



Tromelin 2014 FT4TA

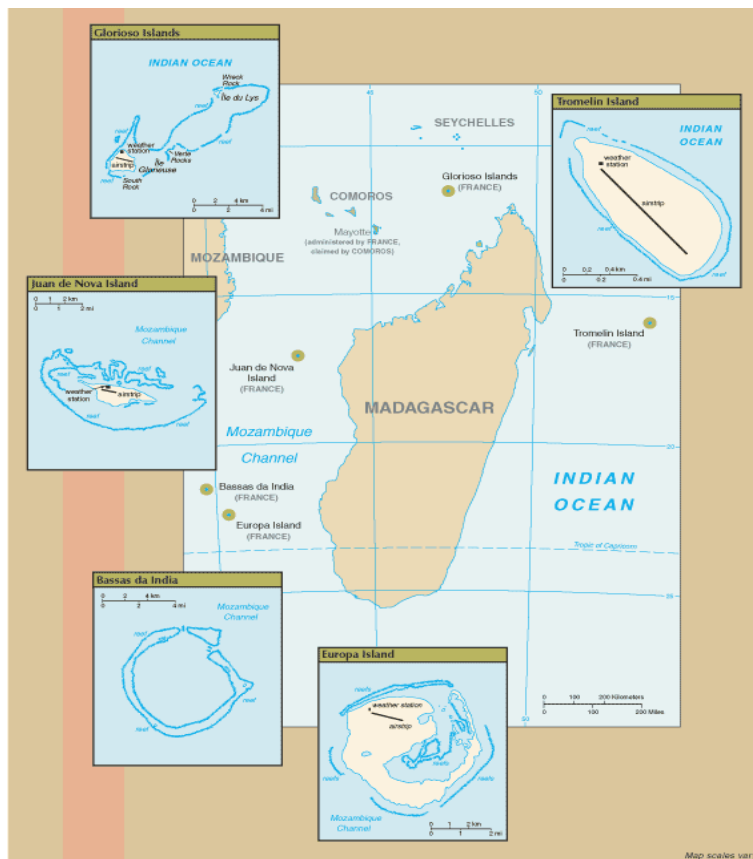
"Este projecto iniciou-se na realidade em Fevereiro de 2013, sob o calor abrasador do Uganda. Eu estava em Entebbe na DXpedition 5X8C juntamente com os outros operadores de F6KOP. Uma longa série de chamadas não atendidas foi de repente interrompida pelo toque do meu telemóvel. Atendi de imediato visto que a chamada vinha da Ilha da Reunião! Essa foi a primeira troca de impressões com a Prefeitura do TAAF (Terres Australes et Antartiques Françaises) sobre um projeto duma expedição de rádio aos territórios do Sul ou Ilhas Dispersas, que englobam Tromelin. Tinha esperado impacientemente por esse contato depois de ter enviado uma exposição para St. Pierre, a sede do TAAF, alguns meses antes. "

Seb, F5UFX, organizador e líder da equipa de FT4TA

Esta é a história desta DXpedition.

Génese do Projecto

Em 2000, durante a DXpedition a Tromelin, organizada então pela equipe do Lyon DX Gang, a Météo-France era o contacto principal; quanto às autorizações, elas foram então emitidas pelo Ministério dos Territórios Ultramarinos. Desde 2005, as coisas mudaram, e as Ilhas Dispersas (Îles Éparses) ficaram sob a alçada da TAAF.



O primeiro passo do nosso projecto foi elaborar um dossier completo para estabelecer um primeiro contacto e explicar os aspectos-chave do nosso objectivo: o que é o radioamadorismo, quem são os operadores, os membros da nossa equipe, por quê tanto interesse pelo TAAF e pelas Îles Éparses?

Após vários anos de pesquisa e exploração, um contacto foi finalmente estabelecido em Fevereiro de 2013. Muito em breve nos tomaríamos consciência das nossas restrições. Foram feitas várias reuniões via telefone e e-mail. Um mês mais tarde, na reunião na sede da TAAF em Paris permitiu-nos finalizar o destino e as datas da operação. Tromelin estaria no ar no final de Outubro de 2014, após 13 anos de silêncio nas ondas de Rádio.

A comunidade radio amadorística foi informada da existência do projecto da DXpedition através de um comunicado de imprensa amplamente relatado e disseminado nos vários media. Imediatamente, recebemos mensagens de encorajamento e feedback, entusiasmante em suma! O trabalho realizado até agora, dum modo discreto, finalmente poderia começar a ser divulgado.

Vamos fazê-lo!

Uma aventura desta dimensão não pode ser improvisada, e embora parecesse dispormos de tempo de sobra, sabíamos por experiência própria que não havia tempo a perder.

Tão logo a TAAF dera a sua permissão, de imediato iniciámos a preparação minuciosa tanto no plano administrativo como logístico, sem descurar o lado humano muitas vezes subestimado. Este facto é de suma importância, mais ainda quando a DXpedition ocorre numa ilha desabitada. As condições podem rapidamente tornar-se extremas devido ao clima, isolamento e privação de sono, para não mencionar as tensões que podem ocorrer em caso de falha técnica ou acidente.

Nos primeiros contactos com os nossos interlocutores, parecia óbvio que esta DXpedition só poderia ser realizada com um grupo pequeno, especialmente quando as restrições ambientais e logísticas aumentam exponencialmente com o número de visitantes. Formou-se uma equipe experiente e multidisciplinar, tendo em conta tanto as capacidades e competências de cada pessoa, bem como a personalidade de cada membro. Todos os operadores se conheciam muito bem depois de terem participado em muitas expedições juntos.

Fomos ajudados por diversos funcionários responsáveis por temas específicos. Alguns acompanharam-nos desde o início, outros foram-se juntando à medida que íamos necessitando. Esta pequena equipa, muito unida, revelou-se ser eficiente e responsável.

Transporte e logística

A luz verde das autoridades ficou desde logo sujeita a várias condições, incluindo o facto da gestão do transporte e logística dever ser feito pela nossa equipa. Ciente de sua complexidade, esperávamos lidar com uma questão difícil, mas nós estávamos longe de imaginar que isso iria mobilizar-nos diariamente até o último dia da operação.

Localizada a 450 km a leste da costa de Madagascar e 650 milhas a norte da Reunião, a ilha é muito isolada geograficamente. O acesso por mar é praticamente impossível devido à presença dum recife de coral que quase elimina as chances de acesso, mesmo com pequenos barcos. Esta opção foi estudada, mas rapidamente foi abandonada. Não se deve esquecer que o TAAF teria que validar o plano de transporte e sem dúvida que uma solução perigosa teria sido negada. Portanto o acesso por ar era nossa única chance de pisar em Tromelin. Em teoria, só tínhamos de encontrar um avião e um piloto aptos a aterrar com segurança na pequena pista que atravessa a ilha de ponta a ponta.

