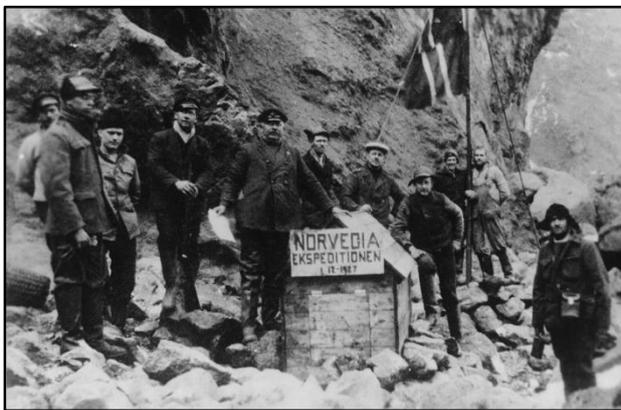


Bouvet, toute une histoire.



L'île Bouvet (en norvégien Bouvetøya) est une île volcanique inhabitée de l'océan Atlantique sud située à la limite nord de la plaque antarctique, à 1 696 km au nord du continent antarctique, à 1 869 km à l'est de l'île Saunders, dans l'archipel des îles Sandwich du Sud, à 2 519 kilomètres au sud-sud-ouest du cap de Bonne-Espérance et à 12 464 kilomètres au sud des côtes de la Norvège métropolitaine.

L'île Bouvet fut découverte, le 1er janvier 1739, par Jean-Baptiste Lozier Bouvet, commandant de l'expédition australe menée, au nom de Louis XV, par les frégates L'Aigle et Marie. Ne sachant pas s'il s'agissait d'une île ou de l'extrémité septentrionale d'un hypothétique continent antarctique, Bouvet baptisa cette terre cap de la Circoncision, du nom de la fête religieuse du jour de la découverte.



En 1927, Bouvet devint une île norvégienne, en effet, personne n'y avait encore séjourné, ce que fit un équipage norvégien qui y vécut pendant un mois. Les baleiniers norvégiens rebaptisèrent l'île Bouvetøya. En 1971, la Norvège déclara l'île Bouvet et les eaux environnantes réserve naturelle. Le pays y installa, en 1977, une station météo automatisée.

L'île Bouvet est une entité DXCC depuis le 15/11/1945, point 3B, comme territoire norvégien. La première activité radioamateur remonterait à un qso téléphonie sur 14.395 MHz entre GM2DBX et LN7B opérant depuis Bouvet en juillet 1951.

A Gus Browning, W4BPD 'DXpedition	
CITY OR TOWN	COUNTRY
LH-4C	IS.
Greetings W8QJR 1 QSL our QSO of	
11/24/62 2007 GMT on 14 Mts	
CW AM 2XSSB Your report 5/7	
I am very pleased to confirm the above QSO and I hope that I have given you a new country or two now and then.	
73, Gus	
Sorry out of LH4C Cords	
GUS BROWNING W4BPD, etc, etc. CORDOVA SOUTH CAROLINA U.S.A.	

LH4C Gus Browning W4BPD en novembre 1962, opération controversée de nos jours d'après LA5HE Ragnar Otterstad, Gus aurait trafiqué depuis le brise-glace sud-africain qui l'aurait emmené sur zone, réalisant quelques 5000 QSO en 4 jours. Le récit de cette aventure étant raconté par Gus lui-même dans un article paru en 1967 dans 73 Magazines ou il décrit ses conditions de vie et

de trafic depuis Bouvet. « L'île de loin ressemblait à un très gros gâteau au chocolat avec un glaçage blanc sur sa face supérieure. Le sommet de l'île (au moins environ 9/10e de celui-ci) est un haut plateau, et cette partie était recouverte d'un glacier de 200 à 300 pieds d'épaisseur. Ce glacier faisait toutes

sortes de bruits toute la journée et toute la nuit, long craquement, éclatement et claquement. Ensuite, il y a eu un énorme jet d'eau lorsqu'une grande partie de cette neige gelée est tombée sur l'océan en contrebas avec des morceaux de glace parfois aussi gros que deux ou trois camions de déménagement »



To RADIO W8JJW Confirming 2 way
 AM CW SSB QSO of 11-27 1964
 at 2213 GMT 59
 UR 3, 7, 13, 21, 28Mc

COUNTRY: BOUVET ISLAND
 By Gus W4BPD
 Equipment: Collins 75S/3 Receiver / Collins
 32S/1 Xmitter / PM-2 AC and MP-1 Pwr Sup.

