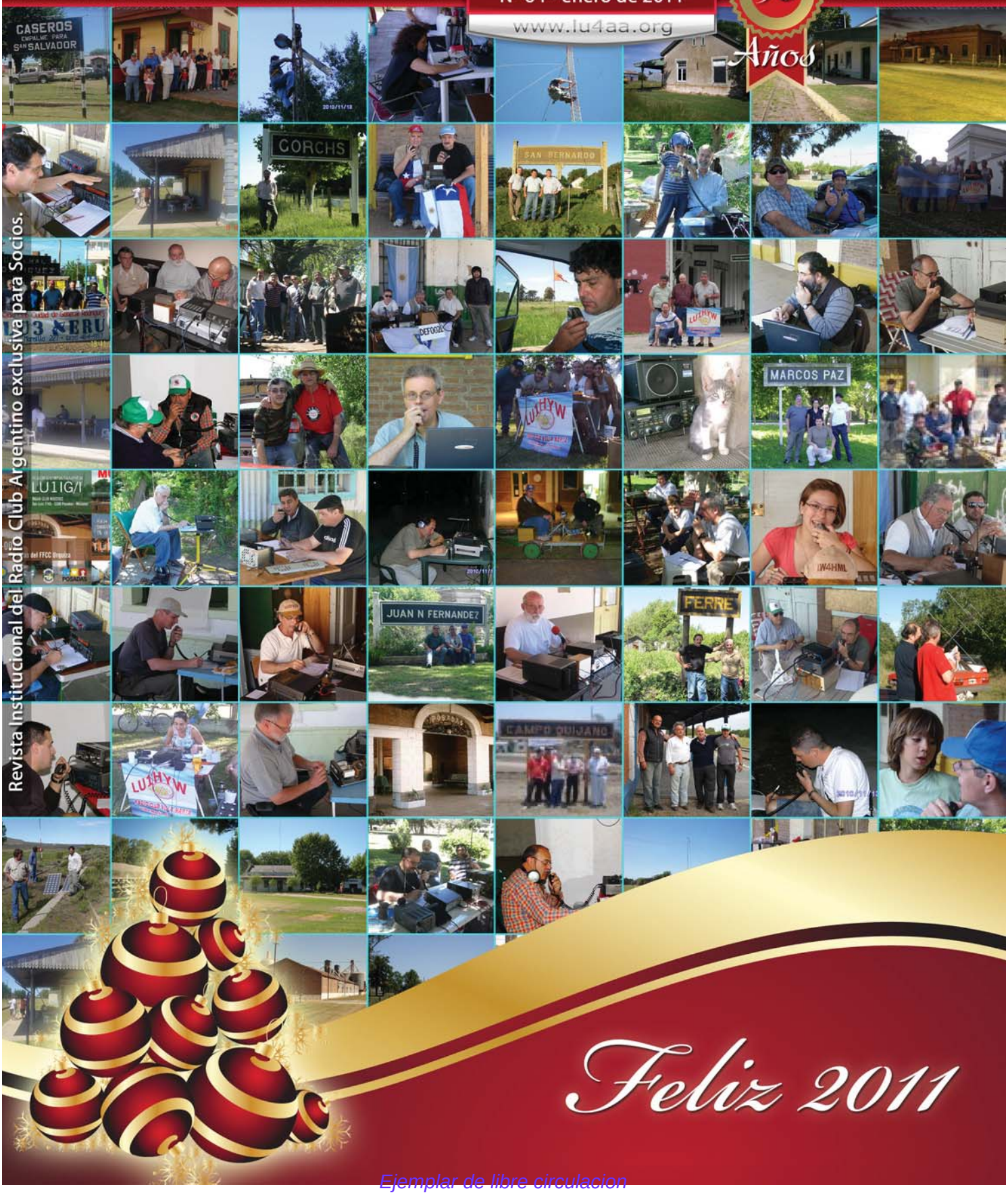
RCA

Nº 64 - enero de 2011
www.lu4aa.org

90 Años

Revista Institucional del Radio Club Argentino exclusiva para Socios.



Feliz 2011

Ejemplar de libre circulacion

EDITORIAL

Durante 89 años hemos sido, y somos, líderes en el desarrollo de programas de actividades para una masiva participación de los radioaficionados. Trabajamos para mejorar el día de todos, todos los días, porque creemos en el trabajo, y, fundamentalmente, porque creemos en el futuro.

Somos también una Entidad líder en la atención de los requerimientos de los radioaficionados, sean o no socios del R.C.A. Nuestra misión comienza y termina en ellos. Ponemos en la radio todo nuestro empeño, toda nuestra pasión.

Las actividades propuestas este año que finaliza han encontrado una respuesta altamente satisfactoria de la comunidad de los radioaficionados argentinos, sirvan como ejemplo el Bicentenario de la Revolución de Mayo y la 2º Jornada Radial Ferroviaria Argentina. El análisis de las mismas arroja un elevado número de estaciones argentinas participantes, individuales, radio clubes e instituciones de distinto tipo.

Pero la lectura simple de los números lleva inevitablemente a preguntarse dónde están estas estaciones los restantes días del año, porque es suficiente con hacer una breve escucha en las bandas para tener claro que la actividad es muy baja, casi podríamos decir que en algunas de ellas es nula.

¿Por qué ocurre esto? Es evidente que las estaciones están listas para ser operadas y muy claro que la información general circula. Entonces, ¿Acaso es porque hay un elevado número de radioaficionados que sólo sale al aire en forma selectiva, cuando una determinada actividad despierta su interés? ¿Tiene que ver con quién la organiza? ¿Esta es la radioafición a la que todos aspiramos?

Vayamos pensando en algo pronto, porque si es así… ¡Estamos fritos!

A la escasa actividad que se registra en el aire, debemos sumar la permanente disminución del número de licencias otorgadas que la actividad viene registrando desde hace 10 años. Esto no es un simple lamento, como tantas veces se oye, es una afirmación basada en los fríos número oficiales.

En 1999 el padrón alcanzaba la cifra de 41.281. Ese mismo año se otorgaron 834 nuevas licencias y en la siguiente renovación no se renovaron 16.252. Desde entonces hasta ahora hemos experimentado la curva descendente que nos trajo a la actualidad. En el último período de renovaciones se tramitaron 7.388 licencias menos y el padrón de 2009 arrojó un total de 17.727, es decir, una disminución del 60%.

Aún cuando esta problemática no es patrimonio exclusivo de nuestro país, si cada día somos menos y cada día estamos menos en el aire, cuánto creen ustedes que se tardará en plantear la necesidad de mantener el actual plan de bandas, con todas las porciones asignadas para nuestro uso exclusivo.

El espectro radioeléctrico no es infinito y existe en el mundo una avidez cada día mayor por el uso de las frecuencias de parte de los intereses comerciales. Nosotros tenemos dos formas de defender nuestros derechos, una es ocupando las bandas de forma permanentemente haciendo radio, y otra, es sumar nuestros esfuerzos individuales en forma colectiva. Tanto el R.C.A. como la I.A.R.U. son permanentes defensores de nuestros derechos, pero para proyectarlos en el tiempo es necesario que todos nos sumemos.

Por eso invitamos a todos a SUMAR VOCES. Sumemos voces, puntos de vista, ideas… En definitiva, todo aquello que sirva para constituir una radioafición unida y monolítica, encabezada por la Entidad Decana de la Radioafición Argentina. Invite a sus amigos a sumarse, por el bien de toda nuestra comunidad.

Reciban en este año que recién comienza nuestro más afectuoso saludo y nuestro deseo de paz y prosperidad.

Carlos Beviglia - LU1BCE
Presidente
presidencia@lu4aa.org

Ejemplar de libre circulacion

ENERO 2011 NÚMERO 64

4 Editorial.

6 En un bote lento hacia Tokelau. *Por Bill Vanderheide N7OU / QST 10/10.*

10 ¡¡SOS de VYØV!!. *Por Cezar Trifu VE3LYC/ QST 10/10.*

16 Amplificador lineal con válvula 813. *Por Marcelo Osso LU1ASP.*

19 El tráfico en CW alrededor del naufragio del Titanic. *Por Xavier Paradell, EA3ALV.*

26 Cuadro de Honor de DX del Radio Club Argentino. *Por Jorge Sierra, LU1AS.*

27 **Notas para primcipiantes (¡Y Expertos!) en la operación DX**.

28 **2º Jornada Radial Ferroviaria Argentina.** *Por Oscar Perez, LU7AD.*

41 El tunel del tiempo.

Revista del
Radio Club Argentino

ISSN 1514-9706 / RNPI 278.119

ENERO 2011 NÚMERO 64

www.lu4aa.org
lu4aa@lu4aa.org

Publicación institucional
Propiedad del
RADIO CLUB ARGENTINO

Fundado el 21 de octubre de 1921
Registro de Organizaciones
No Gubernamentales (O.N.G.) Nº 9856

Carlos Calvo 1420/24/26 - C1102ABD
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
República Argentina
Tel./Fax (54) 011-4305-0505
4304-0555

Director
Roberto U. Beviglia LU4BR

R.C.A. es la revista institucional del Radio Club Argentino y se publica en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina.
Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no reflejan, necesariamente, el pensamiento del Radio Club Argentino y/o la dirección de esta Revista. Su publicación no dará derecho a compensación de índole o especie alguna.
La redacción de la Revista no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre originales enviados espontáneamente que no fueran publicados, los que en ningún caso serán devueltos.
Las cartas recibidas para la sección Correo de Lectores serán publicadas a exclusivo criterio de la Dirección, no serán devueltas y no se mantendrá correspondencia sobre ellas.
La reproducción de los artículos y/o notas no podrá efectuarse total o parcialmente por ningún medio creado o a crearse, sin la previa autorización por escrito de la Institución.
El Radio Club Argentino no garantiza la calidad y/o cumplimiento de los productos o servicios ofrecidos en sus páginas.
Todos los derechos reservados. Hecho el depósito que marca la Ley Nº 11.723. El R.C.A. fue fundado el 21 de octubre de 1921. Es una entidad de Bien Público y una sociedad sin fines de lucro, declarada de Interés Nacional Ley Nº 14.006. Entidad Nacional fundadora de la I.A.R.U.

Ejemplar de libre circulacion

EN UN BOTE LENTO HACIA TOKELAU

Por Bill Vanderheide N7OU
QST 10/10

El océano Pacífico cubre alrededor de un tercio de la superficie de la Tierra y los grupos de islas pueden estar separados por 1.000 kilómetros o más. En esta vasta área algunos Existas se preguntan por qué ciertas Entidades del DXCC del Pacífico son más difíciles que otras.

Es común el tema del transporte, debido a que islas con aeropuerto internacional como Tahiti, Rarotonga o Fiji son fáciles de alcanzar. Desde estos centros el posible utilizar pequeños servicios aéreos para alcanzar los lugares más distantes, como las Marquesas, la North Cook o Rotuma. Estos vuelos en pequeños aviones son caros y se pueden cancelar por los problemas derivados de las condiciones del tiempo y aún es más difícil alcanzar lugares como Tokelau que no tiene pista de aterrizaje.

Este es un territorio de Nueva Zelandia ubicado cerca de 500 kilómetros al norte de Samoa y 8º S del ecuador. Cada uno de los tres muy separados atolones está poblado por alrededor de 500 personas y consisten en muchas isletas angostar, o Motus que rodean largas lagunas. Desde que el servicio de hidroaviones finalizó en 1983, Tokelau viene gestionando la construcción de una pista de aterrizaje, pero muchos temen que esta pueda degradas su autóctono modo de vida.

Ejemplar de libre circulacion

CAMINO ACCIDENTADO

Visitar Tokelau, aún ahora en el Siglo XXI puede ser un difícil viaje de dos días desde Apia, Samoa, siempre y cuando se consiga un lugar en el barco. Esto explica por qué Tokelau esta considerada una entidad bastante difícil y explica también porque, en Febrero/Marzo de 2010, Bob Norin W7YAQ y yo le dedicamos un par de semanas en nuestra DXpedition a 5W y ZK3.
En los últimos cuatro años nosotros nos unimos para realizar cinco expediciones, principalmente de CW en el Pacífico del Sur, y estas experiencias nos han servido para perfeccionar nuestra planificación. Las reservas de alojamiento y las licencias tanto en Samoa como en Tokelau las realizamos vía Internet, para visitar este último es necesario presentar una solicitud de visa ante la Tokelau Apia Liaison Office (TALO), la que también hace la reserva en el barco que hace el viaje cada par de semanas.

