

Antenne de Base, Transport

(par F6BKD)

Préambule : Au début, réflexion du comité des RAV et du propriétaire du local sur la nécessité de changer l'emplacement de la beam et la mettre sur un pylône séparé. Plutôt que de remettre la Cush Craft, décision fut prise d'opter pour la solution moderne dans l'air du temps.

Une antenne à accord dynamique.

Avant propos :

Normalement, le marché Français de l'occasion est sur côté mais un ami ayant opté pour le renouvellement de son installation proposait son système d'antenne à prix défiant toute concurrence. Dès lors acquéreur immédiat en mon nom, je décidais d'en faire profiter le Radio Club étant donné que mon problème principal n'est pas la possession d'antennes... mais leur érection.

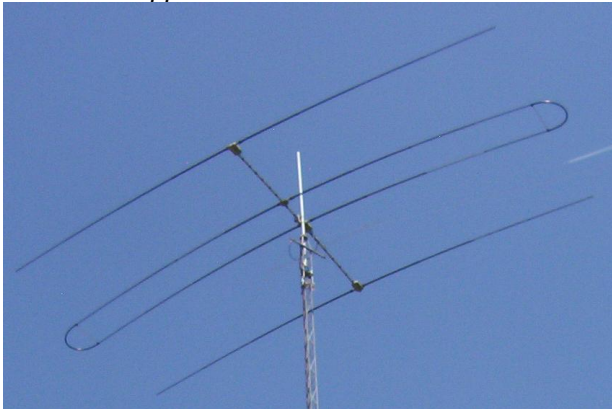
Notre comité se décida rapidement et en Juillet, je m'en retournais avec le montant de la transaction prévue. Plus qu'à penser au transport...le matin en me rasant. Hi !

Le système

L'ensemble, certes divisible consiste en une 3él SteppIR (4ans) avec l'option 40m ainsi que le 6m avec naturellement la boîte de commande ainsi que le câble. Un mât télescopique Versatower BP60SX (renforcé, donc lourd...) avec sa base fait partie du paquet.

La base, dont la chaise est restée dans le socle précédent nécessitera une nouvelle adaptation telle que celle décrite par GM3WOJ : <http://www.chistran.net/towerphotos.htm>

Antenne SteppIR



Versatower BP60SX



A noter que le rotor était aussi proposé à la vente mais celui des RAV étant récent, il fera encore l'affaire.

Réflexions

Sur le transport évidemment. Rien que le prix côté F s'avérait élevé, le passage en douane et le prix côté HB doublait la mise. Bigre ! C'est ainsi que mon côté grippe sous fit encore des ravages et je m'engageais pour faire moins cher. *Le moins cher n'est pas le moins compliqué !* Dans mon esprit simple, louer une remorque. *Sauf qu'il n'y en a pas à louer.*

Pour l'installation de la base, je sollicitais l'avis de HB9STY, de passage sur le canal du midi, qui trouvait faisable la modification décrite par GM3WOJ

Remarque

Il n'y a plus de remorque à bateau à louer sur Agen...Il faut souscrire à Bordeaux (160km) et c'est €100.- /jour, soit en comptant chargement, trajets et déchargement €400.- pour le marchand, *argent facile.*

Dans ce cas, plus qu'à trouver une occase...sauf qu'elles sont hors de prix, €1000.- (*élitisme oblige*). La remorque transport de chevaux fut aussi envisagée (*ça ferait le shack dessous, style G4AXX*), mais le prix est encore plus dissuasif.

En bon Gascon d'origine, puisque c'est comme ça, j'en modifierais une ! Puka trouver un châssis susceptible de convenir. Après tout, la remorque d'origine du constructeur ne fait pas 6,6m, donc cette configuration est reproductible. Il s'agit du déport arrière de 1,80m.

J'ai donc trouvé un châssis de 3,5m d'occasion avec le frein de poussée (important !). Déjà adapté pour le transport d'une barque. Un peu court, mais ça doit le faire (*comme en Bretagne, autres têtus*).

Adptation

Unique, mais encore rien d'exceptionnel.



