soixante ans. Nous leur souhaitons bonne fête et encore de nombreuses années d'activité. A cette occasion la section organise un super gastro au restaurant de l'Atomium au mois de novembre.

Nouveau record Tropo : Le 5 août dernier, **EI3KD** en IO51VW a fait qso avec **D4Z**, en HK76MJ en CW sur le 144 MHz, ce qui représente une distance de 4163 km, et qui constitue un nouveau record de la Région 1 IARU. Rappelons que D4Z se situe au **Cap Vert**. Les stations : EI3KD travaillait avec 400W et une Yagi 11 éléments. De D4Z, rien n'est connu de la station utilisée, mais probablement une station modeste a été utilisée. EA8FF et SQ9D furent les opérateurs de la station D4Z. D4Z a encore travaillé un certain nombre de stations sur la côte anglaise. Un nouveau record Meteor Scatter sur 2m a encore été battu le 7 août 2018 entre **EA8TX** et **DJ6AG**, entre IL18QI et JOEQ.

Signaux Trans-Atlantiques :

Ce sont des signaux entendus en GI. Le **8 juillet**, 2018 Paul LOGAN à Lisnaskea, Irlande du Nord a entendu une station radio du Canada par-dessus l'Atlantique sur 88 Mhz. Utilisant une beam 5 éléments et un récepteur SDR. Paul a capté CBC radio 1 sur 88,5 Mhz en Newfoundland, Canada à 21.35 UTC. Avec une distance d'environ 3200 km, c'est probablement une sporadique-E à double-bon. Dans le passé Paul a entendu des signaux trans-atlantiques en Bande 2, c'est un phénomène rare. C'est seulement la quatrième fois que Paul a entendu une station radio canadienne en bande 2 (88-108 Mhz) depuis 2003. C'est l'unique personne qui a entendu des signaux Bande 2 venant des USA. Il a aussi entendu des stations FM des Caraïbes via la Sporadique-E et possède le record mondial de réception radiodiffusion FM sur une distance de 6456 km.

La seule personne connue d'Europe qui a entendu une station trans-atlantique Bande 2 fut David Hamilton en Ecosse qui a entendu le Newfoundland en 2003. Pour plus d'informations, allez voir sur le site WEB de Paul à <http://band2dx.webs.com>

Prochaines brocantes ou manifestations :

20 octobre 2018	Kofferbakverkoop DST	Diest
21 octobre 2018	Kofferbakverkoop radioclub Tigem	Erpe-Mere
03 novembre 2018	Kofferbakverkoop KSD	Oostduinkerke
18 novembre 2018	Hambeurs Radioclub St Truiden RST	Landen
10 février 2019	Hambeurs NOK	Turnhout
13 avril 2019	CJ2019 à Seigy, France	www.cj.r-e-f.org
22 avril 2019	Kofferbakverkoop ARA	Wevelgem
21/23 juin 2019	Ham Radio, Allemagne	Friedrichshafen,

* * *

TM4RUM



Communiqué de ON4ZD

A l'occasion de la course à la voile en solitaire "Route du Rhum" reliant Saint Malo (France) à Pointe-à- Pitre (Guadeloupe) une équipe multinationale, **parmi lesquels Léon ON4ZD-OS0S**, activera depuis le site du radio club de Saint Malo l'indicatif **TM4RUM** du **25 octobre au 05 novembre 2018** ainsi que les **10 et 11 novembre**.

Les émissions seront toutes bandes tous modes et commémoreront simultanément la 11^{ème} édition de la "Route du Rhum" et ses 40 ans d'existence.

Toute l'information est disponible sur le site de l'Association des Radio Amateurs de la Côte d'Emeraude

ARACE ainsi que directement sur la page TM4RUM . Un log en ligne sera disponible lors de l'activité.





Début juillet, comme annoncé dans le numéro précédent de la Gigazette, le voilier et la station OOØG/MM ont quitté le port de Granville en Normandie à destination de l'archipel des îles Scilly. Un trajet de 200 milles nautiques (370 km) réalisé sans escale. Beau temps, petit temps et parfois manque de vent étaient au rendez-vous, ce qui prolongea quelque peu la durée du trajet. Enfin après deux jours et demi de navigation, Petit Prince 2 était au mouillage à l'île de St. Mary's, dans la petite baie, face à Hughtown, la seule grosse bourgade de l'archipel et aussi sa capitale forte de quelque mille habitants.

