

S5 OBALNI

Številka 11, Letnik VII

November 2003

GLASILO RK JADRAN S59CST in

RK PIRAN S59HIJ

Glasilo Obalnih Radioamaterjev

Uredniški odbor S5 Obalni



Glavi in odgovorni
urednik in urednik rubrike
tehničnih člankov:
Gregor, S53RA



Urednik informativnih
Prispevkov:
Valter, S51VI



Direktorica ekspedita:
Danijela, S57NKI



Tehnični urednik
Žarko, S53Z:

Tisk: Rudi, S58RU



KV prvenstvo je mimo, v piranskem radioklubu smo ponovno dosegli dober skupni rezultat. Nekaj o tem je napisal Valter, S51VI. Kristjan, S57IIO je prispeval reportažo o CQ WW SSB ekspediciji ekipe SCC-ja v Dubaj ("obalni" del te ekipe je predstavljaj Miloš, S53EO). Tu sta še "redni" rubriki Vanje o SWL in Borisa o telegrafskih ročicah ter Alenova (S53MA) razmišljanja o radioamaterstvu. Skratka, ta mesec se je nabralo kar precej napisanega materiala. Če se bo tak pozitiven trend nadaljeval, bomo lahko kmalu predlagali da postane CQ ZRS priloga s5Obalnega, hi...

Za konec še malo samokritike... zna bit da bo tudi ta mesec "Obalni" izšel z nekoliko zamude. Bom moral v prihodnje malenkost bolje tempirat uredniško "obdelavo" člankov in njihovih piscev, hi...

73, Gregor, S53RA

CQ TEST ZRS....

No, pa je prišla. Jesen. In z njo vse kar paše zraven. Novo vino, oljke, kostanji, dolgi večeri, kontesti... Pa še vse priprave, ki spadajo zraven. Vino je pretočeno, oljke obrane in olje v kleti, drva pripravljena, cisterna polna, antene... vertikalka se ne odziva, dipol za 1,8 je še v kleti, SWR razpetih dipolov je komaj zadovoljiv. In to naj bi bila ozimnica za jesenske in zimske konteste? Skrajni čas, da pljunem v roke in segrejem spajkalnik.

Kljub temu le ni vse tako črno. V jesenskem in zimskem času je kar nekaj tekmovanj na bandih, ki se jih člani piranskega kluba bolj ali manj ambiciozno radi udeležujemo. Kar nekaj let je minilo od prvega skupnega nastopa na KV prvenstvu ZRS. Dobri rezultati in uvrstitve v kategoriji »radioklubi« ter dobri rezultati in razvrstitve nekaterih posameznikov je vsakoletna vzpodbuda članstva, da se, kar se da množično, udeležujemo tega tekmovanja. Le zakaj bi bilo letos drugače?

Klubski večer konec oktobra je kot naročen za pobudo in prve dogovore. In seveda vzpodbuda čim večjega števila članov. Konec koncev je tudi to klubska akcija in vsak, še tako skromen rezultat je dobrodošel. Stekli so pogovori, iskanje primernih lokacij, saj vsak nima možnosti dela iz domačega fotelja.

Spisek klicnih znakov sodelujočih se je v tem letu ustavil na številki 17. Kar zgledno število. Kljub ustaljeni premoči domžalčanov se ne

pustimo zмести in priprave na udeležbo so stekle s polno paro. Kot bi mignil je tukaj nedelja. Koliko priprav za dve uri aktivnosti: antene, postaje, dnevnik, točna ura, papir, svinčnik, zamisel o strategiji dela, pogoji na bandu.... In že vpisujem prvo zvezo v dnevnik. Novi klicni znaki, množilci, Vanja-S59AV s super signalom, Borisa-S57LO zgrešim, Vlado-S55A ima težave s tehniko, Mirko-S57AD prihaja s skromnim QRP signalom, S58U pod Miloševim krmilom me zaradi bližine tlači v nasprotni kot banda, kar pa ne zmoti ritma nabiranja zvez in točk. Zadnja minuta in sekunde so vedno prekratke. Konec tekmovanja. Bežen prelet rezultatov in primerjava z lanskimi. Po »napornem« delu se prileže krepka malica. Kmalu za tem pa se že vozim proti klubu, od koder je delal Miloš. Boris z Rokom sta že tam. Gregor tudi. V bližnji gostilni si izmenjamo nekaj prvih informacij in vtisov. Zapojejo mobilci in kaj kmalu izračunavamo okvirne rezultate večine sodelujočih. Ob kavi in prijetnem klepetu o vtisih s tekmovanja postajajo rezultati vse manj pomembni.

