

S O T A

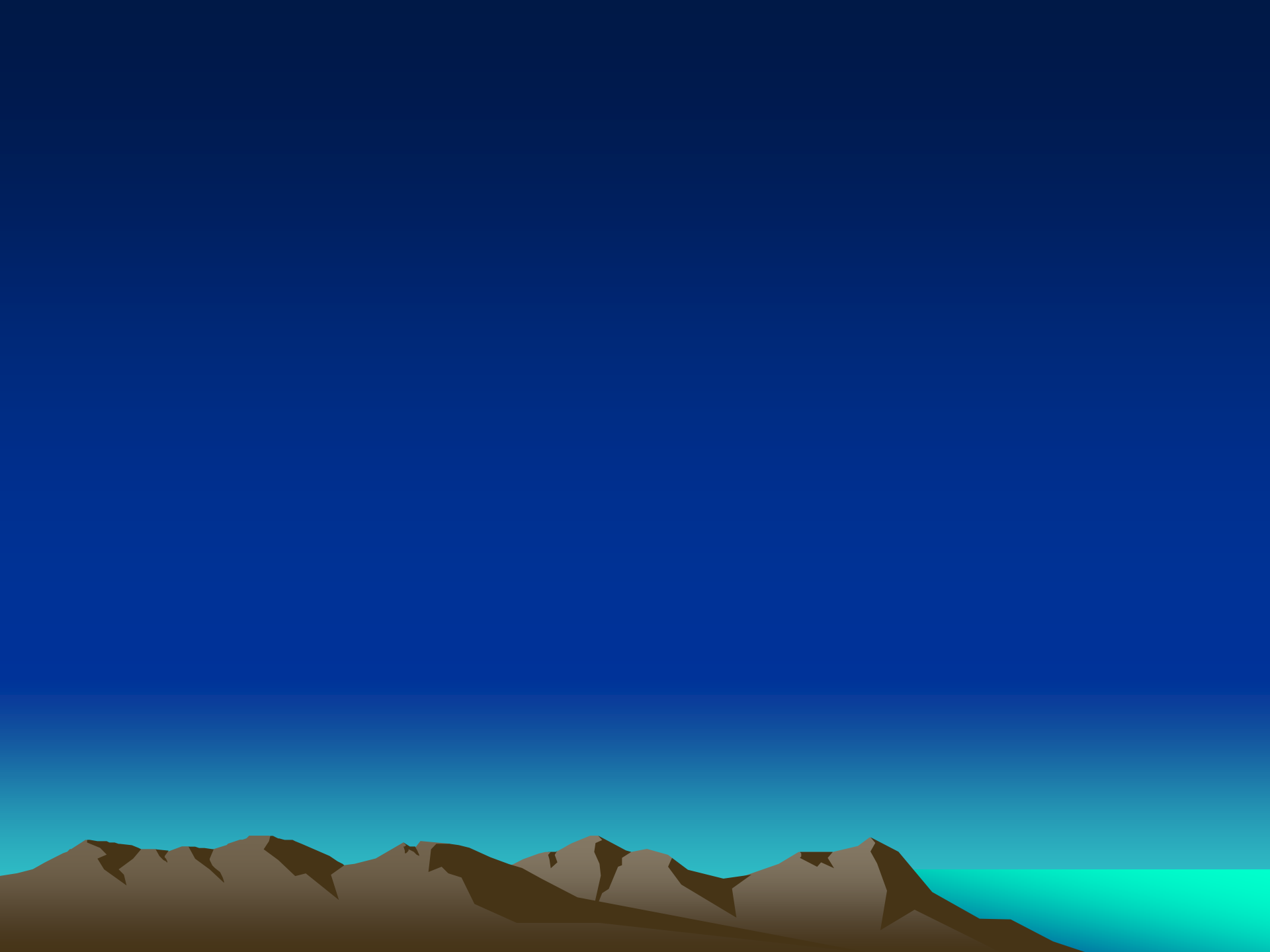
SUMMITS on the AIR

Vrcholy v éteru

7. část (leden 2011)

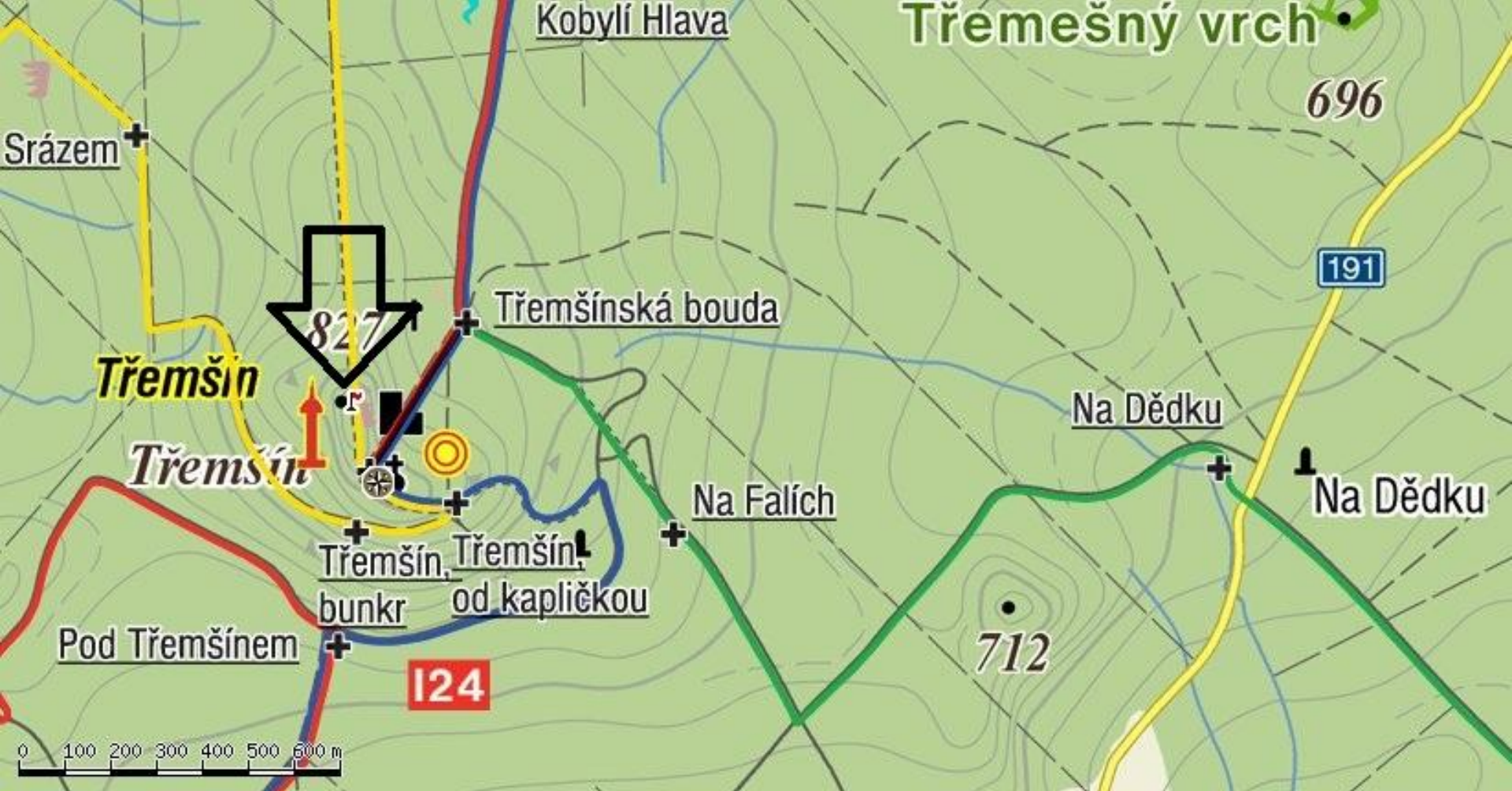
OK1DPX





Třemšín po druhé





01.01.2011

První den nového roku jsme s Jirkou, OK1DDQ,
a Mirkem, OK1UBM, vyrazili na Třemšín.



**Zvýšený počet aut na parkovištích avizoval,
že se dnes děje něco mimořádného.**



Lidé putovali oběma směry ve velkém počtu.





**U Třemšínské
boudy bylo velké
občerstvení,
byli zde i členové
jezdeckého oddílu
se třemi koňmi.**



Foto OK1UBM



**Na vrcholu Třemšína
Mirek, OK1UBM,
poodešel se svojí
2m stanicí do ústraní...**





... a já si našel místo
v přístřešku poblíž
kapličky.

Skupině mladých turistů
jsem vysvětloval
co to je SOTA,
proč vysíláme v morse,
jak daleko se dovoláme.

Foto OK1UBM



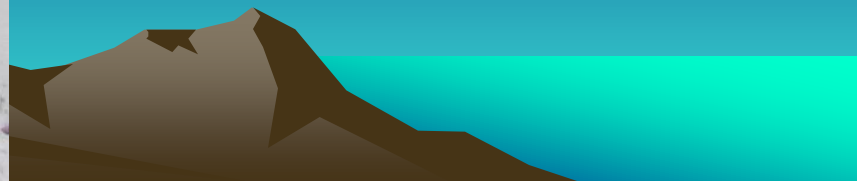
**Jirka, OK1DDQ,
si vybral stanoviště
pod smrkem.**



**Jirkova 12,5m anténa
dominovala Třemšínu
tento den.**



Jirka se osvědčil
i jako „SOTA mluvčí“.
Zvědavým kolemjdoucím
turistům vysvětloval,
kdo jsme a co tady děláme.