Partant du principe que la base d'origine devait être incluse dans le dispositif, je faisais quelques croquis et l'inventaire de profilé de fer nécessaire. Le fer, on ne peut plus parler de renchérissement mais d'explosion. De prime abord, le prix au kilo semble raisonnable, sauf que ça pèse ! Le plus économique faisant appel à des piquets de clôture de jardin (*mais oui Jacqueline*), car de plus, déjà thermo laqué. En effet, la peinture, c'est €20.- de plus. Meule, perceuse, visserie inox, gabarit en bois dur, elle était créée. Pas de soucis de roulage à vide, donc validée pour le chargement. Il fait encore beau un jour, go, go !

Le chargement

Juste deux OM's et les XYL qui abonnées à la taille 38 ne nous seront pas d'un trop grand secours, sauf pour le repas et le thé.

L'utilisation et la fixation de la base ne fût qu'une pure formalité, j'ai probablement fait le traçage et le perçage le plus précis de ma vie, les boulons de M8 (jugé suffisant) sont tombés pile poil en face. Pour le tronçon de base, lourd, très lourd. Impossible de le porter à deux, donc, comme dans la Rome antique, une bille de bois et roule ma poule. Toutefois, il faut l'installer à deux mètres du sol. Pas de paysan avec tracteur équipé d'une fourche, encore moins de chariot élévateur.

Bien une idée avec un treuil, mais il est à 100km (à la maison quoi...)

La cogitation nous amène à la solution de le soulever « en marchand » et à le maintenir par une élingue passée dans une branche de chêne -*cochon pendu*- et de faire assurer le maintien par nos XYL. Ainsi fut procédé.

De même que pour la partie arrière en ripant la remorque dessous, à la barre à mine. Procédure longue, fastidieuse mais sûre. Fallait faire des pauses d'oxygénation et d'hydratation.

Base dans la fourche

Déjà plus impressionnant !



Restait à faire coulisser les deux autres éléments de pylône à l'intérieur, ce qui est plus vite écrit que fait et quelques maladresses ont prouvé la robustesse de la fourche support avant, aucun risque d'affaissement sur la toiture du carrosse. Bonne chose rassurante. Les cannes FdV furent pure formalité et à la nuit, le départ vers l'aventura.

Environ 100km de nuit...sur les départementales. Les pneus semblaient être bien gonflés, let's go, en serrant les fesses ! Murphy rigolait déjà...

La Kata Elle ne fut pas longue à venir. Malgré la petite vitesse et l'arrêt fréquent, Maya venait juste de poser la question si j'avais une roue de secours (bien sur que non !) quand le bang retenti ! Pas besoin de vous faire un dessin, pneu arrière droit éclaté à 20km/h, sans autre dommage.

Contrairement à une certaine coutume locale, je n'ai même pas juré ! Je le pressentais ! Evidement pas de roue de secours, mais un cric. Donc, pas encore totalement sénile le Grand Popy ! Après m'être garé vis-à-vis d'un stade et sous un lampadaire, démontage sous la pluie et arrivée à Gaillot à 23h00 où je préparais pour une nuit de cogitation, donc d'insomnie, Au petit matin, il était évident que les pneus neufs de vieillesse ne supportaient pas la charge et qu'il était hors de question de m'aventurer dans un trajet de 1'000km sans roue de secours.

Le budget radio allait encore être ponctionné.

La charge, parlons en, entre une fabrication française dont j'avais le poids en mémoire (puisque en ayant un) et un équivalent anglais, 30% de poids les séparent ! Les mathématiques ne sont pas pareilles Hi !

La chasse

Nous connaissons tous celle au DX, mais celle aux pneus, même dans une agglomération Française de 60'000habitants est un véritable feuilleton dont je vous passe les détails, mais une journée y fût consacrée..sans pour autant avoir l'assurance d'un troisième...que j'avais pourtant jugé nécessaire.

