

9L5A Sierra Leone 2024 DXpedition



Le radio-club de Provins F6KOP avait déjà organisé une expédition en Sierra Leone (île de Banana) en 2019 avec l'indicatif 9LY1JM.

Avec des moyens humains et matériels limités, nous avons réalisé 50.000 QSO.

Depuis 5 ans, aucune grosse expédition n'a eu lieu en Sierra Leone et 9L est classé à la 77^{ème} place sur la liste Club Log des pays les plus recherchés.

Nous décidons donc d'y retourner.

L'équipe 9L5A est composée de 15 opérateurs dont la plupart sont des habitués. Toutefois, nous tenions à donner leur chance cette année à quelques nouveaux qui n'étaient jamais partis avec F6KOP, ou qui n'avaient jamais fait une expédition en groupe. Le team est ainsi composé : F2DX (CW et leader), HB9GWJ (SSB et leader), F1ULQ (SSB), F1DHX (SSB/RTTY), F4AZF (SSB), F4FET (SSB/RTTY), F4HAU (SSB), F4HHL (SSB), F4HRG (SSB/RTTY), F5AGB (CW), F5NTZ (CW), F8AAN (CW), F8EFU (CW), F8GGV (CW) et ON7RN (CW).



Durant plusieurs semaines, notre matériel est préparé, testé et pesé à F6KOP.

Ce travail d'une importance capitale est réalisé par des opérateurs mais aussi par quelques membres du radio-club qui ne partent même pas en expédition mais qui participent incontestablement à la réussite de notre expédition.

Chaque participant reçoit un document d'une trentaine de pages constamment mis à jour par F2DX. Tout le monde a donc les mêmes informations jusque dans les moindres détails, et s'engage également en signant une charte.

Au soir du 26 novembre 2024, nous nous retrouvons tous dans un hôtel de Roissy car le départ a lieu le lendemain matin de bonne heure. C'est l'occasion de faire connaissance pour certains, et de passer ainsi une bonne soirée tous ensemble. Nous sommes déjà dans l'esprit de l'expédition.



Le 27 novembre avant le lever du jour, nous sommes tous à l'aéroport Charles-de-Gaulle (Paris) où nous rejoignent F5PBM et F5GSJ pour nous apporter le matériel de l'expédition. Tout a été longuement préparé et chacun sait exactement quel bagage lui est confié tout au long des voyages aller et retour. Nous emportons en soute 30 bagages dont 4 sacs hors gabarit pour les mâts et antennes. Les transceivers, amplis ACOM 500s et PC sont avec nous en cabine.



C'est la première fois que nous voyageons avec la compagnie Brussels Airline mais nous n'en garderons pas un bon souvenir. L'enregistrement est très long et mal organisé. Certains bagages supplémentaires ne figurent pas sur leurs documents (alors qu'ils ont été réglés) et nous devons payer à nouveau.



Pour couronner le tout, certains bagages sont purement et simplement refusés pour un excédent de poids de 1 kg (alors que d'autres pèsent pourtant nettement moins que les 23 kg règlementaires). On a le sentiment que même pour un groupe de 15 personnes ayant acquitté une belle facture, tout est fait pour nous facturer des suppléments. Il faut également signaler que le bagage cabine est limité à 8 kg (au lieu des 12 kg habituels) ce qui nous a obligé à revoir le conditionnement des matériels sensibles.

Le 27 novembre à 20h15 nous atterrissons à l'aéroport de Freetown après avoir transité par Bruxelles et Conakry (Guinée). La récupération des bagages est lente et nous ne sortons de l'aéroport que 2 heures plus tard. Fort heureusement, tout a été prévu et organisé par notre hôte « Zuzu » et notre escorte policière nous attend patiemment. Cependant, comme notre vol a été retardé de 2 heures par Brussels Airline, il est impossible de prendre le dernier ferry qui nous aurait fait gagner de longues heures de route, et nous devons emprunter de nuit l'itinéraire le plus long.



Avec nos 45 bagages et une vingtaine de personnes, notre bus est plein à craquer. L'ambiance est au beau fixe d'autant que « Zuzu » et l'escorte entonnent des chants de bienvenue très entraînants.

Il nous tarde de rejoindre notre hôtel mais c'est sans compter sur un embrayage vieillissant qui décide de lâcher au milieu de nulle part. Les locaux sont des magiciens ; ils arrivent à réparer avec peu de moyens et une heure et demie plus tard nous reprenons la route.



Nous arrivons à notre hôtel à 04h00. Le personnel du Lumthubul Gardens est pourtant encore debout pour nous servir un copieux repas.

Nous allons même pousser le vice jusqu'à faire le briefing qui était initialement prévu le lendemain et nous nous couchons à 05h00.

Malgré une très courte nuit, nous avons prévu de tout installer durant la journée du 28 novembre à commencer par notre groupe électrogène diesel de 10,5 kVA pour lequel nous faisons d'abord la vidange et changeons les filtres, avant de tirer 2 lignes électriques de forte section jusqu'aux stations.



L'hôtel est noyé dans la végétation et la marée est quotidiennement importante ce qui limite un peu l'implantation de nos antennes. A 21h00, le matériel est opérationnel à l'exception de quelques antennes (qui seront montées le lendemain) et nous démarrons le trafic. Nous avons 6 stations toutes équipées d'amplificateurs ACOM 1010 ou 500s (ces derniers au nombre de trois, nous ont été gracieusement prêtés par ACOM et la société française PROSIC). Les pile-up sont énormes et nous font vite oublier la fatigue.



