



**A José Buján, EA3IS, ex EA9IA (Ifni) y EA3SZ
en recuerdo de nuestra amistad.
(y I I – EA9IA: la expedición a Ifni de 1959)**

Isidoro Ruiz-Ramos
Archivo Histórico EA4DO
ea4do.isi@terra.es

El equipo de mayor relevancia histórica que formó parte de la estación EA3IS lo construyó también su operador después de que se le adjudicara tal indicativo. La importancia radica en que fue la estación de telefonía que se empleó en la primera expedición oficial de URE a Ifni en 1959, desde donde se puso en el aire el distintivo EA9IA. Al no existir aún entonces prácticamente los transceptores para las bandas de H.F. hubo que llevar el receptor por un lado y el transmisor por otro. El receptor de doble conversión de la EA3IS / EA9IA consta de dos partes independientes; una, con las etapas características de recepción y un miliamperímetro a modo de *S-meter*. Esta parte está conectada con un conversor de la marca *Luprix* construido y comercializado en aquellos años por José Luis Prieto, EA3HX, a



modo de oscilador de frecuencia variable (OFV) con una frecuencia de salida de 1.650 kc. que se corresponde con los 1.650 kc. de entrada al receptor. El transmisor fue montado por Josep con dos válvulas "6146" en el paso final y en el frente le colocó un par de miliamperímetros con objeto de conocer las tensiones de rejilla y placa. La potencia aproximada era de 70 vatios.

Uno de los amigos del operador de la EA3IS fue Ramón Llebaría, EA3GF, de



El autor junto al equipo de EA9IA y José Buján

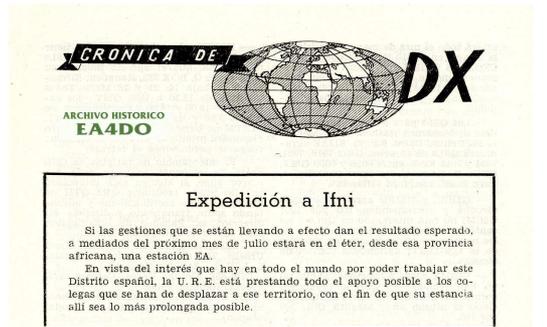
Hospitalet de Llobregat, quien al haber sido soldado de transmisiones durante la guerra civil, después, cuando tomó la actividad amateur realizó el mayor tráfico de QSO's en telegrafía y en especial con los Estados Unidos. Como anécdota a este respecto cabe comentar su amistad con uno de los operadores de la estación de abordaje en el portaaviones atómico *Enterprise*, de la U.S. Navy, que se convirtió en el mayor buque de



guerra del mundo. Ante su inminente llegada por primera vez a Barcelona en 1963 el colega americano invitó a Ramón a conocer el buque junto a sus buenos amigos radioaficionados citándoles en la escalinata del puerto con la finalidad de pasar a recogerles. En la fecha y hora señalada allí estuvieron entre otros: EA3GF con Félix Lluch, EA3HL; Josep Buján, EA3IS; su XYL, y muy pocos más. Durante la espera a la llegada de algún bote que les llevara fuera del puerto donde se encontraba fondeado el portaaviones, ante el asombro de todos se presentó una embarcación del tamaño de un gran yate que les trasladó al *Enterprise* en el que comieron y visitaron las instalaciones, incluida la estación de radio con todos sus equipos montados en racks.

Dada la relación que tuvo Llebaría con los aficionados norteamericanos como consecuencia de su afición por el DX, pues aquél año 1959 tenía confirmados 159 países en DXCC, le propusieron que hiciera una expedición de DX a Sifi Ifni, en lo que era entonces la provincia española del Sahara Occidental, y para ello le brindarían su apoyo facilitándole los equipos necesarios. Un ofrecimiento que pronto se desvaneció por lo que EA3GF decidió ponerse en contacto con los directivos de URE para hablarles del proyecto.

