RCA

Revista del Radio Club Argentino

Sociedad Nacional Miembro de IARU · Sociedad Nacional Miembro de IARU · Sociedad Nacional Miembro de IARU · Sociedad Nacional Miembro de IARU

Nº 73 - octubre de 2013

www.lu4aa.org

91 Años

Revista Institucional del Radio Club Argentino exclusiva para Socios.

LU6W

Isla Escondida

La expedición extrema

Ejemplar de libre circulacion

PRINT PLOT

- GRÁFICA AUTOADHESIVA
- DISEÑO GRÁFICO
- IMPRESIONES LÁSER
- TARJETAS PERSONALES
- GIGANTOGRAFÍAS
- ENCUADERNACIONES
- FOTOCOPIAS

RADIO CLUB ARGENTINO

Para los radioaficionados ofrecemos:

100 Tarjetas QSL
13 cm. x 9 cm.
Frente color
$99 + iva

100 Tarjetas QSL
13 cm. x 9 cm.
Frente color +
dorso blanco y negro
$110 + iva

Ploteo de corte de señal distintiva
7cm. x 36 cm.
$7, 90 + iva

2013

printplot

ZAPIOLA 1026 4.554.4546
PRINTPLOT@FIBERTEL.COM.AR

Consultar por envíos
a toda la República Argentina

Ejemplar de libre circulación

SUMARIO

OCTUBRE 2013 NÚMERO 73

1 Sumario.

2 LU6W La expedición extrema. *Por Alejandro Cozzi, LU5WW.*

8 5º Jornada Radial Ferroviaria Argentina. *Por Oscar Perez, LU7ADC.*

10 Teodoro Bellocq. *Por Elba O. Castro, LU9AAS.*

12 Cargando la doble bazooka. *Por Kurt N. Sterba.*

14 Consideren un balun. *Por Joel R. Hallas, W1ZR.*

16 Un nuevo modo digital para bajas frecuencias. *Por Steve Ford, WB8IMY.*

17 VKØ Heard Island reprogramada para 2015.

18 Isla Amsterdam 2014. *Por Bernie McClenny, W3UR.*

19 Expedición a Bangladesh 2013.

20 ¿Qué soy ? ¿Un Radioaficionado, un "Ham" o un "Amateur Operator"? *Por Eliu Forbiar.*

22 Rescate en el mar: La telegrafía salva el día. *Por Randall Noon, KCØCCR.*

Revista del
Radio Club Argentino

ISSN 1514-9706 / RNPI 278.119

Publicación institucional
Propiedad del
RADIO CLUB ARGENTINO

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

Coronel Pagola 3618 - C1437IXB
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
República Argentina
Tel./Fax (54) 011-4911-5868

Director
Roberto U. Beviglia, LU4BR
www.lu4aa.org
lu4aa@lu4aa.org

OCTUBRE 2013 NÚMERO 73

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.

Nuestra portada: Isla Escondida, Provincia de Chubut.
Foto de Alejandro Cozzi, LU5WW.

Impreso en Agencia Periodística CID
Av. de Mayo 666- CP/1804 – CABA
Registro de Propiedad Intelectual
Nº 5027533

Ejemplar de libre circulacion

La expedición extrema

Por Alejandro Cozzi, LU5WW.

CHUBUT, *43º 43' 18" S, 65º 17' 06" O en el Mar Argentino. Tiene Apenas 200 x 100 m y es el hogar de una enorme colonia de leones marinos, cormoranes y petreles.*
Su perímetro es una barrera de afiladas rocas permanentemente azotadas por el oleaje, que advierten sobre los serios riesgos de cualquier intento de desembarco. Tampoco hay dónde. El agua circula sobre ella en muchos lugares, donde además hay grietas de tamaño y profundidad suficientes como para caer en su interior y morir ahogado. Las fotos satelitales dan cuenta de que en alta marea sólo queda fuera del agua menos de la mitad de su superficie… y a veces, ni eso.
Aunque ubicada a sólo 5 km de la costa, las condiciones de viento y marea de este pequeño páramo rocoso cubierto de guano son, en general, malas y muy difíciles de evaluar adecuadamente desde tierra. No hay puertos cercanos ni rutas directas hasta la costa. La Sudestada, en un abrir y cerrar de ojos, sabe hacerse presente sin aviso con vientos de más de 80 km/h, impidiendo cualquier intento de rescate frente a una emergencia.
En los últimos años, estuvo en los planes de al menos tres equipos que se propusieron llegar a ella y activarla. Hostil y peligrosa, la Isla Escondida es un lugar difícil de verdad.
El siguiente, es el relato de las vivencias de uno de los protagonistas de LU6W, la expedición a todo o nada al último grupo IOTA de América del Sur.

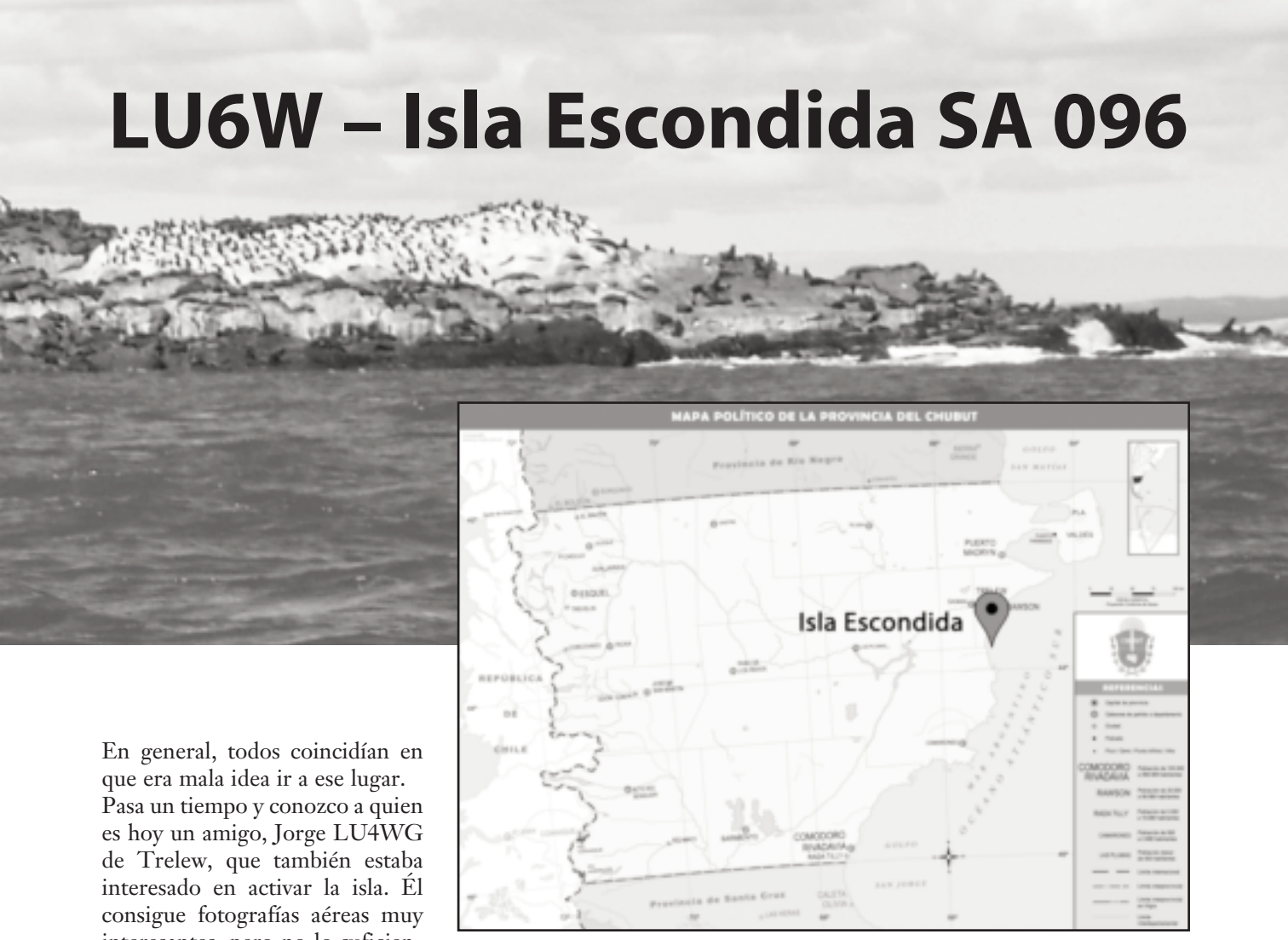
Quiero empezar esta nota con un agradecimiento a los colegas y amigos del Radio Club Puerto Madryn (RCPM) LU6WG, por la oportunidad que me dieron de ser parte de esta expedición. También creo conveniente comentarles que si bien tuvimos la suerte de desembarcar solo cuatro, hubo un inmenso grupo de personas que colaboraron con su presencia en el Campamento Base de la playa del paraje Isla Escondida y otros muchos que por diversos motivos no pudieron ir, pero que sin su ayuda hubiera sido imposible lograr el objetivo perseguido.
Todos ellos aportaron mucho esfuerzo personal, dinero, vehículos, embarcaciones, tiempo y mano de obra durante los preparativos y en la propia expedición. Creo necesario destacar a dos personas que resultaron imprescindibles en la empresa: Pablo Guerrero, ayudante del capitán del semirrígido y guía experimentado en todas las misiones de desembarco y regreso al gomón y Miguel Marín LU4WMM, trabajador incansable en las tareas de traslado de materiales en la isla y de asombroso desempeño abriendo camino entre los habitantes del lugar. Sin ellos dos, según mi humilde opinión, tengo serias dudas de que hubiéramos logrado que LU6W saliera al aire.

Un poco de historia

Isla Escondida era un desafío que nos tenía inquietos a varios colegas LU. Yo no supe de su existencia hasta mediados de 2002, cuando charlando con Claudio LU7DW, me propuso organizar una expedición para activarla por primera vez.
A partir de ahí comenzó un largo camino de averiguación de datos que nos sirvieran para llevar a cabo la operación, que duró varios años. Por mi parte, comencé a preguntar a amigos de la zona, en general pescadores deportivos que conocían el paraje y la isla. La información que conseguimos fue de la más variada: desde que *con marea alta la isla queda sumergida*, que era de *costas muy irregulares con altos paredones de piedra que hacen imposible un desembarco;* hasta que *está habitaba por horribles monstruos marinos.*

Ejemplar de libre circulacion

LU6W – Isla Escondida SA 096



En general, todos coincidían en que era mala idea ir a ese lugar.
Pasa un tiempo y conozco a quien es hoy un amigo, Jorge LU4WG de Trelew, que también estaba interesado en activar la isla. Él consigue fotografías aéreas muy interesantes, pero no lo suficientemente claras como para determinar si había playas para desembarcar y sitios para instalar estaciones de radio. Así llegamos a septiembre de 2009, cuando colegas del RCPM y Trelew me invitan a una expedición de reconocimiento en un pequeño gomón Bim, con el que recorrimos los casi 5 Km que separan la isla del continente, circunvalándola varias veces. Esa incursión nos sirvió para ver dónde estábamos parados.
Sacamos cientos de fotos y filmamos muchos minutos. No desembarcamos principalmente por cuestiones de seguridad, a pesar de que el mar estaba muy tranquilo y pudimos aproximarnos a las piedras hasta tocarlas con la mano. Era especialmente llamativo el olor nauseabundo que emanaban los excrementos de animales y aves del lugar, que hacían casi imposible respirar. La agresión a las vías respiratorias por gases de amoníaco, entre otros aromas, era importante. Ya en esa época y desde mucho antes, se escuchaban rumores de varios grupos de aficionados LU y extranjeros que mencionaban su interés en la activación. Incluso algunos hasta anunciaron expediciones en Internet, que luego por distintos motivos se fueron diluyendo.
En octubre de 2012, me entero que Cezar VE3LYC estaba en contacto con gente de Trelew y Rawson, estudiando la posibilidad de una activación, cosa que comenté a mis colegas del RCPM. Una casualidad hizo que pocos días después, por intermedio de otros LU que viven en EE.UU. y Buenos Aires, hubiera un primer contacto de Cezar con el RCPM y un rápido acuerdo para realizar la expedición. Ahí comenzó el proyecto *"LU6W Isla Escondida SA-096 2013"*.

