

Éric de Bisschop, et FO8AD—FO8AP / MM

HISTOIRE

Éric de Bisschop, (Jules Eric Joseph de Bisschop dit), né le 21 octobre 1891 à Aire-sur-la-Lys (Pas-de-Calais), mort le 30 août 1958 dans les Îles Cook, est un navigateur célèbre dans les années 1930 et 1950 du fait de ses voyages transocéaniques, notamment ceux de la double pirogue *Kaimiloa* (1937-38) et des radeaux *Tahiti-Nui* (1956-1958).

Il a passé la plus grande partie de sa vie dans l'océan Pacifique, notamment à Honolulu (1935-37 et 1941-47) et en Polynésie française (1947-1956) et a mené des travaux de recherche sur cet océan ainsi que sur l'histoire et les caractéristiques ethniques de ses populations, surtout celles de Polynésie.

En 1947, il quitte les îles Hawaii où il laisse son épouse et s'installe en Polynésie française. Dès le début, il a le projet d'une expédition en radeau vers l'Amérique du Sud, mais celle-ci n'aura lieu que neuf ans plus tard.

Le Tahiti-Nui I

Éric de Bisschop a retracé l'expédition du *Tahiti-Nui* dans son livre *Cap à l'est*, Inspiré par l'aventure du *Kon Tiki* de Thor Heyerdahl - qui s'est échoué en 1947 sur un récif corallien de l'atoll de Raroia dans l'archipel des Tuamotu.

il s'agit d'un long périple de Papeete (Polynésie française) aux côtes chiliennes sur un radeau de bambou à double gréement de voiles tressées (et non tissées) en *pandanus*, gouverné grâce à un système de dérives mobiles (*guaras*).

Outre les éléments traditionnels, il comporte une cabine étanche (en contreplaqué) qui abrite le matériel photographique et météorologique et l'équipement radio.

Le départ a lieu le 8 novembre 1956 avec quatre équipiers (Francis Cowan, Alain et Michel Brun, et le Chilien Juan Bugaño dit *Juanito*). Après une escale à Port Phaéton au sud de l'île de Tahiti le 15 novembre, afin d'ajouter des bambous, l'expédition se dirige vers le sud jusqu'aux Iles Australes, où elle bénéficie d'un dernier ravitaillement par le navire de liaison de l'administration française (15 décembre).

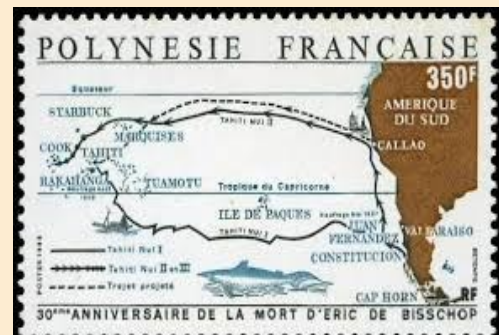
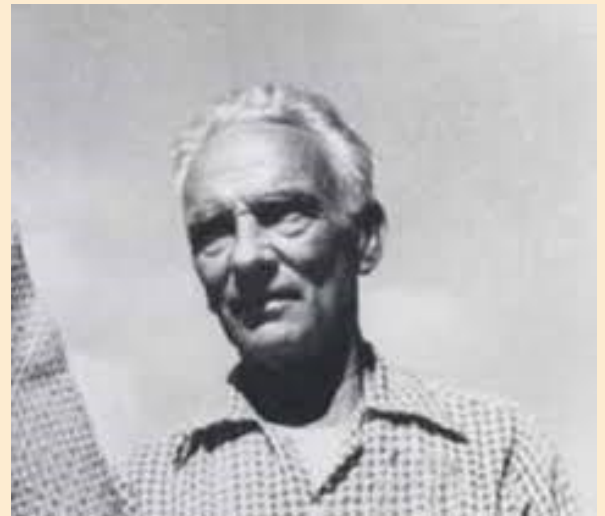
Ils font ensuite route vers le sud-est, puis vers l'est aux latitudes 30-35° S. La progression est un peu lente du fait que les vents dominants sont d'est, mais Éric de Bisschop ne veut pas descendre à 40-45° où les vents d'ouest seraient trop violents.

Début mars 1957, ils se trouvent à 350 milles de l'île de Pâques.

En mai, à deux semaines de navigation des îles Juan Fernandez (Chili), le radeau est dans un assez mauvais état : il perd des bambous et une bonne part est infestée de tarets ; l'équipage sollicite un remorquage et ils sont rejoints par la frégate chilienne *Baquedano*.

Durant les opérations de remorquage, le radeau subit de graves avaries (24 mai) et est finalement abandonné sans perte humaine (26 mai).

Les cinq hommes sont amenés au Chili, où ils reçoivent un accueil très chaleureux à Valparaiso puis à Santiago.