Nos sirvió de mucha ayuda un e-mail de Willi Przygode, DJ7RJ, que operó desde el atolón Nukunonu de Tokelau en abril de 2008. Él nos dio información sobre un buen lugar para estar, la "Te Mahina Guesthouse" donde hicimos las reserva directamente con su propietario, Zack Patelesio, que es a la vez el gerente general de la isla. El compañero de Willi en la expedición, Ulli Krieg, DL2AH, nos envió un CD lleno de fotos que nos proporcionó una vista previa del hermoso lugar.
Luego de nuestro viaje nocturno de Los Ángeles a Apia, Samoa, fuimos amablemente recibidos cuando retiramos nuestras licencias para 5WØYA y 5WØOU ya que originalmente teníamos planeada una operación de cuatro días desde Samoa.
Cuando fuimos a la oficina de TALO para chequear nuestro bote hacia Tokelau, fuimos informados por el joven a cargo de los registros que el día anterior una de las lanchas de desembarco había naufragado en un fuerte oleaje y tres de sus tripulantes habían muerto ahogados, por lo que los viajes se habían pospuesto indefinidamente.

Las comodidades que habíamos reservado en Apia tampoco eran satisfactorias. La habitación era demasiado pequeña y nuestras antenas no cabían en el jardín. Fuimos afortunados al encontrar al Vaiala Beach Cottage donde había unidades de dos habitaciones construidas alrededor de un jardín central a pocos metros del mar. Su dueño nos dijo que nuestras antenas no eran ningún problema.
En este viaje nosotros habíamos decidido simplificar nuestro conjunto de antenas y llevar dos Butternut HF9V, cada una con un preensamblado conjunto de 40 radiales de 9 m. y una Cushcraft MA160V para las bandas altas. Instalamos una de las Butternut justo fuera de nuestra cabaña a unos 15 metros del mar y la otra unos 15 metros detrás, pero su rendimiento fue una unidad S más pobre. En vista de ello, conversamos con nuestros vecinos a los que amablemente les pedimos permiso para instalarla en su jardín del frente que era una zona despejada y cercana al mar, donde superó a la primera. La antena de 160 metros estaba en la mitad del jardín del dueño de las cabañas.

Cerca de nuestra cabaña había un cocotero alto inclinado hacia el agua demasiado bueno para no aprovecharlo como soporte, luego de colocar una línea sobre la palmera con nuestra honda, la empleamos como ayuda para levantar verticalmente un alambre trenzado para la banda de 15 metros bajando dos radiales elevados a 45º para ayudarlo. Esta antena fue bautizada inmediatamente con el sobrenombre de "The killer" (la matadora".

EN EL AIRE

Comenzando algo así como una hora antes del ocaso 40 metros registro una apertura hacia Europa y, a medida que caía la tarde se producía similares aperturas en 20, 17 y 15 metros. Luego de nuestro amanecer a menudo entraba Europa en 40-15 metros. Durante el día teníamos también mucha acción, 15 metros estaba muy animada la mayoría de los días y nosotros tuvimos

Ejemplar de libre circulacion

la precaución de controlar las aperturas hacia Norteamérica, Sudamérica y Japón, hasta 10 metros tuvo aperturas ocasionales.
Participamos del 2010 ARRL DX CW Contest en la categoría multi-single con la señal distintiva 5WØOU, en el que operamos las 48 horas en turnos de 3 horas, pero tomándonos cada uno de nosotros 6 horas para dormir. Gracias a "The Killer" 15 metros fue nuestra banda más productiva con 1.100 QSO´s sólo superada por la de 20 metros que habitualmente sonaba vacía y muerta. Nos sentimos felices con nuestro total de 2.400 QSO´s y 1,7 millones de puntos.
Después de dos semanas de espera tuvimos novedades acerca del embarque hacia Tokelau, pero este viaje también fue cancelado a causa de tormentas en el área. Varios días después 25 pasajeros hicieron el viaje que tenían mucho atraso en sus trabajos, nosotros como meros turistas no teníamos derechos ya que la prioridad le fue otorgada a las personas que viven y trabajan en Tokelau y necesitaban regresar.
Desde luego que hay peores lugares para esperar que en Samoa. Nosotros sentimos temor cuando Nigel, nuestro anfitrión, golpeó nuestra puerta a las 0400 y nos dijo que podría haber un tsunami en nuestra dirección debido al gran terremoto de Chile. Nigel cargó a todos los huéspedes en su camioneta y se dirigió rápidamente hacia la zona designada como refugio en caso de tsunami, en tierras altas y cerca de un cementerio.
Cuando las noticias dejaron en claro que no había peligro de una gran ola, Bob y yo fuimos hasta el puerto a echar una mirada. Mientras conversábamos con algunos vecinos, el agua se retiró cerca de 100 metros, dejando a la vista un arrecife como nunca habían visto antes volviendo enseguida hacia la orilla. Pensamos que ha sido el tsunami pero de sólo de medio metro de altura.
Después de tres semanas en Samoa, Tyson nos llamó con buenas noticias: estábamos en la lista de embarque para el próximo viaje. En Samoa realizamos un total de 22.525 contactos, la mayoría en CW, pero incluyendo, gracias a Bob, 282 en SSB y 1648 en RTTY. Realizamos el mayor número de contactos en 20 metros, 3.890 en 15 metros y 2053 en 12 metros, lo que demuestra que las bandas altas están volviendo. Con el 28%, Europa tuvo una buena participación en la acción.

HACIA TOKELAU

Nuestro viaje hacia Tokelau fue a borde del MV Lady Naomi, un carguero de fondo redondo que navegaba con un fuerte rolado, pese a ello ninguno de nosotros sufrió mareos, por el contrario disfrutamos de la simple comida de pollo guisado y arroz, regado con naranja fría.
Como los otros atolones en Tokelau, Nukunonu no tiene puerto por lo que el desembarco no es fácil. Al llegar el Lady Naomi ancló a unos 500 metros aguas afuera e hizo sonar su bocina. Rápidamente un bote de aluminio de desembarco se acercó a uno de sus costados, al que pasamos rápidamente y que se meció hacia arriba y hacia abajo sobre las olas de mar. Luego de haber pasado semanas de espera y navegado 32 horas, nos sentimos muy bien al caminar sobre el piso sólido y finalmente llegar a nuestro destino.
La isleta habitada de Nukunonu tiene aproximadamente 3 kilómetros de largo y sólo 200 metros en su punto más ancho, donde todos viven en una pequeña aldea con la Iglesia Católica como centro, cerca se encuentra el único comercio, un edificio del gobierno de tres pisos y una antena satelital apuntada directamente hacia arriba. Palmeras cocoteros, pandanos y saladillas crecen en el fino y húmedo suelo, pero no mucho más.
Nuestro aojamiento en la casa de huéspedes Ta Mahina era perfecta.
En la mañana siguiente desplegamos nuestras antenas en la playa, el dueño nos dijo que podíamos instalarlas donde quisiéramos pero que tuviéramos cuidado de hacerlo fuera del camino en el que eran varados los botes de pesca.

Ejemplar de libre circulacion

"FRESH PILEUPS"

En el aire como ZK3YA y ZK3OY teníamos pileups frescos para ponernos a trabajar. La propagación seguía el patrón que habíamos tenido en Samoa: las horas cercanas a la salida del sol y al ocaso eran los mejores momentos hacia Europa. Hacia el fin de esas aperturas escuchábamos atentamente a las estaciones inglesas, cuyas señales debían atravesar el difícil paso del Pacífico central. Durante el día habitualmente podíamos contar habitualmente con una o más de las bandas altas para comunicar Norte y Sur América y Japón. América del Sur, un tiro claro a través de la laguna, llegaba golpeando fuerte, pero hubo más sorpresas: Yo trabajé SU9HP en 10 metros, todos mis contactos fueron en CW, pero además, Bob realizó 2201 en RTTY y 809 en SSB.
Mas tarde recibimos algunas buenas historias desde el otro lado: N4LS/móvil nos contactó mientras esperaba la luz de un semáforo a pesar del ruido de línea. G3VPW nos informé que había escuchado pacientemente durante dos semanas antes de escucharnos tarde una mañana en 20 metros y así clavar una nueva entidad. Desde una villa de los Alpes, rodeada por montañas HB9PL escribió que utilizó baja potencia y una antena vertical cuando nos engancho para ser su número 298.
Igual que en Samoa, hubo problemas que solucionar. En primer lugar, Bob no pudo poner en el aire nuestra antena de 160 metros, la tuvimos que alejar de algunas palmeras a un lugar mas despejado y cercano a la laguna, con lo que se solucionó el problema, entonces realizó 451 contactos. Murphy también atacó una de nuestras verticales HF9V montada en el rompeolas frente a nuestra casa, al que las salpicaduras de las olas sacaron de sintonía las bobinas, la solución esta vez fue alejarla algo del agua. Todas estas actividades atrajeron a un enjambre de niños del barrio deseosos de ofrecer su ayuda, no toda la que fue bienvenida.
Un problema más molesto era el ruido que esta antena tomaba, mucho mayor que el de su igual instalada en la playa, nosotros pensamos que la fuente podía estar en cualquier lugar de la casa o, posiblemente, en la antena de WiFi instalada en el techo. La instalación de "The killer" ayudó algo, pero como buenos compañeros de equipo nos turnamos en la atención de las antenas diariamente a fin de compartir la molestia.
Zack nos invitó a involucrarnos con la comunidad durante nuestra estadía. Es así que alrededor de la mesa de la cocina nos presentó al director de la escuela secundaria y al jefe de las clases de extensión universitaria. Pocos días después yo dí una clase de inglés en la escuela secundaria y respondí preguntas acerca de dónde y cómo vivía. Los muchachos deseaban saber acerca de los ascensores, ver el dinero norteamericano y de mis encuentros con los osos. Al día siguiente Bob llevó su equipo a la escuela para realizar una presentación sobre la radioafición, haciendo las delicias de los estudiantes al transmitir sus nombres in código Morse.

EL TIEMPO EXTRA VALIÓ LA PENA

En nuestras tres semanas de estadía en Tokelau realizamos un total de 28.793 contactos. Para muchas estaciones nosotros hemos sido una nueva entidad o por lo menos una entidad en una nueva banda. Creemos que una operación de tres semanas permitió a muchas estaciones pequeñas incluirnos en sus logs. Los 8.310 contactos en 15-10 metros nuevamente muestran la mejoría de las condiciones con el nuevo ciclo solar, como que el 34% de los QSO´s tuvo lugar con Europa.
Nuestro transporte hacia Samoa fue un buque mucho más pequeño, el MV Tokelau. Con su hacinamiento y el cabeceo y balanceo muchos pasajeros permanecieron en sus camas contando las horas para regresar. Esto nos dio tiempo suficiente para reflexionar acerca de nuestra DXpedition de 50 días y 51.000 contactos.

Ejemplar de libre circulacion

¡¡SOS DE VYØV!!

Por Cezar Trifu VE3LYC
QST 10/10

Mi viaje hacia East Pen Island en la Bahía Hudson, a fines de marzo y principios de abril de 2010, fue preparado cuidando todos los detalles varios meses antes, pero la vida real me planteó algunos desafíos que son imposibles de preveer. Esta incertidumbre hace que viajar a lugares remotos sea una aventura y no simplemente un viaje.

East Pen es la única isla en NA-231, el último grupo que espera ser activado en Canadá de los 55 del Programa IOTA. La historia de VYØV es como un sueño, uno que demandaría más determinación y perseverancia de la que había imaginado. Más de siete años para realizarla, con muchos altibajos, me quitaron la esperanza y desee abandonarlo todos. Pero al fin el sueño se hizo realidad y yo deseo que esta historia siga viviendo una vez que VYØV haya finalizado, a través de aquellos cuyas vidas fueron tocadas e inspiradas.

EN CAMINO

Luego de un vuelo desde Kingston hacia Toronto y hacia Thunder Bay, yo abordé un avión hacia Sioux Look-out, donde me encontré con mi guía Tommy Miles, que estaba visitando a su familia. Luego de una pequeña parad en Big Trout Lake, aterrizamos en Fort Severn el día 26 de marzo, rodeados de nieve y con el frío del invierno que llegaba a -29ºC por la mañana. Yo esperaba que Tommy tuviera todos los elementos preparados, pero estaba equivocado. Esta tarde el trabajó hasta pasada la medianoche para preparar el trineo. Los preparativos continuaron a la mañana siguiente y a eso de la 1 PM, vestido con ropas de invierno, me subí al trineo sentándome confortablemente en una silla plegadiza, rodeado por la carpa y otros materiales de campamento, comida, una estufa de leña, gasolina, un generador, equipos de radio y nuestro equipaje personal. La moto de nieve de Tommy tiró del trineo acelerando entre bosques de abetos, lechos de ríos y campos de alerces, pantanos que en el verano son profundos, todo con una temperatura de -25ºC con un viento helado.

