



## ARCHIPIELAGO DE REVILLAGIGEDO



**ISLAS**

**REVILLAGIGEDO**

## PRÓLOGO.

La emoción que sentí el día que pisé el suelo de la isla Benito Juárez, antes Socorro, me obliga a rendir un homenaje a aquellos que me antecedieron en aventura; y que aunque los peligros para viajar no son comparables con los del pasado, si quiero compartir con usted el impacto que provoca el encuentro con algo distinto, que muy pocos hemos tenido la suerte de experimentar. Ello, sin duda, me ha impulsado a recopilar los datos existentes sobre las expediciones más importantes al Archipiélago. Para ese efecto este compendio se dividirá en dos partes básicamente:

La primera nos dará a conocer en forma cronológica, las expediciones más importantes que se han realizado, sustentadas en la información que nos han legado los propios actores, a lo largo del tiempo.

La segunda relatará en la misma forma cronológica, las expediciones que los propios radioaficionados han realizado con propósitos exclusivos de nuestra actividad.

La última es sin duda, la que me motivó a investigar y recopilar los hechos en que participaron otros radioaficionados con la misma inquietud que yo y que han contribuido con sus experiencias a enaltecer esta actividad, a la que le profeso un especial cariño.

Con la esperanza de transmitir fielmente las emociones vividas, me he propuesto escribir éstas líneas, reconociendo la limitante de no ser literario, a fin de entender más sobre el misterioso embrujo de éstas islas.

La dedicatoria está dirigida a la Radioafición del mundo, para que conozcan y compartan con los mexicanos, una parte de nuestra Patria, de la cual nos sentimos orgullosos y que en nuestro lenguaje identificamos como XF4.

## INTRODUCCIÓN

El Archipiélago de Revillagigedo está compuesto por varias islas entre las que destacan por su tamaño e importancia: Benito Juárez (Socorro), Clarión, San Venedicto y Roca Partida.

### ISLA SOCORRO

El nombre oficial de la isla es Benito Juárez, pero es mejor conocida en el ámbito de la radioafición como “Isla Socorro”, de tal suerte que así la citaremos en esta obra. Es la más grande e importante de las islas del archipiélago, irregularmente rómbica; en el sur termina en un ángulo formado por el Cabo Rule y las Bahías Braithwaite y Binner’s Cove. Entre ambas hay una pequeña ensenada denominada “Bahía Vargas Lozano”, es el punto de más fácil desembarque. El mejor fondeadero para grandes buques sería la “Bahía Braithwaite”, pero el desembarque es muy difícil, sus playas son pedregosas y con grandes rompientes.

La isla tiene poco más de 16 kilómetros de Norte a Sur y 11 Km. de Oriente a Poniente, en sus medidas máximas. El Monte Everman es la cumbre más alta de la montaña, situada un poco más al Sur que al Norte con 1,020 metros de altura; hace que en tiempo claro la isla se distinga en el horizonte desde una distancia de 70 millas marinas (129.640 Km.).

En el Norte la isla termina en el Cabo Middleton, rodeada de islotes y rocas, una ensenada al Sureste del Cabo al cual se le designó con el nombre de “Bahía Ramírez Valadez”.

Continuando hacia el Sureste en el ángulo, el rombo está formado por el Cabo Pearce y siguiendo directamente hacia el Sur, volvemos al Cabo Rule que ya mencionamos. A continuación por la costa hacia el Noroeste, existe una amplia y abierta bahía llamada “Bahía Cornwallis” y siguiendo hacia el Norte está la “Ensenada Grayson”, en honor a Grayson que partió de costas mexicanas a fin de coleccionar aves en este lugar, la Isla Socorro,. Esta isla nos presenta 3 áreas importantes en cuanto a vegetación:

a) La que comprende el área Norte es verde con abundante vegetación, no apta para que puedan vivir animales grandes; la confirmación a esto, puede ser la carencia de rastros de borrego cimarrón que pululan en grandes cantidades por el resto de la isla.

b) La segunda o septentrional es de tierra rojiza con pobre vegetación consistente a arbustos y breña; no existiendo matorrales ni pastos; sin embargo aquí si habita el borrego por millares.

c) La tercera o Meridional que corresponde a la parte sur, donde se encuentra el campamento de la Armada de México, es absolutamente árida, la vegetación es seca y hasta cierto punto pobre, ya que solamente tiene lluvia de temporal.

Su fauna consiste en: Palomas de alas plomas, pecho tornasol y cuerpo café (Doliente), Cotorras, Gallinas, Águilas, Lagartijas negro y azul, Gorriones de pecho rojo (no le temen al Hombre), una variedad de Cenzontle, Chachalacas, Jilgueros, Cangrejos negros, Alacranes ( en la parte sur) Murciélagos y Vampiros.

La parte norte es la más castigada por los temporales y donde se aprecian gran cantidad de árboles caídos e incinerados por el rayo especialmente en las cañadas y quebradas donde es de tipo selvático. En el sur la isla tiene una vegetación de matorrales y breña compactada.

Los vientos predominantes durante todo el año son del Noroeste con una velocidad media de 12 nudos en Invierno, 11 en Primavera, 9 en Verano y 8 en Otoño.

La isla está situada en la trayectoria de los grandes ciclones tropicales; En los meses del mes de Junio a Octubre es peligroso llegar a ella. La temperatura media en grados centígrados es:

E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
19	20	20	22	24	27	28	28	27	25	24	21

En ocasiones se han registrado temperaturas extremas de 37.5° la máxima y 4.6° la mínima.

En cuanto la precipitación fluvial la media es:

E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
13	1	0	0	0	18	19	140	240	76	22	11

Las unidades anteriores son en milímetros.

La distancia de Benito Juárez (Socorro) a Acapulco es de 540 millas. Si trazamos una ruta de Acapulco a Hawai la encontraremos a 1/5 parte del recorrido.

## **SAN BENEDICTO.**

De la cumbre del Everman en la Isla Socorro, hacia el norte, se distingue en los días sin bruma, la Isla San Benedicto, dista de ella solamente treinta y dos millas náuticas que equivalen a 59.264 Km. Es una plataforma angosta, rodeada de acantilados y de lava, tiene la forma irregular de “S”, de unas 5 Km de largo y 2 Km de ancho. Hacia la costa este, hay una pequeña playa único desembarcadero posible, no exento de riesgos y frente a esta, un fondeadero.

En la parte sur del Volcán Bárcena, cuyo nombre se adoptó en 1953 a propuesta hecha por el Sr. Ing. Teodoro Flores, en memoria del eminente Geólogo D. Mariano Bárcena. Su última erupción importante se efectuó en el año de 1952; el cráter alcanza una altura de cerca de 300 metros sobre el nivel del mar y su contorno es un círculo casi perfecto; en el Norte se encuentra el cráter Herrera, llamado con este nombre para recordar al biólogo mexicano, Prof. Alfonso L. Herrera; Frecuentemente el cráter Herrera entra en actividad, expulsando humo o cenizas, cuando ésta disminuye, la vida en su eterna lucha por la perpetuación, vuelve a surgir en las pequeñas grietas, limitadas planicies y quebradas, crece el zacate hasta alcanzar dos metros de altura, se desarrollan lozanas las euforbiáceas, pululan los saltamontes y las moscas que se desarrollan en los cadáveres de la aves marinas.

Frente a las costa Oeste, a 2 Km del extremo poniente de la isla, que parece apuntarle, hay una roca sumergida, que es un peligro en acecho para los navegantes, se esconde tan solo a diez pies de profundidad.

## **Isla de San Benedicto**



## **ROCA PARTIDA.**

La isla mas inhospitalaria del archipiélago, es propiamente un islote. Su estructura muy simple: una plataforma de roca de 6 metros de altura por 90 metros de longitud y 45 metros de ancho. A sus dos extremos se elevan moles graníticas hasta de 35 metros. Está a sesenta y siete millas náuticas (124.084 Km) al noroeste (20°) de la Isla Socorro. Cuando se avista en el horizonte y aun no se distingue la plataforma central parecen rocas separadas, cuyos contornos recuerdan las velas de un barco. No tiene fondeadero. En la cúspide de una gran montaña sumergida, ni una planta anida en sus grietas, solo las aves marinas se acomodan en sus arrugas. En sus muros sumergidos se adhieren algas rojas y en sus contornos abundan los peces.

Roca Partida es una mole granítica que se eleva sobre la bruma del Pacifico, simulando las velas de un barco. ¿Es una auténtica masa que conserva la fecha de la época jurásica?.. ¡Ahí está como el grito de rebeldía de un continente que se niega a sepultarse en las aguas, elevando su brazo en las últimos siglos de su vida. Porque el granito se ha defendido contra los embates del viento y de las olas!...

## **La más pequeña de las cuatro islas: Roca Partida**



## CLARIÓN

La Isla Clarión es la tierra más lejana de México en el Pacífico, está al Oeste de su hermana la Isla Socorro, distante de ella unas doscientas catorce millas (396.328 Km) y aunque más chica, tiene cierta semejanza estructural con la misma. Parece un cuadrilátero de tierra limitado por acantilados hasta de 200 metros de altura, con eje mayor de Este a Oeste, de cinco millas (9.260 Km) por dos (3.704 Km) de anchura. Sobre la plataforma se elevan tres picachos; al Oeste el Monte Gallegos, con 335 metros de altura, en la parte central hay un cerro de 284 metros y en el Este un pico de 292 metros. La isla está cubierta de vegetación, abundante de cactus y aproximadamente 60 especies de otros diferentes vegetales. Es interesante que en ella crece también un frijol silvestre, que se ha denominado frijol "Socorro" y que hemos encontrado en la isla del mismo nombre. Abundan las aves marinas y existen lagartijas y serpientes. ¿Cómo pudieron llegar hasta ella los reptiles?...

En el Este de la Isla Clarión existe un escollo próximo a los acantilados, se llama Roca Shag, se levanta algo más de 13 metros sobre el nivel del mar y en las cercanías de la punta Noroeste hay un grupo de escollos entre los que destaca la Roca Monumento. Solo por un lugar puede llegarse a tierra felizmente, para desembarcar en Clarión: es la Bahía Sulphur, que recuerda a un barco inglés que la visitó el siglo antepasado. En buen tiempo los buques pueden aproximarse a un fondeadero en la parte Suroeste frente a la playa de arena, tiene de 20 a 25 metros de fondo. Continuando al Norte de la Bahía Sulphur existe una pequeña laguna con agua salada. ¡No hay agua dulce en la isla! El Monte Gallegos, el pico más occidental de la tierra Mexicana, parece una triste y deshabitada torre de vigía.

En tiempo de lluvia unos pequeños depósitos de líquido se improvisan entre las rocas y entre las grietas para desaparecer pronto. Pese a la abundante lluvia, la isla carece prácticamente de árboles, predominando los pastizales que la cubren totalmente y que en un tiempo fueron motivo de que esta isla fuera conocida como la Isla Verde. Este paisaje contrasta drásticamente con el paisaje de la isla Socorro, que es de un gris infinito. Sobre su superficie rocosa de origen volcánico, la isla tiene una capa muy delgada de tierra color gris en algunas áreas, predominando en otras el oscuro rojizo, de tipo arenoso o arcilloso. Los peces, la tortuga, el tiburón, etc., abundan en sus proximidades. Tanto Clarión como Socorro se han convertido en el refugio predilecto de unas 700 u 800 ballenas "Megaptera" o Jorobada de casi 14 metros de largo, que acuden a tener sus críos o a buscar pareja. El arribo de estos impresionantes mamíferos comienza entre los meses de noviembre y diciembre y el retorno a las gélidas aguas de Alaska serán entre el mes de marzo y abril.

En Clarión las aves reclaman sus nidos, cuando la lluvia fecunda la tierra, las hiedras trepan entre los ramajes, para contemplar el horizonte con sus corolas. Se han localizado 13 especies de aves, de las cuales, once son únicas en el mundo, como es el caso de la Paloma Greysone, mejor conocida como Paloma Clarión, de color café rojizo con puntos negros moteados en sus alas. Abundan el pájaro "Chipe" o Verdín de Socorro, así como el Gorrión Toki, el Atrapamoscas o "salta pared", que mide aproximadamente 5 centímetros de altura y es de color café. En el año 1991, se detectó el establecimiento de una colonia de Albatros, que han llegado a tener críos, cosa poco común, pues según algunos investigadores, estas aves vienen procedentes de Hawaii. Otras especies endémicas en esta isla son el Búho Enano, el Cezontle, el Halcón Cola Roja, el Pájaro Pedetre Enmascarado y el Cuervo gigante "Corvux-Corax", que solo existe en esta isla. El

lagartijo de color azul fosforescente es otra de sus especies endémicas, contando también con escarabajos de gran tamaño, mariposas, moscas gigantes, arañas y culebras. Hay una gran cantidad de langostas gigantes, de caracol y jaiba, observándose la arribazón de tortugas de tamaño similar a las de las islas Galápagos, que desovan en las dos únicas playas con que cuenta la isla. En sus alrededores abunda el tiburón gris de hasta 4 metros, mantarrayas gigantes, pulpo y el hermoso pez "Ángel de Clarión", que se cotiza a precios muy altos entre los coleccionistas y acuarios de Estados Unidos. Existe también un gran número de especies marinas que son una delicia para el paladar, como es el caso de la "Cabrilla", el Fogonero, el Cocinero, el Cuajo, entre otros.

El personal que vigila las islas Clarión permanece por períodos de tiempo que previamente se establecen de manera voluntaria mediante un contrato laboral que les significa interesantes ventajas porque perciben su sueldo íntegro y no tienen que invertir en alimentos o vivienda. Antes los contratos eran por un semestre o un año, pero a raíz de que en 1992 se reactivó el proceso eruptivo del Volcán Everman, en la isla Socorro, ya no existen familias que la habiten. Es decir, se convirtió en un pequeño cuartel, donde vive temporalmente un destacamento de once marinos. Disponen de luz eléctrica de 8 de la mañana a 8 de la noche, mediante un generador a diesel. Cada 15 días, acude un barco de la Armada de México para llevarles desde Manzanillo, agua para beber y alimentos diversos.

Para el aseo personal, lavado de ropa y sanitarios, usan agua de lluvia que se recolecta en el techo del cuartel, que ha sido acondicionado como una gran olla, almacenándola luego en recipientes plásticos. Disponen también de equipo de radiocomunicaciones y para casos de emergencia han acondicionado una pista de aterrizaje de 600 metros de largo, situada al oriente de la isla. Después de cumplir con sus tareas obligatorias, el personal militar se dedica a la pesca, a leer, a escuchar música o simplemente a descansar.

La localidad exacta de las islas es:

BENITO JUÁREZ	18° 49' 00" N.	110° 16' 00" O.
CLARIÓN	18° 20' 30" N.	114° 42' 00" O.
SAN BENEDICTO.	19° 20' 00" N.	110° 45' 00" O.
ROCA PARTIDA	10° 00' 00" N.	112° 07' 00" O.

El Archipiélago de Revillagigedo, para el mundo de la Radioafición es otro país, entre los más cotizados, porque no cuenta con radioaficionados residentes y la posibilidad de lograr un comunicado con una estación en alguna de las islas que lo conforman, será posible solamente organizando una expedición con todas sus limitaciones, peligros y riesgos que envuelven a toda aventura.

En esta recopilación de hechos, se mencionarán todas las expediciones organizadas, aunque los motivos que les dieron origen sean diferentes.

# PRIMERA PARTE

# CAPÍTULO I

## DESCUBRIMIENTO DE LAS ISLAS

La aventura, la conquista, el descubrimiento fue la epidemia del siglo XVI, que nuestro antecesores, hombres rudos, valientes y enamorados de la naturaleza, vivieron con toda intensidad el triunfo a la realización.

Intentemos situarnos en el mes de Octubre de 1533, cuando del puerto de Manzanillo parten 2 naves con destino incierto. "La Concepción" bajo el mando de Diego de Becerra y "San Lázaro" bajo las ordenes de Hernando de Grijalva.

Durante el día las naves avanzan estando al frente "San Lázaro" y muy cerca "La Concepción".

Esta fecha, 31 de Octubre de 1533, marca el inicio de la aventura que durante el día no tuvo problemas. Al caer la noche se encienden los mechones de ambas embarcaciones, con el objeto de no perderse entre sí. Al filo de la media noche los mechones de la embarcación "La Concepción" se apagan repentinamente, siendo la causa una sublevación donde Fortún Ximénez asesina al comandante Diego de Becerra y a los leales, regresando a las costas de Coalcomán donde abandona a los heridos y a los misioneros; libre de ellos sigue hacia el norte, llegando a las costas de Baja California, donde la tripulación es abatida a manos de los indígenas quedando vivos únicamente 2 marinos que se hacen a la mar de regreso a la Nueva Galicia, donde el gobernador Nuño de Guzmán incauta la nave.

Mientras tanto, ignorando lo anterior y con la preocupación de la otra nave que de pronto perdió de vista, Hernando de Grijalva lucha con una tormenta que lo hace cambiar de curso hacia el norte, explorando inútilmente el horizonte en busca de "La Concepción".

Pasada la tormenta y con las esperanzas perdidas corrige el curso y navega hacia el poniente, han transcurrido dos meses en el océano y de pronto en la madrugada el día 21 de Diciembre de 1533, descubre una montaña entre la bruma. La noticia se propaga y toda la tripulación sube a cubierta y cada quien opina al respecto, mientras la embarcación se aproxima cada vez más, hasta que Grijalva gritó: Es una isla!..., ordenando de inmediato circunnavegar para conocer las costas. Desde la nave se percata que la parte sur de la isla es gris y apagada por el invierno. Hacia el norte se yergue una montaña que se pliega en barrancas quebradas; Hacia el norte la vegetación es verde selvática y más al norte se perfila un picacho cubierto por una nube extraña, que debió de ser humo.

Grijalva una vez que recorre las costas decide desembarcar en la parte norte y siendo precisamente el 21 de Diciembre, día que se festeja a Santo Tomás, determina, en nombre de la corona de España, bautizar la isla con el nombre de "Santo Tomás". Al no encontrar agua dulce, regresa inmediatamente hacia el Este a informar detalladamente del descubrimiento.

En esas mismas fechas Don Francisco Pizarro se encuentra sitiado por los indígenas del Perú, y solicita con urgencia ayuda a Cortés, quien envía en su auxilio 2 navíos. El primero precisamente

el "San Lázaro" con Hernando de Grijalva y el segundo bajo el mando de Fernando de Alvarado, joven él de 26 años.

Las 2 naves vuelven al Pacífico y al llegar a tierra firme se enteran que Pizarro venció a los indígenas y lógicamente que sus servicios ya no son necesarios.

Discuten largamente que hacer, ambos son enamorados del mar, y en un arranque de aventura, desobedeciendo a Cortés, se lanzan nuevamente al Pacífico, donde un mes después, Grijalva muere en alta mar.

En el año 1606 el capitán Martín Yáñez de Armida con su esposa de nombre Socorro y 6 marinos buscan los tesoros del pirata de la época, Sir Francis Drake, durante varios meses sin éxito. Es ahí donde fallece la esposa del capitán, quien decide regresar al continente y en memoria de ella, se refiere a la isla como la isla de Socorro. Es así como desde aquellos años se conoce a la isla de mayor tamaño del Archipiélago.

En el año 1793 el capitán Colnett penetra al océano Pacífico por el cabo de Hornos en la Corbeta "Ratler"; su principal interés se enfoca inicialmente a las islas Galápagos.

Después de permanecer un corto tiempo decide continuar hacia el norte, llegando a Socorro. Explora ésta isla y las circunvecinas, logrando una correcta localización en las cartas; traza mapas, práctica sondeos y obtiene abundantes datos muy interesantes.

Cierta día cuando se encuentra adentrado en los estudios es sorprendido por una nave Española e inmediatamente es capturado y privado de la libertad, fue llevado a San Blas donde es encarcelado durante algunos días y finalmente puesto en libertad por recomendación directa del Conde de Revillagigedo quien cree que los motivos para navegar cerca del Archipiélago, son únicamente de estudio.

Colnett una vez liberado y con gesto de agradecimiento llama "Archipiélago de Revillagigedo" al conjunto de islas próximas a Socorro.

En 1839 los ingleses George Berkeley y George Benthan visita las islas en las corbetas "Sterling" y "Sulphur", con la intención de practicar estudios de botánica y geología. Desde ese año la bahía de Clarión conserva el nombre de una de las corbetas, " Sulphur". Este mismo año el sentido de integridad se ve afectado por la idea de separar a Yucatán del resto del país.

1848 es el año en que se pierden las enormes y ricas extensiones al norte del río Bravo, mediante el tratado de Guadalupe. Al mismo tiempo Baja California seguía defendiendo su adhesión y libertad; el clero hace una labor promotora exaltando a los rancheros unirse a sus caudillos con el fin de no perder Baja California.

En éste año se realiza una erupción volcánica en la isla de Socorro, que fue observada a la distancia por el teniente Reeve; ¡Es un espectáculo maravilloso! según propias palabras, que quizá haya sido la última actividad importante, pues no existen datos al respecto. Este espectáculo fue contemplado por el teniente y la tripulación del barco "Portsmouth". Después de ésta erupción entró en un período de menor actividad, gracias al taponamiento de su cráter con

materiales sulfurosos. Hoy en día se observa un lodo sulfuroso con temperaturas superiores a los 100°C que provoca ebullición en el centro del cráter.

En 1852 William Walker quien es un aventurero pretende declarar la independencia de Baja California con el propósito de hacerse presidente.

Benito Juárez con la ira y el coraje que le produce el dolor, recibe un pedazo de México, amputado por la venta a Estados Unidos. El momento es propicio para la desintegración territorial, pues el gobierno y el país están en la miseria; a las grandes naciones se les adeuda importantes cantidades de dinero que pueden cercenar un pedazo más a nuestro territorio, es preferible hacer concesiones territoriales de carácter temporal y nivelar la economía.

Los patriotas Colimenses piensan y sufren el momento, ven hacia el sur y recuerdan el tratado de Mc. Lane-Ocampo y Yucatán; hacia el norte el recuerdo de Texas, Nuevo México y Arizona; piensan en California y creen que será el nuevo territorio que el país perderá y con éste aquellas montañas que guardan el pacífico y que sólo los audaces marinos conocen. Desde luego que se incluye al Archipiélago de Revillagigedo. El congreso, agricultores, pescadores, comerciantes y el pueblo de Colima se unen en un sólo deseo, salvar esos pedazos de Patria.

El 17 de Julio de 1861 el congreso expide un decreto suspendiendo el pago de la deuda externa. El 25 de Julio, ocho días después de la suspensión, Juárez expide un segundo decreto otorgando a Colima una concesión para explotar el Archipiélago.

## **DECRETO**

Benito Juárez, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a su habitantes, sabed: -Que el congreso de la Unión ha tenido a bien decretar lo siguiente:

Artículo 1.- Se conceden al estado de Colima las islas de Revillagigedo, para que establezcan en ellas las colonias presidiales de que habla la solicitud que dirigió su legislatura al gobierno general, el 29 de Abril del presente año.

Artículo 2.- El gobierno no se desprende del dominio que tiene en las expresadas islas, las cuales volverán a su poder siempre que el estado de Colima no proceda dentro de tres años a establecer las referidas colonias, o que después de establecidas se arruinen o destruyan.

Dado en el salón de sesiones del Congreso de la Unión, México, a 25 de Julio de 1861.

José Linares  
Diputado Presidente.

J.N. Saborio  
Diputado Secretario

G. Valle  
Diputado Secretario.

Por tanto mando se imprima, publique, circule y observe.

Palacio Nacional de México a 25 de Julio de 1861.  
Benito Juárez G.

La protección de las Islas queda al cuidado de Colima; México necesita demostrar su posesión activa y la única salvación es establecer una comunicación fácil y permanente, fundando un núcleo de población de Mexicanos. Don Longinos Banda fue el jefe de la primera expedición de reconocimiento al Archipiélago.

El 16 de Diciembre de 1861 contrata una barca llamada “María” capitaneada por el Sr. James Newman y se lanza a la aventura. El 17 después del medio día la nave se pierde en las turbulentas aguas y las velas se pierden en el cielo gris. El 25 se ve a lo lejos la Isla Benedicto; solo Dios sabe lo que luchan esos hombres heroicos, pues a golpe de remo llegan a los arrecifes en medio de una tormenta. Son cuatro valientes, incluyendo a un sacerdote quienes toman muestras del suelo, de los insectos y recorren la isla a lo ancho, para después emprender el regreso a la barca. Para esto el mar se encuentra muy picada. Ante la mirada angustiada de los compañeros, por fin regresan a la barca y salen de inmediato hacia Socorro y en la mañana del 26 anclan en la Bahía Cornawollis. Longinos Banda ordena el desembarque a una comisión quienes exploran en diferentes rumbos de la isla. La idea es permanecer varios días, sin embargo, la tripulación se enferma y sufre escasez de alimentos, por lo que regresan de inmediato. El 2 de Enero de 1862 desembarcan en Manzanillo y el 9 rinden un informe al gobierno del Estado.

Desgraciadamente por las dificultades para asegurar abundante agua en una segunda expedición, ésta no se realiza, sino hasta principios de 1868, misma que lleva como jefe al Dr. Francisco Javier Cueva y 20 ciudadanos más. Esta se realiza en la balandra Nacional “Joven Hortensa”, que comanda el capitán Damián García a quien le atribuye el descubrimiento del venero de agua dulce, mismo que lleva su nombre, dentro de la bahía Grayson.

En 5 días de navegación el agua está próxima a agotarse por lo que todos los tripulantes inician la búsqueda del venero de agua. Esto es el 25 de Enero, siendo los primeros en descubrir, los restos de la embarcación “Republicana” que el año anterior se estrelló en la isla. Se contemplan los restos de la tragedia con profunda emoción.

Al fin un grupo encuentra el pequeño manantial al pie del muro rocoso a la orilla del mar. El Dr. Cueva medita sobre permanecer en la isla con enfermos y redacta una acta que a la letra dice:

### **ACTA DE POSESIÓN.**

En la isla Socorro, perteneciente al grupo de Revillagigedo, a 27 de Enero de 1868, yo, el Dr. Francisco Javier Cueva, nombrado por el Gobierno de Colima, para hacer la expedición a dicha isla, en virtud de la concesión hecha por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, al referido Gobierno de Colima, en nombre de éste y de la Nación en forma mas arreglada al derecho Internacional y de gentes, tomo posesión de la isla antes mencionada, y en señal de haberlo verificado, dejo plantado el pabellón nacional y firmo la presente con el secretario de la expedición y demás personas que me acompañan: “... Dr. Francisco Javier Cueva, Fabián García, Miguel N. Orozco, José Ma. Bueno, Jesús Ponce, Rafael Zaragoza, Rafael Guedea, Dolores González, Timoteo Blanco, Rafael Vega, Lorenzo Rodríguez, Urbano Ávalos, Juan Valencia, Miguel de León, José Ignacio García, Severo Campero, Secretario....”.

Mientras tanto, la “Joven Hortensa” anclada frente a la Bahía hace agua y los carpinteros hacen esfuerzos desesperados por salvar la nave.

En Manzanillo los familiares se encuentran profundamente preocupados por la suerte de los expedicionarios y logran conseguir un bote “La India” para que zarpe en su busca.

El 27 de Febrero llegan a Socorro y después de recorrer el litoral encuentran por fin a la “Joven Hortensa”. El júbilo de los enflaquecidos exploradores es indescriptible. La joven Hortensa es remolcada.

El 13 de Marzo el Dr. Cueva repuesto de los sufrimientos entrega un informe al gobernador para su estudio, resultando un decreto del Congreso de Colima el 17 de Julio. Este decreto ordena que se establezca una colonia penal en la isla Socorro. Los condenados a muerte o con sentencia de más de 10 años deberán mantener activos los derechos de la República con su presencia en la isla. Pero los primeros enviados han de ser de 11 delincuentes sentenciados a muerte.

El Dr. Cueva va a Manzanillo a comprar una nave que cuesta \$ 8,500.00 pesos a fin de recorrer periódicamente la isla. Solicita ayuda económica al Congreso y se le niega. Recurre a los gobiernos de Michoacán y Jalisco y tampoco tiene suerte. Queda con tal motivo abandonada la idea de colonizar las islas por falta de medios de comunicación; por lo tanto la jurisdicción de las islas ha regresado al gobierno Federal.

En 1869 John Smith acompañado de australianos y canadienses, desde luego autorizados por el gobierno de Colima, transportan a Socorro 100 carneros y 25 cabezas de ganado vacuno; los carneros sufren durante los primeros años, principalmente en los meses de sequía, pero se van adaptando paulatinamente y se multiplican en gran proporción. El ganado vacuno no se adaptó y desapareció en corto tiempo. John muere en la isla y sus compañeros deciden regresar de inmediato al país de origen.

En el año 1896 una compañía naviera inglesa exploró la isla Clarión con el propósito de establecer una estación carbonífera de aprovisionamiento para los transoceánicos.

La Secretaría de Relaciones Exteriores pidió informes al gobierno de Colima acerca del proyecto a lo que el gobernador contestó que las islas habían regresado a ser jurisdicción de la Federación. Desde entonces prácticamente fueron abandonadas permitiendo fueran explotadas por aventureros. Los carneros se multiplicaron hasta rebasar los 25,000 ejemplares. Se trasquilaban a los carneros y grandes cargamentos de lana salían a lugares desconocidos y además se hicieron trampas para encarcelar mediante redes a los ballenatos y a los cachalotes que se acercaban a ciertos lugares propicios.

Cuando la paz Porfiriana, existió una verdadera colonia de piratas dedicada a la explotación de ballenas y cachalotes, carneros vivos o muertos, lana y pieles fueron robadas a México estas riquezas.

## CAPITULO II

### LA ISLA DE LA PASIÓN

El 17 de Abril de 1907, el teniente José Servín ancló en la bahía Sulphur, en Clarión, fijando una bandera Mexicana en recuerdo de su visita. También en Roca Partida, San Benedicto y Socorro hizo lo mismo.

Por estas fechas partió a Isla Clíperon, la isla más lejana del Archipiélago de Revillagigedo; una expedición del Ejército Mexicano en el barco “Demócrata”, que habría de escribir con el sacrificio de sus vidas, de sus mujeres y de sus niños una de las páginas más crueles en la defensa de nuestras islas del Pacífico.

El personaje central de la trágica historia es el Capitán Ramón Arnaud Vignon quien contrae nupcias con la Señorita Alicia Rovira Gómez, el 24 de Junio de 1908 en la ciudad de Orizaba, Ver., antes de emprender el viaje a Clíperon programado para el 27 de Agosto de ese mismo año.

En Abril de 1909 el capitán Arnaud, del ejército mexicano recibió con entusiasmo su nombramiento de Gobernador en jefe de un destacamento de 100 hombres que irían a colonizar la isla de la Pasión con la idea de construir un faro y sobre todo mantener la propiedad de México. Ese grupo estuvo compuesto por albañiles, carpinteros, heroicas soldaderas y otros artesanos que acompañarían al capitán Arnaud y su esposa en su larga permanencia.

Un día acomodaron entre las rocas unas palmas que los barcos habían transportado y esparcieron tierra llevada desde suelo mexicano, en el intento de hacer una huerta de hortalizas. Cada tres meses recibían órdenes del Coronel Abelardo Ávalos, Comandante en Jefe del 11o. Batallón de Acapulco, además alimentos y comunicaciones de Salina Cruz.

Sin saber lo que les deparaba el destino, la familia Arnaud y otros miembros del Ejército Mexicano, después de una breve licencia emprenden el último viaje a Clíperon, la mañana del 7 de Enero de 1914.

Entre los soldados había un negroide nacido en Colima llamado Victoriano Álvarez, quien era indisciplinado y de instintos feroces. Mientras el destacamento se entregaba a sus tareas; en México se libraba la revolución y después de 3 años de permanencia, nadie sintió la responsabilidad de llevar alimentos a nuestros compatriotas. El hambre y el escorbuto fueron matando aquellos infelices cuya única fruta fresca eran los cocos de las tres palmeras prendidas en las rocas. Los cadáveres iban siendo sepultados en la arena, hasta que llegaron casi a cien.

Cierta noche una terrible tormenta arremetió contra la isla hasta descubrir los restos de los que habían enterrado, mostrando un dantesco cuadro que provocaba náuseas ante los fétidos olores... ¡Que espectáculo más horrendo, para martirizar más aún el alma estrujada de los abandonados!. El ciclón había hecho naufragar a un barco Noruego; 4 de sus marinos lograron salvarse en una lancha. Algunos días pasaron y al recuperarse los naufragos, decidieron aventurarse hacia Salina Cruz; murió en el camino, 1 de ellos y los otros 3 fueron rescatados cerca de las costas mexicanas. Cuando pudieron hablar, nadie escuchó la historia de nuestros humildes soldados

abandonados....El capitán Arnaud, cuatro soldados, entre ellos Álvarez y algunas mujeres y niños eran los únicos supervivientes.