Le graal

Il y a aussi en France de précieuses secrétaires et même si elles ne sont pas trilingues, au fait de leur produits. Je fus donc bien servi le Lundi à 16h00 pour un départ le lendemain à l'aube. Cool...mais mauvaise nuit pour le chauffeur. 300kg à deux mètres de haut sont une chose, 480kg en sont une autre, génératrice d'appréhension. Chargement re arrangé et re équilibré, les kilos sont toujours là.

Aleas jacta es

Voilà pour la base de départ. Celle d'arrivée en passant « par le bas », la Méditerranée, est à 1'000km.

Trois fois le tour, le pipi de la peur et doucement, très doucement pour traverser St Maurin et les premières ornières ainsi que les gendarmes couchés.

Quand aux vivants, je suis dans les normes ou presque, enfin jusqu'au pesage éventuel.

Arrêt fréquents avant l'autoroute (et même après) tout semble normal, juste une cale perdue qui entraîne une immobilisation différente pour la tête de mât.

Equipage probablement unique au monde



Chemin faisant

On fera de la vitesse une autre fois et c'est à huitante que le tempo mat est réglé. Pas de souci, du moins en ligne droite, la remorque chaloupe gentiment. Tant que cela reste gentil, tout va bien. Etape prévue dans les environs de Bollène dans un cadre charmant où c'est l'homme qui est au fourneau. Nous l'atteignons après dix bonnes heures de trajet, fatigué mais content. Je vais le faire. L'attelage est laissé en dépôt dans une station service contre le plein du lendemain, car la consommation est digne d'un tracteur. Pour ne pas attirer la convoitise, je prends la roue de secours.

Arrêt technique, capital



Le lendemain, Mercredi, pur exercice que d'atteler et de reprendre l'autoroute. Une quinzaine de km, et un petit bruit. Arrêt, contrôle, rien, Le revêtement sans doute. Départ, bruit toujours là, nouvel arrêt, rien. Re départ, bruit

toujours là et même plus fort.

[Cette fois, pas de doute, il y a un loup. Nouvel arrêt est inspection minutieuse.](#)

Coup d'adrénaline, une roue à moitié dévissé ne tenait en fait que par un seul écrou serré. *Youh gee !* D'où l'utilité de ne pas mettre les basses à fond.

A la douane, ils étaient occupés avec une blonde (*si si vrai*) et comme en Suisse, c'est huitante avec une remorque, ça roule, bien que la chaussée soit beaucoup plus mauvaise qu'en France. Curieux. Ici aussi ça fout le camp ?

L'ei fat

En occitan, je l'ai fait. Quasiment 1'000km d'autoroute à vitesse maximum de 80km/h et les centaines de poids lourds qui nous ont doublés. C'est impressionnant et long de se faire doubler par un train routier quand la différence de vitesse est de 10km/h.

Et bien sûr que j'en suis content et Maya aussi. J'ai bien dormi !



A vous de jouer pour la suite

Epilogue

Et si c'était à refaire ?

Oui, certainement, mais pas dans les mêmes conditions car ce qui est suffisant pour un mât style CTA est sous dimensionné pour l'équivalent Versatower. L'équivalence n'étant qu'un argument commercial. Le CTA neuf est à €3'460.- alors que le Versatower est à plus de €5'000.-, départ usine. Doit bien y avoir une différence de fabrication, visible au demeurant en les ayant côte à côte.

Encore qu'il existe aussi plusieurs versions de 280kg à 450kg.

Peut-être qu'un de nos collègues matheux (au hasard, HB9TUH, HB9TOB, HB9DBC, HB9MBP etc) nous calculera l'adhésion qu'il reste sur une roue et la surcharge sur l'autre dans un virage à 30km/h ?

Centripète et centrifuge.

La donne est simple, 500kg à 2m de haut pour un empatement de 1,70m. Mais je comptais bien sur le coefficient de sécurité des pneus donnés à 350kg. Le coefficient de sécu, c'est bien fois deux non? Pour le chemin du retour, probable que le profil aérodynamique sera plus bas et la vitesse un peu plus rapide. Côté France bien sur.

Cordialement---Bernard---F6BKD---

Dépose1



Dépose2