Pa je za nami. Še ena klubska akcija, pa čeprav vsak s svojega konca. Kot sem že napisal, je pomemben in dobrodošel vsak prispevek posameznega člana. Saj nas ravno to še drži skupaj, mar ne?

Sodelovali pa smo: S50J, S59J, S59AV, S57AD, S57KV, S57LO, S57RW, S57RR, S57JEL, S55A, S54A, S53RA, S53VV, S52ID, S51VI ter klubske postaji S58U in S59HIJ, kateri sta poganjala S53EO in S53AU.

In naslednja akcija piranskega radiokluba? Čiščenje prostorov! Tudi to je dober izgovor za druženje.

GL & 73's de Valter, S51VI

RADIJSKO OKNO III.

No, zadnjič sem se razpisal o raznih frekvencah, katerim velja malce prisluhniti. Da niso zanimive za vse mi je jasno, toda ljudje smo različni in takšni so tudi interesi vsakega poslušalca posebej...

Danes pa bi rad opozoril na dobri stari DK0WCY (AURORA BEACON), o katerem se, vsaj v KV krogih, veliko premalo govori in ve.

Pred leti sem čisto po naključju odkril ta oddajnik, ki je radioamaterju lahko v veliko pomoč pri DX-anju in preučevanju propagacij. Seveda, pod pogojem, da zna telegrafijo... Pa tudi tisti brez znanja telegrafije lahko izluščijo kakšno koristno informacijo. Beacon poskrbi tudi za takšne, saj je ob normalnih pogojih med posameznim QTC-jem pisk neprekinjen, v primeru pojava AURORE pa je med posameznimi QTC-ji nosilec neprestano prekinjan (podobno kot znak pri zasedeni telefonski liniji).

WCY oddaja koristne informacije o številu sončnih peg, intenzivnosti zemeljskega magnetizma... Skratka, veliko koristnih informacij za radioamaterja, ki se mu kaj bliska o vplivu zgoraj naštetih dejavnikov na razprostiranje radijskih valov. Žal pa je takšnih v naših vrstah vedno manj. Morda so

za pomanjkanje tovrstnih znanj krivi tudi razni clusterji, na katerih si dx-arji med seboj izmenjujejo podatke o frekvencah in slišnosti zanimivih postaj. Ne morem si pomagati, toda takšno »cluster DX-arstvo« me spominja na dobre stare vice o politikih, ki so v rezervatih streljali omamljene medvede, take, ki so jim bili postavljeni tako rekoč pred puškino cev... Potem so pa na veliko govorili o svojih junaštev polnih lovskih avanturah.

Saj, kaj pa preostane operaterju, ki mu cluster pričara na ekran QRG DX-a, program v računalniku mu potem še na to frekvenco premakne RTX, obrne anteno in DX je oddaljen le še en pritisk na gumb ENTER...

In potem trenutek napetosti in... ENTER!

Uspeh je odvisen le še od tega, kakšne lampe segrevajo linearec, koliko toka potegnejo in

koliko elementov ima antena na strehi... Vse ostalo pa je.... ENTER!

Ne, ne, veliko raje se ukvarjam s knofi LOAD, PLATE, PRESELECT, razmišljam o sivi coni, poslušam WCY, stikam za DX na svoj način, s svojim znanjem.... Tako sem vsaj soudeležen tudi kot operater pri vzpostavljanju zvez in ne samo kot – investitor.

Jo, spet sem se preveč razpisal. No, se opravičujem in naj mi bo oproščeno. Za tiste pa, ki si predstavljajo, kaj bi lahko pridobili s poslušanjem DK0WCY, pa izdam še njegovi QRG in vozni red: 10.144 MHz, (24 urni cikel), ali pa 3.579 (7-8 UTC, 15-18 UTC) CW, seveda.