Cierto día, descubrieron una vela blanca en el horizonte; era la tarde del 29 de Mayo de 1915 cuando el Capitán Ramón Arnaud Vignon se embarcó en un humilde cayuco en compañía de los últimos soldados, Teniente Secundino Ángel Cardona, Sargento Agustín Irra y el Cabo Felipe Lara, en un intento desesperado por salvar la vida, dejando únicamente a Victoriano Álvarez haciendo compañía a las mujeres; lograron llamar la atención de los navegantes que detuvieron su marcha para permitir su abordaje; sin embargo, de manera inexplicable, después de algunos minutos los soldados regresaban a su bote, al tiempo que el barco proseguía su viaje ante la atónita mirada de aquellas desesperadas mujeres; con la mirada fija y sin entender porque no les ayudaban, seguían el regreso de aquellos hombres, cuando de pronto, una mantarraya gigantesca volcó la frágil embarcación, y ante ellos el mar implacable los hundió para siempre..... solo Victoriano Álvarez permanecía vivo en la isla, con el grupo de mujeres entre las que se encontraba la esposa de Arnaud.

El negroide al cabo de algunos meses de soledad revivió sus instintos salvajes y se transformó en el sultán de un Harén, hasta que un día aquellas mujeres en un intento de suprema justicia le mataron a golpes. Era el Miércoles 18 de Julio de 1917, media hora después del trágico suceso, cuando un barco de guerra norteamericano, el “Yorktown” se aproximó accidentalmente a la isla, y rescató a las 4 mujeres y 7 niños, únicos sobrevivientes de un destacamento de más de 100 hombres, conduciéndolos a Salina Cruz.

Ellos fueron: La señora **Alicia Rovira Gómez de Arnaud** de 29 años, viuda del Capitán Arnaud; Sus hijos: **Pedro Ramón** de 8 años, **Alicia** de 6 años, **Olga** de 4 y **Ángel Miguel** de escasos 2 años; La señora **Altagracia Quiroz** de 22 años, quien algunos años después se encontró y casó en Acapulco con el Sr. Gustavo Schultz que había salido de la isla años atrás; La señora **Tirza Rendón de Cardona** de 22 años y su pequeña hija **Lupita Rendón** de 2 años; La joven **Rosalía Nava** de 15 años; Los hermanos **Francisca Irra** de 12 años y **Antonio Irra** de 10 años.

Nuestros compatriotas llegan a Salina Cruz, Oax. el domingo 22 de Julio de 1917 donde son recibidos por Félix Rovira, padre de Alicia, y por todo el pueblo que en agradecimiento ofrecen una fiesta de 3 días a los norteamericanos que los rescataron.

Después de algunos meses del rescate, la señora Arnaud viajó a la capital para reclamar una pensión que le permitiera subsistir y dar educación a sus hijos.

Por fin, después de largos días de espera...

- Adelante, tome asiento.....

La señora Alicia y su hijo Pedro Ramón se sentaron frente a un gran escritorio. Detrás de él, un hombre de lengua barba y ceño adusto, escuchó el relato con cierta impaciencia. Al final, sin disimular su disgusto, y levantándose para terminar la entrevista, concluyó:

- Han tenido ustedes una serie de embajadores, señora: el señor Rovira, después un alemán, Schultz o que se yo, y hasta algunos norteamericanos se han inmiscuido en esto. A todos se les dio la misma respuesta.

- ¡Que yo quisiera conocer, señor Carranza!

- Bien supongo que fuimos categóricos al afirmar:

**¡SI SON FEDERALES... QUE SE MUERAN!**

México, querida patria mía, ¡cuantas atrocidades se han cometido en tu nombre!.

La señora Alicia Rovira Gómez de Arnaud finalmente obtuvo una pensión en el régimen del General Obregón, pero por desgracia falleció muy joven, a causa de una pulmonía, el 20 de Enero de 1924 a la edad de 36 años en la ciudad de Jalapa, Ver.

Después de 22 años y un día de litigio, el 3 de Marzo de 1931 el Rey de Italia, Víctor Manuel III, actuando como árbitro, a solicitud de Don Porfirio Díaz, y liberado del compromiso afectivo a éste, otorgó a Francia mediante un fallo unilateral y totalmente parcial, el derecho sobre la antigua isla mexicana, y así, a pesar de esas vidas se perdió otro jirón de la Patria. Considero que el Gobierno Mexicano debería insistir en la recuperación de ese pedazo de tierra cuya historia está escrita con sangre mexicana.

El Domingo 16 de Marzo de 1980 El Comandante Cousteau lleva como invitado de honor a la Isla Clíperon, en uno de sus viajes de investigación, a Pedro Ramón Arnaud Rovira, quien ahí nació el 29 de Junio de 1909 y que aún sobrevive en algún lugar de México. Se considera afortunado por haberse cumplido su mas caro anhelo... regresar al lugar donde nació hacía mas de 70 años y revivir los contradictorios recuerdos perennes.

Mi más humilde y ferviente reconocimiento a todos nuestros héroes anónimos, especialmente a la única víctima sobreviviente de ese triste episodio de nuestra historia. Le recomiendo que lea **“La Tragedia de Clíperon”** (La Isla de la Pasión) escrita por María Teresa Arnaud de Guzmán, nieta del Comandante Arnaud.

## **EXPEDICIÓN A CLÍPERTON**

El tiempo transcurre inmutable y solo las expediciones científicas o las realizadas por Radioaficionados irrumpen la tranquilidad de la isla. Al referirme a éstas últimas, que son el tema central que nos ocupa, es justo mencionar que han habido muchas expediciones, sin embargo hay una que merece una mención especial, pues en ella intervino por vez primera un radioaficionado mexicano.

La expedición fue organizada con mucho tiempo de anticipación, e integrada por 16 operadores provenientes de diversos países del mundo, a saber: 8 operadores de los Estados Unidos, 2 de Francia, 2 de Tahití, y uno de: Alemania, Costa Rica, Japón y México (Este último representado por el Ing. Alonso Ulloa Mireles XE1ZZA, único radioaficionado mexicano que ha pisado

Clíperon). Esta expedición inicia el 27 de Marzo de 1985, cuando 6 integrantes parten de San Diego, Cal., hacia Cabo San Lucas, BCS, a donde llegan el 30 de Marzo para embarcar a los otros 10 operadores. El transporte se realiza en un lujoso y extraordinario bote para pescar, que fue rentado expofeso, el “Royal Polaris” que tiene una longitud de 35 metros.

Alonso Ulloa obtuvo de las autoridades mexicanas un permiso para transmitir desde la Isla Benedicto con el distintivo de llamada XF4ZU, pero las condiciones del mar no permitieron el desembarque por lo que la operación no se pudo llevar a cabo.

El viaje prosiguió de acuerdo con el programa y por fin divisaron la isla y de inmediato empezaron los problemas, porque el mar estaba picado y soplaba un fuerte viento que hacía muy peligroso del desembarco porque la isla está rodeada de peligrosos arrecifes de coral; bastaba con escuchar a la W6WX/MM para percatarse de la frustración y desilusión que les causaba el haber llegado hasta ese lejano punto del planeta y no poder desembarcar.

Finalmente el 6 de Abril, después de una espera de 3 largos días, se decidió intentar el desembarco; primero los miembros de la tripulación hicieron un viaje de reconocimiento a la costa y después se procedió a desembarcar a los operadores. Durante esta operación se volcó una lancha que por suerte no llevaba equipo. Al estar en tierra firme había que decidir quien sería el primero en operar la FO0XX, hecho que se dejó a la suerte, favoreciendo al Wilber FO8GW que inició operaciones en 20 metros. Se instalaron varias estaciones, incluyendo una para transmitir a través del Satélite OSCAR y otra para 6 metros. La operación duró 4 días en los cuales se lograron 27,000 QSO's de los cuales 1,800 fueron con países Europeos, bajo una temperatura muy caliente cuando no llovía, y siempre agobiados por fuertes y constantes vientos.

De acuerdo al programa, el 10 de Abril se inicio el desmantelamiento de las estaciones, pero nuevamente la naturaleza impedía el embarque; así que hubo que esperar 3 días para intentar el rescate de los operadores que no desaprovecharon el tiempo pues todavía lograron hacer más de 4,000 QSO's. Finalmente lograron partir hacia San Diego el 13 de Abril, llevando consigo un cúmulo de invaluable experiencias en todos los aspectos, desde la convivencia en condiciones normales, la convivencia bajo presión, las vivencias en un mar difícil, las pobres condiciones de propagación en que se realizó la operación, hasta la inigualable sensación al operar un “Pile-UP”.

### **CAPITULO III**

#### **EXPEDICIÓN CIENTÍFICA**

En Mayo de 1925 se realizó una expedición científica organizada por la Academia de Ciencias de California, contando con la autorización del Gobierno Mexicano. El director de la academia, el Dr. Barton Warren Evermann recibió fácilmente la colaboración de la Secretaría de Marina de los Estados Unidos, proporcionando un barco “El Ortolan” al que se hicieron adaptaciones para la conservación de especies vivas destinadas al acuario.

Esta expedición científica fue compuesta por 8 ciudadanos de Estados Unidos de América y 3 Mexicanos cuyos nombres daré y que fueron nombrados por el Prof. Alonso Herrera, Director del Museo Nacional de Historia Natural de la ciudad de México. Los designados fueron:

- Prof. Francisco Contreras, Asistente del Director.
- Prof. José Ma. Gallegos, Explorador de la Secretaría de Agricultura.
- Prof. Octavio Solís, Director del Jardín Botánico de Chapultepec.

El itinerario fue:

San Francisco, San Diego, Isla de Guadalupe, Clarión (26 de Abril al 1º de Mayo), Roca Partida (2 de Mayo), Isla Socorro (2 de Mayo al 12 de Mayo), Islas Marias, Mazatlán, Cabo San Lucas, Bahía Magdalena, Bahía de San Bartolomé, Isla de Cedros, Bahía de San Quintín, Isla San Martín, San Diego. El inicio de esta expedición fue de las 13 horas del 17 de Abril concluyendo el día 12 de Junio del mismo año, 1925.

El proyecto de la expedición, instrucciones, reglamento e itinerario estuvo bajo la responsabilidad del Dr. Evermann.

La Academia dirigió una comunicación al señor embajador de México en Washington, Don. Manuel C. Téllez con fecha 14 de Noviembre de 1925, proponiendo algunos nombres para identificar algunos lugares:

**ROCA ÁNGULO.**- Nombre propuesto para el montículo más alto de la Isla Clarión, en honor del Prof. José María Gallegos.

**MONTE EVERMANN.**- Propuesto para denominar el pico central más alto de la Isla Socorro, en honor del Dr. Barton Warren Evermann.

**ENSENADA GRAYSON.**-En honor del Coronel Grayson.

**PUNTA ROCA DEL VIEJO.**- Nombre con que el Coronel Grayson llamó a una mojonera natural que sirve de límite a la Bahía Grayson en el Este.

**MONTAÑA DE CENIZA.**- Nombre propuesto a la elevación más alta de la Isla San Benedicto en el sur, cuya altura fue entonces de 975 pies y compuesta solamente de polvo volcánico.

**CRÁTER HERRERA.**Nombre compuesto al cráter norte de la Isla San Benedicto, cuya altura fue entonces de 683 pies, para perpetuar la memoria del Prof. Alonso Herrera hijo, Biólogo Mexicano.

El Embajador de México, Don Manuel Téllez, contestó telegráficamente la aceptación favorable del Gobierno Mexicano; copias de la correspondencia fueron enviadas al Gobierno de los Estados Unidos, a la Oficina de Control Geográfico del mismo país y a la National Geographic Society.

Durante la exploración de la Isla Socorro por la Academia de Ciencias de California, E.U., se grabó en la Bahía Grayson sobre las rocas situadas arriba del venero de agua dulce "Damián

García”, una inscripción con cemento blanco que puede distinguirse desde lejos y que es un positivo beneficio para los navegantes:

“Ortolan 43 May 1925 Grayson Cove. **AGUA DULCE**”.

Ahí está el manantial permanente, bien localizado, que tiene la isla Socorro, cuando sube la marea, le cubre; en su búsqueda han agotado sus energías los naufragos y los exploradores; está al fondo el Caleta Gayson, a la izquierda y al pie del acantilado donde termina la playa de piedra. El manantial produce aproximadamente veinte litros por minuto. La playa es peligrosa, hay rompientes a flor de agua, para llegar a ella es preciso una pequeña embarcación, para sortear sus grandes riesgos en un pequeño canalito que hay entre los rompientes.

Se ascendió al monte Evermann, donde se dejó un frasco con el nombre de los exploradores, se reconoció un antiguo cráter volcánico donde gotea agua dulce, observando después por nuestros compañeros, el Dr. Germán Schoeneck y Manuel Medina Jr., se exploró en navegación circular a la isla, se recorrieron sus bosques, sus llanuras y sus selvas, obteniéndose muestras de flora, fauna terrestre, fauna marítima y minerales.

En el año de 1932 la Escuela Superior de Guerra a bordo del transporte “Progreso” uno de los mejores barcos, ya desaparecido, organiza una primera expedición de reconocimiento. El barco se lo ofrece el Presidente de la República Don Abelardo L. Rodríguez.

En 1933, los estudiantes de la Escuela Nacional de Agricultura en Chapingo, organizan la Sociedad de Exploraciones Agronómicas y una de sus principales finalidades es estudiar los lugares desconocidos, capaces de conservar riquezas y futuras posibilidades de explotación.

En 1948, nuevamente la Escuela Superior de Guerra utilizando 3 fragatas de la Armada del Pacífico hacen otra expedición a nuestras islas.

Ese mismo año, el Club Cinegético de Colima organizó una expedición de una semana de estadía en la Isla Socorro. El grupo lo formaron: El presidente del Club Cinegético, Sr. Juan Oseguera, Dr. Fernández Velazco, dos diputados locales, cinematografistas, periodistas capitalinos, un camarógrafo del noticiero Clasa Films, un representante de la Secretaría de Agricultura y Bienes Nacionales, así como un empleado de Guanos y Fertilizantes de México y varios ciudadanos más. Forman parte, el connotado periodista Fernando Jordán quien se convierte en un admirador de nuestras islas y quien es el autor de la obra “El otro México”.

El transporte que llevó a los expedicionarios fue “El Querétaro”. Por cierto que al regreso, esta expedición fue criticada despiadadamente junto con el gobierno que autorizó el gasto “inútil” de combustible y que “abandonan la isla”; sin embargo, esta tuvo un gran mérito pues miles de gentes contemplaron emocionados en salas cinematográficas lo que son nuestras abandonadas islas.

## CAPITULO IV

### RADIOAFICIONADOS EN LA ISLA

Como ya quedó de manifiesto en el Prólogo, la razón principal que me motivó a iniciar una investigación sobre las expediciones al Archipiélago de Revillagigedo, es el compartir con otros radioaficionados, las intensas emociones vividas en un ambiente poco común para quienes nos desenvolvemos en las ciudades y repentinamente nos aventuramos a disfrutar de un cúmulo de sensaciones diversas; y desde luego participarles de las peripecias vividas, para llegar hasta ese lejano punto de México, con la idea de establecer contacto con los DX'istas que coleccionan tarjetas de los sitios más increíbles del planeta y que, al mismo tiempo les permiten tener acceso a diversos y codiciados diplomas.

Para adentrarnos al tema que nos ocupa, habrá que señalar que en la “Onda Corta” de Diciembre de 1951 se anunció una expedición a la Isla Socorro, del Archipiélago de Revillagigedo, a realizarse por radioaficionados, y que daría inicio el 26 de ese mismo mes, en la frecuencia de 7,075 Khz. en Amplitud Modulada (AM), añadiendo que los distintivos de llamada, previamente autorizados serían:

XE4PB operada por el Teniente Coronel Irineo A. López (XE1BM), y XE4PK por José de Jesús Gómez Ramírez (XE1FK), ambos radioaficionados de la ciudad de Guadalajara Jalisco. Lamentablemente, no ha sido posible obtener información alguna en cuanto a la certificación de su realización o cancelación.

El 1º de Agosto de 1952, después que fuertes tormentas del Pacífico hicieron que el agua de las lluvias se acumulase en una boca volcánica de la Isla de San Benedicto, iniciara un nuevo período de actividad; esto ocurrió en la mañana de éste día, cuando una intensa explosión comenzó con el acontecimiento que fue presenciado por los tripulantes de un barco pesquero, el “Challenger” que en poco tiempo fue cubierto por más de 2 pulgadas de ceniza.

Las explosiones se sucedieron con frecuencia, inmensa columna de humo con vapor y arena se elevaban por más de 3 kilómetros de altura, después una corriente de lava roja descendía del cráter hacia el sudeste de la isla, el barco huyó a refugiarse a Socorro, donde permaneció tres días, la gran conmoción terrestre continuaba y el Challenger se alejó más hasta Roca Partida, desde donde era visible aún la columna de humo, la erupción fue dominante en ceniza y piedra pómez.

La noticia de la erupción fue publicada por la prensa mexicana. El departamento de Marina de los Estados Unidos se interesó en la observación del fenómeno, el Dr. Dietz del Observatorio Volcánico de Hawai fue comisionado junto con el Dr. Anderson de los laboratorios Electrónicos de la Marina y se hicieron vuelos de reconocimiento con varias horas de duración para observar; no hubo expulsión de grandes rocas, ni bombas volcánicas, una continua salida de vapor de agua con gases sulfurosos y toneladas de ceniza era interrumpida cada 20 minutos por grandes explosiones y ruido semejante al producido por una cuadrilla de aviones; después de iniciada la explosión, dos geólogos norteamericanos, el Dr. Adrián F. Richards de la Universidad de California y Lewis Wayne Walker, realizaron un peligroso y heroico desembarque en la isla, en

medio de grandes riesgos por las marejadas y los temblores, el Dr. Richards ascendió hundiéndose en la arena caliente hasta la cumbre, para observar el cráter.

La prensa mundial se ocupó de la nueva erupción, que fue seguida de otras más, en un volcán del Japón.

## CAPITULO V

### EXPEDICIÓN CIENTÍFICA.

En el año de 1954 se efectuó una expedición científica organizada por la Universidad de Guadalajara invitando al Club de Exploradores de Chimalhuacán.

El Prof. Pablo G. Franco fue baluarte donde, durante varios años se refugió la esperanza de que la Universidad de Guadalajara pudiese organizar la expedición que se llevó a cabo gracias a él y al interés del Sr. Lic. Guillermo Ramírez Valadez, quien obtuvo de la Secretaría de Marina, la fragata “Papaloapan” bajo el mando del capitán de Corbeta, Vargas Lozano, para el traslado de los expedicionarios.

Esta expedición fue sumamente importante por los datos que aportó en diferentes campos, entre los que se anota la primera emisión de Radiocomunicación (excluyendo las oficiales) desde la isla y que trataré un poco más adelante en forma concreta.

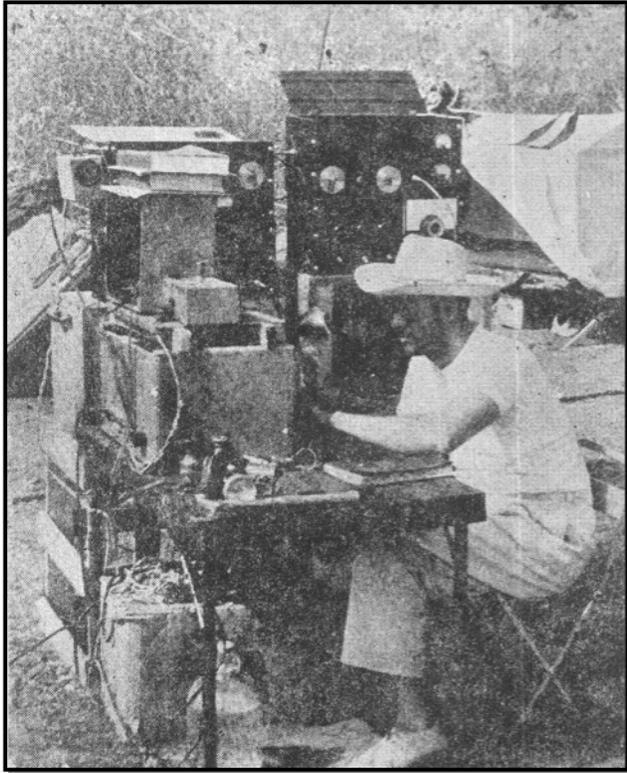
El plan general para expedición científica tuvo como finalidades:

- 1.- El objetivo principal será la **investigación científica**, tendiente a incorporar al desarrollo general del país, éste territorio mexicano insuficientemente explorado, susceptible de aportar nuevas fuentes de riqueza.
- 2.- Estudiar las posibilidades de colonizar el territorio y el establecimiento de comunicaciones marítimas, aéreas y **radiofónicas**.
- 3.- Investigar en general el terreno de las islas: Flora, Fauna, Geología, etc. etc.
- 4.- Impulsar el turismo a tierras mexicanas no visitadas aún.

El grupo de expedicionarios compuesto por 58 personas se dividió en cinco grupos, a saber:

- a) Científico
- b) Exploración.
- c) Administrativo
- d) Servicios Técnicos.
- e) Varios.

Los Servicios técnicos estuvieron a cargo de cuatro elementos dedicados exclusivamente al Servicio de Radio Comunicaciones de los cuales uno era radioaficionado.



Para transmitir fielmente y con veracidad los hechos, me permito citar el informe que hiciera el Ing. José de Jesús Gómez Ramírez, XE1FK, al jefe de la expedición científica al Archipiélago de Revillagigedo organizada por la Universidad de Guadalajara en abril de 1954, publicada por Manuel Medina G., que a la letra dice:

Habiéndome designado jefe de los Servicios Técnicos, a mi vez nombré al personal que debería auxiliarme para cubrir los distintas fases del servicio: auxiliares señor Guillermo Gómez Ramírez y Roberto Gómez Ramírez. Como telegrafista al señor Juan Castellanos.

### **EQUIPO.-**

El equipo de radio que se utilizó en la expedición fue construido por el suscrito, diseñándose exclusivamente para el servicio de la Expedición Científica. Este equipo de transmisión consistió de seis unidades, cada una de ellas conteniendo una parte del transmisor, con el objeto de prever la pérdida de alguna parte del equipo y sí estar en condiciones de seguir prestando servicio de radiocomunicación. Se llevó además varias partes del transmisor para formar unidades que permitieran trabajar el equipo, tanto en telegrafía como en la telefonía. El equipo de radio consistió en un receptor "NATIONAL" modelo NC-173 y además otro receptor del equipo del ejército norteamericano que se utilizaría solamente en caso de emergencia. Además todo el equipo se llevó en empaque metálico y cerrado herméticamente, un pequeño transmisor y receptor, accionados por baterías para el caso de perder totalmente el equipo regular de transmisión y recepción.

### **DE LAS OPERACIONES.-**

El equipo de radio se instaló el mismo día del arribo a la isla Socorro, martes 13 de abril de 1954, habiéndose efectuado el primer comunicado desde la isla, siendo precisamente con un radioaficionado de Ciudad Juárez, Chih., de la que no existe el registro de su indicativo de llamada.

De acuerdo con el programa preestablecido de cooperación con el Club Radio Experimentadores de Jalisco, A.C., se establecieron los servicios de escucha y vigilancia en la ciudad de Guadalajara, con las nominales del club, XE1TD y se fijaron las horas siguientes: para establecer comunicación directa; a las 8:30 y a las 15:00 horas, tiempo de Guadalajara, Jal.

Conforme a este programa se trabajó sin interrupción durante todos los días que duró la expedición acampada en la Isla Socorro, habiéndose efectuado 154 comunicaciones, tanto con la Estación oficial de escucha en Guadalajara, Jal., como con varios radioaficionados del territorio nacional y fuera de él. El servicio de vigilancia se vio reforzado por la estación oficial militar con base en la misma ciudad de Guadalajara, haciéndose mostrar que contamos con un servicio valioso de emergencia al tener un receptor constantemente de la V Región Militar, activo en la frecuencia de transmisión de la estación de la expedición, lo cual nos permitía establecer comunicación de emergencia a cualquiera hora del día o de la noche... Las condiciones generales de propagación de radio fueron excepcionalmente buenas, ya que nos permitieron efectuar sin interrupción de ninguna clase las comunicaciones oficiales utilizando las frecuencias de 7,120 Khz., en Amplitud Modulada (AM) teniendo la estación de la expedición una potencia solamente de 100 Watts de entrada y tomando en cuenta las condiciones desfavorables de la colocación de las antenas, por estar enclavadas en una garganta rodeada totalmente de lava; se deduce que se pueden establecer comunicaciones seguras por medio de radio con una potencia no mayor a 100 Watts, como se utilizó. Se chequeó en otras frecuencias con objeto de verificar las condiciones generales del servicio de radio, en cuanto a su operación y se encontró que se apegan estas condiciones a las publicadas en el boletín de predicción mensual para DX, editada por la Revista América CQ.

Es importante señalar que el tipo de comunicación no fue como la que conocemos hoy en día como DX, tenía una función específica, dar pormenores de los trabajos y de vez en vez comunicar con los familiares y amigos de los expedicionarios, dándoles las impresiones del día o de aquel paraíso.

Una mañana, la prensa capitalina afirmó que el barco de esa expedición estaba a punto de naufragar y pedía auxilio con urgencia; se había confundido a la Isla Socorro, con la Isla Clíperon; la noticia se publicó en algunos lugares del país, diciendo que no estaban naufragando, sino que ya habían naufragado; afortunadamente la comunicación lograda con radioaficionados de diferentes lugares, permitió tranquilizar a amigos y familiares.

Una vez más el radioaficionado, el hombre invisible que a veces se transforma en héroe, salva y guía a través del espacio, había hecho un gran servicio. La confusión se debió a que la “Barca de Oro” matriculada en Acapulco, había conducido en los mismos días un grupo de técnicos franceses a la Isla de Clíperon, en una expedición con el fin de realizar experimentos de radio comunicación. El periodista confundió Clíperon con Socorro y la fragata Papaloapan con la Barca de Oro; tenía razón al informar que ésta última nave, luchando contra el temporal, roto el velamen y agotado el combustible, andaba al garete; la fragata se puso en comunicación con la Barca de Oro, mientras dos guarda costas mexicanos fueron en su auxilio y la remolcaron hasta Acapulco. Después de este incidente se reforzó el servicio de vigilancia con la estación oficial Militar (V Región Militar) de Guadalajara, estando alerta durante el día y la noche.

Como antena se usaron dipolos; aunque la comunicación fue únicamente en 40 metros, se checaron las condiciones generales de propagación en 20 metros.

Esta fue la primera vez que la radioafición participara desde la Isla Socorro.

### EXPEDICIÓN A SOCORRO

En el mes de julio del año 1956, un grupo de radioaficionados norteamericanos cuyos nombres aparecen en la tarjeta que se ilustra, acordaron viajar en un Yate privado hasta la Isla Socorro para hacer algunos comunicados con el mundo de la radioafición.

Desgraciadamente me ha sido imposible conseguir información fidedigna de esta operación porque no solicitaron y por ende no obtuvieron permiso alguno de las autoridades mexicanas (SCT). Por ello, y como no fue una operación legal simplemente asentamos el hecho y mostramos la tarjeta QSL.



# SEGUNDA PARTE.

## CAPITULO VI

### PRIMERA DX'PEDICIÓN

Pasa el tiempo y crece la inquietud entre los radioaficionados mexicanos, quienes empiezan a sentir los efectos de la presión que ejercen los radioaficionados de otras partes del mundo, para comunicar con Revillagigedo, en la novedosa banda lateral (SSB).

Como respuesta a toda aquella efervescencia, algunos radioaficionados planearon llevar a cabo una aventura y solicitaron a la Liga Mexicana de Radioexperimentadores que les ayudase con la tramitación oficial de los respectivos permisos, tanto de la Secretaría de Marina como de la propia Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Los Ejecutivos de la LMRE, con mucho entusiasmo, participaron en todas las acciones de la organización y se responsabilizaron plenamente de los trámites hasta su finiquito.

El mes de Julio de 1959 marcó una hazaña inolvidable para la radioafición mexicana y un recuerdo que pasó a los registros de la historia. Algunas semanas antes se estuvieron preparando un grupo de radioaficionados, practicando algunos simulacros y se fueron estudiando situaciones que se pensarían pudiesen presentarse en una empresa de ésta índole. No se tenían antecedentes de algo similar, así pues, se prepararon con tiempo y cuidado hasta el más insignificante detalle.

La Liga Mexicana de Radioexperimentadores, A.C., a través del Comité Ejecutivo, gestionó los permisos ante las autoridades correspondientes. El presidente de la LMRE a quien se le atribuye con simpatía el logro, fue el General Alberto Nájera.

Una vez obtenidos los permisos y completos los preparativos se inició la gran aventura que nos sitúa en los albores del mes en cuestión.

Los expedicionarios fueron:

- Sr. Luis G. Cuevas Medina XE1XX. -Jefe de la expedición y Gerente General de Equipos Electrónicos de México-
- Carlos de León Jr. XE1CV
- Eliezer Erosa Irabien XE1BI
- Agustín S. Muñoz XE2AM. -Miembro del Club Radioexperimentadores de ciudad Juárez-

Estos cuatro personajes pisaron tierra en la Isla Socorro el día 6 de Julio, contando con un permiso exclusivo de transmisión por 96 horas; así que en cuanto se instalaron, dieron comienzo a la primera operación de DX desde ese lugar con el indicativo de llamada XE4B. El primer comunicado efectuado en SSB fue con Fernando Muguerza XE2FL a las 1606 horas UTC. El primer contacto efectuado en CW fue con la W6VVR.

La primera tarjeta de QSL que dio la vuelta al mundo fue esta:



REVERSO

**6** 7, 8, 9, 10 Julio de 1959

Confirmando QSO con XE2FL QRG 7.14.21 Mc.

Nuestro AM RTTY SU AM RTTY

SSB **CW** SSB **CW**

QTR 1941 GMT RST 5-9-9

**EQUIPO** KWM-1 Cortesía Collins Radio Co.  
755-1 y 325-1 " " "

RTTY Modelo 15 cortesía Equipos Electrónicos de México.  
Apache y HQ-129 cortesía Club de Ciudad Juárez.

**ANTENAS** Direccional 2 Elementos Hy-gain Cortesía Equipos Electrónicos de México, S. A.

**2 PLANTAS** Fairbanks Morse 1.25 Kw. Cortesía de Fairbanks Morse de México, S. A.

El Radio teletipo tuvo una mención especial por varias razones; durante el desembarco, el equipo cayó al agua, dando lugar a que Eliécer XE1BI, quien no sabía nadar, se arrojase de clavado con decisión y arrojo sin igual, logrando su rescate; aunque es justo decir, que ambos requirieron de ayuda para salir del agua. Horas mas tarde y después de un tratamiento especializado para secar el equipo, se logró que ese realizase “la gran hazaña”.

Por primera vez en el mundo una expedición de DX lograba realizar comunicados en RTTY, y esto era logrado por un grupo de Radioaficionados Mexicanos. Se efectuaron únicamente dos comunicados y fueron con la XE1BBU y con la W6OWQ, en ese orden, siendo el operador por parte de la expedición, Eliezer. A manera de resumen, debemos de considerar que la operación se efectuó durante 91 horas y 50 minutos; Se logró comunicar con 45 países que en total hicieron

2024 comunicados distribuidos así: 356 comunicados en AM; 884 en SSB; 782 en CW; y 2 en RTTY.

Promediando, obtenemos que se realizara un contacto cada 2 minutos con 42 segundos. La última estación lograda fue la K4TUA en CW y el reloj marcaba las 1200 horas UTC del día 10 de Julio. Como dato curioso, y al margen, hemos de considerar que en ese tiempo había 200,000 radioaficionados en todo el orbe y dentro de los cuales, 160,000 eran de E.U. En México había 1200 radioaficionados.

Los equipos que fueron usados fueron:

- 1 KWM 1 de 100 Watts, Transceiver COLLINS
- 1 32 S1 de 175 Watts P.E.P. COLINS.
- 1 75 S1 de 175 Watts P.E.P. COLINS.
- 1 Apache para A.M.
- 1 Planta de Luz de 1,200 Watts FAIR-BANKS-MORSE.
- 1 Antena direccional HY GAIN

Una vez que este grupo de mexicanos entregó al mundo su esfuerzo y su hazaña, se les recibió como merecían, habiéndoles organizado a su regreso una sesión-cena con la comparecencia de algunos amigos, entre ellos:

Gral. Alberto Nájera, XE1H	Sra. Norma R. de Erosa
Sra. Virginia Manzanos de Nájera.	Sra. Inés Flores de González XE1VD
Ing. Fco. Castro Herrera XE1AX	Srta. Beatriz C. de Garfias XE1BY
Sra. de Castro Herrera.	Sra. Emma Álvarez XE1MW
Sr. Luis G. Cuevas Medina XE1XX	Ing. Andrés Ebergeniy XE1LA
Sra. de Cuevas Medina.	Ing. Rafael Robles Gil XE1GR
Sr. Daniel Martínez Mtz XE1CW	Sra. Cristina C. de Robles Gil
Sra. Margarita O. de Martínez	Sr. Miguel Carmona XE1HC
Srta. Margarita Martínez O.	Sr. Francisco Muñoz XE1FU
Sr. Arnulfo Martín Barrera. XE1MZ	Sr. Juan Lobo y Lobo XE1A
Sr. Daniel Magar Maurat. XE1ZA	Sra. Beatriz Z. de Lobo y Lobo
Sr. Roberto Blum Jr. XE1CCL	Sr. Carlos de León Jr. XE1CV
Sr. Luis I. Cuevas Jr.	Dr. Marcelo Chiquiar Arias XE1ZS
Sr. Lucio Pontecorvo B. XE1SO	Sr. Antonio Pita XE1CCP
Sr. Fernando Muguierza XE2FL	Sr. Álvaro González R. XE1D
Sr. Enrique Polak XE1TP	Sr. Carlos Cordobés HC1FG
Sr. Jorge Philippe XE1JK	Sra. Judy de Cordobés
Sra. Sphie de Philippe	Srta. Magdalena Cordobés
Srta. Alicia Philippe Ponce	Sr. Joseph E. Bush W6CYV
Srta. Margot Philippe Ponce	Mr. G. D. Partney W4DEZ
Sr. Eliezer Erosa Irabien XE1BI	

Regresando al tema, transcribo fielmente la constancia que la autoridad extendió a los expedicionarios: Regresando al tema, transcribo fielmente la constancia que la autoridad extendió a los expedicionarios:

## C E R T I F I C A.

Que con fecha, seis del mes de Julio del año de mil novecientos cincuenta y nueve, arribaron a ésta isla a bordo del guardacostas "31" los ciudadanos, LUIS G. CUEVAS MEDINA, Jefe de la Expedición de Radio-Experimentadores de la Liga Mexicana A.C., acompañado de los señores CARLOS DE LEÓN, ELIEZER EROSA y AGUSTÍN MUÑOZ, para hacer comunicaciones radiotelefónicas y radiotelegráficas, con aficionados del mundo, habiendo permanecido en esta isla NOVENTA Y SEIS horas.

