A Tragédia de Spratly (1S)

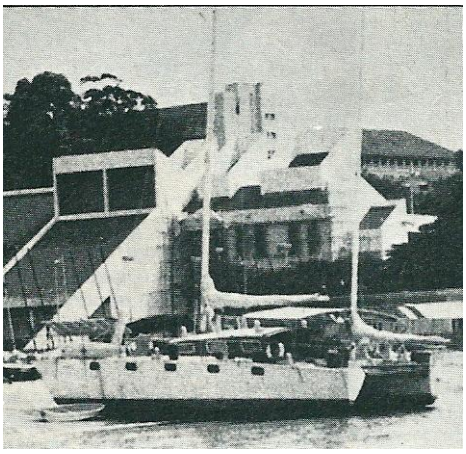
(por Luis Teixeira, CT4NH)

Certamente muitos de nós já esqueceram e a grande maioria dos DXers Portugueses nem dela tem conhecimento, visto ter ocorrido há 29 anos.
As disputas territoriais no Mar da China Meridional sempre foram uma constante nesta conturbada zona do globo. Sempre, entre Chineses, Vietnamitas e Filipinos.
É ainda, no sec XXI, uma zona muito 'quente' (sob todos os aspectos), onde é um risco fazer uma expedição a qualquer ilha destes mares, não só pelos problemas políticos, mas também pela pirataria marítima.

Estive há poucos dias no Golfo de Tonquim (entalado entre o Vietname e a China) e os barcos de cruzeiro, que cruzam junto a Holong Bay deslocam-se e fundeiam em grupos de 20 a 30 unidades precisamente para se defenderem da pirataria. A paisagem é soberba (ver foto, no final). Subsistem escaramuças entre Vietnamitas e Chineses, e para se dar um exemplo, o Vietname tem soberania sobre ilhas na costa da Tailândia! Verifiquem no mapa e daqui poderão inferir do frágil equilíbrio da zona em matéria territorial, e não só!

Este artigo versa sobre a tragédia que atingiu toda a comunidade radio amadorística DXer, especialmente a Alemã, pois tratava-se duma expedição de diversos radioamadores desta nacionalidade, a uma das ilhas do arquipélago das Spratly.
Esta descrição detalhada dos trágicos acontecimentos, foi possível através de pesquisa em diversas revistas da especialidade e entrevista pessoal a DF6FK, Norbert Willand, numa Convenção em Torremolinos, em que ambos participámos. Com DJ6Si, Baldur Drobnica, que encontrei em diversas ocasiões, nunca consegui falar sobre o assunto. Compreende-se.

A grande aventura começou no dia 31 de Março de 1983 quando Baldur Drobnica (DJ6SI) de 48 anos, Gero Band (DJ3NG) 38, Diethelm Muller (DJ4EL) 41, Norbert Willand (DF6FK) 35, preparavam a expedição ao arquipélago das Spratly situado no Mar da China. Um dos problemas mais complicados em qualquer expedição diz respeito ao transporte, e neste caso seria obviamente necessário um yacht, que um amigo comum residente em Singapura, Peter Marx (35 anos), lhes alugou. Neste caso um 'catamaran' de 15 metros, o "Syddartha",, um belo 'catamaran' em plástico de 15 metros de comprimento e pelo qual pede uma cifra diária elevada, mas aceitável de 480 USDs, tudo incluído. A bordo, não só como cozinheira, mas também como especialista em dialectos do sudeste asiático, Jenny Toh-Swee-Neo, de 34 anos, a companheira malaia de Peter Marx.



Yacht 'Syddartha' no porto de Singapura antes de zarpar para Spratly

1 de Abril de 1983 – Peter Marx recebe os seus quatro clientes, carregados de equipamentos, e a alfândega de Singapura, sempre bastante facilitadora, fazendo jus ao estatuto de porto-franco, libera os Icom IC701, IC720 , o Omni Tec e 2 grandes geradores. Em Singapura o quarteto aprovisiona gasolina, baterias , tubos de alumínio

para as duas yagis de 2 elementos e para os dipolos dos 40 e 80 metros. Todo este material seria para abandonar antes do retorno visto que o seu valor não justificava o transporte aéreo de volta á Alemanha.

