

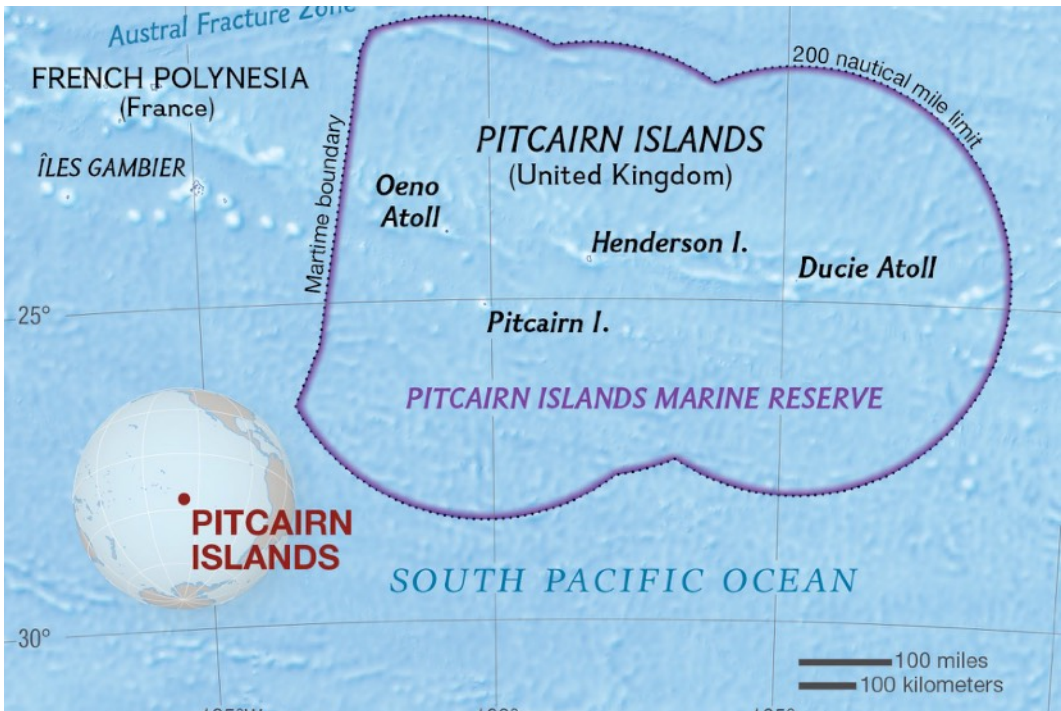
Ilha Ducie - Uma aventura para não ser esquecida!

* Ricardo Rodrigues - PY2PT
py2pt.brazil@gmail.com

Introdução

Ducie é um atol inabitado das ilhas Pitcairn e está localizado no centro do Pacífico Sul, mais ou menos equidistante entre Chile e Nova Zelândia. Ele está 535km à leste das ilhas Pitcairn e mais de 1000km à oeste da ilha de Páscoa. O atol tem, aproximadamente, 2,4km de comprimento por 1,6km de largura. Pela sua dificuldade de acesso e exigências para a permissão de embarque na ilha, sua visita raramente ocorre.





A ilha foi descoberta primeiramente em 1606 por Pedro Fernandes de Queirós, que a nomeou de “Luna Puesta”, e depois redescoberta por Edward Edwards, capitão do HMS Pandora, que foi encaminhado para a Polinésia Francesa pelo governo Britânico para capturar os motinados integrantes do HMS Bounty (vale a pena ver o filme). Não encontrando os motinados, mas sim a ilha, a nomeou de Ducie em homenagem à Francis Reynolds-Moreton, 3o Barão Ducie. Mais tarde, em 1902, Ducie foi anexada ao governo Britânico como sendo parte das ilhas Pitcairn.

No campo do radioamadorismo, Ducie se tornou uma entidade do DXCC em 16 de novembro de 2001, sendo que a última expedição realizada para lá ocorreu em fevereiro de 2008 com o indicativo VP6DX. Importante frisar que referida expedição contemplou, também, a visita e operação à ilha Henderson, também pertencente ao grupo de Pitcairn. Nosso grupo ficou restrito, apenas, à ilha Ducie.

Para os leitores não familiarizados com o DXCC - DX Century Club, trata-se de um programa criado pela ARRL (Liga norte-americana de radioamadores) e que oferece um diploma para os radioamadores de todo o mundo que comprovarem contatos efetuados com 100 ou mais países. Mas não são países como conhecemos atualmente e vinculados à Organização das Nações Unidas, por exemplo. Para o programa DXCC, um país corresponde à uma “entidade” geográfica ou política que não necessariamente é formalmente um país.

Um pedaço de rocha no meio do oceano, para o programa, pode ser considerado como sendo uma “entidade”. Ducie, por exemplo, é um atol inabitado pertencente às ilhas Pitcairn que por sua vez são administradas pelo governo Britânico. Mas para o programa DXCC é considerado como uma “entidade” e não país. Temos, ainda outros exemplos, como as ilhas de São Pedro e São Paulo que pertencem ao governo brasileiro, mas para o programa são consideradas como uma “entidade” desconectada do país; as ilhas San Felix, que pertencem ao governo chileno mas entendidas como nova “entidade”, entre outros.

Atualmente, por coincidência, o número 1 dos mais procurados do ranking é um país - Coréia do Norte, que pela dificuldade imposta pelas suas lideranças é praticamente impossível conseguir uma licença para uma operação naquele território.

E ainda sobre o DXCC, por fim, vale lembrar que as expedições como VP6D e outras tem como grande objetivo proporcionar para a comunidade mundial a possibilidade de confirmação de um contato via rádio com essas raras “entidades”.

O programa pode ser melhor entendido através do link <http://www.arrl.org/dxcc> e a relação de entidades mais procuradas pela comunidade em <https://clublog.org/mostwanted.php>.

Depois dessas importantes considerações voltamos à Ducie!

O início da jornada

Foram quase 02 (dois) anos de muito planejamento - escolha de local, transporte, operadores, equipamentos, conferências, viagens e tudo que envolve uma grande expedição de radioamadorismo. Portanto, depois de 10 anos da última expedição, a jornada para Ducie (<http://www.vp6d.com>) tem início em outubro de 2018, contando com 09 radioamadores americanos (K3EL - Dave - líder da expedição / K5GS - Gene - co-líder e tesoureiro / W2LK - Les - co-líder / N6XG - Walt / N6HC - Arnie / N6WM - Chris / W1SRD - Steve / WA6O - Mike / N7QT - Rob); um brasileiro (PY2PT - Ricardo); um da Nova Zelândia (ZL3CW - Jacky); um da Alemanha (DJ9RR - Heye); um da Hungria (HA0NAR - Laci); e, um da Ucrânia (UT6UD - Vadym).