As nossas especificações incluíam transporte para 6 operadores e equipamento, da ilha da Reunião para Tromelin, estimando nós um número mínimo de viagens. Não sendo possível o transporte em aeronaves militares, iniciámos o estudo doutras possibilidades: voos privados e públicos.

O plano A foi elaborado baseado numa aeronave estacionada na Reunião. Parecia-nos apropriada para este tipo de missão, embora dispusesse de uma baixa capacidade de carga para o equipamento. Dependia de nós optimizarmos o espaço e peso atribuídos aos nossos equipamentos (200 kg), para nos conseguirmos encaixar nas duas ou três viagens planeadas. Realizaram-se duas reuniões com o piloto, em Janeiro e Maio de 2014, visitas, durante o qual conseguimos inspeccionar o avião e apreciar as suas características enquanto voava sobre a ilha da Reunião.

Em paralelo com a componente do transporte, a (importante) logística foi organizada. Embora cada um de nós disponibilizasse os seus próprios equipamentos, faltavam algumas peças-chave. Assim sendo, nosso orçamento não possibilitava a compra desses equipamentos.

No entanto, após diversos convites, vários fabricantes e fornecedores de hardware prontificaram-se em ajudar-nos, sem contar aqueles que, espontaneamente, nos contactaram para prestar a sua assistência. Graças a esta mobilização, tivemos acesso a equipamento por empréstimo, ou com condições preferenciais de compra.

O nosso plano original era operar as estações 24 horas por dia, o que já parecia ambicioso para uma equipe de 6 pessoas durante 10 dias. Por uma questão de uniformidade, optou-se por configurações idênticas: transmissor, computador, interface de cw-digi, considerando que cada peça de equipamento, deveria ser capaz de ser conectada a qualquer momento em

qualquer estação. Cada transmissor poderia ser usado independentemente do modo ou banda utilizada. Intermutabilidade total.

O estudo preliminar do local e especialmente da localização acordada para site de rádio na ilha levou-nos a considerar a utilização da antena VDA (matriz de dipolo Vertical) para as bandas mais elevadas. O rácio peso /eficiência Destas antenas é muito interessante e superior ao que acontece com as antenas Yagi, especialmente quando instaladas na praia. Baixo peso e pequeno volume quando embaladas para transporte foi uma vantagem inegável que foi de encontro às nossas expectativas. Além disso, as verticais seriam utilizadas nos 30/40/80/160 m.

Foi analisada também a distribuição de montagem de cada antena em relação ao espaço disponível considerando os comprimentos dos cabos coaxiais e velocidade do vento. Na ilha, os ventos alísios sopram constantemente e a utilização de grandes Yagis poderia ser um risco durante a fase de montagem, bem como durante a eventual ocorrência de rajadas de vento mais fortes. Com a sua experiência, Vincent, F4BKV, assumiu a fabricação das VDA enquanto Flo, F5CWU, se focou nas antenas para as bandas de baixas. A fim de respeitar o peso total alocado, nós tivemos que otimizar cada elemento tendo em mente os seguintes critérios: robustez, fiabilidade, peso leve e desempenho.

Enquanto parte da equipe preparava o equipamento, nós assumimos a questão do dossier-transporte, questionando o nosso 'plano A'.

Apesar da aeronave e o piloto estarem OK, algumas disposições administrativas tornaram esta solução "complicada" e difícil de ser aprovada pelas autoridades. A ironia é que o mesmo avião com outro piloto ou outra aeronave com o mesmo piloto seriam aceites, mas não a combinação de ambos. Considerando esta complexidade, rapidamente obtivemos assessoria de alguns especialistas em França, bem como das autoridades competentes na ilha da Reunião.

Assim, a componente de transporte tornou-se uma preocupação diária que nos deu as noites sem dormir até mesmo à partida. Devido a estas complicações, tivemos que lidar com os regulamentos da aviação (tipo de aeronave, motor, características, qualificação de piloto).

Colocado de lado o plano A, avançámos para os planos B, C, D, E, F, etc! Acontecesse o que acontecesse, tivemos que ter certeza de que tínhamos uma solução válida, tanto no aspecto técnico como administrativo.

Usando uma rede de contactos muito boa, tomámos conhecimento de que aviões e pilotos estacionados e operando na área do Oceano Índico poderiam oferecer uma solução. Após contacto respectivo, cada opção foi estudada e as várias opções estavam no local.

A solução final veio da Ilha de Comores. É neste pequeno país que uma empresa chamada Inter Îles em breve iria assumir todo o espaço na zona do Oceano Índico. Embora lentos, os nossos contactos ajudaram a assegurar que a aeronave e a tripulação seriam capazes de garantir um voo para a Ilha de Tromelin. Mal sabíamos que ainda teríamos que esperar até o dia da partida, na pista do aeroporto em Mayotte, que os últimos documentos fossem a assinar! Voltaremos a este assunto...

Visita à ilha da Reunião

Em Maio de 2014, Michel, FM5CD e Sébastien, F5UFX, foram à ilha da Reunião para uma semana de trabalho. Após uma visita às instalações permanentes da TAAF em St. Pierre, realizaram-se reuniões a um ritmo elevado: actualização sobre a questão candente do

transporte, intercâmbio e formação com as pessoas encarregadas da protecção ambiental, validação de aspectos administrativos, discussão com o médico-chefe, logística e comunicação. A agenda desses dias foi muito intensa. Cada tópico foi discutido exaustivamente com os nossos contactos a dominarem perfeitamente a sua área de actuação.

Logisticamente fomos agradavelmente surpreendidos! A primeira foi a oportunidade de tirar proveito de uma rotação extra do Marion Dufresne (um navio de investigação e abastecimento) nas Ilhas Éparses, para transportar o nosso equipamento de Tromelin, eliminando assim o limite de 200kg, imposta pela solução-aeronave. A segunda, o fornecimento de uma solução fiável e redundante no fornecimento de energia. Aqueles que organizaram este tipo de projecto irão apreciar esta oportunidade no seu verdadeiro valor. Embora estas propostas tenham levado a custos acrescidos, foram uma mais-valia determinante para o êxito do projecto.,



O encontro acabou por definir todas as acções a serem implementadas para melhorar a nossa actividade e assegurar um elevado nível de retorno em termos de comunicação para o TAAF.

Foram identificadas diversas áreas:

- Operação de Filatelia
- Intercâmbios com escolas na ilha da Reunião
- Destacando o projecto nos media: internet, redes sociais, notícias

Essa semana de trabalho finalizou com uma reunião com o Sr. Pascal BOLOT, Governador da ilha. Juntos, discutimos nossa missão futura e as nossas actividades de rádio amador. Michel, FM5CD, que recentemente havia retornado da ilha de Amsterdam, também abordou a recente expedição a FT5ZM.