Luego de haber conducido 22 de los 120 kilómetros hacia la isla, el motor comenzó a recalentarse, y el refrigerante hervía. Tonny me comentó que ya había tenido este problema con esa moto de nieve, sospechando que el termostato debía estar defectuoso. Deteniéndonos frecuentemente para enfriar el motor, nos tomo 5 horas para cubrir 22 kilómetros, después de lo cual nos vimos forzados a regresar a la villa hambrientos, sedientos, completamente exhaustos y con una sensación de rigidez.

Los intentos de reparación del día siguiente fracasaron. Sin una solución y con el tiempo corriendo, Tommy confió en que una botella de whisky convencería a su hermano Timothy de facilitarnos su moto de nieve que, siendo más pequeña, era enfriada por aire. dejamos la villa a las 0515 PM, preparados para una noche de

Ejemplar de libre circulacion

camino. Cruzando el paisaje helado, Tommy seguía un camino que sólo sus ojos podían ver; se perdió un par de veces pero se recuperó más tarde conduciendo más cerca de la bahía siguiendo la línea de árboles a lo lejos.

EL PRIMER LLAMADO

Llegamos a East Pen luego de un agotador viaje de 9 horas, que incluyó una búsqueda frenética en torno a las coordenadas del GP de su extremo sur. La isla estaba completamente cubierta por hielo y nieve, haciendo muy dificultosa la localización por la noche. Luego de disfrutar del momento, una vez descargamos todo, fuimos hacia la línea de árboles, a 11 kilómetros del campamento, en busca de palos de madera para armar la carpa y de leña. Regresamos tres horas después y nos tomó dos horas más armar el campamento. En el momento de levantar el mástil con la antena vertical, estábamos en plena tormenta de nieve.

El primer llamado fue poco después de las 0800 AM (1200 UTC) en 30 metros CW. Luego de haber atendido un terrible pile-up de estaciones norteamericanas, pase a 20 metros SSB, aprovechando la apertura hacia Europa con la tormenta creciendo en intensidad. Alrededor de las 1900 UTC mientras estaba trabajando las estaciones del área de llamada 8 de Europa, un nuevo desastre: El mástil se partió en tres partes. Mientras el viento continuaba soplando fuertemente a 90-100 km/h, me sentí cansado y decidí tomar un descanso esperando que se calmara.

Después de una hora tuve el sueño que yo debía colocar la antena en la carpa de la derecha, lo que hizo que me despertara. El viento había amainado un poco, y había comenzado a llover ¡una lluvia helada! Tomé la antena en la parte superior de la carpa con radiales a 10-15 centímetros del suelo, debido a que no tenía más ayuda. A las 2130 UTC había vuelto al trabajo, con una señal muy débil, a pesar de ello, minutos más tarde, para mi completa sorpresa, numerosas estaciones JA contactaron conmigo. Entusiasmado, encaré el pile-up de 20 a 30 metros y de 40 metros, hasta que las condiciones de propagación me obligaron a suspender el trabajo por esa noche.

Mucho antes del amanecer estuve trabajando con Tommy en un plan para fijar el mástil utilizando de seis a ocho tablas para cada una de las secciones rotas, cada una de cerca de cincuenta centímetros de largo por dos de ancho, y sujetas con alambre de acero y sogas. Tommy usó la sierra de cadena para cortar las piezas de un panel de tableros mientras yo me ocupaba de quitar del mástil una capa de 3 cm. de hielo. Hicimos un gran trabajo, pero el mástil era ahora más pesado y mucho menos flexible y cuando levanté la antena bajo el sol de la mañana decidí no quitarle el ojo de encima para prevenir otra rotura, ya que no quedaba material para otra reparación.

A las 1400 UTC estaba trabajando Europa en 20 metros CW cuando, poco después, Tommy me avisó que se iba. No podía creer lo que estaba

Ejemplar de libre circulacion

escuchando y quedé aturdido, mientras él me decía que Andrew, su reemplazante, ya habría salido de la villa y en pocas horas llegaría, por lo que no tenía nada que temer. Me dejó un rifle y 10 cartuchos… ¡en caso que un oso polar apareciera por allí!

Inspeccionando el área adyacente al campamento, me sentí muy feliz al encontrar una lata medio llena de spray contra osos y como tenía colocado el seguro, coloque este valioso elemento dentro de la carpa. Poco después, habiendo atendido cierta…. necesidad física, una sensación de ardor en la ingle me hizo pensar que la lata ¡tenía una pérdida! Tenía un poco de agua para calentar las raciones que planeaba utilizar para beber. El ardor era fuerte y la sed el menor de mis temores, así que utilicé el agua para lavarme cuidadosamente.

TODO SE ESTÁ AGOTANDO

Estuve atendiendo al pile-up de Europa hasta cerca de las 2100 UTC, cuando se abrió la propagación para Asia y por cosa de una hora pude contactar estaciones JA y UAØ. Como el viento comenzó a aumentar, bajé el mástil y lo trasladé cerca de la parte posterior de la carpa, vinculándolo a su marco para darle mayor seguridad. Para entonces el viento era de nivel tormenta y la lluvia era una cortina, por lo que no pude bajar el mástil para cambiar de banda u correr el riesgo de romperlo en el proceso. Frank, VE7DP, quien se mantenía en contacto conmigo por radio, telefoneó a Tommy quien le anunció que la moto de nieve de Andrew se había roto por lo que debió regresar a Fort Severn, de donde volvería a partir lo antes posible. No me quedaba demasiado combustible ni demasiadas esperanzas sobre la llegada de Andrew, por lo que decidí ahorrar energía para cuando mejoraran las condiciones de propagación, tal vez a la mañana siguiente.

La lluvia era tan intensa que la carpa se inundó en dos lugares, cerca de mi rincón de dormir, por lo que cambie de lugar, comí dos barras, puse el rifle cerca de mí y me quedé dormido. Me desperté un par de horas después cuando la carpa se sacudió violentamente hacia el oeste a causa del viento. Como la lluvia había cesado y me causó placer oír que el generador todavía estaba funcionando y que el mástil había permanecido en una pieza después de semejante tormenta. ¡VYØV estaría nuevamente en el aire la mañana siguiente!

Afortunadamente, encontré al generador todavía resoplando, pero se detuvo temprano en la mañana. Luego de un cálculo de potencias, elaboré un plan y un calendario para maximizar el número de estaciones a contactar, dándole chance a todas las regiones. La potencia se cayó y me obligó a apagar el equipo a las 0119 UTC del 1º de abril.

Después de la intensa tormenta de lluvia de la noche anterior, me sentí sorprendido cuando salí de la carpa a la mañana y me encontré rodeado de…..¡tierra! Pude ver claramente como la isla, de 5 Km. de largo por alrededor de 1,5 Km. de ancho en el extremo SE, curvándose y estrechándose hacia el noroeste. Detrás de la línea de hielo, las aguas de la Hudson Bay estaban congeladas. Continuó algo tibia la temperatura durante el día pero al anochecer comenzó a nublarse y a hacer frío. Había pasado el atardecer y yo todavía no había recibido ayuda en East Pen. Poner en el aire VYØV me ayudaría a pasar el día, pero con el agotamiento de la batería este propósito se desvanecería.

SOS DE YVØV

A las 0210 UTC del 1º de abril, luego de estar 36 horas solo, sin combustible, energía agua o fuego, consideré que necesitaba ayuda. Con la poca potencia que me quedaba comencé a enviar el código de emergencia QRRR en 10,175 MHz y poco más tarde dudando que pudiera funcionar, envié mi primer mensaje de SOS. W3HQ me respondió de inmediato y le pedí que llamase por teléfono a mi esposa Lucía, para pedirle que

Ejemplar de libre circulacion

llamara a VE7DP para informarlo de la situación y hacerle saber que ¡yo necesitaba búsqueda y rescate ya mismo! Por las dudas decidí enviar el mismo mensaje a dos radioaficionados más que respondieron a mis llamados, N9NS y VE7WEB. VE7DP y VE7XF vinieron a la banda de 30 metros a fin de monitorear la situación. Bajo de batería yo podía transmitir unos pocos instantes cada 15-20 minutos, con W5GAI y más tarde VE7MR proporcionándome enlace en 30 metros CW y 40 metros SSB. El mensaje desde Fort Severn era que Andrew había partido y que llegaría a la mañana temprano; yo no tenía razones para confiar en este mensaje además porque los anteriores no se cumplieron, pero me imaginé que el deshielo podría entorpecer una misión terrestre, ya que el trineo está hecho para el hielo y se hunde en la nieve. Está construido de madera que absorbe el agua, haciéndose más pesado, incrementando la fricción en el hielo fundido. La noche pasada los mástiles se habían cubierto de hielo sacudiendo la carpa mientras en viento soplaba en pequeñas grietas, produciendo un ruido semejante al gruñido de un oso. ¡La adrenalina no me dejó pegar un ojo esa noche!

A las 1145 UTC esperando por alguna novedad traté de contactar las estaciones que operan entre 14,260 y 14,279 MHz con redes locales que operan por debajo de 14,200, así como las estaciones canadienses lo hacer por debajo de 14,150. Todo esto fue en vano, y me despidieron en cuando mencioné que tenía una emergencia, enviándome a otra frecuencia o, deliberadamente, ignorándole. Con sólo 5W, me tomó más de media hora obtener una respuesta a mis llamados de desastre. Finalmente, K1BR trajo a VE3XF y VE7DP quienes monitoreaban la frecuencia de 14,260 MHz, mientras mis transmisiones estaban limitadas a un “si” o un “no” en respuesta a las preguntas inteligentemente planteadas, cada 15 a 60 minutos. Mientras tanto, muchos aficionados (y no aficionados) llamaron repetidamente a la Policía de Ontario para que ellos impongan de la situación a sus agentes en Fort Severn. A principios de la tarde ellos tenían listo un avión para el cado que el equipo terrestre no llegara. Mas tarde informaron que sería enviado sin inconvenientes.

LLEGA EL EQUIPO TERRESTRE

Una pareja de pájaros de nieve me entretenían con su canto cuando, alrededor de las 0500 PM oí el zumbido de un pequeño motor y luego alcancé a ver dos pequeños puntos, era el equipo terrestre. Les llevó una hora y media de detenciones y resbalones llegar. ¡Ellos están aquí! Entonces trasmití: ¡Relevado!

Sin pérdida de tiempo comencé a empacar los equipos de radio, mientras los muchachos trabajan con la carpa y el campamento. Tiempo después, oímos un avión, que realizó algunos círculos y aterrizó en el extremo oeste de la isla. Uno de los tres tripulantes, el primero en llegar a nosotros fue… Tommy, seguido por Timothy y Gordie, el piloto.

Una vez cargado todo en el avión, a las 0755 PM partimos, cuando el Sol ya estaba ocultándose rápidamente en el horizonte. Cuando cruzamos el río Mintiagan pude ver el contorno de la isla East Pen con las aguas abiertas de la Bahía de Hudson pocos kilómetros detrás. El Sol reflejaba su luz anaranjada en la delgada capa de agua que cubre una vasta región. Pequeños y largos ríos serpenteaban entre pantanos y bosques. Viendo el panorama desde el cielo, eran evidentes las dificultados que los dos viajes a East Pen y el angustioso esfuerzo del equipo terrestre se hacían evidentes. Los colores comenzaban a esfumarse con el anochecer cuando, media hora más tarde, aterrizamos en Fort Severn.