2 de Abril – A estadia em Singapura foi breve, visto que a meta era outra. Baldur Drobnica, DJ6SI, assume quase naturalmente a liderança da equipa. Estabelece contacto com 9V1WC, e depois com N0ZO, Patrick, um americano radicado nas Filipinas. Entre outros, serão estes homens que manterão contacto com a expedição, durante a viagem e fazerem a ponte com os familiares na Alemanha.

3 de Abril – O "Syddartha", no porto de Singapura é aparelhado. Tem um bom motor, com depósito de combustível suficiente, e com 2 mastros para navegação á vela, caso necessário. A bordo respira-se 'alemão' e para Peter é uma oportunidade para conviver com os seus compatriotas e disfrutar dumas semanas de férias. Previa-se uma viagem de 7 dias até às Spratly.

4 de Abril – Partida para as ilhas, através de centenas de barcos de pescadores e traficantes que pululavam (e pululam) nestas águas da China Meridional. Os contactos com 9V1WC e N0ZO são constantes e Gero, DJ3Ng é o que dorme menos, sempre de olho aberto á espera de avistar a ilha de Barque Canada, ilhota donde 4 anos antes 3 OMs haviam transmitido depois de terem sido corridos de Ambona Cay. Barque Canada fica situada a 30 km a leste de Ambona Cay, onde se encontrava uma base militar Vietnamita…Peter Marx, no livro de bordo, anota '…tempo magnifico, o boletim meteorológico prevê uma viagem tranquila…'.

5 de Abril – O "Syddartha" prossegue à vela e tudo a bordo normal com DJ3NG/mm em plena actividade.

5 a 9 de Abril – O grupo das Spratly aproxima-se. Tudo a bordo prossegue normalmente com DJ6Si, um telegrafista de renome, a 'dar' DJ6SI/mm a centenas de Dxers em todo o Mundo. Um dos testemunhos vem de PA0GAM, Gerben que num artigo para o DX Press, escreve :"…O Baldur lamentava-se porque a falta de vento atrasa o programa de chegada. Estudou demoradamente o mapa náutico da zona para encontrar Barque Canada Reef, uma ilhota desabitada. Às 14:20 UTC, Baldur prefere não dar, via rádio, o nome desta ilha temendo ser escutado…".

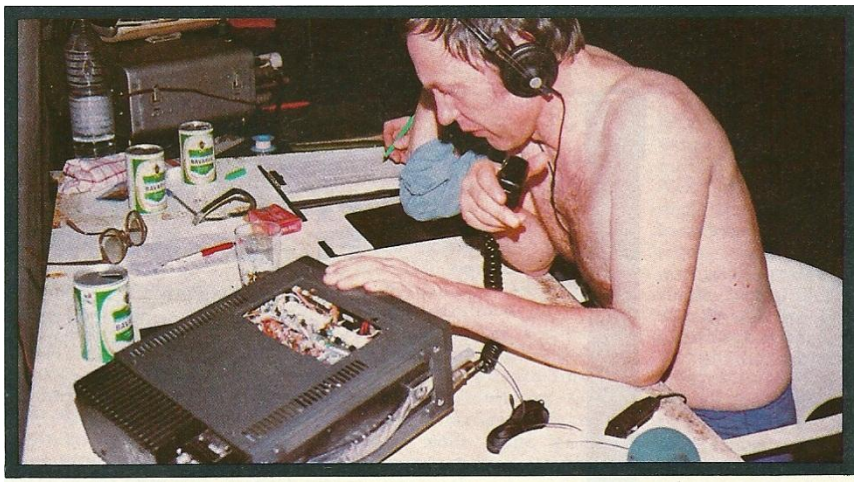
Estão todos compreensivelmente excitados e nervosos.

Baldur confidencia a PA0GAM: "…Devemos fazer ainda umas 4 horas de navegação antes de tocarmos terra…". Na frequência está sempre , Patrick, N0ZO/DU2. Depois Baldur (DJ6Si) passa o microfone a Gero (DJ3NG) .