Podrobnejše informacije o DK0WCY so na voljo na <http://digilander.libero.it/i2mov>

Za konec pa ponujam nekaj frekvenc, s

katerimi si boste lahko skrajšali kakšen mrakoben jesenski dan ali večer, jutro?.... Res je, marsikaj je – tudi v BCL vodah – odvisno od podatkov, ki jih v zrak spušča DK0WCY, pa od tistih znanj, o katerih sem prej modroval. (QRG v kHz)

6005 DeutschelandRadio, Berlin
 5980 Rádio Guarujá (Brasil)
 4716.78 Radio Yura (Bolivia)
 5985 Radio Congo, Brazzaville (Congo).
 6120 Radio Rebelde (Cuba).
 11920 R. HCJB- Voice of the Andes (Equador).
 11790 Radio Cairo
 4800 Radio Buenas Nuevas (Guatemala).
 5995 RTV Mali (Mali)
 9705, Radio México Internacional
 4995, Radio Andina (Peru)
 13660 BBC
 11675 Voice of Russia World Service (Russia)
 21530 Radio Farda (Sri Lanka)
 17805, Radio Taipei Internacional (Taiwan)
 6015 Radio Tanzania (Tanzania)
 5026 Radio Uganda (Uganda)
 21700 Radio Dubai (Emirati Arabi Uniti).
 4775 AIR Imphal (India)
 15760 Kol Israel
 9575 Radio Medž (Marocco)
 11710 Channel Africa (Sud Africa)
 4905 Xizang PBS (Tibet)
 6000 Radio Habana Cuba (Cuba)
 6090 Radio Esperanza (Cile)
 6060 Radio Nacional (Argentina)
 5990. Radio Ethiopia (Etiopia).
 9590 Radio Canada International

Seveda je postaj še veliko več, a večino naštetih se da slišati ob pravem času brez

večjih težav. Nekaterih pa preprosto nisem slišal... Morda bo imel kdo izmed vas več sreče...

Morebitne komentarje in predloge za poslušanje sprejemam na S59AV@yahoo.com
 Zanimive bom objavil!

Vanja, S5-RS-060

“Odlazi cirkus...”

Na pretekli konferenci se je večina predstavnikov križarke zrs odločila, da je čas za prenovo. Večina je prikimala: "Končno." Toda samim potnikom pravzaprav ni jasno kdo so ti vrli predstavniki. Radioklubi seveda. Radioklubi kot predstavniki svojega ljudstva, pardon, članov. Torej osnovni gradnik križarke je t.i. "član članov", ki v principu ne ve, kam pluje barka. Ob ovacijah je bil predstavljen dobro zastavljen itinerar. Vendar vsak potovalni načrt naj bi imel tudi jasno destinacijo. Ali jo omenjeni ima? Ne vem. Po nekaj mesecih se celo sprašujem, ali ima lahko križarka potovalni načrt? Morbit ne, prej vojaški plan, plan akcije. Med plane akcije baje sodi tudi obvladovanje množic z uporabo medijev. Pohvaliti velja uporabo spleta, predvsem odgovorov tistih, ki se podpisujejo z "uredništvo e-portala". Verjetno je to sinonim za vsaj poročnika fregate.

Pa smo tam. Poprimimo za orožje. Vsi tipkovnice v roke in pišimo, saj je v besedi moč. Še bolje: dopisujemo si z vrhovno komando CENCOM_ZRS. Ali še bolje,

uporabimo Joystick-e in naj se zabava začne. In tukaj se misel ustavi.

Zakaj smo sploh prijeli za orožje? Komu čast in oblast? Komu taster in komu "kromifon"?

Radioamaterstvo - kaj to sploh je?

Radioamaterstvo je :

- podstrešje polno "old timer" radijskih sprejemnikov pri Žarku,
- Vladotov iskreči dipol v lovu na VK0IR,
- Samotova "papiga" v kontejnerju na Gažonu,
- Dorisina kavica ob 5ih zjutraj,
- Branetova spajder antena,
- qrp veza z Viktorjem in njegov home made swr meter,
- Adijev salto mortale s koče na 1028 metrov,
- pivo z Borisom ob Bodenskem jezeru,
- KDO-jev "razumeš ti mene",
- VAO v maratonu,
- HCE-jev lov na lokatorje,
- Zvezdanova dobra volja,
- EO karizma v etru,
- 1RP taster iz Koprskih zaporov,
- UKE-jevo znanje,
- KP, ki mi je posodil taster, ko ga nisem imel,
- Klofanje japoncev z Vanjo in 0.3mm LW & 1W
- AGjev ročni dnevnik in šumenje /MM,
- Rudijev CQ v telegrafiji,
- čas, ko je zelo veliko število radioamaterjev s svojimi "lampami" ogrevale prostore (največkrat klubske) v

urah pred kontestom in ko je bilo čutiti v zraku pravi HAM spirit, vonj po druženju in razcefranih tarok kartah v klubski omari.