Esta viagem à ilha da Reunião foi utilizada também para adquirir vários equipamentos e ferramentas que poderiam ser carregadas directamente no Marion Dufresne. Apenas no

último dia tivemos tempo para fazer algum turismo, guiados pelo nosso amigo Axel, FR5GS, que iria desempenhar um papel fundamental na organização dos intercâmbios com as escolas.

Comunicação

No que toca a registos e comunicados de imprensa, foi dada especial atenção ao conteúdo explicativo dos mesmos.

Os media e os meios de comunicação eram numerosos; precisavam ser utilizados com estratégia. Para isso, fomos ajudados pelo Cedric, F5UKW, especialista em desenvolvimento de Web sites. O seu trabalho técnico, combinado com o conteúdo que lhe tinha sido fornecido permitiu-lhe fazer o upload do nosso Web site no final 2013, que regularmente actualizou com artigos e relatórios. Desde o seu lançamento, registámos quase 125.000 visitas, com pico de atendimento durante a estadia.

Além da apresentação do nosso projecto de rádio, pretendíamos que as pessoas aprendessem um pouco mais sobre a história e as peculiaridades desta iniciativa. Para fazer isso, vários artigos foram publicados em revistas, a fim de alcançar o maior número de pessoas. Graças a esta campanha publicitária, seria difícil perder o evento.

A conclusão que podemos retirar da leitura dos comentários recebidos até agora é que o projecto era um meio maravilhoso de comunicação. Este entusiasmo para com a nossa missão em Tromelin espalhou-se muito para além do mundo amador. Da ecologia para as escolas e para a Filatelia, a ilha tornou-se o ponto de cruzamento para uma multidão de entusiastas, especialistas e viajantes que agora podem localizar Tromelin no mapa.

Orçamento

Tal projecto requer um orçamento muito elevado. Apesar dos custos serem parcialmente assumido pelos operadores, nada teria sido possível sem a mobilização e a generosidade de toda a comunidade de rádio amador. Dezenas de patrocinadores foram solicitados e demos a todos a oportunidade de contribuir para o projecto na forma de uma doação on-line.

Minutos depois de enviar o comunicado de imprensa anunciando a expedição, foram registadas as primeiras doações, muitas vezes acompanhadas de uma palavra de encorajamento. Tal repetiu-se durante todo o período de preparação e até voltamos de Tromelin.

Em matéria de clubes e associações, a INDEXA foi o primeiro a apoiar-nos, logo imitado por muitos outros. Uma concessão excepcional da NCDXF possibilitou o projecto.

Nesta fase, estávamos confiantes! Se por um lado as doações continuassem a chegar a este ritmo, e por outro lado, contivéssemos os custos, o orçamento deveria ser fechado com retorno. Com isto em mente, fomos obrigados a controlar as despesas. O fato de podermos equilibrar o orçamento, graças a todos, foi definitivamente uma mais-valia, mas ao mesmo tempo adicionando pressão extra para o fazer bem feito. Não havia nenhum espaço para erros!

Logística, a sequela!

A oferta TAAF para transportar o equipamento com a Marion Dufresne mudou radicalmente o perfil da operação. No entanto, esta oportunidade obrigou a acelerar a recolha de fundos, teste e empacotamento dos nossos equipamentos. Tudo tinha que ser completado 4 meses

antes do originalmente planejado. Informados dessa mudança de programa, os nossos patrocinadores reagiram rapidamente. Flo, F5CWU, rodeou-se de um pequeno grupo para todos os preparativos. As caixas foram fabricadas, corte de cabos coaxiais, conectores soldados e cada item testado muitas vezes em condições reais, antes de serem embalados. Todas as listas de equipamentos foram verificadas e reverificadas antes das caixas serem enviadas para o provedor de logística da TAAF em Marselha: partida para Tromelin via Ilha da Reunião. O peso e o tamanho das caixas foram registados e controlados para garantir a segurança do transporte por navio, mas também a descarga por helicóptero em Tromelin.

No final de Agosto fomos informados que tudo tinha chegado e tinha sido armazenado na ilha. Foi um passo muito importante. Somente equipamentos sensíveis (transceptores, computadores) ficaram, e viajaríamos conosco como bagagem de mão.

Concretamente, em comparação com o anteriormente planejado, os 200 kg de equipamento, foram finalmente cerca de 800 kg que foram enviados, com melhorias notáveis em amplificadores, antenas, cabo coaxial de baixa perda e equipamento de emergência. Olhando para trás não haveria outro modo de o fazer!

Portanto, estaríamos aptos a operar até 6 estações simultaneamente. Nenhum equipamento foi desnecessário porque em várias ocasiões nos encontramos usando todas elas. Da mesma forma, nunca nos faltou nem um conector, uma ferramenta ou um metro de cabo. Foi uma preparação impecável.

Foco em acções de comunicação e divulgação

A preparação das operações principais de comunicação também foi uma actividade diária durante todo o ano, antes da DXpedition.

Filatelias são para a TAAF ambas uma fonte de renda (7-9% do orçamento) e uma ferramenta de comunicação excelente. Cada ano, são editados cerca de quinze selos com motivos especiais, apresentados em feiras da especialidade e comercializados através de vários canais de distribuição.

Para coincidir com o 60º aniversário do primeiro link rádio amador de Tromelin, estabeleceram-se as datas e a localização de nossa operação. Naturalmente, a ideia de um selo comemorativo foi usada. A equipa participou activamente na realização do mesmo, fornecendo uma rica documentação para o artista responsável pela criação do modelo. Sob a liderança do chefe da Filatelia da TAAF, este projecto tornou-se realidade. O objectivo foi apresentar na Exposição filatélica de Outono em Paris.

As datas da Exposição e DXpedition sendo simultâneas, foi sugerido que os contactos entre os operadores de rádio amador, no stand da TAAF e Tromelin Island, devem-se ocorrer nesse período. Confiámos este desafio técnico a uma equipa do clube de radioamadores (F6KOP) em Provins. O desafio era complexo! Primeiro foi necessário remover as muitas restrições administrativas sobre a instalação de antenas no coração de Paris, mesmo temporariamente. Além disso, o sistema tinha que ser fiável e eficiente o suficiente para assegurar as transmissões de rádio diariamente e a vários milhares de quilómetros. Além dessas manifestações, fomos convidados a apresentar nossas actividades aos visitantes durante todo o evento.

Esta actividade em torno do bloco de selos únicos foi um excelente golpe publicitário para a TAAF, mas também uma oportunidade única para promover a nossa actividade de amador com um grande público composto por coleccionadores, funcionários e jornalistas.

A 6.000 km longe de Paris, na ilha da Reunião também havia grande actividade. Graças à ajuda de um professor, em contacto com o TAAF, Tromelin tornou-se um tema de trabalho para várias escolas: história, geografia, fauna e flora estavam a ser estudados. Este trabalho resultou em inúmeras trocas de cartas e e-mails, preparados pelos alunos e professores, juntamente com questões altamente relevantes relacionadas com a aventura que estava prestes a realizar-se: resíduos, como se vive no local, gestão, água, etc.

