

Карибы. Версия 3.0

Часть 1

Ну что, дорогие друзья, закончилась очередная авантюра нашей семьи. Приходим в себя, может даже помедленнее, чем обычно. То ли стареем, то ли приключение было покруче...

Я, наверное, в этот раз не буду делать два варианта рассказа – для таких же полоумных, как я (читай – радиолюбителей) и для нормальных людей. Тем, кому неинтересно читать про все эти антенны-передатчики, просто пролистают это. На две версии нет ни сил, ни времени. Мне говорят, что моя графомания кому-то по душе, поэтому есть основание «покропать». Но, скорее всего, пишу для себя больше. Я уже как-то говорил, что описывая недавние приключения, как будто проживаешь их вновь. А это в целом приятно ☺

Вспомним, что последнее наше путешествие с аппаратурой было в Африку. Я об этой поездке писал подробно и повторяться не буду. Скажем так – это была не самая увеселительная прогулка. Да и наши «боевые подруги» остались не в восторге, но стоически переносили с нами все тяготы. А вот до этого два раза мы летали на острова в Карибском море. И эти трипы прошли как по маслу. И отличные условия проживания и условия для работы в эфире, и комфортные места для размещения антенн, и вкусная и недорогая еда, и отличные пляжи, и... В общем, одни плюсы. На Карибы тянуло вновь. И меня, и Наташу, и, как мне казалось, Арунаса и Виолету, наших уже постоянных друзей и компаньонов.

2017 год мы с радиопутешествиями пропустили по целому ряду причин. Это вовсе не значит, что мы не мотались по миру. Еще как мотались. Но вот в упомянутом формате поездок не было. Поэтому свербило в разных местах и очень хотелось поехать вновь.

Еще с лета 2018 года шли активные поиски, обсуждения, оценки. Я уже как-то рассказывал, что лично для меня этап планирования, подготовки если и не круче самой поездки, то уж точно сравним по эмоциям и ощущениям. Так вот, мы рассматривали несколько вариантов. Но чаще всего мысли возвращались к острову Тобаго, что входит в архипелаг и государство Тринидад и Тобаго. Расположенный почти у побережья южной Америки, напротив устья реки Ориноко, этот архипелаг ощутимо отличается по природе от своих более северных «собратьев». Очень хотелось посмотреть на дождевые леса, на заросли бамбука, обилие птиц и другие чудеса тропиков. Конечно, в радиолюбительском плане интерес к стране несколько снизился после активной работы оттуда в 2017 году канадца 9Y4/VE3EY. Но мы помним негативные прогнозы нашей активности с острова Бекия (Сент-Винсент и Гренадины) сразу после большой польской экспедиции. Однако, пайлапы были – мама не горюй! Поэтому сомнения по этой причине были отброшены в сторону. Еще года три назад мы имели планы на эту территорию. Я консультировался с

Гердом DL7VOG и он дал много важных и полезных советов. Мы даже начали процедуру оформления лицензий в этой стране, но тогда планы поменялись. Что ж, начнем сначала.

Сразу скажу, что много и активно нам помогал Крис 9Y4D, живущий на главном острове Тринидад. Чуть позже я расскажу о его роли в нашем путешествии. А пока мы заполнили все необходимые анкеты на получение местных позывных и принялись изучать варианты проживания и транспортные пути. Конечно, не стоит думать, что мы этим занимались ежедневно и ежечасно. И я, и Арунас кроме занятия радио еще иногда вынуждены работать, поэтому руки до планов экспедиционных доходили, увы, не часто.

Уже в конце 2017 – начале 2018 мы остановили свой выбор на вилле CASADEMAR, расположенной на острове Тобаго, недалеко от столицы (точнее главного города), Скарборо. Вроде по всем показателям (расположение, цена, лояльность к нашему хобби и т.д.) это был оптимум. Арунас связывается с хозяином Францисом, получает предварительное одобрение и мы начинаем подбирать вариант перелета.

Для радиолюбителей описывать, что такое Тринидад и Тобаго не надо. А вот остальным читателям, думаю, это название мало что скажет. Конечно, каждый может погуглить про это островное государство. Но лень вряд ли сподвигнет вас на такой шаг. Поэтому, буквально пара слов про страну.



Государство Тринидад и Тобаго является самым южным из карибских стран. Оно относится уже к Южной Америке, хотя и расположено все же в Северном полушарии.

