



Journal Title: Journal Télégraphique

Journal Issue: vol. 57 (no. 9), 1933

Article Title: La Conférence européenne des radiocommunications de Lucerne

Page number(s): p. 245

This electronic version (PDF) was scanned by the International Telecommunication Union (ITU) Library & Archives Service from an original paper document in the ITU Library & Archives collections.

La présente version électronique (PDF) a été numérisée par le Service de la bibliothèque et des archives de l'Union internationale des télécommunications (UIT) à partir d'un document papier original des collections de ce service.

Esta versión electrónica (PDF) ha sido escaneada por el Servicio de Biblioteca y Archivos de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) a partir de un documento impreso original de las colecciones del Servicio de Biblioteca y Archivos de la UIT.

(ITU) للاتصالات الدولي الاتحاد في والمحفوظات المكتبة قسم أجراه الضوئي بالمسح تصوير نتاج (PDF) الإلكترونية النسخة هذه والمحفوظات المكتبة قسم في المتوفرة الوثائق ضمن أصلية ورقية وثيقة من نقلاً.

此电子版（PDF版本）由国际电信联盟（ITU）图书馆和档案室利用存于该处的纸质文件扫描提供。

Настоящий электронный вариант (PDF) был подготовлен в библиотечно-архивной службе Международного союза электросвязи путем сканирования исходного документа в бумажной форме из библиотечно-архивной службы МСЭ.

que les chiffres ne fussent pas exclus des textes rédigés en langage convenu B.

Ces vœux ont reçu satisfaction.

Tout bien pesé, la Conférence de Madrid n'a pas été mauvaise pour la Chambre de commerce internationale. *Blg.*



La Conférence européenne des radiocommunications de Lucerne.

Au sujet du compte rendu des travaux de la Conférence européenne des radiocommunications de Lucerne, nous avons reçu de quelques membres du comité radiomaritime les observations suivantes:

Le comité radiomaritime était formé non d'experts mais de délégués des gouvernements, auxquels étaient adjoints, à titre consultatif, conformément au règlement de la conférence, des experts ou représentants régulièrement admis à la conférence.

L'article n'indique pas le caractère purement objectif du travail du comité radiomaritime; il ne fait pas ressortir que le comité a poussé ses concessions aussi loin qu'il lui était possible de le faire, bien qu'il se soit trouvé en présence d'une tâche ardue et que, en particulier, l'attribution de fréquences de travail aux 92 stations côtières d'Europe (gamme de 600 m) ait posé un problème presque impossible à résoudre. Enfin, on n'a pas indiqué que certaines des bandes de fréquences, où des postes de radiodiffusion ont été placés en dérogation, intéressent d'autres pays que ceux de la région européenne, alors que l'autorisation donnée à cet égard à la Conférence européenne par la Conférence universelle de Madrid s'appliquait seulement aux bandes régionales ouvertes aux postes de la région européenne ¹⁾.

Nous plaçons très volontiers ces remarques sous les yeux de nos lecteurs.



Les services radioélectriques de la deuxième croisière aéronautique transatlantique.

Le 12 août 1933 se terminait, au Lido de Rome, la croisière qui a été définie la plus grande entreprise aéronautique du monde.

Une escadre de 25 hydravions, partie le 1^{er} juillet d'Orbetello, atteignait Chicago le 15 juillet après avoir survolé les Alpes, la mer du nord et l'océan atlantique.

Le 19 juillet, l'escadre repartait et traversait à nouveau l'océan, en deux bonds, avec escale aux Açores. Dans une période de 45 jours, l'équipe a franchi 19 900 km en 13 étapes totalisant 100 heures de vol. Deux appareils seulement ont été détruits à la suite d'accidents d'amerrissage et de décollage faisant deux victimes.

Les hydravions, du type Savoia 55 X et équipés de deux moteurs de 750 HP, pouvaient développer une vitesse de 280 km à l'heure et avaient un rayon

¹⁾ Voir cependant: Protocole additionnel, chap. III, § 9. (Réd.)

d'action de 4000 km. Groupés en huit escadrilles de trois appareils (plus un appareil de réserve), ils étaient montés chacun par deux pilotes, un radiotélégraphiste et un mécanicien, de sorte que 100 hommes ont pris part à la croisière sous le commandement du général Balbo.

Une entreprise si grandiose et périlleuse a pu être conduite au succès, avec un minimum de pertes, grâce à une préparation soignée et prolongée de l'équipage et du matériel et grâce à une organisation méticuleuse de tous les services intéressés.

Parmi ces derniers, les services météorologiques, ceux relatifs au guidage, au besoin aveugle, des appareils sur la route choisie et le service de liaison des avions entre eux pour les communications concernant la discipline du vol en formation ont été d'une importance primordiale.

Si l'on pense à la nécessité absolue où se trouvent ces services de se rendre utiles de la manière la plus parfaite en toutes circonstances et que seule la t. s. f. est à même de permettre aux avions en vol de communiquer entre eux et avec les bases, dans n'importe quelles conditions de visibilité, il est facile de conclure que le raid n'aurait pas même été possible sans l'aide précieuse et la préparation judicieuse des communications radioélectriques.

Les services des radiocommunications sur les hydravions ont été assurés par des appareils très modernes étudiés d'une manière particulière et construits avec tous les soins en vue de leurs conditions très spéciales d'emploi et en tenant compte de l'expérience acquise pendant la précédente croisière de l'Atlantique du sud.

Dans cette première croisière, on avait échelonné le long de la route un certain nombre de navires pourvus d'appareils radiogoniométriques destinés à fournir la position aux avions. Dans la récente croisière, au contraire, on a cru plus approprié de doter chaque avion du moyen de déterminer lui-même sa propre position, sans qu'on ait à recourir à une organisation radiogoniométrique le long des routes.

A cet effet, chaque avion a été pourvu d'un appareil radiogoniométrique. On réalisait ainsi le premier essai d'emploi, sur une grande échelle, des radiogoniomètres de bord pour la navigation aérienne. Le résultat en a été très satisfaisant.

L'installation radioélectrique de bord comprenait, en outre, un poste complet sur ondes longues et courtes réalisé avec un émetteur R. A. 400 et avec un récepteur R. A. 5.

Enfin, les huit hydravions des commandants d'escadrilles étaient munis, en plus, d'un radiosignaleur destiné à la transmission d'ordres aux autres appareils de la formation soit pendant le vol, soit après l'amerrissage. Ce petit ensemble émetteur, avec son groupe convertisseur et ses dispositifs de suspension élastique, ne pesait que 7 kg.

L'émetteur R. A. 400 a une puissance d'antenne d'environ 90 watts dans la gamme des ondes courtes, variable, avec continuité, de 26 à 60 m et une puissance d'environ 150 watts dans la gamme, continue elle aussi, des ondes plus longues, de 550 à 1150 m.

Relativement à sa puissance, les dimensions et le poids de l'ensemble sont très réduits. Cette condition, très importante pour les applications aéronautiques, a toujours été prise en considération dans le projet d'appareillage de la radiotélégraphie de bord.