O meu primeiro dia de viagem ocorreu em 13 de outubro de 2018 com a saída de São Paulo para Los Angeles. Foi um vôo muito tranquilo e com toda a ansiedade latente por fazer parte desse grande time e poder aprender e trocar experiências com todos. E para mim essa expedição teve um propósito muito interessante, na medida que ocorreu em um momento de drástica mudança profissional em minha vida que demandaria muita reflexão e boas vibrações. E assim aconteceu...

O vôo para Los Angeles, com duração de aproximadamente 12 horas, chegou no horário correto, por volta das 07h00 local.

Após passar pela imigração americana, retirar minha mala e fazer o novo despacho, resolvi já me dirigir ao balcão da Air Tahiti Nui, companhia que faz o trajeto de Los Angeles para Papeete, Tahiti. Na expectativa de já emitir meu bilhete e ficar à disposição para encontrar meu grande amigo Zezinho (WB6BJM) e sua esposa Cidinha (KF6NZY), residentes em West Hollywood, fui informado pela atendente que meu bilhete estava com problemas e precisaria contatar a American Airlines, empresa onde adquiri as passagens.

Mais tranquilo pelo fato do vôo para o Tahiti sair apenas às 16h25min (hora de Los Angeles) me dirigi ao outro terminal e conversei com as simpáticas atendentes da AA. Elas informaram que tudo estava em ordem e imprimiram novamente meus bilhetes. Com eles em mãos, fui ao balcão da Air Tahiti Nui certo de que tudo estava ok. A atendente olhou novamente e o problema persistia, quando a encarregada estava logo ali atrás e com um simples comando no sistema resolveu tudo. Que alívio!!

Agora estava pronto para mandar uma mensagem ao Zezinho e sua esposa para encontrá-los pois já era quase 10h00min. Foi quando lembrei de outra questão - one more thing como diria o grande Steve Jobs: sempre que vou para Los Angeles e faço uma visita ao meu amigo Zezinho, costumo trazer na mala algumas especiarias e guloseimas do Brasil como lata de feijoada, chocolates brasileiros, sabonetes Phebo, paçocas brasileiras, entre outros. Apenas como referência, todos os itens em latas ou lacrados, sem qualquer afronta à Lei local.

Tudo isso estava na mala e como ela foi despachada diretamente para o Tahiti não consegui pegar os objetos. Tentei conversar com um atendente da Air Tahiti Nui que gentilmente foi até o local das malas mas voltou com a resposta negativa pois naquele momento seria impossível retirá-la do local em que se encontrava. Com essa resposta negativa e um pouco triste pelo fato de não poder entregar as coisas para meu amigo, mandei uma mensagem para ele dizendo que estava pronto. Neste meio tempo, por sugestão dele próprio e do amigo Fred (PY2XB) ficou decidido que os itens seriam levados para a expedição para que todo o grupo pudesse se deliciar com tais guloseimas. E assim foi feito! Imaginem uma lata de feijoada e doces brasileiros em Ducie pela primeira vez! Isso não tem preço!



Ainda no dia 14 de outubro de 2018, por volta das 14h00min de Los Angeles o Zezinho e sua esposa Cidinha gentilmente me encontraram no aeroporto e conseguimos tomar um café bem rápido e conversar por cerca de 10 minutos, os quais foram fantásticos!

Triste pela despedida mas feliz pela expedição disse “até logo” para meus amigos e fui para o embarque para Papeete (Tahiti). Lá encontrei o amigo Arnie (N6HC), grande exemplo de pessoa e radioamador americano, que também por ser médico, participa das expedições nesta função.

O vôo de Los Angeles até Papeete, de aproximadamente 8 horas, foi bem tranquilo. Ele chegou por volta das 21h45min local (08 horas a menos que o Brasil) e, como sempre, fomos recepcionados pela bela música e dançarinos polinésios.

Eu e Arnie chegamos no hotel Royal Tahitien por volta das 22h00min e ambos fomos dormir. Eu estava muito exausto pois estava por volta de 24hs sem dormir.

Depois de uma bela noite de sono acordei revigorado na segunda-feira (15.10.18) e pronto para mais um belo dia. Todos do time estavam reunidos no café da manhã para os cumprimentos de praxe. Após colocarmos o papo em dia parte do grupo, e eu estava incluído, foi realizar um passeio pela ilha. Foi muito interessante e visitamos alguns pontos de observação como

cachoeiras, farol, os monumentos em homenagem ao capitão James Cook e aos integrantes do HMS Bounty, entre outros.



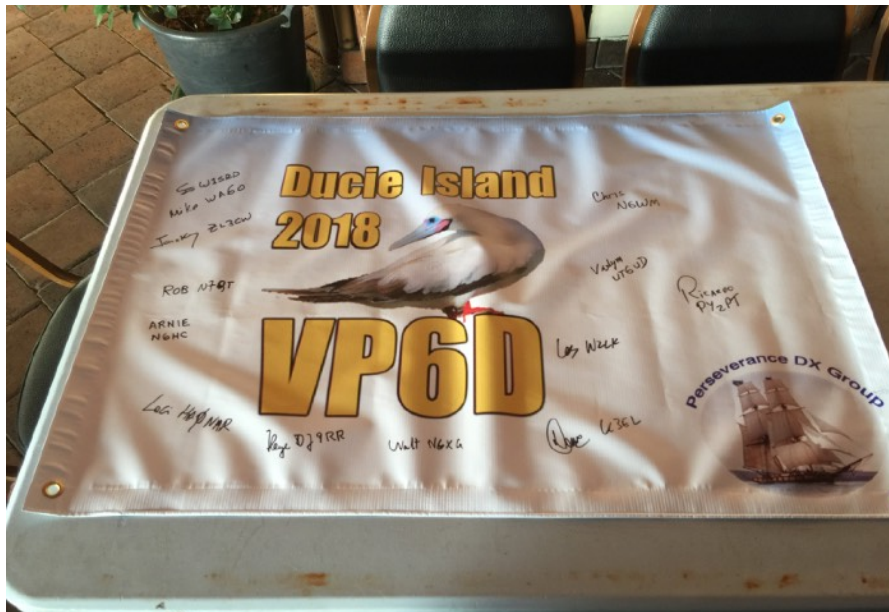


O passeio durou cerca de 04 horas e fizemos o contorno da ilha iniciando a partir de Papeete, onde está localizado nosso hotel. Em termos de Km rodamos aproximadamente 100 para este contorno.

A Polinésia Francesa é formada por mais de 100 ilhas sendo Tahiti apenas uma delas. Temos, ainda, Bora-Bora, Moorea, Marquesas etc.

Ao retornarmos do passeio aproveitei para comprar pão, suco de laranja e peito de peru em uma loja de conveniência ao lado do hotel e fiz meu pequeno lanchinho, tendo como sobremesa o chocolate que seria entregue em Los Angeles para meu amigo Zezinho, lembram? Agora só restaram a paçoca e as latas de feijoada para serem degustadas em Ducie. Os sabonetes Phebo consegui entregar ao Zezinho no meu retorno para Los Angeles.

