

BOUVET

L'INOUBLIABLE !



WFAC : WORK FROM ALL CONTINENTS

Cette escale en Uruguay sera pour moi l'occasion de compléter mon activité radioamateur depuis tous les continents et, grâce à la gentillesse de Raoul, CX7BY, je pourrais participer, dès le 1er jour de notre arrivée, à l'ARRL dix mètres depuis sa station. Les cinq jours passés à Montévidéo, en attendant le départ, passent très vite au RCU (Radio Club de l'Uruguay), l'association nationale.

EN MER POUR BOUVET

Judi 14 décembre nous quittons Montévidéo à bord de l'Aurora, brise glace norvégien qui n'est pas à son premier voyage en Antarctique : c'est ce même bateau qui a déjà participé à l'expédition de Pierre 1er. Les 11 jours de mer, hormis les 2 ou 3 premiers jours d'accoutumance au roulis (dur dur lorsque l'on n'a pas le pied marin !), nous permettent une vérification complète et une mise en œuvre de tout le matériel (près de 5 tonnes), de définir la constitution des deux camps et de donner, journalièrement, notre position, grâce à une station radio (indicatif LA5X/MM). C'est le 20 décembre que nous commençons à réaliser où nous nous rendons : les premiers icebergs apparaissent, la température extérieure et la pression atmosphérique baissent. Les 3 derniers jours de navigation sont quelque peu mouvementés, nous sommes en pleine dépression : 950 millibars qui se traduisent par des vents violents et des tempêtes de neige. Le brouillard épais qui nous entoure donne un aspect lugubre à cette fin de voyage (joyeux Noël !).

BREF RETOUR EN ARRIERE

C'est sur un appel de "détresse" de LA1EE, en septembre dernier, que la F-DX-F se mettra en quête de trouver les fonds nécessaires pour permettre à un opérateur français de participer à l'expédition baptisée "250ème anniversaire de la découverte de l'île BOUVET 1739-1989". Quoi de plus naturel qu'un Français, au moins, y soit convié lorsque l'on connaît les origines de cette découverte ! Le seul "HIC" est la condition assortie à cette invitation : verser une obole de 30 000 dollars... Malgré toutes les activités "débordantes" que nous avons en cette fin d'année 1989 : des contacts sont établis avec divers organismes afin de trouver d'éventuels sponsors. Compte-tenu des délais qui nous sont impartis (le départ pour Montévidéo doit avoir lieu le 8 décembre) nous savons déjà que tout ne sera pas très facile. C'est en réalité le 30 novembre, dès notre retour du Maroc, que la décision est prise définitivement alors que la moitié seulement de la somme requise est réunie grâce à deux généreux donateurs (les vins Bouvet-Ladubay et JA1ACB) : un membre de la F-DX-F est accepté, l'autre moitié devra être versée ultérieurement. Le billet pour l'Uruguay coûte cher dans la mesure où plus aucune place en classe économique n'est disponible et que, si l'on ne veut pas manquer le départ du bateau, il faut opter pour une 1ère classe...

Jacky CALVO - F2CW

Deuxième au "hit parade" des pays DXCC les plus recherchés il y a encore quelques semaines, l'île BOUVET est un fantastique refuge de la nature. Pendant dix-sept jours nous évoluerons au milieu de ce vaste sanctuaire où, profitant de l'été austral, plusieurs milliers de manchots, de phoques, d'éléphants de mer et d'oiseaux marins viennent se reproduire.



EXPEDITION BOUVET

BOUVET L'INACCESSIBLE ?

Le 26 au matin nous distinguons, sur le radar de bord, une forme étrange : Bouvet nous indique le capitaine. Nous n'en sommes plus qu'à deux heures ! Il faut se rendre à l'évidence, ce n'est pas aujourd'hui que nous pourrions tenter un débarquement, les conditions météorologiques ne permettent pas le décollage de l'hélicoptère, encore moins l'utilisation d'une embarcation. Cette journée est consacrée à un "tour de l'île" destiné surtout à trouver un abri car les vents n'ont pas baissés. Nous prenons conscience des problèmes et comprenons pourquoi, 250 ans plus tôt avec les moyens de l'époque, Jean-Baptiste Charles Bouvet de Lozier n'a pu débarquer ! Nous ne distinguons que de la roche d'une centaine de mètres de haut, couverte de glace épaisse plongeant dans la mer. Le seul point possible de débarquement s'avère être NyrØysa, au nord-ouest. Les vents dominants nous obligent à nous abriter au sud-est, dans une petite enclave : Christensenbreen où nous y passons le reste de la journée ainsi que la nuit. Dans l'attente d'une amélioration du temps, nous avons le privilège de pouvoir admirer, pendant plus d'une heure, un fantastique ballet de 3 baleines à quelques mètres seulement de l'Aurora. Les différents contacts radio avec les Américains et les

Japonais nous apprennent que la dépression que nous subissons se dissipe mais est suivie de très près par une autre. Dès le lendemain, à l'aube, nous décidons de tenter un débarquement. Une embarcation est mise à l'eau et part en reconnaissance. Une liaison VHF nous permet de suivre l'équipe et, dès son retour, nous savons que tout est possible aujourd'hui. L'hélicoptère est assemblé, le matériel sorti des cales et, à l'abri derrière un gros iceberg, les rotations commencent. A la tombée de la nuit, plus de la moitié du matériel et du personnel sont débarqués.