- S5 Obalni

Kdo sploh potrebuje križarko? Jaz ne. Good bye arms.

Aristotel: "Pogumnejši je tisti, ki premaga svoje poželenje, kot tisti, ki premaga nasprotnika, saj je največja zmaga, zmaga nad samim seboj".

72/73 es good DX de S53MA

Nekaj vtisov in doživetij med potovanjem v Združene Arabske Emirate (1 del)

Bilo je nekje sredi junija, ko me je Tine S50A vprašal če bi sodeloval v ekipi SCC za CQ WW SSB iz Združenih Arabskih Emiratov. Ne vem, kako je on to videl, ampak mislim da so se mi oči kar pošteno zasvetile in brez oklevanja sem potrdil, da sem 100% za. Že v začetku leta sem namreč razmišljal, kako bi lepo bilo proslaviti 10 obletnico kar sem v HAM vrstah, sredi oktobra pa praznujem celo obletnico, kar sem vzpostavil svojo prvo zvezo daljnega leta 1993 z S56UTH na 144MHz.

Dnevi so kar hitro minevali, ekipa se je formirala in potrditev da SCC v A61AJ bo, je tudi prišla. Tine in Robert S57AW sta največ letala okoli tega, kako bomo mi leteli in našlo se je več variant, ampak zmagala je seveda najugodnejša, kakor tudi najudobnejša. Odhod iz Brnika, v Munchen in od tam v Dubai.

Oktoberski čas je pri nas kar ugoden, vsaj kar se klime tiče, tako da sem ob vsakodnevnih pregledih vremena v Dubaju, ugotovil da zna biti vreme tudi zelo enolično, saj se je na zaslonu kazal sonček in vztrajno tam okoli 35+ stopinj. Hja, kaj čemo, bomo pač pustili dolge rokave doma, oziroma vzeli s sabo samo tiste, ki jih bomo imeli do odhoda iz Nemčije. Nekaj dni pred odhodom sem že napravil nahrbtnik, napolnil vse akumulatorje za fotoaparatus, pa vse malenkosti, tako da sem pričakal torek odhoda kar se da sproščen. Ravno, sproščen ne, ampak prijetno adrenalinsko podkovan pa vsekakor. Vreme tisti dan, ni kaj lepega obetalo, na primorskem koncu je bilo le oblačno, ampak proti Ljubljani je postajalo vse grše, celo fajn zagrmelo je nekajkrat. Na avtocesti do Brnika nas je pa pozdravila lepa mavrica, no vsaj nekaj barvnega v sivini. Na letališču sem seveda bil slabo uro pred dogovorjenim časom, pač v skladu z domačo filozofijo o zamujanju. Nikoli pač se ne ve... Ker smo bili tako previdni smo pač čakali in čakali, ogledal sem si vse taxi cenike, pa od parkirišč tudi in podobno...

Kdor čaka, dočaka in tako je tudi bilo. Prvi se je pridružil prekmurski del ekipe, Renato S57UN, Ljubo S53O in voznik Fredi S52ZW, takoj zatem pa še Miloš S53EO. Takrat se mi je za trenutek zazdelo, da najprej pridejo tisti, ki so najbolj od daleč... V bistvu smo se potem kar vsi našli, še najbolj pa smo čakali na karte, ki jih je imel Tine. Še zadnja kava in sok, pa smo že bili na poti skozi letališko proceduro. Še nekaj časa je bilo potrebno počakati in potem se je lahko celotna odprava v sestavi S50A, S53A, S53EO, S53O, S56MM, S57AW, S57HO, S57UN, S58M, Alenka in Polona vkrcala na letalo in nato ponovno čakanje. Nekateri smo bili na letalu prvič in nam je zato bilo še toliko bolj zanimivo, od tega kako smo po stezi pospeševali

do tega kako hitro je bilo poleta do Munchna konec. Ob pogledu na letališče Franz Josef Strauss se seveda takoj zamisliš nad tistim pri nas, ampak kaj hitro pozabiš razliko.

