RI0X — остров Карагинский

Василий СУХАНОВ (RA1ZZ/3), г. Москва

С момента возникновения радиолюбительства в нашей стране коротковолновики стремились выйти в эфир из самых различных её мест, "не заселённых" ещё радиолюбителями. Этот интерес к радиоэкспедициям не угас и в наши дни. Более того, интерес к ним поддерживают различные дипломные программы (IOTA, RDA и т. д.).

Наибольший интерес вызывают поездки в места, добраться до которых было непросто всегда. Одна из таких экспедиций — на остров Карагинский — состоялась в этом году. Этот остров, расположенный примерно в 100 километрах восточнее Камчатки в Беринговом море, — "белое пятно" на радиолюбительской карте нашей страны. О том, как проходила эта экспедиция, рассказывает известный "радиопутешественник" Василий Суханов (RA1ZZ/3).

(см. статью на с. 51)

По дороге радовала глаз местная "живность" — киты, пускающие свои "фонтанчики".

"Русские робинзоны" — Андрей Перваков (R9XC), Виктор Слабодчиков (UA3AKO), Василий Суханов (RA1ZZ/3), Авенир Суханов (UA1ZZ) и Александр Иванов (RA3AV).

Работаем в эфире при любой возможности, в том числе и по дороге на остров.

В кубрике, скажем прямо, было несколько тесновато. Но главное — это выйти в эфир.

Где можно поймать самому камчатского краба? Конечно, на Камчатке!

RI0X — остров Карагинский

Василий СУХАНОВ (RA1ZZ/3), г. Москва

Проблемы транспортной логистики экспедиции до острова Карагинский оказались заметно сложнее, чем мы ожидали. Но за месяц до предполагаемой даты экспедиции, когда мы уже смирились с тем, что в этом году мы не попадаем на остров, Валерий (UA0ZC) сообщил, что есть судно, которое готово взять нас к себе на борт за приемлемую плату, 10 тыс. руб. с человека в один конец. Удалось даже пообщаться с хозяином судна по телефону, правда, в день отплытия цена почему-то выросла на 30 %. Мы решили не упускать такую возможность и не откладывать задуманное на следующий год.

Началась суета подготовки — менее чем за месяц надо было успеть очень многое сделать. В голове образуется каша из организационных моментов, но удалось разделить вопросы, связанные с подготовкой, среди участников экспедиции — Александр (RA3AV) и Виктор (UA3AKO) занимались аппаратурой, а Валерий (UA0ZC) был занят организационными вопросами и логистикой на Камчатке. Неожиданно, но очень кстати, к нашей команде решил присоединиться Андрей (R9XC).

Берём билеты и отправляем основную часть оборудования транспортной компанией. На обратную дорогу билеты не берём, так как не знаем точной даты. Когда нас заберут с острова? Когда мы вернёмся в Петропавловск-Камчатский?

Но вот, в Москве уже собирается вся команда — приезжают Авенир (UA1ZZ) и Андрей (R9XC). 18 августа встречаемся в аэропорту Домодедово, взвешиваем на всякий случай наш багаж, кое-что перекладываем, чтобы не было превышения по весу. В зоне ожидания успеваем отметить день рождения R9XC!

Время в пути девять часов, и мы пытаемся поспать перед тяжёлым испытанием. Камчатка встречает нас хорошей погодой, ветра нет и солнечно. В аэропорту Елизово нас уже ждали Валерий (UA0ZC) и Сергей (UA0ZFW) с супругой.

Получаем багаж и забираем оборудование из транспортной компании. Проезжаем почти полностью Петропавловск-Камчатский. По пути заезжаем к UA0ZC, Валерий показывает своё антенное хозяйство, а потом едем к Валерию (RA0ZJ), который любезно предоставил на время экспедиции свой многодиапазонный вертикал Gap titan DX. Останавливаемся на горе, откуда открывается прекрасный вид на Петропавловск-Камчатский и порт, фотографируемся.

Вообще, весь город, практически, расположен на горах вулканического происхождения. Как заметил Сергей, на Камчатке все автолюбители — профессионалы, так как передвигаться по узким петляющим дорогам под большим наклоном совсем не просто, особенно зимой.