Ejemplar de libre circulacion

RESULTADOS

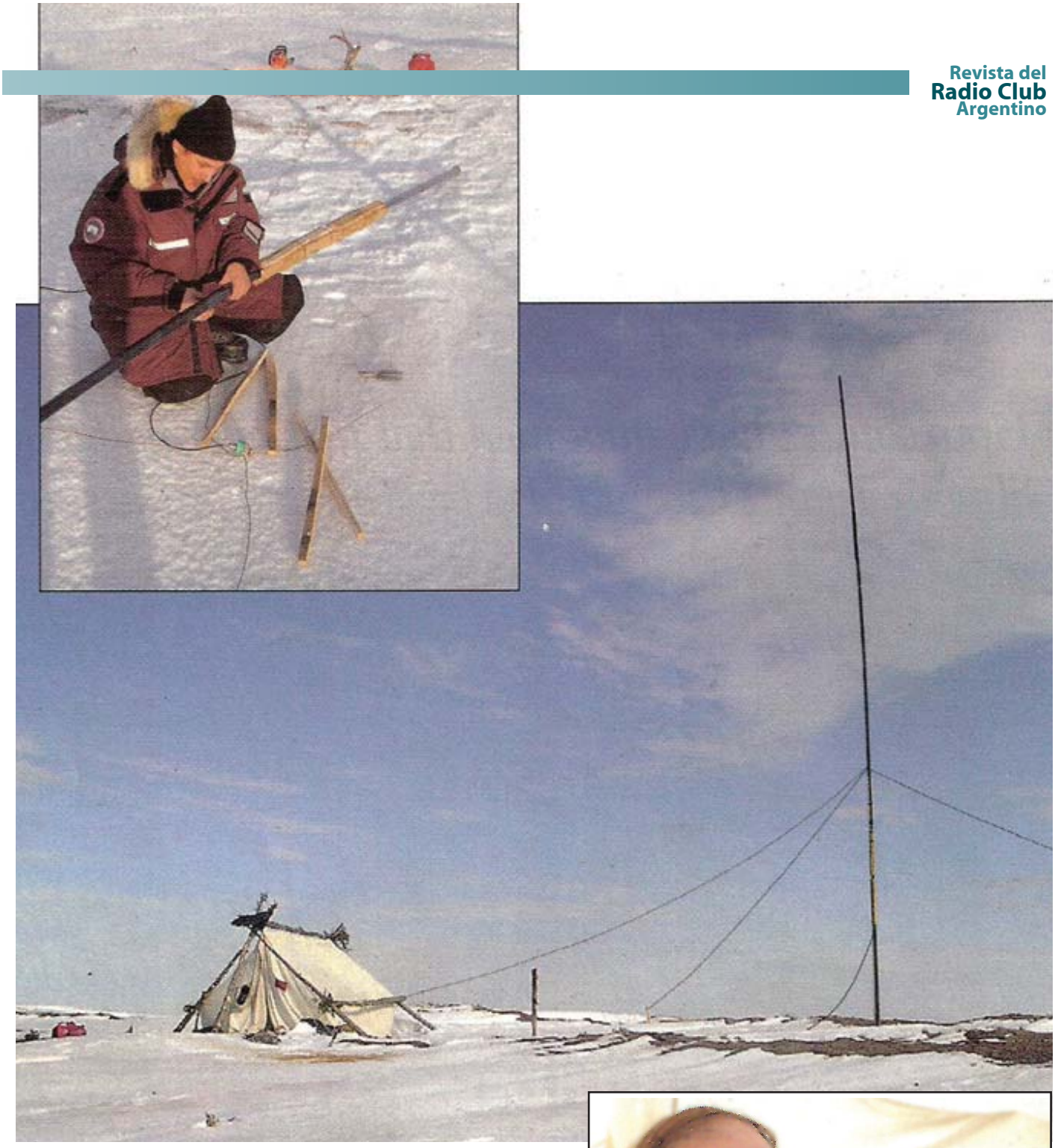
El log registra cerca de 2700 contactos con más de 2100 estaciones de 63 entidades del DXCC de todos los continentes.

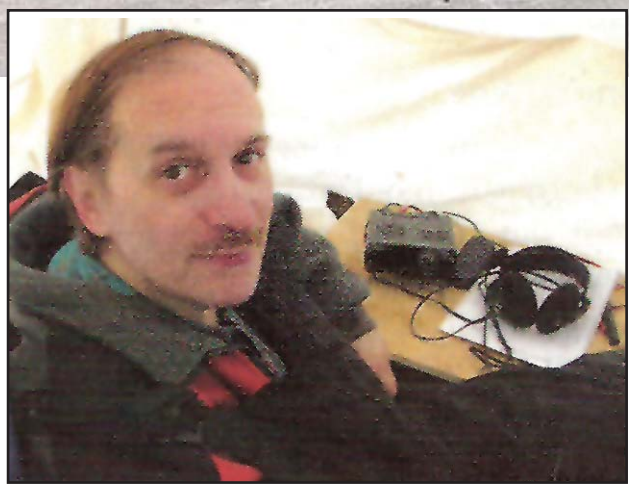
Continente	QSO	%	Estaciones	%	Duplicados
África	5	<1	4	<1	0
Asia	180	7	140	7	8
Europa	1032	39	846	40	44
America del Norte	1415	53	1116	52	39
Oceanía	7	<1	6	<1	0
América del Sud	33	1	17	<1	3
Total	2672		2129		94

Dos tercios de lo contactos fueron realizados en CW, 1748 el 65% comparados con los 924, 35% en SSB (la mayoría en 20 metros). Un total de 1658 contactos, el 62%, fueron realizados en 20 metros, mientras que 733, el 27%, lo fueron en 30 metros y 281, el 11% en 40 metros. Top ten DXCC según el número de contactos:

Nº	DXCC	QSO	Estaciones	Duplicados
1	K	1249	985	39
2	I	185	151	8
3	JA	160	124	7
4	VE	155	121	1
5	DL	142	127	4
6	F	79	57	2
7	EA	65	53	3
8	G	60	44	3
9	ON	54	38	1
10	UA	53	45	1

Ejemplar de libre circulacion





AGRADECIMIENTOS

Mi agradecimiento a mi esposa Lucía por su amor y su seguimiento para lograr mi rescate de East Pen y a m hijo Tiberius a cargo de las finanzas de la expedición, al entusiasmo de Tommy y sus habilidades, que fueron críticas para el proyecto. Igualmente, mi reconocimiento y agradecimiento a todos aquellos que de una u otra forma, apoyaron fuertemente la realización de esta DXPedition.

Ejemplar de libre circulacion

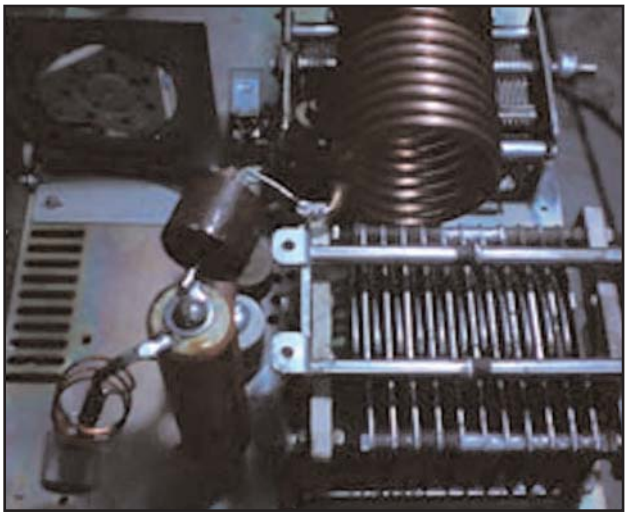
AMPLIFICADOR LINEAL CON VÁLVULA 813

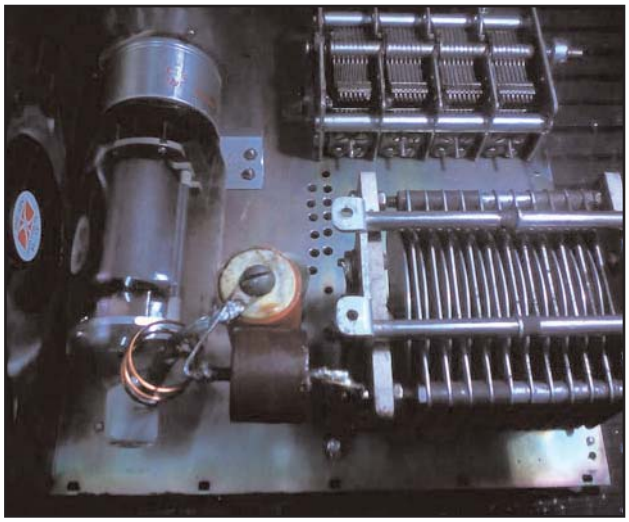
Por Marcelo Osso LU1ASP

Después de dedicarme mucho tiempo al armado de equipos QRP tenia una materia pendiente construir un amplificador lineal multibanda , pensé en unas 6KD6 que tenia guardadas, un par de 807 y por esas cosas del destino conseguí un viejo amplificador lineal con 2 x 813 armado por un viejo y querido radioaficionado , el mismo no tenia la fuente de alimentación y además el armado del mismo era un poco PELIGROSO en lo que se refería a las conexiones, asi que armándome de paciencia lo desarme integro y decidí buscar en la WEB algún circuito con estas válvulas, pero solamente con una 813 (el qrp es mas fuerte HIHIHI).

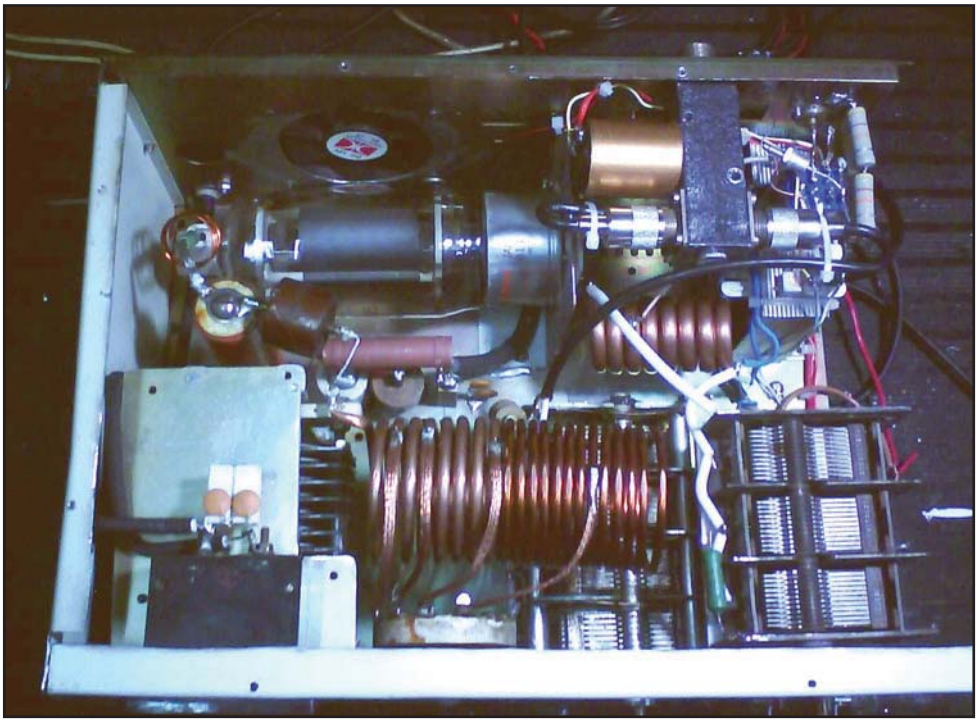
El circuito descripto a continuación es el desarrollado por ZL1AXB que emplea en vez de un choque con ferrite para la entrada de RF un circuito sintonizado que alimenta el filamento de la 813 el mismo se construye con caño de cobre de 4,5 mm de diámetro y previo a bobinarlo se pasa por el centro del mismo un trozo de cable, en mi caso utilice el vivo de un coaxil RG58, lo pasamos y dejamos que sobresalga unos cuantos centímetros por los extremos del caño, la bobina consta de 7 ½ vueltas sobre forma de 2,5 cm separadas entre espiras 1 o 2 mm, lo mas juntas que puedan sin tocarse.