A fim de aumentar o intercambio, recorreu-se à ajuda de operadores de rádio amador do Radio Clube ARRA da Ilha da Reunião, estabelecendo contactos e utilizando estações de rádio temporário em várias escolas para fazer conexões "ao vivo" com a nossa equipe sobre a ilha de Tromelin durante a expedição.

Conclusão sobre a preparação

Durante todo esse ano de preparação, os relatórios de trabalho foram numerosos, todos muito importantes e com substancial gasto de tempo. Tudo tinha que estar absolutamente concluído até ao dia 30 de Outubro, a data da nossa partida. Graças ao árduo trabalho de toda a equipe, este objectivo foi alcançado.

Os nossos três pequenos contentores chegaram e foram armazenadas na ilha. O pessoal local do TAAF decidiu testar os geradores e assegurar o abastecimento de combustível.

Ainda assim, subsistiram algumas preocupações: uma assinatura em falta para instalar a antena na Exposição filatélica, a anunciada visita por um inspector da DGAC (equivalente da FAA ou Direcção Geral da Aeronáutica Civil Francesa) em Mayotte para uma verificação final da aeronave antes da nossa partida, uma parada técnica em Madagascar... preocupações bastantes para mais noites em claro.

A equipa aumenta.

No primeiro contacto com a Inter Îles tinha sido sugerido a capacidade para a aeronave transportar talvez uma ou duas pessoas extra. Por seu lado, o TAAF tinha aprovado esta possibilidade. Em antecipação, os registros médicos de nossos dois operadores extra foram apresentados junto do oficial médico chefe, para aprovação.

A notícia veio uma semana antes da partida. Guillaume, F4FET, juntou-se a nós em Mayotte. Esta pessoa adicional foi definitivamente uma vantagem para a equipe.

Partida

A última semana de Outubro finalmente chegou! Seb, F5UFX, Flo, F5CWU, Frank, F4AJQ e Fred, F5ROP, deixaram França em direcção a Mayotte. Michel, FM5CD, que vimos brevemente em Paris, voou noutra companhia aérea. Fomos recebidos por Vincent, F4BKV, visto que tinha chegado antes para participar no CQ WW SSB. No hotel, reunimo-nos com Guillaume, F4FET.

A paisagem local poderia sugerir férias de algum tipo, mas a pressão estava no auge. Aproveitámos estes momentos finais de descanso para testar novamente o equipamento, as configurações de controlo, provavelmente uma maneira de ocupar nossas mentes e lidar com o stress. Alguns contactos foram feitos com cada transceptor para nos certificarmos de que não havia sofrido qualquer dano durante o transporte.

As reuniões de última hora foram longas e extenuantes. Toda a equipa avaliou os desafios, daquilo que era esperado. Cada conjunto e item foram detalhados, verificado e revistos. Precisávamos fazer jus às expectativas! Pessoalmente, eu sabia, desde o primeiro dia, que a equipe seria capaz de gerir os aspectos de "rádio", uma vez lá. O pouco tempo que restava foi

totalmente usado para verificar cada documento com todas as autoridades envolvidas e os diversos fornecedores, para garantir que o nosso transporte aéreo poderia colocar a equipe em Tromelin, como programado, no dia 30 de Outubro.

Tudo a funcionar, mas a experiência mostrara-nos que uma reviravolta pode suceder...

Ao fim da tarde, Claude, F5GVA, responsável pela equipa que deve intervir na Exposição filatélica informou-nos que o mastro e antena certamente serão instalados em Paris, um final feliz para um imbróglio administrativo de última hora.

A nossa última noite em Mayotte foi de convívio com os nossos pilotos e co-pilotos. Estavam demasiado excitados para aterrarem em Tromelin visto que esse privilégio é geralmente reservado para os pilotos da FAZOI (Força Aérea Francesa na zona sul do Oceano Índico). Informaram-nos que a escala técnica obrigatória seria feita em Tamatave e não em Sambava como esperávamos. Além de uma mudança no plano de voo, esta mudança ia alongar o tempo de viagem por algumas horas e atrasar nossa chegada à ilha.

FT4TA: Let's Rock!

Quinta-feira, 30 de Outubro

A noite foi curta devido à excitação que experimentávamos com o aproximar do prazo final. Estávamos todos prontos à hora acordada no dia anterior. Uma viagem rápida de táxi levou-nos ao aeroporto Dzaoudzi que tinha acabado de abrir as suas portas. A esta hora matinal, poucos voos estavam programados, o que nos permitiu verificar as nossas malas e percorrer os controlos sem problemas. A tripulação, que nós conhecemos à chegada, estava confiante de que a hora da partida, estimada às 07:30, seria cumprida, embora um enésimo controle pelo DGAC e Gendarmerie tenha sido agendado antes da decolagem. Todas essas verificações OK, mas atrasaram-nos 2 horas.

A primeira etapa da viagem decorreu sem história. Esta paragem técnica em Madagáscar deixou-nos o tempo suficiente para carimbar nossos passaportes, WC, etc. Uma vez que o avião estava cheio, seguimos directamente para Tromelin, que apareceu no horizonte, após cerca de duas horas de voo. Que emoção! A aterragem foi feita de camara na mão para capturar este momento tão esperado há tanto tempo. A aterragem foi perfeita com muitos aplausos.

Assim que o avião parou, Patrick, Henri e Eugene, três oficiais estacionados na Tromelin TAAF vieram ao nosso encontro e ajudaram-nos a descarregar a bagagem. A tripulação não se atrasou. O avião voou para Madagascar antes de escurecer. Deixámo-nos tentar por um bom café antes de ir para os trabalhos de montagem. Sem mais delongas, o equipamento foi desembalado. As nossas três caixas foram descarregadas, antes de chegarmos, na escadaria da casa malgaxe, nosso alojamento durante a missão. Cada antena, cabo, radial foi rotulada. Todos envolvidos numa corrida contra o tempo para instalar as antenas, no máximo antes de escurecer. Todos sabiam exactamente o que tinham a fazer. Foi dada prioridade à antena de 160m e à 2 elementos multibanda Stepp-IR. Outras verticais foram sumariamente instaladas a fim de usar várias bandas na primeira noite. A montagem de outras antenas, exigindo mais tempo, foi adiada até à manhã seguinte, visto que não poderiam ter sido concluídos antes de escurecer. Nós concordamos em dar um tempo para o jantar. Essa era uma oportunidade para

receber instruções de segurança e informações sobre a vida na Ilha. Não nos iríamos atrasar. As estações estavam ligadas, já configurada a rede de computadores.

Sébastien, F5UFX, iniciou as hostilidades com V51B seguido por OE3GCU. Assim que as 5 estações ficaram operacionais, estalaram de imediato os enormes Pile-up.