Sledilo je nekajurno čakanje ob spremljavi nemškega piva in pogovorov o konkurenci, propagacijah in podobno. Eni smo si mimogrede še ogledali malo Nemčije in zato dobili dodatni žig v potnem listu, ker pa je bila tema ni bilo kaj prida videt. Čas drugega dela leta je prišel in posedli smo se v Airbus A330 družbe Emirates Airlines, razlika med malim Learjetom in tem je bila več kot očitna. Prostora v economy class ni ravno na pretek ampak zabavno se je bilo vsaj igrati z LCD zasloni in izborom filmskega in glasbenega arhiva, ki je bil na voljo. Sam sem si ogledal dvakrat film Terminator 3, pa nekaj komadov skupine Queen obdelal. Mimoidoča steverdasa je ponudila pijačo in sem si rekel naj bo nekaj lahkega, zato izjavil nekaj v stilu: "Orange juice." Sledilo je povratno vprašanje: "Vodka juice?" Malce sem pogledal, ampak ne kaj dosti okrevaj: "Yes, please." Ne ravno lahka pijača, definitivno pa prijetna... Med Turčijo in Iranom se je letalo začelo precej tresti ampak nič kaj posebnega, na zaslonu pred sabo smo lahko opazovali lučke mest, sicer ne vem katerih ampak bila so kar velika, občasno pa je celo švignila mimo kakšna utipajoča lučka.

Ravno pred pristankom je sonce vzšlo in naredil se prvi dan, nekaj tisoč kilometrov od doma. Letalo je tudi pristalo in ob izhodu je sledil prvi šok. Jutro 28 stopinj, vlaga takšna da dol padeš, še vsa letala naredijo svoj del in komaj se ne zadušiš. Težko dihanje do avtobusa, kjer klima deluje in celo se da normalno dihat. Ob vožnji po letališču ne moreš ne opaziti preštevilčnih klime naprav, ki so prav na vsakem koraku.

Sledil je sprehod po letališču, dvig vize, žigosanje in pregled potnih listov, prtljaga in še kaj se je našlo pa smo bili že blizu izhoda, ki smo se ga začuda kar izogibali.

Počakali smo še na prevoz, napolnili kombi in oddrveli proti nekaj km oddaljeni A61AJ lokaciji v samem predmestju. Približevali smo se in stolpi so se že opazili, kaj ne, ko pa jih je toliko. Krožno križišče in še nekaj sto metrov pa smo že bili pred vhodom. Zanimivo koliko križišč se najde v Eniratih, prav vsa pa so tudi lepo opremljena s hitrostnimi ovirami, ki se jih čuti že ob približevanju samemu križišču. Skozi vhod in zagledali smo lahko drevesa, mehko zeleno travo in marsikaj kar bi rekli, da sredi puščave nikakor ne more rasti. Sam sem bolj gledal navzgor, ker se mi je tam bolj zdelo zanimivo.

Na lokaciji nas je že čakal Gene N2AA, ki je pohitel s taksi službo. Raztovorili smo prtljago, odvrgli odvečne cunje in odhiteli v sam shack, ki je oddaljen kakšnih 100m od prostorov za goste. Čeprav je bilo konkretno vroče, sem se kar nekajkrat ustavil, saj pot vodi mimo stolpa za 80m, nekaj naprej je 40m in seveda je bilo vse to treba poslikat. Prehod v zgradbo s postajami, brrrrr, mraz... Klima nastavljena na 23 stopinj. Navdušenje ob vsej tehniki je splahnelo, ker so bili bandi skoraj popolnoma prazni, sem pa tja se je komaj slišal kakšen signal, tako da smo si namesto klofarije privoščili kakšno uro spanca po dolgi poti. Na srečo je bilo par ur kasneje boljše in zvečer so zveze kar letele v log.

Sam sem se odločil za malo manj pogost mode, začeni s PSK31. V množici signalov sem si našel mali prostorček, zmanjšal oddajno moč in začel klicati CQ. Nobeden ni slišal, pregledal vse, deluje... Klical naprej, tako je bilo nekaj