El circuito descripto originalmente funciona de





Ejemplar de libre circulacion

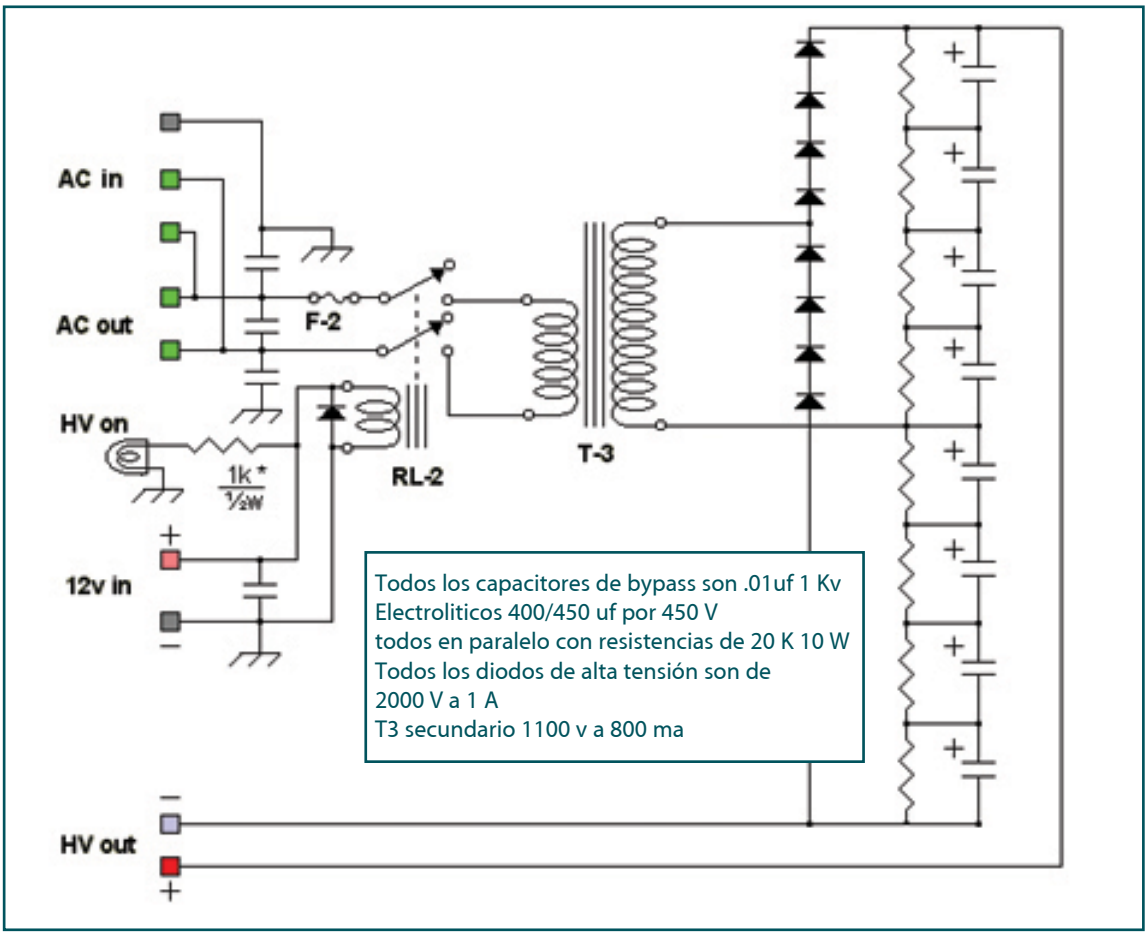


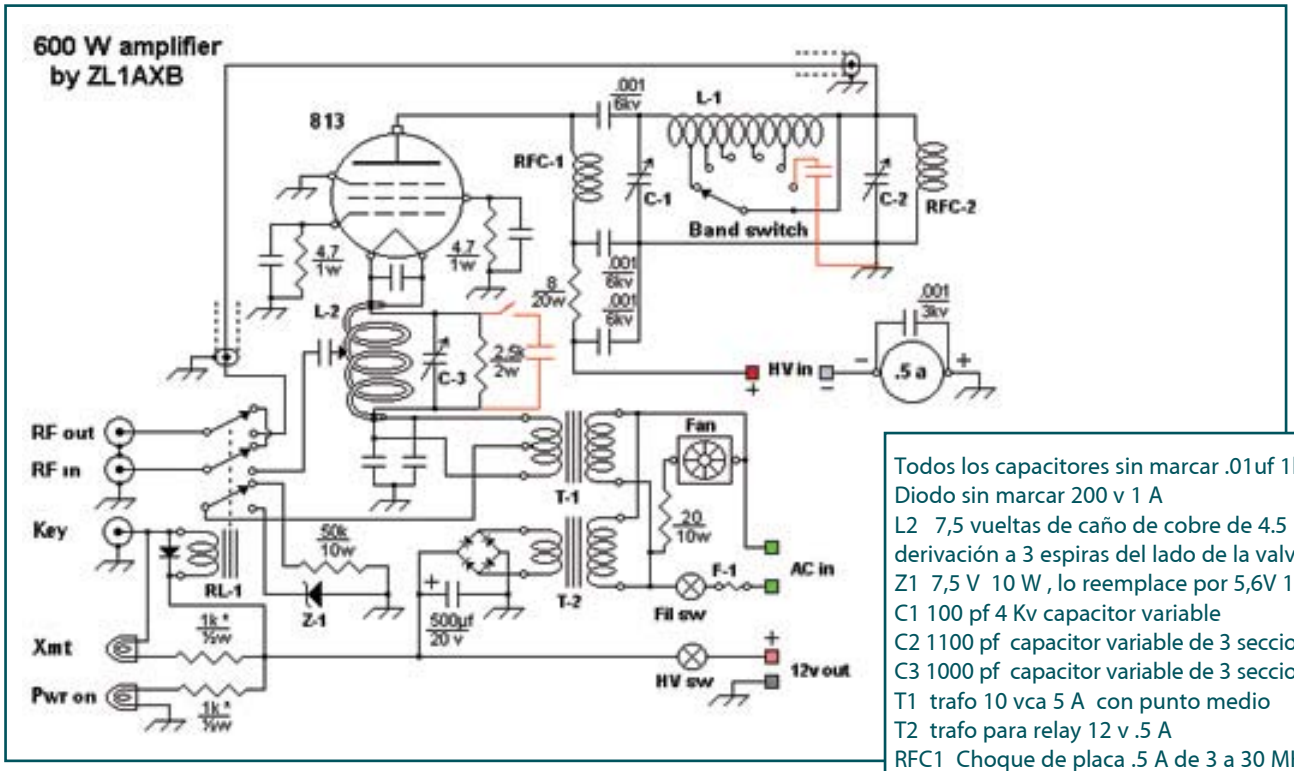
40 a 10 m , en mi caso realice unas modificaciones para llevarlo de 80 a 10 m, estas modificaciones son muy simples y las detallamos a continuación.
1 El circuito sintonizado de entrada de RF lleva en paralelo un capacitor variable de 1000/1200 pf , este es adecuado para sintonizar de 7 mhz a 28 mhz , pero no alcanza para 3,5 mhz, para solucionar este tema coloque en paralelo con el variable una llave simple con un capacitor en serie que en 3,5 mhz lo pongo en paralelo con el tándem, en mi caso son 2000 pf mas, esto varia de acuerdo al armado asi que a probar el valor que nos sintoniza en 80 metros.
2 El tanque de PI de salida esta construido igual que el original pero agregue 15 vueltas mas y un capacitor en paralelo con el de carga de antena (hice esto porque no me entraban mas vueltas en el tanque PI por cuestiones de espacio) todo esto para que sintonice en 80 metros.
El pi de salida son 2 bobinas, la primera 8 vueltas de caño de cobre de 4.5 mm sobre forma de 5 cm de diámetro y la segunda utilice alambre de cobre de 2 mm m 25 vueltas sobre forma de
5cm de diámetro, en mi caso las derivaciones para las distintas bandas son 2 vueltas para 10 m, 5 vueltas para 15 m, 8 vueltas para 20 m, 16 vueltas para 40 m y tota con ayuda de un capacitor para 80 m.
Un punto a tener en cuenta es el de la fuente de alimentación yo construí el circuito propuesto por el autor, una fuente dobladora de tensión, el transformador es de 1100 V a 800 ma, OJO con la ALTA TENSION , un descuido o un error puede ser FATAL.
El transformador de filamentos es de 10 V con punto medio, la corriente es de 5 A mínimo para una válvula.
Otro tema importante es el diodo Zener, en mi caso no encontré el de 7.5 V y tengo en funcionamiento uno de 5,6 V sin problemas.
Resultados finales con una válvula 813 usada

80 m	500W
40 m	550W
20 m	500W
15 m	400W
10 m	300W

En todos los casos la alimentación de placa de la válvula es de 3000 V sin carga y baja a2800 V a plena carga, el consumo a máxima salida no sobrepasarlo de los 225 ma , esto es con una excitación de 40 o 50 W de RF.

Ejemplar de libre circulacion





Todos los capacitores sin marcar .01uf 1kv
Diodo sin marcar 200 v 1 A
L2 7,5 vueltas de caño de cobre de 4.5 mm derivación a 3 espiras del lado de la valvula
Z1 7,5 V 10 W , lo reemplace por 5,6V 10 W
C1 100 pf 4 Kv capacitor variable
C2 1100 pf capacitor variable de 3 secciones
C3 1000 pf capacitor variable de 3 secciones
T1 trafo 10 vca 5 A con punto medio
T2 trafo para relay 12 v .5 A
RFC1 Choque de placa .5 A de 3 a 30 MHZ
RFC2 Choque de RF 2.5 mh

Ejemplar de libre circulacion

El tráfico en CW alrededor del naufragio del Titanic

Por Xavier Paradell, EA3ALV

El trabajo que aquí se plasma es un homenaje a John G. Philips, primer oficial de radio del Titanic, cuya profesionalidad permitió que se salvaran más de 700 personas en una de las más conocidas (aunque no la peor) de las tragedias del mar. Philips murió de hipotermia junto a un bote de lona, antes que llegaran los auxilios, y su cuerpo nunca fue encontrado.

El Oficial Philips no era empleado de la empresa naviera White Star, sino de la Marconi Wireless, que era la propietaria de los equipos de radio en muchos de los barcos de la época. Aun no siendo empleado de la White Star, estaba subordinado a las órdenes del Capitán del Titanic.

Los textos que siguen son una traducción resumida de las páginas confeccionadas por el Titanic Wireless Commemorative Group, según el trabajo de investigación de Glenn Dunstan - VK1XX, quien recopiló y ordenó las notas que la Compañía Marconi entrego a la UK Board of Trade durante la investigación de las causas del siniestro, en base a los libros de guardia de los demás buques de la compañía y a las declaraciones de los oficiales supervivientes, entre los cuales estaba el segundo operador de radio, Harold Bride.

Las horas se han convertido a UTC (GMT de entonces) considerando que, dada su longitud (poco más de 50º Oeste en el momento de la colisión), la hora local del Titanic era de 4horas, 30 minutos menos que la de Greenwich.

Ejemplar de libre circulacion

15 de abril de 1912

04:20 UTC

Del MV Mesaba, de la Atlantic Transporte Line al MS Titanic de la White Star Line:

"Informe de hielos. En lat. 42 N a 41.25 N y long 49 W a 50.30 W hemos visto muchos grandes bloques de hielo y gran número de grandes icebergs así como campos de hielo. Tiempo bueno y claro".

Este telegrama proporciona detalles precisos sobre las grandes masas de hielo existentes sobre la derrota del Titanic. Sin embargo, los oficiales de puente supervivientes afirmaron no haber tenido conocimiento del mismo. La causa más probable es que el oficial de radio del Mesaba no incluyó en el encabezamiento la clave MSG (mensaje al capitán), que habría hecho que el telegrama fuese puesto inmediatamente en conocimiento del capitá del Titanic.
Philips, el radio del Titanic, agobiado de trabajo por el aluvión de telegramas de entrada y salida que tenía, como consecuencia de haber entrado en el área de cobertura de la estación de Cape Race, podría haber pospuesto la entrega del radiograma suponiendo que no era urgente. Además e increíblemente, un mensaje de parecida naturaleza enviado por el capitán Stanley Lord, del Californian, al capitán del Titanic, fue transmitido también sin el preceptivo encabezamiento MSG por un inexperto oficial de radio, de apellido Evans, el mismo a quien se acusó de cerrar la radio al recibir la reprimenda de Philips:

"Keep out. I'm working MCE" (Manténgase en silencio. Estoy trabajando Cape Race). Las malas lenguas afirmaron que el mensaje de Philips fue en realidad
"Shut up. I'm working MCE", que significaría; **"¡Cállese! Estoy trabajando Cape Race"**, lo cual provocaría el enojo de Evans:

04:45 UTC

Primera llamada de auxilio del Titanic, recibida por Frankfurt y La Provence:
"CQD CQD CQD CQD CQD CQD de MGY MGY MGY MGY MGY position 41.44 N 50.24W"

El Mount Temple escucha las señales del Titanic y registra en su libro de guardia que le contesta, pero el Titanic no oye sus señales. En el libro de guardia está anotado: **"Aviso a mi capitán su posición 41.46N, 50.24W"** o sea con un error de 2 minutos en latitud (dos millas o 3,7 kilómetros). Este error es más inexplicable si se tiene en cuenta que, como se puede leer más adelante, esa era la VERDADERA latitud del Titanic en el momento de la colisión.

04:48 UTC

El buque Ypiranga escucha las llamadas del Titanic y el radiotelegrafista escribe en su libro: **"El Titanic está dando CQD aquí. Posición 41.44 N 50.24 W. Necesita asistencia"** (transmitido 10 veces).

04:54 UTC

El Carpathia (MPA) llama al Titanic y le dice:
"MGY de MPA ¿Sabe que Cape Cod está enviando un lote de mensajes para usted?".

A lo que el Titanic responde:
"MPA de MGY = vengan enseguida. Hemos chocado con un iceberg. Ésta es una CQD, viejo. CQD. Posición corregida 41.46 N 50.24 W".

En este momento, el cuarto oficial de puente, Boxhall, había entrado en la cabina de radio del Titanic y entregaba a Philips una nota con la posición exacta del buque. El mensaje fue escuchado también por el operado de Cape Race y le llama, pero no obtiene respuesta, probablemente por no escucharlo debido al ruido del vapor escapando por las válvulas de seguridad,

Ejemplar de libre circulacion

como se explica más adelante. A continuación sigue un mensaje del Carpathia:

"¿Debo decírselo a mi capitán? ¿Necesitan ustedes auxilio?"

"MPA de MGY = Si. Vengan aprisa".