La expedición

Cuando comenzó la planificación, los amigos del RCPM me encomiendan conseguir un segundo operador LU capacitado como para operar en un evento de estas características. El primer colega que invité fue Claudio LU7DW, quien por problemas personales no puede participar y me propone invitar a Lucas LU1FAM. Luego de una breve charla por Skype, Lucas acepta muy entusiasmado. Ahí tuve la oportunidad de conocer a una excelente persona y mejor operador. Lamentablemente, luego tendríamos que improvisar y alterar los planes originales, que incluían la participación de varios operadores en la isla con un sistema de relevos, por lo que Lucas no pudo desembarcar, aunque deseo comentar que fue muy importante en los preparativos, ya que trabajó muy integrado al grupo desde el día en que llegó a Puerto Madryn. Su buen ánimo y sentido del humor fue muy importante en las situaciones que tuvimos que sortear, además de ser un muy buen interprete con los colegas extranjeros por su fluido inglés. Yo estaba trabajando en Bahía Blanca y

Ejemplar de libre circulacion

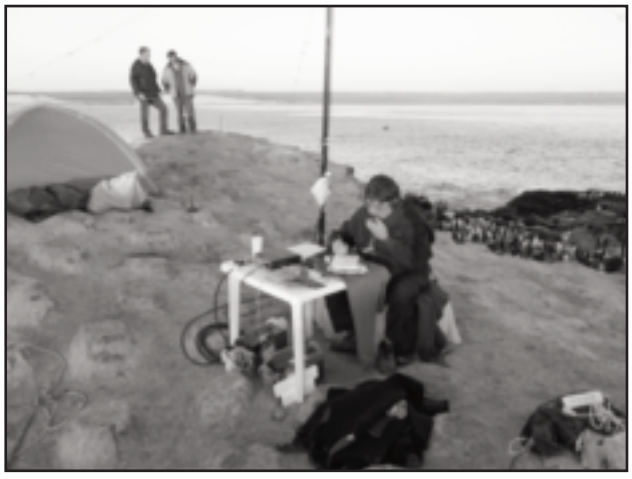
era poca mi participación en los preparativos, pero con Lucas tuvimos un intenso intercambio de e-mails con Cezar VE3LYC y Johan PA3EXX, que nos permitió ir conociéndonos y planificar la operación radial desde la isla, como también intercambiar ideas.

Así llegamos al 31 de diciembre de 2012, fecha en la que nos encontramos Cezar, Johan y Lucas con todos los muchachos de LU6WG en el mismo Radio Club. Había muchas cosas por hacer, muchos preparativos y trabajamos codo a codo en un excelente clima de buen ánimo y mucho entusiasmo. Y se venía el Año Nuevo... El 1 y 2 de enero de 2013 trabajamos duro, seguíamos con la logística a full, haciendo compras y verificando todo lo que llevaríamos. Finalmente, el 3 de enero de 2013, a las 05:00 LUT partió la caravana de vehículos desde el RCPM hacia la zona de Isla Escondida. Lo que sobraba en todo el grupo era optimismo y confianza. Creo que ese fue el motor principal para que, más allá de los problemas, accidentes y contratiempos, la expedición fuera exitosa.

El campamento en la playa

Ni bien llegamos a la playa frente a la isla, comenzamos a organizar el campamento. Varias carpas, vehículos y una hermosa casilla de dos ejes equipada con cocina a gas, termotanque, baño, generador de electricidad y un dormitorio con dos cuchetas facilitada por Defensa Civil de la Provincia de Chubut, convirtieron ese solitario paraje patagónico en un mini pueblo por varios días.

El Radio Club Puerto Madryn es Auxiliar de Comunicaciones de DC de Chubut y este gesto es uno más de los tantos a que nos tiene habituados este organismo provincial, como parte del intercambio de actividades.



LU5WW operando LU6W (Foto VE3LYC).

La logística

Desde el inicio las condiciones climáticas adversas empezaron a retrasar la expedición. Todo ese tiempo perdido lo fuimos utilizando para tareas de embalaje de materiales, planificación del desembarco, charlas, etc. En el Campamento Base de la playa y con los planes alterados, los amigos encargados de la logística tuvieron que improvisar y es de destacar lo impecable de su función. Jamás faltó nada. Los muchachos cocinaron exquisiteces en medio de la playa desierta, usando pocos utensilios y racionando los alimentos de manera espectacular.

El semirrígido y su capitán

El capitán del gomón, nuestro amigo Chochi, es además de avezado navegante, un conocedor de la fauna de la zona. Eso nos facilitó mucho las cosas, ya que permanentemente nos orientaba y guiaba para evitar problemas y accidentes con los animales. De hecho, los dos incidentes que tuvimos, por suerte sin mayores consecuencias, fueron durante la navegación y en maniobras para sacar el gomón del agua. Pero en la isla, supuesto lugar de alto riesgo para las personas, afortunadamente todo transcurrió sin ningún problema.

Reconocimiento de la isla y elección del lugar para desembarcar

Después de organizar el campamento en la playa y cuando las condiciones climáticas y del mar lo permitieron, decidimos que sería buena idea hacer reconocimientos en la isla con marea alta y baja, para determinar cuándo y en qué lugar sería más seguro desembarcar, misión de la que se encargaron Chochi y Pablo Guerrero, conocedores del lugar.
Como ya presuponíamos antes de ir que los desembarcos serían nadando, habíamos preparado barriles estancos envueltos en redes para poder maniobrarlos y transportarlos. También habíamos decidido que todos los que fueran a pisar la isla deberían tener trajes de neoprene, dado que la temperatura del agua en Escondida es muy fría.
La cosa se iba poniendo interesante y la adrenalina subía minuto a minuto con los comentarios. En lo personal, cuando las charlas de los expertos nos alertaban sobre los riesgos de golpes contra las rocas por las olas; que las piedras eran irregulares y en algunos casos filosas; que había que nadar entre 20 y 50 m desde el gomón hasta la isla; que teníamos que llevar un cabo (soga, cuerda de nylon) en bandolera mientras nadára-

Ejemplar de libre circulacion

Cezar VE3LYC y Johan PA3EXX (Foto VE3LYC)

mos hasta subir a la isla para luego arrastrar los tambores estancos con los materiales; que los animales de la isla eran salvajes y no tenían contacto habitual con seres humanos y cositas así, fue cuando me empecé a preguntar si podría lograrlo. Siempre me dije que no me gustan las cosas fáciles. Si esa isla hubiera tenido playas de arena donde un gomón se posara suavemente encallando o tuviera un muelle para desembarcar caminando sin siquiera humedecerse los pies, sencillamente no iba. Si me gustaba lo difícil, era el momento de demostrarme que me atrevía y podía hacerlo.

El primer desembarco

Llegó el gran día. El 3 de enero, luego de muchos preparativos en la playa, se determina que a la tarde intentaríamos desembarcar y poner a LU6W en el aire desde Isla Escondida. En el primer viaje iríamos, además de la tripulación, Cezar VE3LYC y yo, llevando dos barriles estancos llenos de materiales para luego, en viajes posteriores el mismo día, ir completando el grupo de operadores y logística en la isla. Sabíamos que iba a ser un desafío grande y arriesgado, pero no teníamos ni idea del jaleo en que nos estábamos metiendo.
El viaje en el semirrígido desde la playa hasta la isla duró unos 40 minutos. La salida desde la costa fue movidita por el oleaje y me quedé admirado por la destreza de Chochi para esperar los momentos adecuados para encarar las olas y darle maquina a su gomón en los momentos precisos para montarlas cuando eran aún una onda en formación y no llegar tarde como para que las olas *rompan* sobre la embarcación. Fueron cinco minutos tensos, pero como si manejara un auto en la calle, Chochi salió de la rompiente y puso proa a la isla. Llegamos, y luego de una rápida evaluación de las condiciones, primero se zambulló Pablo llevando un cabo en bandolera. Como si fuera un lobo marino más, en pocos minutos estaba parado en una gran piedra dándole directivas a Cezar para que lo siga, cosa que este hizo sin dudarlo, yéndose nadando hacia allá y alcanzando la isla. Pequeño detalle: ¡después seguía yo! Cezar y Pablo ponen tenso el cabo y con Chochi despachamos el primer barril al agua. Todo perfecto hasta ahí. El tambor flotaba perfectamente y era arrastrado con relativa facilidad hacia su destino.
Cuando Pablo me grita desde la isla, no lo escuchaba. Por señas me dice que me tire y nade hacia la isla. Ni lo dudé y salte al agua. A medida que me aproximaba empecé a escuchar con claridad las indicaciones de Pablo: *"¡Aguantá, aún no! ¡No te arrimes...! ¡Ahora sí, dale! ¡Dale! ¡Montate a la ola y subí a la piedra...!"* Así lo hice y salió perfecto. Cuando quise darme cuenta estaba parado en la isla, tomado de cada brazo por Pablo y Cezar. De inmediato, arrastramos el segundo barril con el cabo que yo había llevado hasta subirlo a las piedras. Luego, con sumo cuidado nos internamos unos metros en la isla para salir de la zona de rompiente. Entre los tres rápidamente empezamos a vaciar los barriles en un lugar seco porque, según lo planeado, tenían que regresar vacíos a la costa para traer más materiales en el segundo viaje. En pocos minutos Pablo estaba nadando hacia el gomón y una vez arriba de él empezó a arrastrar los barriles vacíos. Los subieron con Chochi y partieron.

Comienzan los problemas

Calculamos con Cezar que el gomón tardaría como mínimo unas dos horas en regresar, ya que tenía que llegar a la playa, hacer la maniobra para sacarlo del agua, recargar los tambores estancos con materiales y alimentos, volver al agua para que el resto de los muchachos aborden y hacer el segundo viaje a la isla.
Con todo ese tiempo por delante, empezamos a explorar el lugar y tener contacto con los lobos marinos, evaluar cual sería el nivel de dificultad e ir determinando cual sería el camino apropiado para llegar a la parte alta de la isla donde la marea no llega, a nuestro entender, sitio óptimo para instalar las estaciones de radio y antenas. Rápidamente nos dimos cuenta que estos animalitos tienen distinto carácter y comportamiento. En pocos minutos supimos cuales eran los *bad boys,* que no se movían de sus lugares y había que rodear, y los que facilitaban nuestra tarea simplemente yéndose al agua ante nuestra proximidad.

Ejemplar de libre circulacion

En eso estábamos, cuando nos dimos cuenta que había pasado mucho tiempo. Casi tres horas y no se divisaba el semirrígido regresando en su segundo viaje. Ya casi al atardecer vimos al pequeño gomón Bim aproximándose. Pensamos que el otro bote habría tenido algún problema mecánico o algo así, y se completaba el desembarco de personas y materiales con este otro. Cuando estaban bien cerca de la isla, alcanzamos a ver que solo venían Pablo y Facundo, el otro marinero ayudante de Chochi, quienes nos gritaban que teníamos que abandonar todo y nadar de inmediato hasta el bote. Cezar y yo no entendíamos nada y preguntábamos que pasaba. Se baja nadando Pablo, y al llegar nos dice que teníamos que evacuar la isla inmediatamente y que había ocurrido un accidente. A poco de iniciado el segundo viaje, una gran ola rompió sobre el semirrígido ocasionando un gran susto a los tripulantes y haciendo volar con el impacto un elemento que le provocó a Chochi una herida cortante en una oreja.
Ante semejante noticia, solo pedimos unos minutos para tratar de poner los materiales desembarcados en el primer viaje lo mas alto posible. La marea estaba subiendo, y si nos íbamos, no regresaríamos por lo menos hasta el día siguiente ya que anochecía. Entre Cezar, Pablo y yo comenzamos a trasladar los bultos lo más alto que pudimos. Los *bad boys* nos hacían la vida imposible sin permitirnos avanzar lo que necesitábamos.
Así fue como dejamos todo lo mas alto posible y rápidamente nos zambullimos en el mar nadando hacia el gomón. Recuerdo que antes de saltar al agua me persigné, rogando que el mar no llegara hasta donde dejábamos, entre otras cosas, dos equipos Icom IC-7000, una antena vertical, una notebook waterproof, una carpa de lona de camión, herramientas para el armado del campamento, varios bolsos estancos con ropa y elementos personales y mi amado teléfono celular Nokia 1100, entre otros menesteres.

El segundo (y tercer) desembarco en Isla Escondida

Sobre el mediodía del 4 de enero intentamos desembarcar nuevamente. La marea no era la óptima, pero estábamos impacientes por verificar si el material abandonado el día anterior seguía allí y desembarcar de una buena vez para poner a LU6W en el aire.
Durante la navegación encontramos un bolso estanco perteneciente a Johan flotando a unos 800 m de la costa. Mal presagio. Al llegar a la isla, desde el bote no divisábamos nada. Las condiciones del mar hacían imposible desembarcar. Chochi propone dar unas vueltas para hacer tiempo y ver si mejoraban. Después de casi dos horas, optamos por regresar al Campamento Base. Al llegar a la playa, durante la maniobra de sacar el semirrígido del agua ocurre el segundo incidente: el cabo para remolcar el bote con la 4x4, accidentalmente apresa una pierna a uno de los muchachos ocasionándole magullones leves. Por precaución, fue evacuado al hospital de Puerto Madryn. Luego, nos enteramos que las lesiones no eran de gravedad, por lo que más relajados optamos por almorzar y descansar.
Sobre las 18 hs. nos reunimos todos en la playa para evaluar si intentábamos desembarcar por tercera vez. Y el "SÍ" fue unánime. Rápidamente, nos pusimos los trajes de neoprene, aprestamos la embarcación y salimos nuevamente a navegar. Llegamos a la isla y Pablo, con su habitual destreza, nos guía a Cezar y a mí, logrando desembarcar otra vez.
Nos encontramos con lo peor: se había perdido casi todo. Solo encontramos una maza de 2 Kg y algunas estacas de la carpa. Suponiendo esa situación, habíamos llevado el tercer equipo muleto: un Kenwood TS-50, otra antena vertical, dos baterías de 12 V, un generador chico, una carpa iglú, una mesa plástica, un poco de comida, agua, linternas y algo de ropa seca para cambiarnos después de nadar por enésima vez.
Esta vez sí pudieron llegar Johan PA3EXX y Miguel LU4WMM en un nuevo viaje con dos tambores estancos. Era bastante tarde, teníamos unas dos horas de luz y el gomón se volvió a la playa. Estábamos los cuatro expedicionarios con los materiales en la isla y había que subir al tope como sea. El ascenso fue duro. Ya venía mal la cosa desde hacía dos días y sabíamos que iba a ser muy difícil, pero fue mucho mas arduo que lo que el más pesimista imaginó. Los *bad boys* nos la hicieron aún peor, pero con Miguel haciendo punta y los tres restantes apoyando el avance, fuimos subiendo metro a metro con todos los elementos.