Às 16h00min (local) estivemos novamente reunidos para a assinatura dos banners da expedição que serão utilizados pelos patrocinadores e para a reunião final conduzida pelo seu líder, Dave - K3EL.



Após, tivemos um tempo para novas conversas, algumas cervejas até o jantar no próprio hotel onde a equipe do navio Braveheart esteve presente. Basicamente, Nigel e seus filhos. Fiquei muito feliz na conversa com o Nigel pois ele disse que já esteve uma vez no Brasil e conhecia o trabalho do Amir Klink, grande navegador brasileiro.

Depois do jantar, todos quitaram suas contas, inclusive do hotel, pois nosso dia começaria às 04h00min com o encontro na recepção às 05h30min para a transferência ao aeroporto, local de partida de nosso vôo para Mangareva, local onde o navio estava ancorado.

Acordei as 03h53min do dia 16 de outubro ainda no Tahiti, ansioso pela chegada do grande dia e ao mesmo tempo preocupado em arrumar a mala com apenas o necessário para a permanência na ilha.

Mala da expedição arrumada e mochila de mão também. Apenas por curiosidade, alguns itens que integram a bagagem: lanterna regular, lanterna de cabeça, botas e meias de mergulho tendo em vista a área ser rodeada de corais, poucas bermudas e camisetas, um agasalho para chuva, medicamentos básicos, entre outros.

O time chegou ao aeroporto internacional em bom horário. Despachamos as malas e as 7h30min pontualmente começamos a viagem para o grupo de ilhas Gambier, onde está localizada a ilha de Mangareva. No total foram 04 horas e alguns minutos de vôo com uma parada na ilha Hoa - um atol magnífico visto de cima e de baixo, o qual era usado pelo governo francês para testes nucleares.



Depois desta brilhante parada o avião pousou por volta das 13h00min em Mangareva, onde utilizamos um ferry boat em direção ao pequeno local onde estava ancorado o navio Braveheart. Já no cais fomos recepcionados pela tripulação do Braveheart e após entrar no navio recebemos todas as instruções de segurança e bom convívio. Após, entregamos nossos passaportes para os trâmites legais de partida e tivemos um tempinho para andar um pouco pela ilha de Mangareva. Compramos algumas coisas em um típico e pequeno magazine local e em seguida voltamos ao navio.

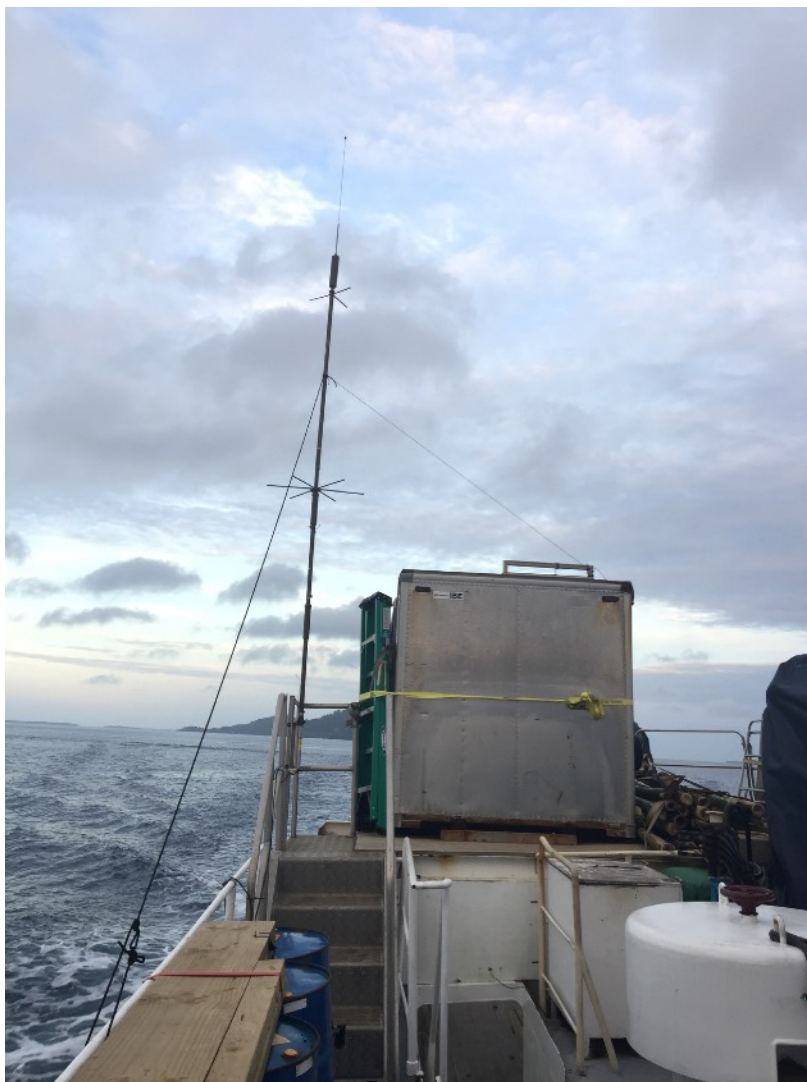




Sáímos no mesmo dia de noite de Mangareva em direção à Ducie. Foi uma viagem de mais ou menos 03 dias e até que o mar não estava tão agitado. Por sorte, ninguém passou mal durante a viagem. Apenas um dos dias eu acordei um pouco tonto mas tudo voltou ao normal.

Praticamente todos estavam utilizando adesivos atrás da orelha com escopolamina, substância que evita um pouco os famosos enjôos em embarcações!

Durante o trajeto até Ducie operamos do navio utilizando uma antena vertical Hustler basicamente em 20 e 40 metros. Até que foi bem interessante!





E a viagem continuou...Já no dia 18 de outubro, ainda navegando em direção à Ducie, acordei por volta das 09h30min. Os dormitórios do navio ficam embaixo e por isso sempre temos que subir as escadas para a área de convivência e biblioteca, onde nos reunimos para as refeições e bate papo, além de ser o local onde a estação móvel ficava localizada.



Almoçamos por volta das 12h00min e nos foi servido um típico prato da Nova Zelândia (espaguete com pão tostado). Após o almoço a equipe toda esteve reunida para um novo briefing de como serão executadas as tarefas quando chegarmos.