Después, cierto día Ramón llamó por teléfono a EA3IS con intención de verle personalmente y en consecuencia Josep se trasladó a su domicilio en la Rambla de Hospitalet, cerca de la estación, donde le comentó la idea de ir a Ifni invitándole a que le acompañase llevando sus propios equipos. En cuanto a los gastos no debería



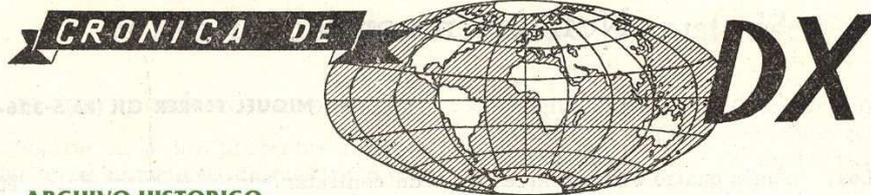
preocuparse porque correrían a cuenta de URE ya que estaba en tratos con algunos de sus directivos para que fuese una expedición oficial de la propia Asociación. A pesar de la grave situación que se vivía entonces en la provincia africana, cuyo riesgo advirtió EA3IS, y de la protección que habrían de darles, éste aceptó en hacer el viaje sin volver a saber más del tema.

Según el testimonio que nos dejó el propio Josep Buján en su artículo *Rememorando la primera expedición a Sidi Ifni*, publicado en *CQ Radio Amateur* de marzo de 2001, en la reunión de la Junta Directiva de URE de 17 de abril de 1959 se aprobó el proyecto que presentaron ambos amigos, siendo en aquél acto designados



directores concernientes a la expedición: el Vicepresidente Enrique Gallego, EA4EP, y el Vocal de Revista Pedro Arias, EA4FS. El presupuesto inicial de la expedición ascendió a 20.000 pesetas y el anuncio de la misma se realizó a través de la Revista URE de julio de 1959 en la que se informó de que el indicativo a emplear sería el EA9IA, EA9 Ifni A.

Retomando los comentarios que me hizo EA3IS en uno de nuestros encuentros personales, los equipos los acondicionaron en voluminosas cajas de madera y se desplazaron hasta la estación de ferrocarril de Cornellá con la finalidad de facturarlos para ser entregados en Madrid. Después, el 13 de julio de 1959 ambos expedicionarios salieron en avión desde Barcelona con



ARCHIVO HISTORICO
EA4DO

Expedición a Ifni

El día 12 de este mes de julio saldrán para Sidi Ifni los colegas EA 3 GF, don Ramón Llebaria y EA 3 IS, D. José Buján, primero y segundo operador de la estación EA 9 IA, que operarán desde ese territorio a partir del día 13 y hasta el 25 del mismo mes de julio.

Antes de las 23,00 TMG en AM sobre 14120 Kc/s y a partir de las 23,00 en 14070 CW.

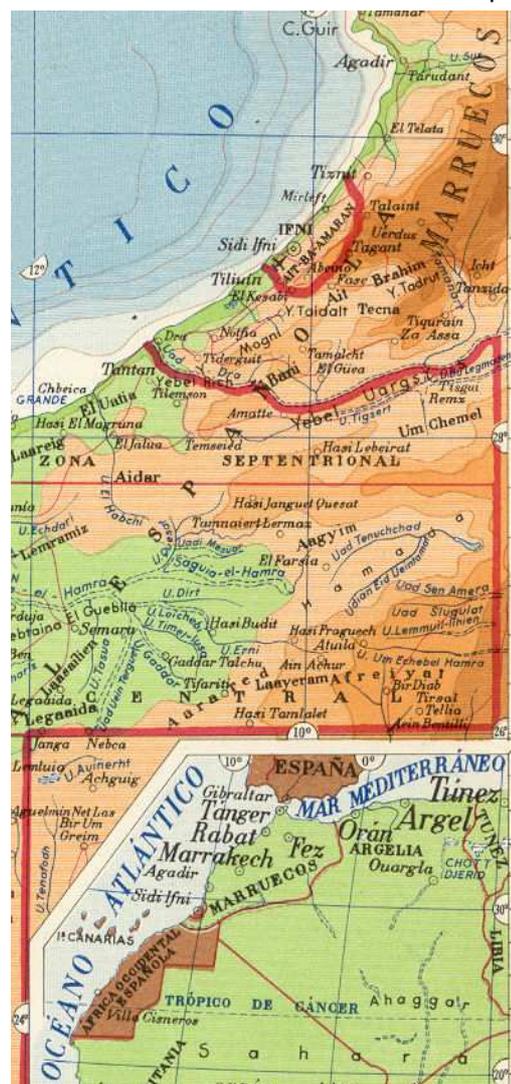
Se ruega encarecidamente que las contestaciones no se hagan en la misma frecuencia de EA 9 IA, sino 10 Kc/s. arriba o abajo de su frecuencia.