A petición de los interesados y para los usos legales correspondientes a que haya lugar, expido el presente en Isla Socorro, Archipiélago de Revillagigedo, Estado de Colima, a los nueve días del mes de Julio del año de Mil novecientos cincuenta y nueve.

Vo. Bo.

Tte. de Navío del Cuerpo Gral.

El Cap. de Corbeta C.G. Comdte.  
RAFAEL LÓPEZ LARA (286128)  
Rúbrica

Escala de Mar de la Armada de México  
EDUARDO CRUZ RUDAMA (245438)  
Rúbrica

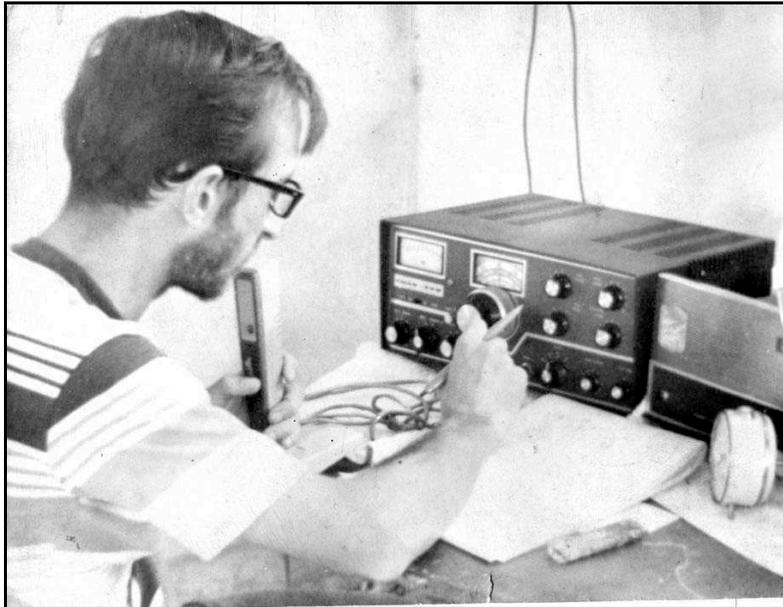
## EXPEDICIÓN A SOCORRO.

En el mes de julio del año 1965, nuevamente un grupo de radioaficionados norteamericanos cuyos nombres se ignoran viajaron a Socorro para comunicar con el mundo de la radioafición. No se tiene mayor información al respecto. Solo existe como único rastro la QSL que a continuación se ilustra. En ella podemos observar que no se mencionan los operadores ni aporta ningún dato que nos pueda ayudar. En los registros de la SCT tampoco encontramos documentos que le hayan autorizado.



## CAPÍTULO VII

### LA ÉPOCA DE MR DX



Al cabo de algunos años, surge un destacado dexista que también quiere vivir en carne propia la indescriptible emoción de estar del otro lado del DX, de ser él mismo quien otorgue a otros, la satisfacción de lograr un país más, para la colección particular, principalmente de aquellos que impacientemente gritan una y otra vez para ser escuchados, con la angustia que causa la batalla contra otros, el tiempo y la propagación. Es de imaginarse las horas dedicadas a la preparación de la expedición, el esmero para inventariar todo lo necesario y el cuidar hasta el último detalle, para no fallarle a nadie, pero sobre todo, para no fallar con uno mismo.

El calendario señalaba el 16 de agosto de 1967 como fecha memorable para dar inicio a la gran aventura de José Levy con el resto del mundo. Para este evento obtuvo la correspondiente autorización con el distintivo de llamada XE1PJL/XF4. Es de notar que fue la primera vez que se asignó el prefijo XF4 para una operación en Revillagigedo. No es difícil imaginarse la expectativa mundial por este hecho porque después de varios años se encontraba nuevamente en el aire para beneplácito de los dexistas del mundo. Aunque la operación fue muy corta, José Levy Vázquez XE1J, apasionado del DX la disfrutó plenamente al ser el único operador, estando en el aire hasta el 19 del mismo mes.

Como parte de esa misma expedición y con el mismo distintivo de llamada, viajó el 20 de agosto de 1967 a “San Benedicto, Revillagigedo” y fue el primer radioaficionado que transmitió por algunas horas de esa isla. Pero dejemos que él mismo nos narre sus peripecias:

Me inicié en la radioafición en el año 1956, siguiendo los pasos de mi padre (XE1IO, XE1WX). Estuve inactivo durante varios años hasta que en mayo de 1967 regresé haciendo mis primeras incursiones en banda lateral.

El 10 de agosto de 1967, un amigo arquitecto me invitó a la Isla Socorro del archipiélago Revillagigedo, en donde estaba construyendo una Escuela. Yo acepté de inmediato y solicité autorización a la SCT, informándome que no la necesitaba, pues debería utilizar la llamada XE1PJL/XF4. En ese tiempo yo no sabía lo que era una dxpedición, ni la importancia que tenía Revillagigedo en el plano mundial, así que, mi idea era realizar unos cuantos contactos y saludar a los amigos.

Llevé mi equipo, un transceiver Swan 350, 2 antenas dipolos (20 y 40 metros), tubos galvanizados, medidor de SWR, varios logs, una planta de luz de 1.0 Kw. (1), ventilador, cámara fotográfica y grabadora de cinta. Mis acompañantes fueron dos colegas de Colima, Alejandro Vázquez Schiaffino (q.e.p.d.) XE1IO y Daniel Dozal de la Rosa, XE1DDE; para el primero era su tercera visita a la isla, pero ninguno de los dos tomó el micrófono durante la operación.

(1) La planta de luz que llevé no se utilizó porque se rompió al desembarcar. Se me proporcionó energía eléctrica de la isla, cortando el suministro a las 0600 horas UTC.

Salimos de Manzanillo, Colima, -el principal puerto del Pacífico- a bordo del Transporte Naval Militar Papaloapan (2) a las 6:00 (tiempo local) del 15 de agosto de 1967 desembarcando en la isla Socorro a las 11:00 del día siguiente con tan mala suerte que empezó a llover y el desembarco fue muy lento. Instalamos antenas y fuimos alojados en un salón destinado a los oficiales del Sector Naval de la isla. El primer contacto lo hice a las 22:50 horas UTC en 20 metros, con XE1RM, quien estuvo siempre al pendiente de la dxpedición, nos recibió en Guadalajara con buena señal. En cuando los colegas se dieron cuenta que una XF4 estaba en el aire, el pile up se hizo tremendo y yo no supe qué hacer, hasta que Kenny See, HR1KAS se hizo presente (le di un nuevo país) y empezó a ayudarme como Maestro de Ceremonias y pasándome listas de estaciones, igualmente VE3IG y XE1MN. Experimentamos en 15 metros con la antena de 40, haciendo 104 contactos.

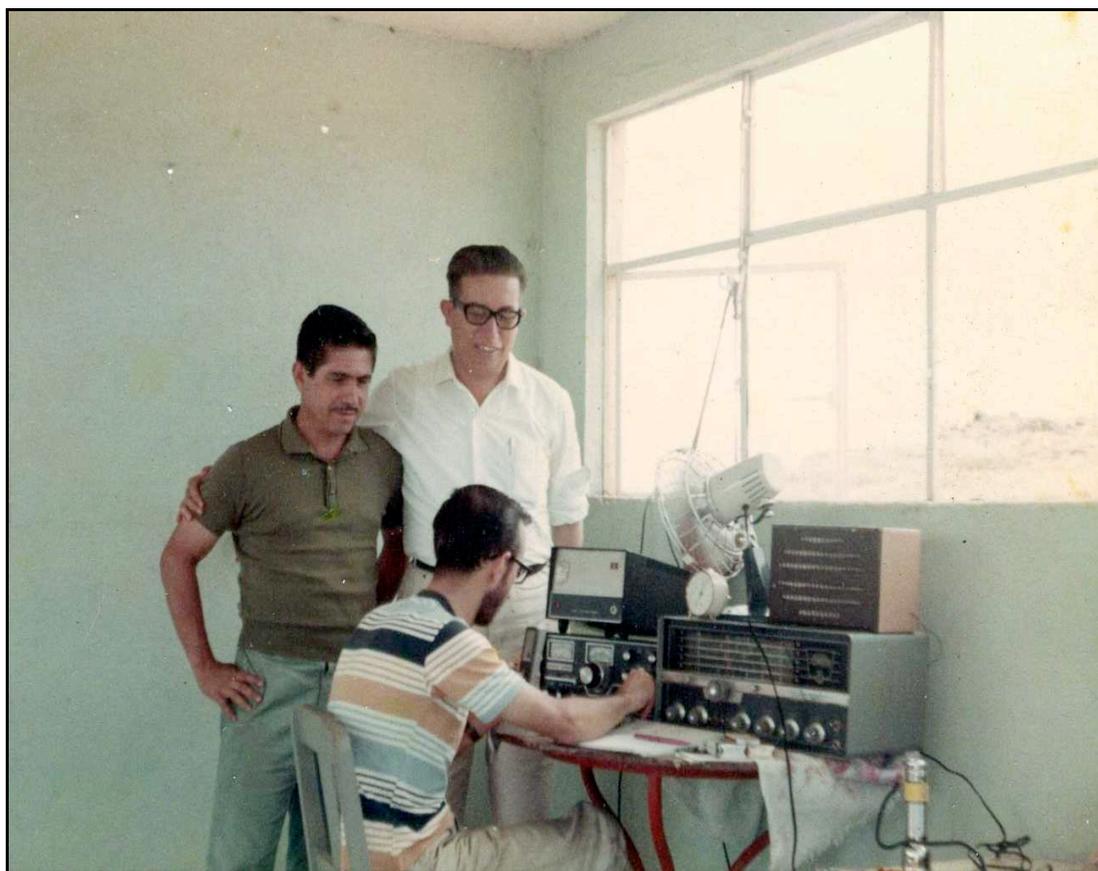
(2) El Comandante del Papaloapan era el Capitán de Fragata Mauricio Schelenske, que varios años después fue Secretario de Marina.

Terminé la operación en Socorro el 18 de agosto de 1967 a las 0623 horas UTC y nos embarcamos rumbo a la isla San Benedicto en donde reanudé actividades a las 1655 horas UTC, hasta las 0547 del día 19 de agosto (únicamente 12 horas con 52 minutos). San Benedicto está a 80 millas al noreste de Socorro y se encuentra deshabitada. De regreso a Manzanillo nos acompañó un ciclón, pero sin problemas. Resumen de la operación: Contactos: 597. (104 Qso's en 15 m; 490 en 20 m., y 3 en 40 m.). Países: 32. Porcentaje de confirmaciones: 67%; 100% de confirmaciones: Italia y Japón.



## **XE1PJL/A4A**

El 16 de febrero de 1968 se me autorizó a realizar una nueva visita a Socorro en el mes de marzo, que no se pudo llevar a cabo por haberme fallado unas horas antes de embarcarnos, mi compañero XE1RM.



Nuevamente en forma solitaria, José Levy viaja por segunda ocasión a la Isla Socorro para llevar a cabo otra dxpedición que se realiza del 16 al 18 de octubre de 1968 coincidiendo con la celebración de las Olimpiadas en nuestro país, llevando como compañero a un sacerdote, el Pbro. Lic. Luciano Uribe (de lentes en la foto) y a un estudiante de la Universidad de Colima llamado Héctor Gutiérrez Chacón. En esta ocasión, también llevé el Swan 350, el ventilador, medidor de SWR, la planta de luz, una cafetera eléctrica y antenas de 20 y 40 metros.

La operación la realiza con el novedoso distintivo de llamada XE1PJL/A4A. Su equipo consiste en: Un radio Swan 350, el ventilador, medidor de SWR, la planta de luz, una cafetera eléctrica y antenas de 20 y 40 metros. Realiza el primer contacto el 16 de octubre a las 1917 horas UTC., y el último el 19 de octubre a las 1517 horas UTC. Logra hacer 926 Qso's distribuidos de la siguiente manera: 45 Qso's en 15 m., y 861 en 20 m. El total de países contactados: 66. Porcentaje de confirmaciones: 64%; Países que confirmaron más: Italia y Japón 65.7%.



#### **XE1PJL/XF4**

De igual forma que la anterior, José Levy emprende nuevo viaje hacia la Isla Socorro para llevar a cabo lo que sería su tercera dpxedición que se realizó del 16 al 18 de diciembre de ese mismo año olímpico, 1968.

Llevó el mismo equipo que la anterior. Sus acompañantes y ayudantes fueron Jorge Levy (hermano) y Alfredo Álvarez (cuñado). Condiciones de propagación pésimas. Se alojaron en una habitación aislada del sector, que después fue el Observatorio Meteorológico.

El primer contacto fue el 16 de diciembre de 1968, a las 1753 horas UTC., y el último contacto, el 18 de diciembre de 1968, a las 0239 horas UTC. Se lograron 482 Qso's en 20 metros, única banda que se utilizó. Fueron un total de 42 países. 100% QSL: Italia.

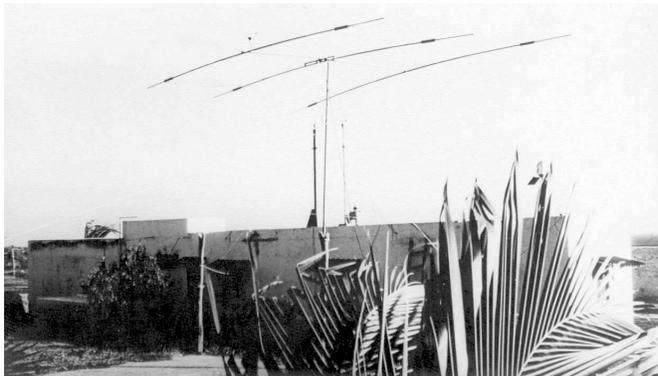
En esta operación obtuvo el certificado WAS de la ARRL como XE1PJL/XF4.



## XE1PJL/XF4

No obstante que José había realizado 3 expediciones al Archipiélago de Revillagigedo, no estaba satisfecho con los resultados, por lo que en la siguiente ocasión que fue del 16 al 17 de diciembre de 1969 se hizo acompañar de excelentes dexistas, que operarían con sus respectivos distintivos de llamada: José Levy Vázquez XE1J/XF4, Agustín Ortiz Monasterio XE1KS/XF4, Mario Álvarez (quien no tenía licencia y que fue en sustitución de Giorgio Torelli XE1FFC, posteriormente XE1X) y Emilio Berny XE3EB/XF4.

La expedición se realizó con la colaboración y entusiasmo de los antes mencionados tres jóvenes radioaficionados (estudiantes) de la ciudad de México y Mérida, Yuc., quienes prepararon esta operación en toda forma, planeada para el mes de noviembre de 1969, pero que fue pospuesta por no haberse realizado la comunicación regular en el barco que hace el abastecimiento. Salieron de Manzanillo, Col., a las 0800 horas UTC del 15 de diciembre de 1969.



El equipo que se utilizó fue: Transmisor, receptor y amplificador lineal Yaesu (serie DX400). Swan 500C y VFO remoto. Antenas: TA-33 (tribanda), dipolos para 15, 40 y 80 metros. El primer contacto se realizó el 16 de diciembre de 1969, a las 1750 horas UTC y el último contacto fue el 18 de diciembre de 1969, a las 0450 horas UTC.

Se lograron un total de 2,220 Qso's bajo condiciones muy difíciles por lo que la operación solo tuvo una duración de 30 horas. Los comunicados se lograron así: José Levy XE1J/XF4 logró 458 contactos, de los cuales 358 fueron en 10 metros y 100 en 80 metros. Logrando un total de 30 países. Emilio Berny XE3EB/XF4 logró 1,050 contactos en 20 metros y 75 países. Agustín Ortiz Monasterio XE1KS/XF4 (q.e.p.d.) logró 580 contactos en 15 metros y 132 en 40 metros y 61 países.

ARCHIPIELAGO		REVILLAGIGEDO			
<b>X F 4 K S</b>					
STATION	DATE	G M T	MHZ	R S T	2 WAY
XE1J	17 DEC 69	2320	21	59	S S B
BY: XE1KS XE1GGW		TNX QSL			
MONTAÑAS CALIZAS 535		73'S <i>Agustin</i>			
MEXICO 10, D. F., MEXICO					



## **6D4J**

En lo que sería su quinto viaje a las islas Revillagigedo, José Levy se hizo acompañar por Pedro Lete XE1IX, Giorgio Torelli XE1FFC y Rafael Corcuera XE1EEI. Esa dpxpedición se llevó a cabo del 14 al 22 de marzo de 1972 de la siguiente manera: José Levy con la 6D4J para 40 y 80 metros, Pedro Lete con la 6D4IX para 20 metros y Giorgio Torelli con la 6D4FFC para 10 y 15 metros en Fonía y Telegrafía. Desde 1958 no se había operado en telegrafía.

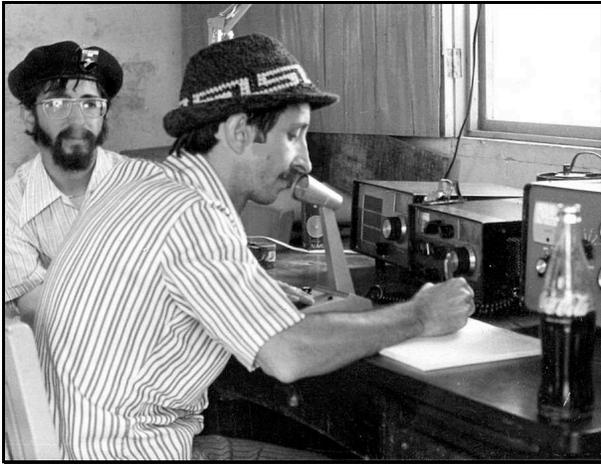
Al igual que la anterior, planeada cuidadosamente, durante tres meses y en ocasión del AÑO DE JUÁREZ, se concedió el prefijo 6D4 para tres radioaficionados mexicanos. Por primera ocasión en cinco años, permanecí en la isla mas de tres días, en virtud que el gobernador del estado de Colima visitó la Isla Socorro (o Benito Juárez) para encabezar una ceremonia cívica en homenaje al Lic. Benito Juárez. Zarpamos de Manzanillo el día 12 de marzo de 1972 por la noche.

El Equipo que se utilizó fue: Dos transceivers Drake TR4 y VFO remoto. Un amplificador lineal Bandit Hunter. 1 Swan 500. 1 Galaxie GHT-500. Una antena TH3. Dipolos para 20, 40 y 80 metros. 1 planta de luz de 1.0 kw. El primer contacto se hizo el 14 de marzo de 1972 a las 2105 horas UTC y el último, el 22 de marzo de 1972 a las 1600 horas UTC. Total de contactos fue de 5,604 distribuidos de la siguiente manera:

José Levy, 6D4J hizo 492 en 40 m, 357 en 80 metros y vez primera se contactó con JA, VK, ZL, etc. Total: 41 Países. Emilio Berny, 6D4EB hizo 2,608 contactos en 20 metros y 103 países. Giorgio Torelli, 6D4FFC hizo (SSB y CW) 843 en 10 metros, 1304 en 15 metros y 90 países.

## XF4J

José Levy viaja a la Isla Socorro del Archipiélago de Revillagigedo para realizar lo que sería su sexta dpxpedición, en compañía de Pedro Lete XE1IX, Giorgio Torelli XE1FFC, Rafael I. Corcuera XE1EEI, Alejandro Vázquez Schiaffino, XE1IO, Víctor Gazcón, XE1GGV, David Levy, XE1DLV y su hermano Carlos Eduardo Levy, quien aún no tenía licencia de Aficionado para transmitir y por tanto no participó de manera activa.



Esa dpxpedición se caracterizó por ser la primera vez que se anteponía al distintivo propio el prefijo asignado para Revillagigedo. La SCT concedió el prefijo XF4 para tres radioaficionados que operarían en fonía desde la Isla Benito Juárez y el prefijo 4C4 para telegrafía. Nos acompañaría el conocido dexista Scott Reed, XE1IIIJ de Veracruz (2) con su distintivo de llamada 4C4AA en CW y por primera vez la banda de 160 metros, pero debido a una demora en la salida del barco y problemas de tipo personal, Scott Reed se regresó de Colima a Veracruz y no hizo el viaje.

(2) Scott Reed era el agregado Naval de la Embajada de Estados Unidos en México, que tiempo después llegó a ser Almirante.

Confirming 2xSSB CW				
Station	Date	GMT	MHz	RST
	March 1972			
"1972 AÑO DE JUAREZ"		Tnx	QSL	JOSE LEVY XE1J
Operation from				Box 200
Benito Juárez Island				COLIMA, COL.
REVILLAGIGEDO				MEXICO

REVILLAGIGEDO archipelago is formed by four islands and many islets, the main ones being Benito Juárez, Clarión, San Benedito and Roca Partida. The island of Benito Juárez is located at 18°43' N. latitude and 110°57' W. longitude. Its coasts are very steep and there are few sand shores, the island being mainly formed by volcanic lava. Benito Juárez island measures 7 miles from East to West and 10 miles from North to South, in its maximum lengths. Mount Everman, an extinct volcano, is the most elevated point of the island with 3,600 ft. altitude.



**Pedro Lete, XF4IX, montando una antena YAGI; Rafael Corcuera, XE1EEC, en la base de la torre; Giorgio Torelli, XF4FFC, filmando la película; A un costado de la moto, Carlos Levy, aspirante.**

El equipo de Radio fue instalado en la peluquería de la Isla y la operación se efectuó del 20 al 22 de marzo de 1973, de la siguiente manera: José Levy, XF4J para 40 y 80 metros,

Pedro Lete con la XF4IX para 20 metros y Giorgio Torelli con la XF4FCC para 10 y 15 metros en Fonía y Telegrafía. Equipo: 1 Transceiver Drake TR4 y VFO remoto. 1 Amplificador lineal Bandit Hunter. 1 Transceiver Yaesu FT-101. 1 Transceiver Swan 350. 1 antena TH-3. Dipolos para 40 y 80 metros. El primer contacto fue el 20 de marzo de 1973 a las 2000 horas UTC y el último contacto el 22 de marzo de 1973 a las 2330 horas UTC.

Se lograron realizar 1,773 contactos bajo condiciones de propagación, extremadamente malas en todas las bandas. Solo se logró un contacto con Europa, en 20 metros. Los contactos fueron así: José Levy, XF4J 823 en 20 metros; 30 Países. Giorgio Torelli, XF4FCC 600 contactos en SSB y CW; 15 Países. Pedro Lete, XF4IX 350 contactos en 40 y 80 metros; 15 Países.



### **XF4YK**

La experiencia vivida durante la pasada expedición de su hermano José, hizo que Carlos Eduardo Levy tramitara su licencia de radioaficionado y a los pocos meses de ello, quiso experimentar en carne propia lo que una significaba una dpxpedición, de tal suerte que cumplió con todos los trámites y viajó en un barco de la armada hacia la Isla Socorro.

Después de instalarse inició la operación de DX en Revillagigedo más larga que se conoce hasta el momento de escribir este relato, pues estuvo activo durante 43 días, desde el 17 de septiembre al 29 de octubre de 1973, con el distintivo de llamada XF4YK.



### **XF4YJJ**

Con la intención de vivir en carne propia la sensación que produce ser el centro de un Pile Up, José Luis Frías XE1VW y Jim Joyce XE1UFA (WB4OTK) se aventuran a la Isla Socorro pero por desgracia las condiciones de propagación no les favorecen y no obtienen el impacto que esperaban.



Se desconoce el número de contactos y demás estadísticas de la operación.

## CAPITULO VIII

### MÉXICO DX CLUB, A.C.

Antes de continuar con las expediciones, quiero abrir otro paréntesis, e invitarle para que nos ubiquemos en el tiempo y espacio, donde se inicia una nueva experiencia para muchas personas que con grandes ilusiones incursionan en la Radioafición y sufren en carne propia los desaires de aquellos aficionados extranjeros que se quejan de haber comunicado en múltiples ocasiones con estaciones mexicanas, sin haber conseguido una tarjeta de confirmación.

Entre 1976 y 1977, la banda ciudadana, también conocida como “CIBI” toma un gran auge en la ciudad de México y se convierte en un semillero de nuevos radioaficionados que desean superarse e incursionar en el maravilloso mundo de la comunicación a larga distancia. Este modo de comunicación se vuelve muy popular, y en muy poco tiempo, sufre una explosión demográfica que obliga a las autoridades a ampliar la banda, y es así, como el 28 de Enero de 1977 se publica en el Diario Oficial, la ampliación de 23 a 40 canales.

En esas fechas ya se percibe un congestionamiento en la banda y al mismo tiempo, cada vez es más frecuente escuchar estaciones de otras partes de América que logran contactos, en banda lateral, con estaciones fijas de México. Esto lógicamente despierta el interés de algunos entusiastas que con mucha ilusión empiezan a prepararse para ascender al nivel inmediato, la Radioafición.

El movimiento migratorio en 1978 es importante, pues en tan solo 6 meses, ingresan más de 250 nuevos radioaficionados; de los cuales algunos se incorporan a los diferentes Clubes de la ciudad, como la Asociación VHF de la ciudad de México y al R.C. Azteca, entre otros. Dentro de ese gran núcleo de aficionados, se distingue un pequeño grupo de amigos que deciden por su cuenta, incursionar en las bandas altas sin más apoyo que la solidaridad entre ellos.

Cierto día, se reunieron los integrantes del mencionado grupo, para planear una estrategia que les permitiera hacer la mayor cantidad de países, en el menor tiempo posible. Al cabo de largas discusiones llegaron a la conclusión de que sería indispensable, se distribuyeran a lo largo de la banda previamente escogida, para detectar a las estaciones representativas de los países necesitados, y de inmediato, utilizando una frecuencia alterna en dos metros, se les avisaría a los demás para señalarles donde se encontraba el país buscado. Llegó el día en que todos se reunieron en el radio y dio comienzo la gran casería de países..., empezaron a caer, uno tras otro, ante el entusiasmo de todos.

Pero no todo fue dulzura, pues un día como cualquiera otro, alguien del grupo escuchó a una estación que necesitaba, solo que ésta estaba platicando con otras. Esto le obligó a

esperar pacientemente hasta que se presentara el momento oportuno, y cuando creyó que este había llegado, llamó con toda propiedad. Su llamado fue escuchado por todos los integrantes de la rueda y quien en turno estaba, le dijo a la estación solicitada que le llamaban, pero que no se preocupara, porque era una estación de México de donde nunca había confirmación a pesar de múltiples contactos. El efecto de esas palabras causó gran desencanto en nuestro amigo; pero no solo él fue objeto de similares comentarios; también los demás en diferentes tiempos y frecuencias acusaron los efectos de manifestaciones hostiles e insultantes.

Otro factor desilusionante fue que los dexistas de México nunca permitían compartir sus experiencias para lograr mejores resultados, como los secretos para sobrepasar el “Pile Up” y la obtención de una respuesta inmediata por parte de los corresponsales. Como respuesta a estas actitudes, el grupo se reunió nuevamente ante un Notario el 14 de Marzo de 1979 para formalizar sus deseos y lograr el antídoto del descrédito y al mismo tiempo, para diferenciar a su grupo de otros, mediante la seriedad.

El resultado de la mencionada reunión fue la creación de un nuevo Club que marcaría la diferencia entre los existentes, y se convirtiera en el paladín de la confirmación en México. El nombre seleccionado en forma unánime, fue: “**MÉXICO DX CLUB, A.C.**” Los socios coincidieron en los objetivos que serían obligatorios e indispensables:

1. Confirmar TODOS los comunicados que hicieran.
2. Enfatizar con el indicativo, el ser miembro de MEXICO DX CLUB.
3. Resarcir el prestigio de los mexicanos.
4. Incluir a los mejores dexistas de México.
5. La meta sería el Honor Roll.

El principio ya se había dado, solo quedaba encontrar la forma para presentarlo con todos los honores del caso y de una manera explosiva. Entre Luis Salinas XE1OW, Elicio Muñoz XE1OX y Gastón Becherano XE1GBM, concluyeron en realizar una expedición a la Isla Socorro del Archipiélago de Revillagigedo, para ese efecto. De esta manera se inicia una nueva época.

## **XF4MDX**

El México DX Club, por vez primera tramitó y obtuvo un permiso de la SCT con el distintivo de llamada XF4MDX que a la postre se convertiría en sinónimo de seriedad y garantía de confirmación. Esta Expedición a la Isla Socorro del Archipiélago de Revillagigedo, se llevó a cabo del 23 al 26 de junio de 1979 logrando un éxito rotundo que cumplió ampliamente con el objetivo que se pretendió. En 64 horas de operación se lograron hacer 23,661 comunicados de los cuales 14,453 Qso's fueron en SSB y 9,208 en CW.

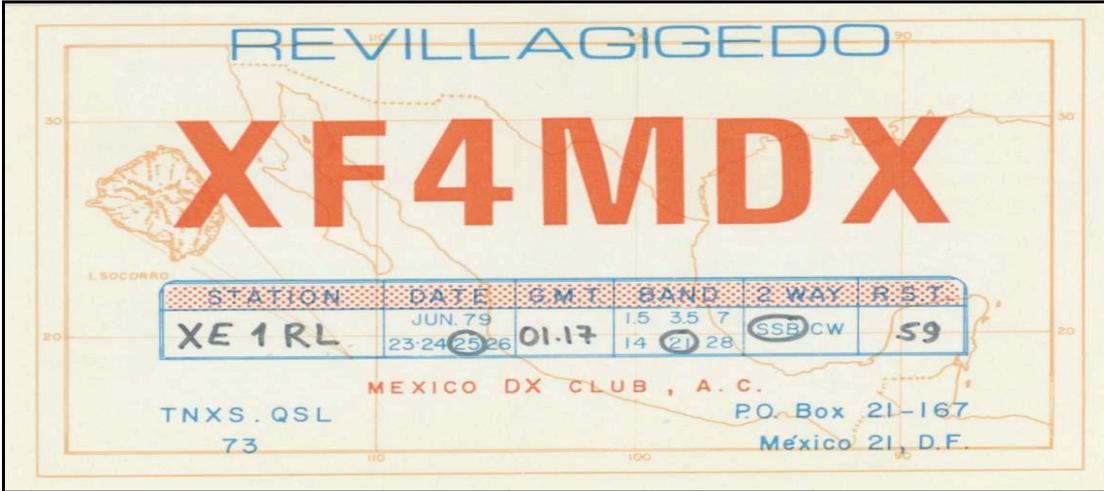
Los operadores que participaron en esta primera Expedición fueron: Luis Salinas XE1OW, Manuel Santos XE1OK, Elicio Muñoz XE1OX, Rodolfo Pasten XE1OD, Juan de la Parra XE1OZ, Morris Farca XE1FX, Gastón Becherano XE1GBM y Lorne S. Libin XE1VV, quienes fueron transportados por el Cap. Luis Salinas XE1OW en un Little Jet, matrícula XBCCM (Extra Bravo Coca Cola Mexicana) de la Compañía Coca Cola donde trabajaba como piloto.

Esta aventura también tuvo sus momentos difíciles porque la nave hizo escala en Manzanillo y ahí se descubrió un desperfecto en la marcha al intentar seguir su camino, contratiempo que obligó a los expedicionarios a permanecer más tiempo del estimado en el puerto. Juan de la Parra era un magnífico mecánico que de inmediato dio con el problema y tuvo que viajar a la ciudad de México para conseguir la refacción. Por la tarde, Juan llegó al aeropuerto de Manzanillo y de inmediato se avocó a cambiar la marcha.



Al reparar el daño, los expedicionarios abordaron el Jet y levantaron vuelo hacia Socorro, cuando de pronto y a tan solo unos minutos del despegue, el Capitán Luis Salinas decidió regresar porque calculó que llegarían a la Isla de noche y la pista no tenía luz para el aterrizaje, de tal suerte que ante esta contrariedad, los pasajeros no tuvieron mas remedio que aceptar la orden.