Состоит из двух крупных островов (и нескольких мелких). Главный остров – Тринидад со столицей страны Порт-оф-Спейн намного крупнее цели нашего путешествия, острова Тобаго. Столица это вполне себе мегаполис с небоскребами, пробками и прочими

соответствующими атрибутами. Население столицы более 50 тыс. человек, а с пригородами – более 300 тысяч. Это большая часть полутораmillionного населения страны.

Тринидад расположен буквально в нескольких километрах от устья реки Ориноко, там где простираются главные нефтяные поля Венесуэлы. Но, несмотря на такую близость, страна никогда не была частью Венесуэлы.



Порт-оф-Спейн, столица страны.

Тринидад и Тобаго была колонией Великобритании (отсюда, пусть коверканый, но английский язык и левостороннее дорожное движение). Полную независимость страна обрела в 1962 году.

Оговорюсь сразу, на Тринидаде мы не гостили. Туристам там делать нечего, остров совсем не туристический, да и криминогенная обстановка там не самая лучшая.

«Наш» Тобаго намного меньше, и по площади, и по населению. Тут живет всего около 70 тысяч человек, в основном в западной части. Главный город острова – Скарборо, вблизи которого мы и жили.

Впрочем, хватит пересказывать Википедию. Кому интересно – легко найдут в интернете обилие информации про эту страну.

Итак, про перелеты. Как ни странно, на «маленьком» Тобаго есть международный аэропорт Arthur Napoleon Raymond Robinson International Airport (сокращенно – ANR International Airport), который принимает большие самолеты из Северной и Южной Америк и Европы. Причина – наличие многочисленных курортов на острове. Туристов надо же возить как-то. Через Тринидад долго и дорого.

Нас это более, чем устраивало. В результате анализа мы выбираем авиакомпанию известного мирового туроператора Thomas Cook Airlines. Оператором же выступает а/к Condor. Летают они из нескольких европейских хабов, нам удобнее всего – Франкфурт.

Полеты из Франкфурта осуществляются раз в неделю, по вторникам, на обратном пути с остановкой на Барбадосе. Тем самым, мы определили длительность нашей поездки – 2 недели на острове. И хотя это чуть дольше, чем предполагалось, пришлось принять такие условия. Арунас «добирает» полет Люфтганзой от Вильнюса до Франкфурта. Я бронирую тоже Люфтганзу из Домодедова. Важный момент – у нас багаж следует прямым назначением, без перегруза во Франкфурте. С одной стороны, это экономит время и силы, с другой играет со мной злую шутку на обратном пути, но об этом позже.

Понимаем, что в стандартные 20 кг нам не уложиться (у Кондора такая дурацкая норма в экономе), берем т.н. Priority Econom, это подороже, но зато лимит уже 25 кг. Прикидываю багаж и понимаю, что если брать усилитель (а как его не брать?), то и этого мало. Заказываем на плече «Франкфурт-Тобаго» дополнительные 5 кг. От Москвы до Франкфурта доплатили при регистрации на стойке. Доплатили весьма существенно, но знали, на что шли 😊

При покупке дополнительного багажа произошла техническая ошибка в системе бронирования, а исправлять ее пришлось долго и мучительно, писали даже жалобы Европейскому регулятору авиаперевозок, я бы сам не справился, мой сын Виталий помог добить этих бюрократов и мы победили! 😊

В общей сложности полет должен занимать время около суток, может чуть больше. Но нам еще надо долететь до Москвы. Как ни крутили – без ночевки не обойтись. Лишнее время и деньги, но не летают от нас во Франкфурт, хоть тресни! 😊

Как раз, кстати, недавно открылась гостиница прямо в здании терминала Домодедова. Ее-то и бронируем и берем билеты на последний рейс «Саратовских авиалиний». Тех самых, самолет которых недавно потерпел крушение в Подмосковье. Но деваться опять же некуда, лететь Аэрофлотом в Шереметьево совсем неудобно.

Итак, вылет из Саратова у нас получился 26 февраля, из Москвы – 27-го. Возвращение 14-го и уже без ночевки в Москве.

Окончательно подтверждаем хозяину жилья бронирование и ... на какое-то время погружаемся в текущие дела. Как обычно, сборы оставляются на последние дни. Такие уж мы...