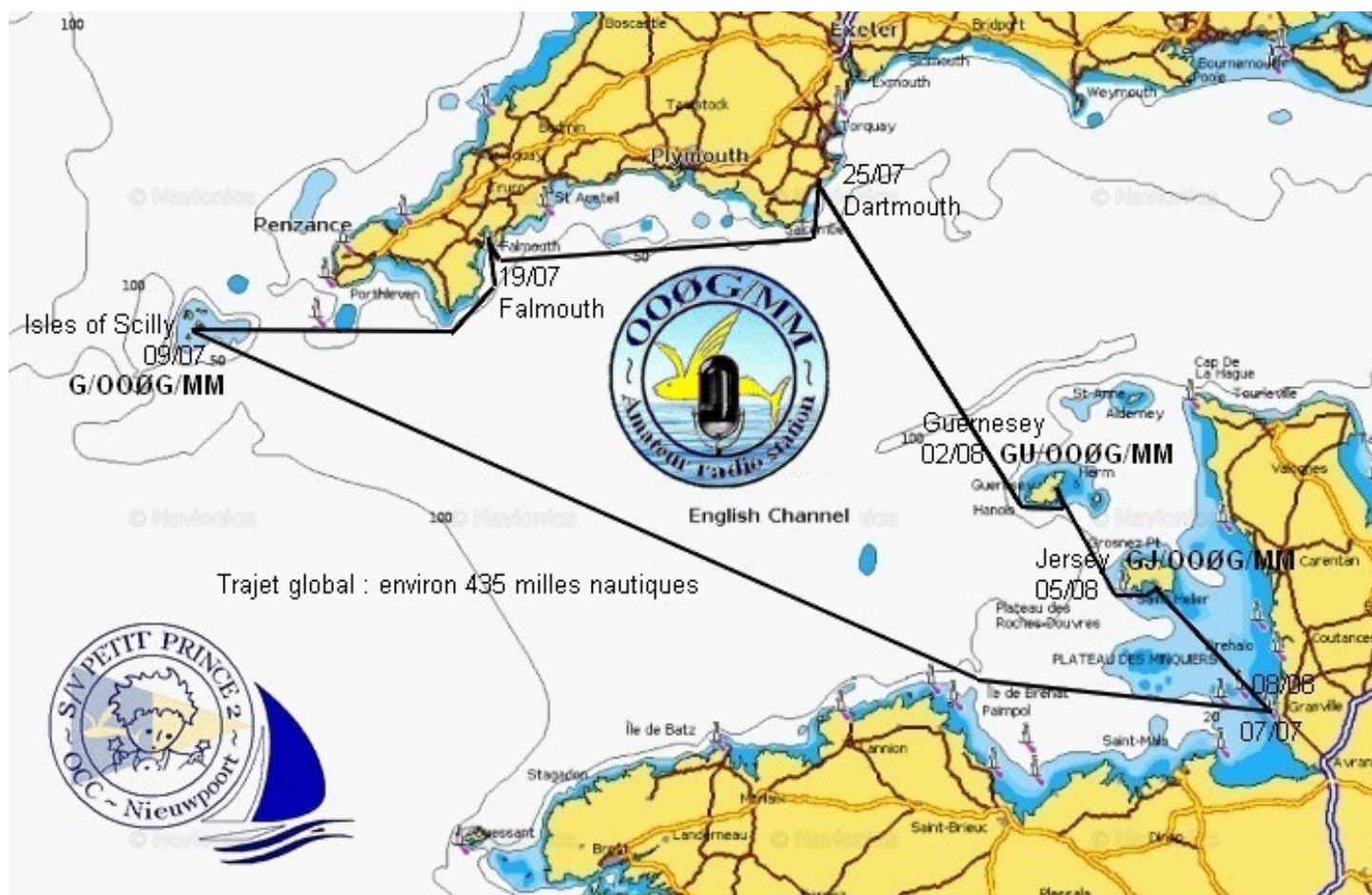


Fig. 1 Le périple OOØG/MM à bord du voilier Petit Prince 2 saison 2018

Un sked journalier avec les stations du club (mais bien évidemment ouvert à tous) avait été fixé avant le départ avec Roger ON4TX. Le lendemain de mon arrivée fut réservé à la découverte du nouvel univers que me réservait cette escale. Débarquement à terre, visite succincte du bourg ainsi qu'à la capitainerie du port. Les QSO débutèrent donc le 11 juillet sur 40m à 18h30, heure locale belge (17h30 aux Scillie's), avec de très bons signaux. J'avais décidé dès le départ de ne pas être actif en navigation. En effet, je n'avais pas de solution directe pour fixer une antenne efficace capable de supporter les mouvements du navire et du mauvais temps éventuel. Ensuite, étant seul à bord et le bateau étant équipé de différents appareillages électroniques « sensibles » essentiels pour moi et pour sa navigation, tels que le transpondeur AIS et le pilote automatique, et vu la proximité de ces appareils

avec l'émetteur et l'antenne d'émission, pour éviter toute perturbation voire détérioration du matériel, il m'a paru raisonnable de ne pas activer l'émetteur décamétrique pendant que ces appareils fonctionnaient.



Fig. 2 Vue des voiliers au mouillage et de la baie face au bourg de Hughtown (à droite de l'image), île de St. Mary's

A propos du système AIS (Automatic Identification System)



Fig. 3

Mais à peine parti, alors que je dépassais le plateau de roches des Minquiers, et malgré toute l'attention que j'avais portée au trajet et aux cartes de navigation avant le départ, voilà que l'imprévu se manifeste déjà. Le transpondeur indique quelque chose, qui émet évidemment un signal AIS, droit devant. Coup d'œil à la carte, non il n'y a rien. Sortie sur le pont, là, il y a bien quelque chose, ça ressemble à une bouée, là-bas à l'horizon. Fig 3, cette bouée isolée, munie d'antennes, contenait un certain nombre d'appareillages tels qu'une éolienne, un panneau solaire, un anémomètre, un feu de signalisation et d'autres appareillages que je n'ai pas pu reconnaître. Le logiciel de navigation informe automatiquement lorsqu'une carte doit être mise à jour.