Sexta-feira, 31 de Outubro

Na primeira noite alcançámos mais de 2.000 contactos com resultados surpreendentes, incluindo 160m, mesmo que nenhuma antena receptora tinha sido instalada. Os Pile-ups eram intermináveis, e alguns de nós dormiram por algumas horas para estarem totalmente aptos para as montagens nos próximos dias.

Logo ao amanhecer, começamos a montagem e instalação de 4 x VDA, 4-Square para 40 / 30m e a vertical de 80m. Cada antena foi posicionada no local aprovado antecipadamente pelo TAAF, adaptando-nos ao ambiente natural (ninhas de pássaro, buracos de ninhas de tartaruga).

Trabalhar muitas horas sob estas condições não era isento de risco. Michel, FM5CD, foi mandatado para lembrar a todos, regularmente, para se hidratarem e protegerem-se do sol. Esta simples tarefa poupar-nos-ia queimaduras e insolação, o que obviamente teria afectado o resultado da operação. Adiamos a instalação a 20m VDA, Yagi de 6m e a segunda vertical para 80m, visto que o calor se tornou intenso na manhã seguinte.

A equipe dividiu-se em turnos para intervalos de refeição. Foi uma oportunidade para longas conversas com os nossos anfitriões. Fizemos muitas perguntas, ao qual eles responderam com entusiasmo. Informámos sobre o propósito da nossa missão e a nossa actividade. Eugene, o nosso cozinheiro, trabalha em Tromelin há décadas. Após a nossa chegada, reconhecemo-lo, visto que ele tinha aparecido em vídeos da operação anterior (FR / F6KDF/T). Além disso, lembrava-se perfeitamente das DXpeditions e mencionou alguns detalhes e anedotas sobre a actividade de rádio de meteorologistas, incluindo a de Jacques, FR5ZU. Seb foi inspeccionar com Patrick aka "PP" as instalações da estação meteorológica e aprendeu como enviar os logs e e-mails via satélite. A ronda dos locais terminou na dependência onde os geradores foram instalados. Patrick forneceu a supervisão e manutenção. Para uma expedição a uma ilha tão isolada, nossas condições eram, finalmente, mais confortáveis do que o esperado, o que é bom, visto que isso nos permitiu concentrarmo-nos inteiramente em actividades de rádio.

Sábado, 1 de Novembro

O trabalho feito até agora pelos 7 membros da nossa equipa foi enorme, apesar das condições difíceis. Todo o equipamento fornecido estava operacional. Nenhuma antena necessitou de ajustamento, prova de que a preparação cuidada não é coisa supérflua. Previsões de propagação preparadas por Vincent foram exibidas e instruções foram dadas uma última vez. De agora em diante, nós precisávamos satisfazer o maior número possível de DXers! Entre duas sessões de rádio, realizamos testes para melhorar a recepção nas bandas baixas. As 5 principais estações estavam no ar. Usamos a estação de backup instalada no banco do lado de fora da casa, como um beacon para 6m. Mais tarde precisaríamos de atribuir um operador para aquela estação, porque a banda abriu. As primeiras aberturas foram para o Médio-Oriente.

Domingo, 2 de Novembro

O entusiasmo de todo o planeta em torno do nosso projecto era enorme. Condições de propagação eram excepcionais. A mesma banda poderia abrir simultaneamente para Japão, Europa e Estados Unidos. Nós não nos deixámos levar e mantivemo-nos fiéis aos nossos planos originais.

A nossas instruções às vezes eram difíceis de se impor face aos pile-ups, com gente a tentar fazer contacto a todo o custo. Se pensa que o pileup parecia denso 'visto' do seu lado, estava 'vendo' apenas uma pequena parte dele. Até mesmo o nosso equipamento estava próximo do limite das suas capacidades de desempenho. Apesar de filtros, atenuadores e a experiência dos operadores, não tivemos outra escolha senão alargar o split. Isto foi verdade desde o primeiro até o último dia da nossa actividade.

Ao fim da tarde, foi instalada uma beverage reversível de 200m, cobrindo a América do Norte e Europa. Céticos sobre o desempenho deste tipo de antena neste ambiente, ela provou ser uma preciosa aliada e funcionou bem, mesmo sem um pré-amplificador. Ambas as direcções permitiram-nos alternar entre o SP e LP, posição esta em que ouvimos a costa oeste dos Estados Unidos (W6-W7) dos 30m aos 160m. A segunda beverage, esticada para o Japão manteve-se menos eficiente, provavelmente devido à proximidade da água ou a configuração física nesta direcção.

Novamente muito boas aberturas em 6m, para a Ásia e à noite para a Europa. Aumentou o número de contactos. Cinco (ou seis) estações activas em permanência. À noite, mantivemos "apenas" 3 para permitir que todos pudessem dormir.

Segunda-feira, 3 de Novembro.

Este foi o dia de volta às aulas na ilha da Reunião e a primeira de uma longa série com alunos, visto que cada meio dia, até quarta-feira, iria ser dedicado a uma escola diferente. Os testes realizados no dia anterior entre Frank e Axel, F4AJQ, FR5GS, confirmaram a viabilidade do link. A banda de 40m foi escolhida porque por um lado, ela ofereceu os melhores sinais para a propagação de skip curto e em segundo lugar, isso não foi usado nesses slots de tempo. Operadores de rádio amador ARRA aproveitaram a oportunidade para mostrar aos alunos em escolas diferentes, do que trata nosso hobby. Os jornalistas foram convidados, e novamente, aproveitámos a oportunidade para falar sobre a nossa actividade. Iniciaram-se os contactos entre Frank e outros amadores em diferentes escolas. A Q & A teve lugar durante cerca de uma hora, perguntas como como chegamos lá, fazer o quê, como você se lava, o que fez a sua estadia em Tromelin notável, etc.

Logo após essas conversas, desligámos o gerador para realizar manutenção e verificações de rotina. Usamos este momento para almoçar juntos e discutir a estratégia a seguir depois de analisar as estatísticas e feedback de nossas estações piloto. A meio da tarde, outras escolas foram contactadas. Todos apreciaram os contactos, operadores, crianças e professores. Patrick, Henry e Eugene aproximaram-se e divertiram-se com o tipo de perguntas. De acordo com feedbacks de Axel, FR5GS, cobertura dos media foi muito bom. Um longo artigo estava em preparação para o jornal local.

Terça-feira, 4 de Novembro.

O ritmo era frenético. Mesmo assim o pileup parou de subitamente. Fred, F5ROP, encontrou uma pequena tartaruga nas escadas da casa malgaxe, provavelmente atraída pelas luzes. Desde a nossa chegada que tínhamos esperado por este momento. Na verdade tínhamos observado nos dias anteriores algumas tartarugas desovando nas praias durante a noite (a razão pela qual não podíamos instalar nossas antenas lá), mas esta reunião improvisada foi algo fora deste mundo. Capturada e lançada no oceano, voltamos para nossas estações onde o pileup retomou como se nunca tivesse sido interrompido.

