



QRZ...

Medlemsblad för NORRKÖPINGS RADIOKLUBB
Januari 2006. Web-QRZ nummer 1

KLUBBINFORMATION

Norrköpings Radioklubb, Nelinsgatan 24 KV. 603 55 Norrköping

Besöksadress:- Nelinsgatan 24, kv.

Postgirokonto 297636-3

Klubbsignal SK5BN. 7S5LH. Repeater VHF kanal RV48. 145,600 MHz – SK5BN/R.

UHF – kanal RU368 434,600 MHz – SK5BN/R – skift (2 MHz)

Ordförande Jan Hult/SM5/TJH

Kontaktperson utbildning Lars Kostmann/SM5AZS

Provförrättare för certifikat Derek Gough/SM5RN

Hemsida <http://www.sk5bn.se/>

Aktualiteter

- Checka in på SK5BN Trafiknät varje söndag kväll kl 2100
- OBS Månadsmöte i klubblokalen måndagen den 9 januari kl 1900. Kom gärna tidigare.
- SK5BN har öppet hus varje måndag kväll. Anmäl gärna på trafiknätet söndag kväll.
- Tävla för SK5BN i VHF-testerna

Innehåll

Sid 1	Klubbinformation, Aktualiteter och Innehåll
Sid 1	Bra resultat för SK5BN i decembertesten
Sid 2	SM5AZS körde oväntat QSO
Sid 3	Det gick att köra DX med en vertikalantenn
Sid 4	Steve/W7QC har fina antenner
Sid 5	Klubbmedlemmar i 2005 års topplista
Sid 5	Svart- och vitbrokig kossa med ny tackning
Sid 6	Derek minns – Ett oväntat äventyr

Bra resultat för SK5BN i decembertesten

SK5BN ligger just nu på 14:e plats i december månadstest på 144 och 432 MHz med 65557 poäng. De aktiva hamsen på 144 var SA5Z med 32 QSO och 15783 p, SM5AQI med 25 QSO och 13106 p samt SM5SHQ med 13 QSO och 7542 p. På 432 körde SM5DFF 27 QSO och fick 14563 p Strongt jobbat. Dags att lägga in testerna i nästa års kalender.

SM5AZS körde oväntat QSO

Klockan var 16.30 och solen hade gått ner. Det var mörkt ute och jag var sugen på ett cw-QSO med QRP-riggen. Det var länge sedan jag hade kört med SM5CBC, som bor i närheten och det skulle vara trevligt få ett litet QSO innan maten. Då erinrade jag mig att han sagt att han alltid ligger stand by på QRP-frekvensen 7030kHz.

Alltså lyssnar jag och sänder ett QRL? Inget svar. Då ropar jag ett par gånger förgäves. Efter en stund hör jag en mycket, mycket svag station på frekvensen. Han var knappt läsbar och jag fick skärpa mig till tusen. Det lät som om det var LA8PV – signalen som den norska skådespelaren Flexnes använde i TV-programmen. He!

Äsch, tänkte jag, jag hörde nog fel och slog QRZ? Men då var han där igen LA8PV. Jag höll god min och svarade ordentligt med rapporten 339, mitt namn och QTH. Han kom snabbt tillbaka och var nu lite starkare (QSB). Men..... det var INTE Malve Flexnes utan Knut Kolstad i Molde!

Kondsen hade blivit bättre nu och nu läste vi varandra bra. Jo, Knut kände till TV-programmen och var också mycket stolt över sitt berömda call. Vi avslutade så småningom QSO:t och jag bad faktiskt om ett QSL-kort, vilket jag annars nästan aldrig gör. Det ska bli spännande att se ett QSL-kort från LA8PV när det nu kommer via NRRL + @

Bilden nedan visar shacket hos SM5AZS. Intresserad second operator är en av Lasse's övertoner. Det ska böjas i tid om det krokigt ska bli, som någon vis person sagt.