Mais aucun message d'alerte n'était apparu avant le départ. On le voit dans cet exemple, le transpondeur AIS est un formidable outil de sécurité et de navigation. Depuis 2004, cet appareil doit équiper tous les bâtiments de 300 tonneaux et plus de jauge brute engagés dans des voyages internationaux. Il est aussi obligatoire sur tous les types de cargo ou tankers de plus de 500 tonneaux de jauge brute ainsi que tous les navires commerciaux transportant des passagers sans regard à leur capacité. J'ai cependant constaté qu'un grand nombre de bateaux plus petits sont également équipés de transpondeurs. Dans cette catégorie on trouve les petits bateaux de pêche ainsi que les bateaux de plaisance.

Le transpondeur et le système AIS

Sans entrer dans le détail, le transpondeur est constitué par un émetteur et deux récepteurs VHF, un calculateur, un système d'appel sélectif numérique (ASN), un récepteur GPS et un écran de visualisation. Il peut être connecté à d'autres équipements de navigation (par ex. un pilote automatique). Il utilise deux fréquences VHF dans la bande marine exclusivement réservées dans le monde entier à l'utilisation de l'AIS. Ces deux fréquences sont 161.975 MHz et 162.025MHz. Transmission en packets de 168 ou 440 bits précédés de 24 bits pour la synchro du récepteur, et modulation GMSK à une vitesse de 9600 Bauds. Une trame dure 30ms. Le signal est multiplexé pour éviter que les navires ne se brouillent entre eux en émettant au même moment. Il y a deux types de transpondeur. Le transpondeur classe A est destiné à équiper tous les navires commerciaux. Le transpondeur classe B est quant à lui destiné aux navires qui n'ont pas l'obligation d'installer et d'utiliser ce système (par exemple les navires de plaisance s'ils n'entrent pas dans les normes citées au paragraphe précédent).

Les deux types de transpondeur remplissent les mêmes fonctions à ceci près :

Tout d'abord, le mode de diffusion ou l'accès au multiplexage est différent.

Le transpondeur classe A a un accès multiple à répartition auto-organisée dans le temps. Il transmet des informations toutes les 2 à 10 secondes quand le bateau se déplace, et toutes les 3 minutes s'il est à l'ancre. La puissance d'émission est de 12,5 watts.