Quarta-feira, 5 de Novembro.

No café da manhã, recebemos notícias de e-mail de Yann, F1NGP, nosso gerente de QSL. Recebeu o certificado LOTW que nós solicitamos antes de sairmos, fornecendo os documentos comprovativos necessários e a prova da nossa presença na ilha quando chegamos. Em grande segredo, tínhamos decidido carregar os logs durante a expedição na LOTW, uma abordagem que foi saudada pelo mundo rádio amador. O Feedback enviado pelas nossas estações piloto foi sempre tido em conta, embora por vezes nos chegassem opiniões contraditórias. Nenhuma banda esteve aberta 24 horas por dia, nem mesmo os 20m que ficava completamente fechada durante algumas horas após o nascer do sol. Adaptamos as horas de descanso, a esses momentos de calma. As bandas dos 10m e 15m estavam excepcionais e foram as duas bandas que tinham as aberturas mais longas. Aproveitámos sempre que possível.

Quinta-feira, 6 de Novembro.

Estávamos prestes a ultrapassar os 50.000 contactos. O dia anterior havia sido o mais prolífico, com 8.500 QSO. Como esperado, a costa oeste dos Estados Unidos manteve-se a área mais difícil de contactar, mas esforçámo-nos para o conseguir. Estes esforços foram recompensados particularmente em 30m e 40m LP ao nosso pôr-do-sol.

Nessa manhã, tivemos alguma chuva, mas não o suficiente para encher as dezenas de tanques distribuídos ao redor da estação. Esta foi a primeira vez que tivemos chuva desde a nossa chegada. A Gestão da água era uma preocupação-chave para o pessoal do TAAF que nos ensinou como fazê-lo no primeiro dia. Um sistema de bombagem elevava a água que poderia ser usada para chuveiros, cozinha, banheiro, mas não poderia ser desperdiçada, principalmente aqui mais do que em qualquer outro lugar. A estação chuvosa foi ansiosamente aguardada, porque as reservas estavam a diminuir.

Quinta-feira também foi o primeiro dia da exposição filatélica. Na hora e frequência combinadas chamámos, um pouco ansiosos. Depois de um certo tempo, ouvimos os nossos amigos em Paris respondendo. A conexão não era excelente, mas o contacto foi estabelecido! A operação seria repetida nos outros 4 dias, de manhã e de tarde até o final da Exposição.

Sexta-feira, 7 de Novembro.

Aquele dia foi um pouco especial, já que era aniversário do Flo. Para a ocasião, Eugene preparou um bolo de maçã e aproveitámos uma segunda verificação de manutenção do gerador para ter a refeição juntos. Festejar um aniversário em Tromelin é um privilégio raro!

Os contactos com a Exposição filatélica, de quinze minutos, sucediam-se em excelentes condições. Novamente, os feedbacks foram extremamente positivos. Fomos informados de que o contacto iminente era anunciado através do sistema de som da Exposição. Naquele momento, o stand TAAF tornava-se o centro das atenções. A audiência sustinha a respiração esperando ansiosamente para ouvir FT4TA no rádio. As pessoas interessaram-se e fizeram muitas perguntas. Todos queriam falar ao microfone. Jornalistas também estavam presentes. Os membros do F6KOP estiveram no stand desde a abertura até ao encerramento da exposição, apresentando a nossa actividade e atendendo todo o tipo de perguntas.

Fim de semana 8 e 9 de Novembro.

O marco de 60.000 contactos foi atingido, e imediatamente aumentámos a nova meta para 70.000. Por acaso, o QSO 70,000th seria realizada na noite de domingo com a Exposição filatélica. Durante todo o fim-de-semana tivemos um constante tráfego constante mas com concurso de CW e de RTTY paralisava a nossa actividade nas bandas de tradicionais. Isto teve como efeito atrasar drasticamente nosso objectivo, apesar das condições serem excelentes.

Com o final da nossa jornada aproximando-se, estabelecemos um cronograma de desmontagem, durante dois dias. No domingo, a VDA 20/17/15 foram desmontadas, bem como as verticais de 160 m e 80 m. 4-Square foi desmantelado; apenas uma vertical seria usada para cada banda.

Na última noite, apenas a 10m / 12m VDA, o Step-IR e dois dipolos verticais foram mantidos, os mesmos que tinham sido utilizados na primeira noite. Os membros da equipe que não operavam trabalhavam para limpar, empacotar e armazenar o equipamento nas caixas.

Passamos nossa última noite com uma refeição conjunta. Essa era uma oportunidade para preparar algumas lembranças: fotos, assinatura dos envelopes com o selo do grupo, autografando bandeiras etc. O único traço da nossa passagem foi deixado no livro de visitas da estação meteorológica. Então FT4TA entrou para a história de Tromelin juntamente com os muitos eventos neles contidos.

Segunda-feira, 10 de Novembro.

Os últimos artigos foram rapidamente removidos e protegidos com uma película plástica. Tínhamos que garantir que o equipamento não seria danificado por humidade ou sal, especialmente porque não sabíamos quanto tempo ficariam as caixas em Tromelin. Às 09:30 fechámos e terminámos a limpeza das instalações. Também fizemos questão de verificar que não tinha sido esquecido nenhum papel ou pedaço de fita adesiva no chão.

Dez minutos antes de sua chegada, a tripulação da aeronave fez contacto em VHF, apenas o tempo suficiente para nos posicionarmos e para filmar a chegada sob todos os ângulos. A foto de grupo tradicional completou nossa estadia. Intercâmbios e agradecimentos aos nossos amigos que iriam ficar na ilha continuaram ainda por algum tempo, talvez para adiar a partida.

Os elogios reflectem os laços genuínos que se desenvolveram apesar da curta duração da nossa missão. Finalmente embarcámos no avião com o coração apertado. A nosso pedido, o piloto fez uma volta à ilha o que nos permitiu tirar algumas fotos. A vista é incrível e ajudou-nos a ficar com uma lembrança inesquecível de Tromelin, sabendo que nós provavelmente nunca retornaríamos.

O voo de regresso foi extremamente silencioso. Nós relaxamos e todo a gente foi tomada pela fadiga. Como primeira etapa, foi realizada uma curta paragem técnica em Tamatave, antes de retornar a Mayotte. Na chegada, entramos em contacto com nossas famílias para tranquilizá-los e ter notícias. Recolhemos impressões que nos tranquilizaram sobre a qualidade do nosso trabalho e iniciámos o envio da parte que faltava do log, comentários e e-mails. Não tínhamos tido possibilidade de o enviar de Tromelin devido a um problema com a conexão via satélite. Muitos de vocês esperavam esta última actualização. Aquela última noite juntos foi de festa, tendo em consideração o estado de fadiga geral!

Terça-feira, 11 de Novembro.