04:55 UTC

El Ypiranga registra en su libro:

"El Titanic dice: CQD CQD CQD de MGY MGY MGY. Mi posición corregida 41.46 N 50.14 W. Necesitamos auxilio de inmediato Hemos chocado con un iceberg. Nos hundimos. No puedo oír nada por el ruido del vapor" ***(Transmitido entre 15 y 20 veces).***
El ruido al que se refiere Philips era debido a que los maquinistas del Titanic estaban soltando vapor de las calderas para reducir el riesgo de explosión.

04:56 UTC

El Prinz Friederich Wilhelm (DKF) llama al Titanic y le da su posición: **"MGY de DKF. Nuestra posición a medianoche era 39.47 N 50.10 W".** Esto supondría una distancia de una 120 millas a la hora señalada, uno veinte minutos antes. Hay ciertas dificultades para calcular las posiciones reales de los distintos buques debido a que las horas vienen dadas, en muchos casos, en "tiempo local". Suponiendo una velocidad máxima de una 22 millas por hora, se precisarían casi seis horas para cubrir esa distancia. Sin embargo, un minuto antes, Philips había informado que no podía escuchar nada debido al ruido del vapor, así que no se sabe si el mensaje fue recibido a bordo del Titanic.

"DKF de MGY. ¿Vienen hacia nosotros? Hemos colisionado con un iceberg. Nos hundimos. Por favor, dígale al capitán que vengan".

El Prinz Friederich Wilhelm responde:
"OK, se lo diré".

04:57 UTC

Titanic: **"Preciso ayuda inmediata. Choque con un iceberg en 41.46 N y 50.14W"**

05:00 UTC

El Caronia transmite un mensaje, primero al Baltic y luego a todos los buques:
"CQ CQ de MSF MSF CQD CQD Titanic chocó con un iceberg. Precisa ayuda inmediata".

Alrededor de esa misma hora, el Mount Temple (MLQ) escucha al Titanic llamando CQD y anota en su cuaderno de bitácora: "Nuestro capitán invierte el rumbo. Estamos a unas 120 millas alejados".

05:04 UTC

En el libro de guardia del oficial de radio del Mount Temple se lee: **"El DFT (Frankfurt) da al MGY (Titanic) su posición 39.47 N 52.10 W"** (Eso significan 170 millas hacia el SSO de la posición del Titanic, casi 8 horas de navegación a toda máquina).

El MGY dice: **"¿Vienen ustedes en nuestro auxilio?".**

El DFT responde: **"MGY ¿Cuál es su problema?**

Increíble pero cierto. El operador del Frankfurt no se había enterado de nada de lo que sucedía.

Titanic: **"Hemos chocado con un iceberg y nos hundimos. Por favor, dígale a su capitán que vengan".**

Frankfurt: **"OK se los diré a los del puente".**

Titanic: **"OK. Sí por favor".**

Ejemplar de libre circulacion

05:15 UTC

El Titanic llama al Olympic (MKC), que está unas 500 millas de distancia en viaje hacia Inglaterra:

"MKC MKC MKC de MGY MGY MGY SOS SOS SOS".

Es la primera vez que Philips utiliza la nueva señal internacional de socorro.

05:20 UTC

Pero, por si acaso, cinco minutos después vuelve a usar la señal de auxilio de la compañía Marconi, que registra el oficial de radio del Celtic: "**MKC MKC de MGY MGY CQD CQD necesitamos ayuda inmediata. Posición 41-46 N 50.14 W**".

05:23 UTC

El Caronia (MSF) llama al Baltic (MBC) y le informa de lo que está sucediendo: **"MBC de MSF = SOS = MGY CQD en 41.46 N 50.14 W = necesita auxilio inmediato".**

05:30 UTC

Han transcurrido 45 minutos desde la primera llamada de auxilio del Titanic y seis buques, por lo menos, además de la estación costera de Cape Race, conocen los problemas del gran transatlántico. Al parecer, sólo uno de ellos -el Mount Temple- ha puesto proa hacia el lugar señalado, pero NO ha informado de ello al Titanic, cuyo operador insiste en reclamar ayuda al Olympic. Uno de los buques, el Cincinati, con una estación Telefunken, de señal distintiva DDC, escucha el tráfico entre ambos y anota en su libro: **"Posición del MGY 41.46 N 50.14 W. No se precisa ayuda del DDC, pues el MKC (Olympic) ha contestado enseguida su llamada". (¿?)**. Ni que decir que recorrer 500 millas demoraría no menos de 20 horas, incluso para un buque de buen andar como el Olympic.

05:32 UTC

En su búsqueda desesperada de pronto auxilio, Philips llama al Asian (MKL), un remolcador de altura que llevaba un petrolero hacia Halifax: **"MKL MKL de MGY CQD. Necesitamos auxilio inmediato. 41.46 N 50.14 W".**

El Asian responde inmediatamente y confirma recibida la posición del Titanic; su operador llega el radiograma inmediatamente al puente y su capitán le pide reconfirme la posición del siniestro, probablemente para evaluar si tiene alguna posibilidad real de auxiliarles con su limitada capacidad de maniobra.

05:33 UTC

El Virginian llama al Titanic, pero no obtiene respuesta. El operador de Cape Race le dice que informe a su capitán que el Titanic ha chocado con un iceberg y que precisa ayuda inmediata.

05:40 UTC

Philips llama de nuevo al Olympic y le informa de la situación: **"MKC de MGY. Chocamos con un iceberg. Nos hundimos de proa 41.46 N 50.14 W. Vengan cuanto antes". "Dice el capitán que tengan listos sus botes. ¿Cuál es su posición?".**

Ejemplar de libre circulacion

05:45 UTC

El Baltic (MBC) llama al Caronia, que tiene una estación más potente, y le dice:
"MSF de MBC. Por favor, dígale al Titanic que vamos en su ayuda".

05:50 UTC

El operador de Cape Race ha escuchado el mensaje, se adelanta al Caronia y llama al Titanic: **"MGY de MCE. Está viniendo en su auxilio. Su posición es a 170 millas al N del Titanic".**

¡Al fin! Éste es el primer mensaje de aliento a la gente del desgraciado buque, tras más de una hora de tráfico de socorro y cuando el castillo de proa ya está desapareciendo bajo las aguas.

05:55 UTC

El Caronia confirma al Titanic el mensaje de Cape Race: **"El Baltic está viniendo en su auxilio".**

El Olympic da su posición a las 0424 UTC, en 40.52 N y 61.18W y envía un extraño mensaje al Titanic: **"¿Están proa al sur, para encontrarse con nosotros?"**

No parece que el capitán Haddock, del Olympic, conociera muy bien la situación del Titanic, que estaba en esos momentos con el castillo de proa bajo el agua y el agua entrando en la sala de calderas, aunque lo más probable es que no diera crédito a lo que decían le estaba sucediendo a un buque que se creía insumergible.
Philips responde: **"Estamos poniendo a las mujeres en los botes".**

06:00 UTC

Y cinco minutos más tarde completa el mensaje: **"MKG. Estamos sacando a los pasajeros en botes pequeños. Las mujeres y los niños no aguantará mucho en los botes".**

06:05 UTC

"MGY de MKC. ¿Cómo está el tiempo ahí?".
"MKC de MGY. Claro y en calma".

Muy poco después, el Baltic escucha al Titanic decir: **"Se está inundando la sala de máquinas".**

El capitán Smith había acudido a la sala de radio para advertir de esa circunstancia a los operadores Philips y Bride. A la misma hora, el Mount Temple escucha l DFT (Frankfurt) preguntar: **"¿Hay todavía algunos botes alrededor suyo?".**

No hubo respuesta.

06:07 UTC

El Baltic informa al Titanic: **"Estamos corriendo hacia ustedes". "Estamos calentando las calderas posibles tanto como podemos".**

06:10 UTC

Cape Race transmite al Virginia: **"Dígale a su capitán esto: El Olympic va a toda velocidad hacia el Titanic, pero su posición es 40.32 N y 61.18 W. Ustedes están mucho más cerca del Titanic, En el Titanic están sacando a las mujeres en los botes y dicen que el tiempo es calmado y claro. El Olympic es el único buque del que hayamos oído que se dirige a ayudar al Titanic. Los demás deben estar a gran distancia del Titanic".**

Eso, evidentemente, no era cierto y si fue escuchado en el moribundo transatlántico no debió ciertamente contribuir a levantar los ánimos.

06:15 UTC

Las últimas señales que el Carpathia escuchó del Titanic decían: **"Vengan lo antes que puedan, amigos. La inundación en la sala de máquinas está llegando a las calderas".**

A la misma hora, el Mount Temple escucha al Frankfurt llamar al Titanic. No hay respuesta. Al

Ejemplar de libre circulacion

respecto hay que aclarar que en aquellos tiempos el servicio radiotelegráfico estaba regido por criterios casi estrictamente comerciales y era muy raro que se intercambiasen mensajes entre estaciones pertenecientes a diferentes compañías.

06:17 UTC

El Caronia y el Virginia escuchan señales débiles del Titanic, cuya potencia se ha visto muy reducida.

06:18 UTC

El Asian escucha un débil SOS del Titanic y le llama, pero no recibe respuesta. Casi al mismo tiempo, el Frankfurt llama al Titanic y dice: **"¿Qué es lo que pasa?" (¿?¡!).**
A lo cual Philips le envía la famosa respuesta: **"Es usted tonto. Aguarde y cállese".**

06:25 UTC

Cape Race al Virginian: **"No escuchamos al Titanic desde hace media hora. Puede haberse quedado sin energía".**

06:30 UTC

El Virginian escucha un par de "V" débiles, con un sonido parecido al del Titanic. En ese momento Philips estaba intentando ajustar el transmisor principal para adaptarlo a la baja potencia disponible en la sala de radio. En el mismo momento, el capitán Smith acudió a la cabina de radio para liberar a los operadores de sus obligaciones y ordenarles que abandonara el buque y se pusieran a salvo. Ya se escuchaba el ruido del agua al inundar el puente de mando.

06:47 UTC

El operador del Virginian escucha un débil CQ del Titanic, pero es incapaz de descifrar nada más. La señal es bastante ronca y chirriante. Súbitamente, desaparece por completo, como si se hubiese cortado la alimentación. El radio del Virginian toma el manipulador y sugiere a Philips que use el equipo de socorro, pero no hay respuesta.

06:50 UTC

Del Virginian al Olympic: **"¿Han oído algo del Titanic?"** A lo que aquel responde: **"No. Mantenemos una estricta vigilancia, pero no hemos oído nada más del Titanic. No hay respuesta de él".**

Ésta es la hora oficial en que se da por perdido al gran buque, según comunica el capitán del Carpathia al del Olympic.

07:05 UTC

El Mount Temple escucha al MPA (Carpathia) decir al Titanic: "Si están ahí, estamos lanzando cohetes".

A esta hora, verosímilmente, el casco del Titanic, hundido de proa casi 45º, se parte por la mitad con un espantoso crujido e inmediatamente se sumerge la mitad delantera, seguida poco después por la sección de popa.

07:28 UTC

El Birma (SBA) cree haber escuchado al Titanic y le transmite: "Estamos viniendo a toda velocidad hacia ustedes. Llegaremos a las 6 AM (0930 UTC). Esperamos que estén a salvo. Ahora estamos sólo a 50 millas".

07:58 UTC

Del transatlántico francés La Provence al Celtic: **"Nadie ha oído al Titanic desde hace dos horas".**

08:54 UTC

El Birma transmite: **"Estamos a 30 millas al SO del Titanic".**

Evidentemente, no llegarían a las 0930 UTC como habían afirmado. Y, mientras, el Carpathia ya estaba recogiendo pasajeros de los botes salvavidas y los escasos supervivientes a flote que no habían sucumbido a la hipotermia.

Ejemplar de libre circulacion

12:10 UTC

El Mount Temple registra en su libro: **"El Carpathia informa que ha rescatado al pasaje de 20 botes".**

12:37 UTC

El Baltic envía al Carpathia el siguiente mensaje: **"¿Puedo serle de ayuda respecto a recogerle algunos pasajeros? Estaremos en posición hacia las 0430. Hágame saber si cambia su posición".**

12:45

El Baltic recibe instrucciones de seguir viaje hacia Liverpool y da media vuelta hacia su destino, tras haber recorrido 134 millas al oeste hacia el Titanic.

13:10 UTC

El Mount Temple escucha al Carpathia llamar CQ y decir que ya no es necesaria ninguna otra ayuda. Su capitán comunica que ha rodeado el campo de hielo sin resultados. El buque da media vuelta.

13:15 UTC

El Olympic envía un telegrama a los propietarios en Nueva York vía Sable Radio diciendo: **"No hemos comunicado con el Titanic desde medianoche".**

Da la sensación que el capitán Haddock no acaba de creer lo que ha sucedido y evita certificar la pérdida del buque.