Sponsored by the
 "WORLD RADIO PROPAGATION
 STUDY ASSOCIATION."
 Trustees:
 E. C. Atkerson, W4ECI
 Gus Browning, W4BPD
 James Long, W4ZRZ
 Walter Wendelken, W3RIS

Through the Cooperation of ACK RADIO
 SUPPLY CO., Birmingham 5, Ala.

Gus Browning
 VIA "ACK" - W4ECI
 OK

3Y1VC (LA1VC) et 3Y3CC (LA3CC) en février 1977 John et Audun ont réalisés une soixantaine de QSO en une journée de trafic depuis Bouvet, 3Y1VC a contacté 26 stations depuis Bouvet à savoir ZS5WT, JR6RRD K6ID, OH2BH, SM3BZH, OE1ER, OZ1LO, OH2QV, SM3RL, LA2KD, SM3EVR, UL7LAW, OZ7HT, LA1KI, YBC2, LA4HD 3DXXU, SMRC2 , YU2RT, SM3AUW, 4X4FU, SM5AQB, YU2RCZ et OH2BGD



This will confirm our QSO
 on Feb 24 1977 at 1240 GMT
 on 14 MHz.
 Ur CW/SSB signs were RST 569

To radio: SM5AQB

TX/RX Atlas 215
 Ant. 1/2 dipole

Remarks Two OH for QSO!

Best 73's
John

LA1VC
 JOHN SNUGGERUD
 ORMSVÅRVEGEN 14
 OSLO 1 - NORWAY

Call Sign	Frequency	Mode	Notes
OH2BH	569	F6 TKS	X S
SM3BZH	569	F6 TKS	M S
OE1ER	569	559	S
OZ1LO	569	(569)	Post-118
OH2QV	569	569	M-S
SM3RL	569	(569)	M S
LA2KD	559	Amal	S
SM3EVR	559		M S
UL7LAW	569	R	S
LA1KI	559	559	Amal - show
OH2BGD	569		
OZ7HT	569	(339)	
SM3EVR	559	559	3CC
LA4HD	559	559	1200 to 1210 V
SM3EVR	579		V
SM3EVR	569		
YU2RX	579	599	M-S
OH2QC	569	589	Booth-S
OH2QV	569		M-S
YU2RCZ	569		Quick - Victor
YU2RTW	579		M-S
SM3AUW	569		M-S
4X4FU	569		X
SM5AQB	569		X
YU2RCZ	569	(599)	
SM3EVR	579	579	RM S
SM3AUW	569		M S
OH2BGD	569	579	M S

Le log papier de 3Y1VC de février 1977

3Y5DQ (LA5DQ) et 3Y1VC (LA1VC) John et Thore en décembre 1978 et janvier février 1979 ont réalisé quelques 2500 QSO.

3Y1VC

BOUVETØYA
Bouvet Island

ZONE WAZ 38
ZONE ITU 67

QTH: 54° 24S 03° 17 E

RIG: TRCVR: ICOM IC 701
ATLAS 215
PA: DENTRON MLA 250
TU: DENTRON MT-3000
ANT: HY-GAIN 18AVT
HY GAIN TH6DXK

RADIO	DATE	GMT	MHz	MODE	RST	OSO
W9HK	21 1979	II	22:56	14,030	2x CW	569

Op: LA1VC John Snuggerud, Ormoybakken 14, Oslo, Norway
Mini ens. Paul

Best 73's John

Africa
C.T.

Bouvet Isl.

3Y5DQ

To: **PY2YP**...conf. 2 way QSO on SSB

MHz	Year	Date	UTC	RS
14.3	1979	I-7.	2100	59

Thore S. Winsnes, Bispeveien 30B
1347 HOSLE
NORWAY

73 de LA5DQ
Thore.