A equipe dividiu-se depois do pequeno-almoço. Novamente, os abraços e apertos de mão eram longos. Franck, F4AJQ e Fred, F5ROP, foram os primeiros a voar para Paris. Gil, F4FET, ficou em Mayotte, por alguns dias para passear e...mais rádio! Michel, FM5CD, Flo, F5CWU, Vincent, F4BKV e para mim (Seb, F5UFX) fomos para a ilha da Reunião, ter uma reunião na sede do TAAF. Fomos recebidos por Axel FR5GS e Stéphane, F5UOW, em St-Denis. Ambos participaram nas operações de escolas na ilha da Reunião.

Na manhã seguinte, encontrámo-nos com o pessoal do TAAF que nos acolheu calorosamente. A preparação e logística integradas permitiu-lhes não ter qualquer preocupação. Da mesma forma, todas as actividades de comunicação foram destacadas e apreciadas em todos os serviços. Foram abordadas as questões pendentes, incluindo o repatriamento das caixas. Para concluir, trocámos impressões extensivamente com os serviços de conservação ambiental e compartilhámos as nossas descobertas sobre a área de nidificação para aves e espécies observadas durante a estadia.

Acabamos aquele dia não sem antes programar uma consulta para uma reunião e novos intercâmbios em Paris durante o 1º trimestre de 2015.

Conclusão

Ao mesmo tempo que este artigo era escrito alguns tópicos permaneceram sem serem mencionados. Portanto, não é uma conclusão, mas uma reflexão sobre todo o projecto. O simples fato de que fomos capazes de completar a missão é uma satisfação em si. Tantas coisas poderiam ter corrido mal. É com um enorme alívio estar aqui hoje escrevendo este texto e não ter nenhum ponto negativo a transmitir no relatório.

Neste tipo de actividade, os desafios são muitos e assunção dos riscos é muito importante. Claro, isto é parte do jogo e aconteça o que acontecer temos sempre que o defender. Ao longo da nossa jornada, várias etapas provaram ser importantes pontos-de-não retorno, que para além de afectar o sucesso da operação directamente, teria resultado num grande encargo financeiro em caso de falha: aquisição de equipamentos, transporte de caixas e aviões

fretados. Somente uma preparação cuidadosa, sem qualquer excepção nos permitiu ter êxito...O ano passado não tinha sido fácil. Cada dossier foi tratado profissionalmente e foi objecto de acompanhamento rigoroso. Aplicou-se o mesmo rigor a todos os envolvidos: os membros da equipe, líderes de grupos pequenos, entidades externas.

Todos os operadores realizaram numerosas expedições antes desta, incluindo alguns de entidades DX extremamente populares. Naturalmente, contámos com estas experiências para preparar este projecto.

Obrigado a todos, "Tromelin 2014" é o sucesso que todo mundo reconhece hoje. Foram alcançados os objectivos, directa e indirectamente relacionados com o rádio, mesmo ultrapassado.

Após 10 dias de operação, foram feitos mais de 70.000 contactos, respeitando os compromissos assumidos e particularmente a de dar uma chance aos radioamadores localizados em áreas geográficas onde o contato com Tromelin é muito difícil. Certificámo-nos de que demos uma chance a tantos quanto possível, embora se deva admitir que nem todos os poderiam alcançar os seus objectivos. No entanto, estamos satisfeitos por ter feito descer Tromelin dez lugares no ranking dos países DXCC mais procurados. Mensagens de agradecimento e críticas positivas continuam aqui e ali na internet a apoiar, para nossa total satisfação.

Com nossas descobertas durante esses onze dias e da leitura de muitos comentários construtivos em nosso retorno, poderíamos elaborar algumas com estatísticas de apoio. Portanto, podemos levantar uma questão específica à vossa consideração.

Todos os esforços foram feitos para permitir que muitas pessoas diferentes estabelecessem pelo menos um contacto. Considerando que a banda não poderia ter sido usada continuamente dia e noite, tentámos seguir as aberturas e garantir presença praticamente permanente em 10m e 15m, bandas em que as condições de propagação foram absolutamente excepcionais no momento de DXpedition, indo mesmo para além de nossas previsões mais optimistas. Do amanhecer até à meia-noite, o tráfego de rádio foi dirigido para as áreas mais adequadas a contactar naquele momento específico. Do Japão para o Pacífico através das Américas, a todo o globo, portanto, foi passado em revista. Alguns de vocês relataram do QSO feito do seu carro no Japão, ou com simples dipolos e 100w da Califórnia. Prova de que alguém com uma antena, um pouco de paciência e experiência teve a sua chance.

A expedição anterior (2000) que teve lugar nos meses de Julho-Agosto, tinha feito alguns contactos nas bandas de baixas. Sendo nós mesmos apaixonados pelas low bands, o foco nos 80-160m foi nosso segundo objectivo.

Apenas algumas horas depois de pousarmos em Tromelin, estávamos activos em 160m. Muitos de vocês tiveram dificuldade em acreditar que o QSO se realizou, por ser tão raro. É claro que esta escolha valeu a pena porque as condições eram excepcionais nos primeiros dias. Posteriormente, tentamos melhorar a recepção ao testar diferentes dispositivos (DHDL, Beverages) ao mesmo tempo intensificou-se o nível estático. Os melhores resultados foram obtidos com uma beverage reversível, bem como com a antena TX, como em operações anteriores.

O último log exhibe mais de 1.200 contactos em 160m e 2.700 em 80m. Novamente demos o nosso melhor para satisfazer todas as áreas geográficas.

Através de todas as bandas, a distribuição de contactos por continentes é aquele que pretendíamos alcançar. Tivemos que gerir o tráfego e tirar proveito de cada abertura para permitir que a Ásia e as Américas chegassem aos 40% dos contactos, enquanto o path para a Europa estava invariavelmente aberto dia e noite.

Sim, foi difícil para muitos de vocês fazer o contacto visto a demanda ser muito alta. No entanto, em nenhum momento tínhamos sugerido que poderia ser de outra forma. Não houve pausa no pile-up, foi um trabalho duro e merecido.

Após 13 anos de silêncio, uma expedição de 10 dias com 7 operadores, foi claramente anunciada como um sprint em que iriam participar todos os radioamadores do mundo. Isto inevitavelmente resultou em bandas superlotadas, às vezes, transbordando com os efeitos colaterais difíceis de controlar: splits muito amplos, problemas de disciplina. Apesar destas condições, os operadores mantiveram a compostura e o ritmo, alcançando uma taxa de erro mínimo. Todos seguiram as instruções e orientações previamente decididas.

Lemos aqui e ali que os nossos splits foram um pouco largos. Olhando para trás, pensamos que às vezes poderiam ter sido um pouco mais apertados, mas não em detrimento da velocidade ou da sorte dos little pistols.

FT4TA é diferente de uma expedição tipo "Fábrica de QSOs", destas que encontramos frequentemente. Por favor fiquem cientes de que não há nada de crítica nesta declaração. Não se pode comparar aquilo que é incomparável!