**I když řada turistů byla „pod vlivem“,
chovali se slušně a kromě zvýšené hladiny
hluku k žádným excesům nedocházelo.**

**Potkali jsme na vrcholu členy kolektivky
OK1ROZ z Rožmitálu: Frantu OK1FHT
a Pepu, OK1CMJ, ok1cmj@centrum.cz .
Pepa pracuje na meteorradaru na vrchu Praha.
Přivedu-li skupinu dětí, může nám u plotu říci
pár slov. Dovnitř ale vstup není možný.**





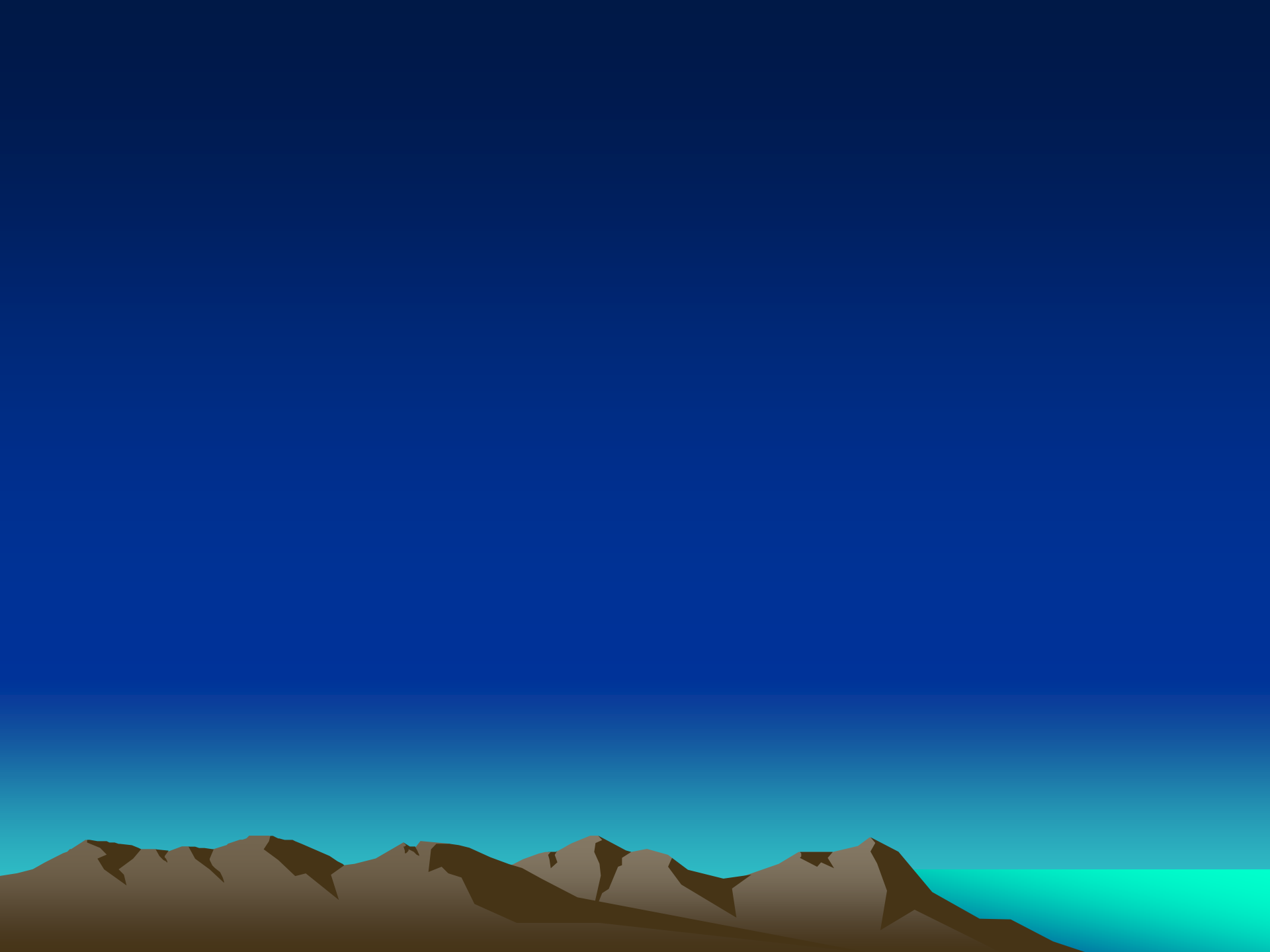
**Jednalo se o Novoroční setkání turistů na Třemšíně.
Návštěvnost za celý den byla určitě víc, jak 500 osob.**

Foto OK1UBM

**Ušel jsem 6 km, s převýšením 180 m.
Udělal jsem 9 spojení.**

Byl to prima Novoroční výlet.





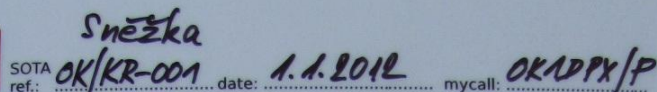
Přípravná činnost





GPSku jsem dostal od Ježíška.
Podle návodu jsem si zkalibroval kompas.
Kalibraci výškoměru jsem udělal
podle nivelace na příbramském nádraží.



[illegible]

Věčný LOG:

Při návštěvách kopců v dešti či mrholení je obtížné psát do deníku záznamy o uskutečněných spojení. Papír je navlhlý a trhá se, propisovačka nepíše, obyčejná tužka nepomáhá.

Pokus:

Dvě stránky deníku jsem si nechal zalaminovat. Zkusím na ně psát fixem na alkoholové bázi. Po přepisu dat do PC tento Věčný LOG umyju lihem, a použiju znovu.

Zkoušel jsem různé
lihové fixy na mokrém
laminátu, výsledek byl
ale pokaždé nevalný.



Na webu jsem objevil fixy FIXOLID
pro psaní na mokré povrchy.
Dotazem u prodejce <http://venim.cz>
jsem zjistil, že mají náplň nitrobarvy.

Laminát jsem zkusil umýt ředidlem 6001
a 6006. Bez problémů.

Mohu tedy objednat Fixolid na zkoušku.



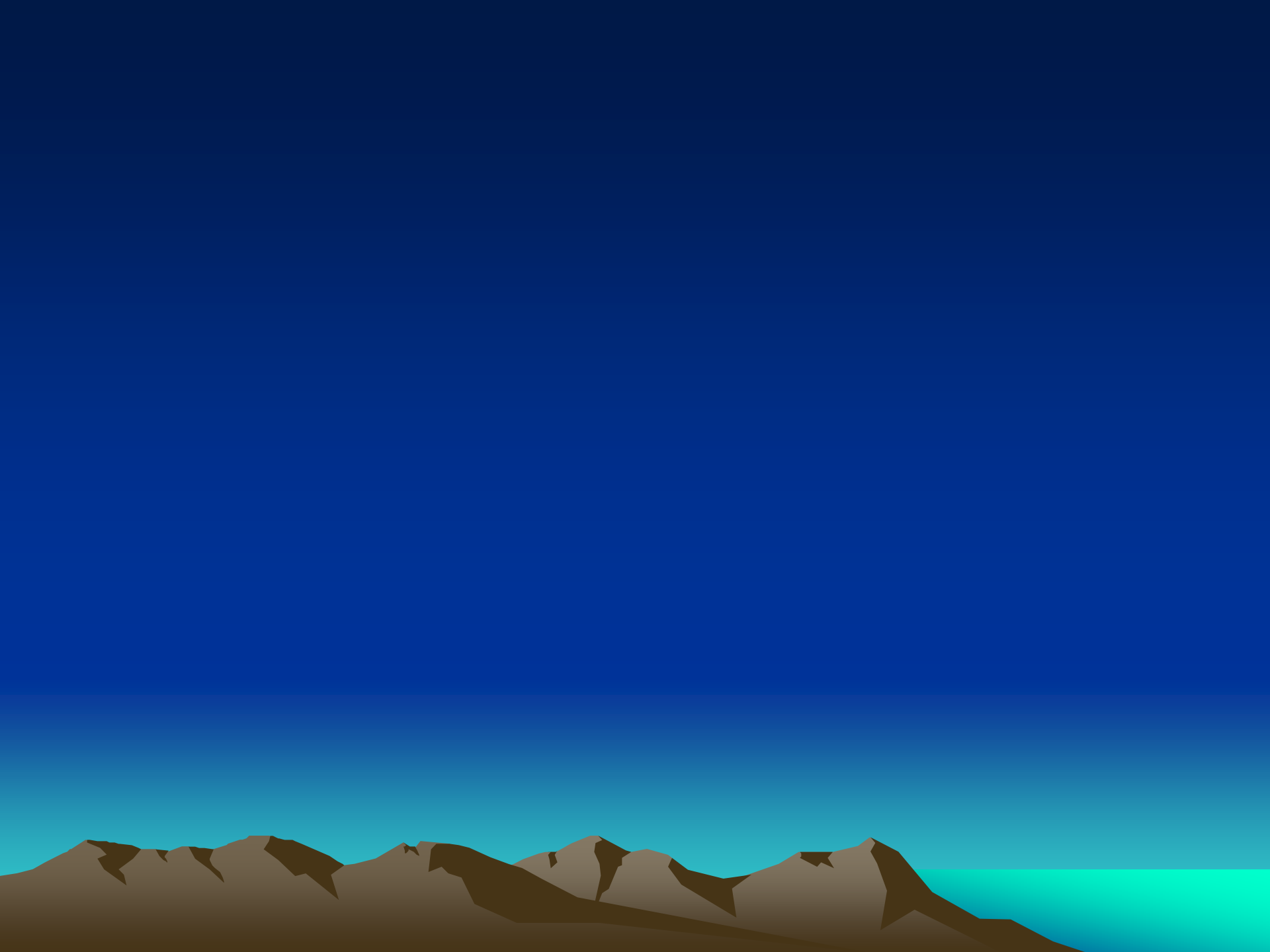
Ještě předtím jsem ale udělal zkoušku s několika druhy obyčejného, tvrdšího, lesklejšího papíru. Papíry jsem smočil pod vodovodním kohoutkem a psal na ně starším krejonem s 2mm tuhou HB.

Na všechny šlo ihned psát. Na velmi lesklý papír (AV ČR) šlo psát hůře. Po lehkém osušení jsem se pokoušel text vygumovat měkkou pryží. Šlo to, až na jeden druh, který se drolil.

Takže se zdá, že jsem objevil jednoduchou a levnou metodu.