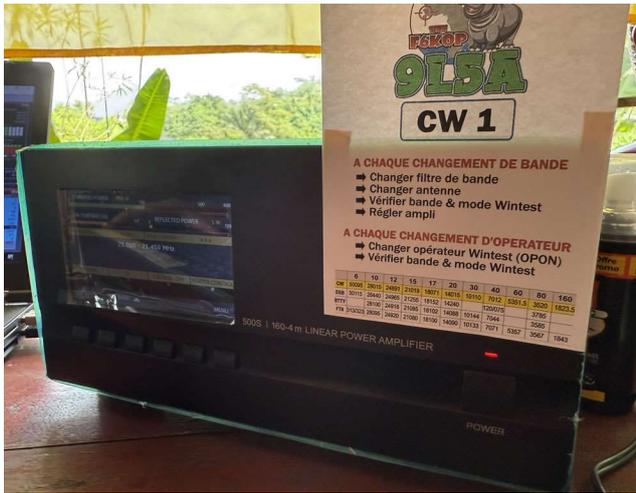
Nous avons prévu d'équilibrer le trafic et de privilégier le plus possible les modes « humains » quitte à faire moins de QSO. Il n'est en effet pas concevable de partir aussi nombreux et de laisser tourner nos stations en FT8 automatique pendant que nous profiterions de la plage et de longues nuits de sommeil. Nous sommes là pour nous faire plaisir mais aussi satisfaire le plus grand nombre notamment dans les modes traditionnels tels que CW, SSB et RTTY. Une de nos 6 stations est réservée au 6m la journée et au 60m la nuit. Ces deux bandes s'avéreront particulièrement productives puisque nous ferons 3836 QSO sur 6m et 6678 sur 60m. Une station QO-100 est également installée afin de satisfaire les accrocs au satellite.



Les jours se suivent et se ressemblent : Pleins et vidange du groupe électrogène, soleil, chaleur, humidité, excellente ambiance et bons repas préparés par notre hôtel Lumthubul Gardens dont nous occupons tous les bungalows et où le personnel est aux petits soins pour nous. Les pile-up sont souvent très intenses voire compliqués en raison d'une bonne propagation et à d'une discipline difficile à faire respecter. Nous sortons peu. Les seules escapades ont lieu dans le village de Bureh où nous remettons notamment à l'école quelques fournitures scolaires qui font défaut là-bas. Les habitants dont nous allons à la rencontre sont d'une grande gentillesse et très accueillants. On attribuera toutefois un carton rouge à la mairesse du village qui n'a pas cherché à nous rencontrer mais nous a en revanche envoyé un bataillon de policiers pour un contrôle musclé. Notre licence étant en règle, l'histoire s'est fort heureusement bien terminée au bout de quelques heures nécessaires aux vérifications.



Avec une moyenne de 13.000 QSO par jour, nous passons le cap symbolique des 100.000 QSO au bout de 8 jours pour finir avec pratiquement 115.000 contacts (dont 53% en CW et SSB) en 9 jours de trafic. En conclusion, c'est plutôt triste à dire pour les habitants qui subissent ce manque de confort, mais le fait que le village ne soit pas relié au réseau électrique a considérablement limité le QRM. Nous n'avons déploré aucune panne sauf des mauvais contacts sur un transceiver et quelques filtres de bandes HS. Les petits amplificateurs ACOM 500s que nous n'avons jamais utilisés se sont révélés très fiables en chauffant peu. De plus, leur poids plume (7 kg) a permis de les faire voyager en cabine.



Le 8 décembre 2024, nous rejoignons l'aéroport en empruntant cette fois le ferry qui nous fait gagner un temps considérable. Notons toutefois qu'on ne pouvait pas repartir autrement qu'on était venu, c'est-à-dire en tombant une nouvelle fois en panne avec le même bus ! Quelques soudures plus tard au bord de la route, la magie africaine a encore opéré.



Une des particularités des expéditions F6KOP est d'offrir gratuitement les confirmations par LoTW dès que le log est corrigé (deux ou trois semaines après notre retour). Vous n'aurez donc pas à attendre 6 mois ou à payer pour une confirmation qui ne nous coûte rien.



Nous tenons à remercier tout particulièrement :

- NatCA (National Communications Authority) qui a été à notre écoute pour l'attribution de notre licence 9L5A,
- Christine, la propriétaire de l'hôtel Lumthubul Gardens qui nous a grandement facilité les choses dans tous les domaines,
- Le personnel de l'hôtel d'une grande gentillesse,
- Notre « Zuzu » qui a vraiment été l'homme de la situation en nous facilitant tous les contrôles en plus d'être resté avec nous pendant tout le séjour notamment pour assurer notre sécurité,
- Nos sponsors qui se sont montrés particulièrement généreux et sans qui nous n'aurions certainement jamais pu partir aussi nombreux,
- Les nombreux donateurs individuels dont la liste figure sur notre site,
- ACOM et PROSIC pour le prêt des 3 amplificateurs ACOM 500s,
- Les membres de F6KOP qui ont préparé le matériel et les administrateurs qui ont tenu à jour notre comptabilité.

Une vidéo est en préparation. Vous pouvez également retrouver de nombreux détails sur notre site : <https://9l5a.wordpress.com>

9L5A restera gravée dans nos mémoires comme l'une des meilleures expéditions réalisées par F6KOP. Rendez-vous en 2025 pour une nouvelle aventure...