destino al aeropuerto de Barajas y ese mismo día los directivos de URE hicieron entrega a Ramón Llebaria de una elevada cantidad del dinero presupuestado a fin de cubrir los primeros gastos.

El 14 de julio y aún en Madrid, EA3GF y EA3IS fueron acompañados por EA4EP y EA4FS al aeropuerto de Barajas para despedirles con destino a Las Palmas donde el día siguiente continuarían viaje a Sidi Ifni, mas sin subir aún al avión se presentó un gran problema. Los equipos no habían sido depositados en su bodega debido a que, al ir facturados directamente a Ifni como carga en lugar de equipaje cuyo porte se habría encarecido muchísimo más, el volumen de las cajas y su elevado peso, alrededor de 300 Kg, no tuvo cabida en el bimotor de hélices en el que viajarían ambos operadores. Tratando los cuatro de solventar tal inconveniente se distrajeron más de lo debido y los dos expedicionarios estuvieron a punto de perder el vuelo a no ser por la carrera que dieron todos ellos por la pista hasta el mismo avión, entre numerosos gritos, para impedir su marcha. Ya en el aire el destino inicial fue Casablanca y, quizás por estar el cielo semi nublado y carecer entonces el aeropuerto de ayudas a la navegación, al llegar el comandante de Aviaco a sus proximidades enfiló el morro de la aeronave súbitamente a tierra descendiendo a toda velocidad con el consabido susto de los pasajeros. Después de comer en la ciudad africana, y tras recibir numerosas ofertas de los vendedores ambulantes, partieron hacia Las Palmas donde aterrizaron a las 6 de la tarde con esperanza de recibir la totalidad de los equipos en el menor tiempo posible, pues

estos se irían enviando en vuelos posteriores según el espacio que quedase libre en los distintos aviones.

Ante el tremendo inconveniente que



se hubo presentado con la remisión en el aeropuerto, nuevamente volvieron a Barajas el Vicepresidente de URE y el Vocal de Revista a fin de interesarse por la resolución del problema. Entretanto, durante los días que transcurrieron para que llegaran todas las cajas, EA3GF y EA3IS permanecieron en



Las Palmas recorriendo la ciudad y visitando a los amigos de radio (entre ellos a Francisco Peñate, EA8BX) quienes les preguntaron si llevaban pistola dado el ambiente de guerra existente en aquella zona del Sahara Español donde se luchaba en trincheras contra los moros. A pesar de las serias situaciones en las que ambos pudieran verse envueltos en Ifni, nunca tuvieron intención de ir armados y ni lo fueron.