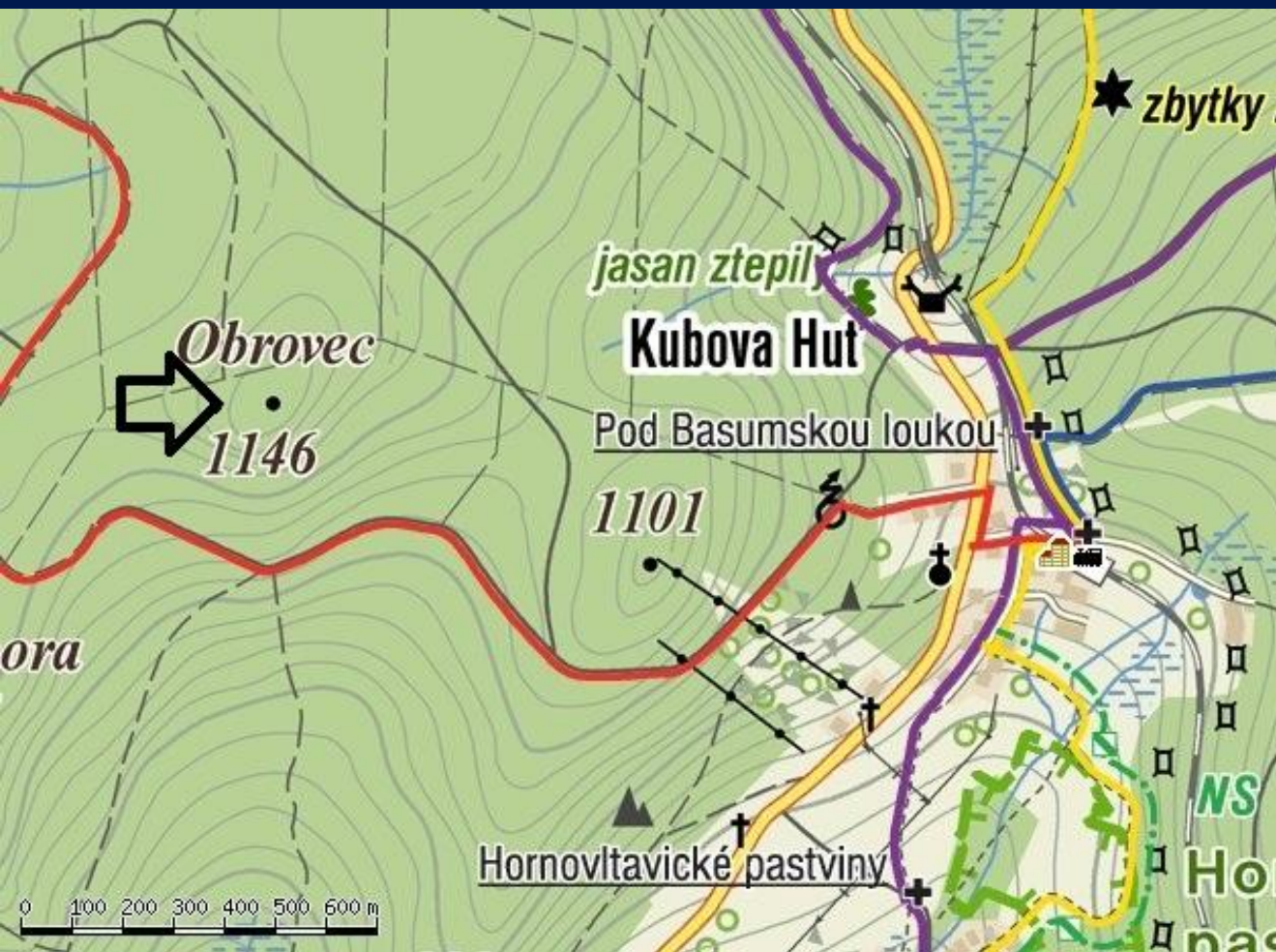
Ještě ji vyzkouším na kopci.





O b r o v e c





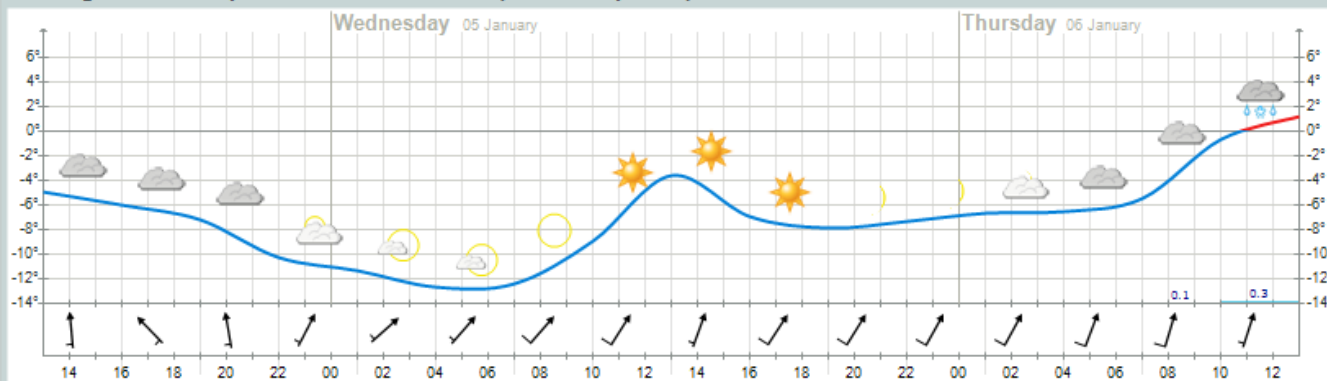
05.01.2011

Obrovec, 1146 m,
OK/JC-012,
10 + 3 body.

Pokusím se ho
na druhý pokus
zdolat.

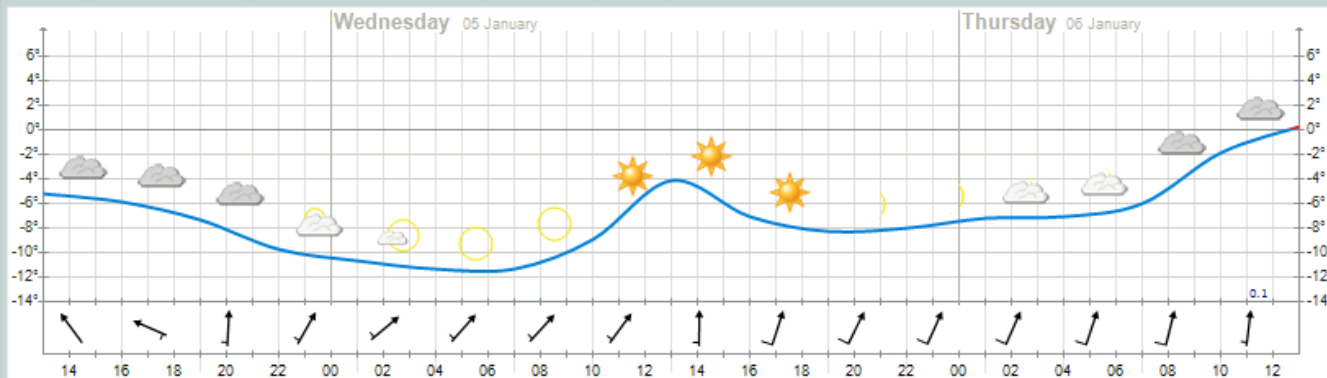
Meteogram for Vimperk in South Bohemia (Czech Republic) Next 48 hours

YR.NO



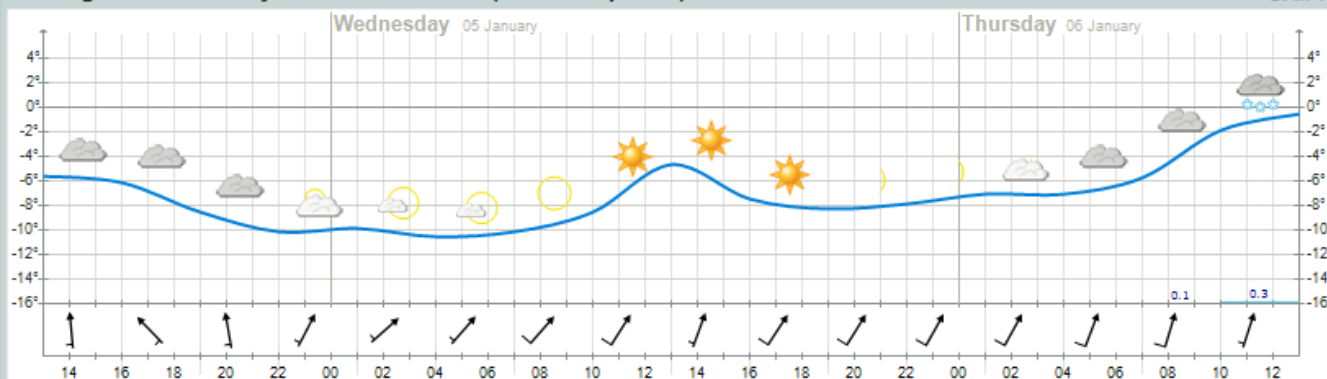
Meteogram for Volary in South Bohemia (Czech Republic) Next 48 hours

YR.NO

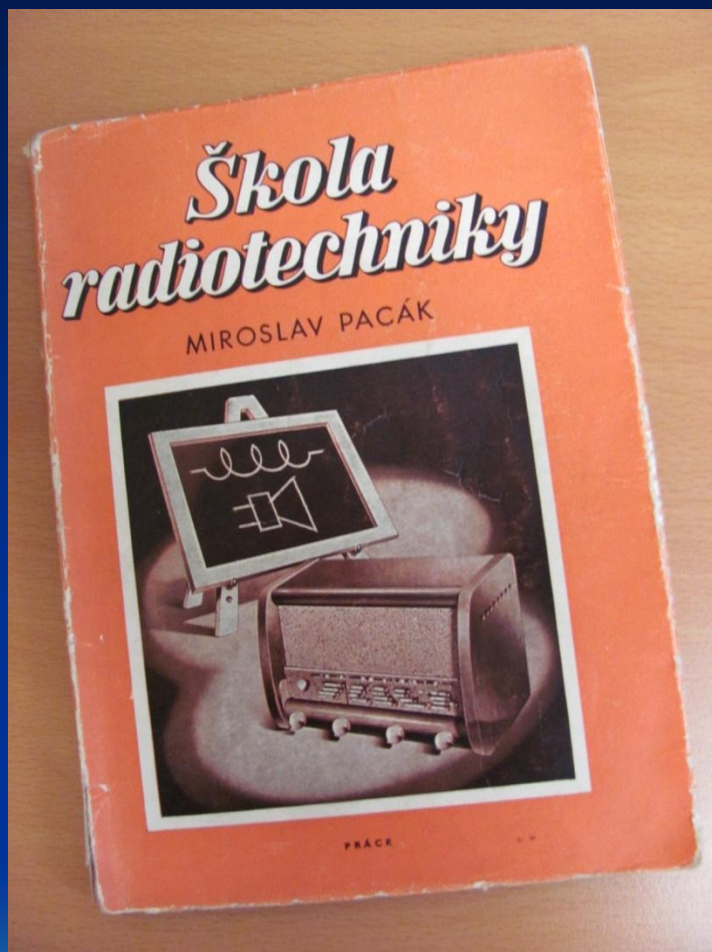


Meteogram for Strážný in South Bohemia (Czech Republic) Next 48 hours

YR.NO



Meteogramy
pro blízké okolí
jsou vcelku příznivé.



Čas ve vlaku jsem využil
k přečtení knížky, která se
i po padesáti letech dá číst.

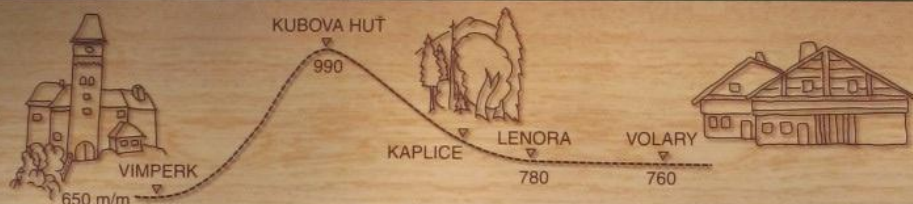
Autorova schopnost
psát srozumitelně, a k tomu
vytvořit perfektní obrázky
byla obdivuhodná.



Na obzoru je radiokomunikační věž, kolem které půjdu na Obrovec.



Kubova Huť



V době kdy páteří síť železničních tratí byla úspěšně provozována již několik desítek let se začala dotvářet dnešní podoba železniční sítě výstavbou místních tratí.