Alejandro Cozzi LU5WW y Miguel Marín LU4WMM (Foto del autor).

LU6W al fin en el aire

Llegamos a la parte alta de la isla ya oscureciendo. Cezar y Johan se sacaron los neoprenes, se vistieron con ropa seca y de inmediato se pusieron a armar la antena vertical, mientras con Miguel sacábamos lo demás de los tambores, armábamos la carpa iglú y organizábamos el campamento. Se hizo de noche y nos iluminamos con linternas de cabeza.

Ejemplar de libre circulacion

Entre todos colocamos las estacas para los radiales, erigimos la antena y en un rato estuvo armada la estación al aire libre. Desde la costa nos iban preguntando por VHF como llevábamos el armado de la estación y les dijimos que era cuestión de minutos. De pronto, con Miguel vimos incrédulos a Cezar y Johan operando a dúo: Uno transmitía y el otro escribía en el log. Fue algo maravilloso. Al fin, LU6W estaba en 20 m a full y con un pileup memorable. Recién ahí nos relajamos. Habíamos pasado más de cuatro horas mojados y con esos trajes fuera del agua el calor corporal se había tornado insoportable, por lo que nos los quitamos para vestirnos con ropa seca. ¡Qué alivio!

En eso estábamos cuando escuchamos gritos de Cezar pidiendo ayuda. Un lobito curioso se había trepado casi hasta nuestro sitio y estaba a punto de tumbar la antena al avanzar justo sobre uno de los radiales. No sé cómo, pero de un salto estuvimos inmediatamente los dos en el lugar, y mientras yo sujetaba el radial para que si lo cortaba la antena no se cayera, Miguel con gestos, gritos y haciendo sonar su silbato logró que el animal retrocediera por donde había llegado, sin ocasionar daños.

Eso bastó para que organizáramos una guardia permanente que duró toda la noche, iluminando con las linternas todo el perímetro para evitar nuevas visitas. Sólo estaba desafectado de la vigilia el que operaba y así nos mantuvimos sin dormir. La noche fue eterna, pero sólo escuchar la ininterrumpida operación nos mantenía despiertos y con el ánimo por las nubes. Tuve la fortuna de operar tres veces, en distintas bandas y por períodos prolongados y debo admitir que nunca antes había tenido pileups tan impresionantes. En recorridas que hice llegue a contar mas de 30 kHz de estaciones que llamaban simultáneamente. Algo realmente asombroso. Una experiencia única.

Al salir el sol, la vigilia sobre los animales se simplificó enormemente y eso permitió que nos turnáramos para descansar de a ratos en la carpa. Así transcurrieron las diecisiete horas en el aire de LU6W.

Aproximadamente a las 16:00 hs. del 5 de enero, desde la playa nos avisan que el pronóstico meteorológico anunciaba un cambio inminente, con probabilidades de temporal de viento y oleaje que iban a poner en riesgo nuestra permanencia en la isla, sugiriendo la evacuación. Obviamente, era el final de la operación. Comenzamos a desmontar nuestro rudimentario campamento y descender hasta el sector donde habíamos desembarcado.

Agradecimos cordialmente a los chicos de la isla el habernos permitido compartir por unas cuantas horas su lugar de residencia, y nuevamente con la llegada de Chochi y Pablo, comenzamos el regreso al campamento de la playa. La última zambullida a las frías aguas patagónicas y cargar los tambores estancos en el gomón. En el viaje de retorno disfruté observando a los lobos marinos danzando a nuestro alrededor a modo de despedida y medité mucho acerca de lo afortunado que fui al ser parte de semejante experiencia. Lamentablemente, no pudimos operar durante 3 ó 4 días como estaba originalmente planificado, pero después de todas las peripecias y contratiempos que pasamos, la breve activación tuvo un gusto a triunfo muy difícil de explicar.

Hasta pronto Isla Escondida. Ha sido un placer conocerte...

Team LU6W

En el paraje Isla Escondida: José LU2WAZ, Jorge LU4WG, Miguel LU4WMM, Alejandro LU5WW, Jorge LU5WAG, Armando LU8WAG, Daniel LU8WEA, Lucas LU1FAM, Cezar VE3LYC, Johan PA3EXX, Chochi Owen, patrón del semirrígido; Facundo, marinero; Pablo Guerrero, marinero y Pablo Gallego, documentalista.

En los preparativos previos en Puerto Madryn: Patricio LU1WBM, Miguel LU1WKP, Juan LU1WKR, José LU5WBL, Gustavo LU8WFQ y Ricardo LU9WFQ.

LU6W – ESTADÍSTICA POR CONTINENTE

CONTINENTE	DXCC	QSOS	ESTACIONES	DUPLICADOS
África	4	28	20	1
Asia	6	272	261	10
Europa	39	953	774	20
América del Norte	9	408	315	11
América del Sur	9	234	180	9
Oceanía	4	34	33	1
TOTALES	71	1929	1583	52

LU6W – ESTADÍSTICA POR ENTIDADES DEL DXCC

Nº	DXCC	QSOS	ESTACIONES	DUPLICADOS
1	K	337	256	8
2	JA	212	205	6
3	I	189	1139	5
4	DL	150	121	1
5	LU	137	98	7
6	RA	94	81	2
7	PY	70	56	2
8	F	63	46	1
9	RA0	53	49	4
10	VE	49	39	3

Ejemplar de libre circulacion

5º Jornada Radial Ferroviaria Argentina

Por Oscar Perez, LU7ADC.

¡La Jornada Radial Ferroviaria Argentina cumple 5 años!

El Radio Club Argentino, el Ferroclub Argentino y la Asociación Amigos del F.C. Gral. Belgrano invitan a todos los radioaficionados y Radio Clubes del país a participar el próximo día sábado 9 de noviembre de 2013.
Desde su creación en el año 2003 hasta hoy, el Diploma Estaciones Ferroviarias del RCA se ha consolidado en nuestro país como la opción preferida a la hora de programar actividades radiales al aire libre.
La Jornada Radial Ferroviaria nos permite disfrutar de la alegría de la radio al aire libre y revivir siquiera por un día, infinidad de lugares insospechados, con historia propia, muchos de los cuales no ha quedado casi testimonio.
¡Vamos! ¡Lo invitamos a sumarse! ¡Cada año somos más!
Colegas de las provincias que aún no han activado estaciones… ¡Anímense!
Sea desde una estación de tren o desde su radioestación, es una actividad al alcance de todos y una estupenda oportunidad para disfrutar de un día de radio al aire libre con colegas y amigos.

Bases

1. Fecha del evento: Sábado 9 de noviembre de 2013.

2. Participantes: Radioaficionados y Radio Clubes, individual o grupalmente.

3. Bandas operativas: Las asignadas al Servicio de Radioaficionados, con especial énfasis en las de 80m y 40m

4. **Objetivo**: Contactar con todas las estaciones que así lo deseen. No es un concurso. Es una buena oportunidad para probar la propia capacidad, individual o grupal, de instalar una radioestación en campaña frente a una eventualidad que así lo pudiera requerir.

5. ¿Cómo participo del evento desde una estación ferroviaria?

Simplemente eligiendo una desde la que me gustaría transmitir.

A) Si la estación elegida ya figura en el Listado Vigente de Estaciones Ferroviarias del RCA, el responsable de la operación solo tiene que informar por correo electrónico a lu4aa@lu4aa.org que participará de la Jornada y la referencia de la estación.

B) Si la estación elegida no figura en el Listado Vigente de Estaciones Ferroviarias del RCA, significa que ninguna operación ha tenido lugar desde ella, por lo cual el responsable de la operación tiene que solicitar la referencia correspondiente, enviando un mail a lu4aa@lu4aa.org con el nombre de la estación, ubicación, ferrocarril al que pertenece y condición de activa o inactiva.

Toda la información necesaria para participar del programa Estaciones Ferroviarias también se encuentra disponible en http://www.lu4aa.org/diplomas/ferroc.htm

Ejemplar de libre circulacion

6. Recomendamos visitar previamente la estación desde la cual se planea operar el día del evento.
Si la estación está activa, será necesario contar con la previa autorización de su responsable.

Igualmente, tener en cuenta que en las instalaciones de muchas estaciones ferroviarias inactivas no abandonadas funcionan actualmente asociaciones civiles, organismos municipales, museos, etc., a los cuales es importante contactar previamente, no sólo para solicitar el permiso necesario sino también para aprovechar la oportunidad y contarles de nuestra actividad y de la importancia del evento.

7. El RCA mantendrá actualizado en forma permanente a partir de la fecha, el listado de estaciones participantes del evento en su sitio web, www.lu4aa.org .

8. Dirigir todas las consultas a lu4aa@lu4aa.org u opespeciales@lu4aa.org

RADIO CLUB ARGENTINO

1921 - 21 DE OCTUBRE - 2013

92 AÑOS DE PASIÓN POR LA RADIO

Teodoro Bellocq

1913 – 2013
100 Años de la Primera Licencia Argentina de Radioaficionado

Por Elba O. Castro, LU9AAS.

No es fácil encontrar referencias acerca de la actuación del Ing. Teodoro M. Bellocq y menos aún sobre su historia de vida. Más allá de la información disponible, ciertamente escasa, poco se sabe sobre su persona.

Es conocido por todos que a comienzos del Siglo XX se realizaron en nuestro país las primeras experiencias de los últimos adelantos de la física. Ya en 1907, el Ing. Tebaldo Ricaldoni realizaba comunicados con otros experimentadores, utilizando equipos de chispa y cohesores y los hermanos Evers realizaban en 1908 comunicados de radiotelegrafía *"locales"*, dentro de la misma casa, utilizando grandes bobinas de inducción llamadas *"de Ruhmkorff"*.

Entre estos verdaderos pioneros de la radio se encontraba el Ing. Teodoro M. Bellocq, acerca de quien el recordado Horacio Martínez Seeber (ex-Experimental TBH, r-AA1 y LU1AA) se refiere, en un reportaje del periodista Mariano Baresco en 1963, en estos términos: *"Junto con Guerrico fuimos a ver al verdadero pionero de la radioafición argentina: Teodoro Bellocq. Él es realmente el primer radioaficionado argentino"*. Nacido en 1896 en el seno de una familia de desahogada situación económica, Teodoro fue el último de los doce hijos de don Juan Bellocq y doña María Larramendi y no alcanzó a conocer a su padre, ya que éste falleció unos meses antes de su nacimiento. Inició su educación en Francia, recibiéndose de ingeniero civil en la Universidad Nacional de Buenos Aires.

Eran tiempos difíciles, en los que los escasos radioaficionados debían fabricar los elementos necesarios o importarlos directamente de Europa o los EE.UU. por la falta de comercios especializados que pudieran ofrecer el material necesario para las experiencias. En ese entorno, aplicando sus conocimientos de la especialidad, Bellocq instala dos estaciones completas para facilitar la comunicación entre su casa de Buenos Aires y su quinta de San Isidro, solicitando la autorización pertinente, en observancia de las leyes y decretos que regulaban las comunicaciones inalámbricas, por entonces llamadas "Telegrafía Sin Hilos" (TSH).

Como resultado de la solicitud, el Gobierno Nacional expide el 15 de octubre de 1913 el siguiente decreto:

El Vicepresidente de la Nación Argentina Decreta:

"*Artículo 1º* - Autorízase á D. Teodoro M. Bellocq, para establecer dos estaciones corresponsales de radiotelegrafía, compuesta cada una de aparatos transmisores y receptores y sus correspondientes antenas, con las siguientes características: bobina de 15M. de chispa; montaje de ondín; alcance máximo de 50 km.; energía máxima empleada, 300 watts; recepción por inducción por detectores electrolíticos y á cristales".

"*Artículo 2º* - Concédese esta autorización por el término de seis meses, con la condición que el uso de la misma no perturbará el funcionamiento de las estaciones de servicio público y sin perjuicio de la inspección oficial de los ensayos, cada vez que se juzgue oportuno".

Ejemplar de libre circulacion

"*Artículo 3º* - Las estaciones de referencia se instalarán en esta Capital, Boulevard Callao Nº 1600 y en San Isidro, Quinta conocida con el nombre de "Valparaíso"; si para ello se contase con el correspondiente permiso de los propietarios de dichos inmuebles".