Le transpondeur classe B à un accès multiple par répartition dans le temps avec écoute de porteuse. Il transmet des informations toutes les 30 à 180 secondes. La puissance d'émission est de 2 watts. Le récepteur d'appel sélectif est en option ainsi que la transmission de certaines données.

Les stations côtières, certains phares, certaines bouées sont maintenant équipés de systèmes AIS. Le transpondeur AIS est également très utile dans le brouillard et par mauvais temps. Sur l'écran un peu similaire à celui d'un radar, on peut voir avec précision la position des différents navires, bouées, stations côtières, leur distance, le sens et la vitesse de déplacement. S'il ne peut remplacer le radar, le système AIS en est un complément utile, en ce sens qu'il permet de lever le doute sur les faux échos lorsqu'il s'agit de détecter de petites embarcations ou des objets, peu réfléchissants, notamment par mer forte (par ex. un bateau en fibre de verre).

Mais le système AIS peut avoir aussi une autre fonction. Il permet le balisage virtuel. Une station terrestre peut être configurée pour transmettre des messages indiquant l'existence d'une balise AtoN (**Aid to Navigation**) sur une position spécifique. Physiquement à l'endroit indiqué il n'y a rien mais la balise apparaîtra sur l'écran du transpondeur. J'ai eu le cas pendant ce périple. Ceci peut s'avérer très utile, par exemple pour signaler un objet flottant dangereux à la navigation ou pour délimiter un chenal d'accès difficile. On réalise aussi une économie de temps et de moyens à mettre en œuvre.

Enfin, le transpondeur permet de suivre un bateau en direct à partir de la terre. C'est grâce à lui que les stations du club ont pu suivre les mouvements de OOØG/MM en temps réel. Les signaux transmis par les 2W du transpondeur sont aisément captés par les stations terrestres et le réseau de satellites. Ils sont ensuite envoyés sur le web à des sites dédiés.

A noter que le Comité de Sûreté (MSC) de l'Organisation Maritime Internationale (IMO) ne soutient pas la divulgation des informations AIS sur le net. Lors de sa 79ème session en décembre 2004, en ce qui concerne la transmission automatique des données AIS rendues libres sur le web, le MSC a conclu que la transmission, sur le web ou à n'importe quel autre endroit, des informations AIS en provenance de navires pourrait nuire à la sûreté et à la sécurité de ceux-ci ainsi qu'aux installations portuaires et compromettraient les efforts déployés par l'Organisation et ses États Membres pour améliorer la sécurité de la navigation dans le secteur des transports maritimes internationaux.

A travers les ondes, les Dxpéditions nous font souvent rêver. Première pensée, quel est leur univers ?

Les îles Scilly : quelques images



Fig. 4 Mouillage de Nut Rock et Samson Island



Fig. 5 Ile de Tresco ~ Plage d' Appletree Bay ~ arrière plan l'île de Bryher



Fig. 6 Plage ~ Tresco



Fig. 7 Mouillage de New Grimsby Harbor ~ Tresco



Fig. 8 Agapanthes sauvages blanches et bleues



Fig. 9 Le phare de Round Island au nord de l'archipel



Fig.10 Mouillage au port de Hughtown ~ Petit Prince 2 - G/OOØG/MM est dans le rond jaune, au centre.
Vous le voyez ?

Hughtown : quelques images



Fig.11



Fig.12



Fig. 13



Fig. 14

Fig.11, 12, 13 le long de Hugh Street, la rue principale de Hughtown.

Fig. 14, le match pour la 3ème place de la coupe du monde de football, Belgique/Angleterre, au Mermaid Pub, le rendez-vous des équipages.



Fig. 15



Fig. 16



Fig. 17



Fig. 18

Le climat océanique doux de l'archipel et son ensoleillement élevé permettent à un grand nombre de plantes méditerranéennes et tropicales provenant de différentes régions du monde de se développer. Fig. 15, grands palmiers pour certains originaires des îles Canaries, pour d'autres des Amériques. Fig. 16, ruines du prieuré bénédictin construit en 1114. Fig. 17, le jardin méditerranéen. Fig. 18, originaire du Pacifique sud, le Pin de Norfolk (VK9N) s'est très bien acclimaté ici.

La station /MM

La station est constituée par un transceiver Yaesu FT-707 de 100W output et son VFO digital externe FV-707. Il est suivi du coupleur/TOS-mètre FC-707 (Fig. 21). Acheté en 1982, cet émetteur a été de tous mes voyages.

