

Экспедиция R71RRC, или третье открытие острова Аракамчечен

Юрий САВЧЕНКО (UA0KVG), п. Угольные копи-3, Чукотский автономный округ

Boeing-767 авиакомпании U-Tair после короткой пробежки легко оторвался от взлётно-посадочной полосы аэропорта «Анадырь» и взмыл в блёклое чукотское небо. На борту самолёта Виктор и Александр, которые после завершения радиоэкспедиции возвращаются домой в Москву. А началось всё так...

(см. статью на с. 59)



Николай Малков (UA0KDJ).



Водитель снегохода Андрей Соболев (слева) и водитель вездехода Александр Густ.



Юрий Савченко (UA0KVG) в эфире.



Усилитель и трансивер готовы к работе.



Остановка на ремонт вездехода.



Александр Густ (слева) и Андрей Соболев пополняют запасы воды.



Экспедиция R71RRС, или третье открытие острова Аракамчечен

Юрий САВЧЕНКО (UA0KВG), п. Угольные копи-3, Чукотский автономный округ

В сентябре 2016 г. на традиционном Международном радиоловительском фестивале в г. Домодедово я встретился с Виктором Слабодчиковым (UA3AKO). В апреле 2016 г. Виктор, Андрей (R9XC) и автор этих строк (UA0KВG) работали в эфире с о. Алюмка ЮТА AS-92 позывным RT92KA. В свободное от работы в эфире время Виктор сообщил мне, что есть идея активировать в 2017 г. о. Аракамчечен, который находится в проливе Сенявина и долгое время не был представлен в радиоловительском эфире.

Экспедиции Андрей (R9XC). Итак, состав команды сформирован, и Виктор, не теряя времени, начал заниматься оформлением разрешительных документов в погранзону и получением временного позывного сигнала, а также изготовлением и проверкой антенн. Александр занимался разработкой экспедиционного сайта, подготовкой видео- и фотоаппаратуры. Мне же предстояло решать логистические вопросы. Необходимо было принять и затем переправить в п. Провидения большую часть груза для экспедиции, которую

под заказ для них была изготовлена палатка в северном варианте с учётом отрицательных температур и сильных ветров. Виктор заказал такую же палатку и лёгкие раскладные кровати, всё это было отправлено мне и далее в п. Провидения. Забегая вперёд, скажу, что палатка не понадобилась, поскольку на месте лагеря оказалась заброшенная избушка, которую удалось обустроить под шэк.

И вот третьего апреля я встречаю в аэропорту "Анадырь" Виктора и Александра, размещаю их на съёмной квартире, а утром следующего дня самолётом АН-24 авиакомпании "ЧукотАвиа" вылетаю в п. Провидения, где нас встречает и предоставляет нам во временное пользование комнату в своей квартире Николай Викторович Малков (UA0KDJ).

Следующие два дня уходят на приобретение продуктов питания, бензина для генератора и загрузку вездехода ГТТ (гусеничный тягач, тяжёлый).

Большую помощь нам оказало руководство Национального парка "Берингия" — Владимир Вениаминович Бычков и Геннадий Анатольевич Парамонов. Ими был совершенно безвозмездно передан нам на период работы экспедиции бензогенератор. К сожалению, в результате предварительной проверки Виктором было выявлено наличие сильных помех на приём и от него пришлось отказаться. А также большую помощь оказала Наталья Ивановна Калюжина, она снабдила нас подробной картой острова и ещё, для подстраховки, дала контактные телефоны егерей из Янракинота (ближайший к острову посёлок), если возникнет опасность нападения хищников.

Для питания нашей аппаратуры был задействован бензогенератор GEKO 2801, предоставленный в наше распоряжение поисково-спасательным отрядом МЧС России Провиденского района. При номинальной мощности генератора 2,8 кВт в постоянной работе у нас были два трансивера К-3, транзисторный усилитель Ameritron (мощностью 500 Вт) и мой усилитель на двух лампах ГЛ-71 мощностью 700 Вт. Сбоев и отказов в работе генератора не наблюдалось, расход бензина также оказался вполне приемлемым — 10 л на 12 ч работы. В качестве резервного генератора брали дизельный, мощный, но он расходовал немислимое количество дизтоплива. Для него везли бочку солярки, но основной, бензиновый, работал без проблем и резервный не понадобился.

Для доставки и сопровождения экспедиции были задействованы двое местных парней — водитель вездехода Александр Андреевич Густ и водитель



Цель радиоэкспедиции.

Стоит упомянуть, что первое открытие работы на КВ с этого острова принадлежит Юрию Сушкину (ex. UA9OPR, ныне N3QQ) и Юрию Сажину (UA9-145-625), оператору коллективной радиостанции Новосибирского электротехнического института.

Всё это происходило в далёком уже 1990 г. Было проведено около 1900 радиосвязей, подавляющее большинство из которых пришлось на долю радиоловителей США. Следующим радиоловителем, побывавшим на острове, был Валерий Попов (UA0KAP, сейчас R7BN).

В начале марта 1991 г. Валерий на вездеходе ГАЗ-71 выехал на остров и в течение четырёх дней работал в эфире позывным UA0KAP/A. Всего им было проведено около 480 радиосвязей.

Прошло более 25 лет после поездки Валерия, и необходимость в организации новой радиоэкспедиции была очевидна. Получив моё согласие, Виктор назвал третьего участника нашей команды. Им стал Александр Иванов (RA3AV). К сожалению, по объективным причинам не смог принять участие в



Юрий Сушкин
(N3QQ).