Мы приезжаем к одному из причалов, где стоит под погрузкой судно "Стожары", на котором мы отправимся в плавание. "Стожары" ходят на север края, отвозя продукты, оборудование, строительные материалы и прочие необходимые вещи для тех, кто находится там по работе, и для местных жителей. Также берут на борт и людей, как правило, рабочих. С нами в соседнем кубрике плыли рабочие из Украины на смену.

Знакомимся с капитаном, он проводит краткий инструктаж пребывания на судне. Запретов и требований никаких нет, кроме одного — не появляться на палубе до выхода из бухты.

Договариваемся с ним о возможности поставить на судне наши мини-антенны и работать в эфире. Добро от капитана получаем, но с ограничениями — мы не должны мешать приёму карты погоды (осуществляется на КВ-диапазоне, частота — 13980 кГц). Это происходит несколько раз в день.

К сожалению, капитан говорит, что сегодня мы выйти в море не сможем, так как загрузка судна ещё только началась, и мы отправимся не ранее вечера завтрашнего дня. Что делать, выбора у нас нет... Едем в местный супермаркет запасаться продуктами в дорогу. Прощаемся с Валерием и Сергеем и благодарим их за помощь.

Кубрик, куда нас поселили, очень мал для шестерых человек (к нам подселили одного украинца), размеры примерно 3×3 метра, с тремя двухэтажными кроватями, а у нас ещё куча вещей с собой и надо обязательно оставить место для шека. Железо крепим на палубе судна, а вещи, которые могут промокнуть, распихиваем по углам в кубрике и под кровати — когда надо было что-то достать из сумок, это превращалось в большую проблему.

Ближе к вечеру попробовали выйти в эфир. У нас были две "походные" антенны — пластиковая удочка и провод, которые Виктор за пару минут превратил в четвертьволновый вертикал на 20 метров с тремя противовесами и закрепил на мачте. И MFJ-1640 на 40 метров (TNX RK3AW) на магнитном основании, который мы расположили на кран-балке. Решено было работать своими позывными /0, пока находимся у причала, а как выйдем в море — /mm.

Расстояние в несколько тысяч километров до центральной России даёт о себе знать — сигналы корреспондентов слабенькие и с замираниями. Тем не менее и на наш скромный сетап удаются первые QSO, среди них — активные "охотники" UA9CGL, RJ3AA, RA3DA.

На ночь остаёмся в каюте судна несмотря на приглашения ребят из Петропавловска-Камчатского заночевать у них. Привыкаем, так сказать, к обстановке перед двухдневным путешествием по волнам.

Следующий день проходит в томительном ожидании команды капитана к отплытию. Мы ходили взад-вперед по палубе, стараясь, как бы невзначай, наткнуться на капитана, а при встрече вопросительно заглядывали ему в глаза. А в глазах его можно было прочитать одно — не доставайте меня, я сам хочу как можно скорее покинуть порт... Нерпы то и дело выглядывали из воды совсем рядом с нашим судном и ехидно подмигивали нам — мол, кто рождён ползать, плавать не будет.

Тем временем продолжалась активная погрузка вещей, продуктов и оборудования на судно. Машины уезжали и снова приезжали, иногда даже выстраивалась небольшая очередь. Старпом записывал в журнале от кого и кому груз и делал на нём пометку маркером. Все вещи складировались на палубе, потом распихивались по трюмам и кубрикам, освобождая место на палубе для более габаритного груза. Удивительно, что на таком маленьком судне поместилось столько груза — оно было забито в буквальном смысле "под завязку".

Погода была просто превосходная — светило солнце и было безветренно. "Только бы продержалась ещё пару дней!" — неоднократно делились мы своими мыслями друг с другом. К сожалению, вечером узнаём, что выход в море откладывается ещё на один день по причине отсутствия крана, который должен погрузить самый крупногабаритный и тяжёлый груз — вагончик для строителей. Эх, драгоценные дни приходится терять здесь, на борту судна в порту, а нас уже ждут в эфире с острова...

На следующий день нас снова навещают местные радиолюбители. Подбадривают нас и привозят кое-что из недостающего — большие капроновые мешки (в них удобнее паковать и транспортировать вещи) и пару длинных переносок (на всякий случай).