LA RADIO

Le reste de la "troupe" arrive très tôt et cette journée du 28 est consacrée au montage des tentes et des antennes, remplissage des groupes électrogènes. Ce n'est qu'à la tombée de la nuit, à 2030 UTC que deux stations seulement sont en mesure de commencer le trafic : l'une en téléphonie et l'autre en télégraphie. Les "pile-up" prennent forme immédiatement et plusieurs centaines de contacts sont établis au petit jour lorsque nous arrêtons n'ayant plus de propagation, c'est un phénomène normal lorsque l'on se trouve très au sud de l'hémisphère sud (voir expédi-

tion aux Australes l'an dernier). Nous en profitons pour installer la 3ème station. Nous apprenons également, que pour des raisons de sécurité, le second camp dans les glaciers sur la partie nord-est de l'île ne pourra pas y être implanté. Les deux autres stations sont donc montées dès le 3ème jour. N'ayant pas vraiment d'organisation par manque de directive de la part du leader, la proximité des cinq stations ne permet pas un trafic intense. Conscients du problème, Willy (HB9AHL) et moi-même décidons d'établir un emploi du temps de nos activités respectives. La propagation est particulièrement bonne, sur toutes les bandes ce qui nous permet de réaliser de nombreux contacts sur le 40, 80 et 160 mètres. Il n'est pas rare même "d'entretenir" un pile-up de Japonais, d'Américains et d'Européens en même temps, notamment sur le 40 mètres. Au terme de nos 17 jours de présence à Bouvet, le bilan individuel de trafic est le suivant :
HB9AHL : plus de 13 000 contacts (dont 180 avec des stations françaises).

JF1LST : près de 7 000 contacts (à quatre vingt-dix pour cent avec des stations japonaises et 5 stations françaises).

Reconnaissance de l'île.



ESPEN à la recherche de l'eau !...

Débarquement.



Seule tentative de débarquement par la mer.



Pose de la plaque commémorative.

EXPEDITION BOUVET

LA1EE : plus de 6 000 contacts apparents sur log informatisé, peut-être d'avantage avec les carnets de trafic manuscrits.

LA2GV : près de 7 000 contacts (23 stations françaises), plus particulièrement actif sur les bandes basses, dont le 160 mètres.

F2CW : près de 13 000 contacts (plus de dix pour cent avec des stations françaises).

LA MISSION SCIENTIFIQUE

Les deux scientifiques ont plus particulièrement porté leur intérêt sur les manchots : nombre, cycle de reproduction, type de nourriture. J'ai été très surpris par la nature des différentes "expériences" entreprises ainsi que les résultats obtenus. En matière de couvée par exemple, il est possible de faire accepter par une mère un second œuf, pris dans un autre nid, à conditions que celui-ci ai le même âge que le sien, ainsi donc après l'éclosion des deux œufs, elle élèvera les deux bébés. En matière d'alimentation c'est la mère qui, confiant le bébé à la garde du père, part en quête de petites crevettes puis revient le nourrir. Des photographies du pourtour de l'île, depuis

l'hélicoptère, permettront à l'issue de l'expédition de déterminer la population des manchots (plus de cent milles), de phoques (six milles environ) et d'éléphants de mer (près d'un millier). Les oiseaux marins ont également fait l'objet d'observations : plus de 15 espèces différentes ont été dénombrées. Le plus surprenant est le fait que l'une de ces espèces semblerait méconnu, il s'agirait vraisemblablement d'une mutation : un oiseau avec des ailes plus longues, adapté pour parcourir de grandes distances compte-tenu de l'éloignement de Bouvet par rapport à tous les continents (une dizaine sont emmenés en Norvège en vue de les examiner).

L'EQUIPE DE TELEVISION

Le cameraman et l'ingénieur du son sont également très actifs. Nos moindres gestes et nos actions diverses sont filmés et enregistrés. Avec un intérêt plus particulier pour la mission scientifique : il est vrai que la radio, pour des non-initiés, surtout quand il s'agit de passer uniquement des reports à nos correspondants, n'inspire pas beaucoup ! Le film, une fois monté, sera certainement disponible en cassette vidéo.

LA SUBSISTANCE ENFIN

Un étudiant s'est également joint à l'expédition : il assure la préparation des repas et organise notre réveillon du Jour de l'An (bonne année !). A mi-séjour aussi, lorsque l'on manquera d'eau ne pouvant être ravitaillés par l'hélicoptère à cause du mauvais temps persistant, il faudra faire fondre journallement de la glace. Son aide est également précieuse pour les scientifiques et l'équipe de télévision.