El problema de los equipos quedó resuelto días después cuando llegaron las últimas cajas, por lo que los dos operadores de la expedición salieron de Las Palmas el 18 de julio de 1959 y



tomaron tierra en el aeropuerto de Sidi Ifni a las cuatro de la tarde. Dado que la sede de la expedición sería la base aérea militar y el alojamiento lo tenían dispuesto en el Pabellón de Oficiales por mediación del

Vicepresidente de URE, que a su vez era Oficial del Ejército del Aire, tomaron un taxi para desplazarse hasta allí. Cual fue la sorpresa de ambos cuando a unos 200 metros les anunció el taxista haber llegado a su destino cobrándoles la elevada cantidad de 65 pesetas por la carrera. Después de presentarse al Teniente coronel – General Jefe – Leandro Rodríguez, quien les estaba esperando, un camión militar les trasladó de nuevo al aeropuerto para recoger las numerosas cajas con los equipos. Ya montados estos en ciertas dependencias de la base aérea militar, el problema siguiente a resolver fue dónde instalar algunas de las antenas de hilo que llevaban. Al no disponer de ninguna rotativa consideraron que las direcciones de radiación de los hilos habrían de cubrir las zonas desde donde pudiera haber más interés por contactar con la EA9IA; por lo tanto, estudiando la disposición de los edificios colindantes decidieron colocar tres antenas en triángulo de la manera que describió después el propio Ramón Llebaría, EA3GF, en las páginas de la Revista URE de diciembre de



1959. Por lo cual, con la ayuda de los soldados cumpliendo la orden del jefe militar, colgaron los hilos en las ventanas de diversos edificios y de este modo tuvieron operativas una antena Hertz multibanda en un lado del triángulo, un dipolo para la banda de 40 metros en el otro, y finalmente en el tercer lado del triángulo dispusieron de un tripolo para la banda de 20 metros, que era un dipolo plegado de tres hilos para adaptar su impedancia a la de la línea (600 Ohm).

Como consecuencia de lo anterior la operación comenzó con bastante retraso el 20 de julio de 1959 entre gran expectación, por lo cual nada más señalar su presencia la EA9IA en las bandas se produjo tal avalancha de llamadas en la frecuencia del operador que inicialmente se hizo imposible descifrar indicativo alguno. El mismo problema se presentó continuamente durante los trece días en los que permaneció activa la estación EA9IA puesto que la frecuencia de recepción y la de emisión fue casi siempre la misma, tanto



en fonía como en grafía, por indicación del jefe de la expedición.

Dada la experiencia de EA3GF en telegrafía, desde primer momento decidieron que Ramón sería quien hiciera los QSO's en esta modalidad de transmisión con su propio equipo que tenía en el paso final una válvula "813". Los comunicados en fonía fueron realizados por Josep quien en ciertas ocasiones fue relevado por el propio coronel Jefe de la Base y alguno de los mandos militares para realizar especialmente los contactos con las estaciones norteamericanas.

Durante los días que se mantuvo la actividad de la EA9IA, ésta permaneció en el aire tanto en fonía como en grafía desde media mañana hasta la hora de comer. Después, la operación siguió por la tarde y también por la noche hasta la madrugada a fin de contactar con las estaciones de norte y Suramérica. Como consecuencia del continuo amontonamiento de llamadas, en determinados momentos se enfadó EA3IS dado que era imposible entresacar los indicativos porque, además de su poca experiencia en ello, los receptores carecían de la necesaria selectividad.

Debido a tales circunstancias la operación de Sidi Ifni finalizó el día 2 de



agosto de 1959 con un total de 2.640 contactos válidos realizados desde las dos estaciones de la EA9IA.

Tras recoger todo el material los componentes de la expedición y preparar nuevamente las numerosas y voluminosas cajas con 333 Kg. de peso, el día siguiente comenzaron el viaje de regreso tomando el vuelo de Iberia que les dejó en el aeropuerto de Gando desde donde se trasladaron después a Las Palmas en el autobús de la propia Compañía. El 4 de agosto compraron los billetes de avión con destino a Barajas e hicieron el

viaje el día 5.