Поздно ночью, включив трансивер на 40 метров в телеграфе, услышал много станций, дающих "test". Точно, сегодня же "мини-контест по средам", правда, он уже подходит к концу. Тем не менее решаюсь включиться — а вдруг кто услышит? На наше великое изумление, с первого CQ зовёт UA3MIF.. и получает от меня номер 001. Далее следует серия безответных CQ, и я пробую поработать на поиск. Станций на диапазоне много, слышно почти всех, но с уровнем ниже одного балла. Некоторых слышно чуть громче, чем остальных, особенно с "шестого района", но нас не слышит никто. Это, в общем-то, и понятно, специфика контеста — проводить связи как можно быстрее и не столь важно с кем. Да и слабых сигналов тут, как правило, не бывает — основные участники с европейской части России. Попытки кого-либо дозваться не увенчались успехом. Максимум, что я услышал в ответ, это знак вопроса. Под самый конец контеста я опять встал на CQ, и каково же было удивление, когда опять позвал UA3MIF. Он получил от нас номер 002. Вот, что значат антенны!

Продолжение. Начало см. на 2-й с. обложки

На следующее утро капитан нас уверил, что сегодня мы точно покинем порт Петропавловск-Камчатский. Действительно, к вечеру прозвучала команда "отдать концы", и судно двинулось к выходу из Авачинской бухты. Нашему взору предстали великолепные пейзажи Камчатки. Проплываем рядом с местной достопримечательностью — "три брата" (три скалы, торчащие из воды). Вокруг нас то и дело ныряли касатки, иногда сопровождая наш корабль продолжительное время. Чуть подальше грациозно демонстрировал свой хвостовой плавник кит и пускал, так называемые "фонтанчики".

После выхода из бухты появилась небольшая волна в борт, и судно стало покачивать. У меня до этого не было опыта долгих переходов по морю, и зная, что меня укачивает на качелях, я был уверен — буду сильно страдать от морской болезни. Поэтому запасся специальными таблетками. На удивление, морская болезнь меня практически не тронула, но, к сожалению, хорошо "зацепила" Андрея (R9XC).

Через какое-то время путешествия по морю пейзаж за бортом становится практически однообразным. С востока можно наблюдать только море, разделённое еле видимой линией горизонта с небом. С запада — плохо просматриваемые очертания полуострова Камчатский, побережье которого почти всегда было покрыто густым туманом.

В какой-то момент, ночью, судно встаёт на один-два часа на якорь в открытом море. Причины непонятны — из команды судна никто ничего конкретного ответить не может. Позже узнаём, что были проблемы с рулевой тягой, и, к сожалению, решить их так и не удалось. Из-за этого дальнейшая траектория судна напоминала синусоиду. Поэтому скорость судна снизилась, и мы подошли к Оссоре не вечером, как планировалось, а поздно ночью, и причаливать не стали, встав недалеко от пристани на якорь. Буквально в нескольких десятках километров от нас находился "его величество остров Карагинский", и наша конечная цель в одно и то же время была как близка, так и очень далека от нас...

Ранним утром, 22 августа, мы проделываем оставшийся путь в два километра и швартуемся к причалу небольшого северного посёлка Оссора. Обмениваемся телефонами с капитаном судна и записываем себе в блокнот их маршрут — судно должно будет отвезти груз дальше на север и вернуться обратно в Оссору — на это, при благоприятных погодных условиях, должна уйти ровно неделя. Договариваемся о "скеде" на их частоте (да простит нас ГРЧЦ), если не получится связаться по мобильнику. Очень важно было не упустить возможность вернуться домой, так как сотовая связь на острове была под вопросом.

Перегружаем наше оборудование и вещи на пристань, и часть нашей команды, не теряя времени, отправляется на поиски "Артёмыча" — хозяина катера, на котором мы должны добраться из Оссоры до Карагинского. По информации от Валерия (UA0ZC), насчёт нас была с ним договоренность, причём за весьма символичную плату. Но его мобильный телефон, который передал нам Валерий, всё это время не отвечал. Мы знали про него только то, что он владелец судна и его отчество. И ещё то, что он многим идёт на встречу. Тем не менее мы были уверены, что быстро его найдём, если он не уехал из посёлка.

Посёлок Оссора маленький, и все или почти все местные жители друг друга знают, особенно рыбаки. Первый же коряк, к которому мы обратились, сразу понял, о ком идёт речь и вызвонил Артёмыча. Как потом оказалось, у нас неверно был записан его номер телефона — ошибка была в одной цифре.

Через какое-то время на причале появляется сам Артёмыч, но разочаровывает нас тем, что у него не было в планах нас сегодня куда-то везти.

