

# 3B6RF, trotz Problemen erfolgreich...

---

## Die Insel Agalega...

Agalega (IOTA AF-001) 10°22' S, 56°36' E, Locator LH89, liegt im indischen Ozean und gehört zu Mauritius. Sie besteht aus 2 Inseln, der Nord- und der Südinsel. Die Nordinsel ist 12.5 km lang und 1.5 km breit, die Südinsel erstreckt sich über 7 km Länge und 4.5 km Breite. Auf den Inseln leben ca. 350 Personen. Es ist tropisch heiss (40 °C) und feucht. Es wachsen Mangroven, Koniferen und Kokospalmen. Im Gegensatz zu einem reichen Bestand an Meerestieren leben an Land nur wenige Tiere, einige Vögel, wovon eine spezielle Ibisart und Landkrabben. Die offizielle Sprache auf der Insel ist Englisch, es wird aber vor allem Creolisch und auch Französisch gesprochen, als Religion dominiert die römisch katholische.

## Vorbereitungen, Verschiebungen...

Während der St. Brandon - Expedition im Jahre 1998 wurde beschlossen, einmal eine Expedition nach Agalega zu organisieren. Als Zeitpunkt wurde der Herbst 2000 vorgesehen. Im Herbst sind die Bedingungen für Verbindungen vom Indischen Ozean nach den USA am besten, auch der Lowbandbetrieb ist weniger durch QRN beeinträchtigt.

Der damalige Teamchef der 3B7RF Expedition Karl, HB9JAI äusserte sich damals, dass er sich um die Lizenz und die Landeerlaubnis kümmern würde, aber nicht mehr als Teamchef. Hans-Peter HB9BXE, ein erfahrener Contest'er, DX'er und auch ein Mann mit Reiseerfahrung - er hat schon vor 30 Jahren Afrika im VW-Bus durchquert - erklärte sich bereit, die Expeditionsleitung zu übernehmen. Alle in der Schweiz wohnenden 3B7-Mitglieder waren spontan bereit mitzuhelfen.

Im August 1999 trifft sich die 3B7-Crew in Gisikon bei Luzern zum ersten 3B6-Meeting. Dazu erarbeitet Hans-Peter ein mögliches Konzept. Grundgedanke ist, nicht eine Wiederholung der St. Brandon Expedition zu inszenieren sondern neue Schwerpunkte zu setzen. Folgende Kriterien sollen berücksichtigt werden:

- Berücksichtigung der in Nordamerika lebenden Amateure, also Nutzung der kleinen Öffnungsfenster
- Einsatz möglichst vieler Stationen
- Erarbeiten eines PR-Konzeptes zur Sicherstellung von Sponsorgeldern
- Erschliessung möglichst vieler Betriebsarten wie 6 m und Satellit
- mit einer Aktivitätszeit von 15 Tagen die Limite von 100k QSO's zu durchbrechen versuchen.

Es sollen sechs HF-Stationen, eine 6 m-Station und eine Satellitenstation vorgesehen werden. Von den neun anwesenden 3B7-Leuten entscheiden sich deren fünf beim neuen Projekt mit dabei zu sein. Der Grundstein für eine neue Schweizer Expedition ist gelegt und es gilt, geeignete neue Interessenten zu suchen, die über die notwendigen finanziellen Mittel und genügend Ferien verfügen. Es sollen gute Operateure sein, die sich gewohnt sind in jeder Situation zu improvisieren. Es zeigt sich, dass es nur wenige Om's gibt, die alle Kriterien erfüllen.

Von ernsthaften Interessenten verlangen wir eine schriftliche Biographie mit Angabe seiner Amateurtätigkeit. Diese Unterlagen dienen der Kerngruppe zur Entscheidung. So entsteht das Team. Leider muss die Expedition drei Tage vor Abreise der Crew aus politischen Gründen gestoppt werden. Eine erste, bittere und auch schwere Entscheidung für das Kernteam, das die grosse Vorarbeit geleistet hat.

Um nicht Sponsorenbeiträge und Geräte zurückgeben zu müssen, entschliessen wir, die Expedition um ein halbes Jahr, auf den 1. Mai 2001 zu verschieben. Das Kursschiff nach Agalega fährt zwei Kurse pro Jahr, im Mai und im Oktober, weil dann keine heftigen Wirbelstürme zu erwarten sind. Dieser Entscheid hat Konsequenzen. Die Hälfte der Schweizercrew kann für die verschobene Expedition keine Zusage machen. Auch für Mitglieder aus dem Ausland wird es schwierig und eine Verkürzung der Expedition auf 3 Wochen drängt sich auf. Mit einem erneuten Aufruf an die internationale DX-Gemeinschaft werden neue Mitglieder gesucht. Die Rekrutierung einer ausgeglichenen Crew ist sehr wichtig und gestaltet sich aufwendig und zeitraubend.

Einige Wochen vor dem Start der Expedition trifft sich die Crew fast vollzählig zum Aufstellen und Abstimmen der wichtigsten Antennen bei Basel. Es ist ein regnerischer, kalter Tag der uns die Arbeit nicht gerade erleichtert. Gute Kameradschaft und der Wille, gute Arbeit zu leisten, sind unsere Motivatoren. Alles verläuft vortrefflich. Die vorabgestimmten Antennen werden sauber bezeichnet und entsprechend verpackt eingelagert, bis sie auf die lange Reise geschickt werden.

Mit den verantwortlichen Stellen auf Mauritius unterhält Karl, HB9JAI fundierte Kontakte. Es gilt die Landeerlaubnis und die Konzession für Agalega sicherzustellen. Allen Expeditionsmitgliedern werden in einem sauber und kompetent erarbeiteten „Operators Manual“ die nötigen Vorbereitungen (Impfungen und ärztliche Anweisungen), die Betriebstechnik (Operating) und auch die Zielsetzung der Expedition, nebst allen Adressen und weiteren wissenswerten Elementen vorgelegt, um sich gut vorbereiten zu können. Als Mitglied der Crew fühlt man sich in guten Händen, alles ist bestens vorbereitet, an wirklich alles wird gedacht

### **Eine Reise mit Hindernissen...**

Der Termin für die Expedition wird auf Ende April festgelegt um das Linienschiff "Pride of Mauritius" zu erreichen, das am 1. Mai 01 nach 3B6 Agalega fahren soll. Alle haben ihren Urlaub organisiert und die notwendigen Vorkehrungen getroffen. Es kommt eine neue Enttäuschung. Wir erfahren, dass die „Pride“ schon am 17. April 01 abfährt und wir auf unsere vier vorgesehenen Alternativen zurück greifen müssen. Ein Transall-Flugzeug, das Schiff der Küstenwache oder ein grosser Katamaran fallen trotz Zusage plötzlich als Möglichkeiten ins Wasser. Es scheint, dass die 1000 km Distanz zwischen Mauritius und Agalega zur Knacknuss werden. Das einzigen Flugzeuge, eine Dornier, von Mauritius nach 3B6 kann maximal 5 Passagiere ohne Fracht mitnehmen.