Al día siguiente emprendieron el vuelo hacia el ansiado destino sin mayores contratiempos. Queda para la historia, que esa nave fue la primera no oficial que aterrizó en la pista de 1,200 metros que mandó construir el Presidente de México, Lic. José López Portillo.



### REVERSO

The Mexico DX Club DX-Pedition to Revillagigedo Islands was operated from June 23 to 26, 1979.

The islands are located in the Pacific Ocean at 18°42' N., 110°58' W. and the main one is Socorro Island, from where the operation was made. 14,453 SSB and CW QSO's were made in a 64 hours work. Wishing we were a new country for you on a new mode or band, we sincerely thank you.

Operators: XE1FX; Morris Farca, XE1GBM; Gastón Becherano  
 XE1OZ; Rodolfo Pasten, XE1OK; Manuel Santos  
 XE1OW; Luis Salinas, XE1OX; Elicio Muñoz  
 XE1OD; Juan de la Parra, XE1VV; Lorne S. Libin

QSO verified by  
 XE1OX  
 73's



## **XF4J**

Solo habían transcurrido veinte días desde la última expedición del México DX Club A.C., a Revillagigedo cuando José Levy en compañía de Ricardo Ricart, Pedro Lete, y Alejandro Vázquez Schiaffino fueron a hacer otra operación que se llevó a cabo del 19 al 22 de julio de 1979. José, operando como XF4J se hace cargo en SSB de 10, 15, 40, 80 y 160 metros, esta última banda por primera vez se activa desde la Isla; Pedro opera como XF4IX en 20 metros, Ricardo como XF4EH de 10 a 80 metros en telegrafía y Alejandro como XF4IO en 2 metros. Esta es también la primera vez que se logra contactar con el Continente a través de ésta popular banda.

Pepe Levy nos narra lo siguiente: Pasaron seis años y en 1979 planeamos una nueva visita a la Isla Socorro, sabiendo que otro grupo de radioaficionados de la ciudad de México harían lo mismo. El 12 de julio se solicitó permiso a la SCT concediendo los siguientes permisos: José Levy, XF4J. Ricardo Ricart, XF4EH. Pedro Lete, XF4IX. Alejandro Vázquez, XF4IO. En esta ocasión nos acompañaron dos jovencitos, Sergio Pérez que era empleado de Alejandro y mi hijo José Roberto, como premio por egresar de la escuela Secundaria y cumplir 15 años.

Como el barco presentó problemas en las calderas antes de zarpar, permanecimos a bordo más de 24 horas sin poder bajar, por fin salimos con dos días de demora, y haciendo una travesía de 72 horas. Pedro Lete (desde el barco) y Rafael en el Nevado de Colima jugaron una partida de ajedrez durante cuatro horas utilizando la banda de dos metros. Nos mantuvimos en contacto hasta unas millas antes de arribar a la isla intercambiando antenas, una Ringo y una Yagi de 3 elementos a la cual se le rompió un elemento. Durante la travesía en el barco, se dañó un elemento de la antena que instalaría en la isla; cuando se estaba instalando la de Pedro Lete, se rompió la escalera cayéndole la antena y la propia escalera a Alejandro, causándole severos golpes. En virtud que la antena quedó destrozada, Pedro Lete diseñó y construyó una antena Yagi de 3 elementos utilizando cable calibre 12, colocados entre una casa y otra en posición fija hacia un solo punto.

Alejandro Vázquez Schiaffino, XF4IO hizo varias pruebas para localizar el sitio desde donde transmitiría en la banda de 2 metros, siendo éste, la cabecera de la pista de aterrizaje en el norte de la isla. Logró el contacto con XE1RNC, operada por el Ing. Rafael Ortiz que se encontraba en la caseta de Canal 13 en el Nevado de Colima. No fue posible hacer más contactos porque era tarde y el vehículo que nos habían proporcionado tenía que regresar al Sector Naval. De esta manera, se logró el primer QSO en la historia en la banda de dos metros con el continente, con un equipo de 10 watts y un acumulador de motocicleta. La antena fue una Yagi de 3 elementos,

El Equipo que llevamos consistió en: Un Kenwood TS-820 y amplificador Yaesu FL-2000. Un Drake TR3. Un Yaesu 101 y amplificador Yaesu FLDX 2000. Dos antenas tribandas de 3 elementos muy pesadas. Dipolo dual bander 40-80 metros. Dipolo con bobinas para 160 metros. XF4J y XF4IX nos instalamos en dos casas deshabitadas, mientras que XF4EH estuvo en el Observatorio Meteorológico, más o menos a cien metros de distancia. Nos distribuimos la operación de la siguiente manera: XF4J: 10, 15, 40, 80 y 160 metros en SSB; XF4IX: 20 metros (SSB); XF4EH: 10, 15, 20, 40 y 80 metros (CW). Por mi parte, tuve el orgullo de realizar el primer contacto en 160 metros en fonía, con una estación de Arizona.

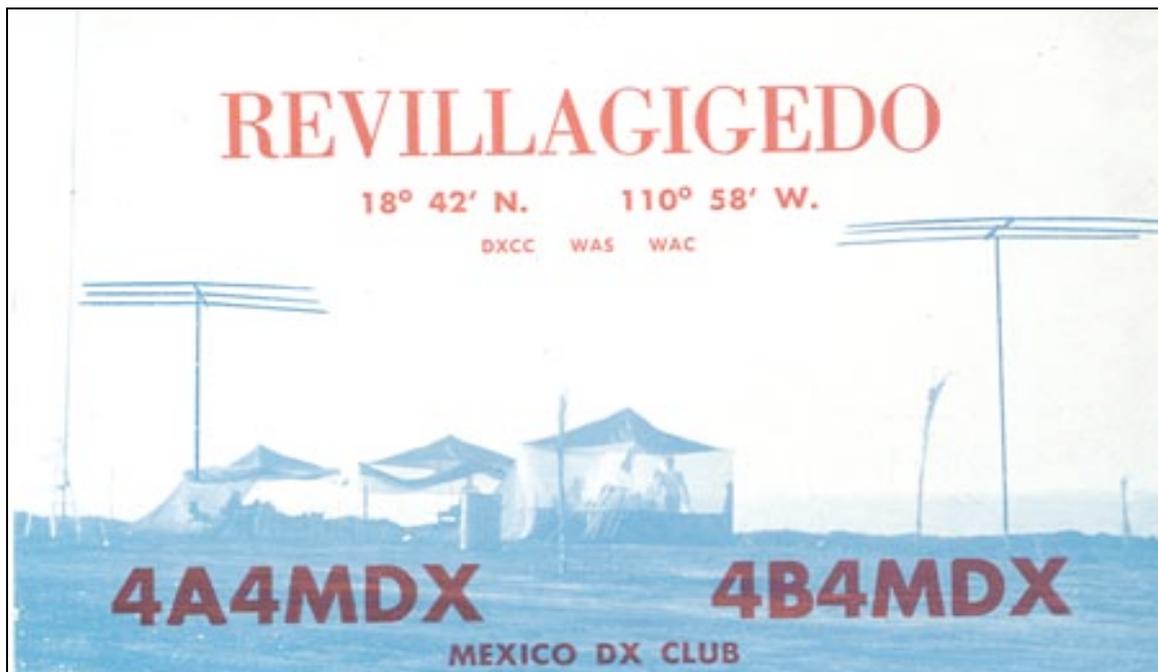
Por primera vez, el Transporte Naval Militar hizo su viaje hasta la isla Clarión. Le solicité autorización al Comandante del transporte para que me permitiera ir a Clarión o a cualquiera de mis compañeros, pero no accedió, argumentando que nuestro permiso era para permanecer en Socorro.

<b>REVILLAGIGEDO</b>				
<b>XF4J</b>				
<b>Confirming 2XSSB</b>			<b>Op. XE1J</b>	
STATION	DATE	GMT	MHZ	RS
JOSE LEVY CLAVEL 333 COLIMA, COL.		TNX QSL	XE1PJL/XF4 XE1PJL/4A4 XF4J, 6D4J XG1J, 6G1J 6F8J, 4B7J	

## **4A4MDX**

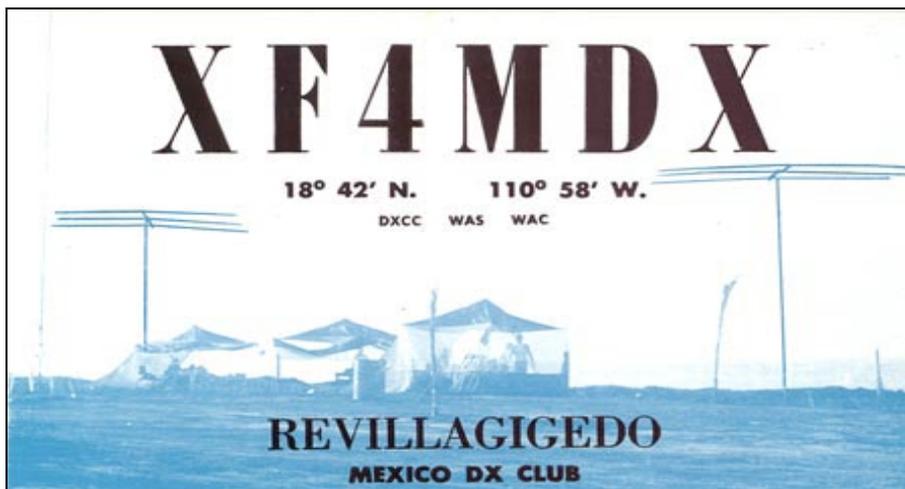
La segunda Dexpedición del México DX Club a la Isla Socorro, se llevó a cabo del 4 al 6 de julio de 1980 utilizando dos distintivos de llamada. El **4A4MDX** que se utilizó de manera exclusiva para los contactos en CW logrando hacer 6,914 comunicados; El **4B4MDX** fue para los contactos en SSB logrando hacer 7,852 comunicados. El total de comunicados fue de 14,766.

Estos resultados no fueron los esperados por la pobre propagación que se encontró en esa época del año. Los operadores de esta Dexpedición fueron: Luis Salinas XE1OW, Rodolfo Pasten XE1OD, Morris Farca XE1FX, Gastón Becherano XE1GBM, Lorne S Libin XE1VV y su hijo Eduardo Libin XE1IE. Nuevamente fueron transportados por el Cap. Luis Salinas XE1OW en el Little Jet de la Compañía Coca Cola.



## **XF4MDX**

La tercera Dexpedición del México DX Club a la Isla Socorro, se llevó a cabo del 12 al 15 de febrero de 1982 utilizando el distintivo de llamada XF4MDX con el que se lograron 27,215 contactos de los cuales 19,122 fueron en SSB, 7,451 en CW, 630 en RTTY y 12 en Satélite vía RS7 y RS8; Todos ellos en un total de 66 horas efectivas de transmisión. En esta Dexpedición se operó por primera vez desde la Isla el modo RTTY. Como se puede apreciar con el cambio de fechas se logró mejorar en las condiciones de propagación que permitieron hacer un total de 27,215 comunicados.



Para conmemorar el Quincuagésimo Aniversario de la fundación de la Liga Mexicana de Radioexperimentadores (10 de enero de 1982), se acordó con el presidente de la Liga, Ing. Pablo Mooser XE1SR, trabajar de manera paralela a la operación, la **6D5LM** para contactos en CW y la **6J5LM** para contactos en SSB.

Esto tuvo el único propósito de trabajar el Diploma DXCC para la XE1LM, logrando un éxito inusitado pues el prefijo especial logró captar la atención de muchos radioaficionados del mundo que sumaron más de 180 países. Estos contactos no fueron contabilizados dentro de la operación de la XF4MDX, sin embargo, se logró completar el 5BDXCC.

Los operadores que participaron en estas dos actividades fueron: Luis Salinas XE1OW, Elicio Muñoz XE1OX, Rodolfo Pasten XE1OD, Juan de la Parra XE1OZ, Manuel Santos XE1OK, Gastón Becherano XE1GBM, Lorne Libin XE1VV y José Levy V. XE1J.

50 ANIVERSARIO  
LIGA MEXICANA DE RADIO EXPERIMENTADORES  
1932 - 1982

**6J5LM**

**REVILLAGIGEDO**  
MEXICO

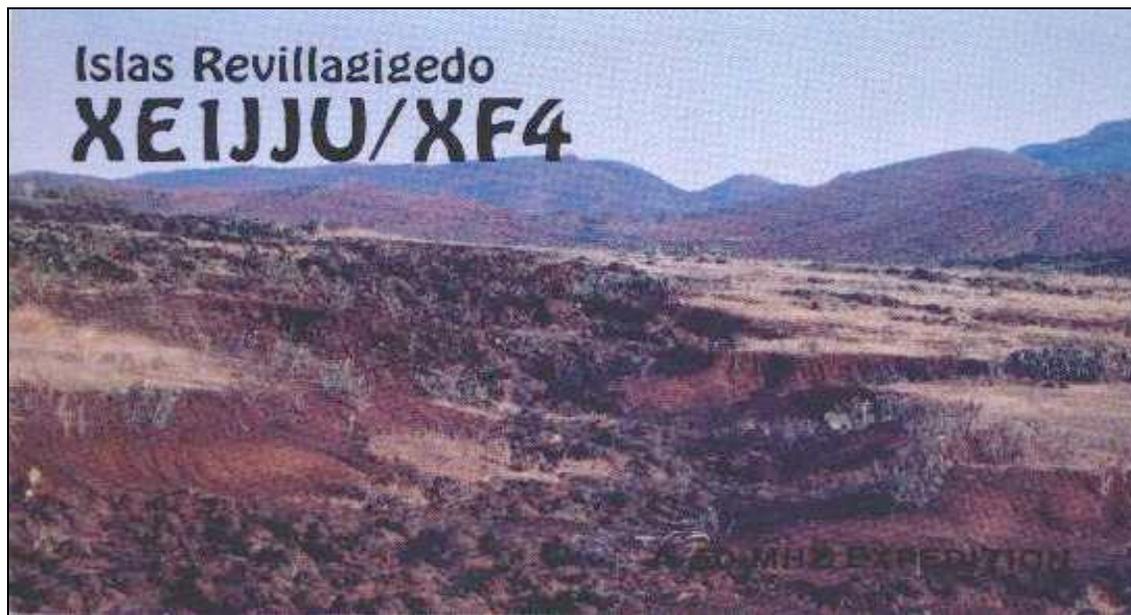
STATION	DATE	G.M.T.	MHZ.	2 WAY		R.S.T.
				CW	SSB	
				RTTY		

PLS QSL TNX  
MEXICO DX CLUB

P.O. BOX 907  
06000 MEXICO, D. F.

## **XE1JJU / XF4**

A finales del año 1982 circuló la tarjeta con la que ilustramos este comentario. Debo de mencionar que nadie supo de esa expedición y mucho menos de sus operadores puesto que la XE1JJU no fue autorizada entre los años 1978 y 1984 según consta en los archivos de la SCT. En cuanto al operador norteamericano W6JKV no tenemos información. De lo anterior se desprende que al no existir autorización oficial se trata de una broma o de un pirata.



Esta operación, dicen, se caracterizó por comunicar únicamente en 50 MHz con la intención de conocer el comportamiento de la banda de 6 metros desde la isla para el mundo.

## CAPITULO IX

### IV EXPEDICIÓN DEL MÉXICO DX CLUB.

A finales de 1984 y principio del 85, Víctor Keller conoció en el radio, a un tal Ray que dijo vivir en Belice y se identificaba como V3ZZ.

Cierto día salió a relucir la Isla Socorro como tema de conversación, de la cual, Ray dijo tener muchos deseos de conocer y poder transmitir. Víctor comentó que el viaje era costoso, y que la única forma para ir, era integrar un grupo que se prorrata los gastos que se derivaran del flete de un barco o avión. ; A lo que Ray de inmediato se apuntó y dijo aportar sin costo alguno, un avión DC-3 que era de su propiedad, con la única condición, que el grupo se hiciera cargo del combustible.

Víctor comentó el hecho con el grupo de personas que durante muchos años nos hemos reunido a comer, entre quienes se incluyen Elicio Muñoz XE1OX y Gastón Becherano XE1GBM que ya habían ido de expedición a la Isla, y obtuvo de inmediato un respaldo favorable por lo que procedió a levantar una lista inicial con los nombres de aquellos que se comprometieron a ir: Ray V3ZZ, Javier Ramírez XE1ERJ, Gastón Becherano XE1GBM, Luis Chartarifsky XE1L, Edgar Guadarrama XE1MMD, Guillermo Núñez XE1NJ, Carlos Navia XE1NO, Rodolfo Pasten XE1OD, Elicio Muñoz XE1OX, Juan de la Parra XE1OZ, Víctor Keller XE1VIC, Lorne Libin XE1VV y Peter XE2PET.

En primera instancia, se decidió convocar a una reunión para estructurar un programa de actividades y responsabilidades, por lo que el sábado 19 de Enero de 1985 nos reunimos en mi oficina en las calles de Ohio N° 42 en la colonia Nápoles, con el propósito de iniciar una buena organización enriquecida con la experiencia de Gastón y Elicio.

Al término de esa reunión, se acordó llevar a cabo otra a los ocho días, es decir, el sábado 26 de Enero, en la que Gastón Becherano presentó un documento que plasmaba una serie de actividades con los nombres de los responsables de cada una de las comisiones que se deberían instrumentar, entre ellas: La autorización de la XF4MDX ante la SCT, que debería de tenerse antes del 15 de Febrero, sería responsabilidad de Guillermo Núñez XE1NJ, dado que la pretendida operación sería entre el 1° y 15 de Marzo.

Víctor Keller se encargaría de los documentos de Ray para poder tramitar su permiso. Carlos Navia, se abocaría a tramitar los permisos ante la Secretaría de Marina y a conseguir el Portulano, Longitud de la pista, la altura de la pista sobre el nivel del mar, la frecuencia del Lorán y Radar (ADF). También se encargaría de levantar el inventario de equipo electrónico para tramitar su permiso ante Aduanas.

Gastón Becherano adquiriría un regalo para el Comandante de la Isla. Juan de la Parra, sería el responsable del armado y desarmado de las antenas. Elicio Muñoz sería el

responsable de las tarjetas QSL y del control de los cupones. Víctor Keller informa que se prevé la llegada de Ray a la ciudad de México en el DC-3, el martes 5 de Marzo, para que el miércoles se revise la nave, se abastezca de combustible y se cargue todo lo necesario. La salida hacia Manzanillo, sería por la mañana del Jueves 6, para que después de reabastecer la nave y del desayuno se emprenderá el vuelo hasta la Isla, para que la operación pudiera dar comienzo a las 18 horas del mismo día.

La operación se llevaría a cabo hasta el domingo 10 de Marzo a las 18:00 horas en que se iniciaría el desmantelamiento de los campamentos, para salir de regreso el Lunes 11 por la mañana.

La cuota de cooperación que se fijó para cada uno de los participantes fue de \$ 65,000.00 pesos, cantidad que se aportaría a más tardar el 7 de Febrero.

El día 2 de Febrero se llevó a cabo el primer simulacro en el jardín de la casa de Elicio Muñoz, donde se armaron e inventariaron las casas de campaña con todos sus accesorios, y se operaron los radios con sus respectivas antenas. El simulacro tuvo tal éxito que cuando los corresponsales preguntaba cual era la ubicación de la estación, obtenía por respuesta: ¡Desde la Isla de la ilusión!

El día 9 de Febrero se llevó a cabo el segundo simulacro en el jardín de la casa de Elicio Muñoz, donde se terminó de sellar las cajas e inventariar todo lo que sería transportado a la Isla.



Para festejar el acontecimiento, el Dr. Javier Ramírez Algara XE1ERJ preparó un Paella que tenía un exquisito sabor pero su presentación no fue igualmente exitosa porque le quedó un poco apelmazada, por lo que se ganó el mote del Dr. Paellas.

Al término de la comida, Jesús Retana V. XE1JRV tuvo a bien obsequiarnos una placa metálica con diferentes leyendas alusivas al DX.



Cuando todo estaba casi listo, Ray desaparece del radio y nadie sabe nada del él, desde luego que esto es un contratiempo que nos saca de balance y nos obliga a reunirnos el 25 de Febrero, en el Restaurante la Posada, para comentar al respecto, pues creíamos que su ausencia se debía a enfermedad.

El 28 de Febrero nos volvimos a reunir en el Vip's de Insurgentes para tomar una determinación, pues la Administración de Belice nos confirmó que no existía ningún radioaficionado con ese nombre e indicativo, dicho de otra manera, el tipo que nos hizo ilusionar ni siquiera era radioaficionado.

Como los preparativos estaban muy avanzados y la ilusión de los que nos preparamos a una gran aventura era grande, resolvimos ir a la Isla a pesar de todo; para ello fue necesario replantear el viaje, por lo que hubo necesidad de posponerlo un mes, aunque ello implicaba volver a tramitar los respectivos permisos.

El 2 de Marzo, a las 11:30 horas, me entrevisté personalmente con el Lic. Torreblanca del Estado Mayor para explicarle nuestras peripecias y pedirle que nos otorgara otro permiso para ir a la Isla y que al mismo tiempo nos ayudara con el transporte, porque ya no contábamos con el avión. El Lic. Torreblanca entendió nuestro problema y me dijo que no me preocupara por ello y fuera a ver, de su parte, al Capitán Acosta, quien tendría instrucciones para ayudarnos. De tal suerte, que ese mismo día a las 18:30 horas me entrevisté con él, para tramitar y conseguir el nuevo permiso.

Mientras esto ocurría, el grupo continuaba con su preparación y en turno tuvimos una reunión en casa de David Líberman XE1TU para ensayar la operación a través de Satélite.

Finalmente el 6 de Marzo, el Capitán Acosta nos hizo entrega del oficio 52/85 donde se nos concedía el ansiado permiso y se nos indicaba el día y hora en que zarparía el buque de la Armada, desde el puerto de Manzanillo. Con el permiso en la mano, Edgar Guadarrama, Juan de la Parra y Gastón Becherano anuncian que no podrán ir al viaje por motivos de Trabajo.

Al día siguiente, 8 de Marzo, nos reunimos para afinar algunos detalles y Elicio Muñoz también anuncia que no podrá ir. El resto del grupo, le pide a Elicio que reconsidere la decisión porque él es quien lleva la organización. En esas estábamos cuando el Capitán nos llama por teléfono a la casa de Elicio para informarnos que por mal tiempo, el permiso se cancela hasta nuevo aviso. El efecto de aquella noticia nos dejó mudos, pues terminaba con todo lo que habíamos planeado; de momento consideramos que era el fin de un sueño, sin embargo, la idea de realizar la expedición no podía terminar tan fácil, por lo que nos reunimos nuevamente, el 2 de Abril, para hacer una nueva evaluación de la situación, tomando en cuenta a quienes ya no podrían ir y el aplazamiento indefinido del permiso.

En esa reunión Elicio dijo que cabría una oportunidad, siempre y cuando, viajáramos en ese mes, porque después era muy problemático por calor y mal tiempo. En vista de que algunos no podían ir, se pensó en invitar a un joven y excelente telegrafista norteamericano llamado Dany WB8NKT y otros destacados dexistas, como Frank y Pete.

El 3 de Abril, inicié de nueva cuenta con los trámites en la Secretaría de Marina y en la de Comunicaciones para obtener los respectivos permisos. La autorización por parte de la SCT no tuvo problemas y la de Marina la obtuvimos hasta el 11 de Abril, aunque ya sabíamos que solo requería de tiempo por trámites burocráticos.

Por otro lado, Alonso Ulloa XE1ZZA, ya se había incorporado a un grupo internacional que partiría a la Isla de Clíperon para operar del 6 al 13 de Abril.

El 12 de Abril, Dany arribó a la ciudad de México para incorporarse al grupo expedicionario.

Finalmente llegó el día 13 de Abril, señalado para partir por tierra hacia Manzanillo donde abordaríamos el barco que nos llevaría a nuestro destino: La Isla Socorro. Era una mañana calurosa con mucho sol, que nos parecía más bella que ninguna, pues marcaba de manera indeleble, el inicio de una maravillosa y anhelada aventura.

El reloj marcaba las 11:00 horas cuando, Elicio Muñoz XE1OX, Rodolfo Pasten XE1OD, Danny y Guillermo Núñez XE1NJ, partimos de la casa de Elicio en dos vehículos, uno

era el Motor Home del propio Elicio y el otro, una camioneta Pick Up que nos prestó Arnulfo Mazutti XE1ME, en la cual transportamos el equipo más voluminoso y pesado (tonelada y media aproximadamente).

A las 12:00 horas nos reunimos a la salida de la ciudad con Víctor Keller XE1VIC, y fuimos objeto de una despedida muy calurosa por parte de Susy de Keller, Guillermo Cortés XE1GCP, Mary su esposa XE1MLC y por mi inseparable amigo, Javier Franco Perdomo XE1XFP.

Iniciamos el recorrido acompañados por innumerables amigos que nos seguían a través del radio, destacando Humberto Colunga XE1HTT que fue nuestro ángel de la guarda. Al llegar a Maravatío, a eso de las 16:00 horas, nos detuvimos a comer, para luego proseguir hasta Morelia, por donde pasamos a las 18:00 horas. Ya entrada la noche, más o menos a las 21:00 horas, el alternador del Motor Home se averió, por lo que hubimos de hacer una escala forzada para repararlo en Zamora, Mich.

Después de un par de horas continuamos nuestro viaje, por lo que pasamos por Mazamitla a eso de las 03:00 horas, y llegamos a Colima a las 5:00 horas, cuando iniciaba el nuevo día. Por fin, a las 7:00 horas, llegamos a Manzanillo, donde de inmediato conseguimos un hotel que estuviera cerca del muelle, por ello, nos hospedamos en el Hotel Colonial.



Eran las 8:00 horas cuando hicimos un reconocimiento de la zona naval y descubrimos el buque que nos llevaría a la isla. De inmediato nos abocamos a localizar al Comandante

del barco para presentarnos ante él y que nos indicara la hora en que podríamos subir nuestro equipo. Fue entonces cuando se nos informó que el barco saldría hasta las 22 horas del Lunes 15 y no a las 00:00 horas del mismo día como nos habían dicho en la ciudad de México, hecho que implicaba una demora de muchas horas para nuestra impaciencia y deseo de zarpar. Como nada podíamos hacer, regresamos al Hotel para alojarnos debidamente y desayunar con toda calma para después pasear por algunos bellos lugares de Manzanillo y apreciar el esplendoroso paisaje que brinda a sus visitantes, sin omitir el paseo a las Hadas.



El tiempo transcurría lentamente ante nuestra impaciencia, pues soñábamos con iniciar la aventura más increíble, no solo por la travesía que también era todo un acontecimiento, sino por la cita que teníamos con los radioaficionados que esperaban nuestra señal hertziana.

Pero no me cabe la menor duda que todas las cosas tienen una razón de ser y que solo Dios sabe porque pasan, y a las pruebas me voy a remitir:

Eran las 3 de la tarde cuando acudimos al restaurante para dar cuenta de una succulenta comida en base de mariscos (Ostiones, Camarones para pelar y Langosta a la mantequilla) acompañada de un delicioso vino blanco para finalmente saborear un exquisito café. Claro, no podía faltar en la sobremesa, una partida de dominó donde reinaba la alegría y las estruendosas demostraciones de júbilo cuando a alguien, se le ahorcaba la mula de seises.



Todo marchaba muy bien hasta que Víctor Keller empezó a sentirse un poco mal, por lo que abandonó la partida y se retiró a su habitación a descansar. Creímos que la comida no le había caído bien, pero sin darle mayor importancia, continuamos con el juego hasta las 8 de la noche en que Carlos Navia regresó para avisarnos que Víctor se sentía muy mal. Todos acudimos a la habitación para ver que pasaba, y al entrar nos sobresaltamos al ver que Víctor estaba en un grito sufriendo intensos cólicos renales producidos por una piedra en el riñón.

El médico del grupo no había podido hacer el viaje por lo que se encontraba en la ciudad de México a muchos kilómetros de distancia; así que de inmediato lo buscamos por teléfono para ponerlo al tanto de la situación. El Dr. Javier Ramírez XE1ERJ, toda vez que conoció a través de nosotros el cuadro que presentaba Víctor nos dijo que consiguiéramos un par de ampollitas para aplicárselas en la vena y calmar los intensos dolores. Rodolfo Pasten y Yo acudimos de inmediato a una farmacia y adquirimos los medicamentos pero no pudimos conseguir quien fuera a inyectarlo; de esta manera, pasaba el tiempo y con desesperación veíamos que el reloj avanzaba y los médicos se negaban a ir a domicilio, dado que era domingo y muy cerca de las 23 horas.

De pronto, al pasar por la Cruz Roja, decidimos intentar convencer algún doctor o enfermera de guardia, por lo que hubimos de explotar lo mejor de nuestra oratoria; mediante engaños convencimos a una enfermera para que nos acompañara a pocas cuadras del hospital. Cuando logramos que subiera a la camioneta, nos dirigimos al

Hotel. No se necesita ser muy inteligente para adivinar la cara de aquella asustada mujer, ya entrada en años, cuando la camioneta se perfiló hacia la entrada del Hotel donde nos hospedamos. Con angustia y desesperación preguntaba, a dónde la llevábamos.

Mientras yo intentaba calmarla explicándole la urgencia que teníamos, Rodolfo discutía con el portero para que nos dejara entrar, pues el problema era que nos acompañaba una dama. Tuvimos que exigir que viniera el Gerente para que se nos permitiera el paso y para que la dama accediera a acompañarnos a la habitación donde se encontraba el enfermo. Ya habían transcurrido como dos horas desde que Rodolfo y Yo habíamos salido y el cuadro de dolor que vimos a nuestro regreso fue impactante porque Víctor Keller bañado en sudor estaba en un grito siendo sujetado por Carlos Navia, Elicio Muñoz y su hijo y por Danny quien a sus 20 años jamás había visto algo semejante. La enfermera no atinaba a extraer el líquido de las ampollitas y azorada veía los esfuerzos que los demás hacían para controlar al enfermo; al tiempo que preguntaba... si el medicamento había sido recetado por un Médico. Como respuesta de Elicio recibió, con un grito, la orden para inyectarlo de inmediato, a lo que sin chistar procedió.

Imagine usted que tipo de dolor era, que al introducir la aguja en la vena y antes de que aquella fuera extraída, Víctor caía en un profundo sueño al quedar liberado del dolor. Por fin... ¡había silencio!, por fin... ¡había calma!, aunque también preocupación. La comunicación con el Doctor Javier era permanente y a la vez, tranquilizante porque estaba al pendiente de la situación en todo momento, por lo que jamás nos sentimos abandonados.

Aquella mujer a quien nosotros habíamos secuestrado, al regresar al hospital nos confesó que le había impresionado el rictus de dolor de Víctor, al grado que ya no quería recibir el pago por sus servicios.

Pasaba de la media noche cuando regresé a mi habitación, misma que compartía con Víctor, quien dormía como un bendito, como si tuviera la conciencia tranquila, como si nada hubiera pasado; ¡vamos !....como si la Virgen le hablara.... a pesar de ser Judío.

Algunos ruidos me despertaron, muy cerca de las 8 de la mañana, y de pronto escuché el impacto que produjo la piedra de Víctor en un vaso desechable, esto obedeciendo a las instrucciones giradas por Javier para cerciorarse de la expulsión de ese cuerpo extraño; de inmediato Víctor exclamó jubiloso, ¡Ya la arrojé!

A las 9 de la mañana nos reunimos para desayunar, todavía bajo los efectos de una cruel velada y con la tristeza que produce el cancelar un viaje a escasas horas de efectuarse. Nadie había dicho que eso sucedería, sin embargo el sentido común así lo aconsejaba y todos los sentíamos. Cuando se inició la conversación, le dijimos a Víctor que habíamos decidido cancelar el viaje y ya habría mejores oportunidades, a lo que Víctor contestó: Nada de cancelar, yo ya parí la piedra, ahora solo me resta descansar un poco para estar

listo. Incrédulos, nuevamente le cuestionábamos, si se encontraba bien para un viaje como el que nos esperaba. La respuesta fue tajante y llena de optimismo... ¡claro que vamos!

El estado de ánimo de todo el grupo cambió, retomando el buen humor y la ilusión de zarpar cuanto antes.

Al rededor de las 14:00 horas acudimos al restaurante para comer y estar listos para embarcar las 2 toneladas de equipo que llevamos.

De acuerdo a las indicaciones recibidas por el comandante del barco B-06, a las 18:00 horas iniciamos el traslado y aseguramiento de nuestro equipo. Para fortuna nuestra, el comandante se percató de nuestros sufrimientos al pasar con las pesadas cajas por la pasarela que se mecía sin cesar y ordenó que unos marinos nos ayudaran a embarcar.



El grupo de quienes zarparíamos se integró con: Danny XE1MZB (N8DCJ), Guillermo XE1NJ, Carlos XE1NO, Rodolfo XE1OD y su hijo, Elicio XE1OX y su hijo y Víctor XE1VIC.