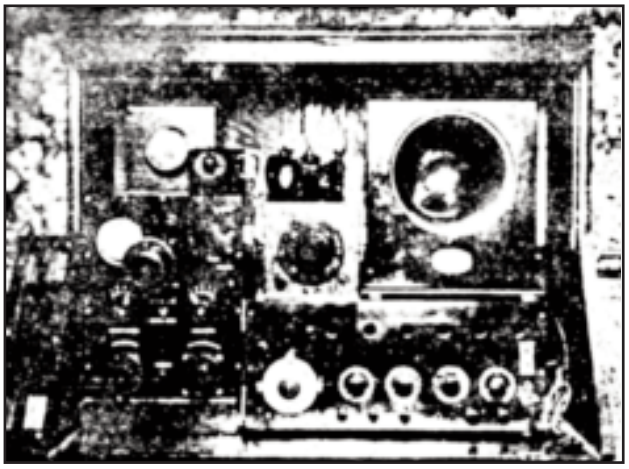
"*Artículo 4º* - Comuníquese por nota á los Ministerio de Guerra y Marina, publíquese, dése al Registro Nacional, repónganse los sellos y archívese".

PLAZA – INDALECIO GOMEZ

Esta autorización es considerada como la Primera Licencia de Radioaficionado otorgada en nuestro país, concedida oficialmente a un particular para realizar experimentos radioeléctricos dentro de las normas legales.
Posteriormente, el Ing. Bellocq fue titular de las señales distintivas r-AB5 en la Ciudad de Buenos Aires y r-EG5 en la Provincia de Buenos Aires. Más tarde, a raíz del ordenamiento dispuesto por las autoridades, estas señales se convirtieron en LU5AB y LU5EG, respectivamente.
Incansable investigador, el ingeniero Teodoro M. Bellocq continuó durante muchos años en la tarea de perfeccionar la técnica radioeléctrica, sentando las bases de la radioexperimentación en nuestro país y junto con un destacado grupo de experimentadores de la época, funda el Radio Club Argentino el 21 de octubre de 1921, del que fue su primer Tesorero, su Vicepresidente en 1922 y luego su Presidente durante el período 1924-1925.

Poco después viaja a Europa, donde pasa varios años, regresando a la Argentina donde fallece el 24 de mayo de 1931 a los 46 años de edad. El nombre de este *"cumplido caballero, amable consejero y entusiasta aficionado"* como dijera la Revista Telegráfica, quedó por siempre sellado junto al de tantos otros pioneros que iremos recordando en este camino de centenarios que transitamos.

El Radio Club Argentino, fiel a su costumbre de recordar a quienes fueron los pilares sobre los que se fundó nuestra entidad, realiza una actividad especial durante este mes, en conmemoración de tan importante acontecimiento. Lo invitamos a comunicar con LRØB para celebrar el Centenario de la Primera Licencia Argentina de Radioaficionado y el 92º Aniversario de la Fundación del RCA.



Estación marca PEKAM que utilizaba Teodoro Bellocq, al igual que muchos otros reconocidos radioaficionados en los años 1920s.

Fuente: Revista Chassis Nº 4 de 1961. Gentileza de Horacio Nigro, CX3BZ

CONSULTAS DE ADMINISTRACIÓN Y TESORERÍA

Informamos a todos los asociados, que para gestiones de carácter administrativo, tales como consultas o reclamos de tesorería, estados de cuentas, comunicaciones de pagos, etc., y con el fin de agilizar y optimizar su respuesta, el RCA tiene habilitada la siguiente dirección de correo electrónico:

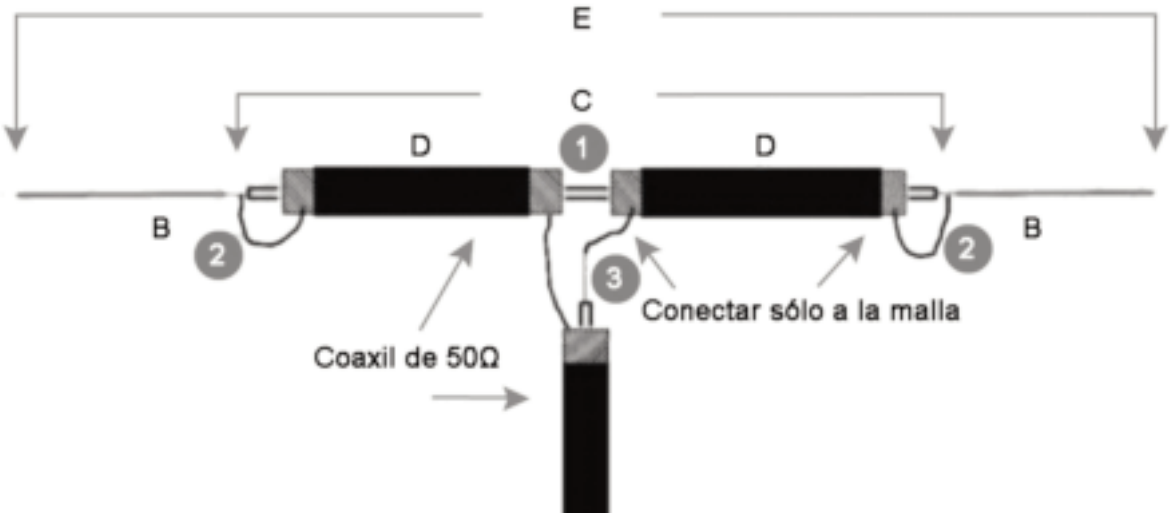
administracion@lu4aa.org

Ejemplar de libre circulacion

CARGANDO LA DOBLE BAZOOKA

UN DIPOLO, BAH…

Por Kurt N. Sterba.



Un atribulado lector me escribió en cierta oportunidad, queriendo saber qué ventaja tiene *"una antena tan complicada la Doble Bazooka sobre un dipolo de media onda alimentado al centro, de esos que se ven colgados en las casas de los radioaficionados en todo el mundo".*

La antena Bazooka fue diseñada en la década de 1940 en el MIT (Instituto de Tecnología de Massachusetts) a pedido del gobierno, que necesitaba una buena antena de radar.

Las primeras referencias en publicaciones de radioaficionados aparecen en las ediciones de la Revista CQ de marzo y abril de 1947. En ellas, Henry M. Bach Jr. W2GWE, describe la *"T Trombone"*, y en la primera parte de su artículo cuenta que *"en las pruebas de campo ha dado (a él) señales extraordinarias en DX, con más de 140 países trabajados en 14 megaciclos desde la reapertura de la banda".* La segunda parte, la dedica a explicar en detalle la antena y su construcción.

Pero, divaguemos un poco… *¿Qué pasa con el Dipolo Doble Bazooka, el viejo DBD"?*

PONIENDO EL ASUNTO EN NEGRO SOBRE BLANCO

Metiéndonos de lleno en el planteo de nuestro colega cuestionador, le digo a él y a todos Uds. que construir un DBD no es tan complicado y el poco trabajo adicional que requiere se verá más que recompensado por sus admirables cualidades.

La antena monobanda, hecha casi en su totalidad de cable coaxil de 50 Ω:

- Es conocida por su extraordinario ancho de banda.
- Su eficiencia es del 90 %.
- Es mucho más tranquila en recepción que el dipolo común de media onda.
- Al radioaficionado paranoico/obsesivo por la ROE le dará un respiro para relajarse.
- Se puede instalar horizontal, vertical o V invertida.
- Dependiendo del coaxil elegido, puede soportar una potencia de RF de salida de un kilovatio.

Ejemplar de libre circulacion

• Es una excelente antena NVIS (Near Vertical Incident Skywave), es decir, su ángulo de incidencia es casi vertical, muy útil en 80 y 160 metros para comunicaciones a corta distancia (Nota: Sus características NVIS disminuyen con el aumento de la frecuencia).
• Puede ser cortada para cualquier banda de HF.
• Aunque no es lo más aconsejable, puede ser colgado debajo de aleros, en áticos, a través de los árboles, etc. gracias a su aislamiento.
• No necesita balún en el punto de alimentación, donde *"ve"* la línea de alimentación de 50 Ω bastante bien.

Analizando la Doble Bazooka eléctricamente

La figura muestra que la sección horizontal de cable coaxial de 50 Ω del DBD (C) es parte de un dipolo de media onda, con el blindaje exterior expuesto y separado en el punto de alimentación del centro del dipolo. La línea de alimentación (sección vertical de coaxil) se conecta a los blindajes abiertos del centro del coaxil horizontal. Los cables de los extremos (B), completan la media onda E.
El conductor interior del coaxil, que no irradia, actúa como dos stubs de cuarto de onda conectados en serie (D + D). Al resonar, presentan una impedancia resistiva alta en el punto de alimentación. Fuera de resonancia, la reactancia de los stubs cancela la de la antena dando al DBD su característico ancho de banda.

(Nota: Un "stub" es una línea de transmisión de determinada longitud, que se conecta sólo en un extremo. El extremo libre puede ser abierto o cortocircuitado. Su impedancia de entrada es puramente reactiva, ya sea capacitiva o inductiva).

¿Cómo construimos un DBD?

Viendo la figura me pregunto cómo hacer los cálculos para una frecuencia determinada. Ningún problema, aquí va la matemática:

Long. total de la antena (E): 140,2/frec. en MHz
Long. total de la sección coaxil continua (C): 99,06/frec. en MHz
Long. de cada sección coaxil (D): 49,53/frec. en MHz
Long. de los extremos (B): 20,58/frec. en MHz

Por ejemplo, para 7.100 kHz en la banda de 40 metros fonía, las longitudes de nuestro DBD serán:

Longitud total de la antena (E): 19,74 m
Longitud total de la seción coaxil continua (C): 13,95 m
Longitud de cada sección coaxil (D): 6,97 m
Longitud de los extremos (B): 2,89 m

Teóricamente, las secciones coaxiles (D) se comportan eléctricamente como dos stubs de cuarto de onda en serie, que, para nuestros propósitos, se suman a la longitud total coaxial interior, que es igual que (C).

Notas sobre la construcción

Construir un DBD es simple y entretenido. Sin embargo, hay algunas cuestiones a tener en cuenta.
En el área del punto de alimentación de la antena (1), corte con cuidado la cobertura externa del coaxil creando un pequeño espacio de unos 2,5 cm. de ancho, exponiendo la malla trenzada.
Luego, corte la malla alrededor de la circunferencia del coaxil y quítela.
Cuando lo haga, tenga mucho cuidado de no cortar el conductor interior. Recuerde que (C) es una pieza continua.
La línea de alimentación, que se muestra verticalmente, está conectada a la malla del coaxil a ambos lados del dipolo (3).
Los puntos señalados con el número (2) muestran las mallas de cada extremo de las secciones horizontales (D) del coaxil del dipolo, conectadas al conductor central del coaxil y las secciones (B).
El espacio indicado con el número (1) y las longitudes que sobresalen del conductor interno en (2) y (3) han sido exagerados para la ilustración. Éstos pueden, y deben ser tan estrechos y cortos como pueda hacerlos cómodamente. Por cierto, la línea de alimentación puede ser de cualquier longitud, esto no es crítico.
Las secciones (B) pueden ser construidas con cinta de 300 o cortocircuitada en los extremos. Esto no sólo hace la antena más robusta, sino que aumenta su ancho de banda característico.
Si se pregunta por qué el DBD es más silencioso que la mayoría de los dipolos de media onda, la respuesta está en esa armadura que Ud. va a colgar una vez terminada. El blindaje coaxil tiene sus ventajas.

Su turno

Este es el desafío: Elija una banda, haga los cálculos, junte los materiales de donde guarda sus trastos y póngase a trabajar en su propia versión de la DBD.

Ponga la antena en el aire y hágale saber a sus colegas qué piensa de su construcción y performance, si le ha gustado o no, qué contactos ha logrado, etc.

Siempre habrá espacio para una Doble Bazooka.

Ejemplar de libre circulacion

CONSIDERE UN BALUN

Si lo necesita, casi nada más resolverá el problema. Si no, no estará de más poner uno.

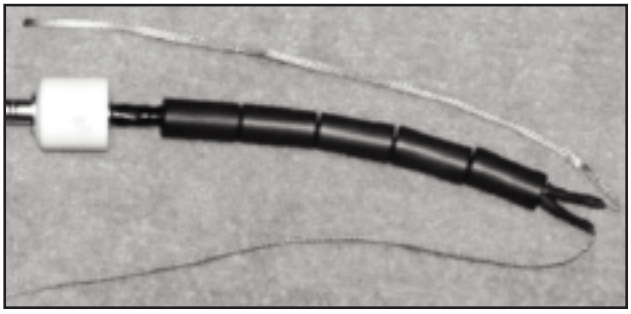


Figura 1: Choke modo común construido con ferrites cilíndricos.

Por Joel R. Hallas, W1ZR.