Unsere Vorhut reist eine Woche vorher nach Mauritius um weitere Vorbereitungen zu treffen, Lebensmittel, und andere Güter vor Ort zu beschaffen und erneut zu entscheiden ob die Agalegaexpedition durchgeführt oder wohl für immer abgesagt werden muss. Aber um alle Amateure in der Welt, die schon lange auf ein Kontakt mit Agalega nicht zu enttäuschen, hat sich die Kerngruppe entschlossen, trotz einem Mehraufwand von 30.000,-- \$, Agalega auf Umweg zu aktivieren.

Als einzige Alternative bleibt uns nach den Seychellen, S7 zu fliegen und von dort mit Beechcrafts weiter nach 3B6. Nun müssen die dafür erforderlichen, finanziellen Mittel sichergestellt werden, um einen reibungslosen Ablauf garantieren zu können. Das Vorabteam erlebt eine harte, arbeitsintensive Zeit, während sich die Crew mit ihrem persönlichen Gepäck (23kg inkl. Zelt) auf den Weg nach Zürich macht und zum Abflug nach Mauritius vorbereitet.

### **Erste Etappe, per Flug nach Mauritius...**

Nach der herben Enttäuschung vom vergangenen Oktober können viele den 28. April 2001 kaum erwarten. Die vergangene Woche hat im Bereich Logistik und bei der Erstellung der technischen Bereitschaft erhebliche Arbeit und enormen Leistungsdruck verursacht.

Wir Crewmitglieder, die sich vom ersten Treffen oder vom Foto auf unserer Homepage her kennen, treffen sich im Terminal B des Flughafens Zürich. Kurz vor 21 Uhr sind wir vollzählig, unser Gepäck an einem speziellen Schalter eingecheckt, alles läuft speditiv und unkompliziert ab. Um 22.40 hebt der Airbus der Air Mauritius ab, das Experiment Agalega beginnt.

Am nächsten Morgen, nach einer Flugzeit von 11 Stunden setzen wir auf der Piste vom Plaisance-Airport auf. Einreise und Zollkontrolle passieren wir ohne Hindernisse und schon sind wir in der Empfangshalle wo uns die bereits früher angereisten Mitglieder, Christine HB9BQW, Hans-Peter HB9BXE, Karl HB9JAI, Jaques F6HMJ und Jacky 3B8CF erwarten. Das Team ist das erste Mal komplett. Wir treffen auch Nashir, er leitete früher die OI DC (Outher Islands Development Corporation) und ist somit ein sehr guter Kenner der Insel wie auch der nötigen Beziehungen. Hier ergibt sich eine gute Gelegenheit, einen Phototermin einzulegen, um der DX-Welt zu zeigen, dass die Crew nun startbereit ist. Bereit, trotz Hitze und ungewohntem Klima, allen Anforderungen zu trotzen und ihr Bestes zu geben.

Unsere Koffer werden verladen und ein Bus bringt uns durch Zuckerrohrfelder und Palmen, quer über eine schöne, grüne Insel zur Hauptstadt Port Louis. Im Hotel Saint George beziehen wir unsere Zimmer. Wir haben nun Zeit uns von der Reise zu erholen.

Um 18 Uhr treffen wir uns im Konferenzraum zu einem ersten Briefing. Unsere Leute auf Mauritius haben in der Zwischenzeit von den Flugoperatoren das grüne Licht für den Weg über die Seychellen erhalten. Es wird uns der Eindruck vermittelt, dass Nashir und Karl, HB9JAI mit viel Diplomatie und Geschick daran arbeiten, bald auf die Insel zu gelangen. Es werde noch etwas dauern, aber „sicher werden wir Agalega erreichen, wir müssen nur daran glauben“, sind die eindrücklichen Worte von Nashir während einem kurzen Vortrag.

Vor dem Einschlafen versuche ich nachzudenken. Ich habe ein gutes Gefühl, alles wird zwar nach afrikanischer Manier etwas länger dauern, doch hier sind Leute am Werk, die es schaffen werden. Ich freue mich dabei sein zu dürfen.

Es ist ein herrlicher Morgen. Wir verlassen das Hotel um per Bus Mauritius zu erkunden und uns gegenseitig besser kennenzulernen. Wir besuchen herrliche Aussichtspunkte der Insel, die vulkanischen Ursprungs ist, den Markt, den Nationalpark und andere Sehenswürdigkeiten. Wir kommen dadurch auch etwas in Kontakt mit der sich aus vielen Rassen zusammengesetzten Bevölkerung.

Zurück im Hotel erfahren wir neues von der Expedition und der, für den nächsten Tag vorgesehene Reise. Wir haben unser Gepäck nochmals auf ein Minimum zu reduzieren und alle nicht unbedingt benötigten Dinge im Hotel zurück zulassen. Nashir orientiert uns über Verhaltensregeln gegenüber der Bevölkerung bevor wir uns erwartungsvoll in unsere Zimmer zurückziehen um unsere Siebensachen für die nächste Etappe zu packen.

### **Der Umweg..., Besuch der Seychellen...**

Heute ist der 1. Mai, allgemeiner Feiertag. Wir hoffen, für uns der endgültige Aufbruch zum Beginn der eigentlichen Expedition. Das Gewicht der Mannschaft ist auf 100 kg / Person (inkl. Gepäck) reduziert. Nach dem Mittagessen fahren wir auf den Flughafen, unser nächstes Ziel sind die Seychellen.

Die zwei Tonnen Material und die im Supermarkt gekauften Lebensmittel sind im selben Flugzeug verfrachtet. Nashir begleitet uns auf unserem zweistündigen Flug nach Mahe. In der Nähe des Flughafens Mahe beziehen wir im Reef Hotel die etwas heruntergekommenen Zweibettzimmer. Die Damen an der Rezeption sind weder freundlich noch arbeiten sie effizient.

Nashir und Karl telefonieren und organisieren weiter am Transfer nach Agalega. Am Crewmeetings erfahren wir, dass es zu 95 % sicher sei, dass die Air Seychelles von der

OIDC Mauritius die Erlaubnis bekommt, auf Agalega zu landen. Jedes Klingeln des Telefons strapaziert unsere Nerven und lässt den Puls höher schlagen. Wir möchten nicht, dass das Szenario Nummer zwei zum Einsatz kommt, denn das verspricht eine weit kompliziertere Reise zu werden.

Den Tag verbringen wir mit einigen Meetings und Vorbereitungsarbeiten, finden aber auch Zeit, uns am Strand abzukühlen.