A boa notícia é que estávamos navegando em boa velocidade e a previsão de chegada fora alterada para a manhã do dia 19. Dessa forma, todos deveriam estar no deck principal às 5h30min do dia seguinte para tomarmos um forte café da manhã e seguirmos com a programação:

a) assim que a ilha fosse avistada e o navio conseguisse chegar perto, não muito em função dos corais, a equipe do Braveheart e após em conjunto com os líderes da expedição fariam uma navegação de rotina para verificação dos melhores pontos de descarga dos materiais bem como para a instalação das estações; e,

b) as estações de SSB e CW estariam separadas por aproximadamente 2km e assim que fossem levantadas as tendas no local, o trabalho de instalação das estações começaria, inicialmente as antenas de 20m e 40m na área de SSB.

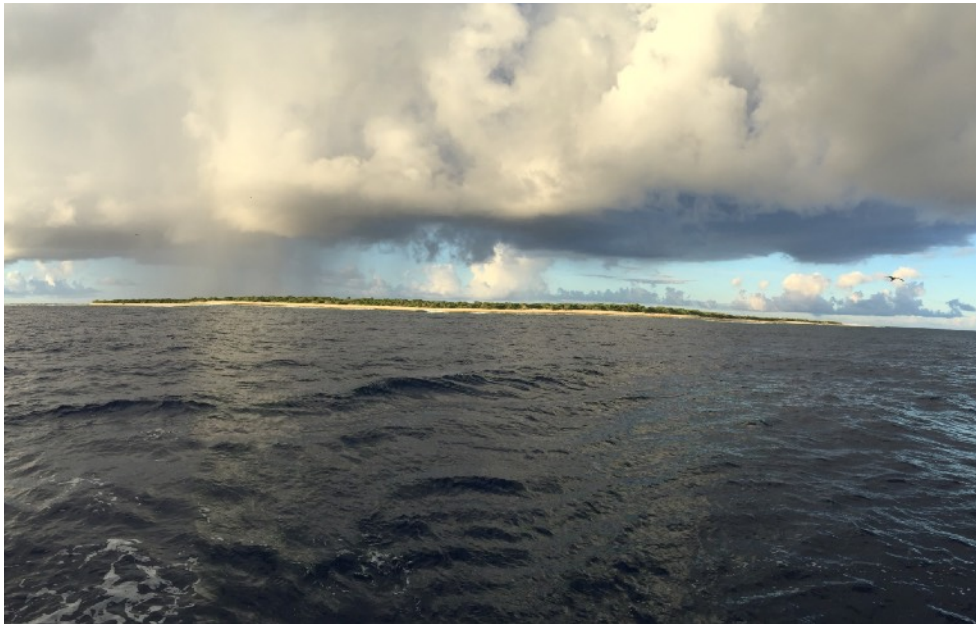
Importante frisar que toda a operação foi programada e realizada na ilha Acadia, a maior e acessível.

Nas horas vagas, apenas por curiosidade, alguns colegas jogavam cartas, outros conversavam, outros faziam a leitura de livros, outros tentavam assistir à determinado filme, outros olhavam o manual da operação etc. Por ser o gerente da tenda e estações de SSB procurava em alguns momentos confirmar alguns pontos e ações programadas e que também constavam do manual da expedição.

Da chegada, da expedição e saída de Ducie

Como previsto, chegamos na ilha Ducie por volta das 05h30min do dia 19 de outubro. O dia já estava amanhecendo quando o capitão do Braveheart - Matt, informou que a ilha foi avistada. Todos, rapidamente se deslocaram para o deck do navio e foi uma emoção única. Pela primeira vez depois de 3 dias de viagem a partir de Mangareva (Polinésia Francesa) avistamos o que seria nossa casa pelos próximos dias.

Depois de muitas fotos, ancoragem do navio e sentimentos diferentes, incluindo 03 lindos arco-íris a partir de Ducie, a equipe do Braveheart saiu em direção à ilha no bote Zodiac para a primeira inspeção em busca dos possíveis locais de desembarque de equipamentos e da equipe. Após a inspeção foi a vez dos líderes da expedição (Dave - K3EL e Les - W2LK) em conjunto com a equipe do Braveheart se dirigirem à ilha para a inspeção dos possíveis locais de operação e montagem de toda a infraestrutura para os próximos dias.





A verificação dos locais seguiu o plano inicial com a montagem do campo de CW na face norte bem na ponta da ilha Acadia e o campo de SSB, quartel general, dormitórios e cozinha também na face norte, mas aproximadamente 2km antes do campo de CW.

Os primeiros 03 dias na ilha foram muito intensos e voltados basicamente ao trabalho de construção de antenas, tendas e desembarque de todo o equipamento do navio. Apenas como referência, o desembarque de toda a infraestrutura do navio levou metade de um dia e a outra metade para os trabalhos iniciais de montagem das tendas, em especial as que seriam usadas como dormitório.

Depois de uma força tarefa conjunta entre os membros do Braveheart e a equipe da expedição para a retirada de todo material do navio e envio para a ilha, o que foi realizado pelo bote Zodiac, como planejado, os trabalhos na ilha se iniciaram. As equipes de antena, tendas de SSB e CW e infraestrutura se separaram e depois de muito esforço conjunto tudo foi superado.

Após a chegada no atol ainda foi necessária a localização dos pontos de montagem efetiva das tendas, com a conseqüente abertura dos espaços na mata nativa da ilha, que fica localizada entre o mar e a lagoa. Muito calor e trabalho de todos. Eu, particularmente, auxiliei no trabalho de montagem de diversas tendas e, enquanto a equipe de antenas iniciava seu trabalho no campo de SSB inicialmente, como gerente da tenda de SSB, comecei a montagem dos equipamentos que estavam embalados em cases específicos. Primeiro a inspeção na tenda, verificação dos

geradores, montagem das mesas e cadeiras para um bom layout e, posteriormente, as ligações dos equipamentos.

Os equipamentos utilizados na expedição, basicamente, foram transceptores K3, amplificadores também da elecraft - KPA 500, 04 amplificadores SPE, sendo 02 de 1.5kw e 2 de 1.3kw, amplificador OM 2000+ para 160m, laptops com N1MM conectados em rede (ambos os campos via conexão com antena direcional apontada de um campo para outro), fontes, réguas de força etc. Entre o material da expedição também estavam incluídos filtros para evitar a interferência entre as estações, acopladores, ferramentas diversas, entre outros.



TENDA DE CW



TENDA DE DESCANSO - CW



SAÍDA DO CAMPO DE CW PARA A LAGOA



TENDA E COZINHA NO CAMPO SSB



TENDAS DORMITÓRIO NO CAMPO SSB



TENDA SSB



TENDA QUARTEL GENERAL



BANDEIRAS NO CAMPO SSB



LAYOUT BÁSICO DE UMA ESTAÇÃO

O time também contou com impressora à laser na tenda onde se localizava o quartel general para impressão de informações e escalas de operação para os membros e tendas de CW/SSB, link de internet via satélite apenas utilizado para encaminhamento do Log diário para o manager dos arquivos de Log durante a expedição - Pista (HA5AO), telefone via satélite apenas para emergências e 02 equipamentos "in reach" da Garmin, utilizados para posicionamento geográfico via satélite e também encaminhamento de mensagens para familiares e curtas comunicações do time nas redes sociais.