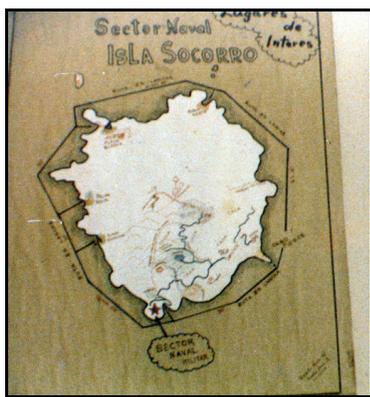
Después de mucho esperar, finalmente a las 22:00 horas zarpamos rumbo a nuestro destino, disfrutando entre tanto, de una maravillosa vista iluminada del Puerto de Manzanillo que lentamente se alejaba de nosotros, permitiéndonos al mismo tiempo,

admirar el curioso efecto del PLANCTON. Para quienes no estamos muy familiarizados con el mar, he de comentarles que este fenómeno llama mucho la atención, porque mientras el barco viaja con un leve y constante movimiento de arriba hacia abajo y viceversa, el agua es desplazada en forma de “V” produciendo una luminosidad fosforescente asombrosa, al grado de iluminar el casco del barco. Tal pareciera que debajo del agua hubiese potentes reflectores que enviaran la luz hacia arriba, como en el caso de algunas albercas. Este fenómeno se produce cuando se agita el agua que contiene microorganismos con alto grado de fósforo.

A la media noche, y alejados del Continente no hay mucho que observar, así que nos dispusimos a descansar, por lo que fuimos en busca de nuestra respectiva Suite; solo que no había tal, pues únicamente dispondríamos de una litera cuyo espacio libre no iba más allá de los 50 centímetros, si el de arriba no se excedía de peso. No era posible dormir de lado, solo bocarriba o bocabajo; para cambiar de posición era necesario salir de ese espacio para regresar en la posición deseada. Ello les podrá dar una idea de lo cómodo y descansado del viaje nocturno, amén de la sinfonía de ronquidos.

El Martes 16 de abril de 1985, despertamos muy de mañana e inmediatamente subimos a cubierta para reunimos, advirtiéndome de inmediato en el otro, los efectos de la placentera noche. Parecíamos gallinas matadas a escobazos como lo demuestran las fotografías del memorable suceso; Sin embargo, se puede perder la compostura pero el hambre jamás; así que una vez reunidos, fuimos a la cocina en busca del desayuno y nos dijeron que este se serviría hasta las 8:00 horas.

De pronto, una campana dio la señal para el desayuno y ni tardos ni perezosos acudimos al llamado, pero había que hacer una fila de más de 80 personas. Como todo lo perdona el hambre, llegamos hasta el punto de reparto y para nuestra sorpresa no había vajillas ni cubiertos, solo pailas abolladas y mal presentadas donde de una sola vez se servía el arroz, los frijoles con huevo y un guisado, todo ello con mucho picante. El café era servido en un pocillo del mismo material de las pailas y en las mismas condiciones, por lo que no era muy agradable... al grado que Danny, a pesar el hambre, no pudo desayunar.





Para olvidarnos del asunto, nos dispusimos a instalar en la cubierta del barco el IC-740 de mi propiedad; Colgamos de dos puntos la antena portátil conocida como cinta métrica de Hy Gain y de inmediato establecimos contacto con Humberto Colunga XE1HTT, quien estaba muy pendiente de nuestras vicisitudes. No habían pasado muchos minutos cuando de pronto escuchamos una fuerte explosión y la caldera del barco dejó de trabajar; consecuentemente perdimos la fuerza motriz y la generación de electricidad obligándonos a quedar fuera del aire hasta el restablecimiento de la planta de emergencia. Eran las 10:10 horas del martes 16 de Abril cuando quedamos al garete a unos 160 kilómetros de Manzanillo.

El Comandante del barco, de inmediato informó del hecho a la capitania de puerto dando su ubicación para ser auxiliados; todo ello bajo la mirada curiosa de los Aficionados que estábamos a bordo y que invadíamos el cuarto de comunicaciones. Una vez notificado el incidente, a las 10:20 horas el Comandante ordenó el cambio de frecuencia para escuchar el reporte meteorológico “Warning”, que pronosticaba calma absoluta para las próximas horas.



Toda vez que se desahogó el tráfico oficial, el Comandante del barco nos preguntó si alguno sabía telegrafía, obteniendo una respuesta afirmativa al momento de señalar a Danny nuestra carta fuerte. El Comandante dirigiéndose a Danny, preguntó por la velocidad a la que recibía. Con modestia, Danny que contaba con escasos 20 años, dijo recibir a 20 palabras por minuto. El Comandante un tanto incrédulo le ordenó al operador del barco que le transmitiera para ver si podía recibir. Grande fue la sorpresa para todos, incluso nosotros, que Danny no necesitó de un papel para escribir lo que escuchaba, sino que lo repetía simultáneamente como si fuera una traducción. La velocidad fue en aumento hasta el límite del operador del barco que profundamente sorprendido le dijo al Comandante, que Danny estaba recibiendo a más de 35 palabras por minuto y que nunca antes había visto algo igual.

En esas estábamos, cuando a las 10:30 horas recibimos un mensaje en telegrafía, donde se nos informaba que el remolcador G-3 que estaba anclado en Mazatlán se disponía a ir en nuestro auxilio. Para nuestra fortuna, el tiempo transcurrió sin ninguna novedad dado que el mar se encontraba en completa calma. Al derredor de las 22 horas, por fin descubrimos en la oscuridad las luces del A-13 que venía en nuestro auxilio y prácticamente en persecución, pues en ese momento nos encontrábamos a 90 millas al Norte del punto donde quedamos al garete. De inmediato se inició la operación de rescate y una vez que los cabos fueron amarrados, fuimos remolcados hacia Manzanillo, navegando toda la noche sin contratiempos.

Al levantarnos por la mañana tuvimos la suerte de presenciar un espectáculo maravilloso; por un lado el reflejo del sol que recién había salido y que producía un intenso brillo plateado, y por el otro, el vaivén acompasado de los barcos que surcaban las aguas del pacífico en busca del puerto más cercano. De pronto, cuando el reloj marcaba las 11 de la mañana de ese Miércoles 17 de Abril, escuchamos una explosión, producto del inicio de actividad en una de las calderas de nuestro barco que ya había sido reparada; sin embargo, a las 13:30 horas, sucedió lo increíble, la caldera del remolcador se averió, por lo que nuevamente quedamos a la deriva por un par de horas, tiempo que requirió la caldera de nuestro barco para alcanzar su máxima temperatura. Este percance fue mas peligroso que el anterior, porque el movimiento del agua y la cercanía de las naves pudieron provocar un alcance.



Nuevamente se cambiaron los papeles y ahora nuestro barco remolcaba al remolcador hacia el puerto de Manzanillo que ya veía a lo lejos. Al aproximarnos a la bahía, cuando el ocaso se iniciaba, nuestro barco detuvo su marcha para iniciar una operación que los marinos llaman “amadrinamiento” y que consiste en unir mediante cables a los barcos por uno de los costados para entrar a la bahía como si fuese un solo cuerpo. Esta operación es un verdadero espectáculo, para quienes no estamos familiarizados con las actividades marítimas.



A las 10 de la noche, después de navegar 48 horas, nuevamente nos encontrábamos en el sitio de partida, con diferencia de la primera vez donde solo destilábamos alegría e ilusión; ahora la frustración era evidente en nuestros rostros pues en la travesía se nos informó que posiblemente se cancelaría ese viaje por algunos días hasta reparar completamente las calderas.

Al iniciar nuestro desembarco fuimos informados que en 24 horas zarparía otro buque, el G-18, hacia la Isla Socorro para llevar al Comandante en Jefe que había gozado de una merecida licencia.

Esta noticia nos regreso el entusiasmo y la alegría y una vez que desembarcamos las 2 toneladas de equipo, nos dirigimos al hotel a cenar opíparamente y darnos una ducha caliente para posteriormente descansar, pues por la mañana del Jueves 18, habríamos de mover nuevamente todo el equipo.

A media mañana regresamos de la dura faena, cargar y acomodar en lugar seguro nuestro preciado cargamento, para dar cuenta de un succulento almuerzo. Mientras ello ocurría,

revisamos nuestro programa de actividades y vimos que habían pasado 6 días desde que salimos de México y aún no llegábamos a Socorro.

Estos contratiempos obligaron a Carlos Navia XE1NO y a Rodolfo Pasten XE1OD a claudicar, pues tenían que cumplir compromisos de trabajo. Carlos decidió regresar cuando zarpáramos y a Rodolfo lo convencimos de que continuara hasta llegar a la Isla para instalar los equipos y que se regresara en el avión que transportaría a Frank y Pete a la Isla el próximo Sábado.

Después del desayuno y de ponernos de acuerdo, acudimos a un Supermercado para comprar frutas y algunos alimentos para Danny, porque el rancho del barco no era muy apetecible, amén de que tenía picante y no lo podía comer. Al medio día dimos cuenta de una extraordinaria comida basada en Langostinos, Camarones, Ostiones y Pescado acompañada de un exquisito vino blanco.

Al caer la noche dejamos el Hotel y nos dirigimos al barco G-18 para estar listos cuando zarpara, hecho que ocurrió en punto de las 22:00 horas del mismo jueves. Otra vez nos alejábamos del Continente para ir en busca de nuestra anhelada aventura.

Por la mañana del viernes tuvimos la suerte de conocer al Comandante de la Isla, una finísima persona, quien se interesó en el trabajo que íbamos a realizar en la Isla. También le comentamos de todos nuestros contratiempos y lo tristes que nos encontrábamos porque el barco solo estaría el tiempo indispensable para abastecer a Socorro y Clarión y de inmediato regresaría.

Al escuchar nuestros lamentos, el Comandante dijo que no nos preocupáramos, que de su cuenta corría que estuviésemos 3 días, pues pensaba invitar a pescar al Capitán del barco y ello nos daría el tiempo suficiente para cumplir con nuestro programa.

Navegamos todo el viernes sin novedad. Eran las 4:30 de la mañana del sábado 20 de Abril cuando escuchamos que la isla estaba a la vista. De un salto dejamos nuestra litera para ir a cubierta y comprobar con nuestros ojos lo cerca de nuestro destino. Recuerdo que en la oscuridad solo se alcanzaban a ver unas siluetas iluminadas por tenues rayos de luna semejando nubes lejanas. Los marinos, nos sacaron de dudas y nos señalaron que era la isla Socorro. Poco a poco, conforme había más luz, fuimos descubriendo el contorno de la isla, pues llegamos por el Este y navegamos hacia el Sur para llegar a la bahía de Vargas Lozano, donde desembarcamos a las 8:50 horas.

A las 10:00 horas una camioneta transportó nuestro equipo hasta el lugar donde levantaríamos nuestro campamento. Cuando estábamos en esos menesteres, un marino nos informó que solo disponíamos de 30 horas para nuestras transmisiones, tiempo que tardaría el barco en ir y regresar de Clarión, porque era urgente trasladar a Manzanillo al

oficial que había sustituido al Comandante durante su licencia, pues había sufrido fractura en una pierna y requería de atención especializada.

Con el propósito de aprovechar el tiempo, a las 10:18 horas iniciamos la instalación de tiendas de campaña, estaciones, mástiles, antenas y líneas de transmisión. A las 15:00 horas Elicio realizó el primer comunicado en 20 metros.



A las 17:00 horas, hora programada para el aterrizaje del avión, casi habíamos terminado con la instalación de estaciones por lo que Rodolfo fue trasladado hasta la pista que dista como 4 kilómetros del campamento. Los minutos pasaban rápidamente sin que apareciera el avión, la luz del día empezaba a disminuir ostensiblemente y en el cielo se había formado un banco de nubes que impedían una buena visibilidad desde el aire. Conforme pasaba el tiempo, sentíamos una inquietud angustiante pues sabíamos que solo se contaba con 10 o 15 minutos de luz y después no había posibilidades de aterrizar porque la pista no tenía iluminación.

Por fin a las 18:00 horas con 5 minutos, sentimos un alivio al escuchar el ruido del avión que no encontraba la isla y tuvo que descender por debajo de las nubes para hacerlo, pues ellos tenían otro problema adicional que nosotros ignorábamos..., solo tenían combustible para 5 minutos más de vuelo.

En cuanto el avión tocó tierra, Frank XE1MZB y Pete XE2PET ayudados por Rodolfo descargaban el equipaje mientras que el piloto se reabastecía de combustible que el mismo traía. El sol se había ocultado y la noche caía cuando de manera temeraria el piloto se hizo al aire con Rodolfo a bordo, que después de trabajar todo el día, regresaba a los Cabos para proseguir su viaje a la ciudad de México.

Frank y Pete fueron trasladados de la pista al campamento y de inmediato se dispusieron a armar una antena vertical para 160, 80 y 40 metros, misma que entró en operación al filo de la media noche.

Se instalaron 3 tiendas con sus respectivas estaciones, alimentadas con dos generadores (uno de 2 Kw. Facilitado por Lorenzo Sitges XE1U y otro de 550 Watts) que trabajaron ininterrumpidamente durante toda la operación. Una estación operaba en 20 metros en CW y en SSB.; la segunda en 10 y 15 metros en CW y SSB; y la tercera en 40, 80 y 160 metros en CW y SSB. El distintivo que se utilizó fue: XF4MDX



De acuerdo con el programa de actividades, de las 21:00 a las 23:30 horas me tocó dormir, para posteriormente operar 40 metros, de las 23:55 del sábado hasta las 11 horas del domingo. Dentro de este período de tiempo, tuve la suerte de comunicar con todos los aficionados que escucharon el boletín de la LMRE, sin embargo, debo de mencionar que fue muy frustrante ver que de 130 contactos, tan solo 8 enviaron su tarjeta de confirmación.





MEXICO DX CLUB

# REVILLAGIGEDO

**CQ ZONE 6**  
**ITU ZONE 10**

# XF 4 MDX

STATION :	DATE	G.M.T.	MHZ	2 WAY	RST
W9HK	APRIL 85	11.40	<del>28-21-14</del>	<del>SSB</del>	<del>59</del>
	28-21-22		7-3.5-1.8	CW	599

TNX QSO  
ES QSL



**MEXICO DX CLUB**

P.O. Box 21-167  
Coyoacán, D. F., 04000

Atendiendo a una invitación del Comandante de la Isla, hicimos una pausa en nuestras actividades y acudimos a su casa para desayunar y conversar un poco de lo que estábamos haciendo y de la importancia que revestía para nosotros el comunicar con todo el mundo. Poco después regresamos al campamento para continuar con la operación, de tal suerte que como yo había operado por algunas horas fue merecedor de un descanso, mismo que aproveché para nadar en la bahía.

A las 2 de la tarde atendimos el llamado a comer, por lo que acudimos al comedor de la isla para deleitarnos un excelente guiso de Borrego. Cabe mencionar que durante todo el año se come Borrego y que jamás se repite el estilo o modo de guiso, según nos comentaron los propios marinos.



Eran las 6 de la tarde de ese domingo, cuando decidimos empezar a dismantelar las instalaciones, iniciando con la estación de 10 y 15 metros, dado que las bandas ya se habían cerrado y no tendríamos más posibilidades de trabajarlas.

Así pues, la operación que inició la tarde del 20 de Abril y terminó la mañana del 22, logró hacer 11,806 contactos distribuidos así: 6,987 QSO's en SSB y 4,819 en CW en tan solo 35 horas y 56 minutos de operación. Los operadores fuimos: Elicio Muñoz XE1OX, Víctor Keller XE1VIC, Guillermo Núñez XE1NJ, Danny XE1MZA (WD8NKT), Frank XE1MZB y Pete XE2PET.

Se nos había informado que el barco zarparía de la isla al derredor del medio día, por lo que nos quedaba muy poco tiempo para el desmantelamiento de las estaciones restantes y empacar los equipos y accesorios; en esas actividades estábamos, cuando de pronto, faltando pocos minutos para las 10 de la mañana, se presentó ante nosotros un marino para invitarnos, de parte del Comandante, a la ceremonia que se realizaría en el zócalo de la isla, por ser "El día de la Marina".

En respuesta, le contestamos que con todo gusto, que en un momento más estaríamos en posibilidades de asistir.

La respuesta fue tajante:

- Ustedes no han entendido, tengo instrucciones de llevarlos en este preciso momento.-

A lo que respondimos: ¡pero nos va a dejar el barco!...

Eso no me interesa... yo tengo instrucciones de llevarlos ahora y las voy a cumplir.-

Ante esto, no tuvimos más remedio que subirnos a la camioneta y sin poder asearnos, nos presentó ante el comandante y la tropa que solo nos aguardaban para iniciar la ceremonia. El contraste era muy evidente, nosotros lucíamos polvorientos, desvelados, con la barba crecida, las manos sucias y al intentar sacudirnos de manera discreta, solo lográbamos repartir en nuestras informales vestimentas el polvo y la mugre. Por el contrario, los marinos lucían su albo uniforme de gala, de manera gallarda e impecable. Quiero señalar que la ceremonia es bellísima e impresionante; y que de no ser por momentos muy especiales como los que vivimos, los civiles jamás participaríamos de manera activa en la renovación del fervor patrio, donde el cuerpo se estremece con una emoción muy especial y difícil de explicar, al escuchar la interpretación de nuestro Himno Nacional.

Al término de esta impresionante ceremonia, regresamos apresuradamente al campamento para empacar todo lo que faltaba, presionados con el escaso tiempo y las casi dos toneladas de equipo. No es difícil imaginar lo agotador de los trabajos realizados bajo una temperatura cercana a los 30°, donde primero fue dismantelar y empacar, subir todo el equipo a la camioneta, bajarlo en el muelle, cargar todo ello en el bote que lo llevaría al barco anclado a un kilómetro, descargar el bote y posteriormente acomodar el equipo en el lugar que el capitán asignara. Finalmente, cuando sentíamos desfallecer y el reloj marcaba las 14:00 horas del lunes 22 de abril, zarpamos hacia el continente.

El viaje de regreso se realizó de manera muy tranquila permitiéndonos recuperar las fuerzas y el buen humor. Solo tuvimos un contratiempo sin importancia relacionado con nuestro arribo al puerto de Manzanillo que estaba calculado a las 20:00 horas del martes y lo hicimos cuatro horas más tarde de lo previsto por un error en la lectura de nuestra ubicación, hecho que nos desvió más de 60 millas al norte (Barra de Navidad). Cuando arribamos al muelle tuvimos que desembarcar todo nuestro equipo y colocarlo en las camionetas que lo transportarían de regreso. Ese trabajo nos llevó más de tres horas, por lo que a las 4:00 horas nos dispusimos a descansar en el Hotel.

Al derredor de las 11:00 nos reunimos para tomar un suculento almuerzo que nos diera la fuerza suficiente para emprender el viaje de regreso hacia la ciudad de México. A las 13:00 horas partimos de Manzanillo hacia Colima donde teníamos una cita con José Levy XEIJ, y a la que llegamos a las 14:00 horas permaneciendo con él un poco más de 2 horas hablando de las experiencias vividas en una expedición de esta naturaleza.

Partimos de Colima como a las 16:00 horas; pasamos por Ocotlán a las 21:00 horas, y por Querétaro a las 4:00 horas del Jueves 25 de Abril, día de mi cumpleaños; a las 6:00 horas dejamos en su casa a Víctor Keller XEIVIC y finalmente llegamos a Coyoacán a las 7:30, después de 2 intensas semanas de actividad y de increíble emoción.



## CAPITULO X

### XF4DX

A principios del año 1987, el Ing. Carlos E. Sartorius Witte XE1HC quien trabajaba para Motorola México, solicitó a la entonces autoridad correspondiente “Secretaría de Comunicaciones y Transportes”, un permiso para operar del 2 al 8 de febrero de 1987, como XF4DX desde las Islas de Revillagigedo, período en que efectivamente fue llevada a cabo esa operación con una duración de 93 horas en las cuales se lograron 15,110 QSO's, (8,718 en CW y 6,392 en SSB). Los operadores fueron: K4UEE, WA8MAZ, K9AJ, K9VV, W0RLX todos ellos radioaficionados norteamericanos empleados de la misma empresa pero que trabajaban en Chicago, Illinois, E.U.A. Los Mexicanos que simulaban irían y que finalmente por compromisos comerciales solo consiguieron el correspondiente permiso, fueron: XE1HC, XE1ALD, XE1JAK, XE1IKP.

### INICIO DE UN PROBLEMA

Esta Expedición causó gran malestar entre los dexistas mexicanos, particularmente los integrantes del México DX Club, porque ni el responsable de la operación, Ing. Carlos E. Sartorius ni ningún otro radioaficionado mexicano estuvieron en la controvertida operación. Ante esta situación, la LMRE intentó concertar un acuerdo con las autoridades norteamericanas del DXCC, la American Radio Relay League, por lo que de inmediato se gestionó una reunión para tratar este tipo de problemas. Esto en virtud de que Revillagigedo (XF4) cuenta como un país aparte de México (XE) para los fines del prestigioso diploma del DXCC de la ARRL.



## LA JUNTA DE ISLA DEL PADRE

El 20 de febrero de 1987, una numerosa comitiva mexicana, encabezada por Guillermo Núñez Jiménez, XE1NJ, Presidente de la entonces Liga Mexicana de Radio Experimentadores, e integrada por los siguientes miembros de su Consejo Directivo, Guillermo Pérez de la Garza, XE1IJA, Vicepresidente; Juan Martorelli, XE1XM, Pro-secretario; Enrique Ochoa, XE1EOM, Pro-tesorero; Víctor Keller, XE1VIC, Director de Relaciones Públicas; Alfredo Zúñiga, XE1HM, Director de Informática; Javier Maldonado, XE1ALH, Director de Eventos Especiales; Samuel Wolff, XE1SWS,



Society (STARS).

miembro del Consejo Directivo y Leopoldo Rangel, XE1MN, socio; varios de ellos, miembros también del México DX Club, se trasladaron a la Isla del Padre en el Estado de Texas, E.U.A. con el objeto de reunirse con sus contrapartes de la American Radio Relay League, con motivo de la celebración del Starfest International 1988, evento que se celebraba anualmente en las inmediaciones de Harlingen, patrocinado por la South Texas Amateur Repeater



Por la ARRL, estuvieron presentes los Sres. Larry Price, W4RA, Presidente; Tod Olson, K0TO, Vicepresidente de Relaciones Internacionales; David Sumner, K1ZZ, Editor de la revista QST; Naoki Akiyama, N1CIX, Jim Haynie, WB5JBP, Director de la División Oeste; y Fried Heyn, WA6WZO, Director de la División Suroeste.

En esa Reunión, el presidente de la LMRE manifestó su preocupación en cuanto a que las operaciones por parte de estaciones americanas lesionan los intereses de los dexistas de México al participar con un prefijo mexicano en concursos internacionales y en operaciones desde las islas mexicanas tal y como quedara de manifiesto en la reciente expedición de XF4DX y en un concurso de la propia ARRL en donde un grupo de radioaficionados mexicanos había quedado en segundo lugar, debido a que el primer lugar había sido ganado por un grupo de 5 operadores americanos con un distintivo mexicano especial.

La ARRL entendió la inquietud manifestada por la comitiva mexicana, por lo que aceptó validar concursos y expediciones con distintivo mexicano siempre y cuando el número de operadores extranjeros no superase al de los operadores mexicanos. Al respecto, la ARRL se comprometió a publicar este acuerdo en su órgano informativo, la revista QST, publicación que se hizo en el ejemplar del mes de mayo de 1988, pero que no menciona lo medular de este acuerdo en particular. (Fuentes: Revista **Onda Corta**, Mar. /Abr. 1988 No. 371 con foto en la portada de Sr. Larry Price W4RA, haciendo entrega de un Handbook en español al Sr. Guillermo Núñez XE1NJ y revista **QST** de mayo, 1988 p.53).

#### **XF4CIS**

Esta operación inició su actividad a las 0026 horas UTC del 19 de Diciembre de 1987, misma que posteriormente terminó a las 1704 hrs. del 20 de Diciembre, habiendo logrado un tiempo efectivo de transmisión de 10:27 hrs., en las cuales se realizaron 778 contactos, siendo Héctor Espinosa XE1BEF el único operador.

#### **XF4C**

Esta operación inició su actividad a las 0514 horas UTC., del 18 de Diciembre de 1988, misma que posteriormente terminó el 19 de Diciembre a las 1821 horas UTC, habiendo logrado un tiempo efectivo de transmisión de 24:30 hrs. en las cuales se realizaron 1,400 contactos, siendo operada por Héctor Espinosa XE1BEF, como único operador.



## XF4F

Aunque el propósito de esta recopilación se enfoca hacia las expediciones, es oportuno mencionar que en el año 1989, un radioaficionado estuvo residiendo en la Isla Socorro porque su desempeño profesional así se lo permitía mientras fue Comandante del Sub Sector Naval, el Vicealmirante **Fernando Quijano** quien obtuvo el distintivo XF4F.

## XF4L

Esta operación fue el detonador que agravó el problema surgido en el año 1987 por algunas operaciones de norteamericanos en suelo mexicano. La actividad inició el 17 de abril de 1989 y se prolongó por algunos días en los cuales se efectuaron 47,943 comunicados.



Fue una Dexpedición organizada por el Arq. Luis Chartarifsky XE1L, quien se hizo acompañar por Lauri Aaltonen, (de nacionalidad finlandesa y funcionario de su embajada en México), Mássimo Negri (Bachi), XE1XA, Martti Laine, OH2BH Jari Jussila, OH2BU, Junichi Tanaka, JH4RHF, Wayne Mills, N7NG y Robert Vallio, W6RGG. (Así figuran los nombres en la tarjeta de QSL de esta Dexpedición como se puede apreciar en la siguiente figura, a pesar de que el apellido correcto de Mássimo es Bachi.)

Se puede observar en la propia tarjeta de QSL de esta Dexpedición, que la supuesta norma de tener igual número de radioaficionados mexicanos al de los extranjeros no fue respetada, ya que por 2 radioaficionados nacionales había 6 extranjeros. Adicionalmente

a esto, Luis Chartarifsky, XE1L, responsable de la dexpedición, fue multado por \$2 millones de pesos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, según consta en oficio No. 2304 del 23 de octubre de 1989, dirigido a la FMRE, en virtud de que varios de los operadores extranjeros de la Dexpedición no contaban con su respectivo permiso temporal emitido por la propia SCT (específicamente Wayne Mills, N7NG, Robert Vallio, W6RGG y Junichi Tanaka, JH4RHF).

XF4L REVILLAGIGEDO				
To Radio				
Confirming 2-way QSO				
TO RADIO:	KBCX			
April 1989	GMT	MHz	2-WAY	HST
Confirming 2-way CW				
qso on April 17 1989 at				
0537 UTC on 40 meters.				
Your RS(T)	599	Bill	Qui	
XF4L REVILLAGIGEDO 1989				

**EQUIPMENT:**  
**ICOM 735/761s and AMERITRON AL80As,**  
**HONDA 3500XAs, CUSHCRAFT A3s and**  
**BUTTERNUT HF2V & HF6V antennas.**

**OPERATORS:**  
**Luis Chartarifsky, XE1L**  
**Lauri Aaltonen, XE1OH**  
**Massimo Negri, XE1XA**  
**Martti Laine, OH2BH**  
**Jari Jussila, OH2BU**  
**Junichi Tanaka, JH4RHF**  
**Wayne Mills, N7NG**  
**Robert Vallio, W6RGG**

QSO verified by:  
  
**Jarmo Jaakola, OH2BN**

**SPECIAL THANKS**  
 Lic. Andres Caso Lombardo, Secretary of Communications, Admiral CGDEM, Mauricio Schleske Sanchez, Secretary of Navy, Ing. Jose Marino Aguayo Romero, Head of Section, Mexican FCC, Rear-Admiral Fernando Gujano Gamdo, Commander of Revillagigedo, AVE-MEX S.A. & Captain James Osatti and his crew and the Finnish Embassy in Mexico.  
 NCDXF, EUDXF, YASME, ICCM America, OZ-, SM-, OH- and LA-DX-Groups; the Japanese WKDXF, ODXCC and EDXG; XE1ZL, XE1GBS, XE1VIC, XE1ME, JA1BK, JA3AFR, JA3EMU, JL3JTD, JH4DUW, JA5DQH, JA6IEF, NSDC, W5KNE, W5FS, W5QCB, W6BSY, W6DSV, W6ERR, OH1JT and OH8FF.

While not on operating duty, XF4L team members participated in a variety of activities all the way from fishing and climbing the peak of the volcano to socializing with residents of the local naval base. Making the XF4L operation possible relied on worldwide support and we are proud to acknowledge our supporting audience below.

**XF4L DX-PEDITION 1989 IN A NUTSHELL**  
 Revillagigedo Islands are located 450 miles off the coast of Mexico in the Pacific Ocean. The archipelago consists of three small islands and two adjacent rocks. The island of Socorro is 24 miles long and 9 miles wide and its volcanic peak rises slightly over 3,700 feet. The island is manned by a small military garrison situated behind the island - radio-wise. XF4 has always been considered a mysterious place, especially by Europeans of whom only a handful had made contact with the island before.  
 Following a four-hour flight, our Beechcraft KingAir plane touched down on a strong tailwind, barely managing to pull up on Socorro's short runway. A total of 6,600 lbs of gear and supplies were set up on three separate sites high up on a volcano to provide clean operating on CW and SSB simultaneously and to take full advantage of narrow propagation windows. The tent & generator-based XF4L was in action. The final tally of 47,943 QSOs included 15,000-plus Europeans but it also involved what could be considered the ultimate achievement in DX-peditioning. Amateur radio was established permanently on Revillagigedo while the island's commander was trained and made operational. When you hear Fernando, XF4F, give credit to ICOM and NCDXF - they provided a complete station for him.  
 While not on operating duty, XF4L team members participated in a variety of activities all the way from fishing and climbing the peak of the volcano to socializing with residents of the local naval base. Making the XF4L operation possible relied on worldwide support and we are proud to acknowledge our supporting audience below.

QSL courtesy -  
 Japanese CQ Ham Radio magazine and ICOM

La Liga Mexicana de Radio Experimentadores, recientemente transformada en Federación Mexicana de Radio Experimentadores, elevó su más enérgica protesta ante las autoridades del DXCC, la ARRL, exigiendo el cumplimiento del acuerdo de Isla del Padre. La ARRL, ante el temor del desprestigio del connotado dexista de fama mundial, Martti Laine, OH2BH, y el éxito inobjetable logrado por la Dexpedición, determinó que daría por válida esa operación. Esto generó mucha molestia nuevamente entre los dexistas mexicanos, quienes ante la impotencia por esta arbitrariedad, dieron por disuelto el acuerdo de Isla del Padre y recurrieron ante las más altas jerarquías de la autoridad mexicana competente para hacer valer sus derechos.

A raíz de esto, fue que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a solicitud expresa de la Federación Mexicana de Radio Experimentadores, gestionó y consiguió que México de manera oficial y a través de la Secretaria de Relaciones Exteriores, el 2 de julio de 1991 diera a conocer a la opinión pública y al gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica los requisitos para conceder una permiso temporal, esto en ejercicio pleno de la soberanía mexicana, adoptando de inmediato un formato que señala con claridad las restricciones.

## EL COMUNICADO DE MARYLAND

Como consecuencia del acuerdo logrado entre la FMRE y la SCT y con el objeto de contar con un marco jurídico que rijan la actividad recíproca de los radioaficionados mexicanos y norteamericanos, la Secretaría de Relaciones Exteriores emitió el procedimiento de operación para radioaficionados norteamericanos mediante un Comunicado oficial.

En forma conjunta y simultánea, los gobiernos de México y de Estados Unidos de América, dan a conocer el 2 de julio de 1991 los trámites que los radioaficionados de ambos países deberán de seguir para poder operar en el otro país. Es oportuno señalar que el procedimiento es dictado por las autoridades de cada país y no está sujeto a la aprobación o consentimiento de la contraparte, pues es un ejercicio de soberanía.

Para los ciudadanos mexicanos, deben de enviar la solicitud (Forma 610A), junto con copia de su licencia, al menos 60 días antes, a la FCC. El gobierno americano no exige ningún pago por este concepto y el permiso es válido por el período de un año. Al respecto, cabe abundar que hace ya desde algunos años, la FCC abolió la forma 610A, por lo cual un radioaficionado mexicano puede operar mientras esté en los Estados Unidos, sin ningún trámite previo, únicamente indicando el prefijo de la zona en la que se encuentra, seguido por la diagonal (barra o stroke) y sus propios indicativos: Ej.; W5/XE1HTT.

Para un ciudadano norteamericano, el trámite a seguir es enviar también con 60 días de anticipación a la COFETEL, una solicitud acompañada de copia de su permiso, comprobante del pago de derechos (aprox. US \$ 70.00) y el permiso se expide con una validez de 6 meses o por la duración de su visa, lo que ocurra primero.

En el punto D de dicho comunicado conjunto, el Gobierno Mexicano establece claramente que: **“El permiso que se otorgue, no lo autoriza a participar en Concursos de DX, Concursos Especiales y expediciones, ni a operar en las Islas Mexicanas, a menos que la SCT lo autorice explícitamente.”**

Esta misma frase también aparece impresa al reverso de todos los permisos temporales que se expiden a los radioaficionados americanos. (Fuente: Comunicado Conjunto México-Estados Unidos de América publicado en Chestertown, Maryland el 2 de julio de 1991 y expuesto en la sección de convenios, Sub Sección Convenios Internacionales de la página electrónica de la FMRE: <http://www.fmre.org.mx> es el último convenio de esa sección.)