Den zweiten Tag füllen wir mit einem sehr schönen Ausflug. Die Route führt uns in den botanischen Garten von Mahe. Hier bewundern wir schöne und seltene Blumen und Pflanzen, wie auch einige der berühmten Riesenschildkröten. Natürlich beeindruckt uns auch die riesigen "CoCo de Mer", eine einzigartige Variante der Kokosnuss welche auf den Seychellen vorkommt. Die Entdecker der Seychellen fanden diese Nüsse im Meer, an den Stränden von Mahe, daher soll auch der Name stammen. Letztlich wurden sie von den benachbarten Inseln Praslin und La Digue angespült, wo sie heute noch zu finden sind. Weiter geht unsere Tour im Nordosten und Osten. Alles in allem ist die heutige Tour sehr wichtig um die lange Wartezeit sinnvoll auszufüllen, aber auch um uns besser kennenzulernen und auf ein enges Zusammenarbeiten einzustellen.

Karl, HB9JAI und Nashir haben uns nicht begleitet, sie haben den ganzen Tag gearbeitet, um uns und unser Material baldmöglichst nach Agalega zu bringen.

Der vorgesehene Flug nach 3B6 ist ein internationaler Flug und braucht eine Genehmigung der 3B8 Luftfahrtsbehörde. Unsere nächste Enttäuschung, die Behörde verweigert uns diese, angeblich wegen schlechtem Zustand der Landepiste auf Agalega. Es helfen keine VIP Verbindungen, niemand ist bereit, die Verantwortung für diese Flüge zu übernehmen. Nashir und Karl treffen sich mit dem Direktor der IDC (Island Development Corporation) der Seychellen und gemeinsam finden sie einen neuen Weg.

Per Flugzeug soll es auf die Insel Coetivy gehen (45 Minuten Flug) und von dort mit einem Frachtschiff nach 3B6. Die Insel Coetivy ist 400 km von Mahe entfernt und 600 km von 3B6.

### **Letzte Etappe per Flug und Schiff...**

Am Freitagmorgen packen wir wieder unsere Koffer, die eigentlich nie ganz ausgepackt wurden und brechen auf zum Flugplatz. Wir sind froh, endlich die letzte Etappe unserer Anreise in Angriff zu nehmen.

Eine 12-plätzigige Beechcraft 1900D war gechartert. Sie bringt die gesamte Crew - nachdem die Flughafentaxe von 40 US\$ pro Person bezahlt und unsere Paesse gestempelt sind - samt unserem persönlichen Gepäck in 2 Flügen zur Insel Coetivy, der am nächsten bei Agalega gelegenen Insel.

Die Landepiste ist quer über die langgezogene, aber relativ schmale Insel, wo Krebse gezüchtet werden, angelegt. Per Pickup werden wir über die Insel gebracht, wo der 32 m lange, 1945 erbaute Frachter „Lady Esme“ 500 m vor der Küste auf uns wartet und uns von den Begleitboten aufnimmt. Kurz vor 17 Uhr werden die Anker gelichtet und es geht mit voller Fahrt voraus Richtung Agalega. Derek, G3KHZ stellt fest, dass jetzt seit seinem Aufbruch von Zuhause genau eine Woche vergangen ist.

Wir sind hungrig, keine Frage, denn seit dem Frühstück haben wir nichts mehr gegessen. Die Kabinen sind bezogen, einige von uns finden bei der Besatzung Platz. Bald trifft sich die Crew um sich von der am Horizont verschwindenden Insel Coetivy zu verabschieden. Es wird uns Fisch und Reis serviert, doch bei dem recht rauhen Wellengang verweilt das Essen nicht lange in unseren Magen und wir legen uns seekrank irgendwo in eine stille Ecke, wo wir die sternklare Nacht verbringen.

Für die meisten von uns genügt trockenes Brot und etwas Tee zur Beruhigung unserer Magennerven zum Frühstück. Es tut gut, aber auch die Beobachtung der oft in ganzen

Schwärmen auftretenden fliegenden Fische bringt etwas Ablenkung vom angeschlagenen Zustand.

Nach 23 Stunden ist endlich Land in Sicht. In der Ferne sehen wir unser Ziel 3B6, nur ein grüner Fleck im Meer, doch dort wird unser Schiff ankern und ein neuer, lang ersehnter Abschnitt unserer Expedition kann beginnen.

Wir werden von Begleitboten aufgenommen und an Land gebracht. Als erste Vorhut betreten Hans-Peter, Karl, Jacky und Hermann die Insel. Ihre Aufgabe besteht darin, so schnell wie möglich einen geeigneten Platz für die Zelte und die Antennen zu rekognoszieren. Sie finden ihn nicht wie vorgesehen am Strand, sondern in der Nähe des Dorfes, 5 km entfernt. Der erste Kontakt der Crew mit der Bevölkerung besteht aus einer aufmerksamen Begrüßung mit einem frischen Schluck Kokosmilch.

Das Schiff wird entladen. Crew und Material müssen zum ausgewählten Platz transportiert werden. Der Himmel sieht bedrohlich dunkel aus, kurzer, starker Regen kann jeden Moment fallen. Bald werden die Wohnzelte und das Materialzelt unter Kokospalmen aufgebaut. Von unserer Fracht ist noch nichts zu sehen, es wird uns klar, dass wir an diesem Abend nichts mehr zu erwarten haben.

Zur Überraschung steht uns im Dorf ein Gästehaus zur Verfügung, wo wir uns duschen können. Im Managerhaus befindet sich die Küche, in der für uns gekocht werden soll. Heute werden wir vom Manager der Insel zum Abendessen eingeladen und langsam beginnen wir zu verstehen, dass man hier weder Eile noch Hektik kennt, schon gar nicht, wenn niemand weiss, was wir hier eigentlich wollen.

In der Nacht regnet es in Strömen. HB9BQI und andere schlafen nicht, ihre Gedanken sind bei der sich nun durchnässenden Verpackung unseres Materials. Am nächsten Morgen gegen 10 Uhr kommt ein Traktor mit Anhänger mit der ersten Ladung zum Camp und genau in diesem Moment kommt der nächste tropische Regen, der den ganzen Tag anhält. Wir werden nass bis auf die Haut, wir sind müde und erschöpft, aber wir sind in 3B6 in Agalega, allen Widrigkeiten zum trotz!!!

## **Aufbau im tropischen Regen ...**

Am Sonntag, 6. Mai 2001 - trotz starkem tropischem Regen, der nicht aufzuhören scheint - beginnen wir, die Arbeitszelte für die Stationen und das Mannschaftszelt (Kantine) aufzustellen. Dann kommen unsere Antennen an die Reihe, vorerst die Force 12 Type C-3S für 10 bis 20m und die Arbeitsplätze, bestehend aus YAESU - Transceiver FT1000MP, YAESU - Linear VL 1000 und Computer werden eingerichtet. Pro Arbeitszelt werden 2 Stationen aufgebaut.

Die Generatoren, angetrieben von Dieselmotoren, werden mit Öl gefüllt, direkt an die Dieselfässer angeschlossen und in Betrieb genommen. Nachdem eine Station vollständig eingerichtet und komplettiert ist, wird am 6. Mai um 16 Uhr mit der ersten Verbindung mit unserem Headpiloten Sigi, HB9DLE unsere Aktivität „**Agalega on the air**“ eröffnet. Dies ist der Auftakt zu einem intensiven, nach genauer Planung ablaufenden Event.