No que se refere aos equipamentos para a operação, tivemos basicamente 4 amplificadores da elecraft que precisaram de substituição de fusíveis em função da instabilidade da geração de energia via geradores. O mesmo aconteceu com um amplificador da SPE e, em alguns momentos, vivenciamos problemas de interação entre as bandas, mas conseguimos minimizá-los dentro do possível.

Com relação às antenas, no campo de SSB utilizamos antenas verticais (VDAs) para as bandas altas, 4 Square para 40 metros e uma vertical para 30 metros instalada depois de alguns dias de operação. No campo de CW também verticais para bandas altas, 4 Squares para 40 e 30 metros, verticais para 80 e 160 metros, além de beverages para recepção. Ainda no campo de SSB, depois de alguns dias de início da expedição foi instalada uma antena de 06 metros para EME do

colega Lance (W7GJ), sendo que foram realizados 28 contatos. Primeira vez deste modo em Ducie!

Por fim, ainda no que se refere às estações, importante frisar que todos os computadores estavam habilitados para operar em todos os modos, sendo que focamos as operações de SSB e digital, incluindo FT8 no campo de SSB e CW e digital no campo de CW.



ANTENAS - CAMPO SSB



ANTENAS - CAMPO SSB



ANTENAS - CAMPO CW



ANTENAS - CAMPO CW

Voltando à instalação dos equipamentos, finalizei sua montagem e instalação na tenda de SSB com o apoio, em alguns momentos, do amigo Arnie - N6HC. Neste primeiro dia foi um pouco complicado pois como muitas coisas estavam acontecendo, às vezes era chamado para ajudar a montar uma tenda, por exemplo, enquanto trabalhava nos equipamentos de SSB. Mas no final deu tudo certo e a tenda de SSB foi montada e logo no primeiro dia já estávamos no ar com 20 metros e outras bandas altas.

No dia seguinte, após finalizar toda a estrutura na área de SSB partimos para o campo de CW. Auxiliei o Cris - N6WM (gerente da tenda de CW) na montagem da tenda de operação e equipamentos, incluindo o layout. Enquanto isso a equipe de antenas já trabalhava em sua montagem.

As antenas, nos dois campos, foram montadas na praia, em frente ao mar com eventuais radiais, quando necessário, na água.

Segundo dia concluído e operação caminhando bem, fomos ao terceiro dia para finalizar toda a infraestrutura, incluindo uma cozinha com cobertura, mesa, pia, geladeira e presença full time da equipe do Braveheart com todo o suporte e alimentação, em ambos os campos, incluindo o abastecimento dos geradores. Sempre tínhamos duas pessoas da equipe na ilha e três no navio.

Ainda no que se refere à estrutura da expedição, como abordado acima, na área de SSB estavam localizadas as tendas de operação, quartel general com computador, impressora, o link de internet via satélite e mesa para verificação e envio de mensagens pelo Garmin "in reach", cozinha e estrutura afim, além das tendas dormitório com capacidade para 3 pessoas cada com respectivas camas de camping. Como curiosidade, meus companheiros de quarto foram os amigos Rob - N7QW e Steve - W1SRD.

As escalas de operação foram divididas em grupos e com 04 horas no ar e 08 fora. Iniciei minha escala nos primeiros dias às 3 horas da tarde (local) e 3 horas da manhã (local). Depois de alguns dias foi alterada para as 7 da manhã e 7 da noite e a última escala às 11 da manhã e 11 da noite.

No que se refere à operação em si, experimentei momentos incríveis e a oportunidade de operar em todos os modos e horários, incluindo SSB, CW, RTTY e FT8, além de poder vivenciar imensos pile-ups e encontro com radioamadores brasileiros e de outras partes do mundo no ar. Fiquei bastante impressionado com as aberturas para a Europa em 17m sempre as 05h30min local durante o nascer do sol e também em 30 metros, com estações bem fortes. Ainda que tenha ficado fora dos planos, no domingo durante o CQWW SSB, em minha escala de operação, coincidentemente estava na tenda de CW e consegui fazer um pouco de fonia em 80m (quase 300 contatos), sendo os únicos nesta modalidade na banda.

Os dias se passaram e o time começou a ficar mais entrosado. Além do nosso foco no bom resultado da operação as boas relações, inclusive com o time do Braveheart se confirmaram. Sempre que possível, quando não estávamos na escala de operação, estávamos juntos mesmo nos momentos mais difíceis - durante o meio da expedição com uma mudança drástica no tempo que resultou em aproximadamente 03 dias de chuva torrencial e ventos fortes, além do cancelamento da expedição com um dia de antecedência que será melhor abordado ao final.

Ainda sobre as condições climáticas em Ducie, realmente, fiquei bem impressionado mesmo com as previsões que tínhamos. Esperava uma determinada condição climática e aconteceu completamente o inverso! Apenas no primeiro dia na ilha o sol estava forte, sendo todos os demais dias nublados e com chuvas e, eventualmente, mais uns 3 dias de sol mas não comparáveis ao dia que chegamos ao atol.

Mas não é só pensado em rádio durante uma expedição! É claro que é o foco principal, mas da metade para o final da expedição, quando tudo já estava montado e funcionando procurei nos meus tempos livres, durante os intervalos da minha escala, conhecer um pouco o atol. Iniciei pela ilha Acadia, saindo pela praia na estação de SSB à direita (sentido sul à estação). Caminhei à pé pela pouca praia de cascalhos e em alguns momentos pelas pedras/recifes e outros poucos por areia branca. Ao meu lado esquerdo a barreira de coral e depois o mar aberto e ao meu lado direito a vegetação típica da ilha (árvores de tamanho médio) antes da lagoa ao centro. Cercado

por pássaros únicos e de espécies só existentes em Ducie, totalmente desconhecedores de seres humanos e me vendo como um intruso em seu habitat natural, continuei minha caminhada apreciando e vivenciando este momento único de beleza a ao mesmo tempo agradecendo pela oportunidade de estar ali. Como gostaria que meus pais estivessem ao meu lado para compartilhar essa experiência...Mas estavam, sendo que apenas em outro plano! Saudades sim, tristeza nunca!

E a caminhada continuou bem devagar por mais uns 20 minutos quando avistei o início da lagoa - uma visão única da lagoa se formando e a água praticamente transparente. Continuei margeando a lagoa, de grande extensão, e me dirigindo à direita ao campo de SSB pelos fundos. Logo que vi a lagoa fiquei preocupado em não conseguir, mas observei que a maré estava baixa e com isso havia possibilidade de continuidade. No caminho avistei mais lindos pássaros que praticamente não se incomodavam com minha presença e depois de mais alguns minutos apreciando a beleza cheguei à entrada do campo de SSB, quartel general e tendas dormitório pela lagoa.