RA1ZZ/0 из КТ-11.

Кроме того, окинув взглядом наш багаж, констатирует, что за один заход он нас на своём катере не отвезёт, а солярка стоит здесь очень-очень дорого. Пока он беседует с командой судна "Стожары", на котором мы пришли, мы, не теряя времени, пробуем тут же договориться с другими владельцами судов, которые стоят неподалёку. Но всё безуспешно — брать нас никто не хочет, даже толком не объясняя причин.

В очередной раз пытаемся уговорить Артёмыча пойти нам на встречу, давая понять, что деваться нам некуда, и мы готовы заплатить (хоть эти расходы и не входили в бюджет экспедиции). Он был непоколебим, сославшись на срочные дела, но дал надежду, что завтра решит вопрос и нас доставит местная транспортная компания, у которой есть подходящее судно. И что очень было для нас немаловажно, он готов поселить нас у себя на даче. Деваться некуда, мы соглашаемся и грузим оборудование в фургон его знакомого, который, по звонку Артёмыча, подъехал на причал и отвёз нас в наше временное пристанище.

Дача Артёмыча находилась недалеко, всего в паре-тройке километров от причала. Он быстро проинструктировал нас, как пользоваться бытовыми приборами и где набрать ключевой воды. Также предупредил о том, что вечером лучше не шататься по деревне, так как кругом лес и есть большая вероятность повстречать медведя. Пообещал узнать насчёт судна и уехал по своим делам.

Что делать, пережидаем ещё как минимум сутки в чужом, но довольно уютном доме с большой комнатой и кухней. Быстро освоившись, решаем, что сидеть на месте и ждать "у моря погоды" совсем нас не устраивает, и часть команды идёт "налаживать связи" и искать любую иную возможность, как можно скорее попасть на остров.

Первым делом мы зашли к пограничникам. Мы не столько рассчитывали на их помощь с доставкой, сколько нам нужно было получить добро на посещение острова — до экспедиции и во время пути в Оссору мы так и не услышали точного ответа, нужны ли пропуска для нашей команды для посещения острова. Стоило перестраховаться. Как выяснилось, пропуска нам не были нужны, так как Карагинский не считается пограничной зоной. Но служитель порядка дал нам понять, что не зря мы решили сообщить о себе, так как данная территория контролируется ими. В том числе, с целью выявления браконьеров и несанкционированное пребывание в этой зоне могло бы быть поводом для задержания. С судном пограничники, к сожалению, не смогли нам помочь, объяснив это тем, что у них нет взаимодействия с местными рыбаками и перевозчиками, точнее наоборот, они иногда "не сходятся во мнениях" по поводу легальности промысла рыбы.

Из разведки мы вернулись практически ни с чем, зато дома нас уже ждал ужин от R9XC и "сто грамм" за очередной пройденный этап, хоть и со значительными потерями по финансам и времени и с неопределённостью.

Ранним утром следующего дня, не дожидаясь команды, приводим все вещи, оборудование и продукты обратно в транспортабельный вид, т. е. пакуем всё в мешки и коробки и обвязываем скотчем. Сидим, как говорится, на чемоданах и как бога ждём Артёмыча, прислушиваясь и выбегая из дома на каждый звук приближающегося автомобиля в надежде, что это он едет за нами.

Вот и Артёмыч, но, к сожалению, пока без радостных вестей. Садимся с Виктором к нему в машину и едем на фирму беседовать с директором насчёт судна. Директор сразу дал понять, что человек он не простой, и сплавать на остров будет стоить нам не дёшево (по местным меркам, не дорого) и расплачиваться придётся строго официально, через кассу. А именно, по тарифу 5200 руб. за час фрахтовки судна. Пять часов туда, пять обратно и два часа на погрузку/разгрузку — итого около 62 тыс. руб....

В связи с большими тратами на пересылку багажа и другими непредвиденными финансовыми затратами для нас это была сумма, значительно превышающая лимит финансов на экспедицию. На попытку договориться оформить сделку неофициально директор ответил категорическим отказом. Но деваться некуда, не зря же мы проделали столь долгий и тяжёлый путь, чтобы развернуться и пойти домой, не достигнув цели совсем чуть-чуть? Мы прекрасно понимали, что нам назад дороги нет и, к сожалению, это понимал и директор, поэтому мы жмём друг другу руки и ждём от него команды на погрузку.