FO8AD—FO8AP / MM

HISTOIRE

Dans les dernières pages de son récit, Éric de Bisschop « rêve de pouvoir refaire ce voyage équipé de tous les instruments modernes d'investigation hydrographiques ». Le navigateur s'interroge ici sur la possibilité d'expliquer un jour, comment dans l'immensité du Pacifique, les anciennes populations polynésiennes ont réussi à naviguer et à s'implanter de la Nouvelle-Zélande à l'île de Pâques et aux îles Hawaï.

« il y a près de 5 ans germait dans la tête d'Eric de Bisschop l'idée de construire un radeau et relier Tahiti au Chili.

Il en parla à Roland d'Assignies FO8AD radioamateur et météorologue.

Celui ci étudia les phénomènes météorologiques et la propagation des ondes du trajet.

L'aventure devait avoir lieu mi octobre 1956 en compagnie de 3 autres camarades.

La direction locale du Service des Télécommunications fut d'accord pour que l'indicatif FO8AD / MM soit utilisé par le radeau.

La station devait comprendre un certain nombre d'appareils radio construits par FO8AD.

Un émetteur de 2 watts, piloté par quartz, alimenté par des piles de 180 volts à 1.5 volts.

Un émetteur piloté par quartz, alimenté par accus et commutatrice, pour émettre en graphie et phonie pour une puissance de 50 watts.

Un récepteur de trafic alimenté par piles de 90volts et 1.5 volts.

Un récepteur + convertisseur pour bandes d'amateurs 7. 14. et 21 MHz.

Une antenne long fil de 12 mètres

Une antenne fouet avec les bobines pour bandes d'amateur.

Un groupe électrogène 500 watts 110 volts et 12 volts

Les émissions destinées avec FUM, Marine Nationale à Papeete auront lieu 3 fois par jour

Les émissions radioamateurs auront lieu du levé du soleil à 10h du soir

Les vacations auront lieu avec les stations désignées au départ et puis sur 7.050 – 14.125 – 21.150 – 28.200 MHz. Ou milieu eu haut de bandes, tout cela pour ne pas saturer la réception, mais plutôt d'étaler le trafic.

FO8AD / MM n'écouterà pas sur "sa fréquence " Au contraire de l'expédition du Kon Tiki ou le radeau était en balsa et dans le sens Pérou – Tahiti, cette fois ci ce sera dans le sens contraire et avec un radeau en bambous.

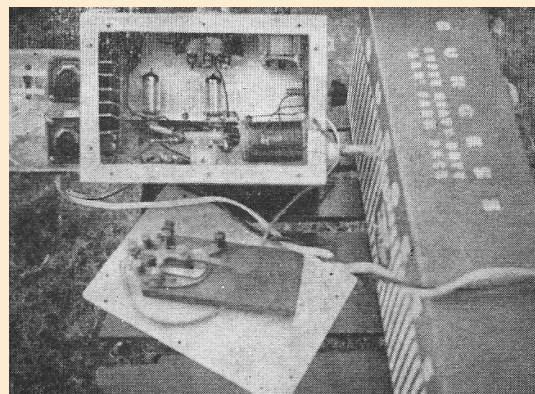
Au dernier moment, FO8AD Roland n'a pu partir et est remplacé par FO8AP / MM. (qui n'a passé sa licence radioamateur que quelques jours avant le départ).

Finalement la fréquence sera 14.330 MHz et dégagement sur 13.235 – 13.636 – 13.700 – 6.810 MHz en raison de QRM possible et accord des autorités.

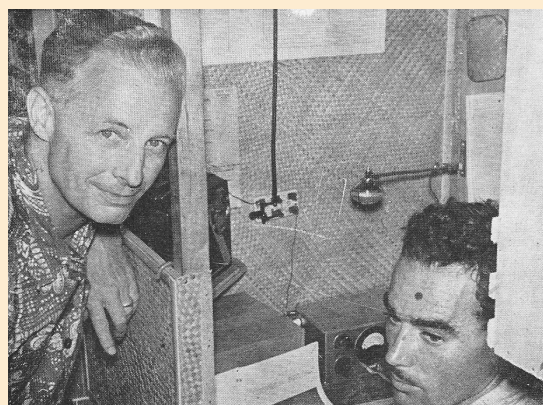
Départ prévu le 15 novembre. Depuis FO8AP / MM Michel Brun, transmet sur 14.330 et FO8AD retransmet régulièrement la position du radeau.

Depuis le 10 janvier 1957, ...il transmet sur 14.133 en CW et écoute en phonie sur une autre fréquence.