Es muy importante mencionar que la omisión, por parte de los directivos de la ARRL, de las disposiciones emitidas por nuestro gobierno han impedido que la Federación Mexicana de Radio Experimentadores continúe con los trámites para alcanzar el Permiso Internacional de Radioaficionados (mejor conocido por sus siglas en inglés como IARP), pues en la actual situación tendríamos un sinnúmero de operaciones no autorizadas en detrimento de nuestra propia actividad.

## **¿PORQUÉ ES IMPORTANTE EL IARP Y PORQUÉ PRESIONAN LOS NORTE AMERICANOS PARA QUE MÉXICO SIGNE EL DOCUMENTO RESPECTIVO?**

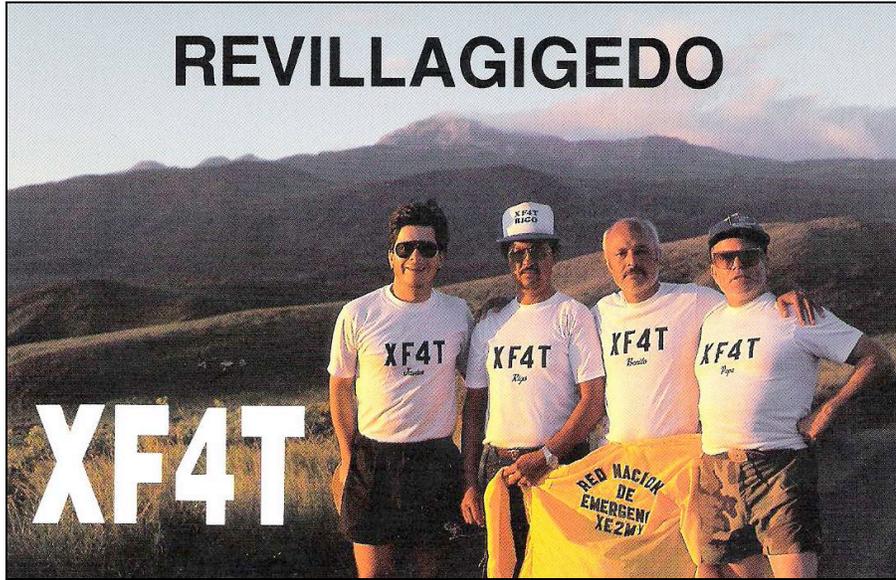
Simplemente porque al aceptar el convenio de reciprocidad (IARP) no habría necesidad de solicitar un permiso expreso a la COFETEL pues sería automático y aprovecharían para transmitir desde cualquier parte de nuestro territorio, incluyendo islas, tanto en operaciones de DX como en Concursos. Por otro lado, evitarían el pago de aproximadamente \$ 90.00 USD que tienen que cubrir por concepto de pago por derechos.

Por años, la FMRE ha condicionado a los norteamericanos nuestra incorporación al IARP, hasta que las autoridades de nuestro medio (ARRL) reconozcan las limitaciones de operación que se encuentran plasmadas en el documento oficial antes mencionado (el propio permiso temporal y el Comunicado de Maryland) e invaliden toda acreditación para los Diplomas que otorgan a operaciones (DX o Concursos) realizadas por norteamericanos con distintivos mexicanos.

Esto, se encuentra claramente previsto en los artículos del IARP, en cuyo artículo 9 inciso 2 se establece que "...el presente Convenio no alterará ni afectará ningún acuerdo multilateral o bilateral vigente, referente a la operación temporal en el Servicio de Aficionados en los Estados Miembro de la CITEL", en donde queda claramente incluido el Comunicado de Maryland del 2 de julio de 1991.

## XF4T

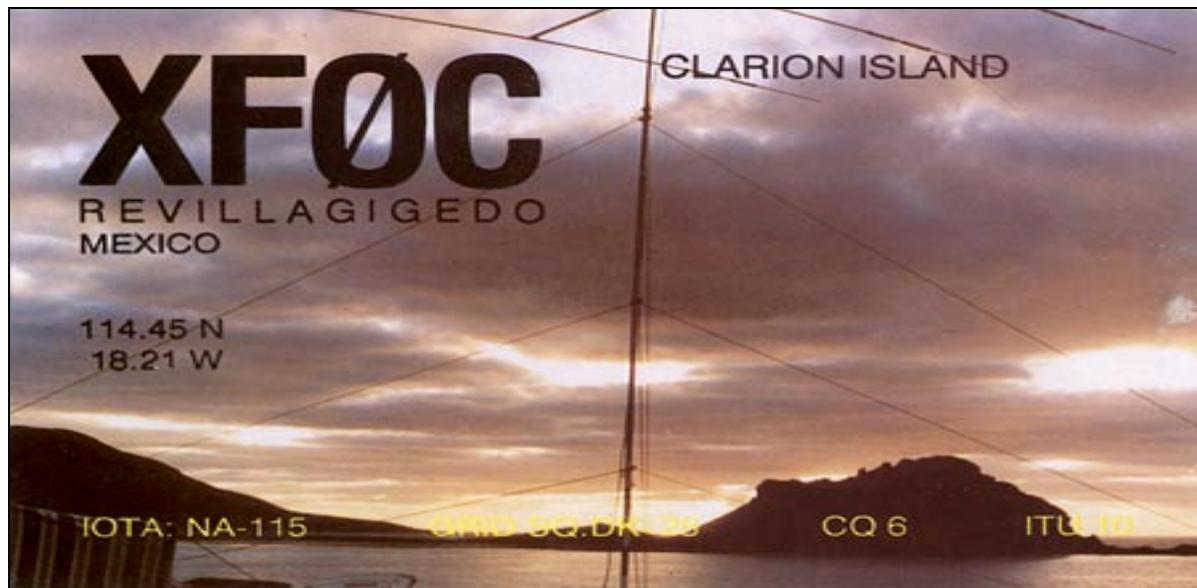
Esta operación inició su actividad el 19 de noviembre y terminó el 29 de noviembre de 1989, siendo operada por Javier Camarena XE2TCQ (quien tramitó ante la SCT el correspondiente permiso), Rigo XE2BDG, Benito XF1C y José Lozano XE2MX.



PEPE LOZANO XE2MX

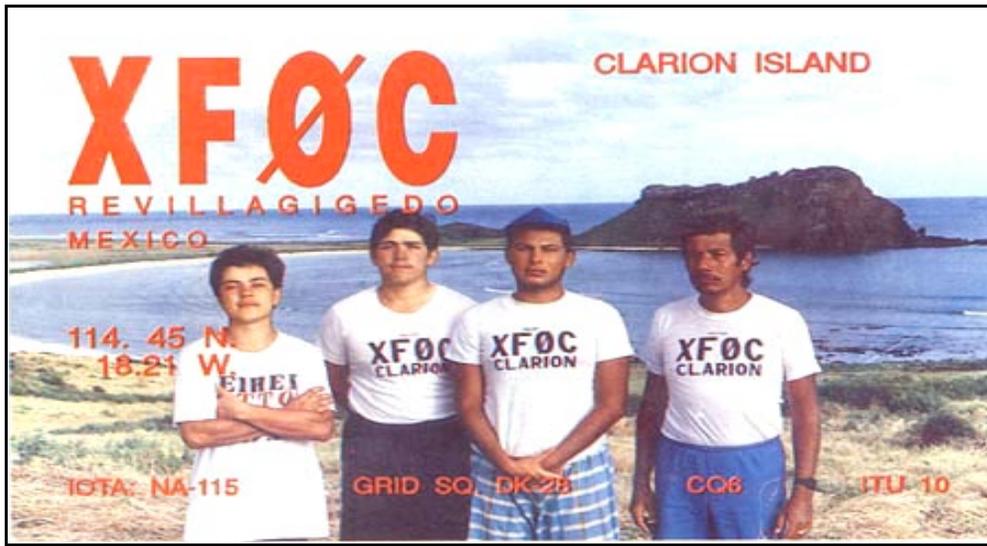
## XF0C

Esta operación, fue la primera Dexpedición que transmitió desde la Isla Clarión del Archipiélago de Revillagigedo. Inició su actividad el 25 de febrero y terminó el 27 de febrero de 1991, bajo la operación de: Héctor Espinosa XE1BEF y Juan Carlos Hernández XE1ABA. Lograron hacer 17,500 Qso's.



## XF0C

Esta operación fue la segunda Dexpedición desde la Isla Clarión del Archipiélago de Revillagigedo. Inició su actividad el 2 de marzo de 1992, siendo operada en esta ocasión por Héctor Espinosa XE1BEF, Otto Krumm Hernández XE1HEK, Parcival Krumm Hernández XE1HBU y Mario Alberto Núñez XE1EMN, quienes hicieron un total de 12,125 Qso's.



# XF4JC

Esta operación se llevó a cabo en enero de 1993, teniendo como operadores a: Juan Carlos Hernández XE1ABA (SSB) y a Percival Krumm Hernández XE1HBU (CW).

CQ-6		REVILLAGIGEDO ISLA SOCORRO				ITU-10	
<b>XF4JC</b>							
IOTA NA - 30				GRID DK - 48			
TO RADIO	CONFIRMING OUR QSO						
	DAY	MONTH	YEAR	UTC	MHZ	RST	2 - WAY
XE1KR	08	01	93	0243	3.5	59	SSB
XE1ABA OP. SSB JUAN CARLOS HERNANDEZ LOPEZ AV. INSURGENTES No. 652 COLIMA, COL. MEXICO C.P 28040				XE1HBU OP. CW			
				TNX. QSL.	73 <i>Ju ly</i>		

## XF4CI

Esta operación inició a las 0050 horas UTC del 22 de Diciembre de 1993 y terminó a las 1300 horas UTC del 7 de Enero de 1994, habiendo tenido una duración de 396 horas con 10 minutos, en los cuales se efectuaron 19,515 comunicados, para un promedio de: 1 minuto con 21 segundos por comunicado. Esta expedición se llevó a cabo bajo la coordinación de Nellie S. de Lazard XE1CI.



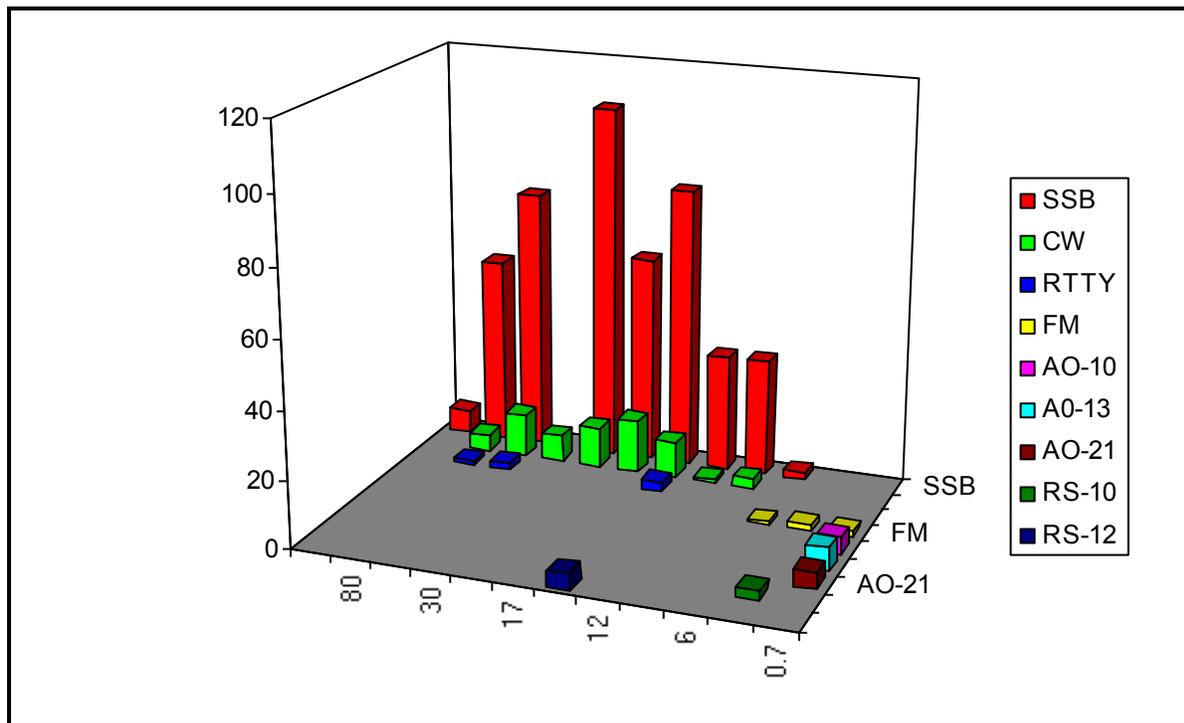
Pareciera que ésta es igual a otras tantas, sin embargo, esta se distingue por ser la primera donde participa una mujer, y no solo eso, sino que es ella quien se responsabiliza de la organización, obteniendo resultados altamente satisfactorios, como se pueden apreciar en el detalle del informe que presentó a la SCT. al final de la operación. Considero justo reconocer, en todo lo que vale, el esfuerzo desarrollado para alcanzar el objetivo que se había propuesto; es por ello, que deseo compartir con ustedes, el resultado final de esta inolvidable aventura, producto de la tenacidad de una mujer que también ha alcanzado la máxima distinción en nuestro medio, el “Honor Roll”. correspondiéndole por derecho, pasar a la historia como la primera mujer que lo logró.

A continuación, me voy a permitir reproducir el texto del informe, que desde mi punto de vista, contiene datos muy interesantes y sobre todo, señala con toda precisión la forma en que se realizaron los contactos, mencionando las bandas y los modos de emisión. Desde luego, en el informe sobresalen los comunicados efectuados vía satélites, en sus diferentes bandas y modos; así como los aspectos más relevantes de observación en las ondas de propagación, informe que dice:

Hemos distribuido a los países trabajados, por bandas y modos como se puede ver en la gráfica siguiente:

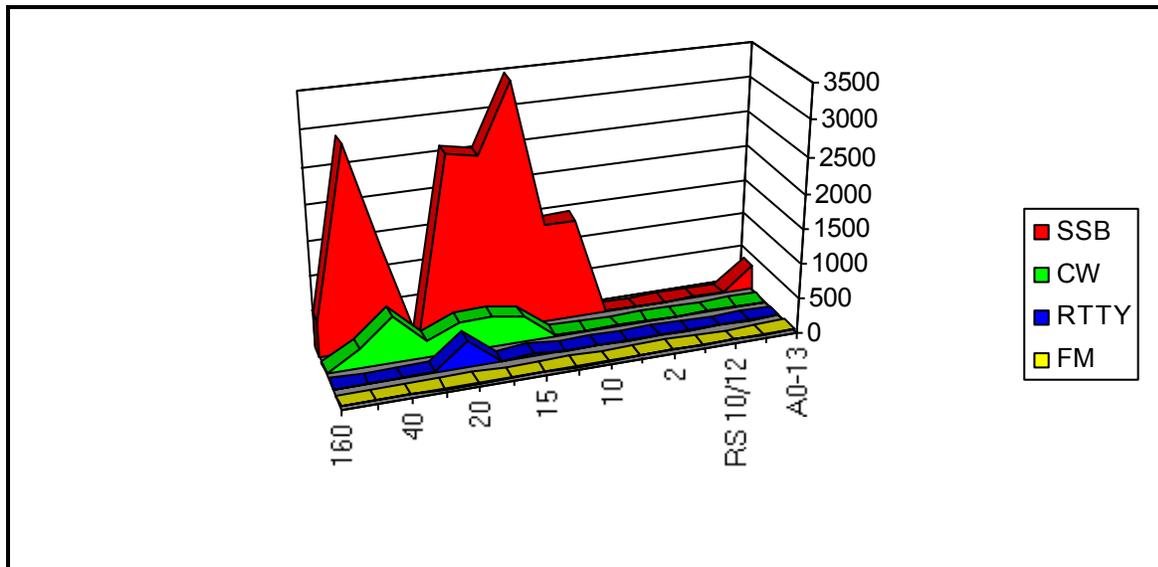
BANDA	SSB	CW	RTTY	FM	AO-10	AO-13	AO-21	FM RS10/11A	RS12/13K	PAISES
0.7				2	5	7	5			19
2				2				3		5
6		2		1						3
10	35	3								38
12	35	1								36
15	84	11	3						5	106
17	62	16								78
20	106	12								118
30		8								8
40	78	13	2							93
80	56	5	1							62
160	7									7
<b>Total</b>	<b>465</b>	<b>69</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>577</b>

Esto lo podemos ver gráficamente, así:



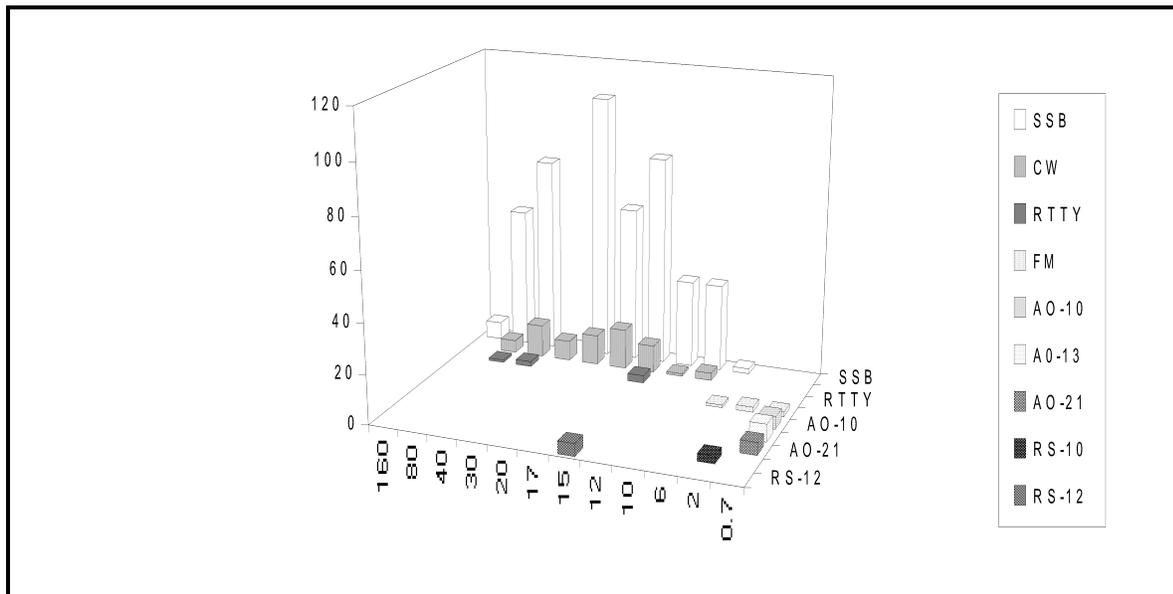
La relación de los comunicados realizados, por banda y modo, fue así:

<b>BANDA</b>	<b>SSB</b>	<b>CW</b>	<b>RTTY</b>	<b>FM</b>	<b>TOTAL</b>
2 / .07 Sat	340			26	366
2 / 10 Sat	6				6
15 / 10 Sat	10				10
0.7				5	5
2				30	30
6	10			1	11
10	1426	9			1435
12	1404	13			1417
15	3475	356	42		3873
17	2520	443			2963
20	2587	416	384		3387
30		237			237
40	1465	649	5		2219
80	2884	252	1		3137
160	512	7			519
<b>TOTALES</b>	<b>16639</b>	<b>2382</b>	<b>432</b>	<b>62</b>	<b>19515</b>



Los comunicados vía satélites fueron realizados con los siguientes satélites:

Los satélites rusos RS-10 y RS-11, transmiten y reciben en las frecuencias 145.857 MHz y 145.903 MHz en la modalidad K, que fue la que manejamos. En estos satélites, la subida en la banda de 15 metros, es de 21.160 a 21.200 MHz y la bajada de 29.360 a 29.400 MHz



En el Satélite Ruso RS-11 manejamos el modo K, que sube en la banda de 15 metros de 21.210 a 21.250 MHz y baja en la banda de 10 mt. de 29.410 a 29.450 MHz En este satélite, en el modo T, la subida es de 21.210 a 21.250 Mhz y la bajada es en 2 metros de 145.910 a 145.950. MHz, mas menos el efecto dopler. En este mismo satélite en el modo A, la subida es de 145.910 a 145.950 MHz y la bajada de 29.410 a 29.450 MHz

Los bitcoms están en las frecuencias 29.407 MHz, 29.453 MHz, 145.907 MHz y 145.830 MHz. Los transponders son de tipo lineal no invertido con potencia de salida de 5 watts máximo p.e.p y el ancho de banda es de 40 kilociclos.

En el satélite ruso RS-12 (similar al anterior), en el modo K, la frecuencia de subida es de 21.210 a 21.250 MHz y la de bajada es de 29.410 a 29.450 MHz. En el modo T, la subida es de 21.210 a 21.250 Mhz. y la bajada es de 145.910 a 145.950 Mhz. En el modo A, la subida es de 145.910 a 145.950 y la bajada es de 29.410 a 29.450 MHz. Los bitcoms tiene una potencia de 450 miliwatts mínimo y un máximo de 1.2 watts en las frecuencias de 29.454, 145.912 y 145.958 Mhz.

En el Satélite Ruso RS-13, en el modo K, la subida es de 21.260 a 21.300 MHz y la bajada es de 29.460 a 29.500 MHz

En el modo T, la subida es de 21.260 a 21.300 MHz y la bajada de 145.960 a 146.000 MHz

En el modo A, la subida es de 145.960 a 146.000 MHz y la bajada de 29,460 a 29,500 MHz, más menos el efecto dopler.

Hay una formula para sacar la frecuencia de subida, con respecto a la que se desea en bajada o viceversa, que es la siguiente: En el modo K, la frecuencia de bajada es igual a la frecuencia de subida, es decir la de transmisión hacia el satélite up link- mas una constante que seria igual a 8.2 MHz mas o menos el efecto dopler. Para el modo T mas la frecuencia de bajada seria la frecuencia de transmisión o sea up link 124.7 MHz más menos el efecto dopler. En el modo A, la frecuencia de subida o up link menos 116.5 MHz mas menos el efecto dopler.

El Oscar 10 fue lanzado el 16 de junio de 1983 en un vehículo Ariane 2 de la agencia espacial francesa desde Kourou, Guayana Francesa. Se reconoce como Oscar 10, de la fase tres B, de esta serie de satélites. Su altura máxima es de 35,500 kilómetros (apogeo) y la mínima es de 3,955 kilómetros (perigeo) con una órbita elíptica de tipo Moliniya que se completa en 699.4 minutos.

El modo B es de tipo lineal invertido, es decir: si la subida es en banda lateral alta, la bajada es en banda lateral baja. (Se invierte la banda lateral). La frecuencia de subida o up link es de 435.027 a 435.179 MHz en la banda de 70 centímetros. La frecuencia de bajada es de 145.825 a 145.977 MHz en la banda de 2 metros.

En el Modo B, que es el único que usamos en éste satélite, la formula es la siguiente:

La frecuencia de bajada es igual una constante que es 581.004 menos la frecuencia de transmisión o sea la de 70 centímetros, mas menos el efecto dopler.

El Oscar 13 también fue lanzado desde la Guyana Francesa el día 15 de junio de 1988, en el vehículo espacial Ariane 4 y tiene como catálogo por parte de la NASA, el 19216.

Su nombre es AMSAT Oscar 13 y es de la fase 3-C. Su altura máxima es de 36,265 kilómetros y la mínima es de 2,545 kilómetros con una órbita elíptica de tipo Moliniya que se completa en 686.7 minutos.

El Oscar 13 maneja varios modos, como son: el modo B y el modo F; durante esta expedición usamos únicamente el modo B que tiene un bitcom en la frecuencia de bajada de 145.812 MHz y

cuyo transponder trabaja en 435.423 a 435.573 MHz (up link) y en 145,825 a 145.975. MHz (down link). La fórmula para saber cual es la frecuencia de bajada en relación con la que se usa de subida sería una constante de 581.398 menos la frecuencia, mas menos el efecto dopler.

La potencia de este transponder es de 50 watts máximo y un promedio de 12.5 watts. El ancho de banda es de 150 kilociclos. Los paneles solares de silicón proveen la energía para su máxima potencia de transmisión que es de 50 watts y tiene, además, baterías de tipo gel de 10 amperes/hora y una auxiliar de 6 amperes/hora.

Usamos también el Oscar 21 conocido también como RS-14; su vehículo de lanzamiento fue un protón desde Plesetsk de la ex Unión Soviética; este satélite opera con la modalidad de FM con frecuencia de subida o up link de 435.016 MHz y su frecuencia de bajada o down link es de 145.989 MHz. Tiene un sistema digital de grabación de voz a través de la estación de comando y tiene un periodo de acceso de 2 a 5 minutos como máximo, dependiendo de su órbita y si ésta pasa por el horizonte o el zenit.

En la banda de 6 metros o 50 MHz se realizaron comunicados, durante las 24 horas, en los modos SSB y en FM. Realizamos comunicados en banda lateral (SSB), con el Estado de Colima, donde pudimos observar que había señales muy intensas por la tarde y noche; y muy débiles al amanecer. Para estos comunicados usamos un equipo con potencia máxima de 150 watts y una antena del tipo Yagi con 110 decibeles de ganancia. También se tuvieron comunicados con el estado de Baja California Sur con señales un poco más débiles. Efectuamos comunicados a los Estados Unidos de Norte América con los estados de Arizona Nuevo México y Texas, con bajas señales; uno de nuestros corresponsales nos informó que estaba usando un equipo, con salida de 1000 watts y antena Yagi de 28 elementos.

En la banda de 145.000 MHz ó 2 mt. operamos varias modalidades e hicimos algunas observaciones, principalmente cuando operamos en FM, en la frecuencia de 146.520 MHz, con los Estados de Baja California Sur, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Colima Michoacán y la parte norte del Estado de Guerrero con una potencia máxima de 150 watts y una antena de tipo Yagi.

También pudimos observar que varios de nuestros corresponsales usaban poca potencia; como en el comunicado que efectuamos a Puerto Vallarta, Jalisco, que transmitía con un equipo portátil, con potencia de 1 watt y antena de hule; Se logró establecer un comunicado, con muy buena señal, con un Aficionado que estaba de vacaciones en la isla Ixtapa enfrente a Ixtapa Zihuatanejo estado de Guerrero, cuyo equipo tenía una potencia máxima de 5 watts y una antena portátil.

En la banda de 435.000 MHz ó 70 cm., también obtuvimos pruebas muy satisfactorias con los mismos operadores desde Ixtapa y Vallarta, y aún con potencia más baja pudimos tener señales audibles en ambos sentidos, aunque un tanto débiles. Observamos que la propagación en la banda de 2 mt. cambia de manera significativa, dependiendo del horario. Esto fenómeno se debe a los ductos troposféricos.

En términos generales, las señales fueron muy buenas durante el amanecer y el atardecer. Durante la noche esto fenómeno existía, pero de manera muy variable; incluso se llegaron a activar 2 repetidoras en el estado de Jalisco. Las repetidoras en cuestión están ubicadas en el volcán de tequila; una tiene la frecuencia 147.090 MHz mas 600 Khz.; y la otra 146.820 MHz menos 600 Khz.

Volviendo a los Ductos, observamos que su comportamiento cambia con el horario, y que también varían su altura, pues se tuvieron mejores resultados en el campamento que ubicamos a 400 metros del nivel del mar que cuando subimos a la boca del volcán Everman, que está a una altura de 1039 mt., a pesar de que usamos una antena de 3.5 decibeles de ganancia, no logramos escuchar nada. Lo mismo nos sucedió en el campamento que ubicamos en la base de la isla a nivel del mar.

Las antenas que se llevaron a la isla fueron las siguientes: Para Satélite usamos dos antenas de 16 elementos tipo Yagi, para 2 metros, con polarización circular derecha, diagonal al plano de la tierra. Para la banda de 70 centímetros también usamos 2 antenas enfasadas con 16 elementos cada una, dando un total de 32 elementos con polarización circular derecha. Estas antenas se colocaron a una altura de 8 metros y trabajaron con rotores de azimut y elevación.

Con el propósito de investigar la propagación, usamos esas antenas en FM, en comunicados al continente, y aunque no fueron las adecuadas, dieron resultados muy satisfactorios.

El cable que se uso para conectar las antenas, fue un coaxial de baja pérdida, marca Belden, modelo 9913. En banda lateral usamos varias antenas, entre ellas: Antena vertical R7 de la marca Cushcraft para 10, 12, 15, 17, 20, 30 y 40 metros. Antena tipo Yagi modelo TA33 Jr. de la marca Mosley para 10, 15 y 20 metros, que fue operada con un rotor.

En una torre de 10 mt. de altura, se colocaron una antena mono banda de 3 elementos para 20 metros, tipo Yagi; una mono banda de 6 elementos para la banda de 6 metros y en la punta, una antena omnidireccional Ringo Ranger de 2 metros.

En una torre de 6 mt. de altura, se colocó una antena mono banda tipo Yagi de 4 elementos, con faseo ancho para la banda de 12 metros. En otra torre de 6 mt. de altura, se colocó una antena tipo Yagi de 3 elementos mono banda para la banda de 17 metros.

Nuestras antenas V invertidas eran: para 40 metros, de onda completa, a una altura de 12 metros sobre el nivel de la tierra, para 80 metros, de onda completa, también a la misma altura, así como el dipolo de onda completa para 160 metros.

Los dipolos que se usaron para trabajar los satélites rusos fueron en X cruzados uno con respecto al otro, en las bandas de 10 y 15 metros. Según hemos sabido de expediciones pasadas, ésta fue la primera ocasión en que se usaron torres con rotores.

## LOS EQUIPOS QUE SE USARON:

3	Equipos de transceptores de la marca Kenwood modelo TS-440s.	2	Medidores de reflejadas.
2	Antenas Tuner de la marca Icom modelo IC-AT500	2	Fuentes de poder de 30 amperes.
2	Amplificadores lineales marca Icom modelo IC-2KL	4	Switches para antenas de 4 posiciones.
1	Equipo transceptor de la marca Kenwood modelo TS-680s	1	Cargador de baterías de 12 volts.
1	Equipo transceptor de la marca Yaesu modelo FT-102	12	Extensiones de corriente de varias medidas.
1	Equipo transceptor de la marca Yaesu modelo FT-736R	4	Audífonos para los equipos.
1	Equipo transceptor de la marca Icom modelo IC-211	4	Baterías de 12 volts de automóviles.
1	Amplificador lineal de la marca Cliperton	4	Baterías de 12 volts para camión. 1000 metros de cable coaxial de baja pérdida.
1	Amplificador lineal marca Mirage de 145. MHz	2	Tambos de 200 litros de gasolina.
1	Amplificador lineal marca Mirage de 435. MHz	4	Generadores de energía de 4 kilowatts.
3	Torres de 30 cm de ancho con altura de 8 metros cada una.	4	Cajas de herramienta.
4	Rotores para antenas	2	Computadoras Notebook
1	Antena mono banda de 3 elem de 17 metros.	1	Módem marca AEA modelo PK232
1	Antena mono banda de 4 elementos para 12 metros.	1	Osciloscopio marca Hal modelo RS 2100
1	Antena mono banda de 6 elementos para 6 metros.	4	Transceptores portátiles en la banda de 2 metros
1	Antena tribanda de 4 elementos para 10, 15 y 20 metros.	2	Cámaras fotográficas
2	Antenas omnidireccionales multibanda.	1	Cámara de vídeo 8 mm
2	Antenas dipolos de 40 metros.	1	Botiquín de medicinas.
2	Antenas dipolos de 80 metros		Comida y agua suficiente para el periodo que se operó en la isla.
2	Antenas dipolos de 160 metros.		
2	Antenas para satélite de 145. MHz de polarización circular.		
2	Antenas para satélite de 435. MHz de polarización circular.		
8	Micrófonos de varias impedancias para los diferentes equipos.		

La operación desde la isla Socorro, del archipiélago de las Revillagigedo, terminó el 7 de Enero de 1994, a las 1300 horas UTC. Esta expedición se llevó a cabo con la participación directa de: Nellie S. de Lazard XE1CI, Juan Carlos Hernández XE1ABA, Rafael A. Rocha Gómez XE1GRR, Mario Alberto Núñez A. XE1EMN, Ismael Martínez Vizcarra XE1AVM, Parcival Krumm Hernández XE1HBU, y Otto Krumm Hernández XE1HEK.

Nellie S. de Lazard XE1CI.

## CAPITULO XII

### XF4M



Esta Dexpedición, se realizó del 26 al 31 de octubre de 1994, desde la isla Benito Juárez, del Archipiélago de las Revillagigedo, mejor conocida como Socorro, bajo la responsiva de Víctor Keller XE1VIC. Para que ésta se realizara fue necesario mucho trabajo porque hubo de prepararse con dos años de antelación a raíz de la exitosa expedición realizada a la Isla Malyj Vysotskij (4J1FM/4J1FW) en octubre de 1992. La motivación y el éxito de una les llevaron a planear la otra en Socorro. En ambas expediciones participaron: Andy UA3AB, Harry RA3AUU, Víctor XE1VIC, Frank, AH0W/OH2LVG (ex. AA7FM) y Edward NT2X.