Muchas, tal vez la mayoría de las antenas que utilizamos, incluyendo el más humilde dipolo alimentado al centro, son intrínsecamente balanceadas. Es decir que, alimentados por polaridades opuestas, cada lado en todo momento debe estar en la misma magnitud. Si conectamos el dipolo al equipo de radio mediante un coaxial, como en la Figura 3, la corriente del conductor interior va hacia uno de los lados de la antena, mientras que la que circula por el interior del blindaje se divide entre el otro lado del dipolo y el exterior de la malla.
Entonces, ¿qué es lo que está mal con la corriente que circula por la parte exterior de la malla del coaxial?
La RF en el exterior del coaxial actúa como en cualquier conductor: irradia. Si esto pasa y se propaga en la dirección deseada, tal vez no sólo no esté nada mal sino que incluso puede ser de ayuda. Por otra parte, si hubiéramos querido que el cable irradie entre la antena y el equipo, lo habríamos hecho parte de ella, en lugar de poner una línea de transmisión que no se supone que deba irradiar.
Hay algunos problemas que pueden derivar de esta radiación no deseada.

• Si estamos utilizando una antena direccional, la irradiación del coaxial reducirá la relación frente-espalda, como así también podrá distorsionar el patrón de radiación y reducir la señal en la dirección deseada.
• Mientras una línea de transmisión esté en el exterior de la casa, no nos traerá demasiados problemas, pero finalmente el cable ingresa al edificio, tal vez donde el equipo de radio está instalado. Ahí es donde tiene la oportunidad de acoplarse al cableado de la casa e interferir con otros sistemas como los de teléfono y alarmas. Igualmente importante es que las emisiones no intencionales de estos y otros artefactos acoplarán con el sistema de antenas y se convertirán en interferencias en la recepción.
• Si la corriente termina como voltaje de RF en los gabinetes de los equipos, podrá causar hormigueos o quemaduras. En algunos casos estas señales se acoplarán al micrófono y parlantes causando el bloqueo del transmisor u otros problemas de funcionamiento.

¿QUÉ TAN GRANDE ES EL PROBLEMA?

Esta es una pregunta interesante. **Hable con 10 radioaficionados,** pregúnteles si necesitan un balun en el coaxial de alimentación de la antena **y obtendrá una docena de respuestas.**
La razón es que el efecto depende de las condiciones de cada estación. Algunos no tendrán problemas, otros los tendrán y no tienen conocimiento. Hacen llamados y obtienen respuestas, entonces… ¿Qué podría estar mal?
La corriente dividida entre el conductor de la antena y el blindaje de la Figura 3 depende de la impedancia de cada uno. La impedancia de uno de los lados de un dipolo de media onda resonante es de cerca de la mitad de la impedancia de 50 a 100 Ω del centro, dependiendo de la altura.
La impedancia de la parte exterior del coaxial, por otro lado, no es tan obvia. Dependerá principalmente de la terminación en su otro extremo y de su longitud.
Si el coaxil es de un largo de 1/2 longitud de onda (o múltiplo) y está bien conectado a tierra en su extremo inferior, la baja impedancia se verá reflejada en el extre-

Ejemplar de libre circulacion

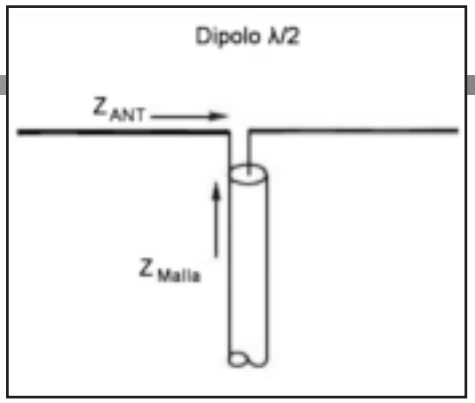


Figura 2 Izq.: Choke modo común construido con cable coaxil bobinado en un toroide de ferrite.

Figura 3 Der.: Dipolo de 1/2 onda alimentado al centro con cable coaxil.

mo superior y la corriente en el exterior del blindaje podrá ser comparable a la de la antena. Por otra parte, si el coaxil tiene una largo de 1/2 longitud de onda (o múltiplo impar) y está bien conectado a tierra en su base, la baja impedancia allí se podrá transformar en alta impedancia en la parte superior y una pequeña corriente fluirá por el blindaje. Las longitudes intermedias tendrán impedancias intermedias, pero sobre todo serán más altas que en la mitad de la antena, dando por resultado una relativamente pequeña corriente en el blindaje.

Introduzca un Balun o transformador balanceado-desbalanceado

Con el objeto de eliminar la corriente en el exterior del coaxial se requieren dos pasos:

• Insertar un dispositivo entre el cable coaxil y la antena que provoque que la corriente del coaxil fluya sólo hacia la antena. Este se llama un *"balun"* o un *"choke modo común"*
• Asegurarse que el coaxial esté perpendicular a la antena por lo menos entre un 1/4 a 1/2 de longitud de onda.
El esfuerzo para evitar la corriente en el blindaje con un *choke* o *balun* en la antena puede verse burlado si el cable está más cerca de un lado que del otro. La antena se acopla entonces al coaxil, tomando señales por fuera de su propio campo.

El Balun

El *balun* clásico es en verdad un transformador, construido generalmente con alambre bobinado en paralelo sobre una barra de ferrite o toroide y conectado para cancelar las corrientes en el exterior del cable coaxil.
El típico balun de núcleo de ferrite opera sobre una amplia gama de frecuencias, a menudo el espectro entero de HF y más allá, lo que lo convierte en una buena opción para antenas multibanda. Hay muchos otros tipos de balun, útiles en un rango estrecho de frecuencias y construidos con cable coaxil en varias configuraciones.

El Choke "Modo común"

Un *choke "modo común"* es en sí mismo un dispositivo simple y mucho más fácil de hacer. La idea es que ofrezca una impedancia alta a las corrientes no deseadas que circulan en el exterior del blindaje, *"modo común"*, con un efecto mínimo sobre las corrientes deseadas dentro el cable coaxil, *"modo diferencial"*.
Una de las ventajas de trabajar con cable coaxil es que lo que sucede en el exterior está eficazmente blindado respecto de lo que sucede en el interior. Así, a diferencia de la línea abierta, una bobina de cable coaxil tiene la misma atenuación al modo diferencial que si fuese recta.
Esa misma bobina tiene una inductancia que sólo afecta al modo común, y esa es la base de nuestro choke de modo común. De hecho, muchos aficionados utilizan sólo una pequeña bobina de cable coaxil en el punto de alimentación de la antena para cumplir esa función.
En verdad, lo sensato es ser un poco más científico con el diseño de estas bobinas. Cualquier buen Handbook de antenas posee una sección dedicada a ello.
Una aproximación más simple, aunque un poco más cara, es la de enrollar el cable coaxil a través de un toroide de ferrite. Estos núcleos en forma de anillo aumentan la inductancia sin aumentar mucho la capacitancia, son más livianos y utilizan menos coaxil, una consideración que se describe más abajo. Pueden ser tan eficaces como los del tipo de bobinado al aire, que son mucho más grandes, y cubren una gama de frecuencias más amplia.
Mi choke modo común favorito es el que hago con un anillo de ferrite de 6 cm de diámetro. Dé tantas vueltas de coaxial fino como le como sea posible, justo antes de que la conexión a la antena, tal como se muestra en la Figura 2 (no use coaxil del tipo foam como el RG-8X, ya que no resiste la tensión de las vueltas). Puede usar precintos plásticos para asegurar las vueltas.
Una ventaja de esta configuración es que no hay ninguna conexión adicional a la intemperie y cualquier pérdida extra estará asociada a los pocos metros del mismo coaxil que se utiliza. Si prefiere utilizar uno de menor pérdida, como el RG-8X, el choke puede construirse utilizando múltiples ferrites a modo de collar como se muestra en la figura 1. Esto evitará el la tensión a que se lo sometería con un núcleo de ferrite toroidal.
Tenga en cuenta que mientras que con el toroide la inductancia del choke subirá al cuadrado del número de vueltas, con los cilindros la inductancia para N cilindros es sólo N veces el número de cilindros. Esto es porque actúan como inductores en serie, en lugar de vueltas acopladas con inductancia mutua.

Ejemplar de libre circulacion

UN NUEVO MODO DIGITAL PARA BAJAS FRECUENCIAS

Por Steve Ford, WB8IMY

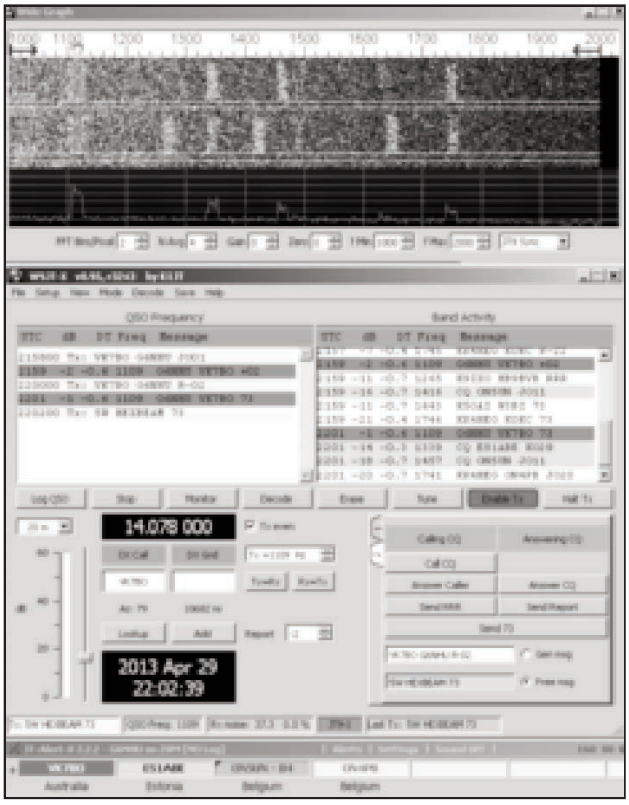
En artículos anteriores hablamos de señales inusuales alrededor de 14.076 MHz y otras frecuencias, refiriéndonos al modo JT65, una señal débil de alto rendimiento, que emergió rápidamente como una de las formas más populares de comunicación digital en las bandas de HF. JT65 fue creado por el Dr. Joe Taylor K1JT y popularizado en HF a través del software desarrollado por Joe Large, W6CQZ.

Los trabajos de K1JT continúan y recientemente ha lanzado un nuevo modo, diseñado para la comunicación en las bandas bajas, donde los altos niveles de ruido presentan grandes desafíos para las señales débiles. Conocido como JT9, tiene mucho en común con JT65. En la práctica, quienes lo utilizan encuentran que tanto el software como la técnica operativa les son familiares.

JT9 ofrece *"sub-modos"*, cuyas denominaciones se corresponden con la duración de sus secuencias de transmisión/recepción: JT9, JT9-2, JT9-5, JT9-10 y JT9-10. Estos sub-modos utilizan intervalos de 1, 2, 5, 10 y 30 minutos, respectivamente. Cuanto más larga sea la transmisión, tanto menor será el ancho de banda y mayor la sensibilidad. El sub-modo más lento, JT9-30, tiene un minúsculo ancho de banda de sólo 0,4 Hz y opera en relaciones de señal/ruido tan bajas como -40dB!

Es casi 2 dB más sensible que el JT65A, a la vez que utiliza menos del 10% de ancho de banda, pudiéndose realizar contactos con todo el mundo con menos de 1W y antenas de compromiso. Varias docenas de señales JT9 entran fácilmente en sólo 1 kHz.

Este nuevo modo se ha empezado a utilizar en la banda de 160 metros alrededor de 1838 kHz en el sub-modo JT9-1. Los aficionados que en el mundo tienen asignaciones de LF, están experimentando resultados notables utilizando unos pocos vatios.



JT9 es parte del software experimental WSJT-X, que puede descargarse gratuitamente de www.physics.princeton.edu/pulsar/K1JT/wsjt.html.

Ejemplar de libre circulacion

VKØ HEARD ISLAND REPROGRAMADA PARA 2015

Los altos costos del viaje han obligado a abrir un compás de espera

El millón de dólares necesario para contratar el buque Marion Dufresne para el viaje a la Isla Heard durante el tiempo requerido, ha obligado a reprogramar para enero de 2015 la expedición a este desolado territorio antártico.

Los responsables del proyecto anunciaron que el motivo principal de la decisión es el costo de contratación de la nave elegida. Luego de extensas negociaciones y cambios en la programación del viaje, quedó claro que este excedería la suma de un millón de dólares, disparando el costo total del proyecto a cerca de 1,5 millones de dólares. A pesar del plan para aumentar la cantidad de integrantes del equipo a 50 personas para cubrirlo parcialmente, número que el Marion Dufresne puede acomodar, la conclusión es que conseguir un patrocinio de ese nivel será prácticamente imposible. Por lo tanto, se resolvió postergar la expedición hasta enero de 2015 para dar más tiempo a la reestructuración del proyecto, conseguir una embarcación más económica y poner los costos en línea con los recursos que se estiman obtener.

La reprogramación permitirá al equipo científico de montaña explorar el Big Ben en el 50° aniversario del primer ascenso realizado en 1965. Este volcán de 3.000 m de altura, ubicado en la parte de la isla llamada Mawson Peak, está actualmente en erupción y estudiarlo será más seguro durante la temporada 2015. Un componente importante de esta faceta de la expedición será documentar sus efectos, el estado y condición de los glaciares laterales y los cambios en las lagunas evanescentes de la ladera oriental de la montaña.