minut, dokler nisem naredil prvega in potem se je začelo. Eni so bili primemo kratki, saj sem oddal le raport in občasno QSL informacijo, drugi pa od starosti postaje do vrste uporabljene žice za samo izgradnjo antene. Ker delo ni bilo kaj preveč hitro, sem zamenjal na RTTY, kjer se je po nekaj spotih razvil tak pileup, da je bilo jo. V AFSK načinu ni bilo ozkih filtrov, v split nisem šel in zato se je pač poznalo, kako nekateri poslušajo, žal pa tako da samo pritiskajo tipke za poziv in potem ko jih nazaj pokličeš, kličejo naprej. Kljub neredu pa so zveze kar letele in se je v nekaj urah nabralo čez 250 zvez, toliko jih je bilo pa brez kontesta. Večerni piknik ob bazenu je pa tudi nekaj posebnega. Plan dela za naslednji dan, nespanje pozno v noč ali pa zgodaj v jutro. Zunaj se da namreč krasno uživati v nočnem času, ko je prijetnih 25+ stopinj. Zjutraj smo malenkost zaspali, tako da je bilo sonce že kar konkretno visoko. Tine je splezal na 80m stolp in pogledal kako in kaj je z rotatorjem, saj ni bilo ravno vse OK. Po bandih se ni nič delalo, ker so bili enostavno prazni, to pa nam ni ravno vplivalo dobre volje. Predvideli smo dodatno sprejemno postajo na 20m, ki naj bi med tekmovanjem iskala množilce in nedelane postaje. Antena je bila preprosta GP, viseča na drevesu, kakšnih 200m stran od glavne postaje.

Ponoči je pač temno in zato je potrebno tudi kaj storiti med samim vročim dnevom... V popoldanskem času nam je Ali A61AJ organiziral izlet v puščavo. Ob treh popoldan po lokalnem času so nas pričakala terenska vozila, zasedli smo jih in oddrveli v nekam proti širnemu pesku. Ko smo se vozili po cesti, avtocesti, ali kakorkoli ji rečeš, pač štiripasovnica je bila, je med prehitovanjem piskalo, kakor pri nas piska ob tovornjakih. Sem si mislil, aha namesto tik-tak smernih kazalcev

se tukaj pač uporablja pisk, kasneje pa se je izkazalo da je bil to opozorilni znak za preseganje dovoljene hitrosti. Zanimivo... V udobnem Toyota Land Cruiserju smo sedeli jaz, Renato S57UN in Gene in lokalni voznik, ki je nenadoma zavil na desno, rekel da mora smo nekaj storiti in po nekaj metrih še enkrat zavil na desno, tokrat kar zdivjal po pesku, parkiral na neki grbini, tako da smo s pogledom naprej videli pesek in ne horizonta, odšel iz avtomobila in klepetal z nekom. Po začudenih pogledih smo se lahko samo začeli smejeti in potihem mislili kaj nas pričakuje. Še nekaj kilometrov pa smo bili ob neki cesti sredi puščave, ljudje pa so veselo drveli po sipinah od motorjev do malih štirikolesnikov in avtomobilov vse se je našlo...

Vozniki so pripravili avtomobile, tlak v kolesih se je vidno zmanjšal, mi smo se medtem pa veselo slikali. Na mestu, pozor, štart in že smo drveli po pesku. Na začetku je bila zadeva precej nedolžna, ampak bolj smo šli daleč od ceste bolj nas je voznik presenečal in izvajal čudne manevre. Ob vsem tem cikcakanju smo celo naleteli na nekatere, ki so zabredli in se ustavili v neki luknji, ni zgledalo da so tam prostovoljno, posebno zanimivo je bilo ko je izza sipine prihitel nek drug terenec in je naš voznik začel žugati in kričati: "Watch the track!" Aja? Celo proga je bila tam? Čestitke tistemu, ki jo vidi... Sledilo je slikanje s kamelami, kako zanimive znajo biti, sončni zahod v puščavi, večerna zabava. Zanimivo je bilo tudi videti vse ceste osvetljene, tako da so se celo našli avtomobili brez odprtih luči...

Ob prihodu nazaj smo še seveda pogledali kako bandi dihajo. Vsaj 40m in 80m sta lepo letela... Dovolj je bilo le nekaj klicev na 3790, pa se je že razpasel EU nered, ko dobiš občutek, da te

enostavno ignorirajo in sami sebe delajo. Od tega, da te kličejo, če te sploh ne slišijo, "xx daj pozvao te je", heh, mogoče bi celo šlo, če tega jaz nebi slišal, do neskončnih ponavljanj zadnjih dveh črk, namesto da bi cel znak povedal in zvezo naredil v trenutku. Ampak vseeno je vedno zanimivo, ko te kup postaj kliče... Ob brskanju po logih smo opazili, da je nekdo v naši odsotnosti delal nekaj USA postaj na 10m, vsekakor nas je to le razveselilo. Ponoči se nam je pridružila še Emily P43E, po dolgem potovanju iz Arube.