As horas passam, são 19:15 UTC deste Sábado no qual toda a grande família de DXers espera que 1S, com os vários sufixos que os 4 OMs utilizaria, se decidam a ir para o ar. Depois da Ilha Heard (VK0) era seguramente a expedição mais aguardada.

Outros OMs contactam DJ3NG/mm, entre os quais IV3SUS, Savino de Trieste, que descreve assim: "…Gero está feliz e conta-me que que estão muito próximos, questão de poucas milhas náuticas. Estão todos a dormir e o mar está muito calmo. Sou o único que estou acordado e não consigo afastar-me da rádio…". Depois de Savino , Gero

ainda contactou mais dois radioamadores, um Norueguês e outro Inglês e Savino , que tinha ficado na escuta, não anotou os seus indicativos, mas lembra-se perfeitamente do que o Norueguês disse a Gero: ”…estejam atentos, lembrem-se do que aconteceu há 4 anos com o grupo de americanos e VK2BJL, quando tentaram desembarcar em Ambona Cay…”. Gero estava contudo tranquilo. Mais breve o QSO com o OM Inglês. Entretanto DJ3NG fez QRT, saúda a todos e despede-se até ao próximo dia, fatídico.
10 Abril – às 06:52 UTC, Jean-Erick, FR0FLO, da Ilha da Reunião, está na escuta dos sinais de Spratly. A sua localização geográfica, com todo o Oceano Índico de permeio, permite-lhe escutar a transmissão de DJ3NG/mm. Na escuta estão também N0ZO/DU2, YB5AES, DL2HH e DJ1BW. Gero grita: “…Estamos perto duma ilha, vejo militares e instalações. Disparam sobre nós. O ‘catamaran’ está em chamas…”.



DJ3NG, Gero Band, morto pela artilharia Vietnamita, aqui na expedição a Glorioso em 1980 (Foto de DK9KX)

Depois a transmissão interrompe-se bruscamente. E para reconstituir aquilo que verdadeiramente aconteceu, só através dos 4 sobreviventes que chegaram posteriormente a Hong-Kong:”…Provavelmente foi o vento que nos arrastou involuntariamente para perto de Ambona Cay…”, declarou o comandante do yacht, Peter Marx, “ mas insisto que não era aquele o nosso destino . Sabiamos que na maior ilha das Spratly estavam militares vietnamitas e portanto o nosso rumo era outro. Ao invés fomos parar junto á ilha , não tendo tempo de rumarmos quando de terra disparam um primeiro tiro de obus . Penso : ”…é tão somente um tiro de aviso para nos fazermos ao largo…”. Mas depois daquele tiro outros se seguiram. Estamos debaixo e fogo e não podemos fazer nada…”.
Jenny, a companheira de Marx, declarou: “…Foi um instante. Um obus atingiu em cheio o “Syddartha” ateando um incêndio no reservatório de combustível que explodiu. A embarcação foi subitamente tomada pelas chamas e um dos quatro alemães foi atingido no peito por uma granada, morrendo de imediato…”.
Baldur Drobnica, Dj6Si disse:”…Ficámos sufocados pelo fumo do plástico em chamas. O Diethelm estava caído na ponte num charco de sangue, os outros ligeiramente feridos

pelos estilhaços. Fomos 'despertos' daquela situação irreal pelos gritos da Jenny …" que conta:"…Olho em volta e vejo o 'dinghy' (pequeno salva-vidas com motor fóra de bordo) já a poucos metros do "Syddartha". Atirei-me á água e agarrei-me ao seu bordo, vi que ninguém me tinha seguido e gritei :"…atirem-se à água, o yacht vai afundar-se…".Norbert Willand (DF6FK) declarou: "…Devemos tudo a ela, a Jenny. Com a sua vontade de viver foi a única que teve o sangue-frio para sair do "Syddartha". Nós, estávamos todos em estado de choque. Da serenidade daquele Domingo passámos á morte , mas urgia salvarmo-nos…". Baldur Drobnica disse: "… o 'dinghy' tinha um motor fóra-de-bordo, mas com a explosão desapareceu e foi a pique, ficando apenas com um pequeno mastro metálico. O barco era para três pessoas, Mas estávamos 5 , o Diethelm tinha desaparecido, e o pequeno barco não se movia . Não sabemos quanto tempo estivemos naquela situação desde o primeiro tiro, mas cremos que estivemos quase 1 hora sob o fogo dos vietnamitas…"