Una segunda ventaja de la postergación será que las operaciones de radio se planificarán para un período mayor, de hasta 30 o más días. Además, el campamento se ubicará en el lado este de la isla, de modo tal de facilitar las comunicaciones con las áreas del mundo que no fueron accesibles en la operación de 1997. Con la exigencia de una larga estadía en la isla, será necesario conformar un nuevo equipo de operadores altamente experimentados y dispuestos al desafío de la activación de la Isla Heard, de cara a los nuevos requerimientos del proyecto.

El tercer beneficio resultante, será el de disponer de más tiempo para desarrollar instrumentos y sistemas de última tecnología para las comunicaciones de la expedición. Se dispondrá de enlaces satelitales para el envío en tiempo real de los logs utilizando una nueva versión del DXA, probada con éxito en las expediciones a K7C y TX5K y se planea además implementar un sistema de comunicación interactivo que transmita los reportes de los montañistas que exploren el volcán, para permitir a grupos científicos y educativos trabajar interactivamente con el equipo en el lugar.

El presupuesto del proyecto reestructurado probablemente será significativamente menor a U$ 500.000 y estará conformado por un equipo de 12 a 15 personas con experiencia, motivación y múltiples habilidades, en cuya integración ya se está trabajando. Toda la información actualizada se encuentra disponible en www.heardisland.org .

Ejemplar de libre circulacion

ISLA AMSTERDAM 2014

Una expedición multinacional zarpará hacia la siempre inhospitalaria Amsterdam Island

Por Bernie McClenny, W3UR.

Durante la Dayton Hamvention tuve ocasión de conversar con Ralph Fedor KØIR, un veterano DXpedicionario a la Antártida, sobre los desafíos que deberá encarar la expedición a la Isla Amsterdam, la siempre difícil FT#Z, en enero de 2014. Daremos una mirada sobre este grupo de dos islas, su historia y sobre la tan esperada DXpedición que tendrá lugar a principios del año próximo.

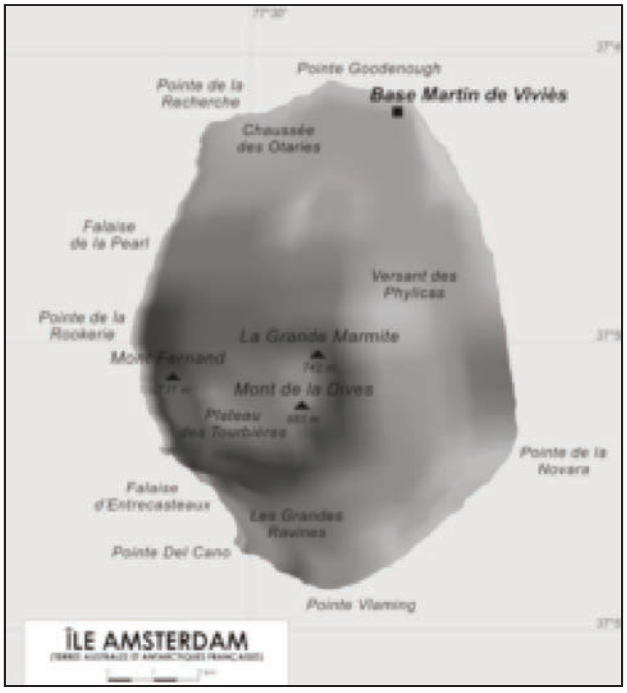
Islas Amsterdam y St. Paul

La Isla Amsterdam o New Amsterdam (también conocida en francés como Ille Amsterdam o Nouvelle Amsterdam) es un territorio de ultramar francés localizado en el Océano Índico Sur en 37° 49' 33" S y 77° 33' 17" E, es de origen volcánico, mide aproximadamente 7 km de ancho por 10 km de largo y posee una superficie de 55 km2. Su punto más alto es la cumbre del Mont de la Dives, a 867 m sobre el nivel del mar.
St. Paul es mucho más pequeña, de forma triangular y se encuentra a unos 85 kilómetros al sur de Amsterdam. Mide poco menos de 5 km en su punto más ancho y cubre cerca de 6 km2, se encuentra ubicada en 38° 43' 48" S y 77° 31' 20" E y su punto más alto es la Crète de la Novara, a 270 metros sobre el nivel del mar.

La Historia de las islas

Ambas isla constituyen uno de los cinco Territorios Franceses del Sur y la Antártida, conocida en francés como Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF). Amsterdam fue descubierta por Juan Sebastián El Cano el 18 de marzo de 1522. El Cano era el segundo al mando de Hernando de Magallanes y quedó a cargo de la expedición a la muerte de este último.

El 17 de junio de 1633 el capitán holandés Anthonie van Diemen, la bautizó Nieuw (Nueva) Amsterdam, por el nombre de su nave. El primer desembarco en la isla lo realizó otro marino holandés, Willem de Vlamingh, el 29 de noviembre de 1696.



A lo largo de los siglos XVIII y XIX sólo hubo allí naufragios y visitantes esporádicos. El 1º de julio de 1843, el capital francés Martin Dupeyrat desembarcó en la Isla Amsterdam junto a doce de sus hombres y la reclamó para Francia, pretensión que sería abandonada tiempo después. En octubre de 1892 los franceses tomaron nuevamente posesión de las dos islas y en 1928 se instaló en St. Paul una envasadora de conserva de langostas, empleando bretones y malgaches. La operación cayó en bancarrota luego de tres años y siete trabajadores fueron abandonados en la isla. Tres años después, los dos únicos sobrevivientes fueron rescatados. En 1949 se instaló una base de investigaciones científicas llamada Martin de Vivies.

Ejemplar de libre circulacion

Historia de las islas Amsterdam y St. Paul en la radio

La primera misión científica se inauguró el 29 de diciembre de 1949 y a comienzos de 1950 comenzó a operar en las bandas de aficionados la estación FB8ZZ, a cargo de tres operadores franceses. Múltiples operaciones utilizaron la señal distintiva FB8ZZ desde la isla hasta 1972. En 1972, F6BCN (ex FY7AC) formó parte de la 23° misión a Amsterdam y utilizó la señal distintiva FB8ZA. La última asignación de FB8Z fue en 1983 a Michel Jolibert, quien no realizó contactos como FB8ZR.
En 1985 Francia cambió los Prefijos Internacionales de las islas Amsterdam y St. Paul, así como de las islas Crozet y Kerguelen, por el de FT#, siendo las primeras señales distintivas de Amsterdam y St. Paul FTØZA y FT9ZA, emitidas a Jean-Claude F6GWO, en 1987. La última señal distintiva, FT1ZL, fue asignada a Sebastien F4EIH, quien en 2004 sólo tenía autorización para operar en la banda de 6 metros. La primera y única DXpedición a Amsterdam fue FT5ZH, del 25 de noviembre al 20 de diciembre de 1998. Estuvo integrada por Mehdi F5PFP y Eric F5SIH, quienes realizaron 32.065 QSOs, 14.000 de los cuales fueron *"primer contacto"*. Todas las operaciones de radioaficionados en la región de las que se tiene conocimiento han tenido lugar desde Amsterdam y ninguna desde St. Paul.

FT5ZM

La solicitud fue aprobada por la TAAF para una estadía de 18 días la señal distintiva FT5ZM en Amsterdam que es una de las dos islas (con St. Paul) que forman la Entidad del DXCC FT#Z. El equipo planea llegar a Fremantle, con Australia, a comienzos de enero, allí los miembros se encontrarán el día 12 con el buque de 40 metros Braveheart, desde ese día hasta el 15 de enero, cuando partirán hacia Amsterdam, se dedicarán a reunir el combustible y provisiones necesarios. El viaje hasta la isla tomará unos 9 días y una vez allí inmediatamente comenzará el desembarco, siempre que lo permitan las condiciones climáticas y del mar. Tendrán 18 días para instalarse, llevar a cabo la DXpedición y prepararse para el regreso que tomará proximadamente 9 días más para volver a Fremantle.
El equipo, liderado por el Dr. Ralph Fedor KØIR, e integrado por Nadir EY8MM, Michel FM5CD, Jorge HK1R, Bob K4UEE, Craig K9CT, Erling LA6VM, Bob N2OO, George N4GRN, Arnie N6HC, Andy UA3AB, Neil VA7DX, Steve VE7CT y Jerry WB9Z, planea estar en el aire en las bandas de 1,8 a 28 MHz en los modos CW, SSB y RTTY.
El presupuesto del proyecto es de U$ 400.000 y solicitan a organizaciones, clubes y personas que ayuden a reunir los fondos para concretarlo a través del sitio web www.amsterdamdx.org.

EXPEDICION A BANGLADESH 2013

Como de costumbre, los miembros del Mediterraneo DX Club están trabajando duro para darle una buena sorpresa a la comunidad internacional de DXers. Antonio IZ8CCW y Gabriele I2VGW, con la ayuda de S21AM, están en la pole position para concretar un nuevo y ambicioso proyecto: una DXpedición a Bangladesh y la posibilidad real de establecer una verdadera cooperación con las autoridades locales de radioaficionados para ayudar a la futura operación. El objetivo será repetir el éxito alcanzado en Brunei el año pasado, que lograra gran eco de los medios de comunicación y una relación más estrecha con los radioaficionados locales. La próxima DXpedición del Mediterraneo DX Club va por buen camino.

El equipo estará integrado por 20 a 22 operadores de 9 países. Van a estar en el aire durante diez días con un campo de antenas para todas las bandas y modos, 4 Icom IC-7000, 2 Elecraft K2, 1 Icom IC-7200 y 4 amplificadores. La fecha exacta de la operación es del 19 al 29 de noviembre de 2013.

EXPEDICIONES DE DX ANUNCIADAS PARA 2014

03 al 21/01/14 SENEGAL 6W7SL. Por F6BLN, 160 a 10 metros.

05 al 17/02/14 ISLA REUNIÓN TO7CC. Por F6KOP, todas las bandas y modos con especial foco en RTTY en bandas bajas.

01 al 30/04/14 BOTSWANA A22D. Por ZS2DL, 160 a 10 metros en CW, SSB y RTTY.

Ejemplar de libre circulacion

¿QUÉ SOY?

¿UN RADIOAFICIONADO, UN "HAM" O UN "AMATEUR OPERATOR"?

Por Eliu Forbiar.

"EL TILINGUISMO ES LA TONTERÍA CON CASCABELES, LOCUAZ, INSUSTANCIAL Y ATURDIDA"

Francisco Gradmontagne

Se expanden como una mancha de grasa en la ropa. Los diccionarios los llaman neologismos, barbarismos, extranjerismos y siguen las definiciones. No son nuevos, ni mucho menos. La invasión de nuevas formas y vocablos que conforman el (por llamarlo de alguna manera) *"lenguaje"* de hoy, que si bien no toda pero la gran mayoría acepta como algo normal, comenzó hace mucho tiempo.

Así, hoy tenemos que *"OFF"* es el viejo y querido descuento, a *"SALE"* por venta, *"DELIVERY"* por entrega y que las manualidades han pasado a ser *"BRICOLAGE"*. ¡Las eliminatorias han muerto! ¡Ahora tenemos *"PLAY-OFFS"*! Y así sucesivamente, podríamos llenar un gran espacio con todo este catálogo de *"tilinguería lingüística"*.

En general, el uso de estos vocablos en reemplazo del riquísimo castellano (que para mi sigue siendo *"castellano"* aunque algunos lo llamen *"español"*) obedece a una clara inmadurez, a creer que al utilizarlos uno es más *"COOL"* (¡¿?!) en lugar de estar actualizado (¿o se dice *"aggiornado"*?). En otras palabras, para tratar de ser lo que uno no es.

La radioafición, todos lo sabemos, ha cultivado con dedicación todo un conjunto de vocablos propios y abreviaturas para reemplazar las palabras comunes. Muchas de ellas derivadas de palabras de otro idioma, el inglés específicamente, que ayudan a la comprensión entre personas que hablan distintas lenguas. Un solo ejemplo sirve para poner las cosas claras: *"CQ"* pronunciado *"CE-CU"* deriva de las palabras inglesas Seek You, que significan *"te busco"* y cuya pronunciación es igual a *"CIK-IU"*, y de allí derivar a *"CIKIU"* y castellanizarse como *"CE CU"*. Olvídese si un veterano trasnochado alguna vez quiso convencerlo –como pretendió convencerme a mí– que CQ significaba *"Calling Quickly"*, es decir, *"llamado rápido"* (¡¿?!).

Todo esto lo acepto, aunque no lo comparta, como una evolución de la especie humana. Sí, aunque usted no lo crea estamos evolucionando: Del *Hombre de Cromañón* al *Homo Sapiens* y del *Homo Sapiens* nos estamos convirtiendo en el *Homo Tilingus* y los radioaficionados (o HAMs, como prefiera) no somos una excepción.

Ejemplar de libre circulacion

El Homo Tilingus es *"tilín", "chiquitito", "cursi"*, está pendiente de lo insignificante y quiere presumir de fino u original sin serlo.

