

По островам Белого моря

Василий СУХАНОВ (RA1ZZ/3), г. Москва

Подготовкой к этой экспедиции мы начали заниматься с января прошлого года. Василий (R7AA) проработал маршрут экспедиции, а я приступил к разработке экспедиционного WEBSайта. Были оформлены три специальных позывных — RI1PC, RI1PT и RI1PK.

На яхте "Возвращение" мы должны были пройти по Белому и Баренцеву морям около 800 км с высадкой на островах. Но чем больше мы общались с бывальными экспедиционерами, которые уже ходили по этому маршруту, всё больше убеждались, что положительный исход экспедиции под большим вопросом.

В связи с этим мы решили проработать альтернативный вариант маршрута. Нам удалось выяснить, что в небольшом посёлке Индига, расположенном на побережье Баренцева моря в 30 км от острова Тиманец, есть аэропорт. Самолёт АН-2 местных авиалиний летает из Архангельска в Индигу раз в неделю. Я стал посещать различные социальные сети и пробовать выйти на контакт с жителями посёлка. Спустя некоторое время удалось связаться с жителем этого посёлка Евгением Малыгиным — владельцем небольшого катера ALFA-540. После объяснения наших целей и задач по телефону и по переписке Евгений согласился доставить нас на острова Тиманец и Чаячий за плату в сто тысяч рублей. Этот вариант очень экономил наше время, снижал риски, но значительно увеличивал общий бюджет экспедиции.

Евгений согласился выделить нам свой бензогенератор на 2,7 кВт, а также кастрюлю, кувалду, канистры и прочие вещи, которые везти с собой было бы очень накладно. С бензином в Индиге, к сожалению, большие проблемы, поэтому нам необходимо было приобрести его заранее и отправить транспортной компанией по морю вместе с основным габаритным и тяжёлым грузом. В этом нам очень помогли Иван (UA1OND) и его супруга Елена, которая работала в транспортной компании "Транс НАО".

Изменился и первоначальный состав экспедиции — Алексей (RA1QY) и Сергей (R1OO) вынуждены были по сложившимся обстоятельствам отказаться от участия в ней. Их место заняли мои старые товарищи Александр (RA3AV) и Алексей (RW3QNZ).

В июне, после того как сошёл лёд и открыли навигацию, мы отправили груз в Архангельск Павлу (RT1O). Сергей (R1OO) одолжил на время экспедиции свой бензогенератор 1,3 кВт (как резервный) и снабдил нас кое-какими продуктами (консервы, макароны, крупы). Иван (UA1OND) купил двухсотлитровую

бочку бензина и вместе с остальным оборудованием отвёз в транспортную компанию "Транс НАО". Судно с оборудованием должно было прийти в Индигу за неделю до нашего прилёта, и Евгений согласился принять и сохранить груз у себя до нашего прибытия.

Определились мы с антеннами и аппаратурой. В связи с экстремальными погодными условиями, маленькой площадью островов, невозможностью нормально закрепить оттяжки в скале, а также с большими затратами на транспортировку груза было принято решение в этот раз не брать с собой направленные вращающиеся антенны.



Мыс Корга. Зайцы здесь совсем не боятся присутствия человека.

В итоге мы остановились на следующем комплекте: три трансивера (IC-756PROIII, IC-7000 и "в запас" IC-7200), усилитель AMELITRON AL-811, самодельный транзисторный усилитель 1 кВт, самодельный ламповый усилитель 500 Вт (в "запас"), два траповых вертикала на диапазоны 40—10 метров и двойную дельту на диапазон 20 метров на пластиковых мачтах.

Естественно, трансиверы мы не отправляли транспортной компанией, а везли с собой. Два усилителя (транзисторный и ламповый самодельные) также пришлось везти с собой, так как не было возможности подготовить их к отправке с основным грузом.