Но время летело неумолимо. Мы в своих планах, конечно, ориентировались на супер-мега экспедицию, которая ожидалась в феврале. Но после ее отмены все «радиопреграды» были сняты. Впереди Тобаго!

Пришло время уже вплотную начинать подготовку. Первым делом, я приготовился проверить весь комплект в «боевых» условиях. Я обычно так делаю всегда перед началом сборов. Цель очевидна – проверить все узлы и соединения, включая компьютер и интерфейс. Все же 2 года это

все лежало в том виде, в котором вернулось из Африки. Итак, разворачиваем комплект, подсоединяем все так, как планируется на острове. В этот раз комплект выглядел так:

- трансивер Elecraft K3

- усилитель SPE 1,3K (первый «выход в люди», хотя он уже три года у меня).



Уважаемые читатели, нет, OM3500 на Карибы я не вез ☺ Использовал их как подставку.

Педаль, гарнитура Хейл, интерфейс, компьютер с внешней клавиатурой и мышью. Ну, а заодно, надо было оттестировать все кабели. Как читатель понимает, с весом багажа у нас были проблемы с самого начала. Львиную долю веса занимал усилитель. Но и кабели весят немало. Конечно, на уровень мощности такого усилителя надо было кабели посолиднее, но... см. комментарий выше. Рискую делать ставку на тонкий RG58. Ставлю после усилителя каждый из отрезков по 10, 15, 25 и т.д. метров и даю полную мощность. Нагрузкой служили реальные домашние антенны. Кабели мощность держат без пробоев. Но греются. Понимаю, что это потери мощности, но приходится мириться с таким положением вещей. Из двух зол...

Пару слов про компьютер. Он вполне еще ничего, не старый, ему не более 10 лет. Lenovo

Всегда безотказно работал во всех моих поездках. Большой плюс – это трансформер, перегибаешь его и превращаешь в планшет с тачскрин экраном. Удобно. В общем, все было ничего, пока... я не вздумал обновить верную «восьмерку» до Windows 10. И началось... Вначале перестал работать RTTY с надежным интерфейсом от RigExpert Plus. Многократно «колдовали» вместе с моим

сисадмином с драйверами, но, увы, FSK не заработал. Я не фанат этого вида излучения, поэтому настроил все под AFSK с РТТ через VOX. Согласен, неудобно, но кардинально менять что-то поздно. Но это полбеды. Моя «верная лошадка» стала безбожно тормозить. И загрузка превратилась в занимательный квест с непредсказуемым результатом, да просто открыть какие-то программы стоило массы времени и нервов. Очень неприятно. А альтернативы не оставалось.

Скажу сразу, что и на острове ноутбук доставил несколько очень тревожных моментов. Мало того, что я не мог во время работы пользоваться интернетом, стала иногда искажаться телеграфная манипуляция, задерживаться переход на передачу и прием. Совсем не захотел работать софт для обеспечения онлайн логга в реальном времени (программа WTClublog) А я к ней привык... Мне казалось, что компьютер «поддыхает на глазах». Я молил всех богов, чтобы он не «окоchureлся» до конца эпопеи. И хотя, я сохранял лог ежедневно, ситуация не из приятных. Он дожил до конца, но теперь надо думать о замене.

Далее передо мной встала еще одна дилемма. Везти весь багаж через местные авиалинии было безумием. Они страшные перестраховщики, а уж после случившегося – вообще. Я просто побоялся, что даже за деньги такой перевес не разрешат. И что – выкидывать часть оборудования? Или одежду? Мы и так кроме пары маек и шорт ничего не брали. Одни провода, кабели и железяки ☺

В общем, я договорился со своим другом Сашей RW5C, что переправлю основной груз ему в Москву, а он перед вылетом привезет все в Домодедово. Саша любезно согласился. До Москвы доставить груз не проблема, по работе часто ходят машины в столицу. Решено!

Чемодан нагрузил так, что сам поднять не мог! Оказалось – 40 кг с хвостиком! ☺ Тут выясняется, что Саша недавно перенес операцию на глаза, ему поднимать больше 5 кг запретили врачи. Но выход находится быстро. Мой старый приятель Сергей RN3RQ с удовольствием берется выполнить роль портера. Вдвоем они с Сашей все обещают доставить к нашему прилету в Домодедово. А во встрече груза в Москве пришлось поучаствовать и старому знакомому Юрию RT5A (ex RU3AV).