Pravidelný železniční provoz na trati Strakonice – Vimperk byl zahájen 15. října 1893. Počátek železničního provozu na trati Číčenice – Prachatice připadá také na 15. říjen téhož roku. Pravidelný železniční provoz z Prachatic do Volary byl zahájen 16. října 1899. Další úsek trati Volary – Lenora byl zprovozněn 9. července 1900. Zbývající část železniční trati se značným výškovým převýšením Vimperk – Kubova Huť – Lenora byla dána do provozu 9. 7. 1900.

HISTORIE ŽELEZNIČNÍ STANICE KUBOVA HUŤ

Myšlenka spojení Čech (Vimperka) s Bavorskem (Pasov) vznikla již roku 1872. 30. 3. 1873 c.k. rakouská vláda a Královská vláda Bavorska vydaly povolení stavby železné dráhy z Pasova do Čech směrem na Vimperk. Stavba nebyla z finančních důvodů započata, povolení propadlo.

R. 1875 nové povolení, ale stavba z finančních důvodů opět nerealizována.

R. 1880 byl vydán Zákon o místních drahách, který vytvořil lepší podmínky pro budování železných drah.

R. 1899 společnost „Pošumavské místní dráhy“ zadala zpracování projektu firmě „Leitner a Frohlich“.

Stavba byla zahájena 25. 4. 1899, dokončena a předána do provozu 9. 7. 1900.

R. 1938 trať Vimperk – Volary zabrala Velkoněmecká říše

(Německé říšské dráhy „DRB“).

5. 5. 1945 železnici obsadila americká armáda a 18. 5. 1945 ji předala do českých rukou.

Od 50. do 80. let min. století se přepravovalo velké množství zboží.

V okolí roste průmysl a vzrůstá stavební činnost.

Od 90. let nastává velký útlum železniční přepravy (automobilová přeprava).

Názvy nádraží se měnily:

- 1) OBER MOLDAU (Vltavice Hořejší) – po otevření tratě
- 2) KUBOHUTTEN – od 1. února 1902
- 3) KUBOVA HUŤ – za 1. republiky
- 4) KUBOHUTTEN – Sudety (1939 – 1945)
- 5) KUBOVA HUŤ – po r. 1945

ŽELEZNICE A EKOLOGIE

V současnosti patří železniční doprava k nejšetrnějším způsobům dopravy. Aniž by přímo ničila přírodu, zamořovala ji zplodinami a vytvářela pro pohyb zvířat nepropustnou bariéru, dokáže přepravit srovnatelné množství nákladu i osob, jako silniční doprava.

Železnice zabírá svými stavbami menší plochu půdy a tedy i přírody, spotřebovává méně pohonných hmot na jednotku nákladu. Železnice nemá tak vysokou náročnost na zemní údržbu, nepoužívá v takovém rozsahu solení jako silniční síť. Železnice představuje bezpečnější formu přepravy, rizika srážek a nehod jsou minimální. Železniční tělesa jsou pro přechod živočichů mnohem méně problematická než silnice.

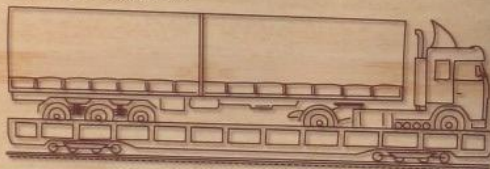
PŘEPRAVA KAMIÓNŮ PO ŽELEZNICI

Prudký rozvoj dálkové silniční nákladní dopravy v posledních letech postupně začal dosahovat situace, kdy kromě negativních dopadů na životní prostředí došlo i ke snížení propustnosti silnic zejména v horských úsecích.

Z tohoto důvodu vznikl progresivní přepravní systém, který se nazývá kombinovaná doprava. Je charakterizována spojením dvou výhod různých druhů dopravy. V tomto případě se jedná o dopravu silniční a železniční. Přeprava kamiónů po železnici je běžná zejména v Rakousku a ve Švýcarsku.

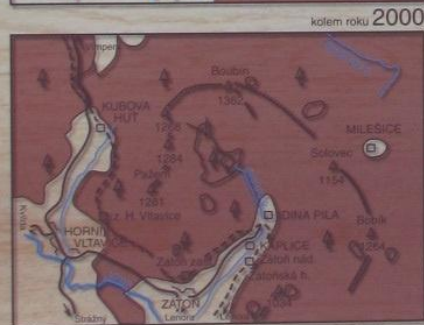
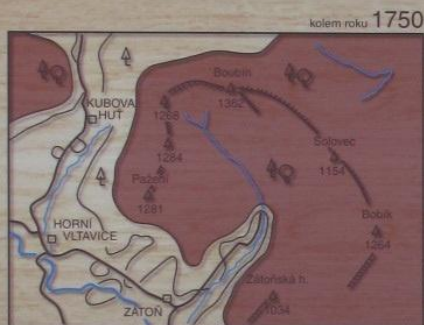
Přepravovat kamióny na běžných železničních vozech vzhledem k jejich výšce nelze. Z tohoto důvodu jsou používány speciální plošinové vozy, které mají malá kola o průměru 300 – 350 mm, což umožňuje plynulé přejíždění z vozu na vůz a tím urychluje nakládku.

V současném období je také nabízen obdobný systém přepravy i pro osobní automobily na větší vzdálenosti.





Historie krajiny



Šumava byla dlouho neosídleným horským valem, přes který přecházely jen jednotlivé obchodní stezky. Jejich vznik lze vystopovat již v raném středověku (1000 let n.l. a později).

Osídlování ve 12. a 13. století přivedlo nové osadníky i sem a vytvořila se nová větev Zlaté stezky vedoucí od Strážného do sedla mezi Boubínem, Obrovcem a Světlou horou, která pokračovala do Vimperka s tehdy nově vystavěným hradem. Dodnes je tento průsmyk zřetelným dopravním korytem (železnice Vimperk – Volary a mezinárodní silničních tah).

Kolonizaci údolí Vltavy a jejích přítoků lze prokázat od 12. do 15. stol., do horských lesů se však zakously až nově vznikající sklářské enklávy v 16. – 18. stol. Do tohoto období můžeme datovat rovněž vznik sklárny Kubova Huť. První písemná zmínka o Kubově Huti spadá do roku 1728.

Sklárny vznikly uprostřed lesů, dříví jako hlavní energetickou surovinu, pak získávaly kácením lesů, hlavně buků, v blízkosti sklárny. Tak vznikaly uprostřed lesních ploch rozlehlé, téměř kruhově odlesněné plochy – sklářské niky. Podobně vznikla i Kubova Huť, její sklářská nika je doposud zřetelná.

Skláře záhy vystřídali zemědělci a dřevaři, odlesněné území se již tak rychle nerozšiřovalo narůstala však intenzita zemědělské produkce. Rozvíjela se řemesla a kvetl obchod. V průběhu 19. století se těžby zaměřily zejména na smrk- těžbou narušené lesy na konci 19. století zasáhly velké vichřice a kůrovcová kalamita. Na vykácených plochách se sázel především smrk.

Mezi roky 1938 a 1946 se celé pohraničí zřetelně vyliidnilo. Odliv obyvatel zasáhl i Kubovu Huť. Zemědělství ztratilo na intenzitě a na opuštěné plochy se začal opět vracet les. Někdy spontánně, jindy umělou výsadbou. V posledních letech Kubova Huť stále více nabývá charakteru rekreačního a sportovního střediska, zemědělství je velmi extenzivní a jen minimum obyvatel je na něm přímo závislé.

Legenda:

- | | | | |
|--|-----------------|--|--------------|
| | hranice lesa | | vodní toky |
| | hranice pralesa | | hlavní cesta |
| | | | železnice |



**Cesta od vlakové zastávky
až pod Obrovec byla pohodová,
jen na poslední etapu
jsem si nasadil sněžnice.**

**Nebyl jsem přesně na vrcholu,
ale asi 80 m od něj. Byl tam
hustý porost.**

**Takže propozice SOTA
jsem dodržel.**





**Cesta nahoru od ČD
mi trvala 60 minut.**

**Instalace, vysílání
a likvidace 40 minut.**

Zpáteční cesta 30 minut.

**Obrázek je až z likvidace,
byl jsem (jako vždy)
v časovém presu.**

**Ušel jsem asi 5 km,
s převýšením 150 m,
udělal jsem 10 spojení.**

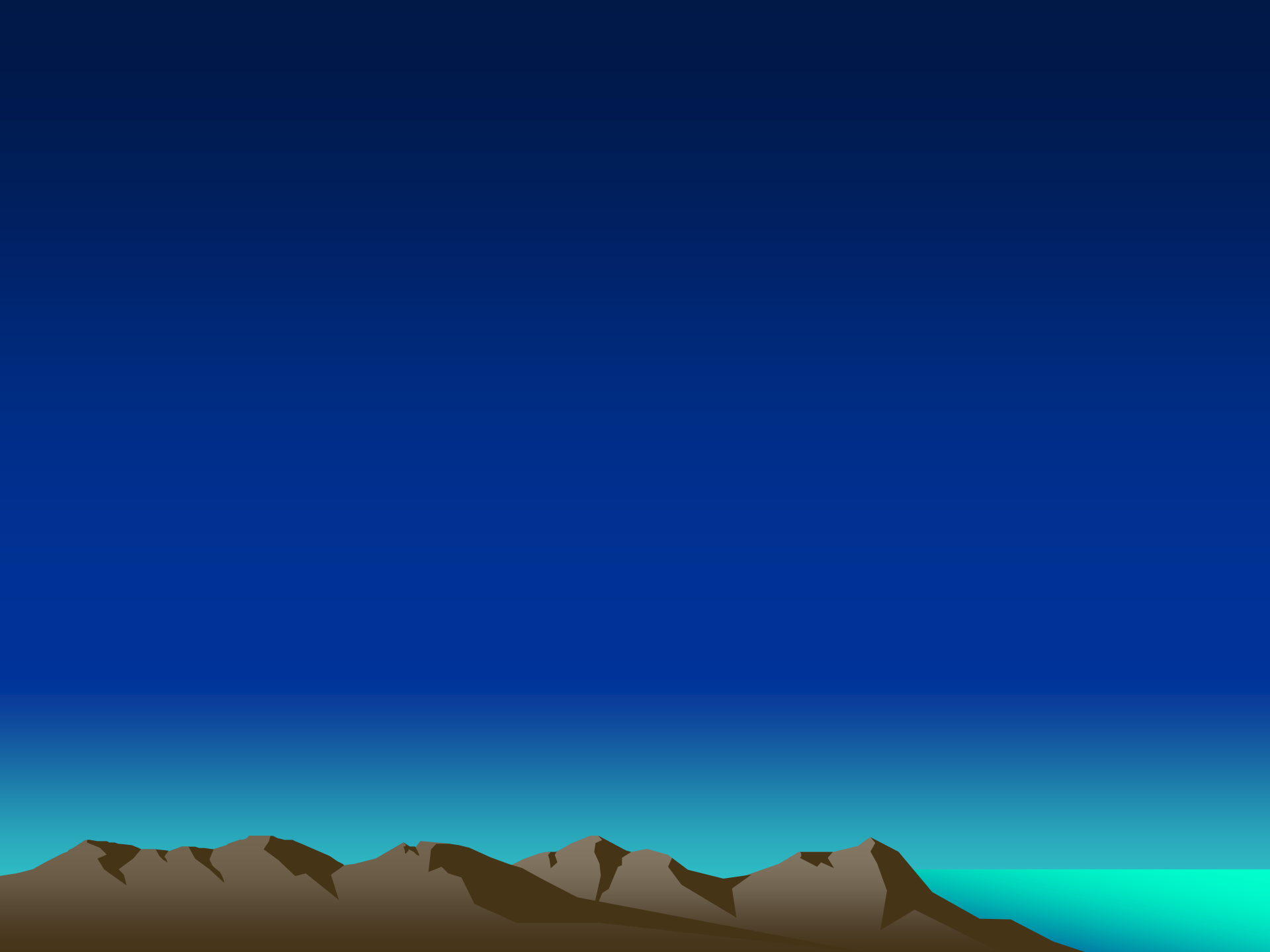
**Nebyl to příliš náročný
výlet, a povedl se.**



Tam za řekou
je Argentina,
říkali si Hanzelka
a Zikmund.