13:25 UTC

Mensaje del Carpathia al Baltic: **"Estoy rumbo a Nueva York o Halifax a toda velocidad. Haría usted mejor poniendo proa a Liverpool. Tengo unos 800 pasajeros a bordo".**

12:30 UTC

Del capitán del Carpathia al del Virginian: **"Nos vamos de aquí con un total de unos 800 pasajeros a bordo. Por favor, vuelva a su rumbo norte".**

Ya nada sería igual tras la catástrofe del buque. La Conferencia de Radio de Londres de 1912 puso las bases de lo que sería en adelante el tráfico de radio en el mar, con la obligatoriedad de instalar estaciones de radio duplicadas en todos los buques de más de 1.500 toneladas y embarcar operadores radiotelegrafistas con rango de oficial, así como el establecimiento de períodos obligatorios de silencio y escucha en la frecuencia de 500 kHz entre los minutos 15 a 18 y 45 a 48 de cada hora del día, además de muchas otras disposiciones dirigidas a preservar la vida humana en el mar.

En el Parque de la Batería, en el sur de Manhattan, hay un monumento con una placa en la que están grabados los nombres de oficiales de radio que dieron su vida al pie de sus equipos, tratando de salvar las de los pasajeros y de sus compañeros. Entre ellos figura el de John G. Philips.

Sólo como una observación final, habría que tomar en cuenta que todo el tráfico de mensajes aquí descripto, fue en efecto transmitido en telegrafía ya que a esa fecha no existía aún la transmisión de voz humana a través de la radio, esto hace aún más difícil el trabajo de Philips, ya que trabajar el manipulador y mantener el equipo de radio funcionando en las condiciones en que estaba el buque, era en realidad una proeza.

Ejemplar de libre circulacion

Cuadro de Honor de DX del Radio Club Argentino

Por Jorge Sierra, LU1AS
lu1as@lu4aa.org

Mixto	1	LU9EDY	Angel Bugari	321/326
	2	LU7DIR	José Eduardo Campos	307/307
	3	LU7EAR	Jorge Descalzi	300/304
	4	LU5BE	Horacio Cilmi	224/224
	5	LU7HN	René Ernesto Giorda	222/222
	6	LU3DDH	Mario Basile	134/134
Fone	1	LU3MCJ	Emilio J. Gili	338/346
	2	LU1JDL	Marta M. de Hendlin	338/345
	3	LU2NI	Carlos A. Ribas	338/344
	4	LU1DK	Daniel A. Dours	337/339
	5	LU3CQ	Roberto Gonzalez Gavio	334/347
	6	LU4DR	Hugo Villar	333/336
	7	LU6DU	Julio D. Veron	331/335
	8	LU7DSY	Carlos Almirón	331/333
	9	LU1BR	Luis Alberto Gomez	329/350
	10	LU2DEK	Manuel Tomáz	327/341
	11	LU7DW	Claudio Fernandez	327/329
	12	LU3HBO	Pedro O. Buonamico	326/329
	13	LU2AH	Reinaldo J. Szama	324/336
	14	LU7DR	Mauricio Gurini	317/317
	15	LU7HN	René Ernesto Giorda	317/317
	16	LU8DWR	Osmar A. Margoni	315/317
	17	LU1YU	Hellmut Carlos Stillger	311/314
	18	LU5VV	Jorge Krienke	305/305
	19	LU1ALF	Alfonso Pol	303/307
	20	LU1DHM	Ruben Menendez	300/300
	21	LU5CAB	Juan Luis Costa	285/289
	22	LU2HAO	Saúl R. Pereyra	283/302
	23	LU1SE	Arnaldo Antonio Ansaláz	279/287
	24	LU9FAZ	Otto A. Tosticarelli	274/284
	25	LU7DS	Roberto Enrique Otero	271/273
	26	LU2AJW	Luis A. Chelle	269/271
	27	LU2DP	Daniel O. Sánchez	262/265
	28	LU3DR	Dario Sanchez Abrego	258/262
	29	LU8FC	José Manuel Lebus	257/258
	30	LU1CQ	Oscar Pesiney	256/259
	31	LU8XP	Cosme Alfonso Averna	229/231
	32	LU1DCH	Ricardo A. Sagastune	226/233
	33	LU8WBK	Roberto Pavelka	163/163
	34	LU6JAD	Hugo Eloy Lesca	135/135
	35	LW3EA	Alejandro E. Echenique	134/134
CW	1	LU9EDY	Angel Bugari	321/326
	2	LU2DCY	Bernardino N. García	316/317
	3	LU7DIR	José Eduardo Campos	302/302
	4	LU4DGX	Osvaldo C. Campastri	301/301
	5	LU7EAR	Jorge Descalzi	300/304
	6	LU3XX	Mario Carballido	294/294
	7	LU3EX	Alfredo E. Lieberwirth	266/283
	8	LU7HN	René Ernesto Giorda	265/265
	9	LU7DW	Claudio Fernández	224/225
	10	LU5BE	Horacio Cilmi	201/201
	11	LU5VV	Jorge Krienke	177/177
MGM	1	LU5VV	Jorge Krienke	286/286
	2	LU8EKC	Daniel Eduardo Cosso	270/270
50 MHz Mixto	1	LU3EX	Alfredo Lieberwirth	128/131
	2	LU2DEK	Manuel Tomaz	120/122
	3	LU2NI	Carlos A. Ribas	110/110
Satélite	1	LU8EBH	César Daglio	100/102

Ejemplar de libre circulacion

NOTAS PARA PRINCIPIANTES (¡Y EXPERTOS!) EN LA OPERACIÓN DE DX

1. Escuche, escuche, escuche. No tome la información de un cluster como identificación positiva de la estación. Escúchela para estar seguro de quién es. Escuche al operador para conocer cómo trabaja el pile-up.

2. Para darle impulso a su lista de entidades trabajadas, participe de los principales concursos de DX. Es la forma más rápida y fácil para contactar un gran número de estaciones de DX en un corto tiempo. Tómese el tiempo necesario para conocer las bases del concurso, especialmente qué se debe intercambiar.

3. No permita que nadie le diga que usted no podrá contactar una expedición con su limitada estación. Se pueden trabajar las estaciones de DX más buscadas con 100 W y un dipolo. En esto tiene mucho que ver la actitud que uno asuma: si usted cree que fracasará, seguramente eso suceda.

4. Aprenda a operar en split (transmitir en una frecuencia y escuchar en otra), porque la mayoría de las estaciones de DX operan de esta forma. Si la estación esta trabajando en esa modalidad, nunca lo escuchará si usted lo llama en la frecuencia de transmisión.

5. Cuando la estación de DX vuelve con una señal distintiva parcial, por ejemplo L4D, y la suya es L5R no vuelva a enviar su señal porque no lo está llamando a usted. Espere a que el DX contacte con la estación a la que ha escuchado y esté listo para otros llamados. Generalmente, el operador hace saber que está listo para otros llamados diciendo: QRZ UP en fonía, o simplemente UP en CW luego de su señal distintiva.

6. En CW trate de ajustar su velocidad de transmisión a la de la estación de DX, a menos que usted tenga razones para creer que lo podrá copiar a una velocidad superior.

7. A menos que usted sea la estación a la que se envía el reportaje, no debe transmitir. Primero porque puede producir interferencias y cause que la estación de DX deba pedir una repetición. Segundo, especialmente en CW, si usted está transmitiendo después que la estación ha pasado el reportaje, corre el riesgo de que alguien se corra a su frecuencia pensando que usted está enviando un reportaje a la estación de DX. Algunos intercambios en CW son tan rápidos que no hay demasiado tiempo para asegurarse que la estación que usted ha encontrado está enviando su reportaje a la estación de DX. Todos los que escuchen su transmisión podrán llamar sobre su frecuencia tan pronto como el DX pregunte por el siguiente llamado.

8. Deje de transmitir y escuche para asegurarse que el DX ha tomado su llamada. En CW haga su llamada una sola vez. Se han escuchado estaciones que en CW han pasado su señal distintiva 10 o más veces. Es habitual llamar, el DX contestar, dar su reportaje y recibir el suyo, en el mismo tiempo que otras estaciones transmiten su llamada repetidamente.

9. Las antenas simples de alambre son útiles y se comportan muy bien. No es necesario gastar una fortuna en amplificadores o direccionales. El secreto está en la altura.

10. Si usted conoce otros DXistas, intercambie ideas con ellos. Todos estarán muy felices de compartir información.

11. Suscríbase a boletines de DX. Su información es muy valiosa.

12. Cargue en su computadora un programa de Cluster. Es la mejor forma de conocer qué novedades hay en el DX. No limite la información que recibe a un área determinada. Si usted ve que una estación es reportada, verifíquelo y fíjese si la puede escuchar.

Ejemplar de libre circulacion

2º Jornada Radial
FERROVIARIA ARGENTINA

Por Oscar Perez, LU7AD

El 13 de noviembre pasado marcamos entre todos el segundo hito radial del año 2010. Al igual que en las celebraciones del Bicentenario Argentino, nos encontramos nuevamente en el aire, una gran cantidad de estaciones para hacer aquello que tantos nos gusta y nos motiva: ¡Radio!

A todos aquellos que hicieron realidad la 2º Jornada Ferroviaria Radial Argentina, desde estaciones y desde sus casas, dedicamos las siguientes páginas de este número de la Revista RCA.

LA FRANCESA

Siendo las 14:00 hs. llegamos al parque Pereyra y Domínguez de la ciudad de Villa María, lugar donde esta situada la Estación La Francesa y los galpones del ex Ferrocarril.

Allí Ariel - LW4HTA, Matías - LU3HMV y quien escribe, Gustavo - LU7HW, en media hora paramos el mástil de campaña de 9mts., tiramos los dipolos de 80 y 40 mts. y armamos la estación. Para las 14:30 hs. ya estábamos al aire en 40 metros. Luego llegaron Gabriela - LU3HHI, Cecilia - LU6HCT y José - LU2HJ quienes nos relevaron en la operación así nos refrescábamos un rato.

Quiero comentar que uno de nuestros operadores, Matías - LU3HMV, recibió su señal distintiva el día viernes 12 y el 13 ya operó en la activación de esta estación, lo cual hizo muy bien.

Pasamos una tarde muy agradable, donde nos

divertimos mucho, realizamos radio, atendimos a los ocasionales visitantes y cerramos nuestra operación a las 21:00 con un log de 135 contactos.

Queremos agradecer a todos aquellos que participaron y al Radio Club Argentino, organizador de este evento por dejarnos participar en esta jornada llena de radio.

Saludos cordiales de LU7HW.

Ejemplar de libre circulacion

Me resta agradecer la invitación a esta activación del RADIO CLUB VILLA MARIA, en especial a nuestro gran amigo LU7HW, que siempre nos motiva para hacer cosas nuevas por la radioaficion.
Gracias a todos los que nos comunicaron y acompañaron en tan linda experiencia..
73 y DX.

DANIEL LUCCA
LU1HLH
LT7H

UNQUILLO

Esta Estación pertenecía al ramal Belgrano y unía la ciudad de Córdoba con Unquillo, cuyo empalme era la estación Guiñazú. Esta línea pasaba por Villa Allende y Mendiolaza, estaciones que deseamos activar muy pronto.

Unquillo esta inactiva desde fines de los años 60 del siglo pasado. Hoy las autoridades municipales están remodelándola para hacer un museo. Aprovechamos para agradecer al Sr. Intendente Germán Jalil que tan amablemente nos dio el permiso y apoyo para hacer posible esta activación.
Como dato, la palabra Unquillo es un vocablo aborigen que significa "pequeña sanguijuela" pero además también es una planta también llamada rime, y hoy es una cuidad de unos 20000 habitantes aproximadamente que pertenece al corredor turístico de Sierras Chicas.
En cuanto a la activación en sí les puedo comentar que llegamos alrededor de las 17:30hs del Sábado 13 y a las 18:00 hs. ya podíamos salir en 40 mts después que el Gran Parisi - LU3HTS colgara el dipolo en la torre de señalizaciones de la vieja estación, con un rendimiento excelente.
A los pocos minutos Juan Pablo - LU9HVR estaba saliendo en 80 mts. y en un atardecer muy bello disfrutamos de hacer radio con unas condiciones hermosas de propagación hasta las 21:30hs aproximadamente, donde cerramos el log con 163 contactos.

VILLA MARÍA

Ejemplar de libre circulacion

CASEROS

A las 08:00 hs. del sábado partimos desde Concepción del Uruguay hacia la localidad de Caseros, distante 25 kms. El contingente estaba formado por: Augusto - LU7JMS, Alberto - LU1JAO, Leo - LU9JMG, Rolo - LU4JLR, José - LU1JMA y los aspirantes Martín y Leonardo, mientras y Cacho * LU1JAR que esperaba en Caseros.