Pour ce voyage, compte tenu du skip à couvrir vers la Belgique, et dans un souci de simplification, j'avais décidé de n'utiliser que les bandes 20 et 40 mètres, en SSB uniquement.

L'antenne utilisée cette fois-ci est une verticale constituée par un brin télescopique MFJ-1979 de 5,20 mètres de long constituant un quart d'onde sur 20 mètres. Elle est fixée sur le balcon arrière du bateau à l'aide d'une monture à mâchoires type « jaw mount ». L'antenne et son support sont entièrement fabriqués en acier inox et conviennent particulièrement bien au milieu marin. Un choke balun de haute qualité et de rapport 1/1 est installé à la base de l'antenne. Ce balun, fabriqué par « Balun Designs LLC » est enfermé dans un boîtier étanche. Pour la bande 40 mètres, une bobine MFJ-67 avec prise réglable, vient s'intercaler sous le fouet télescopique (Fig.20). Dans cette configuration, aucun coupleur d'antenne n'est utilisé. La Fig. 19 montre l'allure générale de l'antenne.



Fig. 19



Fig. 20



Fig. 21

Le fouet télescopique est utilisé dans son entièreté sur 40 et 20 mètres.

Le contre poids ou radian est constitué par un mètre ruban gradué visible Fig. 20. Sa longueur optimum pour chaque bande a été déterminée à l'aide d'un analyseur d'antenne. La longueur du brin rayonnant ne changeant pas sur les deux bandes utilisées, il suffit simplement de tendre le mètre ruban à la longueur prédéterminée pour la bande choisie à chaque fois que l'on se sert de l'antenne. Le réglage optimum pour un ROS proche de 1:1 sur la bande 40 mètres a tout de suite été trouvé. Par contre il a été impossible d'obtenir un ROS satisfaisant sur 20 mètres, celui-ci restant aux alentours de 2:1. La cause en est probablement l'influence du gréement dormant (mât, haubans, filières, etc...) très proche de l'antenne et du contre poids, mais aussi des longueurs qui sont toutes proches de la demi-onde sur 20 mètres. C'est un problème complexe à résoudre pour la saison prochaine.

Énergie électrique

Lorsque le bateau est au port il est alimenté en 220V à partir du ponton ou du quai. Les trois batteries du bord peuvent alors être rechargées ou maintenues à leur charge maximum en même temps par un chargeur de trente ampères à trois sorties indépendantes. Au mouillage un groupe électrogène 220V de 2KW peut être mis en service. Un panneau solaire souple de 70W, à très haut rendement, vient s'ajouter à cet équipement. Ce panneau solaire peut être utilisé lorsque le bateau est en mouvement et se branche sur une batterie à la fois.

Après les îles Scilly

L'escale suivante, en Cornouailles, fut **Falmouth**. Très belle remontée d'un des bras de l'embouchure de la rivière Fal dans un splendide écrin campagnard pour atteindre Falmouth Yacht Marina, une marina quatre-étoiles à environ deux kilomètres d'un centre ville très pittoresque.



Fig. 22 La flèche montre Petit Prince 2 ~ G/OOØG/MM à Falmouth Yacht Marina

Après les Cornouailles, entrée dans le Devon, à **Dartmouth**. Ce port, situé à l'embouchure de la rivière Dart, est une autre destination très touristique Fig. 23.



Fig. 23 Dartmouth

Un break, sans QSO depuis la côte anglaise, avait été prévu. Il était convenu qu'ils n'auraient lieu que dans les îles. Ils reprendraient donc une fois à Guernsey et à Jersey.



Fig. 24



Fig. 25

Fig. 24, Guernsey, le centre de St. Peter Port. Fig. 25, Jersey, Arrivée de Petit Prince 2 à St. Héliier en début de soirée. A partir de Guernsey les QSO réguliers avec le club de Waterloo reprenaient sur 7 MHz avec de bons signaux, cependant avec un QRM élevé de mon côté que j'attribue pour partie à l'environnement portuaire direct dans lequel se trouve la station.