LE RETOUR

Samedi 13 janvier, le réembarquement se déroule tout aussi bien que le débarquement. Pendant plusieurs heures l'hélicoptère accompli inlassablement les rotations. A 1900 UTC tout est terminé et nous reprenons la mer : 14 jours avant de regagner Montévidéo ! Willy se charge de réinstaller la station radio afin de maintenir quelques contacts. A notre arrivée, une délégation de radioamateurs uruguayens nous attend fidèlement au port, ils nous indiquent qu'une soirée en notre honneur est organisée le lendemain chez Mario, CX4CR. Soirée pour laquelle tous les DXers locaux y sont rassemblés.



Willy, HB9AHL.

L'antenne TH3J après une des tempêtes.



Détail du support plié.



Sur le réseau FY5AN.



Bouvet gang à Bouvet.



ESPEN en compagnie de TOR (le scientifique) faisant fondre la glace.

EXPEDITION BOUVET

ANIMEZ

VOS SOIREES VOS REUNIONS



EXPEDITION BOUVET 3Y5

Cassette vidéo comprenant
le reportage photo et des commentaires
K7 Sony VHS - 30 minutes

175 F

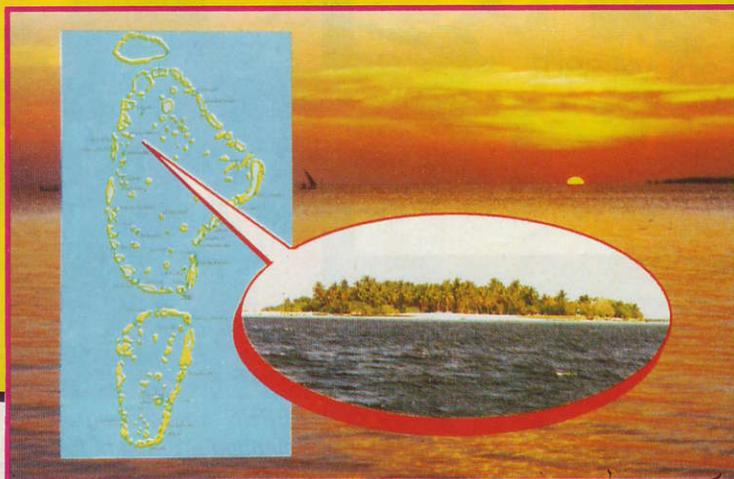
Livraison à partir du 15 mars

EXPEDITION 8Q7 1990

Les Iles Maldives
Reportage photo et commentaires
K7 Sony VHS

100 F

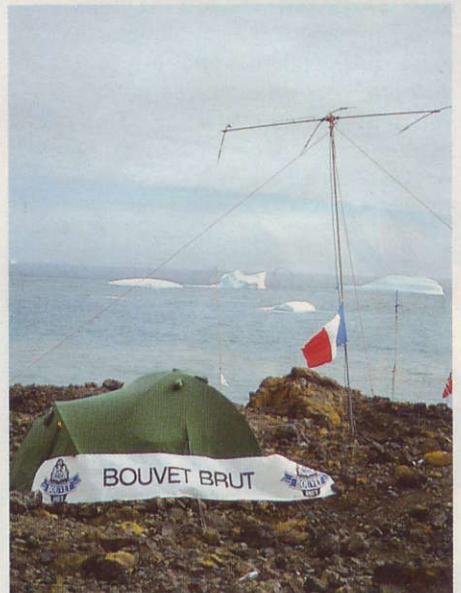
Livraison à partir du 15 mars



LE BILAN

Près de deux mois d'absence, beaucoup d'argent engagé, mais il n'aurait pas été possible de faire autrement : un bateau sûr, un équipage expérimenté, un hélicoptère avec un excellent pilote et mécanicien nécessitent un budget important. Je ne sais pas s'il sera possible, dans un proche avenir, de voir monter à nouveau une telle entreprise.

Je tiens à remercier tout particulièrement les établissements Bouvet-Ladubay, JA1ACB, ainsi que tous les membres de la F•DX•F sans qui cette participation n'aurait pas été possible, mais aussi mon épouse et ma fille qui ont acceptées mon absence au moment des fêtes de fin d'année. Merci également à F8RU, F6FYP, F6EEM, F6HUJ, FM5CL, ON5LO et ON5KY qui m'ont journellement accompagné pendant la traversée.



Le représentant F•DX•F.

LE MATERIEL UTILISE

Sur le bateau pendant le voyage : ligne ICOM IC 751 et dipôle 20 mètres pour le 14 - 21 - 28.

Sur Bouvet : 5 stations complètes ICOM IC 751, IC2KL, AT500.

2 viennent de l'ancienne expédition 3Y et 3 de ICOM America et MRO (W6RJ et WB6PZK).

Pour les antennes : 3 beam 3 éléments, 1 de 5 éléments, 3 antennes HF6V et des dipôles plus une antenne verticale en expérimentation, la Battle Creek Minooka de WØCD et WW2SNI.