Llegamos a las 08:30 y mientras un grupo se aboca al armado de la estación de radio, otro comienza el armado de la antena direccional para las bandas de 40, 20, 15 y 10 metros. Una vez montada la estación, consistente en un Kenwood TS-430, comienza a llamar LU1JAR, quien queda realizando la activación mientras los demás continuaban armando los dipolos para 80 y 40 metros, a fin de utilizar todo el equipamiento posible.

En ése momento, se recibe la visita de la prensa, llegando los periodistas del canal local de cable, quienes de se interesaron por la actividad, sus pormenores y de todo lo relacionado con nuestra actividad..

Cerca del mediodía, con la llegada del aspirante Lucio quien traía a Luciano - LU5JCL, se completa la primera parte del equipo. Cansados por el gran esfuerzo que significó el montaje de la antena direccional y un dipolo para 80 metros, a las 12:30 realizamos un alto en la tarea para almorzar. Finalmente, la mesa de transmisión quedó integrada por un Kenwood TS-430, dos Yaesu FT-450, un Kenwood TS-50S con un Heathkit SB-200, entregando 1.2 Kw en las bandas de 40 y 20 metros.

A las 13:00 hs. participamos del GlobalSET. Debido a la excelente ubicación (46 msnm), teníamos una recepción perfecta en todas las bandas, por lo que aprovechamos a cursar varios mensajes y ser puente para otros más.

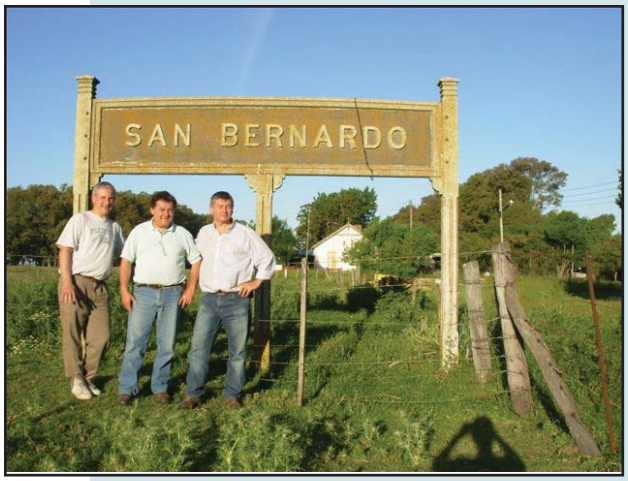
Al atardecer se recibe la visita del Intendente, manteniendo una amena charla durante largo rato, ya que se trata de una persona que entiende de nuestra actividad, quedando muy impresionado por el despliegue realizado.

Finalmente, aproximadamente las 2100 hs. se decide dar por terminada la transmisión desde la estación ferroviaria. Como resumen: 96 QSO's realizados, un día en que se trabajó en camaradería, participando de 3 eventos a la vez, compartiendo mucho trabajo, esfuerzo y ganas de mostrar que nuestra actividad aún está viva y vigente.
Esperamos, el año que viene, estar presentes en la 3ra. Edición de la Jornada Ferroviaria Argentina.

Ejemplar de libre circulacion

BLANDENGUES

SAN BERNARDO



Ejemplar de libre circulacion

CRUZ ALTA

JUAN N FERNANDEZ

Ejemplar de libre circulacion

EL PALENQUE

MARCELINO ESCALADA

Ejemplar de libre circulacion

ESCALANTE

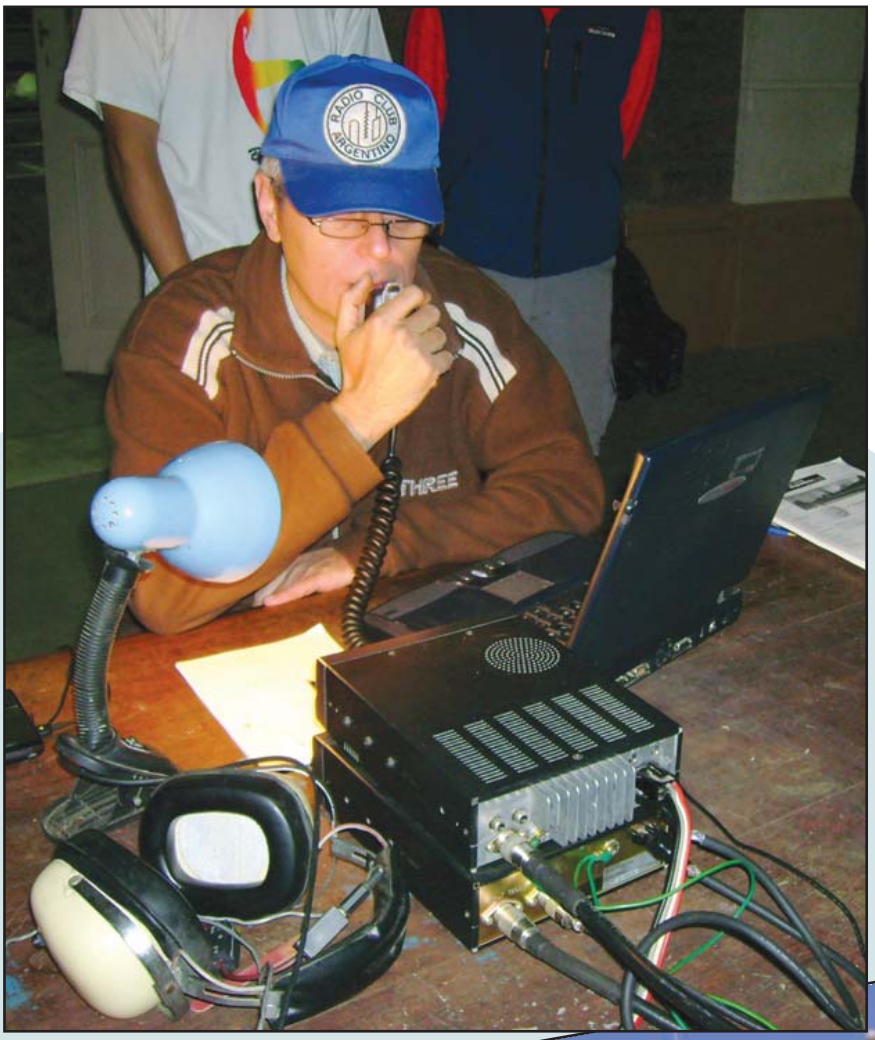
Ejemplar de libre circulacion

GORCHS

VILLA MARÍA

Ejemplar de libre circulacion

VILLARS



Ejemplar de libre circulacion

VITÍCOLA

Ejemplar de libre circulacion

MARCOS PAZ

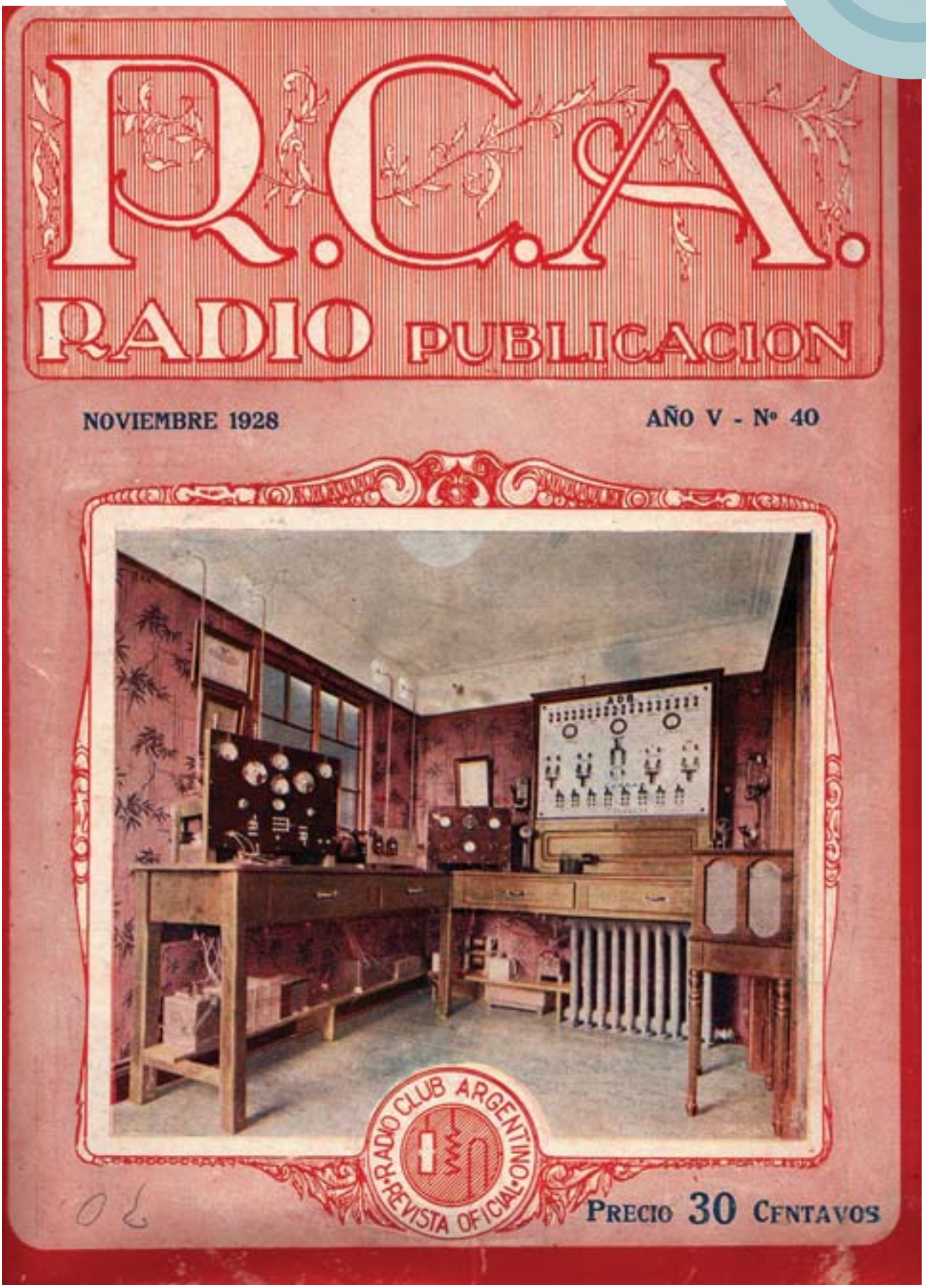
Ejemplar de libre circulacion

MÉDANOS

Ejemplar de libre circulacion

ÁNGEL ECHEVERRY

Ejemplar de libre circulacion



Ejemplar de libre circulacion

ICOM

Receptor de Banda Ancha

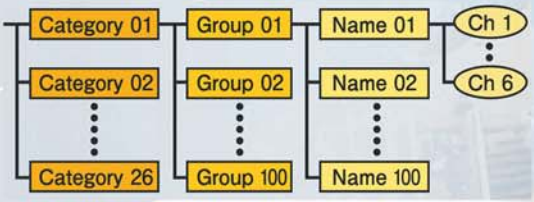
IC-RX7

Receptor de Banda Ancha
Compacto & Inteligente

- Rango de frecuencia: 150kHz-1300MHzCTCSS/DTSC decoder. Los botones del cursor de cuatro vías proporcionan una navegación rápida y fácil.
- El IC-RX7 posee canales de memoria previamente configurados para radioaficionados, banda aérea, ferrocarriles, carreras de autos.
- Botón de búsqueda de un solo toque.
- El modo canal y el paso de canal están programados para cada rango de frecuencia. Usted puede fácilmente elegir los nuevos canales activos dentro de un rango de frecuencia designado o dentro de una categoría fija oprimiendo el botón "Search" (búsqueda).

Eficiente configuración de memoria de 3 niveles

- 1600 canales de memoria pueden ser clasificados en tres formas distintas: por "Categoría" (hasta 26 categorías), por "Grupo" (hasta 100) y por "Nombre de memoria" (hasta 100). Se puede usar un nombre alfanumérico de hasta 16 caracteres para cada canal.



- Programable desde una computadora. La programación y clonación del IC-RX7 es muy sencilla.
- Diseño delgado y elegante. El IC-RX7 tiene solamente 23mm de profundidad y pesa solamente 200 gramos.
- Función de control de tono y filtro de audio, solamente en modo AM/WFM
- Construcción resistente a salpicaduras (IPX4).

MULTIRADIO S.A.

Av. Córdoba 4860 - C1414BAT - Buenos Aires - Tel: 011 4779-5555 / info@multiradio.com.ar / www.multiradio.com.ar

Ejemplar de libre circulacion