Bouvet Island

Queen Maud Land



LA1VC John opérant 3Y1VC



3Y5X décembre 1989 janvier 1990

Jeudi 14 décembre 1989 nous quittons Montevideo à bord de l'Aurora, un brise-glace norvégien qui n'est pas à son premier voyage en Antarctique : c'est ce même bateau qui a déjà participé à l'expédition de Pierre 1 er. Les 11 jours de mer, hormis les 2 ou 3 premiers jours d'accoutumance au roulis (dur dur lorsque l'on n'a pas le pied marin), nous permettent une

vérification complète et une mise en œuvre de tout le matériel (près de 5 tonnes), de définir la constitution des deux camps et de donner, journallement, notre position, grâce à une station radio (indicatif LA5X/MM). C'est le 20 décembre que nous commençons à réaliser où nous nous rendons ; les premiers icebergs apparaissent, la température extérieure et la pression atmosphérique baissent. Les 3 derniers jours de navigation sont quelque peu mouvementés, nous sommes en pleine dépression 950 millibars qui se traduit par des vents violents et des tempêtes de neige. Le brouillard épais qui nous entoure donne un aspect lugubre à cette fin de voyage (joyeux Noël).



Le 26 décembre au matin nous distinguons, sur le radar de bord, une forme étrange : Bouvet nous indique le capitaine. Nous n'en sommes plus qu'à deux heures. Il faut se rendre à l'évidence, ce n'est pas aujourd'hui que nous pourrions tenter un débarquement, les mauvaises conditions météorologiques ne permettent pas le décollage de l'hélicoptère, encore moins l'utilisation d'une embarcation. Cette journée est consacrée à un "tour de l'île" destiné surtout à trouver un abri car les vents

n'ont pas baissé. Nous prenons conscience des problèmes et comprenons pourquoi, 250 ans plus tôt avec les moyens de l'époque, Jean-Baptiste Charles Bouvet de Lozier n'a pu débarquer.

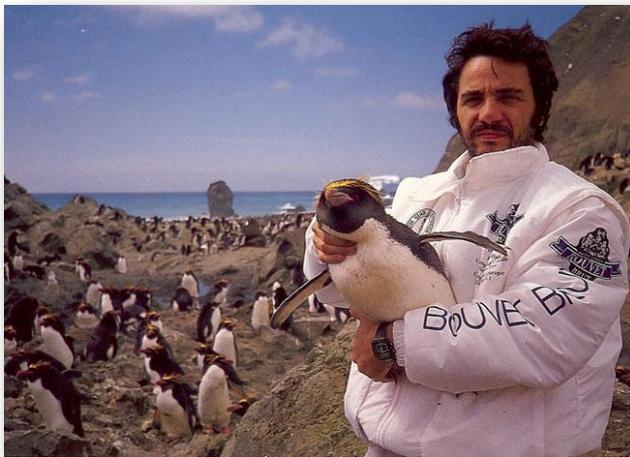


Dès le lendemain le 27 à l'aube, nous décidons de tenter un débarquement. Une embarcation est mise à l'eau et part en reconnaissance. Une liaison VHF nous permet de suivre l'équipe et, dès son retour, nous savons que tout est possible aujourd'hui. L'hélicoptère est assemblé, le matériel sorti des cales et, à l'abri derrière un gros iceberg, les rotations commencent. A la tombée de la nuit, plus de la moitié du matériel et du personnel sont débarqués.



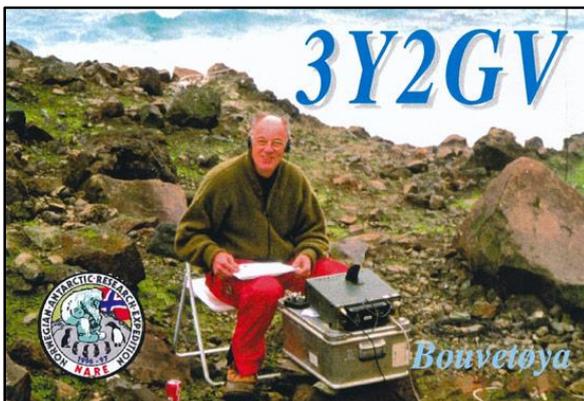


Ce n'est qu'à la tombée de la nuit le 28 à 20H30 UTC que deux stations seulement sont en mesure de commencer le trafic : l'une en téléphonie et l'autre en télégraphie. Les "pile-up" prennent forme immédiatement et plusieurs centaines de contacts sont établis au petit jour lorsque nous arrêtons n'ayant plus de propagation.