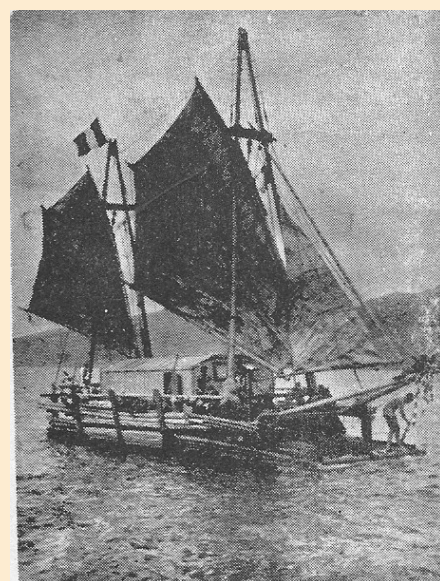
Le 26 mai, le radeau fait naufrage, l'équipage est sauf, un partie du matériel radio est récupéré...



Emetteur RV2



FO8AD—FO8AP / MM



Le radeau Tahiti-Nui I

FO8AD—FO8AP / MM

Bilan

C'est plus de 650 contacts avec FO8AD, 250 OM sans plus de 30 pays différents.

Les stations de l'Union Française ayant contacté le radeau :

FO8AD, FO8AK, FO8AL, FO8AM, FO8AG, FK8AO, FA8IH, F8LX, F3NB, F8KU, F3BR, F3FA, F8XT, F8QQ, CN8MM,

FUM Marine Papeete, FPDE bateau Tamara, FBX9, et VP773 de la Marine Nationale ».

Le *Tahiti-Nui II* et la mort d'Éric de Bisschop

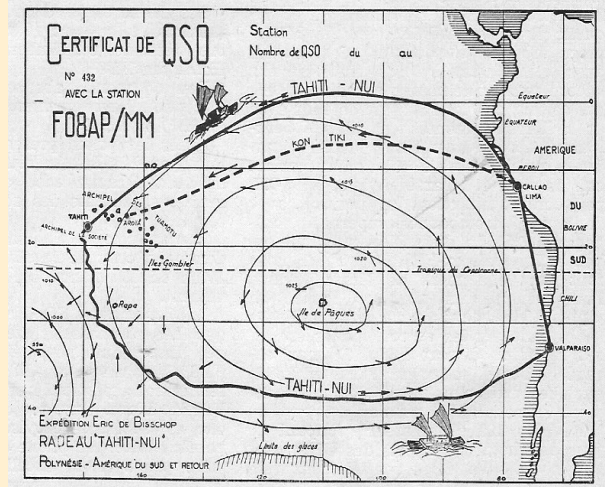
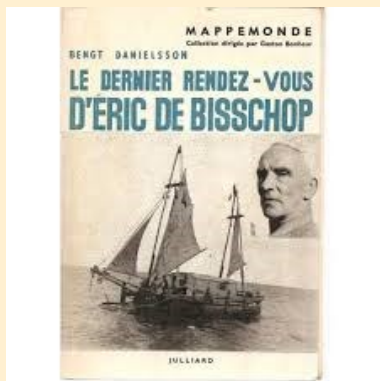
Le second *Tahiti-Nui* est construit au Chili, grâce à l'aide des chantiers navals locaux. Il s'agit d'un radeau de cyprès.

Il part de Constitución le 15 février 1958 avec un équipage modifié (Francis Cowan et Michel Brun, repartis à Tahiti, sont remplacés par Jean Pélissier et Hans Fischer).

Après une escale à Callao (Pérou) du 26 mars au 13 avril, ils repartent vers la Polynésie française. Après un échec pour accoster aux îles Marquises, le radeau connaît une perte de flottabilité qui oblige l'équipage à construire un radeau de secours (*Tahiti-Nui III*).

Celui-ci fait naufrage sur les récifs de Rakahanga dans les îles Cook (30 août 1958) et chavire brutalement. Éric de Bisschop, heurté à la tête par le radeau, est la seule victime.

Il est inhumé à Rakahanga, puis rapatrié en Polynésie française et repose dans le cimetière de l'île de Rurutu.



Le diplôme de l'expédition

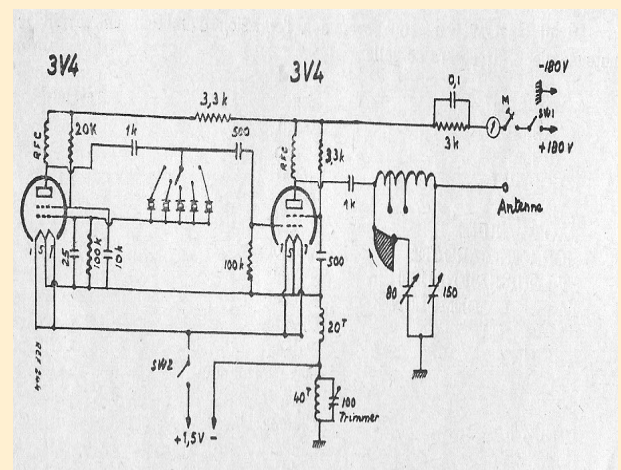


Schéma de l'émetteur