Для себя я понял, что в этих краях ничего не бывает быстро. Все дела решаются с приличной для нас временной задержкой. Если было обещано, что сегодня — жди, в лучшем случае — завтра, а то и послезавтра. Мы недоумевали, почему, даже когда мы готовы платить деньги, по нашим меркам, совсем не маленькие, люди не хотят этим воспользоваться? Набивают цену или издеваются над нами? Не поддавался на постоянное давление с нашей стороны и Артёмыч, придумывая разные отговорки. На очередную попытку выяснить, почему он не хочет нас сам доставить на остров, он ответил просто: "Вы думаете, мне хочется, чтобы вы жили у меня на даче?" Да, аргумент сильный, не поспоришь... Но заводить катер он отказывался...

Погода стала портиться, и ближе к вечеру мы получаем информацию, что сегодня мы не покинем Оссору. Очень переживаем и мысленно разгибаем пальцы по количеству дней, которые нам остаётся провести на острове, уже на одной руке, загнутые до начала экспедиции.

Одна беда, что у некоторых членов команды отпуск только до 1 сентября, вторая — судно, которое нас доставило сюда, на обратном пути нас ждать не будет, а следующего рейса можно ждать несколько недель. Перспектива не добраться до острова, а если всё-таки добраться, но потом остаться там длительное время, совсем не радовала.

Всё же мы не падаем духом и пробуем найти ещё какие-нибудь варианты. Знакомимся с местными жителями, блуждаем по набережной, выясняя, чьи суда стоят в бухтах. А вариантов на самом деле было совсем не много...

Решаемся на отчаянный шаг — достаём из запасов две бутылки "белой", прячем в пакет и идём ещё раз беседовать с начальником погранзаставы. Благо, Виктор (UA3AKO), бывший прапорщик, и должен найти с пограничниками общий язык.

Несмотря на наши сомнения в положительном исходе данной попытки, переговоры прошли успешно, и у нас опять появился реальный шанс. А заключался он в следующем: в штате погранзаставы находится "вертушка". На тот момент она была в другом близлежащем посёлке, но при Викторе был совершён звонок пилоту вертолёта и получена договоренность о том, что завтра нас высадят на остров. Но мы тоже должны были оказать пограничникам за это некую услугу...

Они внедряют в состав нашей экспедиции своего человека под видом радиолюбителя, который будет общаться с браконьерами, если они будут в это время на острове. Естественно, мы согласились на эти условия. В отличие от морского транспорта, доставка нас на вертолёте имела несколько преимуществ. Во-первых, это будет гораздо быстрее, во-вторых, интереснее — так наше путешествие приобрело бы дополнительную "окраску". Только представьте, на скольких видах транспорта пришлось передвигаться участникам экспедиции для достижения цели — поезд, метро, самолет, автомобиль, корабль, вертолёт... Ну и главное — это было бы бесплатно.

С определённой долей позитива и надеждой на то, что завтра мы окажемся на острове, употребляем то, что предназначалось пограничникам — они категорически отказались от презента.

В очередной раз разворачиваем нашу мобильную позицию, теперь уже в Оссоре, подключаем усилитель (TNX RO5D) и работаем своими позывными /0, активируя редкий GRID локатор и редкий RDA KT-11. Эфир кристально чистый, и чувствуется, что прохождение отменное. Нас просто "рвут на части", сплит растягивается на несколько килогерц. Предвкушаем, какая будет толпа зовущих, когда мы будем работать с острова...

Покидаем Оссору...

Утром следующего дня мы, по привычной схеме, завтракаем, упаковываем аппаратуру, садимся на крыльце и с нетерпением ждём звонка от пограничников. Раздаётся долгожданный звонок, но не от пограничников, а от директора фирмы. Он сказал, что готов сегодня нас отвезти на остров на оговоренных до этого условиях. Мы оказались перед непростым решением — впервые за несколько дней у нас есть выбор, причём между "синицей в руках" и "журавлём в небе". Быстро посовещавшись, останавливаемся на "журавле в небе" и с надеждой смотрим в небо и прислушиваемся к звукам, похожим на те, что издаёт вертолёт. Но, к сожалению, кроме птиц в небе никого не наблюдается... Нервы на пределе. Не дождавшись звонка от пограничников, набираем их сами. И опять разочарование — пограничники говорят, что-то случилось с вертолётом и сегодня он не сможет вылететь. Но нас убеждают в том, что вылет состоится завтра.