Валерий Попов
(R7BN).

Виктор пересылал мне из Москвы. Но не был решён довольно важный вопрос — необходима палатка для автономного проживания в условиях холодной чукотской весны. Тут надо поблагодарить Игоря (UA9KDF) за своевременную подсказку. Он с группой радиоловителей планировал активировать группу островов в Северном Ледовитом океане, и

Продолжение.

Начало см. на 2-й с. обложки

снегохода "Буран" Андрей Владимирович Соболев, который ехал впереди вездехода, проводя разведку и указывая путь.

Снегоход был с прицепленными грузовыми санями, в которых везли необходимые материалы и оборудование для шэка. Андрей прекрасно знает здешние места и оказал нам неоценимую помощь во время переезда, а в дальнейшем — при обустройстве жилища, но об этом позже.

Ещё за месяц до экспедиции, в марте, по просьбе Виктора Соболев и Густ на снегоходе "Буран" выезжали к о. Аракамчечен с целью обследовать ледовую обстановку на пути к острову в проливе Сенявина и определить пригодность давно заброшенного домика в северной части острова для возможного использования под шэк.

Результаты разведки были обнадеживающими, лёд — достаточно толстый для тяжёлого вездехода, а домик, хоть и находился в плачевном состоянии, был без окон и дверей и внутри наполовину завален снегом, но одну комнатку в нём всё же можно было использовать в качестве шэка.



Спутниковый трекер SPOT GEN3.

Загрузка вездехода заняла почти весь день, на завершающем этапе Виктор и Александр закрепили на внутренней части задней дверцы вездехода трекер, который хорошо отследил движение Александра и Виктора от Москвы до Анадыря. Мы надеялись, что во время движения к острову наш путь будет виден, но, увы, мы оказались на границе двух зон ответственности — крайнего северо-востока России и Аляски. Трекер периодически давал неточные показания, а иногда просто терял связь со спутниками.

Ну да ладно, всё готово к отъезду. Шестого апреля, в два часа ночи по чукотскому времени, Густ со словами "Господи, спаси и сохрани!", трижды перекрестившись, включил первую передачу, и начался наш путь к острову, пока без сопровождения. Снегоход с Андреем должен ждать в условленном месте.

Звоню на мобильный Олегу (UAOCID) и сообщаю о начале движения. Расположились мы в вездеходе так: я сижу за спиной у Густа на обычном стуле, справа за капотом двигателя также на стульях расположились Александр (он сидит впереди) и Виктор (позади Александра).

Миновали развилку, слева остался п. Провидения, а нам через перевал

нужно двигаться в сторону п. Новое Чаплино. Видимость приемлемая, но вот пошёл редкий снег, и это очень встревожило нашего водителя. Ранним утром оставляем слева редкие огоньки посёлка — и вот точка встречи с Андреем. Снегопад усиливается, водитель Густ начинает терять дорогу,



Путь от п. Провидения до о. Аракамчечен (примерно 80 км).

постоянно съезжая в сторону и виляя. Вездеход останавливается — водитель предлагает вернуться в п. Провидения и повторить попытку, когда прекратится снегопад. Это был очень тревожный момент, нас это никак не устраивало, это потеря времени и, как следствие, сокращение срока пребывания на острове. Не без труда Андрей убеждает нашего водителя продолжить путь.

Очень глубокий и рыхлый снег двигаемся почти всё время на первой

передаче, каждые 15...20 мин Густ, а затем Александр высовываются из боковых дверей и осматривают гусеницы вездехода по левому и правому бортам — если потеряем хотя бы один палец, соединяющий траки гусениц, и вездеход "разуется", — это катастрофа. Со слов водителя, в полевых условиях привести гусеницу в рабочее состояние без сторонней помощи невозможно. Пока всё в порядке. Вездеход и снегоход останавливаются, далее часть нашего пути пройдёт по льду пролива Сенявина, а учитывая, что зима на Чукотке выдалась аномально тёплой, необходимо крайне внимательно отнестись к этому участку пути. Остаюсь в вездеходе один, все остальные выходят на лёд, и Андрей начинает бурить лунки для определения толщины льда. Вижу, как Александр берёт в руки бур и довольно сноровисто бурит очередную контрольную лунку.

Но вот ребята возвращаются к вездеходу — всё в порядке, толщина льда более 90 см, этого вполне достаточно для того, чтобы продолжить путь. Преодолев морской залив по льду, выезжаем на берег острова Аракамчечен и продолжаем двигаться, но всё также крайне медленно, средняя скорость 12 км/ч. Часть пути пролегалла через сопки, и перед подъёмами мы останавливались для установки на гусеницы зацепов.

Ближе к вечеру выезжаем на берег небольшой речки — увы, гораздо левее, чем надо было для удобной переправы. Густ поворачивает вездеход назад, начинает маневрировать и вдруг ... крепкое ругательство и резюме — всё, ребята, приехали. Выясняется, что вышел из строя правый бортовой редуктор, нужна замена, а для этого необходимо вернуться в п. Провидения.

(Окончание следует)

РАДИАЛ

City-Window - антенна, которую нужно просто выкинуть в окно!

www.radial.ru/ham
radial@radial.ru
(495) 775-43-19

А ТАКЖЕ МНОГОЕ ДРУГОЕ!