Tam za kopcem
je Boubín,
říkám si já.
Snad se tam
někdy vypravím.





Ortéma

Když jsem byl na Obrovci, nešikovně jsem se otočil na sněžnicích a v pravém kolenním kloubu to trochu zabořelo. Doma to však bolelo stále víc a víc. A nepřestalo to ani po týdnu, ani po dvou.

Po patnácti dnech se mi to už zdálo moc dlouhé a vydal jsem se k ortopédovi. Ten prohlásil, že mám natržený kolenní vaz. Udělal mi punkci, z kolena vycucnul 20 ml „výpotků“. Dal mi ortému, mám ji nosit čtyři týdny!!! Za dva týdny jdu na kontrolu. Kdoví, jestli z toho nakonec nebude operace...

Všude píšu, že se na kopcích obávám takových zranění, jako vyvrtnutí a podobně. A už je to tady. Chtěl jsem letos udělat „veliký skok“ a dosáhnout tisíce bodů. Tak tenhle sen se mi právě rozplývá před očima. Osud mě trestá za moji troufalost.

Nesmím podléhat pocitu, že Osud je silnější. Že cosi jako Osud vůbec existuje. Každý je sám své budoucnosti strůjcem. Musím se aktivně postarat o to, abych byl fit a opět použitelný.

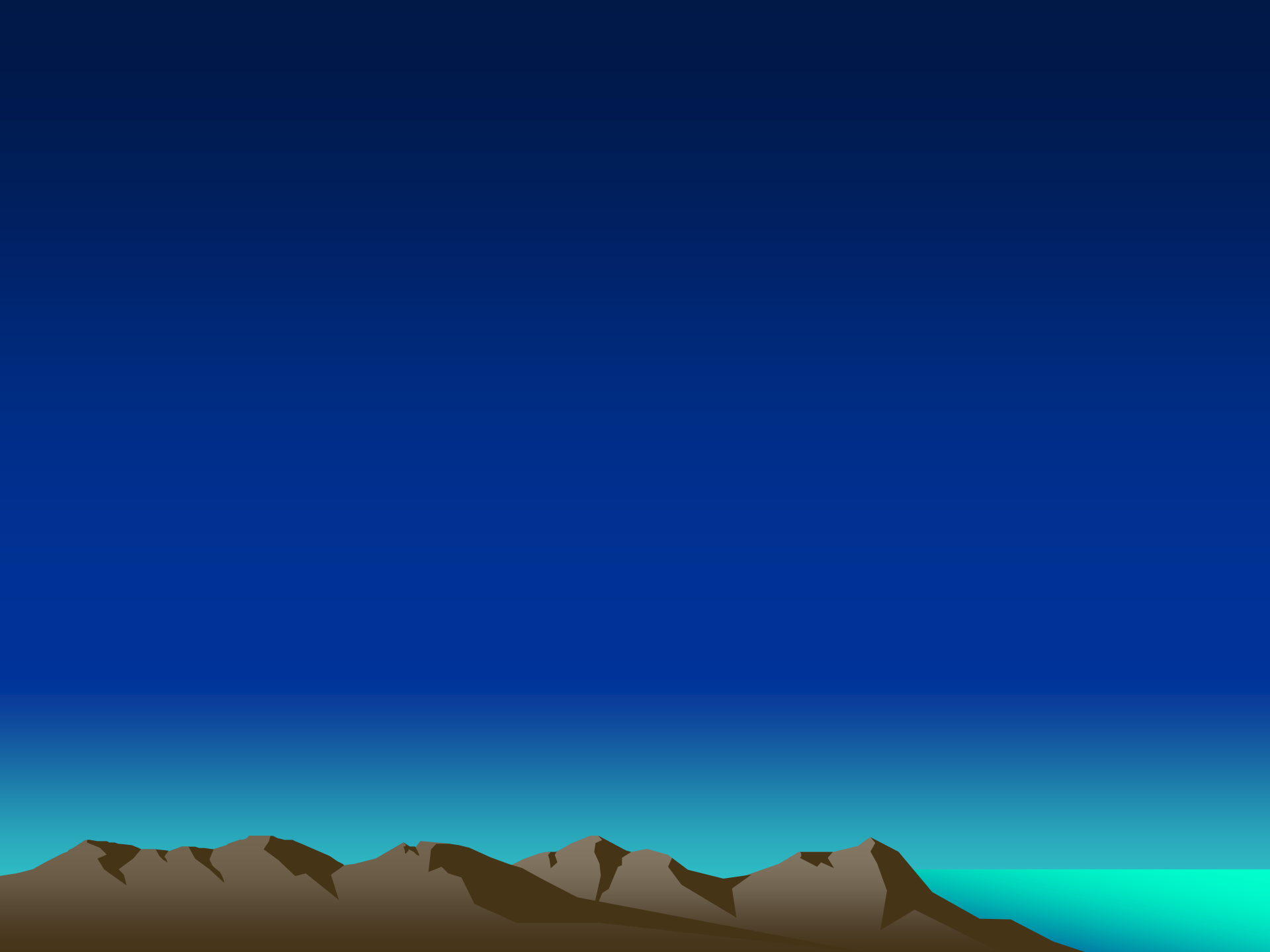


Kontrola po dvou týdnech

Doktor se na koleno ani pořádně nepodíval. Stačilo mu, když jsem řekl, že už to tolik nebolí a mohl jsem zase jít...

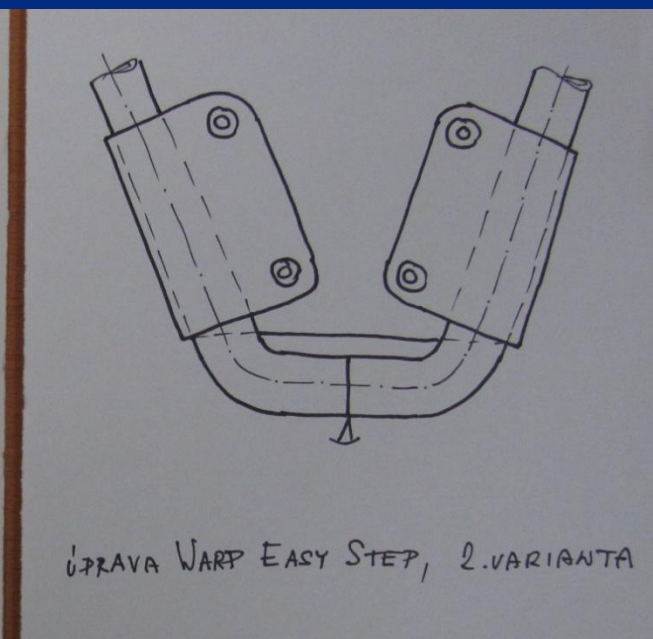
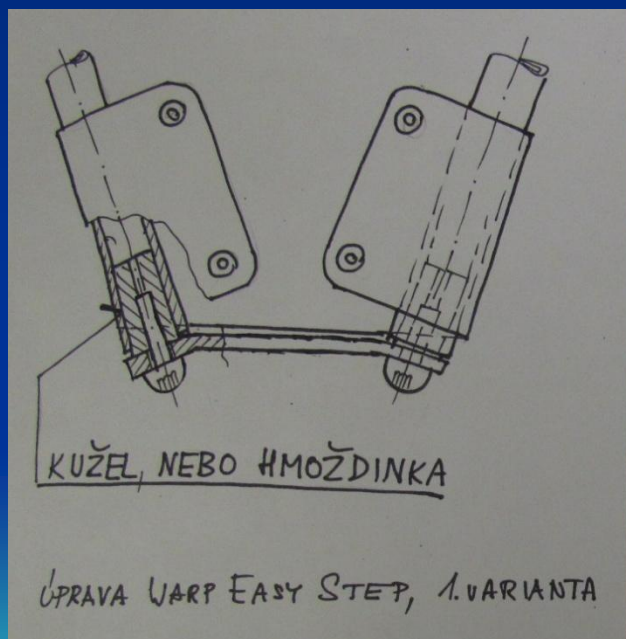
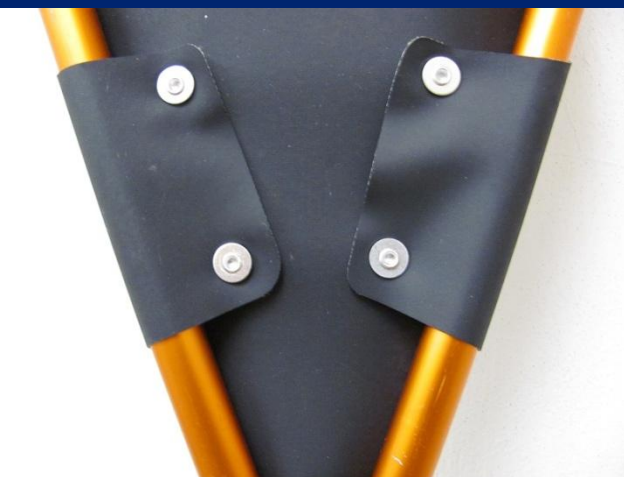
Volají mi Mirek OK1UBM, Jirka OK1DDQ, Ivo OK1FGM. Bohužel nemohu s nimi nikam, i kdybych moc chtěl. SOTA mi chybí, je návyková...