En los últimos tiempos ha aparecido en Latinoamérica una nueva costumbre: la de traducir los topónimos (¿Le suena? Son los nombres propios de los lugares geográficos). Antes de plantear la cuestión localmente, creo necesario hacer una pregunta ¿Alguna vez usted oyó que un operador transmitiendo desde la Isle of Man (GD) aclarara que transmitía desde la "Isla de Hombre" o que desde Christmas Island (VK9) dijese *"Isla de Navidad"* (así, en castellano)? Confieso que yo nunca lo escuché. Lo que sí escuché es que la Isla de Flores (CX) ahora es *"Flowers Island"* y que nuestra Isla Pingüino es *"Penguin Island"*, que la austral Isla de los Estados es *"Staten Island"* y que las Rocas de San Pedro y San Pablo (PYØ) se convirtieron en las *"St. Peter and Paul Rocks"*. Si seguimos así quizás pronto veamos que la Isla de Lobos se convierta en *"Wolves Island"*, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la *"Autonomous City of Good Airs"*, La Plata en *"The Silver"* y Dolores en *"Pains"*.

¿Usted cree que no? ¿Y por qué no? ¿Qué más es el nombre de la Isla Pingüino que los de Buenos Aires, La Plata o Dolores para que uno merezca ser traducido y los otros no? No subestime nuestra capacidad para la tilinguería. Si no está seguro pregúntele a su *"primerísima"* o a la *"superprimerísima"*, al *"cristal"* o a la *"cristala"*, ellos seguramente tendrán una respuesta razonable ante tanta zoncera.

Mi saludo a los operadores de la expedición internacional de enero último a la Provincia de Chubut con la señal distintiva LU6W, que resistieron la tentación de identificarse como *"Hidden Island"* y lo hicieron con su nombre real: Isla Escondida.

Por favor, amigos, revaloricemos el uso de nuestro riquísimo idioma, el viejo y querido castellano, y respetemos el nombre original que le fue dado a los lugares geográficos de nuestro país, así como otros lo hacen con los suyos. No nos llenemos la boca hablando de soberanía y en la primera ocasión que se nos presenta *"extranjericemos"* los nombres.

Los dejo, ahora que tengo la *"camiseta propia"* me voy a tomar unos *"mateos yerbales"*. Saludos al *"QRM familiar"*, incluido el *"cristal peludo"* (el perro, por si no lo sabía). 73 (no hace falta agregarle el apóstrofo y la *"s"* porque 73 ya es plural de por sí) y DX (abreviatura aceptada por *"distancia"* en inglés, que es singular y SÍ se le puede agregar el apóstrofo y la *"s"* minúscula cuando deseamos "*muchos DX*"), 88, etc., etc. (N. del A.: El apóstrofo ('), también llamado virgulilla o coma volada, actualmente es poco usado en castellano).

Pero antes, *"previa corta negativa"* y *"previo peteteo positivo"* (¡sí, leyó bien! *"peteteo"*: Acción y efecto de *"petetear"*, según el diccionario de la Real Academia Tilinga. Es lo que pasa cuando uno presiona esa pieza que tienen los micrófonos y que sirve para conmutar recepción con transmisión y salir al aire. *Yo peteteo, tu peteteas, él petetea… etc.)*, voy a preguntar *"QRZ el sistema repetidor"*, por si acaso el Dispositivo de Retransmisión Automática de Señales (vulgo: Estación Repetidora) haya cobrado vida y me esté llamado o yo advierta *QUE ALGUIEN ME LLAMA* pero no alcancé a comprender su señal distintiva (única circunstancia en la que es válido el uso de QRZ). Digo yo, ¿no sería más fácil y corto preguntar *"¿Quién ME llama?"*, que es justamente lo que significa QRZ?

Uf… Ahora sí, por último y para despedirme: ¿Me permiten una reminiscencia de tiempos viejos (tan viejos que quizá algunos de ustedes, amables lectores, seguramente no habían nacido o eran muy jóvenes)?

"Me hago producto de chimenea y me voy a los 144 Megaciclos a resorte".

Je… La pavada viene de lejos…

Ejemplar de libre circulacion

RESCATE EN EL MAR:
LA TELEGRAFÍA SALVA EL DÍA

Un contacto casual que evoca una historia de hace más de 30 años.
Un drama escrito en CW.

Por Randall Noon, KCØCCR.

Lo más divertido e interesante de hacer CW es que uno nunca sabe quién está detrás del manipulador al otro lado.
El 24 de marzo de 2012 a las 18:00 UTC, hice un contacto con N1EA en 15 metros. Su nombre era David, de Green Harbor, Massachusetts, con quien mantuve una amena charla de CW durante 26 minutos en una tranquila tarde de sábado.
Mi libro de guardia muestra que sus señales fueron 599 y que transmitía en CW con una manipulación enérgica. Mis notas -garabatos con letra apresurada de médico-, indican que estaba siendo cortés manteniéndose a 25 ppm, mientras yo apenas podía escribir lo que escuchaba.
David y yo charlamos sobre los temas habituales: Equipos, el tiempo, manipuladores, etc. En un momento mencionó que estaba interesado en preservar la historia de la radio en el mar y me recomendó visitar un sitio web en el que se conservan grabaciones de transmisiones de radio marítimas.

CONOCER ALGO MÁS QUE DE OÍDO

Cuando busqué su dirección en QRZ.com para enviarle la QSL, hice un descubrimiento realmente interesante.
Además de ser radioaficionado, David posee licencia de Radiotelegrafista de Primera Clase, Radiotelefonista de Primera Clase y Oficial de Radio del Servicio de Guardacostas. Todas ellas, licencias de un nivel tal que requieren mucho trabajo y estudio.
Esas credenciales, sin embargo, quedaban pálidas en comparación con el hecho de que David y su amigo, el oficial de radio James Pfister NS1L, fueron los operadores de CW que ayudaron a salvar a 534 personas de una posible muerte helada. Ambos desempeñaron un papel decisivo en lo que fue llamado el más exitoso operativo de rescate a gran escala de la historia en tiempos de paz.

LA HISTORIA DEL PRINSENDAM

La historia comienza con un lujoso crucero llamado *MS Prinsendam*, construido en Holanda a comienzo de los años 70'. Tenía aproximadamente 140 metros de largo y podía llevar 350 pasajeros y 200 miembros de tripulación. Operado por la Holland América Line, el buque cumplía el recorrido desde Vancouver (Canadá) hasta Singapur, con escala en Hong Kong y otros puertos turísticos.
El 4 de octubre de 1980 el *Prinsendam* navegaba a través del Golfo de Alaska, a unas 138 millas de Yakutat, población costera de unos 4000 habitantes ubicada al noroeste de Juneau.

Ejemplar de libre circulacion

¡FUEGO EN LA SALA DE MÁQUINAS!

En el idioma local, Yakutat significa: *Donde descansan las canoas.*
Cerca de la medianoche del 4 de octubre comenzó un incendio en la sala de máquinas del buque. El fuego era tan intenso que los tripulantes evacuaron el área, la sellaron y la inundaron con dióxido de carbono. La estrategia para combatirlo no duró mucho, ya que cuando uno de los gerentes del barco abrió las puertas del salón comedor, el fuego comenzó a arder nuevamente. Una hora más tarde, el capitán del buque declaró que el incendio estaba fuera de control.
El oficial jefe de radio, Jack van der Zee, envió un mensaje solicitando ayuda inmediata. La estación NOJ de la Guardia Costera ubicada en Kodiak solicitó al buque que enviara un SOS, pero el Capitán se negó y sólo envió un mensaje XXX urgente.

LA APUESTA DE UN SOS

El oficial van der Zee, literalmente sintiendo el calor a través de las suelas de sus zapatos, decidió hacer del XXX un SOS para activar la alarma automática de socorro y despertar a los cargueros cercanos. Van der Zee dijo: *"Por hacer eso podría haber ido a la cárcel de por vida y perder mi licencia de oficial de radio, pero salvé mi vida y la de los pasajeros"*. La apuesta funcionó. De lo contrario, es muy probable que el rescate hubiera fracasado. La grabación del SOS enviado por van der Zee esa noche se puede escuchar en http://bit.ly7kn4ufa.
Luego de recibir el mensaje solicitando asistencia inmediata, la Guardia Costera de Juneau organizó una misión de rescate. Lamentablemente, no había aviones, helicópteros o embarcaciones en las cercanías de la nave siniestrada. Haciendo lo mejor posible, el helicóptero más cercano y un avión turbohélice de la patrulla marítima fueron enviados a la escena.
El Guardacostas *Mellon* fue desviado de su habitual ruta de patrullaje y enviado al encuentro del *Prinsendam*. En ese momento, el guardacostas se encontraba cerca de Vancouver, British Columbia, a una distancia de aproximadamente 633 millas. Esto significaba que le tomaría varias horas llegar hasta el lugar, por lo que la Guardia Costera recomendó lanzar un SOS.

CONDICIONES DESASTROSAS

En el mes de octubre las aguas del Golfo de Alaska alcanzan los 10° C, a esa temperatura una persona con excelente salud puede durar una hora. Sin embargo, una persona mayor, disfrutando del fruto de su trabajo en un crucero de lujo como el *Prinsendam*, podría durar la mitad de este tiempo. Incluso un desafío mayor era que los vestigios del tifón Vernon no estaban demasiado lejos en el Pacífico y podrían estar entrando en la zona del *Prinsendam* en unas ocho horas.

Izq. a der.: Jack van der Zee, J. Pfister NS1L y D. Ring N1EA.

EL WILLIAMSBURGH AL RESCATE

Alrededor de 30 minutos después de que el primer mensaje XXX urgente fuera enviado, el Oficial de Radio van der Zee envió un mensaje SOS en CW en 500 kHz, la frecuencia marítima internacional de socorro. La señal fue recibida por muchos operadores, incluidos los oficiales de radio del super tanque *Williamsburgh*, David King y Jim Pfister, hoy N1EA y NS1L respectivamente.
Este buque petrolero de 350 metros de largo, tenía la señal distintiva WGOA, había cargado 1,5 millones de barriles de crudo en Valdez y estaba en ruta hacia Texas. Cuando King y Pfister escucharon el SOS se encontraban a 104 millas del *Prinsendam*. Enseguida, el *Williamsburgh* dio media vuelta y aceleró hacia el lugar del siniestro.

ABANDONEN EL BARCO

A las 06:30 horas, las condiciones del *Prinsendam* se habían deteriorado de tal forma que el capitán ordenó abandonar la nave. Los pasajeros y tripulantes ocuparon los botes salvavidas y fueron bajados a las heladas aguas del Golfo de Alaska a la espera de la llegada de la ayuda. 15 pasajeros y 25 tripulantes permanecieron a bordo.
Durante las transmisiones de SOS y las operaciones subsiguientes, falló el sistema satelital de comunicaciones del *Prinsendam*. Las llamadas de voz en SSB y VHF-FM no parecían atraer mucha atención tampoco. Una señal de 2 kW SSB en la frecuencia de socorro de telefonía de 2182 kHz obtuvo una sola respuesta.
El transmisor principal del buque de 500 W Doble Banda Lateral y el transceptor a batería de 40 W para telegrafía no fallaron. Esto es algo que ciertamente llama la atención.
Operadores tan distantes como en Nueva Zelanda registraron el llamado de SOS en CW. Pero lo más importante es que había sido escuchado por N1EA y NS1L a bordo del *Williamsburgh*.

Ejemplar de libre circulacion

A las 07:45 el *Williamsburgh* alcanzó al *Prinsendam*. Inmediatamente, pasajeros y tripulantes de los botes salvavidas fueron llevados a bordo por un helicóptero de la guardia costera que había llegado al lugar. Otros, fueron recogidos directamente por el buque tanque.

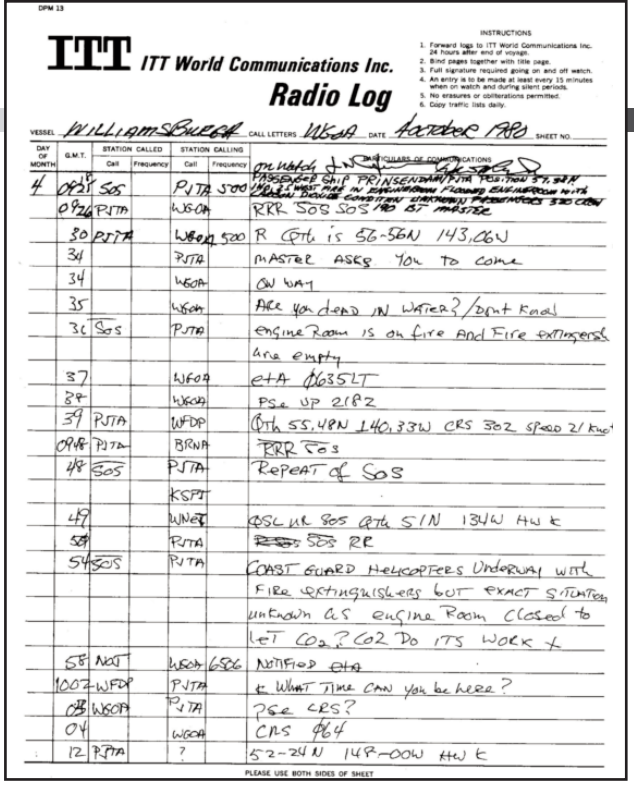
ARRIBAN OTROS BUQUES

Al mediodía arribó el guardacostas *Boutwell* contribuyendo en las tareas de rescate. Este navío se encontraba amarrado en Juneau para participar de las celebraciones del centenario de la ciudad. En cuanto supieron que el *Prinsendam* estaba en peligro, el Departamento de Bomberos de Juneau fue llamado por la Guardia Costera y se le ordenó reunir a los miembros de tripulación que gozaban de franco en algunos de los bares y restaurantes de la ciudad, para dirigirse a toda velocidad hacia la escena, alejada unas 345 millas.
Los pasajeros y tripulantes en malas condiciones fueron transferidos al *Boutwell* y llevados al hospital de Sitka, ubicada al sur de Juneau. El guardacostas *Mellon* llegó al lugar a las 18:30, cerca de 12 horas después de haberse dado la orden de abandonar el crucero. A su llegada, un equipo médico abordó el *Prinsendam* para proporcionar asistencia a aquellos que permanecían aún en la nave.
Sin embargo, a las 21:00 se descubrió que faltaban 20 pasajeros y dos rescatistas, aparentemente perdidos en el mar en su bote salvavidas. Afortunadamente, el oficial de radio Carl Williams del *Sohio Intrepid* escuchó la radiobaliza de los rescatistas y notificó a la Guardia Costera en CW.
A las 01:00 de la mañana siguiente el *Boutwell* vio una bengala: Era del bote salvavidas faltante. Todos los pasajeros y tripulantes del *Prinsendam* habían sido rescatados.

