

QRV in Französisch Polynesien (1)

# Low-Band Aktivität von den Austral-Inseln

Wolfgang Ziegler, DL1AWI

**Angespornt durch die hervorragend gelaufene Mellish Reef-Aktivierung durch AA7JV und HA7RY im November 2009 (VK9GMW), kam das Reisefieber auf. Mit Wolfgang, DL1AWI; Peter, DL3APO, und Matthias, DL5XU, brachen im Januar 2010 drei teils pazifikerfahrene OMs auf, um die kleine Inselgruppe im Südpazifik in die Luft zu bringen.**

Abflug in Berlin-Tegel, (v.l.) DL3APO, DL1AWI, DL5XU



Die Lizenzen waren bestätigt, und die Einfuhrgenehmigungen lagen auch vor. Der Antennenwickel mit den drei Antennenmasten und diversen Kleinmaterialien brachte genau 23 kg auf die Waage. Der Rucksack mit dem Notebook und dem Iridium-Satelliten-telefon war doppelt so groß wie geplant und der Koffer mit dem FT-847, dem Werkzeug und dem anderen Zubehör war mit gut 2 kg Übergewicht voll. Es lagen aber noch 17 kg an Material und Gerät zur Aufteilung bereit, die bei Matthias und Peter im Gepäck mit untergebracht werden mussten.

Unser Reisegepäck war streng limitiert. Es gehörte zu unserer Zielstellung, auf zwei Bändern gleichzeitig QRV zu sein. Ausreichend Koax, Draht und Abspannmateriale sowie drei Spidermasten ermöglichten eine gewisse Flexibilität vor Ort. Da uns die örtlichen Gegebenheiten durch unseren vorherigen Besuch 2006 bekannt waren, fiel die Auswahl der Antennen nicht schwer. Es kamen nur Vertikal-Strahler in Betracht, die zudem noch im Wasser der Lagune errichtet werden sollten. Ein Betonplateau eines nicht vollendeten Kirchen-Neubaus sollte der Aufbauort der 160-/80-m-Antenne werden. Der Strahler würde dann direkt aus gut 20 m Höhe zum Wasser hinunterreichen und eine Palme den horizontalen Teil der L-Antenne tragen.

## Die lange Anreise

Ursprünglich war vorgesehen, mit Air France von Leipzig nach Paris und von dort nach L.A. zu fliegen. Vorteil für uns wäre gewesen, dass unser Gepäck mit ei-

ner Fluggesellschaft praktisch bis Papeete transportiert worden wäre. Aufgrund zeitlicher Probleme war dies nicht möglich, sodass wir letzten Endes über Berlin/Tegel nach London und dann nach L.A. mit zwei verschiedenen Fluggesellschaften fliegen mussten. Sehr zum Nachteil unseres Gepäcks!

Im November beantragten wir bei der polynesischen Behörde unsere Lizenzen. Was all die Jahre vorher glatt ging, wollte nun nicht richtig funktionieren. Das Faxgerät war entweder nicht kompatibel zu dem dortigen System oder der Satellit nach Papeete zeigte Störungen in der Datenübertragung. Es dauerte einige Abende, bis eine Empfangsbestätigung kam. Von der Behörde keine Antwort. E-Mail-Adressen standen anfangs auch nicht zur Verfügung. Nach einigem hin und her, erhielt DL3APO eine gültige Fax-Nummer, mit der es nun problemlos ging.

Erik, DL9AWI, baute eine Webseite für uns auf. Bernd, DF3CB, stellte sicher, dass die Ham-Gemeinde ein Online-Log hatte, um täglich den aktuellen Status der getätigten OSOs zu erfragen. Im Dezember waren alle Vorbereitungen im Prinzip abgeschlossen.

## Aufbruch am 16. Januar

An unserem Schalter der „British Airways“ in Berlin-Tegel bildete sich dann auch eine kleine Schlange, in die wir uns einreihen. Beim Einchecken und der Gepäckannahme wurden uns unterschiedliche Rechnungen für die Gepäckstücke überreicht, die wir zwar mitnehmen konnten, aber zu verminderten Tarifen bezahlen mussten. Die Langstreckenflüge lassen zwei Gepäckstücke zu, aber

der Zubringer der Engländer nicht. Am ersten Reiseziel angekommen, suchten wir gleich die Abfertigung für unseren Weiterflug auf. Dort schickte man uns gleich wieder zurück, weil den Flug eine andere Gesellschaft übernommen hatte. Das Chaos mit dem Gepäck nahm nun seinen Lauf.