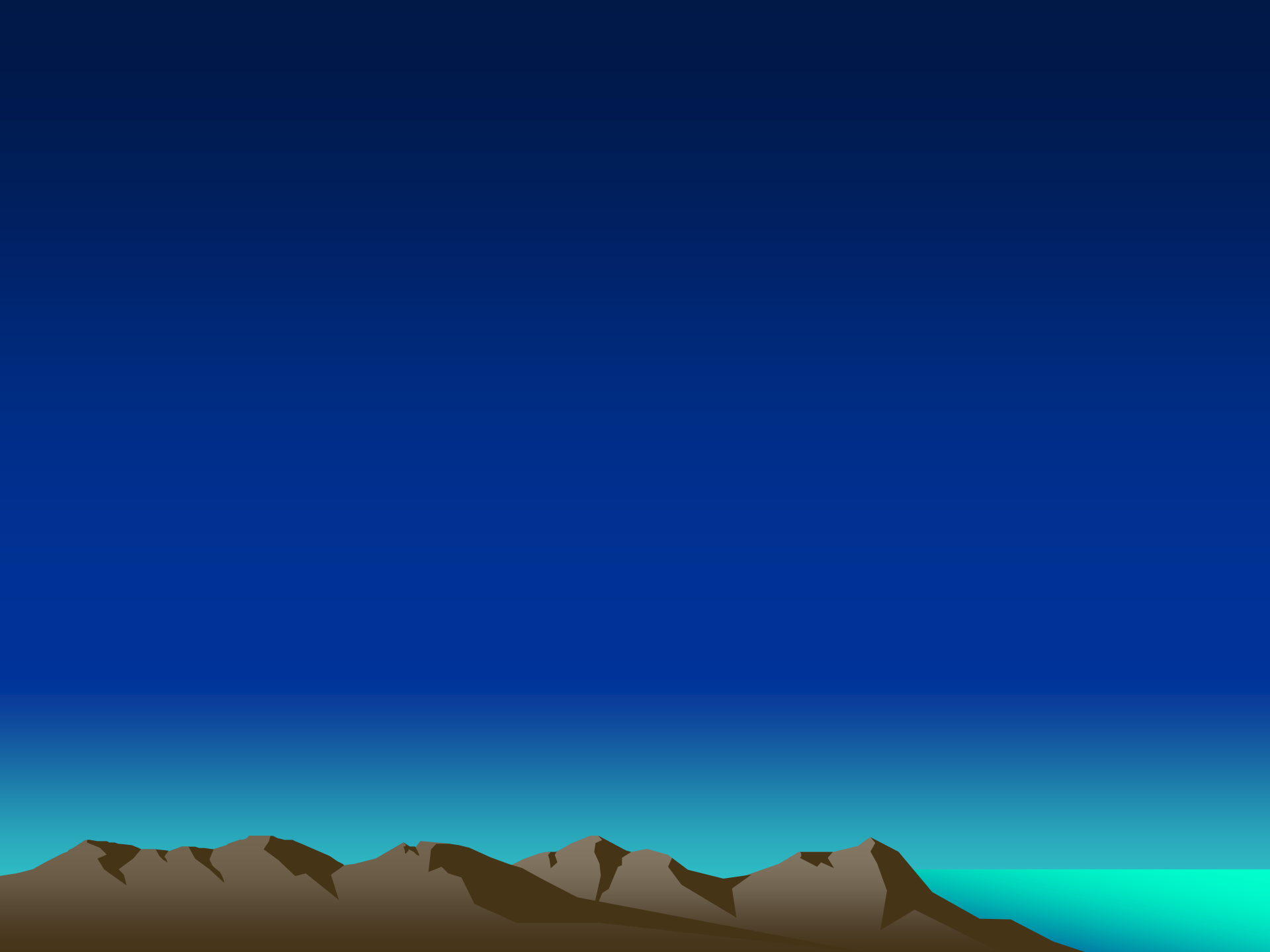
Úprava sněžnic

Firmu Warp Třebíč jsem oslovil s žádostí o úpravu sněžnic Warp Easy Step, poslal jsem jim dva náčrty. Odpověděli mi, že úpravami svých výrobků se nezabývají...

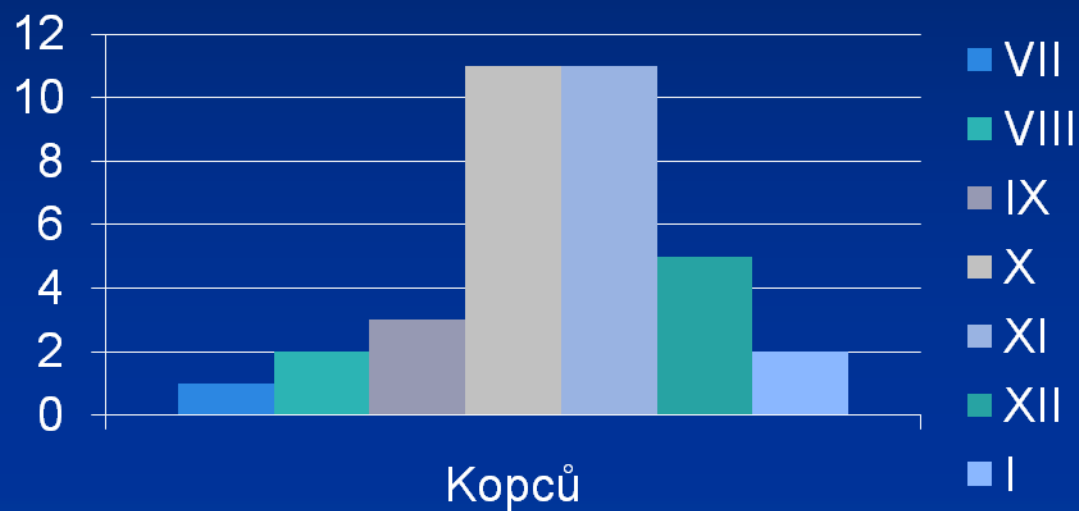


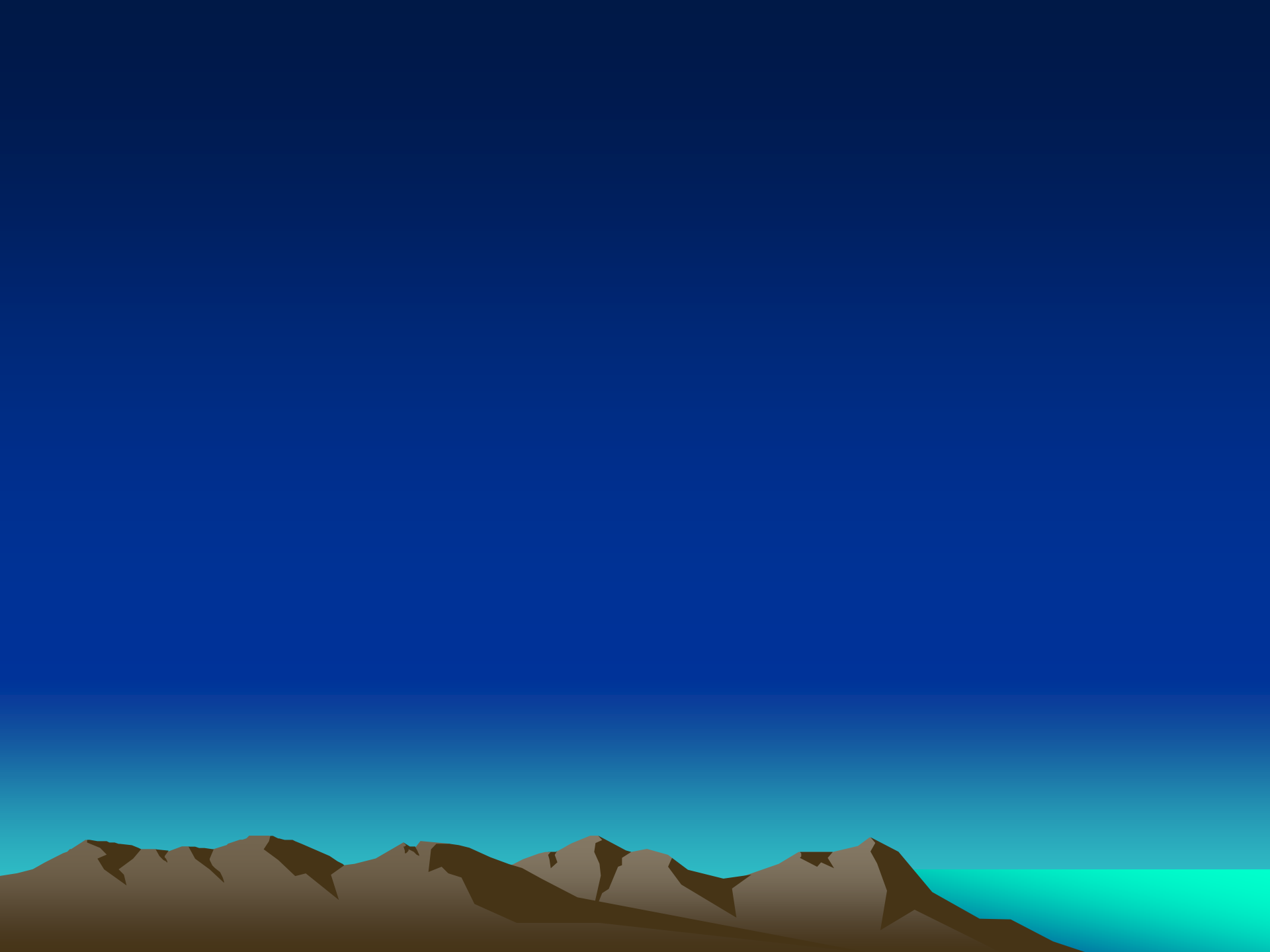
Požádal jsem tedy o úpravu Václava Sklenáře,
mého dodavatele strojírenských prací.
Dopadlo to takhle...





Přehled mé dosavadní SOTA aktivity





QSL lístky

Protože jsem na dlouhé týdny odsouzen k nucené abstinenci od mého návykového SOTA programu, vyřídím alespoň SOTA korespondenci. Přišla mi první zásilka QSL lístků za mé SOTA vysílání. Jeden švédský HAM mi spílá, že při spojení moc často uvádím referenční číslo, což je, lovce (chasers), zdržuje. A že po mém ukončení vysílání ještě mnoho dalších stanic čekalo na spojení.