Coté équipement radio : sur le bateau pendant le voyage : ligne ICOM IC 751 et dipôle 20 mètres pour le 14 - 21 - 28. Sur Bouvet : 5 stations complètes ICOM IC 751, IC2KL, AT500. Pour les antennes : 3 beams de 3 éléments, 1 de 5 éléments, 3 antennes HF6V et des dipôles plus une antenne verticale en expérimentation, la Battle Creek Minooka de W0CD et WW2SNI. Quelques 47 558 QSO furent réalisés, 16 800 en CW, 30 000 en SSB et 291 en RTTY. les 5 opérateurs étaient HB9AHL, F2CW, JF1LST, LA1EE et LA2GV. D'après Mégahertz Magazine No 85 mars 1990.

3Y2GV par Kare LA2GV le 22 février 1997 et une très courte activité de trois heures sur 17 m CW dans le cadre d'un stop à Bouvet d'une mission de l'institut polaire Norvégien afin d'y récupérer du personnel.





Norwegian Polar Institute's new shelter is located at Nyroysa on the camp site of the 1989/90 3Y5X operation. Since that time this site has been taken over by the fur seal population.

Transceiver: Icom IC 750A
Antenna: Sloping dipole for 18 MHz
Operator: LA2GV QSL via LA2GV

CONFIRMING QSO WITH	DATE	UTC	MHZ	2-WAY	RST	
SM5AKT	22. Feb. 1997	12.39	18	CW	599	73 Kare LA2GV

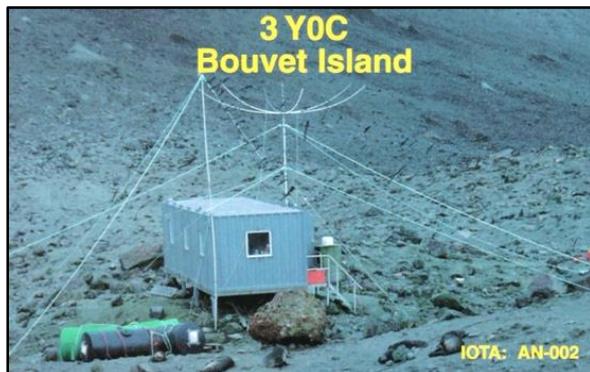
As a member of the Norwegian Antarctic Research Expedition 1996/97 I got the opportunity to go ashore at Bouvetøya once again to operate amateur radio. On our trip back from the Weddell sea, the expedition ship M/V Polar Queen made a brief stop at Bouvetøya to pick up five scientists. That gave me three hours of operating time in the open. Special thanks to Norwegian Polar Institute for this favor to amateur radio.

3Y0C, Chuck Brady, N4BQW un astronaute opérant depuis Bouvet de décembre 2000 à mars 2001.



Chuck était membre d'une expédition de 5 scientifiques dont un leader Norvégien, trois Sud-Africains et lui-même en tant que docteur. Le secret de cette opération fut bien gardé jusqu'au 16 décembre 2000 7H00 Z ou 3Y0C est apparu sur l'air en compagnie d'une station pilote en Afrique du sud, ZS1AU qui était dans la confiance. Il fut QRV sur toutes les bandes avec des fortunes diverses en fonction de la « forme mécanique » de ses aériens, verticales dipôles et de ses gros problèmes d'énergie électrique. Il utilisait un

équipement ICOM IC756 suivi de son ampli coupleur PW1, au final il réalisa plus de 16 K QSO, il quitta Bouvet le 6 mars 2001 et fut QRV durant son voyage de retour vers l'Afrique du Sud sous N4BQW/MM



3Y0C Bouvet Island Operation

Charles (Chuck) Brady is on the move again! This time from Bouvet Island in the South Atlantic Ocean. He was asked to accompany N.A.R.E., the Norwegian Antarctic Research Expedition as the Medical officer for the team. Chuck had several other obligations to the group, but when he was not working, he was on the air operating. Icom Radio graciously donated a 756-Pro and a matching PW-1 amplifier. There were two primary antennas used on the island. The multiband beam was designed and donated by Mike Traffic N1HXA, HEXBEAM ANTENNAS. The all band vertical was designed and donated by Joe, N4OL. Both antennas worked extremely well in the barren climate of intense cold and 120 knot winds. The operation was from December 12, 2000 until March 6, 2001. Chuck made several thousand QSOs from the island and worked many hams for a new country. This was a very successful One Man operation.