Det gick att köra DX med en vertikalantenn

Den här antennen har monterats ner pga flyttning efter ca tre och ett halvt år användning. Den har varit monterad i stadsdelen Klingsberg på ett tiometer maströr som gjorde att den kom upp 52 meter över havet och med ganska fri sikt runtom. Antennen är rundstrålande och har ingen riktverkan som en Yagi har. Den har en låg strålningsvinkel och det har gått bra att köra DX med den. Den installerades sommaren 2002 och som rig har jag använt en IC7400. Utöver testerna har jag hunnit med ca 2500 QSO'n och hunnit få 151 bekräftade länder av de ca 331 som finns samt kört 36 av de 40 Zonerna.



Bilden ovan togs under en CQ WW-test då det gick bra att köra på 20, 15 och 10 meter med 100 W, dvs Low Power, enligt följande logg

Call: SM5AQI
Operator(s): SM5AQI
Station: SM5AQI

Class: SOAB LP

QTH: Norrköping
Operating Time (hrs): 13

Summary:

Band	QSOs	Zones	Countries
160:			
80:			
40:			
20:	40	8	20
15:	97	11	39
10:	40	13	16

Total: 177 32 75 Total Score = 18,939

Steve/W7QC har fina antenner

I det senaste numret av web-QRZ fanns det en bild med W7QC i shacket. Vi följer upp med en bild med hans antenner, Vi gissar att det Steve som ses längst ned på masten.

När man lyckats köra ett fint dx så är det ofta motstationens utrustning som är avgörande. Med en sådan här antenn hos Steve i Seattle så är det lätt att köra ett QSO Seattle – Norrköping med fina signaler. Att Steve sedan gillar att köra CW gör det hela bara bättre.



Klubbmedlemmar i 2005 års topplista

144 MHz

Plats	Signal	Antal tester	Poäng
39	SA5Z	11	182879
	SM5RN	1	18571
63	SM5AQI	12	119766
109	SM5CIH	7	54942
123	SM5SHQ	4	40426
124	SM5XJX	3	38907
157	SK5BN	3	25938
192	SM5DFF	1	15082
214	SM5MCZ	1	10771
238	SM5TJH	2	6266