Czech Amateur Radio QRP & SOTA Station

OK1DPX/P

Petr Prause
Q-klub, Březnická 135
261 01 Příbram
Czech Republic

SOTA ref:

OK QRP-Club 314
info@quido.cz
<http://www.quido.cz/qrp>

To Radio	DD.MM.YY	UTC	MHz	RST	Mode

Rig	Tcvr	Elecraft K1	Aer	Inv-Vee	Mast	8 m	Tnx QSO, pse QSL
		Kenwood TH-F7		HB9CV		4 m	



SOTA table:
log, paddle,
UTC clock,
and the LED light
are fitted



OK1DPX/P



Czech Amateur Radio QRP & SOTA Station

OK1DPX/P

Petr Prause
Q-klub, Březnická 135
261 01 Příbram
Czech Republic

SOTA ref:

OK QRP-Club 314
info@quido.cz
<http://www.quido.cz/qrp>

To Radio	DD.MM.YY	UTC	MHz	RST	Mode

Rig	Tcvr	Elecraft K1	Aer	Inv-Vee	Mast	8 m	Tnx QSO, pse QSL
		Kenwood TH-F7		HB9CV		4 m	



Christmas
in Brdy Hills:
Špalková hora
OK/ST-020
619 m
-6 °C



OK1DPX/P



Czech Amateur Radio QRP & SOTA Station

OK1DPX/P

Petr Prause
Q-klub, Březnická 135
261 01 Příbram
Czech Republic

SOTA ref:

OK QRP-Club 314
info@quido.cz
<http://www.quido.cz/qrp>

To Radio	DD.MM.YY	UTC	MHz	RST	Mode

Rig	Tcvr	Elecraft K1	Aer	Inv-Vee	Mast	8 m	Tnx QSO, pse QSL
		Kenwood TH-F7		HB9CV		4 m	



Brdy Hills:
Štěrbina
OK/ST-007
753 m



OK1DPX/P



Czech Amateur Radio QRP & SOTA Station

OK1DPX/P

Petr Prause
Q-klub, Březnická 135
261 01 Příbram
Czech Republic

SOTA ref:

OK QRP-Club 314
info@quido.cz
<http://www.quido.cz/qrp>

To Radio	DD.MM.YY	UTC	MHz	RST	Mode

Rig	Tcvr	Elecraft K1	Aer	Inv-Vee	Mast	8 m	Tnx QSO, pse QSL
		Kenwood TH-F7		HB9CV		4 m	



Nearby Příbram:
Vojna
OK/ST-013
666 m



OK1DPX/P



Czech Amateur Radio QRP & SOTA Station

OK1DPX/P

Petr Prause
Q-klub, Březnická 135
261 01 Příbram
Czech Republic

SOTA ref:

OK QRP-Club 314
info@quido.cz
<http://www.quido.cz/qrp>

To Radio	DD.MM.YY	UTC	MHz	RST	Mode

Rig	Tcvr	Elecraft K1	Aer	Inv-Vee	Mast	8 m	Tnx QSO, pse QSL
		Kenwood TH-F7		HB9CV		4 m	



After my first SOTA QSO's:
Dunajovická hora
OK/JC-112
504 m



OK1DPX/P



Czech Amateur Radio QRP & SOTA Station

OK1DPX/P

Petr Prause
Q-klub, Březnická 135
261 01 Příbram
Czech Republic

SOTA ref:

OK QRP-Club 314
info@quido.cz
<http://www.quido.cz/qrp>

To Radio	DD.MM.YY	UTC	MHz	RST	Mode

Rig	Tcvr	Elecraft K1	Aer	Inv-Vee	Mast	8 m	Tnx QSO, pse QSL
		Kenwood TH-F7		HB9CV		4 m	



Šumava Mountains:
Klet'
OK/JC-018
1084 m
-9 °C



OK1DPX/P



Nechal jsem si vytisknout po 80 kusech QSL od každého ze šesti vzorů. Dostal jsem jich trochu víc, celkem asi 540 kusů. Podle mého SOTA LOGu, který je na stránkách SOTA, jsem vyplnil asi 320 QSL.

Kde jsem vyplnil víc QSL pro jednu stanici, tak jsem nadbytečné zlikvidoval. Škoda 150 kusů. Ale aspoň nebude inflace mých lístků ve světě, hi. Takže k expedici je připraveno 170 kusů. Příště to udělám nějak racionálněji.

Moje první SOTA QSL jsem odeslal 7. února 2011.

Zbývá mi 220 QSL nevyplněných. To by mohlo na I. pololetí 2011 stačit.



Hodilo by se mi, kdyby bylo možné můj LOG ze stránek SOTA vytáhnout, a volačky abecedně seřadit, abych si do něj psal své poznámky (kdo mi poslal QSL, komu jsem já QSL poslal). Nemám zájem o počítačové vedení deníku a tisk nálepek na QSL lístky. Při mém nepatrném počtu spojení si své lístky vyplním rád ručně. Ale jednoduchou evidenci o došlých a odeslaných QSL bych měl mít.

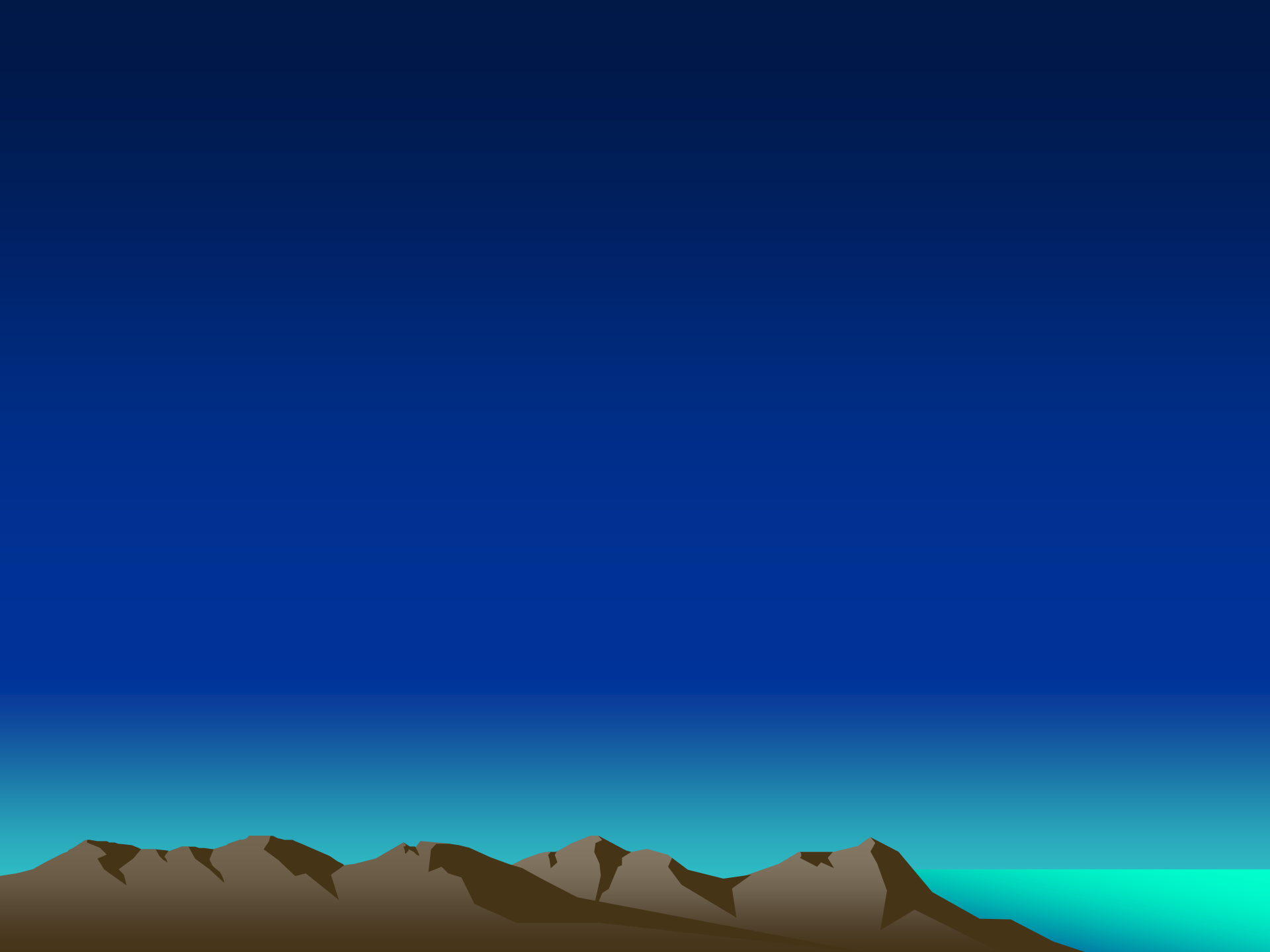
Měl bych si popovídat s někým, kdo počítačový deník používá a má s ním rozsáhlé zkušenosti. Oslovil jsem Petra, OK2CQR.

Petr, OK2CQR, mi odpověděl:

„Přímo na té stránce je tlačítko Save to file. Když na něj klikneš, všechna QSO se Ti vyexportují jako CSV. Ten pak bez problémů naimportuješ do OpenOffice nebo Excelu a můžeš s tím dělat co potřebuješ.“

Takže to zkusím.





Anténa:

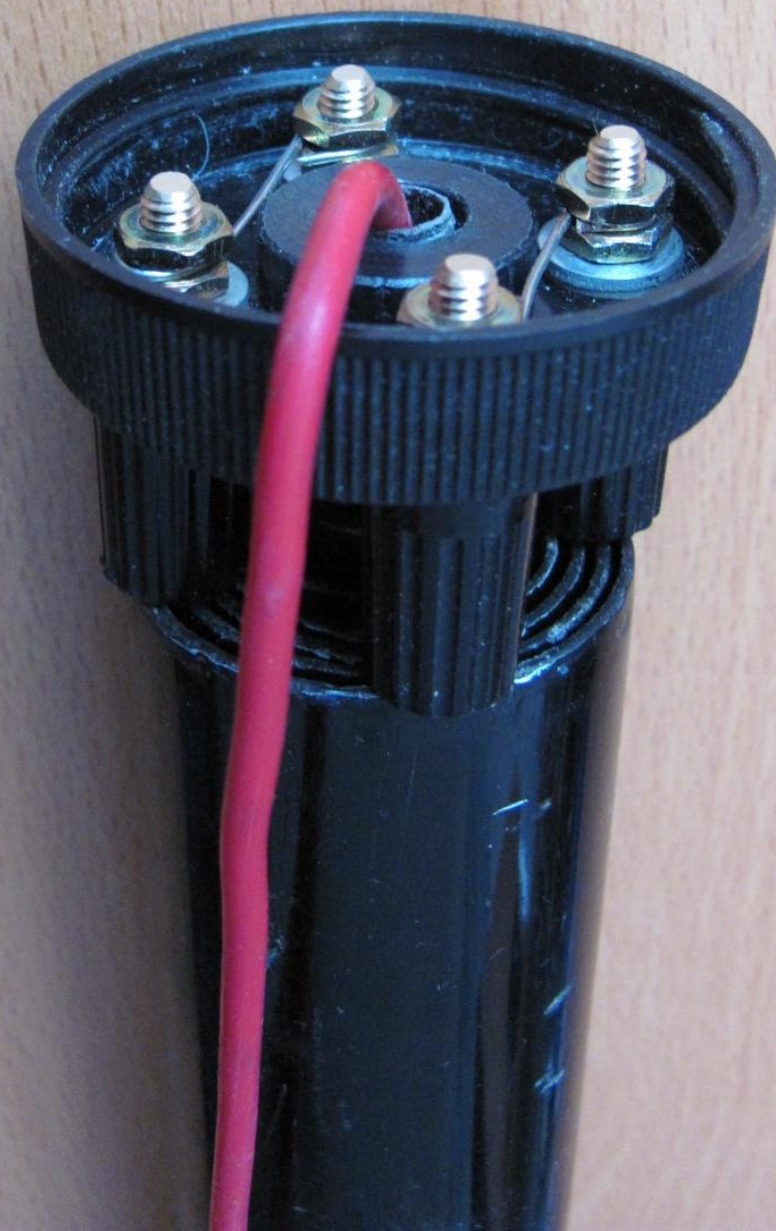
Už mě přestalo bavit navíjení dvou ramen dipólu, společně se svodem, na plochou cívku. I když jsem se snažil, aby nedošlo ke kroucení, problémy byly. Zejména při rychlém odchodu z kopce vše navíjím halabala, abych nezmeškal vlak. Takže večer pak mám další práci s rozmotáváním.