Während zuerst 2 SSB- und 2 CW-Stationen auf den konventionellen Bändern ihren Betrieb aufnehmen werden die weitere Antennen aufgestellt, z.B. die Force 12 Type WARC 2/2, so dass wir möglichst bald auch auf anderen Bändern und Betriebsarten RTTY / PSK, 160m, FM- und Satellitenbetrieb QRV sind.

## **Betriebskonzept...**

Unser Ziel ist ein stetes freundliches Operating, jeder soll eine Chance haben Agalega zu arbeiten, ob QRP, QSH, QRS etc., aber auch der Operator an der Station soll Spass an seiner Arbeit haben. Wir glauben, dass wenn man nach diesen beiden Punkten arbeitet, das Operating, das abarbeiten der Pil-up's automatisch gut sein muss. Jeder soll selber die Betriebsart, zu welcher Tag- oder Nachtzeit und in welcher Betriebsart er seine beiden täglichen Schichten von je 4 Stunden an der Station arbeiten möchte, wählen. Er kann sich entsprechend in der Ablösungsliste eintragen. Ein Prinzip, das sich letztlich bestens bewährt.

Damit nicht zwei Stationen gleichzeitig auf derselben Frequenz versuchen zu arbeiten, wird im Tagesplan bereits die jeweilige Frequenz und die Beamrichtung vorgegeben. Dieses System soll sicherstellen, dass die DX-Fenster z.B. nach USA nicht verpasst werden.

Damit dem Operator alle diese Informationen an der Station zur Verfügung stehen, füllt er im 3B6-Office vorbereitete Karten entsprechend aus. Bemerkungen über spezielle Bandöffnungen etc., notiert er auf der Rückseite der Karte. Diese Informationen dienen wiederum als Input für die neue Frequenzplanung die immer 24 Stunden im voraus gemacht wird. Auch die Operateure legen ihre Schicht im voraus entsprechend fest.

Das System hat sehr gut funktioniert, nur wenige male musste eine Schicht aufgezwungen werden. Damit wir unser Ziel, möglichst viele Station aus USA ins Log zu bekommen, erreichen, wird die Aufgabe der Bandplanung an unser Crewmitglied Steve delegiert. Als Amerikaner hat der die besten Kenntnisse, wann die USA am besten gearbeitet werden können. Bei Bandöffnungen werden durch diese Planung alle Stationen aufgefordert, ihre Antennen nach USA zu richten und diesen Teil des Globus mit QSO's zu bedienen, unsere Kollegen in USA sehen, dass wir unser Ziel ernst nehmen.

Am 3. Betriebstag sind wir eingerichtet und mit folgende Stationen und Antennen QRV:

## **2 SSB- Stationen FT1000MP** mit Linear und insgesamt

2 Force 12 Antennen C-3S für 10, 15 und 20 m mit

- 1 Force 12 Antenne WARC für 12 und 17 m
- 1 Titanex V 80 für 80 m und
- 1 Loopantenne für 40 m.

Alle Antennen arbeiten einwandfrei mit Ausnahme des WARC Beams, bei dem sich bei der Montage ein Fehler eingeschlichen hat. Nach deren Korrektur ist auch dieses SWR unter 1:1.5.

Es ist ein erhebendes Gefühl, an der Station zu sitzen und das Pil-up zu geniessen und abzuarbeiten auch wenn es nicht immer so einfach ist wie man sich das zu Hause im bequemen Sessel vorstellt. Wir werden gefordert, vor allem wenn diese spezielle Erfahrung noch fehlt. Oft ist es schwierig Stationen im Pile-up zu erkennen, wenn für uns unübliche Buchstabier-Code verwendet werde.

## **2 CW-Stationen FT1000MP** mit Linear und folgenden Antennen

- 2 Force 12 C-3S für 10,15,20m
- 1 Force 12 C-3S für 12,17 m
- 1 Titanex V30 für 30m mit 2 elevated Radials.

Die Titanex für 30m wird mit 2 elevated Radials aufgebaut und läuft ohne Probleme, SWR bei 1:1,4. Aufgrund der schlechten Bodenverhältnisse wären mehrere auf dem Boden ausgelegte Radials besser gewesen, trotzdem sind die Empfangssignale von der US-Westküste wie auch alle anderen sehr gut lesbar. K6GNX, unser amerikanischer Pilot bescheinigt uns morgens auf 30m Signale von 579 (bei einer mittleren Ausgangsleistung von 500 Watt).

## **1 CW – Station FT1000MP** mit Linear für 80 – 10 m mit

- 180 m full size Loop Antenne / 40 m 2- Lambda
- 1 HFHFV6 Antenne für 10 bis 40 m

Auch diese Antennen arbeiten zu unserer vollen Zufriedenheit und ergeben gute Signale auf 80 wie auch auf 40 m.

**1 CW – Station FT1000 MP** mit Linear für 160 m Low-Band, RTTY / PSK und SSTV mit

- 1 Titanex V160
- 1 Pennant Antenne nach K6SE mit 10 db Verstärker
- 1 Force 12 C-3S für 10, 15 und 20 m

Mit der Titanex V160E haben wir einige Probleme die dank gutem Manual gelöst werden können. So sind beim Antennentuner die Anschlüsse nicht angelötet. Dank guter Löttechnik von Rene ist dies trotz einem kleinen Lötkolben und dickem Draht möglich. Im weiteren fehlt uns das Netzgerät. Dieses wird durch ein anderes ersetzt, das allerdings starke Störungen verursacht.

Es zeigt sich im Betrieb mit der V160 eindeutig, dass mit zunehmender Zahl von Radials der Wirkungsgrad erheblich verbessert wird. Die Pennant-Antenne und die Beseitigung der Netzteilstörung hilft uns dann die Empfangsverhältnisse stark zu verbessern.

RTTY- und PSK-Betrieb kommen wegen eines technischen Problems mit dem Transceiver etwas zu kurz. Leider kann der Fehler trotz scharfem Nachdenken nicht vor Ort gelöst werden. Dies ist auch der Grund für die kleine Anzahl QSO's im PSK Mode.

Der SSTV - Betrieb wird, nach Konfigurierung des FT-1000MP aufgenommen. Als Computer wird ein Toshiba Celeron 400 MHz, 64MB Ram und als Software Mscan Version 3.12 (Windows 98) eingesetzt. Wegen Problemen auf 14 MHz arbeiten wir nur auf 21 MHz was problemlos funktionierte.

SSTV ist eine sehr zeitraubende Betriebsart (jede Sendung dauert 1 min. und 50 sec.) Auf unser Verlangen, nur 40 sec. dauernde Bilder zu senden reagieren nur wenige Om's, oft werden noch zusätzliche Bilder und Stationsbeschreibungen übermittelt. Um besseren Empfang sicherzustellen arbeiten wir mit 2.5 kHz Split und rufen in SSB. Auch am zweiten Betriebstag, dem 12. Mai arbeiteten wir Stationen aus Europa und Japan mit guten Signalen.