Le shack et le confort à bord

Le shack est confortable car il se trouve dans le carré qui est normalement l'endroit où l'équipage prend ses repas. Ici le carré regroupe la petite cuisine, un bar, le coin navigation avec une table à carte montée sur glissières, et deux banquettes utilisables en couchettes. Il fait aussi office de salon (Fig. 25). La table se range dans la coursive qui mène à la cabine double avant et au cabinet de toilette.

Fig. 26 Petit prince 2 à Saint Héliier arborant le drapeau de courtoisie anglais et celui de l'île de Jersey.



Fig. 25



Fig. 26



Fig.27 Écussons de chaque région où Petit Prince 2 et OOØG/MM ont fait escale, saison 2018

Carte QSL

Une carte QSL spéciale à trois volets a été éditée pour cette activité spéciale (Fig 28 et 29). Cette carte a été envoyée à toutes les stations contactées lors de ce périple en remerciement de leur participation, de leur soutien et de leur aide. Certaines stations ne l'ont pas reçue car je n'ai pas pu trouver d'adresse, ou d'adresse fiable. Si elles viennent à lire ces lignes, l'opérateur peut envoyer ses coordonnées à mon adresse e-mail et je ferai parvenir la carte QSL.

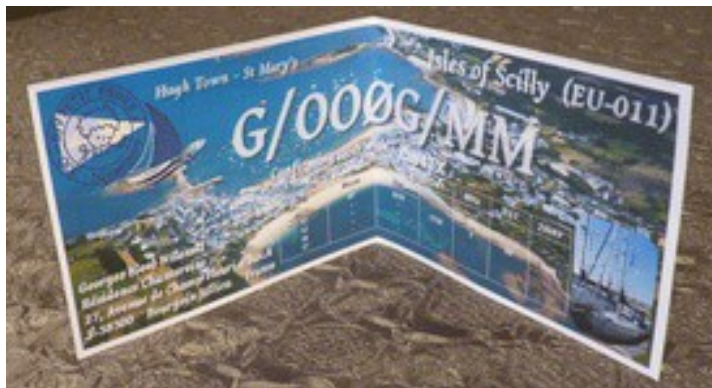


Fig. 28 QSL volet intérieur

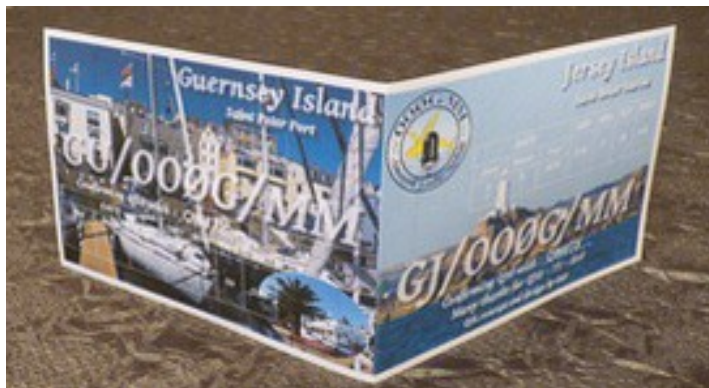


Fig. 29 QSL double volet extérieur

Évolution de la station



Fig. 22

La saison prochaine, en vue du long voyage de Petit Prince 2 vers le sud, et afin de rendre les liaisons radio plus confortables encore, la station sera équipée de son alimentation secteur et d'un amplificateur HF à transistors de 500W output (Fig. 22). Ces deux appareils seront utilisés aux escales lorsque le voilier sera au port. Le transceiver sera alors alimenté sur secteur tandis que l'ampli HF sera branché sur batterie. Il est aussi prévu de faire des QSO pendant la navigation. Ceux-ci se feront avec 100W out et une antenne verticale en fibre de verre de 6 ou 7 m de long et de fabrication maison.

Challenge à réaliser : aucun coupleur d'antenne ne sera utilisé. L'antenne devra être résonnante à la fréquence utilisée et présenter une adaptation parfaite (ou presque) à la sortie de l'émetteur.