Vyrobil jsem proto hlavici se čtyřmi přístrojovými svorkami, upevnil ji na vršek teleskopického stožáru rozebíratelným způsobem a dvě dvojice svorek vodivě spojil.

Použitý závit je M8x1.





**Ramena dipólu a svod mám nyní ve třech samostatných klubkách.
Zkusím, jak se to osvědčí.**

Hlavice se svorkami se neosvědčila, po nárazu se křehký plast rozlomil. Nahradil jsem tedy plast cuprextitem.

Hlavice teď není na vrchní díl tyče přišroubovaná, ale je nasazovací, s banánkem 5,5 mm.

Aby se neztratila, je k hlavici připojený svod – telefonní dvojlinka.



**Zatím poslední úprava
teleskopické tyče Spiderbeam:**

**Používám jen osm horních dílů,
na 1. dílu zeshora je závit s plastovými maticemi,
na spodní, 8. díl, jsem nasadil plastovou botku.**

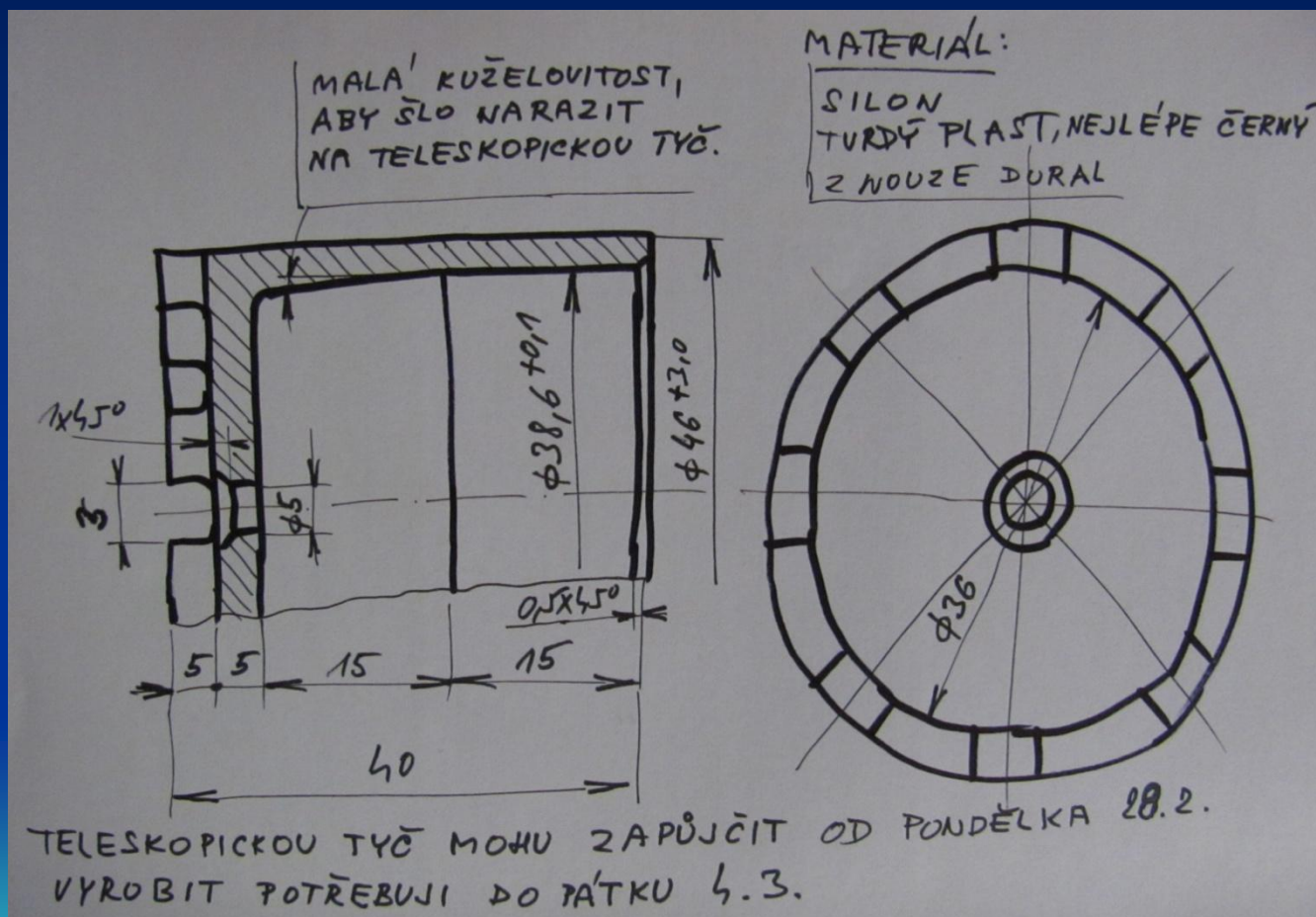


**Botka jednak
umožňuje tyč
použít na cestě
jako turistickou
hůl, jednak při
stavbě antény
zabraňuje
znečištění kuželů.**



Botka je příliš měkká, chtělo by to nějakou kovovou,
s bodci po obvodě a mezerami mezi bodci pro vázací drát.

Nebo z tvrdého plastu.



První pokus:



Druhý pokus, teď je to OK:



Zamýšlím se,

jak urychlit instalaci na kopci. Kdybych měl tcvr trvale spojený s aku a kabely, kdybych nemusel vše vyndávat z tlumoku...

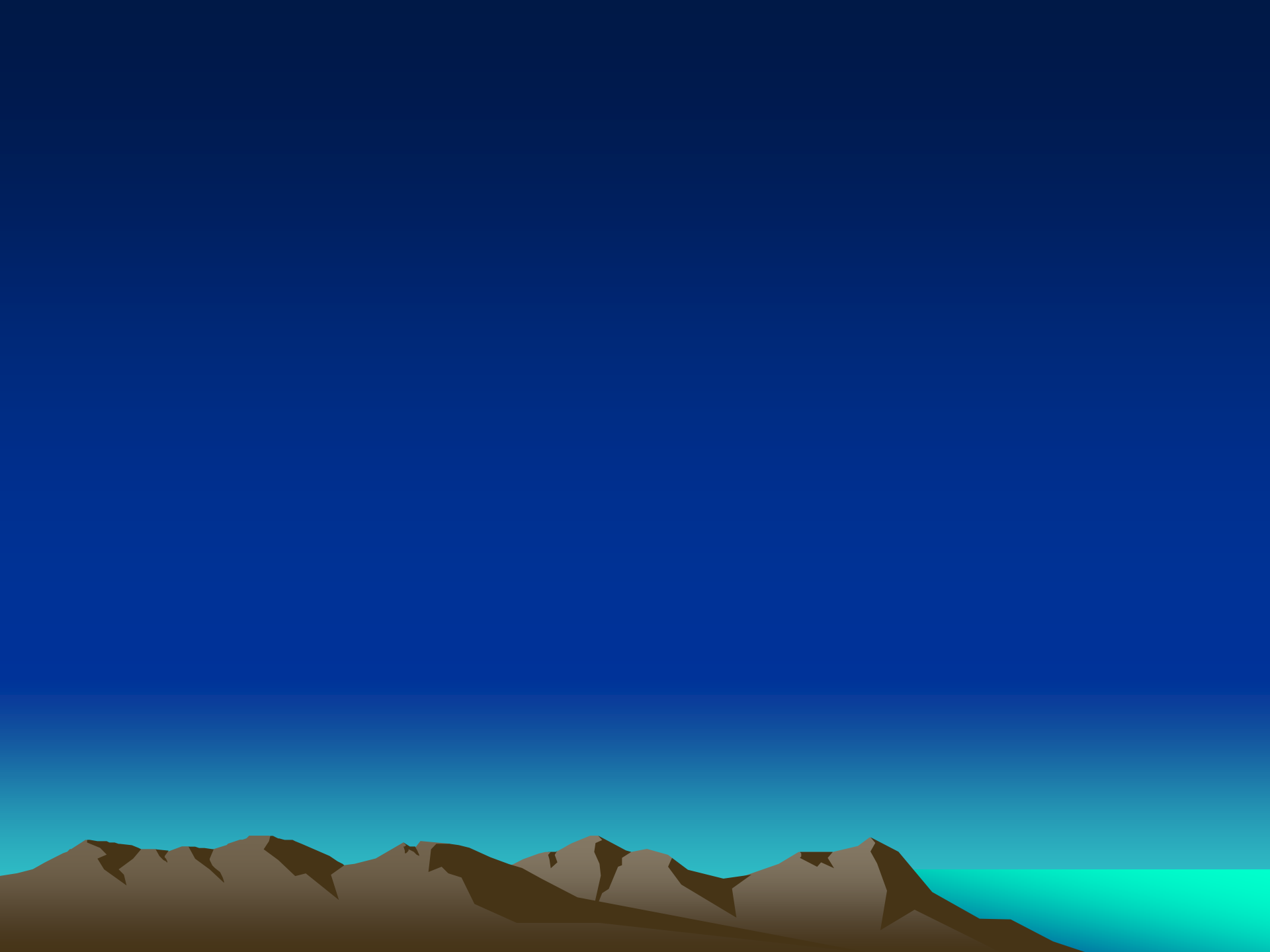
Plechový rámeček by mohl tcvr a aku držet pohromadě.

Jak to vše naskládat do tlumoku, aby to bylo co nejskladnější a odolné proti nárazům? Pěnová pryž zvenku, na kopci v zimě vyjmutá na sezení.

Nebo

varianta pro 145 MHz: Na kole na nosič upevnit Bendix King a aku 7 Ah, anténu 5/8 lambda, nebo J-pole. Mobilem z kopce aktivovat skupinu lovců.





Petr Prause, OK1DPX
leden 2011