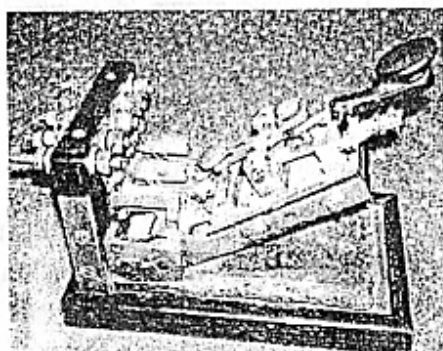
(se nadaljuje...)

Kristjan, S57HIO

Telegrafske ročice 10.

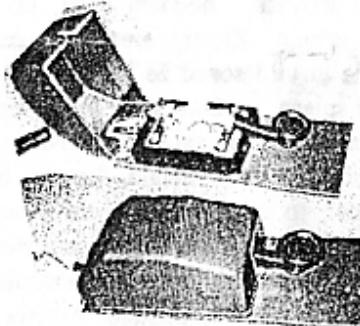
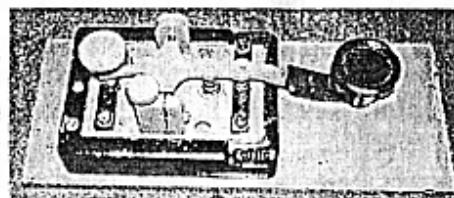
Vojaški tasterji 3.

Nemci so izdelovali (in jih še) zdržljive, natančno izdelane tasterje. Taster na sliki 1 je pripadal nemški križarki potopljeni v Scappa Flow. Iz ladje so ga prinesli potapljači, hranijo pa ga v škotskem muzeju telekomunikacij. Ko se taster premakne navzdol vklopi oddajnik.



Slika 1

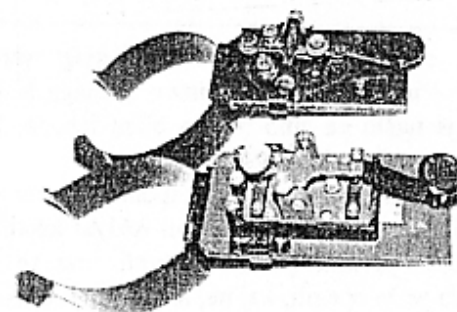
Junker je ime, ki pooseblja kvalitetne in zdržljive tasterje. Zelo natančno se jih da nastaviti. Še vedno jih dela podjetje Junker v Bonnu, ki ga ne smemo mešati z podjetjem Junkers, ki je izdelovalo letala. Taster na sliki 2 je iz druge svetovne vojne, taster na sliki 3 pa izdelujejo še danes, tako, da lahko dobite 50 let starega ali pa čisto novega. Posebno vrednost imajo Junkerjevi tasterji, na katerih je vgravirana svastika, vendar so danes že zelo redki.



Slika 2 in 3

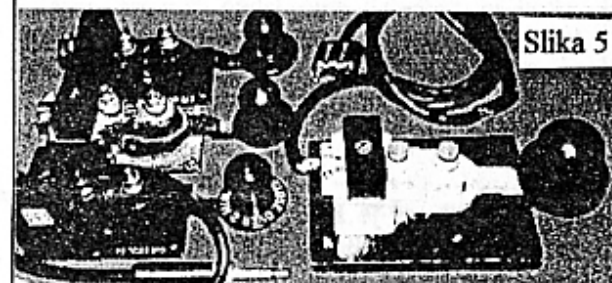
Nemška vojska je naredila »oprijemalko« za nogo, na katero se je pritrdil taster, tako, da je lahko operater delal tudi v premikjočem se vozilu. Ta model, slika 4, so kopirali američani (model j-45), osnovna razlika med njima pa je, da se junkerjev lahko sname in uporablja kot navaden taster.

Tudi nemška Luftwaffe je hotela imeti svoj »flameproof key« in tako je nastal »Luftwaffe flameproof key«, na sliki 5.



Slika 4

Desno je original, ostali trije na sliki pa so ameriške kopije Cxx – 26003A ter U.S. Navy key. (očitno ne kopirajo samo Japonci)



Slika 5

Enjoy Dxing!