**1 Sattelitenstation FT847** mit

- 1 9 Element Tonna-Yagi für 2m (RX SAT)
- 1 21Element Tonna-agi für 70cm (TX SAT)

Die uns von Bernhard/DJ5MN zur Verfügung gestellten **2m und 70cm-Antennen von Tonna für den Satellitenbetrieb** arbeiteten hervorragend. Beide Antennen wurden auf einem gemeinsamen Ausleger montiert. Um beide untereinander zu entkoppeln, wurde die 2m-RX-Yagi horizontal, die 70cm-TX-Yagi vertikal montiert. Die Länge der Speisekabel betrug 15m. Für den Empfang wurde ein GaAs-Fet-Mastvorverstärker von SSB-Electronic genutzt. Für den Empfang unentbehrlich! Die Nachführung der Antennen wurde per Hand bewerkstelligt. Dies gestaltete sich recht mühsam, da die Antenne notwendigerweise etwas vom Stationszelt weg aufgestellt war.

**1 Station FT 847** für 6m und 10m FM mit

- 1 10Element Yagi - Antenne (Wimo)
- 1 Sommer Vertikalantenne Type T 25

Aus taktischen und technischen Gründen entscheiden wir uns für 10m FM nicht die geplante Drahtyagi sondern die Vertikal zu montieren. Diese Wahl ist nicht schlecht, die T25 produziert enorme Signale in Europa (teilweise weit über S9).

Realrapporte aus anderen Gebieten bekommen wir leider nicht. Unsere Partner aus VK und JA und wir selber haben alle Mühe im 29 MHz-Bereich mit all den Intrudern aus JA, BY, UA9, den Schiffs- und CB-Funkern, welche sich schön gleichmässig im gesamten Bereich 29'000-29'600 kHz verteilen, fertig zu werden. Es ist deshalb oft nicht einfach, die Call's der rufenden Stationen zu identifizieren.

Rundherum kommen positive Meldungen über diese Betriebsart. Für viele ist ein FM-QSO mit 3B6RF ihr erstes FM-QSO überhaupt auf Kurzwelle. Teilweise haben sich einige von den riesigen SSB-Pile-up's getrennt und so ihr "New one" in FM schnell abgehakt.

## **Allgemeine Bemerkungen...**

### **Transceiver, Endstufen, Aggregate, Zubehör...**

Die uns von YAESU zur Verfügung gestellte Technik läuft problemlos. Sehr empfehlenswert sind die Linears, die nicht weiter abgestimmt werden müssen, obwohl dieses Feature eher für Conteste vorteilhaft ist. Die Transceiver erfüllen ebenfalls ihre Anforderungen, obwohl sie bei einem zu hohen SWR den Empfängereingang intern sperren.

Die Force 12 Antennen waren gut markiert und der Zusammenbau macht keine Schwierigkeiten. Einziges Manko der Force 12 Antennen ist die Nieterei. Hier sollte Force 12 vielleicht eine sogenannte Expeditionsvariante (wie bei Titanex) anbieten.

Die Aggregate laufen während der gesamten Zeit ohne Unterbruch vorzüglich und der Brennstoffverbrauch war minimal. Sie wurden einmal gestartet und am Ende der Expedition abgestellt.

Die uns von HEIL gestellten, einseitigen Kopfhörer sind nicht geeignet für Funker.

Die eingeschleiften Sende- bzw. Empfangsfilter funktionieren nicht immer. Bei bestimmten Konstellationen der einzelnen Stationen sind doch Störungen zu verzeichnen, die ein Arbeiten in CW oder SSB teilweise erschweren bis unmöglich machen.

Dennoch, CW ist die Betriebsart, die es uns ermöglicht am meisten QSO's pro Zeiteinheit in unsere Log's zu bringen, so können CW-Operateure bis zu 200 Verbindungen pro Stunde logen, während das Meter bei SSB recht selten 150 erreicht, vor allem mit USA wo kurze Rufzeichen und gute Disziplin höhere QSO-Raten ermöglichen.

Die JA-Operateure haben von ihrem guten Ruf eingebüsst. Noch vor 3 Jahren konnten wir während der 3B7 Expedition den JA-Operateure die Beste Note im Operating austeilen. Wenn wir nachfragten „JA3GFH?“ kam nur einer zurück, JA3GFS !!! Auf Agalega war es diesmal anders, viele JA Stationen haben ohne Rücksicht weiter gerufen, auch dann wenn wir ausschliesslich „only NA“ gerufen haben. Haben die JA-Operateure etwa den Operatorstiel von EU nachgeahmt??.

Die Disziplin der Amateure aus Europa ist im grossen ganzen besser als deren Ruf, obwohl einigen noch ein Nachstudium der DX-Verkehrsregeln gut täte. Es ist oft schwierig, über Europa hinweg USA zu arbeiten, speziell dann, wenn die Spielregeln nicht eingehalten werden.

### **Ausbreitungsbedingungen...**

Jeden Abend wird eine neue Frequenzplanung erstellt, die auf die aktuellen Bedingungen Rücksicht nimmt und in dem die USA spezielle Berücksichtigung findet. Speziell der lange Weg nach dem Westen der USA und Kanada wird beachtet. In den kleinen Fenstern, bei denen der lange Weg offen ist, ist Disziplin gefragt und nur dank dieser Rücksichtnahme ist es möglich, viele Stationen zu arbeiten.

Die Sonnenfleckenzahlen sind nicht sehr gut und der K-Index liegt während einiger Betriebstage bei oder über 4. Während der ersten Nacht bleibt das 10 m Band jedoch bis um 2 Uhr offen und ermöglicht viele schöne Verbindungen, flau ist nur die Zeit zwischen 8 und 11 Uhr an verschiedenen Tagen. Sonst scheint das Pil-up nicht enden zu wollen, es hält an bis zur letzten Stunde.

Vor allem der Betrieb auf 160m ist schwierig. Wir hofften, viele Stationen arbeiten zu können, aber oft ist nebst dem Mittleren Osten und Europa nichts möglich. Erst während der letzten



Betriebstage erlauben uns bessere Sonnenfleckenzahlen gute Möglichkeiten nach Nord und Südamerika.

### Das Wetter...

Die Temperaturen auf der Insel bewegen sich tagsüber bei max. 40 ° und kühlen sich nachts auf 25 ° ab. Es gibt immer wieder plötzliche Regenschauer, die von starken Windböen begleitet werden und oft ganz bedenklich an den Zelten rütteln. Anschliessend bricht die Sonne durch und in kürzester Zeit ist wieder alles trocken. Die Luftfeuchtigkeit schwankt zwischen 65 und 90 %.