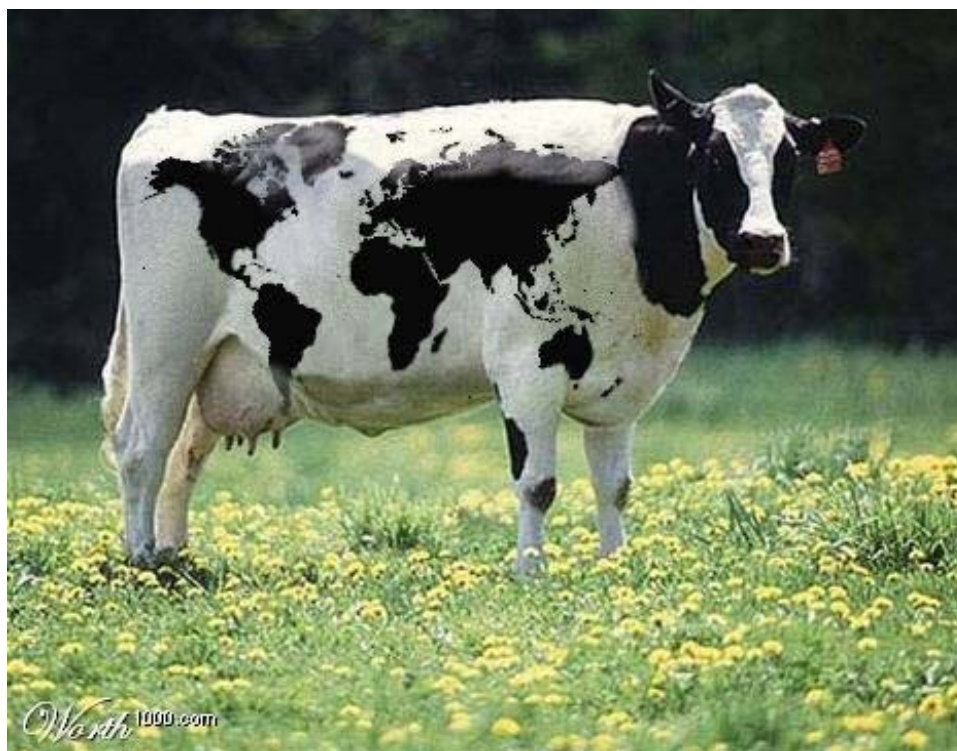
432 MHz

47	SM5DFF	3	55288
136	SK5BN	1	2418

1296 MHz

52	SM5XJX	1	653
----	--------	---	-----

Svart- och vitbrokig kossa med ny täckning

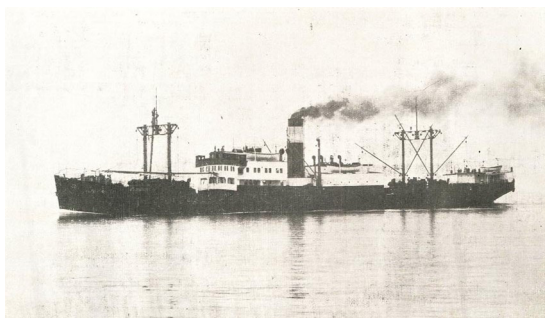


Om man jämför med ett styckningsschema har Sverige fått en fin placering då vi ligger i sadelområdet.

Derek minns - Ett oväntat äventyr

Häromdagen höll jag på att gå igenom mina QSL-kort med avsikt att så småningom ansöka om tillägg till mitt DXCC och hittade ett kort från Alan Österman 3D2QB, ex SM5BQB, dessvärre numera silent key, och mindes en resa som skulle gå mot Fidjiöarna omkring jul 1955.

Jag hade mer eller mindre frivilligt gått med på en "svart" resa från Sydney till Suva med en illa medfaren ångare som hette Hai Fong. Jag var just då ledig från mitt vanliga fartyg Nordic som genomgick en större maskinreparation. Det var ibland ganska vanligt att man bytte fartyg för en kortare kusttur eller för att hjälpa en annan gnist som ville vara ledig. Hai Fong var byggd omkring 1933 i Shanghai och hade till och med en gammal gnistsändare kvar ombord tillsammans med en 250 W lång och gränsvågssändare av fabrikat Toshiba, en japansk skapelse med stora rör.



Rundresan skulle ta cirka tre veckor och jag fick en extra dusör från Aussie, telegrafisten som ville vara ledig. Han skulle gifta sig med en yppig donna från Wollongong om inte mitt minne sviker mig. Sagt och gjort så bar det iväg den 15 december, en underbar solig dag med lätt bris och lugn sjö. Sände QTO till VIS, Sydney Radio och tog en bok och hörlurar ut på däck för att lyssna på ingenting på 500kHz. Efter ett par dagar med väldigt lite att göra började det blåsa upp och vi råkade ut för en reell omgång. Vågorna var höga och tvärskepps vilket orsakade en våldsamt rullning, som riktigt sög i magen. Mitt i natten hördes en ordentlig duns i fartygets skrov och bokhyllan som råkade sitta ovanför kojen för ned och slog mig i huvudet. Fartyget skakade och började gira. Skepparen, en äldre Indisk Gentleman, kom och bankade på hyttporten och bad mig göra i ordning radion. Det visade sig att ångröret till maskinen från pannan hade brustit och vi hade varken roderverkan eller styrfart. Vi tog mycket vatten över däck och brygghusets förliga fönster krossades. Två traktorer som stod på däck blev i stort sätt demolerade också. För att rätta upp fartyget i vind anordnades ett drivankare och vi slapp den eviga rullningen medan maskinavdelningen försökte att reparera ångröret. Detta blev en lång process, de tre i maskinbesättningen verkade inte ha så stor erfarenhet av reparationer, och till slut blev det en provisorisk lösning. Under tiden drev fartyget många sjömil ur kurs. Med svårighet fick jag iväg ett meddelande till Brisbane Radio på långvåg om våra problem. Mellan alla QRN från åska och annat krafs trodde inte jag att jag fick kvittens och anropade igen men hörde inget svar. Skepparen meddelade att vi skulle avvakta reparationen innan vi skickade ett nytt meddelande. Jag anropade CQ i fall det fanns ett fartyg som kunde QSP till Brisbane eller Cairns - men mitt i natten sov nog alla gnistar.