Nach dreimaliger Passage der Kontrollen ging es nun in unser Fluggerät und auf die gut elf Stunden dauernde Reise nach Los Angeles. Dort angekommen, erfolgte nach der Immigration die sofortige Gepäcksuche. Von den sechs Teilen fanden sich leider nur drei ein, der Rest war irgendwo steckengeblieben. Es bestätigte sich erneut, dass wie bei fast allen Reisen zuvor, der Gepäcktransport beim Wechsel der Fluggesellschaften ein ernstes Risiko ist. Mit leicht hängenden Köpfen, aber noch nicht verzweifelt, setzten wir dann unsere Reise mit der „Air Tahiti Nui“ fort. Gegen 23 Uhr Ortszeit landeten wir auf Tahiti – bei 28 °C. Nach der Einreiseprozedur ging's mit dem Taxi zu dem vorher gebuchten Hotel. Zum Frühstück fanden wir uns gemeinsam ein und auch Phil, FO8RZ, gesellte sich zu uns.

## Erste Eindrücke vor Ort

Mit ihm und einem weiteren Teammitglied von TX4T hatte ich vorher schon regen Schriftverkehr zu den geplanten Aktivitäten per E-Mail. Es war vorgesehen, dass Phil nach Beendigung unserer Aktion einen Teil der Antennenausrüstung zum Verbleib in Papeete übernimmt. Nach dem Frühstück fuhr uns Phil zur Behörde, um die Lizenzen in Empfang zu nehmen. Herr Douai suchte auch gleich nach unseren Papieren, fand diese aber nicht sofort. Eine telefonische Rückfrage bei der hierfür zuständigen Madame



Tägliche Prüfung an der 160-m-/80-m-Vertikal

Aretai führte zum Erfolg. Während der Suchaktion zuvor hörte man aus der Unterhaltung zwischen Phil und Herrn Douai heraus, dass es um ein Sonderrufzeichen ging. Phil fragte uns dann auch gleich, ob wir ein „Special-Call“ haben möchten. Ohne Verzögerung kam das „Yes!“. Herr Douai erklärte uns, wie die Rufzeichengestaltung aussieht und wir schlugen TX3D vor. Wenn es nicht gerade Nacht in Paris wäre, so Herr Douai, könnten wir die Urkunde gleich mitnehmen. Aber da hierfür die Zustimmung des französischen Justizministeriums notwendig ist, mussten wir die Bestätigung per Fax oder Telefon auf Raivavae abwarten. Das war ein unvorhergesehenes „Highlight“, welches uns unsere Sorgen mit dem Gepäck für einen Moment vergessen ließ. Es war Montag und die Woche fing für uns schon einmal gut an.

Nach herzlicher Verabschiedung von Phil und seiner XYL bestiegen wir pünktlich die ATR72 der „Air Tahiti“ nach Raivavae auf den Australs. Der Flug dauerte trotz der kurzen Entfernung von rund 600 km fast zwei Stunden. Auf Raivavae angekommen, erwartete uns schon unser Gastgeber, Emmy und Dennis, mit den obligatorischen Blumenketten. Dennis, der Mann unserer Pensionschefin, führte uns zum Transporter, wo wir die 50 % unseres Gepäcks aufluden und dann nach Anatonu fuhren. Es war alles wie vier Jahre zuvor. Nur eines hatte sich geändert, der Kirchenkeubau ging langsam weiter und dadurch entfiel für uns ein geplanter Aufbauplatz.

### Ankunft (fast) ohne Gepäck

Wie nutzt man nun die Wartezeit auf den Rest des Gepäcks? Was kann man mit den Dingen machen, die wir hier haben? Dies waren unsere Transceiver, die Stromversorgung, Verbindungskabel unterschiedlichster Ausführungen und mein komplettes Werkzeug. Draht hatten wir nur in der Form von LFK (leichtes Feldkabel) mit ein paar Längen von 20 m. Isolatoren konnten wir durch mitgebrachte Lexan-Streifen selbst herstellen. Also wurde am Dienstag begonnen etwas aufzubauen. Die Behelfsvertikal war schnell aufgebaut, ein Teil der Drähte wurde als Radialnetz ausgelegt. Im Laufe des Vormittags wurden wir durch unsere Gastgeber zum Picknick auf das Motu „La Piscine“ eingeladen. Mit dem Motorboot fuhren wir bei Niedrigwasser in etwas tiefere Stellen der Lagune. Um die Zeit auf dem Motu optimal zu nutzen, hatte

ich das Satellitenhandy mit Zubehör und Notebook mitgenommen. Hier war Zeit für erste Versuche mit der Datenübertragung.