All QSL requests go to Mac.....WA4FFW

The QSL Mgr. W4FFW, P.O. Box 75, Mooresville, NC 28105

To Radio:
K8CX

Date	UTC	Band	RST	2X
17-Jan-2001	21:45	18MHz	59	SSB

Trax QSL 73 de WA4FFW
Verified and printed by DXWorld

Verified by I would like to thank Mr. Jan Erling Haugland and Mr. Bjorn Krafft of the Norwegian Polar Institute, who permitted me to join the research team and also Mr. Trond Olsen of the Norwegian Telecommunications, who granted the license 3Y0C. A special "thank you" to all my personal friends back home that made the trip possible with their talents, time and support. Thanks to those that served as Pilot Stations and a very special Thank You to all the hams worldwide that contacted me.

Best 73 & good DX **Chuck**

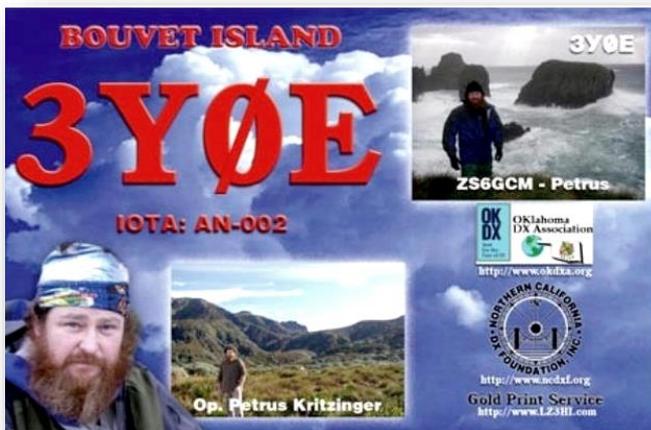
Card design by K4AU

Harry, KH6FKG, le pilote fidèle à HAWAII, a résumé l'opérateur de 3Y0C comme THE SPIDER MAN. Nous avons imaginé Chuck montant et descendant la colline, dans les terribles conditions du WX, réparant les antennes chaque jour et nuit pour maintenir 3Y0C sur l'air.

Chuck a dit " C'ÉTAIT AMUSANT. !!!! "



La station polaire installé par les Norvégiens en 2014 à Nyrøysa (Westwindstranda Beach)



ZS6GCM Petrus Kritzinger, fut actif depuis Bouvet de décembre 2007 à février 2008, il utilisa 3Y/ZS6GCM et 3YØE. Il était membre en tant que physicien d'une expédition scientifique sur l'île, il réalisa quelques 1400 QSO essentiellement en SSB et cessa son activité radio le 09/02/2008.





Le Projet Bouvet de Mark ON4WW pour 2016

L'île la plus isolée de la Terre à 2 500 km au sud-sud-ouest de l'Afrique du Sud 1700 km au nord de l'Antarctique. Objectifs : Une DXpedition de 3 mois réalisée par un seul opérateur et réaliser 100 000 QSO, un projet nécessitant 250 000 euros essentiellement pour le transport. En mai 2015, Mark renonçait à son projet, il ne parvenait pas à récolter les fonds nécessaires...



3YØZ une grosse équipe internationale composée de : EY8MM, HA5AO, JR4OZR, K0IR, K4UEE, K9CT, LA6VM, LA9DL, N4GRN, N6HC, N9TK, NM1Y, PA5M, VA7DX, W7IV, W0GJ, W6IZT, W8HC, WB9Z, SM5AQD emmenée par K0IR

Janvier 2018

19 JANVIER 2018 @ 12H30z – Avec l'aide de remorqueurs, le bateau, MV Betanzos, et l'équipe 3YØZ ont maintenant quitté le port de Punta Arenas et le long voyage vers Bouvet commence. Ils seront pendant leur voyage 3G9A/MM

20 JANVIER – Nous avons traversé le détroit de Magellan sans incident et sommes actuellement juste au sud-est des îles Falkland, à environ 11 nœuds. En ce moment, nous avons des vents et une mer favorables et nos prévisions météo s'annoncent bonnes pour les 12 prochaines



heures. Cependant, le temps peut changer rapidement dans cette partie du monde.

Notre équipe est de bonne humeur, mais un ou deux ressentent les effets d'un mal de mer modéré. Nous avons une station mobile maritime active, la plupart de nos QSO sur 20 et 40 m. Nous utilisons 100 watts avec une antenne Hustler verticale sur la proue du navire et un dipôle OCF suspendu dans la zone du pont. Nos transmissions incluent des informations sur notre position. Nous espérons ajouter une deuxième station, bientôt...