Peter Marx, o skipper do yacht declara: "… De terra, estávamos a cerca de 1 milha da costa, disparavam tiros de arma automática. Providencialmente uma corrente arrastou-nos para o largo, para fóra do alcance da fusilaria…".

11 de Abril – Não obstante, o QSO final de DJ3NG informando do ataque chegou ao mundo civilizado…Da Alemanha, de Singapura, das Filipinas organizavam-se planos de busca e socorros. De Singapura parte um pequeno avião para localizar os náufragos , pilotado por Herming Dhyr, sobrevoando o Mar da China Meriodional , mantendo-se no entanto sempre a prudente distância das anti-aéreas de Ambona Cay. "…As condições de mar eram razoáveis ainda que com alguma neblina, mas dos náufragos, nada….".

No mar, no 'dinghy' com 5 pessoas, nem se podia estender uma perna. O Sol era uma fornalha sobre os náufragos, que não tinham nem água nem alimentos, em calções de banho e T-shirt tal como se encontravam a bordo do "Syddartha". Baldur recorda ".. a única coisa que trouxe foi uma chave de fendas, que tinha na mão quando da explosão, com a qual fiz uma espécie de diário de bordo numa placa metálica e de que servi para tentar atrair a atenção fazendo-a brilhar ao Sol 'emitindo' sinais de SOS. Vimos navios passarem ao longe, mas éramos um pontinho no mar, ninguém nos vê…".

12 de Abril – Spratly e aquele maldito grupo de ilhas estão longe. Conta Peter Marx: "…De dia aliviávamos dos raios de sol com banhos de água salgada, mas estávamos todos feridos, com chagas. O único momento de calma era a madrugada, depois retornava a fornalha.."

13-18 de Abril – Enquanto um avião continua a busca, sem resultados, na zona na qual se presume estejam os náufragos, todos os navios nessa rota são avisados. A bordo do pequeno 'dinghy' as forças faltam a Gero Band que incapaz de suportar aquelas condições extremas, perde a fala . Baldur conta que os seus silêncios eram cada vez maiores, e a determinado momento verificam que estava morto. Pensam em deitar o cadáver borda fóra. Ninguém decide, mas "..era apenas o primeiro, de outro modo

mais nenhum se salvaria…". Baldur decide então, e ao meio-dia de 18 de Abril o corpo de Gero é largado no mar.