### Statistik ...

Das 21 Kopf starke, aus einer Frau und 20 Männern bestehende international zusammengestellte 3B6RF-Tam, erarbeitet in 8 ½ Tagen 64239 QSO's, dies auf den Bändern von 160m bis 6m. Dieser Wert, 7558 QSO pro Tag, ist ein gutes Resultat und lässt sich mit den vergangenen besten Expeditionen vergleichen.

Wir haben alle Betriebsarten aktiviert, nebst SSB und CW auch SSTV, RTTY, PSK31, Satellit und FM. Dies kostet zusätzlich Recourcen welche sich wiederum auf Kosten des Gesamtergebnisses, der QSO- Raten, auswirken.

Band	SSB	CW	FM	RTTY	SSTV	PSK 31	Total
160	0	227	0	0	0	0	227
80	145	1047	0	0	0	0	1192
40	107	3206	0	0	0	0	3313
30	0	3881	0	0	0	0	3881
20	6870	5961	0	72	6	7	12916
17	2661	4910	0	0	0	0	7571
15	7762	9139	0	885	62	0	17848
12	2027	4357	0	0	0	0	6384
10	5012	4240	1058	0	0	0	10310
6	82	365	0	0	0	0	447
SAT	124	26	0	0	0	0	150
<b>Tot</b>	<b>24584</b>	<b>36968</b>	<b>1058</b>	<b>957</b>	<b>68</b>	<b>7</b>	<b>64239</b>

Aufgeteilt nach Kontinenten ergeben sich folgende Zahlen:

EU	NA	SA	AF	AS	OC	Total	Total
35169	15130	750	513	12016	661	64239	QSO
54.7	23.6	1.2	0.8	18.7	1.0	100.0	%

Eines unserer Ziele war es, möglichst viele Stationen in NA und SA zu arbeiten (25%). Die Crew freut sich, dass uns dies durch Ausnutzung aller sich bietenden Möglichkeiten fast gelungen ist wobei natürlich dadurch die Gesamtzahl an Verbindungen etwas litt. Die getätigten QSO's mit USA verteilen sich wie folgt:

W0	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	Total
954	1347	1732	1355	2658	1556	997	695	1483	1244	14021
6.8	9.6	12.4	9.7	19.0	11.1	7.1	5.0	10.6	8.9	%

## **Camp, Material und Logistik...**

Neben den technischen Geräten und Anlagen muss auch für deren Transport und deren Einsatz gesorgt werden. Ca. 2.5 Tonnen Material waren nebst dem persönlichen Gepäck auf die Insel zu bringen.

Dies umfasst nebst Stationen und Antennen die zusätzliche Ausrüstung, wie Stromversorgung (Dieselgeneratoren und Betankungssystem), Starkstromkabel, Zwischenstecker, Zelte für die Mannschaft, das Material und das Büro, einschliesslich Unterhaltungsmusik und Toilettenausrüstung.

Alles Material wurde in insgesamt 35 Kartonkisten, resp. Kunststoffrohre verpackt. Weil alles per Flugfracht nach Mauritius flog, musste die Verpackung so leicht wie möglich gehalten werden. Man entschied sich für mehrfach verleimte Kartonkisten, die den internationalen Anforderungen an Luftfracht angepasst sind und die preiswert einkauft werden können. Geplant war ein Umladen in Mauritius auf das Schiff nach Agalega und wieder zurück. Hätten wir geahnt, dass die Fracht 12 mal umgeladen werden muss, wäre bestimmt eine stabilere Verpackung aus Holzkisten gewählt worden.

Die Anforderungen an die Zelte waren hoch. Nach langem suchen fanden wir Zelte mit 3m x 3m Seitenlänge, gefertigt aus dunkelblauem, stabilen Stoff. Sie haben sich bestens bewährt. Zusätzlich kam ein Materialzelt 3x 4m und ein Mannschaftszelt 3x 6m zum Einsatz.

Auf Agalega waren einige Transportprobleme zu bewältigen und auch das Wetter zeigte sich nicht von der besten Seite. Ein tropischer Regen erschwerte uns die Arbeiten und die nassen Kartonkisten mussten so schnell wie möglich wieder trocknen. Wir erstellten schnellstmöglich das Materialzelt, um die Kisten trocken zu halten, hatten aber dennoch alle Hände voll zu tun, um die Kartonboxen für den Rücktransport zu reparieren.

## **Camp und Essen...**

Wir wollten, dass sich das soziale Leben der Crew wie geplant in einem Camp abspielt. Es wird allen freigestellt, in ein Gästehaus der O IDC zum Duschen zu gehen, Weg 1km.

Den Mittelpunkt der Begegnungen bildet das grosse Crew- oder Restaurantzelt. Die Schlafzelte werden in einem Halbkreis möglichst im Schatten der umliegenden Palmen aufgestellt. Zwei mobile Campingtoiletten in einem kleinen Zelt ersparen den Weg ins Gästehaus. Hände gewaschen oder geduscht wird mit an den Bäumen aufgehängten Campingduschen.

Das Essen kochen zwei Frauen im Haus des Inselmanagers. Christine und Jacques besprechen das Menue jeweils mit der verantwortlichen Köchin und händigen ihr die Lebensmittel aus. Sie kontrollieren die Vorgänge in der Küche und begleiten das Essen ins Camp. Teller, Besteck und die gefüllten Schüsseln werden in einer Kartonbox transportiert. Im Zelt fassen die Leute das Essen. Es ist abwechslungsreich, es gibt Reis, Pasta, Kartoffelstock, Tomatensauce, Cornedbeef, Hühnchenfleisch, Fischstücke oder Karotten/Kohlsalat. Alle zwei Tage wird für uns Brot gebacken.

Am Morgen werden Thermoskrüge mit heissem Wasser und Geschirr für die Zubereitung von Nescafé oder Tee gebracht. Das Mittagessen kommt meist zu spät. Ein Teil der Operators kann nicht mehr essen und muss dann abgelöst werden. Vom Nachtessen bleibt oft für die später anrückende Mannschaft nicht mehr viel übrig.

So erleben wir echtes Campingleben, wo ein Sackmesser viel zum Komfort beiträgt und eine funktionierende Taschenlampe für den Weg zum Arbeitszelt unentbehrlich ist.

## Das Ende der Aktion...

Am 9 Tag müssen wir unsere Übung abbrechen. Über Nacht hat sich das Wetter verschlechtert: Sturm und Regenschauer prasseln auf das Zelt. Gestern Abend feierten wir das sechzigtausendste QSO und gingen in dem Bewusstsein, dass dies unsere letzte Nacht als 3B6RF sein wird, schlafen. Nun weckt uns das schlechte Wetter auf.

Ein harter Tag steht bevor. Nach unserem Zeitplan werden wir um 9 Uhr Agalega Zeit ( 0500 UTC) QRT machen und es verbleiben uns genau 6 Stunden, um das gesamte Camp abzubauen und zu verpacken. Unser Schiff, die Lady Esme geht um 8Uhr vor Anker und wartet darauf, die Fracht zu übernehmen. Wir wollen am nächsten Tag frühzeitig einschiffen.