25 JANVIER – La mer est restée relativement calme, mais la température a considérablement baissé et la vitesse du vent augmente. Nous avons croisé un autre iceberg aujourd'hui. Le temps devrait se dégrader demain.

Nous avons passé la journée à déplacer nos systèmes d'ancrage et nos mâts de support de la cale à marchandises vers une zone plus proche de notre zone de transbordement pour hélicoptères, dans l'espoir de rendre notre chargement et nos vols vers l'île plus efficaces et plus rapides.

La propagation se rapproche de celle prédite dans notre modèle. Une fois que nous serons sur l'île et

que nous aurons de meilleures antennes sans bruit, nous nous attendons à entendre beaucoup mieux. À l'heure actuelle, les signaux sont assez faibles, mais certainement présents sous le bruit du navire.

27 JANVIER 2018@ 05H30z – Jeudi soir, le temps s'est considérablement dégradé, nous avons été dépassés par une dépression avec des vents d'environ 35 nœuds et une mer agitée à 5 mètres. Le navire a beaucoup tangué, mais tout va bien.

30 JANVIER — Nous sommes à moins de 100 milles de Bouvet par mer modérée et visibilité d'environ 100 mètres. Des icebergs épars restent sur le radar. Nous espérons être au mouillage peu après le lever du jour demain, et attendrons avec impatience une fenêtre météo qui nous permettra de démarrer notre opération de débarquement. Nous sommes prêts dès que Dame Nature nous donne le feu vert.



31 JANVIER 2018 @ 1500Z — L'île Bouvet est apparue vers 0600 UTC aujourd'hui. Nous avons jeté l'ancre à 0810 UTC au large de la côte est de l'île entre Kapp Meteor et Swartamaren. La température est de 2 degrés Celsius. Des vents de 35 nœuds soufflent du nord-est avec une pluie battante. La visibilité et le plafond sont estimés à 1 mile et 500 pieds, respectivement.

1er FÉVRIER 2018@ 13H00z — Notre navire est toujours à l'ancre au large du côté est de Bouvet. Les vents sont de 35 à 40 nœuds et le navire tangué et roule jusqu'à 30 degrés. Cela rend les vols et les tentatives d'atterrissage impossibles aujourd'hui. La température oscille autour de 0 degrés C. La visibilité s'est améliorée. Nous sommes prêts et attendons l'ouverture d'une fenêtre météo favorable. Les vents sont montés à 45 nœuds les équipements non sécurisés glissent à nouveau sur les sols et les tables. Certains membres de l'équipe ont à nouveau le mal de mer... Le baromètre a légèrement

augmenté. Nous attendons avec impatience des conditions plus calmes. Accrochez-vous avec nous ! [KØIR]

3 FÉVRIER 2018@ 21H30z — Au cours des 72 dernières heures, nous avons continué à subir des vents violents, des nuages bas, du brouillard et une mer agitée qui ont empêché les opérations d'hélicoptères depuis notre arrivée à Bouvet. Aucune amélioration n'était prévue dans les prévisions météorologiques pour les quatre prochains jours. Puis, la nuit dernière, un problème s'est produit avec l'un des moteurs du navire. Ce matin, le capitaine du navire a déclaré qu'il était dangereux de poursuivre notre projet et a interrompu l'expédition. Nous sommes maintenant sur notre long voyage de retour à Punta Arenas. Comme vous pouvez l'imaginer, l'équipe est profondément déçue, mais en sécurité.



5 FÉVRIER 2018@ 14H45z — Position: 53 degrés 42 minutes Sud, 0,41 degrés Ouest. Cap 58 degrés. Vitesse 7 nœuds. Le vent est de 165 degrés et nous pousse dans une mer modérée. Notre trajet de retour est maintenant plus facile qu'auparavant. Nous nous dirigeons vers Cape Town, en Afrique du Sud. C'est le chemin le plus sûr et le plus rapide pour nous. Nous remercions ceux qui ont exprimé leur inquiétude et leurs bons vœux. Nous sommes, bien sûr, très, très déçus. Nous sommes au ralenti, mais en sécurité. [KØIR]



Nous avons parcouru 2700 milles nautiques jusqu'à Bouvet, mais le dernier mille s'est avéré le plus difficile.