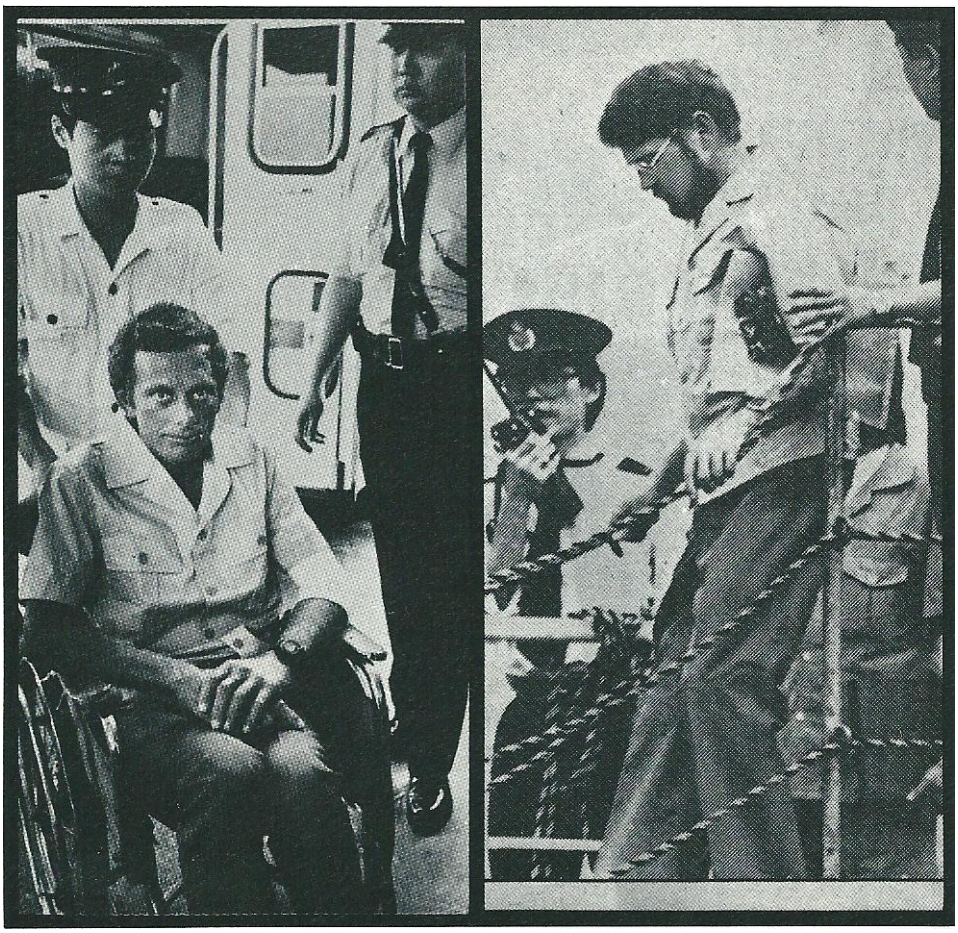
19 de Abril – É 3ª feira. A bordo do cargueiro 'Linden' com bandeira do Panamá mas pertencendo a um armador japonês, o comandante Tadashi Inose anota no diário de bordo: " às 17:20 Horas locais, na posição 7º 51' Norte e 109º 05' Este, o oficial Po yamada avistou um barco com 4 pessoas a bordo. Nenhum sinal de vida. Dou ordem para inverter a rota e proceder ao salvamento. A operação conclui-se rapidamente ás 18:05 horas locais. Os náufragos estão vivos. Às 18:06 h prossegue-se a rota para Hong-Kong.

A bordo do 'dinghy' ninguém se apercebeu do navio que deslocava 15.000 toneladas e que parou e lançou á água uma embarcação de salvamento. Estavam todos em estado de choque, perto do fim, tal como sucedera a DJ3NG. Sómente quando as vozes dos Japoneses , junto ao barco, se ouviram é que a esperança renasceu, recorda Baldur Drobnica.

20 de Abril – De bordo do 'Linden' foi de imediato dada informação sobre a descoberta dos náufragos, depois das 243 horas de mar sem comer nem beber.