Agradecemos obviamente todas as DXpeditions com equipas de 25 operadores, que operam a partir de uma entidade rara durante um mês com 10 estações 24 horas por dia. Os contactos são fáceis, e todos, independentemente de suas antenas, potência e perícia, estão certos de preencher algumas linhas no seu log. DXpeditions como FT4TA, nunca podem ser assim pelas muitas razões discutidas acima. Esta é uma oportunidade muito boa para lançar desafios e melhorar o seu equipamento e especialmente a sua perícia como operador.

Tromelin2014 estava destinado a ser um importante evento promocional para ao mundo do radioamadorismo e para o TAAF. O nosso site foi extremamente bem-sucedido e algumas páginas dedicadas à operação de rádio ou para artigos mais gerais na ilha têm gerado um número surpreendente de visitas. Cada informação foi amplamente retransmitida em sites franceses e estrangeiros. Os nossos parceiros, DXworld e Clublog, também registaram picos de actividade.

Numa base diária e durante a nossa estadia transmitimos através de uma conexão via satélite artigos exclusivos e fotos para o "blog do chefe da missão" no site do TAAF, uma maneira de compartilhar com a maioria a nossa aventura e experiência sobre esta ilha tão incrível.

Os nossos camaradas de F6KOP relataram a excitação em torno do stand TAAF na Exposição Filatélica. Durante esses três dias, a magia funcionou, particularmente durante as manifestações por ocasião de ligações diárias com Tromelin. De agora em diante, todos os visitantes vão olhar dum modo diferente para nossas antenas, querendo saber qual ilha distante que pode ser do outro lado das ondas. TAAF estava encantado com esta disposição que criou uma adesão adicional para o carimbo de "FT4TA". Coleccionadores de todo o mundo procuram desesperadamente este selo querem mesmo obter o cartão QSL. A este respeito, nós decidimos enviar todos os envelopes recebidos para solicitações QSL com este selo

comemorativo. Os Envelopes serão enviados de Tromelin e decorados com carimbos excepcionais. Embora este procedimento redunde em algum tempo de processamento, queríamos oferecer a todos uma última lembrança de nossa operação.

Do lado da ilha da Reunião, um feedback muito positivo foi recebido dos membros da ARRA e professores da escola. Através deste projecto educativo, os estudantes e seus professores descobriram Tromelin e operadores de rádio amador. Muitos já desejam renovar este tipo de operação. Uma página inteira do jornal de la Réunion (JIR) relatou este evento. Independentemente da sua idade alunos e até os professores ficaram espantados. Até parece termos estimulado alguns talentos.

Em termos humanos, esta experiência ficará gravada nas memórias. Os membros da equipe estão agora ligados por um sentimento indescritível. Estamos conscientes de que eles são privilegiados em ter obtido permissão para ter acesso a esta área protegida. As noites assombradas por problemas por resolver, resta agora espaço para sonhos preenchida com tartarugas, boobies e andorinhas brancas.

Durante a nossa estadia, tomámos conhecimento do trabalho destes poucos guardas que se revezam para monitorar, manter e preservar este santuário de vida selvagem. Tromelin não é como no postal. O oceano é hostil com correntes violentas, calor intenso e um vento incessante. Nestas condições, como podemos não dar um pensamento para os escravos abandonados na ilha durante 15 anos?

Esperamos que tenha tido tão divertido como para nós. Estas páginas mostraram os bastidores da aventura, as dificuldades associadas a um projecto desta magnitude, a importância de ter uma equipe sólida e fiável. Tiro o chapéu a todos os nossos interlocutores no TAAF que foram capazes de satisfazer todas as nossas necessidades e foram de uma ajuda incrível. Trabalhar com eles foi um prazer. Obrigado a todos vocês que nos proporcionaram o seu apoio técnico, logístico, financeiro e moral. Sem a sua ajuda, nada teria sido possível

Agora o quê?

O projecto de FT4TA não está concluído, e provavelmente nunca estará. A equipe estará presente, tanto quanto possível nos próximos meses em conhecê-lo em vários shows e convenções. Várias reuniões já estão no tubo: Dayton (EUA), Visalia (EUA), Friedrichshafen (Alemanha), Metz (França), Madrid (Espanha). Os outros provavelmente serão adicionados. O vídeo também está sendo colocado juntos e será apresentado em breve.

Claro que já temos várias ideias para uma sequela, mas esta será, talvez, uma nova história!

Agradecimento especial aos: membros do TAAF, DSAC-OI, Inter-Iles, G. Limouzi, F5UKW, W0MM, F8IJV, FR5GS, do F6KOP & ARRA, r. Baras, 4X4DK, F4ENK, F4ERS, N4AA, K6TU, nossas estações de pilotos & QSL manager F1NGP e nossas famílias por seu apoio... e incentivos ao longo desta aventura.

Agradecimento a: Elecraft, OM-Power, Spiderbeam, MicroHAM, DX engenharia, Messi & Paoloni, rádio de palma para o equipamento.

Os nossos patrocinadores:

NCDXF
 GDXF
 INDEXA
 Prêmio Colvin
 Clipperton DX Club
 DX amante Foundation
 Lone Star DX Association
 REF
 SWODXA
 NCDXC
 CDXC (REINO UNIDO)
 GMDX
 SDXF
 OHDXF
 EUDXF
 Grupo de DX Tokyo610
 MVDXCC
 DXing-em-comunication.com
 Grupo LADX
 Grupo de DX dinamarquês
 TCDXA
 NIDXA
 Sudeste do DX Clube
 DXWorld
 UFT
 Carolina DX Association

Arizona do Sul DX Association, associação de DX de Ohio do Norte, oriental de Iowa DX Association, associação de Magnolia DX, DX Italia, Mediterraneo DX Clube, Washington ocidental DX Clube, 599 DX Association, ARSM77, Sul alemão DX Group, maior Milwaukee DX Association, milha-Oi DX Association, associação de DX Tennessee ocidental, Tennessee Valley DX Association, ORCA, Delta DX Association, Extremo Oriente DX Ploitiers, banda Top DX Clube, Madison DX Clube, a sudeste do DX & contestando a organização, Mulan DX Clube, Long Island DX Association, Lynx DX grupo New York ocidental DX, Oklahoma DX Association, Wisconsin nordeste DX Association, Califórnia Central DX Clube, o East Tennessee DX Association, Willamette Valley DX Clube, **Grupo Português de DX**, Dominion DX Group, Ehime DX grupo, Passau DX Clube, JA0 DX Gang, Arkansas DX Association, associação DX sul da grande associação, Lyon DX Gang, Hamradio.com remoto, North Alabama DX, Adokit, SEMDXA, F5KKD, TCSWAT, GITRAD, ADXA, ARAN59, BARTG e todos os doadores individuais que tornou possível esta expedição DX de Tromelin. A lista completa está disponível no site <http://www.tromelin2014.com>