Билеты до Архангельска приобрели заранее (R7AA и RW3QNZ — на самолёт, а RA3AV и RA1ZZ — на поезд), но до Индиги билеты продавались только за две недели до вылета, и мы очень переживали по этому поводу. Так как самолёт летает лишь раз в неделю, было бы очень обидно, если вдруг окажется, что

билетов нет (посадочных мест в салоне "кукурузника" всего восемь, т. е. ровно половину салона должна занять наша команда). Впрочем, удалось выяснить, что, оказывается, даже ровно за две недели билетов в кассе могло не оказаться. Для того чтобы обезопасить себя, надо встать "в очередь", позвонив "нужному человеку". Что мы и сделали.

За две недели до вылета Павел (RT1O) едет в аэропорт Васьково к "нужному человеку" выкупать билеты. Несмотря на договорённость, ему отдают только три билета, но обещают, что четвёртый билет будет вручён перед вылетом. Мы опять переживаем, но деваться некуда — только надеемся, что нас "не кинут".

Делаем очередной анонс экспедиции на новостных радилюбительских сайтах. Очень приятно, что даже в трудное экономическое время и политическую ситуацию нас смогли поддержать многие радилюбители как России, так и зарубежья. В связи с возросшими

дополнительными расходами нам было бы нереально самостоятельно вытянуть это мероприятие, и наша команда очень благодарна всем, кто смог оказать посильную помощь в проведении экспедиции!

Остаётся неделя до старта. Вроде всё готово, все вопросы решены, в душе приятное волнение. Изучаем карту, анализируем погоду, собираем вещи. Но как гром среди ясного неба прозвучала новость из Архангельска — судно, на котором находится наш груз, задерживается с выходом в море на неопределённый срок. Конкретной информации о том, когда будет доставлено оборудование, никто предоставить не мог. Нам очень помогает Александр (RW3RN), который подключает свой административный ресурс. В этот же день руководство транспортной компании нашло возможность отправить наш груз другим судном. Правда, оно не будет заходить в Индигу, а встанет в устье реки. Евгению придётся

Продолжение.

Начало см. на 3-й с. обложки

самостоятельно на своём катере забрать груз с борта.

15 июля встречаемся с RA3AV на Ярославском вокзале. Александр помог довести все вещи Сергей (RU3BT). Проводник обратил внимание на большое количество нашего багажа и предложил пройти к весам для взвешивания. Удалось отшутиться — до отправления поезда оставалось всего пять минут.

Рано утром, 16 июля, на железнодорожном вокзале Архангельска нас встречают Иван (UA1OND) и Василий (R7AA), который прилетел за час до нашего приезда. Грузимся в машину к Ивану и едем в аэропорт Васьково, который расположен в двадцати километрах от Архангельска. Туда же подъезжает и Алексей (RW3QNZ), который прилетел на день раньше и ночевал в гостинице.

Чем ближе время вылета, тем больше народу становилось в аэропорту. Мы нервничали, потому что у нас не

отсутствовал — уехал искать ближайший банкомат в соседнем посёлке, так как мы выяснили, что в Индиге банкоматов нет.

Кроме нас, на посадку прошли ещё восемь человек, из них три ребёнка. Вот все пассажиры уже в автобусе, ждут только нас, а Алексея всё нет и нет билета для него. "Тянем резину" на пункте досмотра, делаем вид, что переупаковываем оборудование. Сотрудница аэропорта уже кричит на нас и силой пытается выпроводить из пункта досмотра. В самую последнюю минуту появляется Алексей, получает билет, и мы запрыгиваем в автобус.

Вместе с пилотами распахали наши вещи в салоне самолёта под скамейки. Дверь в кабину пилотов была открыта, и мы внимательно наблюдали за их действиями. Я впервые летел на АН-2. Оторвались от земли очень плавно, но адреналин зашкаливал. Самолёт сильно перегружен. С другой стороны, мы летим над тайгой, и самолёт сможет

Возле самолёта было несколько встречающих на квадроциклах — это самый распространённый вид транспорта в посёлке. Среди них мы сразу обнаружили Евгения. Грузим наши вещи в багажник к Евгению и едем к зданию аэровокзала за билетами в обратный путь. Это необходимо было сделать именно сегодня, ровно за две недели до вылета, так как потом их могло не быть.