Der Schwiegersohn von Emmy und Dennis hatte dort in den letzten Jahren unter den Palmen einen kleinen Bungalow mit überdachter Sitzgelegenheit errichtet. Am frühen Nachmittag fuhren wir zurück auf die Insel. Peter fuhr gleich unter FO/DL3APO die ersten 1000 QSOs. Am Mittwoch erwarteten wir sehnsüchtig unsere letzten Gepäckstücke. Peters Expert 1K-PA und ein Koffer mit Kabeln und Drähten lächelten uns entgegen. Unsere Spidermasten aber fehlten! Am Donnerstag erreichte uns der Anruf von Phil, dass unser Call TX3D genehmigt sei und er dies schon in den DX-News bekannt gegeben hätte. Nun ging alles Schlag auf Schlag. Die Magnet-Loop für 160 m wurde mit vorhandenem Bambus zusammengebaut und abgeglichen. Nun konnten wir wenigstens am Abend schon den USA-Betrieb mithören. Am Freitag konnten wir endlich unseren Antennensack entgegennehmen. Zufrieden und optimistisch mit dem weiteren Verlauf, fuhren wir zurück zu unseren Bungalows. Am Sonnabend ging es dann nach dem Frühstück gleich mit der Montage des ersten 12-m-Mastes los. Die Radials wurden am Standrohr befestigt und lagen im Salzwasser. Nachdem die „kleine“ Antenne stand, begannen wir mit der Montage des 18-m-Spidermastes. Mit vereinten Kräften wurde der Mast im Wasser aufgestellt. Gegen Mittag stand alles, und ich konnte mich mit dem Abgleich für 160 m beschäftigen. Peter und Matthias bauten den 12-m-Reservemast mit Bambus-Verlängerungen in eine Palme, um den Horizontalteil unserer L-Antenne frei zu haben. Die Radiale lagen auch diesmal nach unten geneigt in der Lagune. An der Antenne musste nur noch das L zur Palme etwas verlängert werden und schon stimmte alles. Bei all den Arbeiten im Wasser bewährte sich mein ERS-Asylkolben bestens.

Der Tag war gut gelaufen, hatten wir doch unsere Antennen zum größten Teil in der Luft. Nach dem Dinner, zum Einbruch der Dämmerung, ging es dann richtig los. Auf 160 m lief es wie geschmiert. Die Wetterlage war ruhig, und es gab kein QRN durch Gewitter. Leider machte uns aber die 5-kV-Leitung hinter unserem Bungalow in den Abendstunden während der Abkühlung zeitweilig Probleme. Ein Knattern und Prasseln bis S9 unterband jegliche Aktivität auf 160 m. Dies



währte manchmal eine Stunde und danach war Ruhe bis zum nächsten Abend. Von nun an wurden jeden Tag das Log und ein Kurzbericht mit Bild zu DL1MGB und unserem Webmaster DL9AWI geschickt. Hier stellten wir dann auch die Tücken des Iridium-Satelliten-Netzes fest. Durch einen 300 m hohen Berg im Rücken wurde der jeweilig eingeloggte Satellit nur für kurze Zeit nutzbar, und wir mussten auf den nächsten warten. Zeitraubend und zu teuer war unser Fazit.

### Großer Ansturm auf TX3D

Der Ansturm auf unser TX3D-C Call war gewaltig. Um unnötige Bandwechsel zu vermeiden, einigten wir uns darauf, auf dem Band so lange zu bleiben, bis die Dupes und die QSO-Rate uns zu einem Wechsel zwangen. Somit ist auch schon begründet, warum wir über Tage nur immer auf 40 m und 160 m zu arbeiten waren. Ein weiterer Grund hierfür war, dass wir nachts nicht außen an den Antennen arbeiten wollten, um das Verletzungsrisiko so gering wie möglich zu halten.

(wird fortgesetzt)



Picknick auf dem Motu „La Piscine“



Beiträge für „Pile-Up“ an:

Andreas Hahn, DL7ZZ  
Schneeheide 22  
29664 Walsrode  
Tel. (0 51 61)  
4 81 09 74  
dl7zz@darq.de

DL5XU (l.)  
und DL1AWI(r.)  
montieren die  
40-m-Antenne