



Assemblée général de l'UFT

L'assemblée générale de l'Union Française des Télégraphistes se déroulera le samedi 1^{er} mai et le dimanche 2 mai près de LAON (02) à l'hôtel Mercure au parc de l'Ailette. Renseignements au 03 23 80 28 11

Souvenirs, souvenirs

LA VACATION 4375 KILOCYCLES.

Elle avait lieu le soir de 20 à 21 heures entre bases de l'Aéronavale d'Afrique et de métropole. Les indicatifs allaient de FWA (LES MUREAUX) à FWZ (PORT-ETIENNE). L'onde était occupée par de nombreuses stations. Les origines de leurs matériels étaient diverses. AJACCIO-ASPETTO FWE2 avait un 500 W Savoia italien de récupération. TOULON FWD avait des Zéro japonais. D'autres avaient du matériel US (TDF, TDE, TCI, etc), sans oublier les Marconi anglais. Quant à PORT-ETIENNE, il était équipé d'un Marconi T 11 96 de 75 watts dont les boutons étaient peints en six couleurs différentes et avait les fréquences pré-réglées, un Marconi T 11 90 de 800 watts à la note piaulée et un AS 59 dit ASP, doté d'une prise permettant le branchement pour vitesses rapides grâce à des relais appropriés.

Sur cette fréquence nous nous ingéniions à écouler le maximum de trafic en début de vacation. Comme nous étions tous jeunes, nous n'engendrions pas la tristesse et, au gré de nos tonalités avec l'accent de nos pioches, nous nous en racontions de bonnes...

Un soir de 1949, un copain du réseau demanda à un autre : « Ki ? ». Il répondit : « Jeanne d'Arc ». Un autre dit « Napoléon » suivi d'un « Joséphine », mais soudain un gros tune suivi du signe du code Q qui disait « Respectez la discipline du réseau » (je ne me souviens plus), puis un QRT bien appuyé précédant un solennel « Ici officier des équ-

CW infos

Jean Caccavelli TK5MP

pages MANGIN » et encore un QRT. Beaucoup se turent, mais son collègue de PORT-ETIENNE ne put s'empêcher de répondre « Ta g... fayot », croyant à une plaisanterie. Il fut trahi par la note piaulée du 800 watts Marconi.

Le lendemain, étant de service à la vacation de 9 heures, je reçus par le très vieux récepteur à réaction Fonsot dont le boîtier était en bois, ce message : « Indiquez nom et numéro matricule de l'opérateur ayant effectué la vacation du... de 20 à 21 heures ».

Il n'y eut pas de suites, mais l'officier des équipages MANGIN était bel et bien l'officier des transmissions de l'état-major aéro de DAKAR, qui était un fou de CW

LE PHENIX.

Il était le meilleur, le surdoué, du moins le croyait-il. Il s'aimait beaucoup et était persuadé que son grade de second maître lui conférait une supériorité sur les jeunes matelots et quartiers-mâîtres issus de la même école que lui. Il était détesté car il était le sycophante des fréquences. Il signalait au contrôle des fréquences toutes les « fantaisies » (deux ou trois petits points d'amitié, un DE au lieu de V, un BSR ou un OK). Tout cela était infraction dans la marine et le délinquant était gratifié d'une « fiche de contrôle », un carton jaune en quelque sorte. Ainsi les jeunes étaient sous le joug de l'« unique ».

Un jour, dans un excès de zèle, il eut le malheur de me dénoncer comme utilisateur d'un engin hautement prohibé dans la Marine : le double contact, arme redoutable. Un officier des transmissions détenant le rapport rédigé par le délateur et accompagné de deux sous-officiers radio profita d'un vol sur PORT-ETIENNE pour y vérifier le matériel et, par la même occasion, me faire expier mon crime. Il me fut demandé de présenter l'appareil mis en cause. Je n'avais à offrir qu'une pioche Saram dont le réglage des contacts était très serré. Je fis une

démonstration de manipulation et alors l'officier me montra le rapport. D'un gros crayon rouge, il tira dessus un trait diagonal et mentionna « retour à l'envoyeur ».

L'esprit de vengeance me hantait. Je la voulais non seulement pour moi mais aussi pour tous mes camarades et puis un jour les dieux des ondes me guidèrent.

Les avions tels les Bloch qui partaient de MUREAUX, les Bréguet ou les Junker 52 du Maroc avaient tous leur émission à la note particulière. Il en était de même pour les Sunderland et les Wellington venant de DAKAR. Je m'étais aperçu que ces avions passaient d'abord leur QTH sur 6510 kilocycles, la fréquence de l'aviation civile, puis venaient sur 6490 kilocycles, la fréquence aéro. Ces QTH étaient transmis toutes les demi-heures. Un bon opérateur pouvait suivre deux avions à la fois, un sur chaque fréquence. Je me prêtai donc à ce jeu. J'écoutais le QTH sur 6510 et, dès que j'entendais le trait de réglage de l'avion sur 6490 (avec le matériel de l'époque, ça s'entendait), je donnais QSL, sevrant ainsi l'inégalable opérateur de ce trafic. Les radios volants, ayant compris la chose, étaient heureux de ne pas avoir à répéter la messe.

Le paroxysme fut atteint quand, se trouvant à très courte distance du lieu de décollage des Sunderland, doué comme il l'était, il laissait son récepteur au niveau normal écoute, ce qui faisait qu'au départ des avions, il n'entendait que les claquements, alors que de PORT-ETIENNE me parvenait la note claire du Marconi en réglage et aussitôt je bénéficiais du fameux QTO BEL AIR QRE FWZ à... Je donnais aussitôt le QSL, sevrant ainsi de tout trafic le superbe et l'informais lui, DAKAR, qu'un hydravion décollait de chez lui pour se rendre chez moi. C'était le comble. Bien sûr, il finit par comprendre, mais justice était faite.

Bonifacio, le 3 juillet 2003.

Tomaso TK5MP