Neste ponto da ilha também estava localizado nosso chuveiro e banheiro. O chuveiro era formado por 3 mastros que seguravam uma espécie de balde de borracha onde colocávamos água e, por suspensão através de uma corda acionava um simples chuveiro. Um sistema bem precário, mas funcional. Pela escassez de água e dificuldade em levá-la do campo de SSB até lá, eram aqueles banhos bem rápidos: um pouco de água e sabão. Já o banheiro era ainda mais básico: um buraco na areia no meio da vegetação com uma madeira para apoiar um assento disponibilizado pela equipe do Braveheart. Depois de alguns dias este banheiro foi "fechado" e criado um novo em outra área da vegetação. Ainda sobre o banheiro, depois de alguns dias também foi disponibilizado um semelhante no campo de CW.



BRAVEHEART AO FUNDO



INÍCIO DA LAGOA



LAGOA AO FUNDO



BANHEIRO



CHUVEIRO

No dia seguinte, eu e o amigo Chris (N6WM), com quem tive grande proximidade por ser meu parceiro de escala, partimos para o que seria nossa “circunavegação” completa da ilha Acadia. Praticamente o atol completo, mas realizado a pé.

Partimos, então, pelo mesmo local que eu havia saído no dia anterior (campo de SSB), mas agora para sua esquerda em sentido norte na direção do campo de CW. Uma beleza indescritível! Continuamos e, passando o campo de CW, aproximadamente 200 metros à frente, há uma pequena placa inserida em um apoio de concreto em homenagem ao navio Acadia, enviado pelo governo britânico na tentativa de localizar o HMS Bounty. O Acadia esteve em Ducie mas nada encontrou.

Em nossa caminhada, antes de chegar ao início da lagoa só que do lado oposto, passamos por locais muito interessantes e belos. Um dos mais bonitos é a ponta do atol nesse sentido norte onde é iniciada a lagoa. É uma região ímpar do atol, sem muita vegetação e praticamente apenas areia quase branca entre o mar e a lagoa. Alguns metros antes de chegar na linda ponta do atol, vimos um pássaro morto e galhos secos de árvores e definimos o local como “Dead Zone”. Em seguida o caminho até a ponta e entrada na lagoa é a região com maior quantidade de vento do atol, além de ser o local mais bonito. Novamente, definimos o local agora como “Wind Point”.



DEAD ZONE



WIND POINT

Nossa jornada continuou agora já na lagoa retornando ao nosso ponto de partida (campo de SSB). É um caminho bem mais longo que o anterior e que é praticamente coberto por rochas e recifes, tendo a lagoa ao nosso lado direito e a vegetação ao lado esquerdo. Neste trajeto também observamos muitos detritos que devem chegar do oceano: pedaços de barcos/navios; garrafas vazias; restos de cordas e material de pesca; entre outros.



Foi um momento bem agradável e de bom papo com o Chris, sendo que no meio de nossa conversa já chegando no campo de CW pela lagoa fomos quase atacados por um número grande de pássaros (não sei ao certo quais espécies), que ficaram sobrevoando a poucos metros de nossas cabeças e emitindo sons como que pedissem para sairmos de sua área. E foi o que fizemos, até correndo em determinado momento. Após, ultrapassamos o campo de CW ainda no terreno de corais e recifes que parecia até o terreno lunar - definimos como “Moon”, e finalmente chegamos à área da lagoa onde se localizava a entrada para o campo de SSB, chuveiro e banheiro.

Mas neste local também havia o famoso “Portal para o Paraíso”, assim definido um grande buraco logo na entrada da lagoa bem à nossa frente onde diversos peixes ficavam nadando por lá. Sua beleza era intensa por ser uma formação bem diferente no coral dentro da lagoa. Dessa forma, imaginamos que seria a entrada para algum lugar belo, mas sempre protegida pelos tubarões que abordarei mais adiante.



MOON



PORTAL PARA O PARAÍSO

E a operação se mantinha muito bem e à todo vapor. Todos grandes e experientes operadores! Eu, particularmente, revezava entre o campo de SSB na primeira escala de 4 horas (tentava fazer um pouco de SSB e em alguns momentos FT8 quando alguém estava na melhor banda no momento ou não havia condições para este modo) e o campo de CW na segunda escala (CW e também modos digitais).

Conforme indicado pelos informes meteorológicos no meio da expedição experimentamos alguns momentos complicados de vento, frio e chuvas torrenciais. Sim, frio na ilha Ducie especialmente na madrugada. Para os operadores, como eu, que se deslocavam nesta escala da madrugada para o campo de CW era bem complicado. Neste mesmo momento de chuva foi instalada a antena de 6m para os contatos em EME e auxiliei o Dave - K3EL nessa empreitada inédita e fiquei muito feliz pelos 28 contatos realizados.

Com o término das chuvas, mas permanência do tempo mais para o nublado, a metade final da expedição começava a chegar e, novamente, em conjunto com o Chris - N6WM, confirmei o que os livros dizem sobre a lagoa em Ducie: cuidado!

Dessa vez, logo após o almoço e entre nossos turnos de operação, resolvemos dar mais uma caminhada pelo atol. Partimos para a praia em direção ao lado direito do campo de SSB - caminho mais curto para dar a volta na ilha Acadia e que já tinha realizado. No meio do caminho, já na curva para margear a lagoa em direção ao campo de SSB novamente, decidimos continuar reto em direção à um pequeno ponto de areia na lagoa que levava à pequena ilha denominada Edwards, o que só foi possível pelo horário e em função da maré baixa. Neste ponto vale lembrar que todas essas aventuras só foram possíveis serem realizadas em função da maré baixa, o que possibilitava andarmos sobre os corais e em algum momento com água bem baixa.

E assim prosseguimos em direção à ilha por este ponto único de areia que definimos como rodovia número 1 de Ducie, que logo em sua metade tinha uma entrada bem pequena para a nossa esquerda mas que não tinha nenhum fim. Seguimos pela rodovia 1 em direção à ilha que fica bem na parte oposta do atol e dos campos de SSB e CW, além de ser bem próxima dos recifes e de onde quebram as ondas já em mar aberto. Esta ilha menor deve ter uns 30m² e quando já lá estávamos em processo de início de sua circulação avistamos entre os recifes e a entrada da lagoa desta posição, bem no raso e início da lagoa, entre as ilhas Edwards e Pandora, aproximadamente 20 tubarões nadando em círculos. Foi uma das coisas mais impressionantes que vi e nunca vou me esquecer! Tubarões de 1,50m à 1,70m, o que confirma o perigo de se nadar na lagoa em Ducie.