3Y0I par 3Z9DX Dom et son équipe en 2019

19 MARS 2019

L'expédition 3Y0I vers l'île Bouvet a officiellement commencé. Le MV Atlantic Tuna, avec l'équipe à son bord, a pris la mer pour Bouvet ce 19 mars 2019 à environ 20 H locale (ZS) 06H00 UTC. Si tout se passe bien, ils devraient atteindre Bouvet dans 7 jours (vers le 26 mars). Le débarquement sur l'île sera strictement dépendant des conditions météorologiques à l'arrivée.

24 MARS 2019 @ 13H20z

Nous avons franchi le 47^{ème} parallèle degrés Sud. Nous rencontrons des vagues de 8 mètres de haut au cours des deux derniers jours la mer était furieuse - rapporte Dom 3Z9DX du MV Atlantic Tuna. – Malgré une mer déchaînée nous continuons notre voyage vers Bouvet. Tout le monde va bien.

25 MARS 2019 @ 10H00Z

Si tout se passe bien, nous arriverons à proximité de l'île Bouvet en fin de journée du 26 mars ou dans la matinée du 27 mars. Ensuite, le navire passera en mode veille et l'équipe analysera les derniers bulletins météorologiques afin d'estimer le meilleur moment pour tenter de débarquer.

27 MARS 2019 @ 06H45Z

Le MV Atlantic Tuna tente de s'échapper d'une violente tempête qui traverse la zone de l'île Bouvet. Lors d'une conversation téléphonique par satellite, Dom 3Z9DX a expliqué que le capitaine du navire avait décidé de changer de cap au large de l'île pour aller dans une zone plus sûre en suivant la direction du vent vers l'est.

Les autres détails dévoilés par Dom concernant l'issue de la tempête ne sont pas très bons : ils ont perdu l'un de leurs radars de navigation et les antennes marines. Aucune de leurs antennes /mm n'a survécu à la tempête.

La bonne nouvelle est que malgré les mauvaises conditions de mer, l'équipe 3Y et l'équipage sont en sécurité.

27 MARS 2019 @ 13H30Z

Le capitaine du MV Atlantic Tuna a dû prendre une décision difficile mais responsable, celle de retourner au Cap, en Afrique du Sud. A cause des avaries radar et radio de navigation très importantes le capitaine a décidé qu'il n'était pas sûr de naviguer et qu'ils devaient retourner au Cap pour sécuriser à la fois tous les participants à bord, leur équipement et l'équipement du navire. De plus, toutes les prévisions météo pour les heures à venir ne sont pas favorables.

Quel que soit le résultat final de nos tentatives, il est clair que l'activation de l'île Bouvet est l'une des entreprises les plus difficiles et les plus dangereuses de l'histoire du radio amateurisme et pas seulement. Pourtant, les événements de 3YØI seront longuement discutés et analysés par l'équipe pour tenter d'activer l'île une fois de plus dès que possible, mais la sécurité prime avant tout.



2 AVRIL 2019 @ 15H10Z

Après avoir passé 2 semaines en mer, et n'étant qu'à 70 milles nautiques de Bouvet avant qu'une violente tempête ne frappe, l'Atlantic Tuna est désormais amarré au port du Cap (ZS). Dom, 3Z9DX informe DX-World que le vaisseau "est solide comme un roc" et que "certains de leurs équipements électroniques ont subi des dommages".



5 avril 2021 Communiqué de presse du groupe Intrepid-DX Expédition 3Y0J à l'île Bouvet, janvier/février 2023

Alors que nous terminions avec succès nos expéditions VP8STI-South Sandwich et VP8SGI-South Georgia DX en 2016, nous avons commencé à planifier notre prochaine expédition Dx. Notre cible est l'île norvégienne Bouvet. C'est l'entité DXCC n°2 la plus recherchée.

C'est avec grand plaisir que nous vous annonçons que nous avons uni nos forces avec l'expéditionnaire norvégien Intrepid DX Ken Opskar-LA7GIA dans notre quête pour activer Bouvet.

Ensemble, en janvier 2023, 14 hommes monteront à bord du Braveheart au Cap et feront le périlleux voyage vers Bouvet. Nous prévoyons de passer une vingtaine de jours à Bouvet et si le temps le permet, nous prévoyons d'avoir 14 à 16 journées d'activité radio.