Der Abbau der Antennen beginnt um 8 Uhr, während 2 SSB und 2 CW Stationen voll im Betrieb bleiben. Die Lowbandantennen werden nicht mehr benötigt: 40m Delta Loop, V80 Titanex GP, HF6V Butternut und V30 GP Titanex werden zügig demontiert und in die entsprechenden PVC Röhren verstaut. Die Teams für die Demontage wurden am Vortag bestimmt und wer gerade nichts zu tun hat, packt dort an, wo Not am Mann ist.

Pünktlich um 9 Uhr fahren Christine, HB9BQW und Hans-Peter, HB9BXE das letzte QSO: Christine mit 9A2TU auf SSB und Hans-Peter mit EA3URE in CW beide auf 20m. Ein denkwürdiger Augenblick, denn nun steht fest, daß wir in der extrem kurzen Zeit von 8 1/2 Tagen total 64'200 QSOs realisiert haben. Eine beachtliche Leistung der 21 Operators, wenn man all die Probleme bedenkt.

Es geht Schlag auf Schlag. Ein Force 12 Beam nach dem anderen wird abgebaut und in seine Einzelteile zerlegt. Das schlechte Wetter stört uns nicht. Jeder Beam wird auf das kleinst mögliche Maß zusammengeschoben und vom Teamchef signiert an das Verpackungsteam abgegeben.

Sobald eine Kiste / Karton / Röhre fertig gepackt und mit neuer Adresse versehen ist, wird sie zu den bereits gepackten gestellt. Um 13 Uhr rollt der Traktor mit Anhänger heran und übernimmt die erste Ladung. Der Weg zur Anlegestelle von Agalega ist 6.5 km entfernt und wir könnten unmöglich 2.5 Tonnen Material in Schubkarren dorthin fahren. Wir sind der OICD dankbar, dass sie uns Traktor und Fahrer für den Transport zur Verfügung stellen.

Parallel zur Demontage der Antennen werden die Generatoren für den Transport vorbereitet: Öl ablassen, Dieselleitungen abhängen und entleeren und zur Strasse transportieren, wo sie mit dem letzten Transport zur Pier gehen und verpackt werden.

Nun kommt unerwartet Hilfe: Der Agalega Polizeijeep transportiert die Verpackung der Transceiver und Endstufen vom Camp zu den Operatorzelten. Dort wartet er, bis alles fertig verpackt ist und fährt die kostbare Ladung in mehreren Fuhren zum Camp. Für uns ist dies eine enorme Hilfe, denn die Zelte stehen 200m auseinander und der Weg vom RTTY / low band Zelt zum Camp beträgt immerhin 800m.

Um 15.50 lokale Zeit ist es geschafft und der letzte Karton geschlossen. Aber wo bleibt der Traktor? Kurz vor 16Uhr rollt er heran. Nun versteht der Traktor Fahrer plötzlich kein Französisch oder Englisch mehr und sein grimmiges Gesicht spricht Bände. Er läßt sich nicht überzeugen, die restliche Fracht zu übernehmen und er fährt einfach davon. Plötzlich taucht der Vorarbeiter mit dem Traktor auf und nach einer wortreichen Diskussion werden der Rest der Fracht und die Generatoren aufgeladen.

Unter grimmigen Blicken werden die restlichen Kisten und Generatoren auf die Pier gebracht und abgeladen. Mit letzten Kräften und mit tatkräftiger Hilfe der Coastal guard werden die Generatoren in die Kartons verpackt und mit einer Plane zugedeckt: Madhu vom Wetteramt ist auch anwesend und sagt für die Nacht weiteren Regen voraus. Glücklicherweise ist der Antizyclon südlich vorbei gezogen und wir haben davon nur die harmlosen Ausläufer abbekommen.

Am Abend sind wir bei der OICD zu Gast. Ganz ungewohnt für uns, auf Stühlen an einem Tisch zu sitzen und das Nachtessen zusammen einzunehmen. Alle sind müde und gehen früh schlafen: Unsere Abreise ist für 7.30 geplant; eine weitere Herausforderung wartet auf uns.

### **Die Rückreise...**

Die Rückreise verläuft sehr gut auf dem gleichen Weg und mit den selben Verkehrsmitteln die uns auf die Insel gebracht haben. Einzige Unterschiede sind eine uns wohlgesinnte, ruhige See und 2 Flugzeuge die uns von Coetivy nach den Seychellen bringen.

Dort tut es gut wieder einmal in einem Bett zu schlafen, das Frühstück in einem bequemen Sessel, mit Papaya, Ananas, Fruchtsalat, mit Speck, Wurst und Ei, mit verschiedenen Broten zu geniessen. Nach einem festlichen Nachtessen wird jedem Teilnehmer durch Hans-Peter eine ganz speziell gefertigte QSL – als Erinnerung an unsere Expedition überreicht. Danke Hans-Peter, erstaunlich an was Du alles gedacht hast.

Bereits finden die ersten Kontakte über die Folgearbeiteten der Expedition statt, Berichte müssen geschrieben werden. Aber es bleibt noch Zeit, uns in der nahen Lagune zu tummeln. Wir alle haben Farbe bekommen und nur entlang der Stoffränder unserer Badehosen erkennen wir noch, wie bleich wir vor Agalega waren.

Um 11 Uhr wird der Bus beladen und auf geht's Richtung Mahe Airport. Der Abstecher auf die Inselgruppe der Seychellen hat viel Geld und Zeit verschlungen.

Zurück auf Mauritius bleibt uns noch der letzte Abend. Bei einem feinen Essen werden durch Karl, HB9JAI, Hans-Peter HB9BXE und Nashir kurz Rückblick über die vergangenen Tage gehalten. Nashir, ohne dessen diplomatische, tiefgreifende Unterstützung unsere Expedition kaum möglich gewesen wäre, werden einige Geschenke überreicht, darunter auch unser Maskottchen – der Fuchs aus 3B6RF - der uns begleitete und im Bürozelt seinen Stammplatz hatte.

Bei bester Kameradschaft, bei Musik und Gesang, verstärkt durch einen unserer Gäste und bei freundschaftlichem Tanz geht auch der letzte Abend vor dem Heimflug zu Ende. Wer weiss vielleicht fällt dem Einen oder Anderen der Spruch " **Die Fremde ist herrlich, solange es eine Heimat gibt, die wartet**" von Erika Mann ein.

Am nächsten Tag treffen wir uns bereits um 7 Uhr im Speisesaal von St. Georges zum Frühstück, bevor unsere endgültig gepackten Koffer samt Handgepäck verladen und mit uns zum Flughafen gebracht werden. Es ist sonderbar ruhig im Bus. Nochmals durchqueren wir die Insel und in Gedanken geht wohl dem Einen oder Anderen alles, was zwischen der ersten und dieser letzten Fahrt der Expedition geschehen ist, durch den Kopf.