Sobre os tubarões, como não tenho conhecimento técnico, não pude precisar de qual espécie seriam. Mas os tubarões que costumam frequentar o local são os das espécies galápagos e reef. Por curiosidade, um dos membros da equipe do Braveheart informou que quando estavam ancorados naquela região em mar aberto chegaram a ver um grande tubarão branco.

Depois dessa cena surreal, terminamos a circulação da ilha e retomamos o caminho da lagoa em direção ao campo de SSB. Que aventura!!



ILHAS EDWARDS E PANDORA PELA RODOVIA N. 1 DE DUCIE



ENTRADA DA LAGOA ENTRE AS ILHAS



TUBARÕES



TUBARÕES

E os dias, a operação e toda a emoção em participar de um grande evento continuaram...Eu intercalando entre minha escala nos campos de CW e SSB, encontrando os amigos em alguns momentos na hora das refeições, brilhantemente preparadas pelo Charlie - cozinheiro do Braveheart, descansando um pouco na tenda quando possível além de sempre colocar as pernas para cima pois meus pés já estavam inchados de muita caminhada e alimentação com muito sal. E os amigos na mesma rotina. Alguns em operação, outros verificando os números e se tudo estava em ordem etc. Neste ponto merecem destaque os líderes da expedição (Dave - K3EL e Les - W2LK, além do multitarefa e tesoureiro Gene - K5GS).

Tudo caminhava bem e o plano sendo seguido à todo vapor com a previsão de término da operação no dia 02 de novembro e a partir do dia 31 de outubro começando a desmontar aos poucos toda a estrutura montada na ilha. Primeiro toda a área de CW (tenda e facilidades), depois a estrutura de cozinha e tendas de SSB e Quartal General, ficando apenas uma tenda com apenas as antenas de SSB em operação em todos os modos e no dia 02 mantendo a última antena operacional - SteppIR de 2 elementos.

Ocorre que todos foram pegos de surpresa com a notícia e decisão tomada pelo Matt - capitão do Braveheart em cancelar a expedição um dia antes. Lembro que estava dormindo e aguardando minha escala de operação quando por volta das 07h00min o Chris me chamou e passou a informação: "Ric, a expedição termina hoje e foi cancelada em função da decisão do Matt. É hora de desmontar tudo hoje!"

Sem saber muito o que estava acontecendo me levantei rapidamente e encontrei o líder da expedição que me explicou que em função da maré baixa, o que impossibilitaria a retirada do time e equipamentos em tempo hábil para chegada em segurança de volta à Mangareva, a decisão foi tomada. E, nesse sentido, me pediu para coordenar a desmontagem do campo de SSB, em especial a tenda de operação pois neste dia tudo deveria estar embalado, guardado e na praia, segundo determinação da equipe do Braveheart.

E assim o dia final da expedição chegou. Todos em equipe desmontando tudo e empacotando. Ao mesmo tempo a equipe do Braveheart atuava na desmontagem de toda a infraestrutura de cozinha e demais aparatos. Primeiro foi desmontado o campo de CW e no mesmo dia tudo foi enviado para o navio com os botes. Enquanto isso a desmontagem do campo de SSB ocorria a todo vapor. Foi uma tarefa mais demorada e difícil, pois quase toda a infraestrutura da expedição ali se encontrava.

Terminei de guardar nos cases todas as estações da tenda e, com o auxílio do Rob (N7QT), passamos a recolher e enrolar todos os cabos coaxiais que também seriam direcionados ao navio. Após, mais para o final da tarde, todo o time já estava focado agora no processo de

desmontagem das tendas. A cada desmontagem mais material se acumulava na praia para ser retirado pela equipe do navio.

Após a conclusão da desmontagem de tudo e colocação na praia, já por volta das 17h00min (horário local) todo o time e equipe do Braveheart se dirigiram ao campo de CW, já desmontado, pois ali era o melhor ponto para o bote chegar em função da maré e retirar os expedicionários do atol. E assim prosseguiu o capitão do Braveheart e sua equipe na retirada dos membros da expedição, de 02 em 02 sendo o último a deixar a ilha o seu líder - Dave (K3EL). Foi uma operação demorada que se encerrou já ao anoitecer em função da dificuldade de aproximação do bote. Todos tiveram que caminhar sobre as barreiras de corais para alcançar o bote. Outra grande aventura!





Ao final fomos recompensados com um belo banho de chuva, mesmo que do barco, depois de mais de 10 dias em situação adversa. Jantamos todos e fomos dormir mais cedo muito cansados. Logo na manhã seguinte, já no dia 1o de novembro, a experiente e incansável equipe do Braveheart em conjunto com apenas 03 integrantes do time de operadores fizeram todo o trabalho de retirada do material que ficara na praia do campo de SSB no dia anterior, incluindo toda a infraestrutura de cozinha, tendas etc. Após, ficamos ancorados com o navio esperando o anoitecer para partirmos.

E assim se encerrou a expedição para Ducie com um dia de antecedência mas com a sabedoria de que foi a melhor decisão tomada em função da segurança de todos e do projeto, bem como pelo sucesso alcançado. Lembranças permanecem!

A fantástica volta com uma parada em Pitcairn

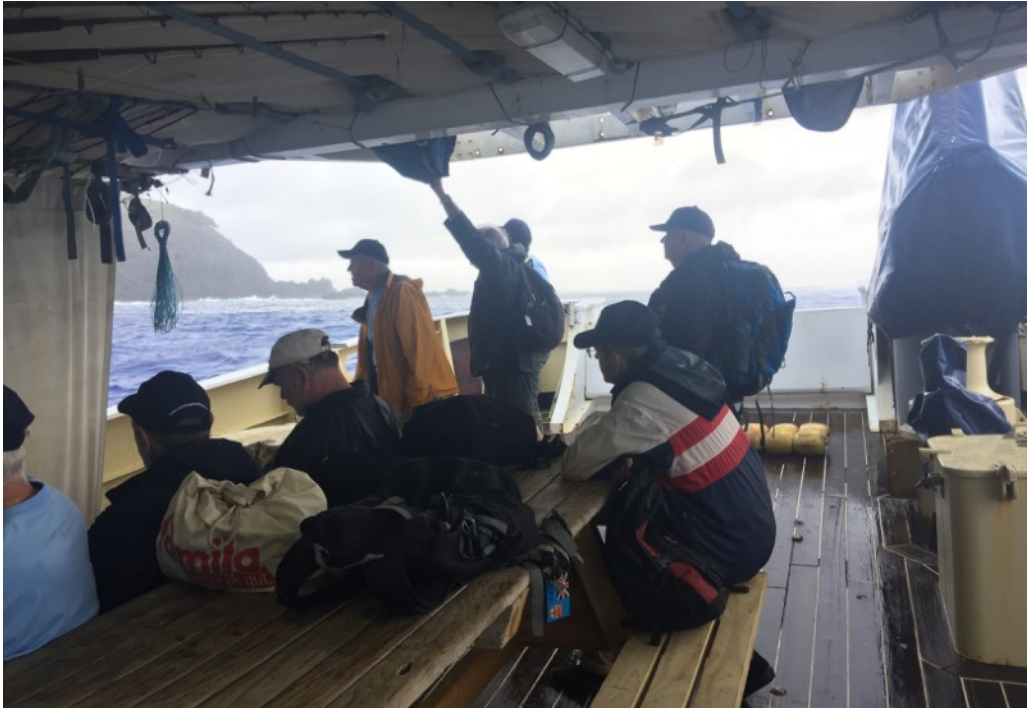
Partimos de volta à Mangareva na noite do dia 1o de novembro. Neste caminho de volta tivemos o privilégio de parar por 08 horas em Pitcairn. Sim, a famosa ilha habitada apenas pelos descendentes da tripulação do HMS Bounty que ali foi queimado no final da última década do século 18 na baía que hoje é conhecida como “Bounty Bay”.

