

## LA AERONÁUTICA TAMBIÉN ESTÁ VINCULADA AL APASIONANTE MUNDO DE LA RADIO

Aunque parezca que no tiene nada que ver con la radioafición, la aeronáutica está también vinculada a este apasionante mundo de la radio. Todo surge tras la llamada de un socio de la Sección de URE Sevilla, el cual no es radioaficionado, pero simpatizante. Entre sus obvias esta la radio y la aeronáutica; este último le embarcó hace tres años en un proyecto de grandes ambiciones como dar la vuelta al mundo en un avión que no es un ultraligero pero tampoco llega a ser una avioneta, e ironías de la vida, dicha hazaña no es posible si el aparato no va equipado con un equipo de HF.



A quince días de la salida prevista y como último requisito del gobierno ruso para poder cruzar su territorio le exigen que el aparato lleve un equipo de HF para poder utilizarlo en los controles de aproximación, dadas las grandes distancias entre aeropuertos. Como podeis imaginar, a quince días de la salida resulta difícil, pero no imposible, conseguir un equipo de HF, pero siempre hay algo más. Has de lograr que sea un equipo que no pese más de cinco kilos, que sea de fácil uso para una persona inexperta, que lo patrocine alguien y que sea para ayer.

Rápidamente nos ponemos en contacto con nuestro suministrador de equipos y material de HF en Sevilla, Sonicolor, a los cuales les parece un proyecto muy interesante y con ellos decidimos que el equipo que le hace falta a este socio es el ICOM 706 MK2 con su correspondiente acoplador AH-3 y el cable de separación del frontal OPC-581. Con eso conseguimos la primera y segunda meta: no sobrepasar los cinco kilos y que sea de muy fácil manejo.

Sonicolor se pone en contacto con ICOM España en persona de Eric Prince, el cual esta dispuesto a prestarnos toda su ayuda, pero (y seguimos con los peros), no pueden financiar la totalidad del proyecto por una razón muy sencilla, desde hace algún tiempo dejaron de financiar expediciones DX porque algunos desaprensivos se dedican a organizar estos eventos que resultan ser falsos y a sacar beneficios con la venta de equipos cedidos, que no regalados. Solución: hay que pagar, pero no al precio de mercado sino muy por debajo del precio de costo, lo bastante asequible para poder llevarlo a cabo. Ya nos faltan menos de cinco días y tenemos equipo, Pero, ¿y las antenas? Hay que dar una solución de última hora, el IC-706 ya esta instalado pero no hay antenas de HF. Sin saber qué frecuencias se van a utilizar optamos por la colocación de un hilo largo de la medida que nos pareció mas adecuada: 12.5 metros para que pudiese ajustar con el acoplador en cualquier banda, pero ¿cómo lo colocamos en el avión?



Eso es ya otro cantar, solo hay que recurrir al ingenio; por la parte baja del fuselaje se hace un orificio y por medio de una polea se deja descender la antena y para evitar el cimbreo de esta, se le coloca un el extremo un embudo para que sirva de timón y no haya posibilidad de que se enrede en la cola del aparato.

En la fotografía del avión en tierra se aprecia la antena desplegada en el suelo. Y por fin URE (2/99)-21, el gran día de la salida fue posible no sin antes tener muchos más problemas mecánicos, de visados, etc.

# Miscelánea

El rendimiento del IC-706 en vuelo es fenomenal, usándose para los controles de aproximación de India, Myanmar (buen DX) y toda Rusia entre otros.

Pero en lo que a nosotros concierne, la satisfacción de haber formado parte de este simpática, pero a la vez, estresante aventura. Sólo queda dar las gracias a todas las personas que nos ayudaron y apoyaron.

**Radioaficionados, febrero 1999.  
Juan de Las Cuevas González. EA7AKK.  
URE. Sevilla.**