Остается все меньше дней до отбытия. Все как обычно – начинается нервное возбуждение, волнение, зачастую совсем немотивированное. Но это у меня всегда так перед любимыми поездками. Наташа (моя жена) знает и относится спокойно. А вот на работе подчиненные не всегда понимали мои нападки и не совсем мотивированную агрессивность. Ну, ничего, для профилактики полезно ☺

Прямо перед вылетом в стране были длинные выходные, связанные с 23 февраля. Использую эти выходные для окончательных сборов.

Вот как выглядел мой груз перед упаковкой в чемоданы (еще до отправки части груза в Москву):

Впечатляет, правда? ☺

Вид у меня весьма растерянный, скажем мягко.

Но, так или иначе, все распахиваем, все укладываем. Сверяемся по спискам с Арунасом (у нас уже есть подобный опыт, это не занимает много времени. По сути, мы актуализируем списки от предыдущих поездок).

Ну, воде не забыли ничего.

Кроме упомянутых трансивера, усилителя, педали, гарнитуры кабелей, компьютера и интерфейса, берем провода для антенн и радиалов (килограмма три вышло, а то и поболее), электрические удлинители разной длины, паяльник, изоляторы и «центра» для диполей, блок питания для трансивера, устройство коммутации приемных антенн, запас конденсаторов, кольцо ферритовое большого диаметра, веревки, изолента (мотков 5), скотч, кабели НЧ для РТТ и соединения



интерфейса, налобный фонарик, отвертки, пассатижи, нож... Наверняка, упомянул не все ☺

Вовремя вспоминаем и интересуемся у местных про электрическую сеть. Там, оказывается, 110 Вольт в сети и плоские «американские» вилки. У меня есть два удлинителя с такими вилками (возил их раньше), нахожу еще пару переходников, Арунас тоже берет все для электрических коммутаций. Проверяем все свои блоки питания – вроде все умеют работать на этом напряжении.

Все, наступает 26 февраля. Deadline пройден. Отступать некуда! Да и не хочется☺

Утром мы вместе с Наташей поехали на работу на служебной машине. Свою оставил дома. Прямо с работы едем в аэропорт, в 20.30 мы уже в Домодедово. В оговоренном месте нас уже ждут ребята с ценным и очень тяжелым грузом. Мы не виделись несколько лет, очень рады взаимной встрече!

Я получаю свой груз, а ребята в качестве сувениров майки экспедиции и вяленую и копченую волжскую рыбу! Говорят, рыба была очень вкусной ☺ Ну, так мы старались!

Время позднее, расстаемся с друзьями и идем в гостиницу. Она расположилась на 2-м этаже терминала. Гостиница, вполне себе уютная, мы заехали туда прямо на багажной тележке. Номер небольшой, но там-то только переночевать.

Идем перекусить, заодно проверяем табло и с удивлением видим, что регистрация и сдача багажа на рейсы Люфтганзы начинаются за сутки до вылета. Это супер!



Слева-направо: RW5C, RN3RQ, UA4CC, XYL Наташа. И наш объемный багаж.

Перепаковываем чемоданы для равномерности, стараемся добиться искомых 30 кг. Специально взяли с собой багажные весы! Ну все вроде ОК, пошли, зарегистрировались и успешно сдали багаж.

Ложимся спать. Сон, конечно, не идет, волнуемся...

Вещи у нас сданы, спешить не надо, встаем, идем на безопасность, таможня, паспортный контроль... Все, мы уже в «чистой» зоне. Пьем кофе, а вскоре уже и объявляют посадку.

Полетели! А320 немецкого национального перевозчика за 3 с небольшим часа доставляет нас в один из крупнейших хабов Европы.

Нам надо переехать в другой терминал. По территории аэропорта следуют двухвагонные автоматические монорельсовые поезда без машиниста.

Через несколько минут мы уже на месте.

Аэропорт действительно огромный. Правда, этим нас не удивишь. Мы бывали и в Хитроу, и в Дубае, и в Гонконге, где комплексы поболее будут. Но интересно.



У входа в отель в Домодедово.



Лайнер Люфтганзы в Домодедово.



Встретились друзья! UA4CC и LY2IJ



И их «боевые подруги» Виолета и Наташа.

Продолжение следует.