Погода очень плохая. Холодно, сильный ветер и даже на реке есть волна. Сразу понятно, что сегодня мы на остров не попадаем. К тому же Евгений ещё не забрал наш груз с судна, которое стоит в устье реки всё по той же причине.

Едем к Евгению домой. Его супруга Ирина накрывает на стол. Хозяйка угощают нас свежесолёной сёмгой и варёной оленятиной. Звучит тост за прибытие. Далее Евгений отвозит нас (ГИБДД в посёлке нет) к причалу, и мы пробуем договориться с капитанами судов, которые стоят в Индиге, сходить забрать наш груз. Возможно, что кто-нибудь из них согласится доставить нас до Тиманца, так как Евгений отказывается при такой погоде выходить в море на своём катере. Насчёт груза удалось договориться, и мы с Василием отправляемся в первое в этом году небольшое плавание за ним по реке Индига к Баренцеву морю.

Через три часа мы возвратились с нашим грузом в Индигу. Бензин и всё оборудование оставляем прямо на причале под присмотром капитана судна и берём с собой только самое необходимое — тёплые вещи, куртки, сапоги.

Также удалось предварительно договориться о высадке нас на Тиманец с судном, которое на следующий день утром должно будет уйти на восток от Индиги. Жизнь налаживается.

Евгений селит нас в доме своего отца, который сейчас находится в Архангельске. Кроватей на всех не хватает, и мы располагаемся на полу на спальниках — привыкаем к полевым условиям.

На следующее утро погода опять не радует. Капитан судна, с которым мы вчера договоривались о высадке нас на остров, вдруг поменял своё решение, аргументировав это тем, что не хочет брать на себя ответственность. На море — шторм, и, если не удастся высадиться на остров, нам придётся вместе с судном плыть дальше до Нарьян-Мара. Это в наши планы не входило.

Прогноз погоды на ближайшие дни неутешительный, и Евгений уверяет нас, что высадка на остров невозможна без большого риска для жизни. Он настаивает на том, чтобы переправить нас на мыс Корга у выхода из залива. С мыса мы сможем контролировать состояние моря, так как остров Тиманец будет находиться в прямой видимости. Что делать, соглашаемся. Придётся какое-то время провести на мысе и ждать у моря погоды.

Пакуем все вещи и разливаем бензин из двухсотлитровой бочки по сорокалитровым канистрам. Грузим всё к Евгению в катер и размещаемся сами. Катер загружен "под завязку". Чем ближе мы подходили к морю, тем силь-



На мысе нашлось временное и сравнительно "цивильное" жилище.

было одного билета, а "нужный человек" не спешил нам его приносить. Также мы переживали за значительный перевес по грузу и старались скомпановать наш багаж так, чтобы меньше переплачивать. По информации, полученной по телефону от сотрудников авиакомпании, мы имели право бесплатно провести с собой ручную кладь 10 кг и 10 кг багажа. Ну и рассчитывали на общепринятые правила перевоза пассажиров для всех авиакомпаний — бесплатный пронос ноутбуков, фотокамер и одежды. Имея некоторый опыт перелётов с кучей вещей, пытаемся применить небольшую хитрость — в сумки с ноутбуками закладываем как можно больше тяжёлых вещей.

Оказалось, что такой трюк здесь не пройдёт. Все вещи, в том числе и ручную кладь, заставили положить на весы в общую кучу, и общий вес багажа поделили на четверых. Ни времени, ни желания спорить у нас не было. К тому же мы до сих пор оставались без одного билета для RW3QNZ. Да и сам Алексей

спланировать и сесть практически в любом месте. Тревожные мысли не покидали меня на всём протяжении полёта.