A continuación me permito narrar con mis propias palabras, las imágenes que mi mente pudo recrear al leer detenidamente el artículo que publicó Edward Kritsky NT2X en su página de Internet y que titula “La Historia de la expedición XF4M”. Fui muy cuidadoso de no reproducir literalmente su trabajo por respeto a su decisión de no permitir su reproducción.

Para la expedición a la Isla Socorro, Víctor obtuvo los permisos que otorga la SCT y el permiso de la Secretaría de Marina. Cabe mencionar que normalmente no se autoriza el desembarco a extranjeros, pero Víctor consiguió el permiso argumentando una reciprocidad amistosa dado que él fue invitado a la Isla Malyj Vysotskij, siendo el primer mexicano admitido en la zona fronteriza de Rusia donde se ubica la mencionada isla.

Los únicos buques que visitan las islas de Revillagigedo son las naves mexicanas de la marina de guerra. Es oportuno señalar que los expedicionarios hubieran podido viajar a bordo de uno de esos buques pero también es preciso decir que solo iban cada 30 días para llevar alimentos y agua al personal que es rotado a voluntad. Ese transporte no les hubiera costado nada pero ninguno de los expedicionarios tenía previsto tomarse un mes para este proyecto, así que optaron por conseguir un barco con sus propios recursos.

Gabriel, XE2GV/XE2Z, manifestó que iría con ellos pero resultó un verdadero fiasco porque creyeron en él y finalmente les mintió. El les prometió conseguir un mejor transporte y además donar \$ 5,000 USD, y llevar dos operadores japoneses que aportarían otros \$ 3,000 USD, más equipo: generadores, antenas, accesorios, radios, etc.

De manera sorpresiva, 10 días antes de la salida, les envió un fax para avisarles sin mayores explicaciones que los japoneses y él no irían a la expedición. Preocupados por la noticia, establecieron contacto con amigos japoneses y descubrieron que Gabriel jamás había invitado a nadie y que tampoco tenía dinero ni el equipo que había prometido. Esto les causó serios problemas porque tuvieron que conseguir en poco tiempo el transporte que les costó \$ 14,500 USD, más otros \$ 3,000 adicionales para alimentos, combustible, generadores, antenas, coaxiales y otros.

Para esta odisea, Andy, UA3AB y Harry, RA3AUU viajaron de Moscú a New York donde se encontraron con Edward, NT2X y Frank, AH0W; juntos viajaron a Phoenix, AZ., y de ahí volaron a Tuscon, donde interconectaron con Aeroméxico rumbo a Guaymas para pasar migración. Posteriormente se dirigieron hacia La Paz, B.C. donde se sumaron los mexicanos Víctor XE1VIC, Ricardo XE1IIR y Alfonso XE1ILH. Con todas estas escalas, un viaje relativamente corto les tomó todo el día, pero para su sorpresa, Félix XE2JNE y su esposa Norma XE2HPB les recibieron en el aeropuerto de manera muy entusiasta para llevarlos a su casa donde les prepararon una comida mexicana en donde les cayeron de manera sorpresiva unos 30 miembros del club local de “Radioexperimentadores de BCS”. En un ambiente de convivencia al estilo mexicano, Víctor XE2VMM, sorprendió a los moscovitas con melodías rusas en el acordeón, causando sensación en los visitantes.

La mañana siguiente fue muy agitada por los preparativos pues finalmente consiguieron el transporte que les llevaría a las islas. Era un buque de pesca deportiva de 75 pies, nombrado “Felipe Ángeles”, construido en 1961 de buena apariencia aunque pronto descubrieron que tenía múltiples problemas en sus servicios y que no era lo que les habían prometido. Entre otras cosas, el barco tenía un sistema del GPS instalado, pero el capitán no sabía como usarlo y solo se guiaba por el viejo compás y las estrellas; tampoco sabía utilizar un IC-725 que la nave tenía instalado y mucho menos hablaba inglés. El barco tenía un sintonizador de la antena de ICOM, así que la radio modificada podría transmitir en muchas bandas.

Con todo esto, el destino del grupo estaba a 320 millas náuticas pero mientras llegaban pudieron hacer más de 1,500 contactos como XF4M/mm.

Muy temprano, en la mañana del día siguiente divisaron la isla de San Benedicto, que en un principio creyeron era Socorro, pero ésta apareció pocas horas después.

Al atracar en Socorro un oficial de la marina de guerra abordó la nave con dos asistentes para revisar los permisos y después de comunicarse con el Comandante de la Isla les ayudaron a descargar lo que llevaban no sin antes comprobar que no hubiere alcohol ni armas de fuego. El camino hacia el lugar donde se instalarían fue muy accidentado por las condiciones del terreno y la oscuridad de la noche que había caído, hasta que finalmente llegaron a una vieja estación de radar donde permanecerían instalados por varios días.

La prioridad inmediata era montar las tiendas para instalar las estaciones lo antes posible. La primera estación operó en 80 metros y el que tuvo el honor de hacer el primer contacto fue Andy con I4IKW a las 0522 UTC del 26 de octubre de 1994. Finalmente la XF4M estaba al aire. Más tarde Andy y Frank levantaron la antena HF2V con la que trabajaron impresionantes pile-ups de japoneses en 40 metros. Por la mañana siguiente ya estaban trabajando perfectamente 3 estaciones. La ubicación era magnífica, una colina a 1,500 pies de altura con una vista de 260 grados sobre el horizonte.

Muy lejos de las comodidades acostumbradas, a una hora de una ducha fría a jicarazos, moscas por doquier, comida muy simple, mucho calor durante el día y frío durante la noche, pero no había nada mejor que estar en el otro lado de pile-up. Andy y Harry asumieron el control durante la mañana; Frank, Alfonso y Ricardo por la tarde trabajaban en las frecuencias de WARC. Víctor y Edward eran los búhos de la noche. La Yagi funcionaba a las mil maravillas pues los europeos en ocasiones superaban a los norteamericanos en el pile-ups.

Por las tardes había propagación con los Europeos y dicho sea de paso, el ruido atmosférico fue tan bajo que se podían escuchar señales muy débiles. Realmente una delicia para gozar los pile-ups de JA en 40 metros. Frank disfrutaba los pile-ups en 30 metros sin amplificador. Los norteamericanos eran implacables; por las noches los japoneses eran insaciables. Edward trabajó muchas estaciones del Pacífico y Asia donde abundaron los Japoneses, hecho que disfrutó enormemente.

Los operadores norteamericanos se mostraron sorprendidos por la gran cantidad de estaciones mexicanas que jamás habían escuchado en el nordeste del continente; obviamente la lengua es una barrera más grande que la propagación; Sin embargo, la XF4M fue una gran oportunidad para ensayar el español, inglés, francés, ruso, italiano y finlandés. Víctor, Ricardo y Alfonso trabajaron las estaciones de habla hispana de norte, centro y Sudamérica así como las del Caribe.

Por las noches tuvieron que abrigarse porque la temperatura bajaba tanto que había condensación en el techo de las tiendas. Las ráfagas de viento hacían que gotas de agua cayera sobre los operadores y equipos que hubo de salvaguardar. Los extranjeros se quejaban en broma de que en el exterior no había una gota de agua y en el interior llovía. Además las moscas y mosquitos atraídos por la luz y el calor del interior solo huyeron con el humo de los cigarrillos de Víctor al fumar.

Como en toda gran aventura no pudo faltar un gran susto al incendiarse uno de los generadores debido a un exceso de aceite y combustible y gracias a la oportuna intervención de Víctor y Edward no pasó a mayores, pero el hecho quedó para la historia.

La alimentación de lo expedicionarios consistía en galletas, tortillas, vegetales, atún, hot-dogs, y papas. Las bebidas fueron sodas, agua purificada en botella y café.

Esta operación coincidió con la celebración de un Concurso internacional al que decidieron participar. Un poco antes de su inicio el grupo fue invitado por el Comandante a visitar las instalaciones de la base naval donde pudieron ducharse y descansar. El trato que les brindó el Comandante fue muy cordial por lo que Víctor improvisó un emotivo discurso ante los oficiales y les entregó un banderín de la FMRE y una camiseta de la XF4M.

Inmediatamente después de la reunión el grupo se incorporó al concurso internacional en la categoría multi-single. Pero justo antes de empezar tuvieron un problema con el TS-850 que empezó a tener fallas que afortunadamente pudieron ser reparadas.

La participación del grupo en el concurso fue una maravillosa experiencia porque pudieron contactar entre 250 y 330 estaciones por hora y en un momento dado se alcanzó el máximo de 620 Qsos. Hubo pile-ups de norteamericanos muy bien ordenados al igual que los japoneses. Para Europa las condiciones fueron muy difíciles tanto que las bandas de 10 y 20 metros jamás abrieron. Finalmente lograron 5895 QSOs, 135 zonas y 346 multiplicadores, para un total de 6.33 millones de puntos; magnífica puntuación para su ubicación. En toda la operación que duró 5 días, incluyendo el concurso, se lograron más de 14.000 QSOs.

Llegó el momento de partir y pareciera que los problemas habían terminado por lo que se embarcaron felices para el regreso. Esa noche nadie pensó en hacer radio y pronto se retiraron a dormir mientras el barco navegaba por las aguas del pacífico. De pronto, al derredor de las 2 de la mañana Edward y Víctor se percataron de un incendio en el barco y de que el motor ya no funcionaba por lo que se encontraban a la deriva en medio del océano.

Víctor intentó contactar a alguien en las frecuencias marinas pero no tuvo respuesta. Edward lo intentó en 75 metros hasta que Gary K8RIQ de la Mesa, AZ le escuchó y se comunicó con el guardacostas en San Diego, CA. En pocos minutos, a través de las frecuencias marinas, el operador del guardacostas preguntaba sobre el fuego, el número de tripulantes, los chalecos salvavidas, etc. La respuesta fue que no corrían peligro inminente pero requerían ayuda para reparar el motor.

Se armó un gran mitote en las frecuencias al grado que contactaron con la XE2/WP2F quien les dijo que si por la mañana todavía tenían problemas le buscaran en una determinada frecuencia marítima. Durante horas los mensajes de ayuda surcaban los aires hasta que el Guarda costas se comunicó con la Base Naval de Socorro y después de cerciorarse que eran los mismos que habían salido de la isla pocas horas antes, el Comandante les prometió que enviaría una partida de hombres en su auxilio que incluiría un mecánico para reparar el motor de la nave.

Al salir el sol, la nave se encontraba a no más de 10 millas de la isla. Al filo de las 9 de la mañana llegaron los hombres que repararían el motor pero no tuvieron éxito. Ante esto el Comandante de la isla les dijo que podrían regresar a Socorro en la embarcación que había enviado en su auxilio pero solo ellos sin sus pertenencias, por cuestiones de peso.

Mientras ello ocurría, los expedicionarios discutieron sobre la situación y decidieron olvidarse del barco y buscar otro medio para regresar. Por lo pronto Víctor, Andy y Harry se subieron a la embarcación y dejaron a bordo del buque a Frank, Ricardo, Alfonso y Edward. Como es comprensible se quedaron preocupados porque no sabían cuando verían de nuevo a sus compañeros, ni cuando regresarían a tierra firme.

Fue un verdadero drama que invadió el aire a través de las ondas hertzianas dado que Frank procuraba convencer al Sr. Vélez, dueño del barco, a través de Juan XE2WMJ (que le tenían en la línea telefónica) para que enviara un aeroplano que los recogiera en la isla Socorro. Pero el Sr. Vélez no tenía la menor intención de regresar el dinero ni tenía otro barco para traerlos de vuelta y mucho menos pagar el flete de un aeroplano. El en cambio quería que sus clientes pagaran la mitad del costo del flete para enviar en un aeroplano a un mecánico, situación que de ninguna manera fue aceptada. Cuando Sr. Vélez estaba haciendo esa oferta Víctor montó en cólera y le insultó diciéndole tener muy poca consideración, por no decir otra cosa; esto ante los desorbitados ojos de los extranjeros que vieron con sorpresa el tremendo enojo de Víctor.

Si el barco no fuera posible ser reparado tendría que ser remolcado por la marina de guerra hasta Manzanillo. Mientras tanto, a través de Bob KC6ZLX, agradecieron la ayuda y le hicieron saber al Guarda costa de San Diego que serían rescatados por las autoridades mexicanas.

La lancha de motor de la marina navegó de regreso a Socorro durante dos horas compartiendo el escaso alimento y agua potable que nuestros amigos llevaban para su consumo. Era una embarcación pequeña con 8 hombres, el equipaje y parte del equipo, pero todos felices porque nuevamente vieron a lo lejos el puerto de la isla que les era familiar.

Al llegar, de inmediato fueron presentados ante el Comandante quien ordenó su instalación en los cuarteles donde pasarían los próximos días hasta resolver su medio de transporte. Por lo pronto, se le autorizó a Víctor utilizar el centro de comunicaciones para intentar encontrar un aeroplano que los sacara de la isla. El comandante también concedió el permiso del aterrizaje, pero la suerte no estaba de su lado porque los días 1 y 2 de noviembre son festivos en México y no había posibilidad de conseguir un transporte con capacidad para los 7 pasajeros y sus 600 libras de equipaje. Solo los había para 2, 3 y hasta 4 pasajeros.

Los aficionados mexicanos prestos a ayudar hicieron su mejor esfuerzo pues más de 50 estaban comprometidos en la tarea con tal de conseguir la ayuda, haciendo costosas llamadas telefónicas de larga distancia.

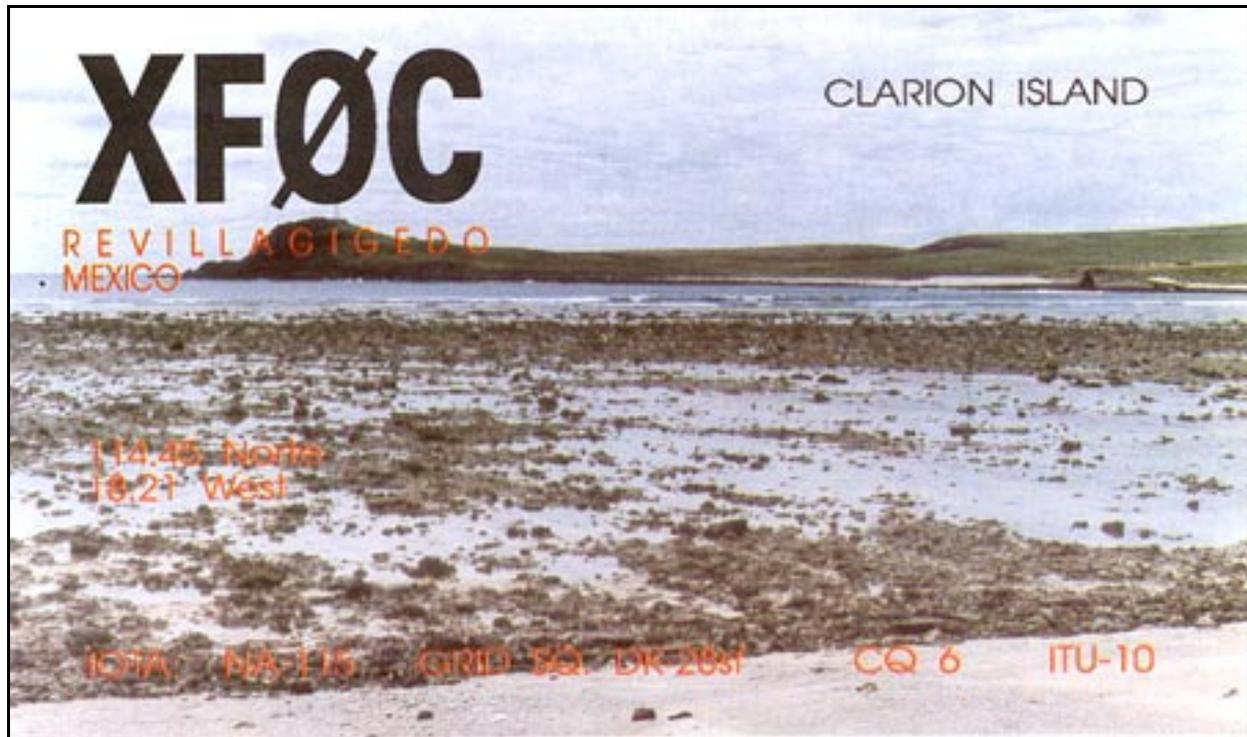
Víctor era quien controlaba todos los mensajes y mantenía el contacto con los corresponsales intentando recibir buenas noticias. El mensaje mas socorrido fue el de “Todo está bien, nosotros estamos con ustedes, no se preocupen”. En esas estaban cuando alguien les informó que ya tenían un Lear pero que el piloto se negó a volar aduciendo que la pista de aterrizaje de Socorro era peligrosa. Otra nave aérea que había aceptado hacer el viaje no obtuvo permiso de salir porque carecía de equipo de seguridad para esta misión. Después hubo otra nave pero era demasiado grande y con un costo fuera del presupuesto. Habían pasado dos largos días y no se lograba conseguir ninguna nave mexicana porque dicho sea de paso, el vuelo para naves extranjeras está restringido.

Finalmente el Comandante se compadeció de ellos e intervino, viendo que todos los esfuerzos y opciones se esfumaban una a una sin conseguir el objetivo. Llamó por radio solicitando una nave de la marina que los transportara al continente. Su petición fue atendida y de inmediato se ordenó su partida hacia Socorro. Al cabo de 3 horas, la nave de la marina sobre volaba la isla ante el júbilo y algarabía de nuestros amigos. El vuelo de regreso al continente fue de 2 horas y por fin se cerraba un nuevo y accidentado capítulo en la historia de las Dexpediciones a Revillagigedo.

Los recuerdos que quedaron en la mente de los aguerridos radioaficionados fueron muy gratificantes porque consiguieron su objetivo e hicieron nuevas amistades en otra parte del mundo, descubriendo que jamás estuvieron solos y que en situaciones de emergencia brotan por todos lados quienes desean ayudar.... Fue toda una aventura.

## XF0C

Esta operación se transmitió desde la Isla Clarión del Archipiélago de Revillagigedo. Inició su actividad el 2 y terminó el 4 de marzo de 1995, bajo la operación de: Héctor Espinosa XE1BEF. Logrando hacer al derredor de 5,000 Qso's.



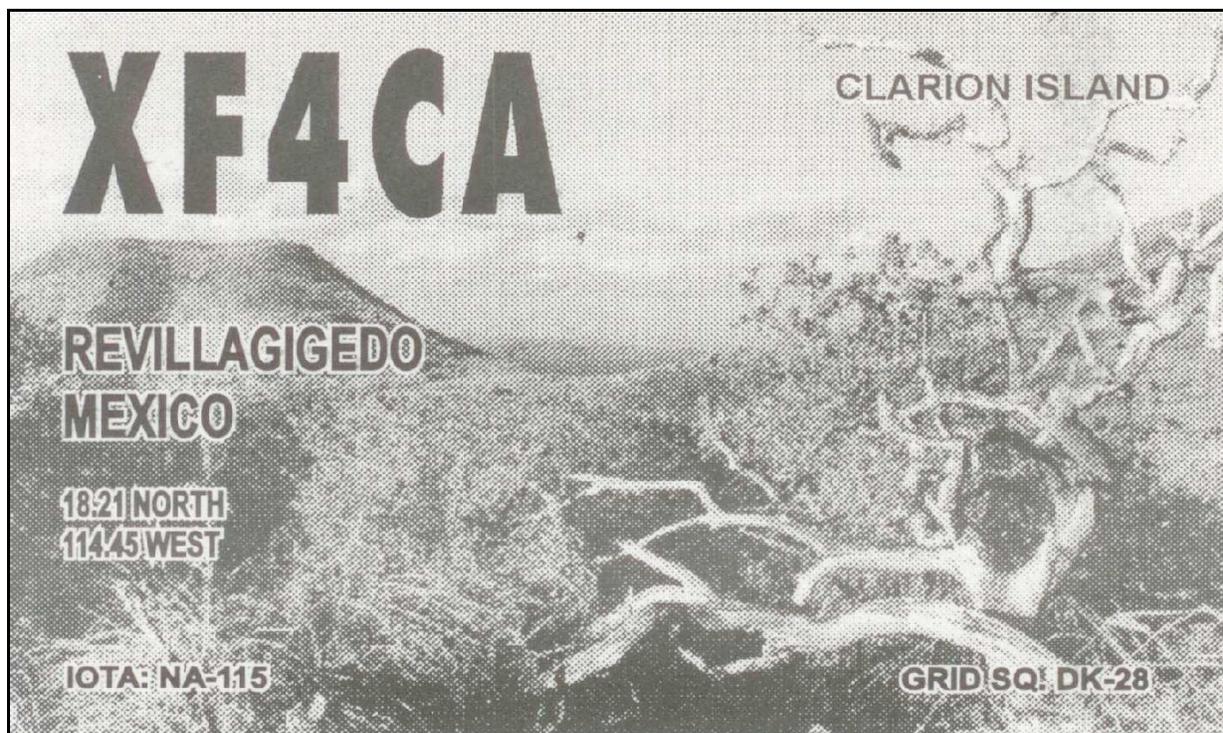
## XF4RDT

Esta operación se realizó desde la Isla Socorro del Archipiélago de Revillagigedo. Inició su actividad el 19 y terminó el 23 de junio de 1995, bajo la operación de: Rafael Rocha XE1GRR y Daniel Bullara XE1FSK. Se ignora cuantos Qso's lograron realizar.



## **XF4CA**

Esta operación fue realizada de manera solitaria por Héctor Espinosa XE1BEF desde la Isla Clarión del Archipiélago de Revillagigedo. Inició su actividad el 17 y terminó el 18 de enero de 1997. Logrando hacer al derredor de 5,000 Qso's. La CoFeTel le negó el permiso como XF0C y por ello cambió el distintivo.



## **XF4C Clarión**

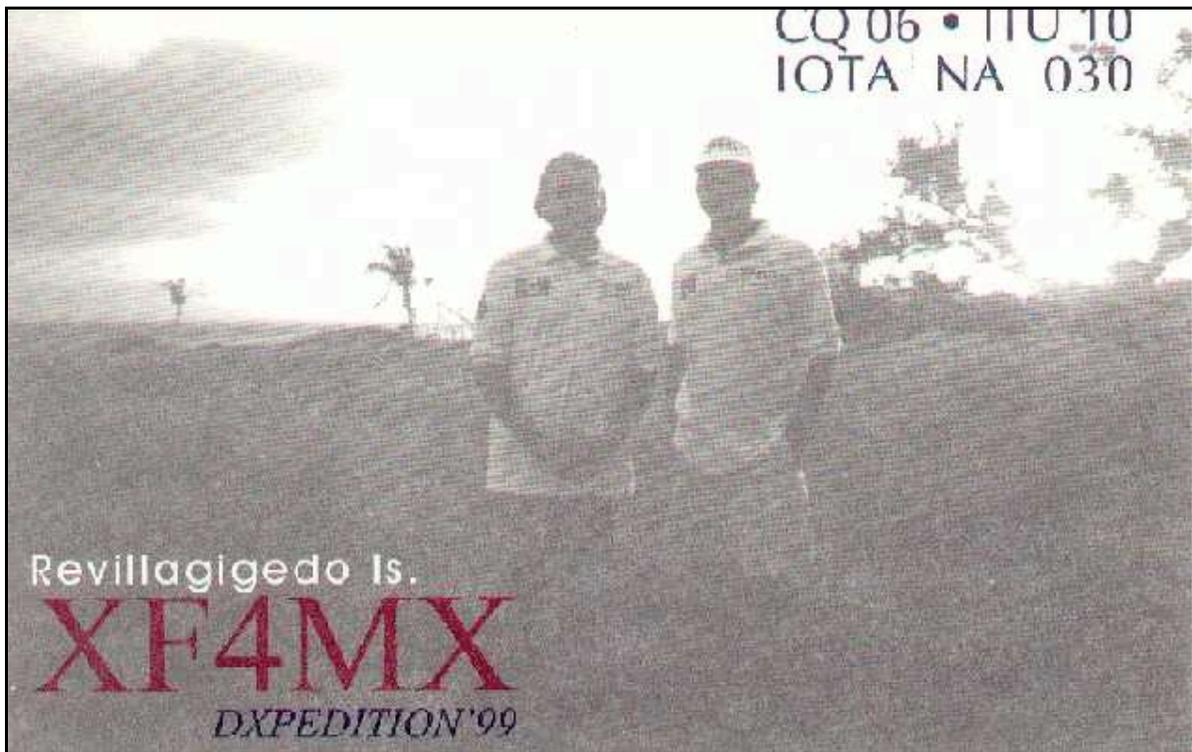
Esta operación se realizó desde la Isla Clarión del Archipiélago de Revillagigedo. Inició su actividad el 3 y terminó el 5 de marzo de 1998, bajo la operación de: Héctor Espinosa XE1BEF



Se hicieron 5,000 Qso's

## XF4MX

Esta operación se realizó desde Socorro del Archipiélago de Revillagigedo. Inició su actividad el 17 y terminó el 18 de marzo de 1999, bajo la operación de: Marcos Campos XE1MX, quien cambió su distintivo por el de XE1B y además tiene el NA6U. Se desconoce cuantos comunicados hizo, porque la operación la realizó solo y el mismo se encargó de recibir las tarjetas directas y por los comentarios en el Radio, jamás confirmó comunicados.



Han pasado varios años y aquellos que lograron contactarlo siguen esperando una tarjeta. Constantemente llegan solicitudes de radioaficionados preguntando por la confirmación a pesar de haber enviado ISR o US Dlls. No es una persona con problemas económicos, situación que hace inexplicable su conducta.

NA6U  
Mark O Campos  
1021 SCOTT St, APT 137  
San Diego, Cal 92106  
U.S.A.

XE1B  
Mark  
P.O. Box 20-010  
01000 México D.F.  
Tel. (55) 5568 3437

## XF4LWY

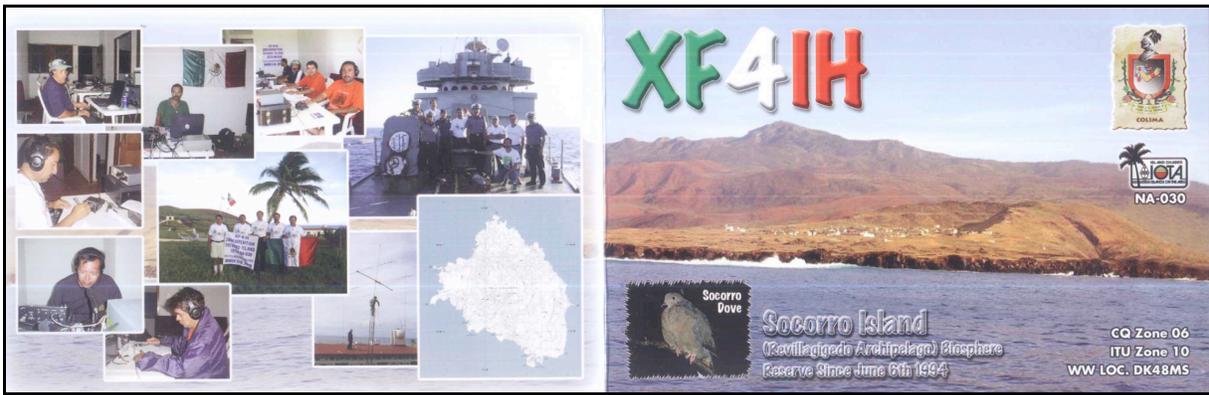
Esta operación se realizó desde la Isla Socorro del Archipiélago de Revillagigedo. Inició su actividad el 2 y terminó el 5 de marzo de 2000, bajo la operación de: Enrique García XE1IH, J. Luis López XE1YJL, XE1ZIV. Se realizaron 11,000 Qso's aproximadamente.



## CAPÍTULO XIII

### XF4IH

La operación desde la isla Socorro, del archipiélago de las Revillagigedo, inició el 3 y terminó a las 1300 horas UTC del 21 de marzo de 2004. Esta expedición se llevó a cabo con la participación directa de Enrique XE1IH, Rafael XE1GRR, Ismael XE1AY, Javier XE1KOF, David XE1XR y Tomás Pérez como asistente. Se realizaron 26,000 Qso's aproximadamente.



### REVERSO DE LA TARJETA

TO RADIO	DATE			UTC	MHz	RST	2-WAY
	DAY	MONTH	YEAR				

**TEAM:**  
**XE1 IH ENRIQUE** Team Leader & QSL Mgr - **XE1KOF JAVIER XE1GRR RAFAEL XE1AY ISMAEL - XE1XR DAVID** - Tomas Perez C. Logistic support

**CONFIRMING QSO/SWL REPORT:** QSL VIA \_\_\_\_\_

**QSL Manager:** XE1IH Enrique  PSE  QSL  TNX

P. O. Box 118481 - 07051, D. F. Mexico - MEXICO  
 WEB: <http://x14ih.xedx.net> 73

**Acknowledgements to:**  
 XE1YIS JOAQUIN, XE1BEF HECTOR, XE1THG HECTOR for to aid loudspeaker rotative dipole antenna for 40 MTS. Secretaria De Marina, Secretaria De Gobernacion, Secretaria De Medio Ambiente Y Recursos Naturales, Comision Federal De Telecomunicaciones.

**THE REVILLAGIGEDO ARCHIPELAGO**  
 The Revillagigedo Archipelago consists of four volcanic islands: Socorro, Clarión, San Benito and Roca Partida. These islands, located about 600 Km west of the Mexican State of Colima, Mexico, constitute a Biosphere Reserve since 4 June 1994. Isla Socorro has received a lot of attention from the scientific community, because it is the largest and most diverse in topography, flora and fauna. Socorro reaches 1130 m and has an area of 132 km<sup>2</sup>. The Revillagigedo Archipelago hosts many endemic plant and animal species and has been considered by some authors Mexico's little Galapagos. Unfortunately, many of these unique species are endangered due to the destructive effects caused by introduced animals. The Socorro Mockingbird, Townsend's Shearwater, and the Socorro Green Parakeet are some of the threatened species in the Archipelago. Others, like the Socorro Dove and the endemic Elf Owl are no longer present in the Archipelago. Several individuals and organizations are working together to halt the destruction of the native ecosystems of the archipelago. CREA is a multidisciplinary committee for the Conservation and Restoration of the Revillagigedo Archipelago that agglutinates several organizations and individuals such as the Island Conservation & Ecology Group, Island Endemics Institute, the University of Missouri at Saint Louis, UNAM, etc. Dr. Luis F. Baptista's charisma motivated many scientists to work on the restoration of the ecosystems of these islands; he coordinated the breeding and reintroduction efforts for the Socorro Dove. After his untimely death, these efforts are being coordinated by the Island Endemics Institute. The most urgent conservation step is to halt habitat degradation caused by introduced animals.

**HISTORY**  
 Hernán Cortés ordered Hernando de Grijalva to explore the Pacific Ocean. Grijalva and his crew discovered a non-inhabited island on 21 December 1533 and named it "Santo Tomás" (Socorro). Four days later he discovered a new island; he named it "Inocentes" (San Benito). Grijalva returned to New Spain (Mexico) a year later with many interesting discoveries. In 1542, Antonio de Mendoza, Viceroy of New Spain, ordered Roy González de Villalobos to explore new routes to Oceania. Villalobos rediscovered "Inocentes" and changed his name to "Anublada" (the island in the mist). In 1608, Martín Yañez de Armida launched another expedition in the Pacific Ocean in his quest for gold. He visited "Santo Tomás" and changed his name to "Socorro". The other two islands of the Archipelago were discovered in 1779 by José Camacho. He named "Roca Partida" the small rocky islet in the middle of the Archipelago and "Santa Rosa" (Clarión) the westernmost island. In 1790, Viceroy Juan Vicente de Güemes y Pacheco de Padilla, second Count of Revillagigedo, sent an expedition to map all the islands and to take possession of the Archipelago in the name of the Spanish Crown. The capture in 1773 of the English pirate Colnett prompted that expedition. (Whether Pirate or Corsair is just a matter of perspective). The Revillagigedo Archipelago has been visited by numerous explorers, Domingo del Castillo (1541), Miguel Pinlo (1772), Humboldt (1811), Benjamin Norel (1825), Belcher (1839) who made the first botanical collections, and Reeve (1848) who witnessed the eruption of Mount Evermann. John Smith introduced sheep on Socorro in 1869. At the beginning of this century, Dr. Barton Warren Evermann, director of the California Academy of Sciences, promotes the scientific exploration of the Archipelago. The most comprehensive biological collections were obtained at this time. The volcano on Isla Socorro was named "Evermann" in his honor. Since 1957 the Mexican Navy has had a permanent presence in the Archipelago. The construction of the Naval Base at Socorro began in January of that year.

**www.printed.it**  
 www.printed.it  
 www.printed.it

Es oportuno mencionar que la narración que usted va a conocer a continuación fue escrita por el señor Rafael Rocha, XE1GRR quien fuera uno de los integrantes que vivió esta inolvidable experiencia:

En los primeros días de octubre de 2003, recibí la invitación de Enrique García, XE1IH para ser parte de los operadores de la Déxpedición que él estaba organizando para que un total de ocho operadores fuéramos a Isla Socorro, en el Archipiélago Revillagigedo, para el mes de marzo de

2004 a transmitir por radio y así poder darles la oportunidad a los demás radioaficionados de México y el mundo, el poder comunicar con Revillagigedo y así tuvieran otra entidad mas.