Baldur Drobnica, DJ6SI desembarca do 'Linden', em Hong.Kong

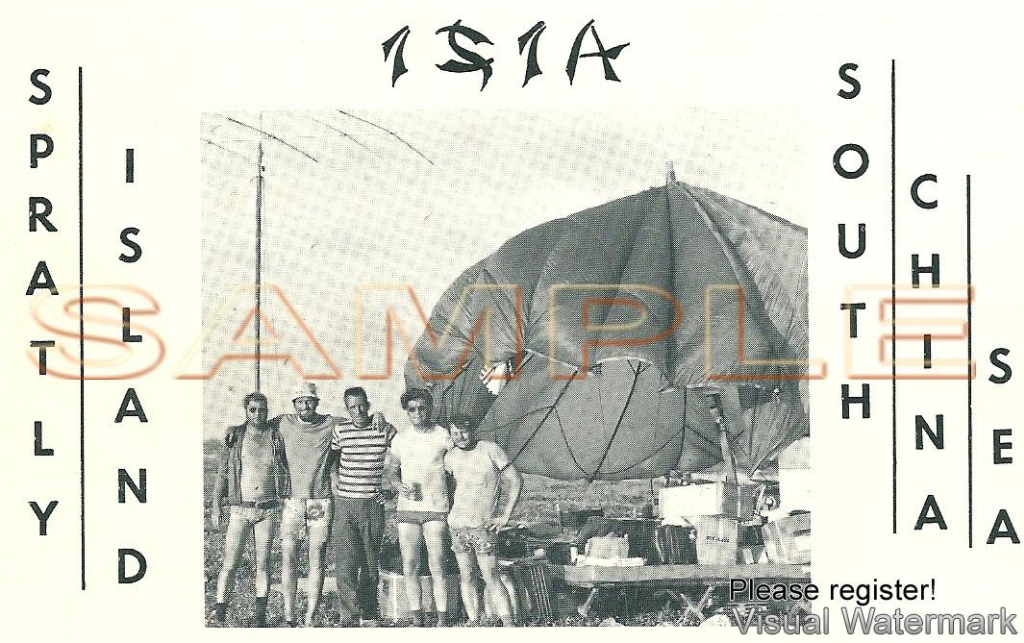
Chegam ao porto de Victoria em Hong-Kong, onde desembarcam , primeiro Nobert Willand, Peter Marx e Jenny , e muito depois Baldur Drobnica, o mais velho mas o mais resistente. Willand muito abatido, recusa-se a falar com os jornalistas, e de imediato telefona á mulher.

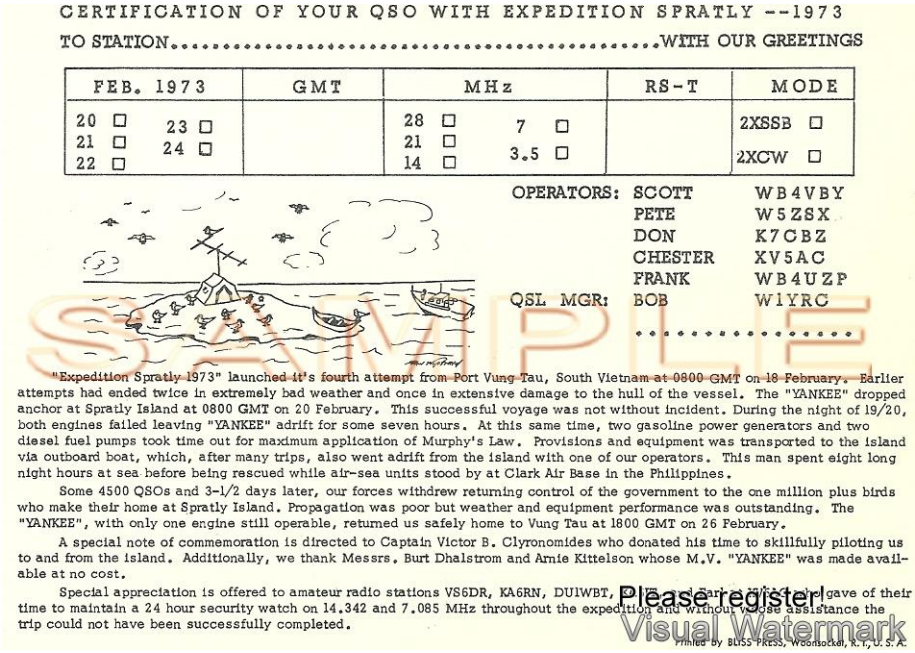


À direita Norbert Willand, DF6FK, e á esqª o skipper Peter Marx, à chegada a Hong-Kong

21 de Abril – Enquanto a imprensa de Hong-Kong critica o comportamento de Peter Marx, que quis desafiar inconscientemente o fogo do vietnamitas, sabendo muito bem que aquelas ilhas Spratly eram zona 'Off limits' para pescadores e navios civis, os sobreviventes contam aos jornalistas a tragédia por que haviam passado.
O porta voz é quase sempre Baldur Drobnica enquanto Norbert Willand apenas acompanha. Marx defende-se das críticas.
A revista Alemã 'Stern' oferece aos sobreviventes a soma de 150.000 USDs pelo exclusivo mundial da dramática história. Baldur e Norbert aceitam, indo este dinheiro para a família das vítimas.