LA MEDIDA DEL ÉXITO

El 11 de octubre de 1980 el *Prinsedam* se hundió a 3.300 metros en el fondo del mar. Ninguna vida se había perdido y nadie había sufrido lesiones graves.
En 1998, Ring y Pfister fueron galardonados con la *"Medalla Marconi de Oro"* por su participación en el rescate. Jack van der Zee no admitió haber enviado el SOS hasta poco antes de su muerte, por temor a perder su licencia de oficial de radio como consecuencia de haber desobedecido una orden de su capitán.

Cuando la Reina de Holanda supo del heroico oficial de radio que se arriesgó a ser encarcelado por salvar vidas humanas, planeó nombrarlo caballero vitalicio. Lamentablemente, Jack van der Zee falleció antes de que fuera honrado con tal distinción.


DPM 13

ITT ITT World Communications Inc.
Radio Log

INSTRUCTIONS
1. Forward logs to ITT World Communications Inc. 24 hours after end of voyage.
2. Bind pages together with title page.
3. Full signature required going on and off watch.
4. An entry is to be made at least every 15 minutes when on watch and during silent periods.
5. No erasures or obliterations permitted.
6. Copy traffic lists daily.

VESSEL Williamsburgh CALL LETTERS WSOA DATE October 1985 SHEET NO.

DAY OF MONTH	G.M.T.	STATION CALLED Call	STATION CALLED Frequency	STATION CALLING Call	STATION CALLING Frequency	PARTICULARS OF COMMUNICATIONS
						On Watch [illegible]
4	0745	SOS		PJTA	500	PASSENGER SHIP PRINSENDAM PJTA POSITION 57.38 N LONG 140.25 WEST FIRE IN ENGINEROOM FLOODED ENGINEROOM WITH CARBON DIOXIDE CONDITION UNKNOWN PASSENGERS 320 CREW 190
	0826	PJTA		WSOA		RRR SOS SOS NO ST MASTER
	30	PJTA		WSOA	500	R Qth is 56-56N 143,06W
	34			PJTA		MASTER ASKS YOU TO COME
	34			WSOA		ON WAY
	35			WSOA		ARE YOU DEAD IN WATER? / DONT READ
	36	SOS		PJTA		ENGINE ROOM IS ON FIRE AND FIRE EXTINGUISHERS ARE EMPTY
	37			WFOA		ETA 0635LT
	38			WSOA		PSE UP 2182
	39	PJTA		WFDP		Qth 55,48N 140,33W CRS 302 SPEED 21 KNOTS
0948		PJTA		BRNA		RRR SOS
	48	SOS		PJTA		REPEAT of SOS
				KSPT		
	49			WNET		QSL UR SOS Qth 51N 134W HW K
	54			PJTA		~~[illegible]~~ SOS RR
	54	SOS		PJTA		COAST GUARD HELICOPTERS UNDERWAY WITH FIRE EXTINGUISHERS BUT EXACT SITUATION UNKNOWN AS ENGINE ROOM CLOSED TO LET CO2? CO2 DO ITS WORK K
	58	NOT		WSOA	656	NOTIFIED ETA
	1002	WFDP		PJTA		K WHAT TIME CAN YOU BE HERE?
	08	WSOA		PJTA		PSE CRS?
	04			WSOA		CRS 064
	12	PJTA		?		52-24 N 148-00W HW K

PLEASE USE BOTH SIDES OF SHEET

Facsímil del log del Williamsburgh

EL CW ES "GENIAL"

N1EA y NS1K están activos en CW en las bandas de aficionados y, tal vez, usted haya comunicado con ellos. Sé que los amigos y familiares de 524 personas a bordo del *Prinsendam* están agradecidos de que el dúo haya escuchado las señales de CW en 500 kHz esa noche.
Y pensar que no hubiera sabido nada de esto si no hubiese realizado el QSO en CW con N1EA el 24 de marzo de 2012 a las 1800 UTC.

Por eso, estoy convencido de que *el CW es genial.*

SOS SOS SOS DE PJTA PJTA PJTA
PASSENGER SHIP PRINSENDAM PJTA
POSITION 57.38 NORTH 140.25 WEST
FIRE IN THE ENGINE ROOM
FLOODED ENGINE ROOM WITH CARBON DIOXID
CONDITION UNKNOWN
PASSENGERS 320 CREW 190
MASTER
POSITION 57.38 NORTH 140.25 WEST
AR K

SOS SOS SOS DE PJTA PJTA PJTA
BUQUE DE PASAJEROS PRINSENDAM PJTA
POSICIÓN 57º 38' NORTE 140º 25' OESTE
INCENDIO EN LA SALA DE MÁQUINAS
INUNDAMOS LAS MÁQUINAS CON DIÓXIDO DE CARBONO
ESTADO DESCONOCIDO
320 PASAJEROS 190 TRIPULANTES
FIRMADO: EL COMANDANTE
POSICIÓN 57º 38' NORTE 140º 25' OESTE
FIN DEL MENSAJE, CAMBIO.

El SOS enviado por el Prinsendam

Ejemplar de libre circulacion

SERVICIO DE QSL

Al entregar sus tarjetas QSL con destino al exterior, por favor clasifíquelas por Bureau de destino con el software QBUS, que puede descargarse de
www.qbus.uba.be

De esta forma ayudará a su rápido procesamiento.

Verifique que sus señales distintivas están activas en el sistema de Bureau consultando en
www.lu4aa.org/qsl

Ante cualquier duda sobre el Servicio de Bureau, escríbanos a
bureau@lu4aa.org

BOLETÍN INFORMATIVO RADIAL

El Radio Club Argentino emite semanalmente su Boletín Informativo Radial, en el que se difunden noticias institucionales, de interés general e informaciones de DX.
Se trasmite los días viernes en las siguientes modos, bandas y horarios:

SSB Banda de 40m a las 18:00 hs
PSK31 Banda de 20m a las 19:00 hs
SSB Banda de 80m a las 19:30 hs

PAGO DE CUOTAS

Señor Asociado:

Recuerde que para el pago de sus cuotas sociales y del Seguro de Antena dispone de las siguientes alternativas:

- Cheque.
- Débito Automático con tarjetas de crédito Visa y MasterCard.
- Interdepósito en la Cuenta Corriente del Banco de la Provincia de Buenos Aires N° 4001-21628/9
  Recuerde que al efectuar un interdepósito en este Banco debe agregar a su pago la suma que el mismo percibe en concepto de comisión.
- Transferencia entre cuentas CBU 0140001401400102162896.
- Depósito en la Cuenta Corriente del Banco Galicia N° 843-1-153-3
- Transferencia entre cuentas CBU 0070153820000000843133.

AYUDENOS A MANTENER LA EFICIENCIA EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS
ABONE SUS CUOTAS SOCIALES Y DE SEGURO DE ANTENAS EN TÉRMINO

CONSULTAS DE ADMINISTRACIÓN Y TESORERÍA

Informamos a todos los asociados, que para gestiones de carácter administrativo, tales como consultas o reclamos de tesorería, estados de cuentas,comunicaciones de pagos, etc., y con el fin de agilizar y optimizar su respuesta, el RCA tiene habilitada la siguiente dirección de correo electrónico:

administracion@lu4aa.org

BOLETÍN ELECTRÓNICO DEL RCA

newsletter@lu4aa.org

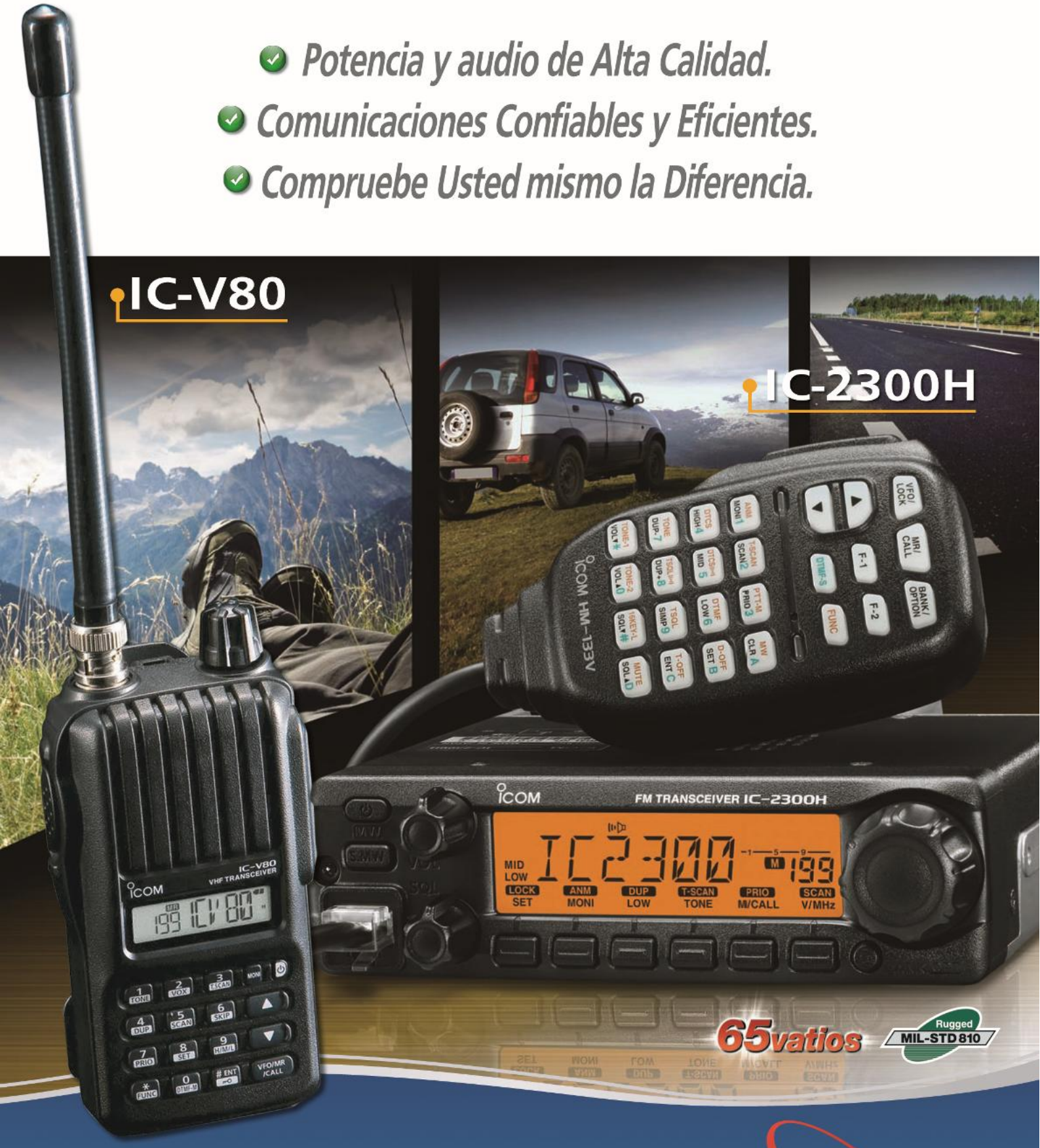
El Radio Club Argentino, edita para todos los radioaficionados un boletín electrónico que se distribuye periódicamente, con informaciones, comentarios y artículos de carácter general.

Aquellos interesados en recibirlo, sírvanse enviar un correo electrónico a la dirección
newsletter@lu4aa.org
sin ningún texto,
indicando en el asunto la palabra suscribir.

Ejemplar de libre circulacion

ICOM

- Potencia y audio de Alta Calidad.
- Comunicaciones Confiables y Eficientes.
- Compruebe Usted mismo la Diferencia.



Av. Córdoba 4860 - Buenos Aires - Argentina

MULTIRADIO S.A.

011 4779-5555 info@multiradio.com www.multiradio.com

Ejemplar de libre circulación