Die Zeit vergeht im Flug und nach ca. 11 Stunden wird die Landung in Zürich angekündigt und wir werden gebeten, uns dafür wieder anzuschallen.

Die Freude, wieder festen Boden unter den Füßen zu haben und gleich noch von HB9MX – dem Präsidenten der Swiss DX Foundation mit Begleitung von HB9JNJ als diensthabender Sicherheitsbeamter - am Flugzeug abgeholt und ohne Passkontrolle zur Gepäckaussgabe geschleust zu werden ist gross, wie auch die Freude, die uns abholenden Familienmitglieder in unsere Arme schliessen zu können.

Ein letztes Photo mit dem Agalegaband „3B6RF- Expedition“ und es geht ans Abschied nehmen. Menschen, die sich vor einem Monat noch nicht gekannt haben hat das Schicksal auf dieser Expedition zu Freunden fürs Leben werden lassen, sie liegen sich in den Armen und hoffen, sich bald wieder begrüßen zu können, und, wer weiss vielleicht noch einmal zusammen eine Expedition auf eine HUUH-Insel machen zu können. So wird der

Empfangsbahnhof immer kleiner und nachdem alles geregelt ist, treten auch Steve, Ken und ich den Heimweg an.

### **Das gemeinsame Ziel...**

Unser Team setzte sich aus 9 verschiedenen Nationen zusammen, so waren auch deren Mentalitäten verschieden. Es wurde bei der Planung als interessantes Experiment erachtet, mit so verschiedenen Leuten auf einer abgelegenen Insel über eine längere Zeit unter wirklich erschwerten Bedingungen zusammen zu arbeiten. Dazu kommt, dass sich die Hälfte der Crew erst in Mauritius zum ersten mal traf. Alle diese auswärtigen Mitglieder waren somit nicht in die Vorbereitungen mit einbezogen.

Heute dürfen wir mit grosser Befriedigung zurückschauen und feststellen, dass wir ein tolles Team waren und ein echter Teamgeist herrschte. Während der ganzen Expedition sind nie böse Worte gefallen und in den vielen, vielen Problemsituationen wurde immer nach möglichen Lösungen gesucht und diese wurden auch gefunden.

Wir glauben, trotz all den widrigen Umständen und Schwierigkeiten das gesetzte Ziel erreicht zu haben. Auf die Frage, warum das so gut funktionierte, gibt es vermutlich zwei Antworten: Die Members des 3B6RF- Kernteams haben alle eine ausgesprochene positive Denkart, die das ganze Team im positiven Sinne beeinflusste. Die Amateure haben offenbar allgemein eine besondere Fähigkeit, über die Landesgrenze hinaus, ohne Sprachbarrieren, ob Schwarz oder Weiss, miteinander zu kommunizieren, fühlen sich eben dem Hamspirit verpflichtet und leben entsprechend.

### **Dank...**

Zum **Erfolg dieser Expedition** haben die im Folgenden aufgeführten Personen ganz erheblich beigetragen und Ihnen gilt der Dank aller Teilnehmer wie auch der internationalen DX-Gemeinschaft:

**Für Ihre hervorragende und weitsichtige Planung und Organisation** danken wir: **Hans-Peter Blättler, HB9BXE** und **Karl - Amnon Grätzer, HB9JAI** zusammen mit dem gesamten Kernteam der Expedition für alle damit erbrachten Leistungen.

**Für operationelle und logistische Unterstützung:** HB9QQ Pierre; HB9WDF Michael; DJ5MN Bernhard, HB9AFI Kurt; HB9AJW Joe; NF6S Larry; DL1GHR Rolf and DG1GHD Hilde; HB9DLE Sigi; HB9AFH Hugo; EU1SA Vladimir; HB9FAX Giancarlo; HB9ALV Ken; Mr. Nashir Gopol.

#### **Mauritius Government:**

Wir sind sehr dankbar für die Unterstützung durch: Prime minister Office, Ministry of Telecommunications, Mauritius Telecommunications Authority, Outer Islands Development Corporation-Resident Manager in Agalega Mr. Jagdish Seebaruth.

**Mauritius Amateur Radio Society:** Mr. P. O. Randamy, President; Mr. Seewoosankar "Jacky" Mandary, Secretary.

**Air Mauritius:** Mr. K. Beegoo, Director of Cargo; Ms. G. Dastur, Director for Switzerland.

**Für ihre finanzielle Unterstützung** danken wir:

#### Den Haupt Sponsoren:

USKA Switzerland; Swiss DX Foundation; Helvetia Telegraphy Club; Northern California DX Foundation; American Radio Relay League (The Colvin Award); Activity Group CW, Germany; JA DX-Lovers Foundation, Japan; Ascom Switzerland; International DX Association; Livermore Amateur Radio Klub, USA; Island Radio Expedition Foundation, USA; USKA Basel; USKA Aargau; Radio Amateur Club Roche; USKA Luzern; Chiltern DX Club, UK; Swisscom Mobile; FUNK Magazine, Germany, printing all QSL cards.

Für Finanzielle Unterstützung / Organisationen :

USKA Fribourg; USKA Winterthur; USKA Neuchatel; FACB Basel; Lone Star DX Association, USA; German DX Foundation; Hickory Withe DX and Contest Club, USA; GMDX, Scotland; Mississippi Valley DX/Contest Club; Israel Radio Club; Forum Emmen; Gerant Casino, France; North Florida DX Association; Radio Society of Great Britain; Central Virginia Contest Club; Union de Radioaficionados Españoles; Grupo Português DX; Florida DXpedition Group; Northern Ohio DX Association; Arkansas DX Association; Clipperton DX Club; Taegu DX Club, Korea; Singapore Amateur Radio Transmitting Society; Rhein Ruhr DX Association, Germany; Heartland DX Association, USA; Mile Hi DX Association, USA; Western Washington DX Club; Northern Ohio DX Association; Southwest Ohio DX Association; Tele Rene Lucerne HB9AAI; Kanchi Lucerne, Swiss Museum of Transport and Communication.

Für den **Equipment Support** danken wir:

YAESU, HF radios; FORCE 12, HF yagis; BIMEX Switzerland, Diesel generators; Schuemperlin Engineering Switzerland, HB9CNM, Inmarsat phone; SEICOM Switzerland, Coaxial cables; BYL Electronics Switzerland, HB9BYL/HB9KS, RF parts & Fiberglas Antenna Mast; Sommer Antennas, DJ2ÜT; Antenna Specialist Switzerland, HB9CRU; TITANEX Germany, Antennas; Kabel Kush, Germany, Coaxial cable; Heil Sound, USA, Headphones; Synthetic Textiles Inc. USA; Comteck Systems, USA, Antenna switch box; SCS GmbH, Germany, PTCII Controller; Lance Johnson Engineering, USA, Low band antenna preamps; Mobat Communications; Centralnet Lucerne

Als Verfasser dieses Berichtes danke ich allen Expeditionsmitgliedern für Ihren geleisteten Beitrag.

Fred - HB9AAQ