Ce sera une mission ardue et coûteuse. Notre budget est de 764 000 \$ US et l'équipe 3Y0J financera une grande partie de cette mission. Nous avons désespérément besoin de la communauté DX mondiale pour soutenir notre mission et nous aider à réaliser cette activation importante de l'entité DXCC n°2 la plus recherchée. Ce n'est que grâce à ce type d'accompagnement que nous pourrions réaliser notre objectif de 100 000 contacts depuis Bouvet. Nous prévoyons d'utiliser au mieux la propagation et les modes de 10 à 160 mètres.



Nous nous engageons à constituer l'équipe la plus forte possible et à utiliser les bonnes pratiques de trafic pour que vous soyez dans le log. Nous sommes convaincus que l'équipage de Braveheart peut nous y amener et revenir en toute sécurité.

En conclusion, nous souhaitons apporter toute notre reconnaissance et remercier la Northern California DX Foundation et l'International DX Association en tant que nos principaux donateurs. Sans le soutien du NCDXF et de l'INDEXA, les opérations vers les entités les plus rares au monde ne

seraient pas possibles.

14 juin 2021 le groupe Intrepid-DX a annulé son expédition 3Y0J DX, prévue pour 2023, après la mise en vente du RV Braveheart. Peu de temps après, le groupe Intrepid-DX a relancé ses plans et cherchait un navire approprié.

12 août 2021 DX world News

Nous clôturons maintenant nos plans pour visiter Bouvet, mais nous prévoyons d'activer une autre entité rare et indispensable en janvier/février 2023. C'est maintenant notre objectif.



8 août 2021, une expédition DX utilisant l'indicatif d'appel 3Y0J a annoncé la signature d'un contrat avec le navire d'expédition Marama , un ketch de 101 pieds doté « d'une expérience éprouvée et d'un équipage polaire expérimenté ». Les co-responsables de cette expédition pour novembre 2022 sont Ken Opskar, LA7GIA ; Rune Øye, LA7THA, et Erwann Merrien, LB1QI. Opskar, qui détient la licence 3Y0J, s'est séparé de l'expédition DX du groupe Intrepid-DX qu'il dirigeait avec le co-leader Paul Ewing, N6PSE.

14 septembre 2021 2. L'équipe logistique dirigée par Gjermund LB5GI travaille sur plusieurs sujets importants

Préparer un moyen sûr pour débarquer les opérateurs et le matériel sur Bouvet. Un système flexible qui permet diverses conditions sera conçu, construit et bientôt testé sur une plage de Norvège avec suffisamment de houle. Nous travaillons sur plusieurs systèmes différents pour nous adapter aux conditions. Le système se compose de 2 zodiac, bouées, ancre, cabestan et corde pour poser le canot en toute sécurité avec et sans personnel/équipement.

Gjermund et Rune LA7THA travaillent avec des professionnels norvégiens expérimentés de l'industrie maritime en Norvège pour tester ce système en direct.

Préparer un système de treuil pour soulever l'équipement de la plage à la falaise du cap Fie. Encore une fois, nous nous préparons à un système flexible qui peut s'adapter à différentes formes et hauteurs de la falaise, nous utiliserons à la fois des systèmes électriques et non électriques, ainsi que des systèmes manuels. Le matériel le plus encombrant est le groupe électrogène diesel (75 kg). Le système sera bientôt conçu, construit et testé en Norvège. L'expérimentation est dirigé par Rune.

Un système pour nous aider à amener l'équipement de la falaise jusqu'au camp à environ 200 pieds à 70 pieds ASL est prévu.

Cela nous aidera à apporter 4,5 m3 d'équipement, de carburant et d'eau jusqu'au camp.



Octobre 2021, aujourd'hui, nous avons payé le premier acompte pour le navire Marama, et avec ce paiement, nous confirmons nos plans d'activation de Bouvet, l'entité la plus recherchée #2. Nous tenons à remercier chaque donateur et club qui ont contribué à ce paiement, en particulier grâce à notre sponsor principal NCDXF. C'est une tâche et une entreprise énormes que d'aller à Bouvet et nous avons toujours besoin d'un

soutien supplémentaire pour clôturer le budget.



10 janvier 2022, Encore une journée sous la neige pour préparer notre bivouac sur Bouvet. Cette fois, nous avons testé l'un des abris à utiliser sur l'île. Après une longue série de discussions avec divers fournisseurs potentiels, nous avons enfin trouvé notre abri : le Venor Gamme 12-14 construit dans le nord de la Norvège par Arctic Lavvo. Cette tente très légère mais robuste sera fabriquée avec une armature renforcée et des points d'haubanage supplémentaires.