Enrique reunió la documentación de todos los participantes y se dio a la tarea de realizar todos los trámites necesarios para obtener las diferentes autorizaciones de las Dependencias y/o Secretarías del Gobierno Mexicano requeridas.

Enrique solicitó y obtuvo de parte de la COFETEL, el distintivo de llamada XF4IH. Se fijó la fecha de inicio de la operación el 1 de marzo y finalizando tentativamente el 20 de marzo de 2004.

En enero comencé a realizar la página Web para la Dexpedición y la puse en uno de mis servidores con un sub-dominio; y a partir del día 17 de Enero ya podían verla mundialmente por Internet.

El 22 de febrero subí al Nevado de Colima en compañía de Ricardo, XE1HRS y su hermano Rafael (a quienes agradezco el que hayan venido desde tan lejos, de Zacapu, Michoacán) para ayudarme a subir al Nevado de Colima, y dejar nuevamente en funcionamiento el repetidor de Voz en la frecuencia de 146.940 - 600.

Además se instaló el repetidor Digital de la Red Ampernet (PACKET a 1,200 bps) en 145.500 MHz simplex y que responde al nombre de "NVC"; además de una pequeña torre para la antena de este repetidor, el cual estaba planeado se utilizaría para establecer comunicación desde la Isla Socorro hasta Guadalajara, pasando por este repetidor en el Nevado de Colima, para así acceder a Internet aunque sería en modo Texto, dada la velocidad de conexión (1200 bps) y poder tener también la posibilidad de subir información como serían imágenes y estar actualizando el Log en línea de la expedición.

El miércoles 25 de febrero por la madrugada en una camioneta pick-up, se transportó a Manzanillo gran parte de las antenas, equipo y material que ofrecí para utilizarse en la Dexpedición; entre lo que puedo mencionar: 8 tramos de torre (dando un total de 24 mts de torre); varias antenas entre ellas las mono bandas Yagi desde 40 mts. hasta 10 mts., incluyendo dos antenas para las bandas WARC (12 y 17 mts) más una antena direccional de 6 elementos para 6 mts. y una Yagi para satélite, además de una vertical para 6 mts.; un par de antenas verticales para VHF y varios tramos de cable coaxial y extensiones para energía eléctrica, dos mástiles telescópicos, etc.

Todo esto fue guardado en la casa de Ismael Martínez, XE1AY, quién vive en el puerto de Manzanillo, ya que de allí mismo saldría el barco que nos transportaría a la Isla Socorro.

El sábado 28 de febrero nuevamente subí al Nevado de Colima en compañía de Rafael, XE1HIE a instalar una montura y su correspondiente antena para el repetidor de Voz (ya que nos hicieron el favor de robar la montura con todo y antena y su coaxial) y que no se pudo dejar con la sensibilidad correspondiente en el anterior ascenso.

NOTA 1: El repetidor digital continúa en funcionamiento y tiene cobertura regional, siendo ya accesado desde Aguascalientes por Fernando González, XE2ARF entre otras estaciones de la región.

NOTA 2: Los repetidores (de Voz y Digital), las antenas, monturas y los coaxiales, así como la batería y los dos paneles solares son propiedad de XE1GRR (ya que el repetidor anterior con sus paneles solares no han sido regresados por la persona que se hizo cargo del repetidor poco después del accidente que sufrí en 1994)

Debido a el fuerte viento y polvo y ceniza proveniente del Volcán de Colima, enfermé de conjuntivitis en los ojos, y aun el lunes 1 de marzo por la mañana apenas estaba recuperándome.

Para fines de febrero solamente eran 5 los aficionados que integrarían el equipo de operadores de XF4IH en isla Socorro, siendo los siguientes: David, XE1XR; Enrique, XE1IH; Ismael, XE1AY; Javier, XE1KOF y Rafael, XE1GRR, además de Tomás, quién iría de apoyo logístico. Los otros tres aficionados que en un principio irían como miembros del equipo de operadores no les fue posible ir debido a problemas de salud o de trabajo.

El mismo Lunes 1 de marzo a las 14:30 horas ya podía ver mas o menos con un ojo y con el otro ojo todavía vendado, emprendí el viaje por la Autopista hacia Manzanillo, (después de cargar con ayuda de mi padre y un hermano el vehículo con todos los equipos: entre coaxiales incluyendo heliax de 1/2" para Satélite, los 2 radios de HF y el radio de VHF/UHF/SHF para satélite, dos amplificadores para HF, los tres amplificadores para VHF y UHF, tres rotores, dos computadoras completas de escritorio, y las antenas para satélite, la vertical para 160 mts y los elementos faltantes para la mono banda de 40 mts. y una antena A3) y me informaron por teléfono que la salida del Buque de la Armada de México hacia Isla Socorro estaba programada entre las 20:00 y 21:00 horas.

Enrique, XE1IH (organizador de la Dexpedición) al considerar que Rafael Rocha, XE1GRR, no llegaría a tiempo a Manzanillo dado que el Comandante del barco le avisó mas tarde de su intención de zarpar más temprano por necesidades propias de la Marina, decidió NO llevarse las antenas mono bandas Yagi que Rafael había llevado unos días antes y las cuales estaban ya en la casa de Ismael, quien vive en Manzanillo; ya que consideró que ellos no sabrían como armar las antenas (a pesar de que cada antena estaba amarrada o empacada en forma individual, es decir: el boom y los elementos que conforman una antena estaban en un solo paquete; y en cada antena a su vez estaba identificado cada elemento y además marcado en el boom en qué parte se debería montar dicho elemento, por lo que realmente no había problema para identificar cada antena y saber cómo armarla), y esa decisión fue causa que sus señales ya en la Isla Socorro no fueran como se había planeado en un principio.

Solamente se llevó la antena vertical para 6 metros de XE1GRR, y una antena tribanda para 10-15-20 mts., un par de antenas verticales para las demás bandas y unos dipolos para las bandas

bajas que Enrique, David y Javier traían entre sus equipos, más una antena vertical R7 que llevo Ismael.

Llegué al muelle de la Zona Naval en el Puerto de Manzanillo a las 6:40 de la tarde aproximadamente, y al acercarme al Buque de la Marina que estaba anclado, el personal abordo me informó que poco después de las 17.00 hrs. había zarpado el Buque que realizaría el viaje a Isla Socorro, por lo que unos minutos después emprendí nuevamente el viaje a Guadalajara.

Posteriormente instalé un dipolo para 40 mts en casa y logré comunicar con los operadores que ya estaban en XF4IH y me informaron que ya habían arreglado que yo fuera transportado en el buque que saldría el 15 de Marzo hacia Isla Socorro, y que antes debería presentarme en la Comandancia de la Marina en Manzanillo.

Estuve llamando por teléfono para verificar lo anterior y el Lunes 15 de Marzo por la mañana llame y me informaron que no saldría ese día y sería hasta el Martes 16 de Marzo a las 21:00 hrs. pero que estuviera antes de las 14:00 hrs. en la Comandancia y hasta entonces me dirían si estaba o no en la lista del personal a ser transportado a Isla Socorro.

El Martes 16 de Marzo, a las 08:00 hrs. emprendí el viaje nuevamente hacia Manzanillo y llegue a las 13:00 hrs. a la Comandancia de la Marina en Manzanillo y una vez allí, me informaron que NO tenían información alguna sobre que yo iría a Isla Socorro, y que no había ninguna petición de parte del personal de Isla Socorro para que yo pudiera realizar el viaje.

Solicite entrevistarme con el Oficial a cargo y fui atendido por el Capitán Estrada y el a su vez me puso en contacto con el Comandante de Grupo y el me informo que NO había tramite alguno para que yo pudiera realizar el viaje a la Isla, y al informarle como había estado la situación debido a la cual no pude abordar el Buque el día primero de Marzo; el amablemente me pido que espera un poco en lo que el investigaba esta situación; poco después me informo que no estaba en la lista del personal que realizaría el viaje a Isla Socorro, pero que hablaría con el Contralmirante Comandante del Sector Naval de Manzanillo, él cual poco después (a las 14:40) Autorizó que yo fuera transportado en el Buque y me pidieron que me trasladara al Muelle donde estaba anclado el Buque y allí me entrevistara con el Capitán del mismo y así poder viajar a Isla Socorro, me informo que el buque debería salir alrededor de las 20:00 hrs. pero que mejor me pusiera de acuerdo con el Capitán sobre la hora en que zarparía, por si decidían salir antes de ese horario.

Después de recorrer nuevamente toda la Bahía de Manzanillo, llegue a las 15:10 al Muelle donde estaba anclado el Buque y una vez allí me informaron que saldría a las 16:00 hrs. (es decir en 50 minutos mas) y así pues comencé a cargar todo el equipo y material que llevaba en el vehículo y el cual empecé a subir al buque, y como aun faltaba pasar por las antenas que no se habían llevado los operadores que ya estaban en la Isla (y que estaban en casa de Ismael) pedí al Capitán del buque si me podría conceder 30 minutos más de tiempo y así poder pasar por las antenas que faltaban; lo cual me concedió y con la ayuda del hijo de Ismael, XE1AY y de otra persona que también iría a la Isla pero era miembro de otro grupo de civiles y también con la valiosa ayuda

del personal del buque, fue que alcance a subir todas las antenas y el equipo restante al buque, el cual zarpo puntualmente a las 16:30 hrs. con destino a Isla Socorro.

Se navego toda la tarde y noche del día 16, todo el día 17 y fue hasta las 05:00 de la mañana del Jueves 18 de Marzo que se empezó a divisar en el horizonte entre la bruma la silueta de la Isla Socorro, y a las 08:30 hrs. aproximadamente se empezaron las labores de anclado del barco y posteriormente del desembarco.

El Jueves 18 de Marzo a las 10:20 hrs. ya me encontraba arribando en una lancha al Muelle de Isla Socorro, siendo recibido únicamente por Ismael, XE1AY y el personal de la Marina; quienes me ayudaron a descargar todo mi equipo, y que dada la cantidad de equipo fue necesario transportarlo en dos lanchas del barco al muelle.

Ismael, XE1AY y personal de la marina me ayudaron a subir todo el equipo al camión de volteo que facilito la Marina y en el cual se transportaría del Muelle a la casa que ya tenían asignada con anterioridad los operadores que ya se encontraban allí en las instalaciones del Sector Naval de Isla Socorro.

Alrededor de las 11:00 empecé a desempacar todo y fue entonces que me di cuenta que faltaba una caja en la cual venían dos radios: el de 6 mts y otro de HF; se notifico al Comandante de la Marina en la Isla Socorro e incluso me permitieron regresar al barco a buscarla antes de que este emprendiera su viaje hacia la Isla Clarión, pero no se encontró la caja; entonces se procedió a su búsqueda en la Isla Socorro y fue localizada la caja en una Bodega a la cual la habían llevado por error, al creer que era parte de las provisiones para el personal de la Marina, y dicha caja nos fue entregada; debo agradecer al personal de la Marina destacado en la Isla Socorro por su valiosa ayuda en la búsqueda y localización de la caja extraviada.

Cerca de las 12:00 hrs. con ayuda de Tomas, y posteriormente con la ayuda de Enrique y David, se empezó a instalar las anclas y una torre de 6 mts y posteriormente la antena para la banda de 20 mts. Se termino de instalar la antena alrededor de las 12:55 y como ya casi era la hora de ir al comedor (ya que habían fijado el horario de 13:00 a 13:30 al personal civil para pasar al comedor) y a las 14:30 hrs. se empezó a armar otra torre de 6 mts. sobre la azotea de la casa asignada, y posteriormente la antena mono banda de 2 elementos para 40 mts, la cual se instalaría en torre instalada anteriormente pero debido al viento que estaba soplando y que ya nos quedaban una hora antes de que empezara a anochecer, se decidió dejar solamente montado en la torre el elemento radiador para 40 mts.

A las 20:00 horas se empezó a instalar la antena vertical de 1/4 de onda para 160 mts. con la ayuda de Ismael, Tomas y posteriormente de David y Enrique; se instalo esta antena con sus planos de tierra de 1/4 de onda; pero cuando se estaba extendiendo el mástil telescópico, soplo un poco de viento y debido también a que el mástil era muy delgado de pared, se doblo el tramo superior y cayo la antena al suelo; afortunadamente no sufrió daño la antena, decidiéndose recortar la longitud de la antena en su parte superior y quitar el tubo doblado, quedando la antena 6 mts. más corta en su longitud, pero aun así funciono perfectamente la antena con un SWR de

1.4:1 y fue utilizada esa noche pero debido a la hora en que se termino de instalar (cerca de las 22:30), solamente hubo 7 QSO's, pero la noche siguiente (del 19 al 20 de marzo) los resultados fueron mucho mejores, lográndose 157 QSO's en 160 m en una sola noche, de los cuales fueron dos QSO's a Europa y tres QSO's con Asia, y el resto de QSO's fue en América, a pesar que solo se utilizo el radio con 100 watts de potencia.

En contraste, habían logrado un total de: 234 QSO's solamente en 160 m en los pasados 16 días que llevaba activa la radio Dexpedición.

Nos quedamos el domingo anterior que con la llegada de Rafael a la isla, pudieron trabajar casi las mismas estaciones en 160 metros en una sola noche que las que llevaban en 16 días. Eso fue el día 18 de marzo.

Al día siguiente, viernes 19 temprano por la mañana, se instaló otra torre y en ella se colocó la antena Yagi mono banda de 3 elementos para 17 metros, dirigiéndola hacia Europa. David logró en telegrafía fácilmente muchísimos QSOs en poco tiempo, entre ellos varios a Europa central a donde no habían podido comunicar anteriormente en esta banda, según me comentó David. Las señales bajas, ya las podía escuchar mejor en comparación a la antena vertical que había usado antes.

Al mediodía con la ayuda de Ismael, comenzamos a instalar la torre de aluminio de 3.6 metros para montar las antenas para satélite con los dos rotores para movimiento tanto de azimut como de elevación, pero desafortunadamente solamente hubo dos pasadas (una de cada satélite) FO-20 y FO-29, y a pesar de escuchar mi propia señal de retorno del satélite, no hubo respuesta de alguna estación a nuestros llamados, aunque sí escuché en una de las pasadas en dirección SW a NW a una estación W6 llamando CQ en CW casi al final de una de las pasadas, y en la otra de las pasadas a dos estaciones de estados Unidos en SSB, las que nunca contestaron a mis llamados debido a que no dejaban espacio entre sus cambios o transmisiones. No bien dejaba de transmitir una de las estaciones, cuando la otra ya estaba hablando sin haber hecho una pausa entre ambas transmisiones; por lo que al no haber logrado efectuar un solo contacto por satélite y a que ya no habría pasadas durante el resto del día y además a que estaba programado que al día siguiente (sábado 20) debería regresar el barco que nos llevaría de regreso a Manzanillo, se decidió más tarde desarmar y guardar nuevamente todo lo de satélite.

Mas tarde, se empezaron a desarmar las demás antenas y torres para tener todo listo h empacado para cuando a la mañana siguiente el personal del Sector Naval llegara por nosotros y nuestros equipos y demás material para dejarlo en el muelle.

La noche del viernes 19 al sábado 20 fue la única oportunidad que tuve de transmitir en la banda de 20 metros en 14,195 utilizando Split entre las 04:16 y 06:25 UTC. De nuevo entre las 07:57 y 11:04 y por último entre las 15:32 y 16:22, tiempo en que logré trabajar 332 estaciones de todos los continentes, incluyendo Asia (HL, HS, JA, DU) de Europa (DL, SM, OK, UA, LA, OZ, PA) de Oceanía (H44, VK, ZL) de América (XE, W y VE). De África (A2, ZS) así como Europa Central y Asia Central (Siberia y Tayikistán).

Debo mencionar enfáticamente que por más de dos horas estuvo tratando de interferirme una estación italiana, primero transmitiendo sobre mi señal y luego que vio que me molestaba, trató de hacerlo poniéndose sobre la frecuencia de la estación que trabajaba, es la estación IT9RYH de Sicilia, la cual es muy conocida mundialmente por interferir especialmente a las expediciones; a pesar de esta situación logré realizar dichos contactos.

El sábado 20 solamente quedaba una estación armada y activa en 20 metros en SSB. Le tocó el honor a Enrique, como líder de la operación el realizar el último contacto, correspondiendo a Rafael Kuri, XE1RK en 14,260 a las 19:43 UTC, quien nos sirvió de apoyo para llamar a casa de Javier. Poco después se comenzó a desarmar esta última estación y guardar todo el equipo (continuará)

Nos quedamos el domingo anterior que el sábado 20 de marzo solamente quedaba una estación trabajando en SSB, el último contacto fue con XE1RK en 14,260 a las 19:43 UTC, quien nos sirvió de apoyo para llamar a casa de Javier. Poco después se comenzó a desarmar esta última estación y guardar todo el equipo.

El sábado 20 nos informan que el barco siempre no llegará por nosotros ya que fue comisionado en la búsqueda de un velero que fue reportado con averías y a la deriva, por lo que podría ser que tardara varios días en llegar a Isla Socorro nuevamente el barco para llevarnos de regreso a Manzanillo; al atardecer procedimos a desempacar un radio y montar una antena dipolo para 40 mts. en un mástil telescópico con la cual logramos comunicar por la noche con varias estaciones entre ellas XE1DE y XE1VY y varias estaciones más en la frecuencia de 7.087 y quienes se comunicaron con la familia de David a Morelia para informar de la demora y no tuvieran pendiente.

El domingo 21 por la mañana nos comunicamos en 7.080 MHz poco antes del inicio del Boletín de la FMRE, con XE1J y le informamos de nuestra situación y poco después nos cambiamos de frecuencia y volvimos a transmitir como XF4IH, aunque ya el día anterior se habían dado como terminadas las actividades de la Dexpedición, pero debido a los acontecimientos, se decidió por acuerdo de todos los integrantes de la Dexpedición, el reactivarla por unas horas más, para que las estaciones mexicanas que desearan comunicar con nosotros pudieran hacerlo, y poco después nos pasamos a 14,120 MHz en 20 mts. en donde más estaciones sobre todo de la zona XE2 comunicaron con nosotros y dos estaciones además de SSB, lo hicieron en RTTY y fueron: XE1J y XE1MDL, procediendo poco después a guardar nuestros equipos. Además agradecemos a Audomaro Gutiérrez, XE1AQX y a Benjamín Páez, XE2TH quién le retransmitía nuestros mensajes, ya que se comunico telefónicamente con las familias de Ismael y de Rafael a Manzanillo y Guadalajara.

A las 11:30 de la mañana nos informaron que venía el barco hacia Isla Socorro y que llegaría alrededor de las 3 de la tarde por lo que deberíamos estar listos para abordar el barco, lo cual alegra a todos los integrantes: Sobre el velero dicen que fue encontrado por otro buque de la armada que estaba participando en la búsqueda, el cual lo viene remolcando.

Son las aproximadamente las 16:30 hrs. locales cuando zarpa el Buque *Zarco* de Isla Socorro, con destino a Manzanillo, esperando llegar por la mañana del martes 22 de marzo.

Cerca de las diez de la noche del domingo 21, (05:00 UTC del 22/04/2004) cuando al estar observando las estrellas en la cubierta me doy cuenta que el buque comienza a virar y tomar rumbo nuevamente hacia Isla Socorro, de momento nadie sabe nada, pero a las 11:00 UTC subo al puente y les comento lo que observé y después verifiqué con el GPS y me dicen que efectivamente, el buque va de regreso a Isla Socorro, ya que recibió esa orden.

Son cerca de las 08:00 hrs. del lunes 22 de Marzo cuando fondea nuevamente el buque frente a Isla Socorro, y poco después el comandante informó a toda la tripulación y demás personal a bordo, de que se recibió la orden de regresar y esperar el arribo del buque que viene remolcando al velero averiado, y estiman que estará llegando a Isla Socorro el miércoles o jueves próximo; y mientras tanto todos deberemos permanecer a bordo del *Zarco*.

Pero poco después, a las 09:00 horas se ordena zarpar nuevamente; nos informan que vamos a encontrarnos con el buque que viene remolcando al velero el cual en ese momento está aproximadamente 380 millas náuticas (704 Km.) al SW de Isla Clarión, y que ambos buques estarán encontrándose en el transcurso de la mañana del miércoles 23 de marzo. Por lo que se navega todo el lunes 22, el martes 23 y a las 07:50 horas se comienza a distinguir a la distancia la figura del buque que tiene por nombre Doblado (me imagino que por Manuel M. Doblado) y mas atrás, la del velero que viene remolcando.

Son las 08:51 estamos frente al buque y el velero, que tiene por nombre *Scarlett O'Hara* y está tripulado por una pareja de norteamericanos ya jubilados. Como dato, este velero pesa cerca de 14 toneladas y mide 45 pies de eslora (13.76 mts.) y las coordenadas hasta donde llegamos y nos encontramos con el velero: 16° 26' 05" Lat. Norte y 113° 03' 35" Long. Oeste, lo que nos ubica a 276 Km. al SE de Isla Clarión, o lo que es igual, a 524 millas náuticas (970 Km.) del Puerto de Manzanillo (en línea recta).

Debido a un error o mala maniobra el velero perdió el timón por lo que no tienen control sobre el rumbo; los tripulantes se niegan a que le coloquen un timón que personal del buque *Zarco* elaboró el día anterior, también se niegan a que se amarre un remo a un costado del velero para que haga las funciones de timón. Además piden que se les remolque a San Diego, California lugar de donde salió, pero se le informa que no es posible, ya que el buque debe retornar a Manzanillo, vuelve el norteamericano a insistir, solo que ahora pide se le remolque a Mazatlán, y después de unos minutos cede y está de acuerdo a que se le remolque a Manzanillo.

Debido a lo anterior el buque en que vamos nosotros hasta las 10:00 hrs. Terminó de soltar al velero del buque "Doblado" y sujetarlo a nuestro buque, el "Zarco" y empezamos el viaje de regreso a una velocidad de aproximadamente 5 nudos (aprox. 9.2 Km. /hrs) y que debido a la distancia a recorrer, tardaremos cerca de 105 horas en llegar a Manzanillo.

NOTA 3: La división de la longitud de la circunferencia del ecuador terrestre (redondeada en 40.000 Km. para el cálculo) entre los 21,600 minutos que contiene la circunferencia ( $360^\circ \times 60'$ ) da como resultado 1,851.85 metros, que normalmente se consideran 1,852 metros, y es la longitud de la milla náutica (abreviado NM en inglés). Es decir: 1 milla náutica = 1,852 m. = 1' de arco terrestre

Por lo que navegamos ya de regreso a Manzanillo los días 23, 24, 25, 26 y hasta las 09:00 horas del sábado 27 de marzo estamos frente a Manzanillo.

Salió al encuentro del Zarco y del velero un remolcador el cual recibe al velero poco antes de que el buque ingrese al Puerto y éste remolca posteriormente al velero a puerto, y así el buque "Zarco" continua ya su recorrido para atracar en el muelle de la Marina en Manzanillo, lugar a donde llega cerca de las 11:20 de la mañana y poco después desembarcamos nosotros con todo nuestro equipo.

Nos despedimos y cada quién se dirigió a su lugar de origen por diferentes medios. Javier, XE1KOF al Aeropuerto y poco después sale con destino a ciudad de México. David, XE1XR es llevado por el hijo de Ismael a la Central Camionera y sale con destino a Morelia. Enrique y Tomás, salen a las 9:30 de la noche de la Central Camionera de Manzanillo rumbo a México, y mientras tanto son acompañados por Ismael y Rafael en lo que es la hora de la salida de su autobús, y posteriormente llega Jimmy que se ofreció a transportar las cosas de ellos a la Central. Llegan a ciudad de México por la mañana del domingo 28 de Marzo de 2004.

Yo (Rafael) por mi parte me quedo grabando y editando unos videos que me han pedido el Comandante y el 2° Comandante del buque Zarco, los cuales les entrego en el transcurso del domingo, y hasta el lunes 29 a las 08:00 de la mañana, salgo de Manzanillo por la autopista con destino a Guadalajara, llegando a casa cerca de las una y media de la tarde debido al trafico en la ciudad.





**OPERADORES:**

**JUERGEN, DL8LE; JOERG, DF7TH; SAÚL, XE1FXM; VÍCTOR HUGO, XE1FXZ; DANIEL, XE1FXF;  
ISMAEL, XE1AY; FABIÁN, XE1FRF; MARGARITO, XE1MMB; KARL, DK2WV; HÉCTOR, XE2K;  
DIETMAR, DL3DX; GERHARD, DJ5IW; YURI, XE1UN; HANS, DL1YFF; y RAFAEL, XE1GRR.**



**ANTENA MONTADA EN EL CAMPAMENTO DEL RADAR  
ANTES DE LA LLEGADA DEL HURACÁN "PAUL"**



Viajando de regreso a Manzanillo

## **XF4K**

Esta operación se realizó desde la Isla Clarión del Archipiélago de Revillagigedo. Inició su actividad el 4 de noviembre de 2006, bajo la operación de: Héctor XE2K, Rafael XE1GRR y Juergen DL8LE. Se realizaron 5,000 Qso's aproximadamente.



**OPERADORES:  
Juergen DL8LE, Rafael XE1GRR y Héctor XE2K**

## 6E4LM y XF4YK



La salida desde el Puerto de Manzanillo a bordo del Barco Manzanillo fue a las 20:00 horas del 16 de noviembre de 2007 y treinta y seis horas después llegaron a Isla Socorro.

Esta operación se llevó a cabo desde Clarión e Isla Socorro del Archipiélago de Revillagigedo. Es oportuno mencionar de nueva cuenta que la Isla Socorro tiene una superficie de 167 km cuadrados y que cuenta con una base del Sector Naval cuya presencia se remonta al año 1957. Actualmente tiene una población aproximada de 200 marinos. El Archipiélago de Revillagigedo fue reconocido desde junio de 1994 como Reserva de la Biosfera.

Aunque la crónica de esta aventura fue relatada a detalle en la revista Onda Corta No 416 de la FMRE, es importante destacar que, desde el Archipiélago de Revillagigedo se lograron contactos con 86 países de los cinco continentes; 5,907 Qso's con el distintivo 6E4LM, 2,548 con XF4YK y 1,674 con XF4YW. Alcanzando un total de 10,129 comunicados, más 1,650 comunicados realizados desde Móvil Marítima. En estos comunicados están incluidos algunos que se efectuaron desde la Isla Clarión donde solo estuvieron 3 horas.

Los operadores que participaron en esta Dexpedición fueron: Eduardo Martínez Morales XE2YW, Carlos Eduardo Levy XE1YK, Daniel Baraggia XE3RBA y José Manuel García Villanueva XE1VVD.

El regreso al Puerto de Manzanillo fue a las 18:00 horas del viernes 21 de diciembre de 2007. En total fueron más de 40 días los que estuvieron fuera de casa.

## ISLAS REVILLAGIGEDO

XE4PB (XE1BM) 26/12/51  
 XE4PK (XE1FK) 26/12/51  
 XE4PK (XE1FK) 13/04/54

Estas dos expediciones fueron científicas y aunque hubieron radioaficionados los Qso's fueron exclusivamente entre la isla y el continente para comunicación familiar.

XE4A 00/06/56  
 Mac W0UQV, Paul W0IEV, Walt W0EIB,  
 Dave W0OJW, Lee W0AIW, Mike W0MAF

[XE4B 1959 by W8UAS](#) 06/07/59  
 XE1XX, XE1CV, XE1BI, XE2AM  
 2,024 Qso's en 96:00 hrs.

Esta fue la primera Dxpedición en la historia.

**XE5L** 00/00/65

**XE1PJL/XF4** (XE1J) 16/08/67  
 ? Qso's en 31:33 hras

**XE1PJL/XF4** (Sn Benedicto) 18/08/67  
 ? Qso's en 12:52 hras

**XE1PJL/4A4** (XE1J) 16/10/68  
 926 Qso's en 68:00 hras

[XE1PJL/XF4 1968](#) (XE1J) 16/12/68  
 482 Qso's en 32:46 hras

**XE1J/XF4** 10 y 80 16/12/69  
**XE1KS/XF4** 15 y 40 16/04/69  
**XE3EB/XF4** 20 16/04/69

2,220 Qso's en 35:00 hras

**6D4J** 40 y 80 14/03/72  
**6D4FFC** (XE1X) 10 y 15 14/03/72  
**6D4IX** 20 14/03/72

5,604 Qso's en 180:55 hras

**XF4J** 40 y 80 20/03/73  
**XF4FFC** (XE1X) 10 y 15 20/03/73  
**XF4IX** 20 20/03/73

1,773 Qso's en 50:30 hras

**XF4YK** 17 de Sep- 29 de Oct. 1973  
 12,000 Qso's en 43 días

**XF4JJ** 00/00/77

**XF4MDX** 23/06/79  
 XE1OW, XE1OK, XE1OX, XE1OD, XE1OZ, XE1VV,  
 XE1FX, XE1GBM.  
 23,661 Qso's en 64:00 hras

**XF4EH** 10 y 80 en CW 19/07/79

**XF4J** 10, 15, 40, 80 y 160 19/07/79

**XF4IX** 20 19/07/79

**XF4IO** 2 m 19/07/79

? Qso's en 72:00 hras

**4A4MDX (cw) y 4B4MDX (ssb)** 04/07/80  
6,914 Qso's 7,852 Qso's  
XE1OW, XE1OD, XE1GBM, XE1FX, XE1VV, XE1IE  
14,766 Qso's en 72:00 horas

**XF4MDX** 12/02/82  
**6D5LM (cw) 6J5LM (ssb) DXCC - LMRE**  
XE1OW, XE1OX, XE1OD, XE1OZ, XE1OK,  
XE1GBM, XE1VV, XE1J  
27,215 Qso's en 72:00 horas

**XE1JJU/XF4** 00/06/82  
XE1JJU y W6JKV

**XF4MDX 1985 by W9ABB** 20/04/85  
XE1NJ, XE1OD, XE1OX, XE1MZB (WD8NKT),  
XE1MZA, XE1VIC, XE2PET.  
11,806 Qso's en 35:56 horas

**XF4DX 1987 by W9PEL** 02/02/87  
K4UEE, WA8MAZ, K9AJ, K9VV, W0RLX.  
15,110 Qso's en 93:00 horas

**XF4CIS** 19/12/87  
(XE1BEF)  
778 Qso's en 10:27 horas

**XF4C** 18/12/88  
XE1BEF  
1,400 Qso's en 24:30 horas

**XF4F** 00/00/89  
Radio aficionado residente en la Isla  
Comandante del Sub Sector Naval  
Vice-Almirante Fernando Quijano

**XF4L 1989 by K8CX** 17/04/89  
XE1L, XE1XA, OH2BH, OH2BU, XE1OH, N7NG,  
W6RGG, JH4RHF  
47,943 Qso's en ? horas

**XF4T** 19/11/89  
XE2TCQ, XE2BDG, XF1C, XE2MX)

**XF0C 1991 by W9ABB** (Clarión) 25/02/91  
XE1BEF, XE1ABA  
17,500 Qso's en ? horas

**XF0C 1992 by K8CX** (Clarión) 02/03/92  
XE1BEF, XE1HEK, XE1HBU, XE1EMN.  
12,125 Qso's en ? horas

**XF4JC** 00/01/93  
XE1ABA, XE1

**XF4CI** 15/12/93  
XE1CI, XE1ABA, XE1GRR, XE1EMN, XE1AVM,  
XE1HBU, XE1HEK.  
19,515 Qso's en 396:00 horas

**XF4M** 26/10/94  
XE1VIC, XE1ILH, XE1IIR, AH0W, NT2X, UA3AB,  
RA3AUU.  
? Qso's en 31:33 horas

**XF0C 1995 by K8Cx** (Clarión) 02/03/95  
XE1BEF  
5,000 Qso's en 48:0033 horas

**XF4RDT** 00/06/95 **XF4 y XF4YK** 00/12/07  
XE1GRR, XE1FSK XE1YK,

**XF4CA** (Clarión) 17/01/97  
XE1BEF  
5,000 Qso's en 24:00 hras

**XF4C** (Clarión) 00/03/98  
XE1BEF  
? Qso's en ? hras

**XF4MX** 17/03/99  
Marcos XE1MX ó XE1B ó NA6U) 5568 3437  
Fabian XE1FRF

**XF4LWY** 00/03/00  
Enrique XE1IH, José Luis XE1YJL,  
José XE1ZJV  
11,000 Qso's en ? hras

**XF4IH** 03/03/04  
XE1IH, XE1GRR, XE1KOF, XE1AY, XE1XR:  
26,000 Qso's en 18 días

**XF4DL** 18/10/06  
Joerg DF7TH, Gerhard DJ5IW, Karl DK2WV1, Hans  
DL1YFF, Dieter DL3DX, Juergen DL8LE, Ismael  
XE1AY, Fabian XE1FRF, Daniel XE1FXF, Saúl  
XE1FXM, Victor Hugo XE1FXZ, Rafael XE1GRR,  
Margarito XE1MMB, Yuri XE1UN, Héctor XE2K,  
(15)

**XF4K** 04/11/06  
Juergen DL8LE, Rafael XE1GRR y  
Héctor XE2K



**VOLCÁN EVERMAN**