Что делать, опять распаковываем мешки с продуктами, но аппаратуру уже разворачивать не стали, настроения и желания работать в эфире нет ни у кого. Часть команды спускается к побережью прогуляться, собрать артефактов (камушков, ракушек) и

(Продолжение см. на с. 57)

"Дружба 2014"

Пётр БОБРОВСКИЙ (RX0AE), г. Дивногорск Красноярского края

В ноябре Союз радиолюбителей России проводил всероссийские соревнования "Дружба" по радиосвязи на КВ телефоном. В хоре ребячьих голосов громко и уверенно звучал позывной RK0AZC Дома детского творчества г. Дивногорска. Этому коллективу СРР выделял грант для развития радиоспорта, и кажется, не напрасно.

Для участия в "Дружбе" было решено выехать на контест-позицию RW0A. Поскольку в объединении учащихся "Радиоклуб RK0AZC" занимаются 12 школьников и все они захотели принять участие в соревнованиях, было решено провести конкурс, в ходе которого нужно было показать умение правильно записывать позывные в электронный лог, быстро проводить радиосвязи в эфире. В итоге лучшими оказались 14-летние Виктор Глухов и Кирилл Ушкалов, а также 12-летний Павел Хохряков. Именно они и вошли в команду.

Сорок километров от Дивногорска до Красноярска по сложной горной дороге, а затем по трассе и на последних трёх километрах по обычной раскисшей грунтовке с крутым подъёмом и речкой заняли полтора часа. И вот мы у цели. Огромные антенны впечатляют.

Обосновываемся в шеке. Осваиваем рабочие места с трансиверами YAESU, ICOM, Kenwood, Elecraft. На 40 метров используем четырёхэлементную Яги на высоте 40 м и три фазированных вертикала, а на двадцатиметровом диапазоне — шесть элементов Яги на этот диапазон и десятиэлементную трёхдиапазонную.

Стартует контест. Эфир буквально взрывается сотней ребячьих голосов. С каждой радиосвязью трое участников всё больше превращаются в единую команду, чувствуют себя уверенней. Итог вполне удовлетворительный — 301 связь и множитель около сорока. Это заявка на призовое место.

Вернулись домой вечером того же дня. В машине ребята долго не могли успокоиться — обсуждали ход соревнований.

Спасибо за помощь в подготовке станции к соревнованиям Леониду (RA0AM) и Андрею (RZ0AF).

Мы сюда ещё вернёмся!

RI0X — остров Карагинский

(Продолжение. Начало см. на с. 51)

искупаться, благо погода просто "шепчет". Температура воды в море около 12 °С, воздуха — около 15 °С, небо ясное.

Ещё минус один день нашей активности с острова, если она вообще состоится. Нет, мы должны это сделать во что бы то ни стало! Сегодня мы даже привлекли силы "извне". В частности, мэр города Уварово Александр Кузнецов (RW3RN) пробовал нам помочь, задействовав свой административный ресурс, но в итоге всё сводилось к тем же вариантам — пограничникам и рыболовной фирме.

GPRS-интернет в Оссоре очень медленный, хотя мобильное покрытие есть у всех трёх операторов. Тем не менее удаётся проверить почту и дать минимальную информацию о состоянии наших дел. Один из пилотов экспедиции, Василий (RA3DA), оперативно выкладывает новости на наш сайт и рефлектор, за что ему отдельная благодарность. Узнаём от него, что "пираты" уже начали работать в эфире позывным RI0X. С одной стороны, это даже немного приятно — значит, ожидаемость экспедиции довольно высока.

Утром следующего дня мы с замиранием сердца набираем номер начальника погранзаставы. Нам говорят, что вертолёт и сегодня не получится поднять в воздух — не хватает каких-то запчастей для ремонта. Возможно, что в ближайшие дни удастся его починить, но не факт. Да уж, ситуация... Не упустили ли мы "синицу" из рук в погоне за "журавлём"?

Звоним директору и объясняем ситуацию. Он подтверждает, что всё в силе, судно ещё свободно, но необходимо снова запрашивать погоду. Опять тяжкие минуты ожидания звонка, но вскоре поступает информация, что погода позволяет выйти в море, судно готово и ждёт нас на пирсе. УРА!!!

(Окончание следует)