Мы сделали промежуточную посадку в селе Мезень для дозаправки. Немного размяли ноги. Здесь было уже гораздо холоднее, чем в Архангельске, около десяти градусов. Несмотря на присутствие взлётно-посадочной полосы, самолёт садился рядом с ней на поле. Скорее всего, пилоты так делают для того, чтобы меньше истирались шины шасси, но это лишь наше предположение.

Через четыре часа в иллюминаторе показался посёлок Индига. К нашему великому разочарованию оказалось, что в посёлке работает только один оператор сотовой связи — МТС. Ни у кого из нашей команды не было SIM-карты этого оператора. Прошу одного из пассажиров дать позвонить — Евгений уже на месте.

"Кукурузник" мягко сел, по традиции, рядом с взлётно-посадочной полосой.

нее ощущали волну. Катер на большой скорости подпрыгивал, нас захлёстывало волной, и по лицу текли струйки солёной морской воды.

Евгений причалил к берегу мыса Корга в трёхстах метрах от деревянного домика. Нас встретило семейство зайцев, которые живут неподалёку в подвале обвалившейся постройки. Они нас не боятся и разрешают приблизиться почти вплотную.

Перетаскиваем оборудование к дому и поднимаемся на песчаный холм, с которого открывается вид на море. Хорошо просматривается Тиманец — он от нас на расстоянии примерно 15 км. Евгений констатирует, что при такой волне мы не можем отправиться на остров, и покидает нас.

Первым делом наводим порядок в нашем временном пристанище — ведь неизвестно, сколько нам придётся провести здесь времени. Чтобы как-то отвлечься от пока не совсем удачного начала экспедиции, ставим антенны и разворачиваем одно рабочее место. Прохождение есть, антенна работает неплохо, и нас хорошо зовут. Работаем своими позывными /1. В логе много знакомых позывных, многие интересуются, как у нас дела, поддерживают и подбадривают нас.

На улице прохладно, около 5...7 °С, но в домике есть печка, и нам довольно комфортно. Есть даже колодец с пресной водой, правда, вода в нём цвета вторично заваренного чая. Иногда в ведре вместе с водой доставали из колодца мёртвых птиц и мышей, но старались не обращать на это внимание. Альтернативы всё равно не было — запас покупной минералки уже кончился.

Следующий день в плане погоды не принёс ничего хорошего. Постоянно на связи Михаил (UA1QV), который в ущерб своим личным делам, следит за погодой в Интернете по сводкам ближайших метеостанций и оперативно сообщает нам об изменениях, так как Интернет у нас полностью отсутствует. Мы же каждый час ходим на берег моря и наблюдаем за его состоянием. Если присутствуют гребешки, попытка высадиться на остров бессмысленна. А они, к сожалению, есть.

Пробуем поставить ещё одну антенну Александра — двойную вертикальную дельту на 20 метров. По сравнению с вертикалом разница ощутима.

Стараемся как-то развлечься и не переживать по поводу необходимости сидеть на берегу вместо того, чтобы активировать острова. Некоторые даже пробуют искупаться. Василий собрал немного моршкови, прогулявшись вглубь мыса. Кто-то постоянно сидит за трансивером. Устроили даже минисоревнования между собой, кто больше наберёт очков по числу QSO с учётом множителя — страны по DXCC на разных диапазонах.

Наконец ветер стал стихать и море постепенно успокаиваться. То же самое подтверждает Михаил (UA1QV) — он анализирует температуру, скорость и направление ветра, перемещение циклонов. Связываемся с Евгением и договариваемся с ним через несколь-

ко часов прийти за нами и сделать попытку высадки на Тиманец. Сворачиваем антенны, оборудование. Набираем в баки воды из колодца, перетаскиваем вещи на берег, к месту посадки.

Через час прибыл Евгений. Решили, что первыми на взятие острова отправятся R7AA и RW3QNZ. Мы с Александром продолжили паковать оставшееся оборудование и отнести на берег.