1S1A (SPRATLY 1973)





CERTIFICATION OF YOUR QSO WITH EXPEDITION SPRATLY --1973

TO STATION.....WITH OUR GREETINGS

FEB. 1973	GMT	MHz	RS-T	MODE
20 ☐ 23 ☐ 21 ☐ 24 ☐ 22 ☐		28 ☐ 7 ☐ 21 ☐ 3.5 ☐ 14 ☐		2XSSB ☐ 2XCW ☐

OPERATORS: SCOTT WB4VBY
PETE W5ZSX
DON K7CBZ
CHESTER XV5AC
FRANK WB4UZP

QSL MGR: BOB W1YRC

"Expedition Spratly 1973" launched it's fourth attempt from Port Vung Tau, South Vietnam at 0800 GMT on 18 February. Earlier attempts had ended twice in extremely bad weather and once in extensive damage to the hull of the vessel. The "YANKEE" dropped anchor at Spratly Island at 0800 GMT on 20 February. This successful voyage was not without incident. During the night of 19/20, both engines failed leaving "YANKEE" adrift for some seven hours. At this same time, two gasoline power generators and two diesel fuel pumps took time out for maximum application of Murphy's Law. Provisions and equipment was transported to the island via outboard boat, which, after many trips, also went adrift from the island with one of our operators. This man spent eight long night hours at sea before being rescued while air-sea units stood by at Clark Air Base in the Philippines.

Some 4500 QSOs and 3-1/2 days later, our forces withdrew returning control of the government to the one million plus birds who make their home at Spratly Island. Propagation was poor but weather and equipment performance was outstanding. The "YANKEE", with only one engine still operable, returned us safely home to Vung Tau at 1800 GMT on 26 February.

A special note of commemoration is directed to Captain Victor B. Clyronomides who donated his time to skillfully piloting us to and from the island. Additionally, we thank Messrs. Burt Dhalstrom and Arnie Kittelson whose M.V. "YANKEE" was made available at no cost.

Special appreciation is offered to amateur radio stations VS6DR, KA6RN, DU1WBT, [illegible] gave of their time to maintain a 24 hour security watch on 14.342 and 7.085 MHz throughout the expedition and without [illegible] assistance the trip could not have been successfully completed.

Printed by BLISS PRESS, Woonsocket, R.I., U.S.A.

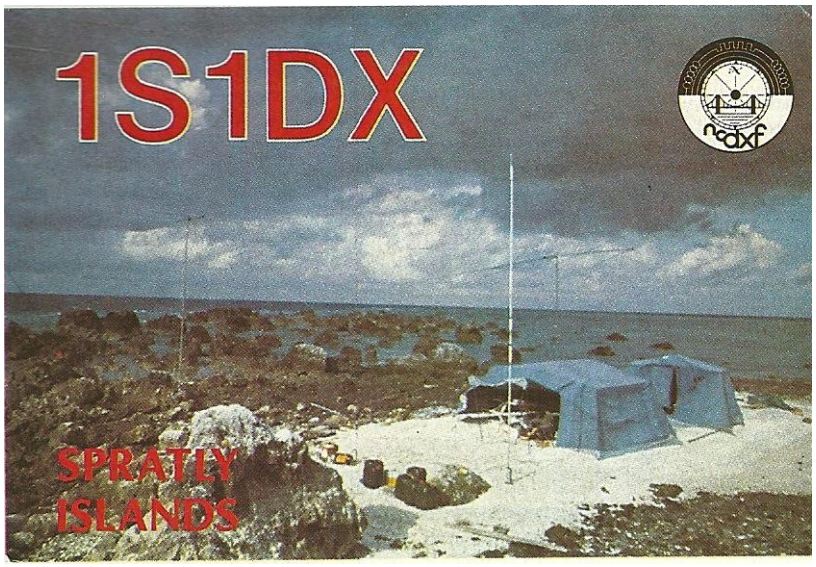
SAMPLE
Please register!
Visual Watermark

