pensait obtenir comme réception.

La plus large initiative avait été laissée aux concurrents, qui étaient prévenus toutefois de l'horaire des émissions des mots d'ordre.

L'imagination fertile, nos amateurs ont utilisé plusieurs modes de réception.

Les uns s'arrêtaient un peu avant l'heure de transmission prévue, disposaient leur cadre ou leur antenne, fichaient une tige ferrée en terre, et cherchaient à mettre ainsi toutes les chances de leur côté. D'autres, au contraire, estimaient qu'on devait réduire au minimum ce temps d'immobilisation ; c'est tout juste s'ils prenaient encore le temps de dresser un cadre ; souvent même la disposition de leur auto leur avait permis de monter le cadre complètement à l'abri du vent ; on se servait également comme terre de la seule masse de l'auto, ce qui était suffisant.

Puis de mot d'ordre en mot d'ordre, on gagnait du temps, et le vainqueur a pu nous déclarer que pour la dernière audition, il lui avait suffi en tout et pour tout de 58 secondes.

Une solution à la fois élégante et simple du problème de l'audition, est celle qu'avait choisie un des concurrents, arrivé dans les premiers à Montlhéry, malheureusement sans avoir fait l'itinéraire complet ; un gril de fils isolés formait plafond sous la capote ; la réception a pu être faite, l'auto en marche, à une vitesse de 50 kilomètres à l'heure.

Les concurrents eurent à se débrouiller. Quand ils ont marché groupés, puis qu'à l'heure du mot d'ordre, ils stoppaient pour écouter, ils ont pu constater, que trop près, ils se gênaient les uns les autres, mais qu'à peine éloignés de deux cents mètres de ses voisins, une auto avait son champ d'audition bien dégagé et, cette expérience acquise, ils ont pu, sans peine, entendre ensuite les mots d'ordre successifs.

Nous avons vu aussi qu'un des concurrents avait pu faire sténographier le discours prononcé par le speaker au poste émetteur.

Les postes employés

L'émission ayant toujours été bonne, nous avons enregistré que d'une façon générale, elle avait été facilement captée par les concurrents ; d'après leurs déclarations mêmes, elle a été trouvée puissante.

En réalité, la plupart des amateurs vrais ou des constructeurs de poste avaient, dans le but très légitime de s'assurer le succès emporté avec eux des postes puissants ; un peu tous les montages y étaient reconnaissables, mais on n'avait pas ménagé le nombre des lampes, aussi en rase campagne, à moins de 50 kilomètres du poste émetteur, pouvait-on compter sur eux.

Toutefois quelques-uns mirent leur coquetterie à rechercher le poste le plus léger, portant le moins de lampes possible, et c'est ainsi que nous avons pu voir arriver à Montlhéry une voiture, dont le poste de T.S.F. ne comprenait qu'une seule lampe (montage à super-réaction) ; aussi ce poste était-il d'encombrement réduit.

La question de poids des postes est évidemment intéressante à partir du moment où l'on désire avoir affaire à des postes réellement portatifs, comme ceux qui doivent être mis dans une auto, que l'on a toujours trop d'occasion de charger par ailleurs.

Il en est de même de celle du mode de suspension et de l'encombrement.

Pour ce rallye, le premier du genre, à Paris, les concurrents avaient eu recours à des installations de fortune : les postes étaient installés au mieux des commodités de chaque voiture ; l'emplacement des strapontins avait parfois été modifié pour recevoir et soutenir la valise-poste de T.S.F. ; certains logeaient sur le porte-bagage arrière ; évidemment il était soumis à plus de secousses.

Résistance des lampes et des postes

Il ne suffisait pas pour les concurernts d'avoir passé par tous les contrôles, d'avoir pris régulièrement les mots d'ordre, pour que l'on fut sûr du succès.

Il fallait encore à l'arrivée que le poste emporté fonctionnat d'une façon convenable, et ce fut un des soins du jury de se rendre compte précisément du bon état des postes.

Fait très remarquable et peut-être unique dans une semblable course, qui n'avait pas connu que les routes unies et lisses ; les postes de T.S.F. furent capables de nous donner une audition musicale à Montlhéry, comme s'ils venaient de sortir du magasin du vendeur.

Ce résultat fait le plus grand honneur aux amateurs et aux constructeurs, et de plus en plus on se rend compte de la nécessité de l'excellence du matériel; le matériel de mauvaise fabrication, malgré l'attrait de son prix plus bas, doit être rigoureusement exclu, si l'on veut vraiment faire de la T.S.F. Je vais même plus loin, et je dis : si nous ne faisons pas la guerre au mauvais matériel, les amateurs, qui s'en serviront obtiendront des insuccès, et l'avenir même de la radio sera compromis.

Il n'est pas moins remarquable que les lampes aient supporté vaillamment cette épreuve de près de 300 kilomètres sur route; on sent très bien que les concurrents cette fois encore n'avaient pas fait appel à du matériel de second ordre, mais qu'ils avaient tenu à constituer des postes « sérieux ».

La radio a-t-elle été complètement utilisée ?

Parmi les causes d'insuccès des auditions, je dois signaler l'une d'elles, qui aurait pu être facilement évitée si l'on avait utilisé toutes les possibilités de la radio.

Les heures d'émission étaient fixées en heures légales françaises ; la Tour Eiffel permettait donc de régler toutes les montres, et plusieurs concurrents ne se seraient pas laissés surprendre par l'heure s'ils avaient songé à cela.

La T.S.F. doit aujourd'hui être utilisée à son maximum.

Quelques erreurs de route aussi se sont produites, et ont été préjudiciables à ceux qui les avaient commises; mais il faut se hâter d'ajouter que la lecture rapide de la carte de route peut être demandée et exigée ; l'étude préalable de cette carte facilitait d'ailleurs la participation au rallye.

Lorsqu'à Briis - sous Forges, ayant calculé que la première voiture qui pouvait se présenter ayant soutenu 45 kilomètres de moyenne, ne pourrait arriver qu'à partir de 16 heures, nous la vîmes poindre quinze secondes exactement avant l'heure prévue, nous étions sûrs que son conducteur n'avait pas commis d'erreur de route, et qu'il savait « naviguer » sur terre à l'aide de sa carte.

Léon de la FORGE.

3