Через два с лишним часа показался знакомый катер. Каким же было наше разочарование, когда мы увидели в нём не только Евгения, но и Василия с Алексеем. Как рассказали ребята, высадиться на остров невозможно. Несмотря на отсутствие волны, у острова есть накат около метра-двух. С учётом того, что остров представляет собой скалистый выступ в море с практически отвесным берегом, выгрузиться на него нереально без большого риска утопить оборудование или утонуть самим. Надо ждать как минимум сутки (пока море не успокоится) и искать резиновую лодку.

Что делать, тащим опять всё оборудование к домику. Евгений принял приглашение немного посидеть с нами и обсудить дальнейшие планы, а также финансовые вопросы. Мне было не совсем понятно, почему Евгений, бывавший неоднократно на Тиманце (причём в одиночку, перегружая тяжёлые аккумуляторы), в многочисленных беседах по телефону и переписке не предупредил нас о том, что мы, вероятно, столкнёмся с большими сложностями и вероятность попасть на остров крайне мала. Не понятно, как же ему это удавалось? Ведь в здешних краях большая удача, когда хорошая безветренная погода может простоять несколько дней подряд.

Евгений сейчас общался с нами совсем по-другому. Он не хотел больше делать попыток высадки, объясняя это тем, что высадиться при такой погоде невозможно — боится разбить лодку. А также боится, что мы потонем и за это придётся отвечать ему. Мы переживали за свои жизни меньше, чем он, и уговорили Евгения сделать ещё одну попытку на следующий день или через день в надежде, что море успокоится. Евгений обещал найти в посёлке резиновую лодку.

Следующий день особой надежды не вселял. Опять стал подниматься ветер, опять мы наблюдаем белые гребешки на море со стороны острова. Уже стало понятно, что нам не удастся активировать два острова, но на один остров мы должны высадиться во что бы то ни стало. Внимательно разглядываем карту, и в очередной раз вспоминаем слова Михаила (UA1QV). Он говорил о том, что западнее Индигского залива, возле мыса Чаичий, есть два небольших острова — Малый Чаичий и Большой Чаичий. Евгений это подтвердил, более того, он не раз ездил на Большой Чаичий и готов нас высадить туда. Благо остров находится гораздо ближе к берегу и, несмотря на то что он также представляет собой скалу, торчащую из воды, у него есть пологий берег.

Мы попросили Евгения (RZ3EC) и Юрия (UA90BA) связаться с Рождером (G3KMA), менеджером международной островной программы IOTA, и отправить заявку на включение этого острова в список IOTA, так как этот остров также не был активирован ранее. Мы оставили этот вариант на тот случай, если и со второй попытки нам не удастся покорить Тиманец.

Роджер ответил очень оперативно. Как он сообщил, после экспедиции мы, чтобы она была засчитана, должны будем представить в IOTA комитет следующие материалы:

- фотографии острова;
- фотографии координат с GPS-устройством с ближайшего к берегу края острова во время прилива и во время отлива;
- фотографии острова с берега в самой ближней точке к острову во время прилива и во время отлива;
- карту с названием острова.

В том что остров Большой Чаичий удовлетворяет требованиям IOTA программы, мы не сомневались. Мы были вооружены GPS-навигатором, фотокамеры также имелись в достатке. Единственная проблема, что на тот момент у нас не было карты, на которой отмечен этот остров с названием, но мы надеялись заполучить её по возвращению.

(Окончание следует)

SK

Замолчала радиостанция Георгия Грищука (EU1AB, ex UC2AAB). всю жизнь он посвятил радио и дал путёвку в эфир многим радиолюбителям, никому не отказывал в помощи и был притягательным центром, вокруг которого объ-



единялись фанаты радио. Мастер спорта СССР международного класса, чемпион и призёр многих чемпионатов Георгий был выдающимся ультракоротковолновиком, с 1979 г. по 1984 г. входил в сборную УКВ-команду страны.

Фото — с сайта qrz.ru