Ungefär mitt emellan Fiji och Sydney men lite mot nordväst finns ett ställe som heter Noumea i Nya Caledonien. Efter några dagars drivande i nordvästlig riktning fick jag kontakt med ett franskt fartyg som i sin tur tog kontakt med kuststationen i Noumea. Därefter kom flera förfrågningar från rederiet som frågade i stort sätt vad i H.....e vi höll på med? Varför hade vi inte begärt bogserhjälp, och om det gick att reparera skadan mm mm. Skepparen hade redan vänligen men bestämt tackat nej till hjälp från det franska fartyget och menade på att allt sånt hjälp kostade pengar. Efter 10 dagar på driven siktades en liten ö och eftersom den såg ut att ha ett korallrev runt omkring blev det lite smått panik och ett desperat

försök att få igång maskinen med det provisoriskt lagat ångrör. Ångan släpptes på efter några timmar och efter ett tag började fartyget röra på sig men det räckte inte att klara strömmen som var omkring 3 knop i dessa trakter. Vi kom närmare och närmare revet och två ankare lossades. Det gjordes ett försök att fastställa positionen och jag skickade iväg ett meddelande till Noumea med en begäran om hjälp. Batterierna var utomordentligt låg i spänning tack vare att endast sporadiskt laddning hade kunnat göras och de 110 V på fartyget var oftast endast 90 V, men till slut fick jag kontakt med Noumea radio och bogserhjälp äntligen begärdes.

Jag började bli ganska orolig för att tiden för min seglats skulle förlängas och att jag skulle komma för sent tillbaka till Sydney och bli akterseglad. Men räddningen kom i form av ett fransk marinfartyg som tillsammans med en stor bogserbåt drog oss till Noumea.

Efter ett par dagar i Noumea visade det sig att fartyget dessutom hade tagit in en hel del vatten under tiden vi var utan ånga och hjälpmotorn inte klarade att driva både pumparna och generatorn. De franska hamnmyndigheterna ansåg att fartyget var i det närmaste ett vrak och förbjöd vidare seglats tills allt var lagat.

Bra! Tänkte jag och började undersöka möjliga reträttvägar. Genom en vänlig själ hos hamnkaptenen fick jag nyss om ett förstående flygning till Brisbane från Noumea och uppsökte flygplatsen. Planet, en gammal trotjänare från andra världskriget, en C46 Dakota, skulle tydligen till Brisbane för motoröversyn och hade last av postsäckar och lite av varje. Jag erbjöd mig att hjälpa till med lastningen mot att jag fick följa med. Allmän munterhet blev resultatet av det förslaget men hur som helst till slut efter en hel del tjat och löfte om en PUB-runda som jag skulle stå för i Brisbane fick jag hänga med. Det var inte tal om att mönstra av från Hai Fong eftersom officiellt hade jag aldrig varit påmönstrad. Flygresan tog många timmar, det var 1800 km till Brisbane och vi flög som bäst omkring 260 km i timman men fram kom vi och efter en hel kvälls PUB-runda med ett glatt gäng ur franska flygvapnet, köpte jag en enkelbiljett på tåget till Sydney med mina sista slantar

Det lustiga var att jag var tillbaka på Nordic exakt tre veckor på dagen sedan jag lämnade henne i dockan i Sydney.

Ett bra radioår 2006 önskar redaktionen med Derek/SM5RN och Lennart/SM5AQI samt web-redaktören Christopher/SM5YLG