Ya en Madrid, el mismo día 5 se entrevistaron con los directivos de URE quienes entregaron al Jefe de la Expedición una cantidad de dinero superior al resto presupuestado debido a los cuantiosos gastos que, según el propio Ramón Llebaría, EA3GF, habían tenido que abonar desde que comenzaron la operación. Finalmente, el 6 de agosto de 1959 volvieron a tratar el asunto de Ifni con Ángel Ruiznavarro, EA4GA, que ocupaba el cargo de Vocal de Tráfico de URE de forma provisional, y le hicieron entrega del Libro de Registro de comunicaciones de la EA9IA para que URE pudiera confirmar los contactos. Esa misma noche EA3GF y EA3IS tomaron el tren en la madrileña Estación del Mediodía, en Atocha, desde donde emprendieron regreso a Barcelona.

La totalidad de las QSL's se



imprimieron y cumplimentaron en Madrid, y con la finalidad de que llevaran las máximas garantías se enviaron en pequeños paquetes certificados a Ramón Llebaría para que ambos operadores estampasen su firma en cada una de ellas. De vuelta las tarjetas en URE, se numeraron y sellaron en la pequeña oficina de Hortaleza 2 y desde allí se remitieron a sus destinos.

Meses más tarde, el 21 de noviembre de 1959, EA3GF como jefe de la expedición envió a la Junta Directiva la *Relación de gastos de la expedición a Ifni, patrocinada por la U.R.E.* que ascendió a 33.798,20 pesetas, lo cual dio mucho que hablar en la siguiente Junta General de la Asociación, celebrada el 12 de junio de 1960, como consecuencia no sólo del muy bajo rendimiento de la operación sino también de los cuantiosos gastos de carácter estrictamente personal que incluyó Ramón Llebaría en su listado.

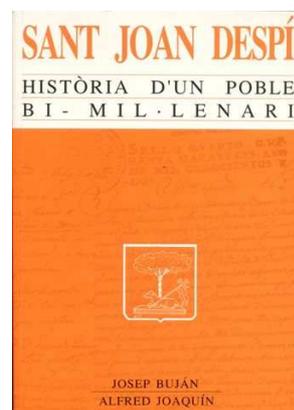
Hablando del tema con EA3IS en uno de nuestros encuentros, él no supo nada de todo aquello porque, al ir a Ifni como "ayudante", Ramón le informó



únicamente de que URE les debía dinero. A esto él contestó: *Bueno, te lo deberán a ti porque a mi no me deben nada.* Después, Josep recibió una carta de URE preguntándole si estaba conforme con lo que Ramón reclamaba y a ella respondió que ni había visto lo que escribió EA3GF ni a él personalmente, y por lo tanto no sabía de qué iba todo aquello puesto que Ramón desde el primer momento fue el jefe de la expedición y quien le invitó a ir.

Dejando al margen la faceta de

Radioaficionado de Josep Buján Durán, cuya actividad desarrolló hasta sus últimos meses de vida, también cultivó el periodismo y como tal prestó su colaboración en diversos medios de comunicación. Concretamente en *Solidaridad Nacional* publicó en julio de 1959 un reportaje especial sobre Sidi-Ifni; fue comentarista deportivo y corresponsal de *Barcelona Deportiva*, redactor deportivo de *Radio Juventud* de Sant Feliu de Llobregat, director de la revista mensual local *Perfil* de la *Red Catalana de Prensa*, corresponsal informativo de *Radio Nacional* de Barcelona y de la Agencia *Efe*, colaborador de *El Correo Catalán*, *El diario de Barcelona*, *El Periódico de Catalunya*, *El Noticiero Catalán*, etc. Precisamente en este último publicó diversos trabajos sobre la historia de Sant Joan que, tras una investigación exhaustiva, en 1995 dio lugar a la edición del libro *Sant Joan Despi, Història d'un poble bi-mil-lenari*, junto a Alfred Joaquín Ventura. Como complemento a tan relevante trabajo ambos autores publicaron en el año 2000 los volúmenes II y III convirtiéndola en la más extensa obra histórica de su población natal.



Febrero 2010

ARCHIVO HISTORICO
EA4DO