Des essais de la station complète et de l'antenne fibre de verre seront réalisés au printemps. Le système d'antenne utilisé ici, placé directement sur la mer, bénéficie d'excellentes conditions de rayonnement. L'eau salée, qui a une très faible résistivité en fait un très bon plan de masse. Le rendement et le diagramme de rayonnement du champ éloigné autour de l'antenne sont parmi les meilleurs. Le champ éloigné est déterminé par les caractéristiques du sol à de nombreuses longueurs d'onde de l'antenne, on ne peut donc pas le modifier. Les pertes par le sol dans le champ proche de l'antenne sont ici à considérer. On peut travailler sur le système de radial pour en augmenter l'efficacité. On pourrait utiliser un ou plusieurs conducteurs directement mis dans l'eau ou une forme quelconque de radial surélevé. Pour cette raison, une fois le bateau à l'eau, des essais seront faits avec un contrepoids en câble inox qui sera largué dans l'eau. L'antenne sera réglée à la résonance dans ces conditions. Le système de contrepoids final sera choisi suivant les résultats obtenus.

QSO et interactivité

Cette saison était consacrée au test du bateau et de la station radio en vue du voyage et des passages beaucoup plus longs de la saison prochaine.

Parallèlement au QSO radio journalier, une liaison avec l'application Whatsapp était mise en place avec Eric, ON5TA, qui a aimablement accepté de relayer les messages. Au départ cette liaison devait servir au cas où le sked journalier serait annulé ou pour toute autre raison importante. Étant dans un pays étranger, Whatsapp permettait l'envoi de messages, d'images ou de communications téléphoniques totalement gratuites à tout moment et de tout endroit sans être dépendant d'un réseau téléphonique déterminé, même en mer. J'ai testé ce système qui peut porter de vingt kilomètres jusqu'à une quarantaine de kilomètres des côtes. Mais avec l'envoi d'images originales, chacun pouvait ainsi participer à un fait du jour presque en direct. Un essai probant de l'envoi d'une petite vidéo depuis le large a aussi été fait.

La saison prochaine sera plus riche de ce côté. Une caméra autonome en boîtier étanche sera installée sur le pont du bateau et je tâcherai aussi d'envoyer plus de petites vidéos prises à partir de mes appareils photos. La vidéo est d'ailleurs plus facile pour saisir l'apparition furtive d'oiseaux, de poissons ou de mammifères marins.

Et les imprévus dans tout ça ?

« Les imprévus », c'étaient mes passagers clandestins. Il se sont invités alors que je ne leur avait rien demandé. Il y a eu les « mauvais imprévus », mais il est préférable de les oublier et de ne garder que de bons souvenirs. Il y a eu les « bons imprévus », comme la visite du Prince Charles que j'ai pu approcher de très près et qui laisse un souvenir inoubliable, les dauphins qui viennent accompagner le bateau, le beau temps qui fut exceptionnel et un grand nombre de personnes que je dois saluer ici, tel que le staff de l'hôpital de St.Mary's, le staff de Falmouth Marina, le super mécanicien qui m'a remplacé le moteur à Falmouth, les membres et Port Officer's de l'OCC rencontrés aux escales, tous ceux qui m'ont donné un coup de main pour amarrer le bateau.

Je tiens aussi ici à remercier une fois de plus les stations du club (et les autres aussi) qui ont participé aux QSO. Merci aussi de l'aide apportée quand il s'en est fallu, et à la saison prochaine pour un grand voyage vers le sud !

Évolution de l'équipement du bord pour la saison prochaine

Outre l'évolution de la station décrite plus haut, un deuxième panneau solaire souple va être ajouté pour permettre la charge éventuelle de deux batteries pendant la navigation. Deux antennes C-Whip (20 et 40 m) feront aussi partie de l'équipement radio. Côté grément, plusieurs accessoires destinés à faciliter et sécuriser certaines tâches du skipper solo vont aussi être ajoutés. Ces éléments concernent l'envoi et la récupération du spinnaker, la réduction de la toile quand le vent monte, la possibilité de gréer une voile tempête à l'avant, et la montée au mât.

Prochaine saison ... vers le sud !



Bibliographie, crédits et liens web

Image de l'en-tête : <https://www.visitislesofscilly.com/islands>

Images de fin : visitportugal.com/azores

La carte pour la composition de la Fig. 1 est empruntée à Navionics.

Les autres images et photographies sont toutes de l'auteur.

Pour en savoir plus sur le système AIS et ses possibilités : (cliquer sur les liens ci-dessous)

https://fr.wikipedia.org/wiki/Syst%C3%A8me_d%27identification_automatique

http://ris.vlaanderen.be/html_fr/AIS/ais_vragen.html

<https://journals.openedition.org/netcom/1943> (page en anglais)