Depois de navegarmos por dois dias chegamos em Pitcairn na madrugada do dia 03 de novembro em condições climáticas adversas - chuva e grandes ondas. Por questões de segurança, nenhuma grande embarcação pode se aproximar da baía, tendo que ficar ancorada um pouco distante da ilha. E assim foi feito. O Braveheart ficou ancorado na costa e um barco um tanto quanto estranho veio nos buscar pontualmente às 08h00min.

A saída do Braveheart para o barco, trajeto e chegada em Pitcairn pela “Bounty Bay” foi uma das experiências mais interessantes e únicas que já vivi. Mar revolto, saída do navio para o barco, todos de capa de chuva e molhados, ondas grandes que faziam o barco se deslocar muito e nós pularmos de um lado para o outro. A chegada foi revigorante e fomos muito bem tratados pelos poucos habitantes locais, aproximadamente 40.



PITCAIRN EM MÁ CONDIÇÃO CLIMÁTICA



PREPARAÇÃO PARA SAÍDA



EMBARCAÇÃO



BOUNTY BAY EM MÁ CONDIÇÃO CLIMÁTICA

O primeiro passo foi uma breve conversa ainda na baía, na área de desembarque, e posteriormente em Adamstown, o pequeno vilarejo da ilha, formado por uma escola, um correio, uma igreja, uma área central de convivência, um pequeno centro médico e um museu. Muito interessante! Também foi lá que fizemos o processo de imigração com a única policial da ilha que era da Nova Zelândia e estava lá há 11 meses como voluntária. E sim, todos tivemos nossos passaportes carimbados com o “Welcome to Pitcairn”.



ADAMSTOWN



IMIGRAÇÃO

Após, começamos a andar um pouco pela ilha para conhecer suas particularidades e pontos de interesse: a âncora e um canhão originais do Bounty; o local onde está enterrado o único tripulante do navio desde àquela época - John Adams; o ponto mais alto da ilha; a âncora original do navio Acadia; o museu; e, outros. Almoçamos no único restaurante local que era uma casa de família e depois retornamos ao Braveheart já com o tempo estável e com muitas frutas e bananas para um bom suprimento do navio.



BOUNTY BAY



PITCAIRN

Apenas por curiosidade, os habitantes da ilha costumam fazer trabalhos em artesanato e vender aos raros visitantes e, também, a ilha possui uma atmosfera diferente. As pessoas são praticamente da mesma família e ordem genética, todos descendentes dos motinados do navio Bounty. Então, é muito comum algum tipo de anomalia genética.

Retornando ao Braveheart navegamos por mais dois dias e chegamos em Mangareva na madrugada do dia 05 de novembro. Passamos o dia inteiro na ilha e desbravamos os poucos pontos de interesse local e confesso que foi uma das atividades mais perigosas que enfrentamos. Logo pela manhã parte do time decidiu fazer uma caminhada pela ilha e no meio do caminho optamos por uma trilha que levava ao topo de uma montanha local. Uma subida íngreme e de grande dificuldade pela umidade do terreno. Apenas o amigo Laci - HA0NAR conseguiu chegar ao topo. Eu quase consegui mas parei em uma parte muito perigosa também pelo fato de não estar com os calçados corretos para tal.

Também frequentamos neste dia o único restaurante local e que dispunha de internet. Todos, dentro do possível, conseguiram a sonhada conexão com o mundo depois de dias isolados. De noite, junto com a equipe do Braveheart fizemos um churrasco no deck do navio para comemorar o sucesso da expedição, o que também foi um momento único, de descontração e boas lembranças.

No dia 06 por volta das 11h30min nos despedimos da tripulação do Braveheart e colocamos todas nossas malas em uma espécie de táxi aquático que toda a semana faz esse trajeto da pequena vila para o aeroporto, que fica em outra ponta da ilha. Um aeroporto que só se chega de barco. Muito interessante!

A equipe do Braveheart, como nós, também ficou muito satisfeita com o resultado de todo o projeto e pelo grau de companheirismo que se estabeleceu entre todos.



CHARLIE, RIC AND MATT



TAXI BOAT

Pegamos o vôo de 04 horas de duração até Papeete e chegamos por volta das 18h00min no hotel e nesta noite, com a presença de todos os integrantes do time, comemoramos o sucesso da expedição com um delicioso jantar. A partir daí os integrantes do time começaram a retornar para suas casas.

Conclusão

Esta foi, sem dúvida, uma das maiores experiências que tive em toda a minha vida, bem como uma das melhores expedições por diversos fatores: uma experiência real em um atol totalmente desabitado; o profissionalismo e excelente planejamento dos líderes e de todo o time de expedicionários; a fantástica equipe e o próprio navio Braveheart que também foram imprescindíveis para a expedição ocorrer; o companheirismo e dedicação de todo o time em ter bons resultados; entre tantos outros adjetivos que seriam insuficientes para descrever a experiência.

No que se refere ao número de QSO's também posso afirmar que a expedição foi um sucesso em todos os aspectos. Foram 112.044 totais, sendo 24.961 indicativos únicos, 24.440 contatos em FT8 (primeira vez em Ducie) e 28 em EME - Reflexão Lunar (primeira vez em Ducie). Ainda foram

realizados contatos durante o trajeto inicial de Mangareva para Ducie, sendo que tais dados serão divulgados posteriormente em vp6d.com.

Ao final gostaria de agradecer aos amigos brasileiros que fizeram suas doações individuais ou via grupo, bem como os demais radioamadores da América do Sul e de todo o mundo que também incentivaram o projeto de alguma forma.

A vida é feita de experiências e são delas que ao final de nossas vidas vamos lembrar e refletir. Esses sentimentos e experiências vivenciadas não podem ser retiradas de nós!

Que venham as novas experiências! Que venham as novas expedições!

Bibliografia:

wikipedia.org

vp6d.com