Cito esta expedição de há 39 anos**, creio que uma das primeiras a Spratly**, pelo facto de nela se incluir um grande amigo meu, o Don Riebhoff (CT4AT) , então K7CBZ infelizmente SK, e na foto do QSL o 2º a contar da esqª . Como se depreende pela foto e do texto no verso do QSL , esta expedição era feita com o 'alto patrocínio' da USAF e

outras entidades ligadas ao Governo dos USA…De certeza que nesta expedição, caso houvesse troca de tiros, não sei qual dos lados ficaria a perder e amargamente arrependidos de não terem ficado em casa (se voltassem) !! No "Yankee" não iam só equipamentos de radio amador e antenas…Nesta não houve incidentes (pudera!) apenas a fase descendente do ciclo solar não permitiu mais do que 4.500 QSOs.

1S1DX (SPRATLY 1979)

Essa expedição de Americanos (N2OO, N4WW, K4SMX, K1MM, e KV4KV) e Australiano (VK2BJL) em Abril de 1979, 1S1DX



por pouco também não acabou mal – aliás tal como o OM Norueguês transmitiu ao Gero Band, DJ3NG.

Zarparam no yacht "Banyandah", mas afortunadamente foram 'corridos' de Ambona Cay com tiros de aviso. Reunidos de emergência a bordo, 3 votaram a favor do retorno a casa e os restantes pela escolha doutra ilha e prosseguir com a expedição! Decidiram retornar a Brunei e deixar o grupo de 3 em terra , seguindo novamente para o grupo Spratly, o grupo constituído por Harry, VK2BJL, Stew, K4SMX, e Bill K1MM.

Depois de 4 dias de navegação, avistaram Pearson Reef, a 80 milhas ao Norte de Ambona Cay, mas detectando a presença de tropas e navios suspeitos na zona, resolveram rumar a Barque Canada, uma língua de areia e escolhos que na maré alta, ficava quase completamente submersa! Finalmente o "Banyandah" lançou ferro, mas sempre atentos para não serem surpreendidos.

A operação a Barque Canada durou 4 dias , mas o nº de horas de operação foram unicamente 72, devido á maré alta. Foram feitos 13.226 QSOs, dos quais 75% em SSB (aqui felizmente ainda não havia Clusters e só fazia quem sabia

de DX e propagação), 40% dos contactos forma com Japoneses, 35% com os USA, 15% com a Europa e os restantes 10% com o resto do mundo.
Muito se escreveu sobre a validade, á luz das regras do DXCC, desta expedição, pois falava-se que depois de terem desembarcado e instalado a estação, devido á situação dum eventual ataque, o bom senso havia ditado que as transmissões fossem feitas da embarcação, situação que parece confirmar os sinais extremamente débeis…mas nunca nada ficou provado!

Ilhas Spratly, Barque Canada (expedição de 1979)

A operação 1S1DX foi validada, e durante muitos anos Spratly ficou fóra do éter!
O curioso é que após a operação fracassada de 1983 – que a ter-se realizado, e ao ser constituída por Alemães iria privilegiar Europeus e colmatar a lacuna de 1979 – o Filipino Chito Kintanar, DU1CK, activou diversas vezes as Spratly, mas durante muitos anos mantiveram-se no topo dos 'most wanted DXCC', pelo menos no que respeita aos DXers Europeus…

Este mar e ilhas estão recheados de incidentes e não obstante são duma beleza sufocante, quase tanto como o calor e humidade que aqui se fazem sentir em qualquer altura do ano! As ilhas do Norte do Vietname (Golfo de Tonquim) são no entanto geologicamente diferentes destas localizadas no Mar da China Meridional. Países com uma economia essencialmente baseada na pesca e agricultura (caso do Vietname),

politicamente instáveis, onde os termos 'áreas económicas exclusivas' são aqui palavras vãs, com permanentes perseguições de pescadores por marinhas de guerra de um e outro país…

Não obstante fica a imagem recente das ilhas de Holong Bay, na costa do Vietname, não muito longe das dramáticas Spratly.

73 es DX de Luis, CT4NH