

Карибы. Версия 3.0

Окончание.

В очередной раз обрывается «невезучая» антенна на 80, причем, полотно падает на пальму, путается в ветвях, и при очередной передаче сухие ветки вспыхивают! Нам еще пожара не хватало! Мы решаем эту антенну больше не восстанавливать. Будем упираться на 160 и 30 метрах, где по информации наших «пилотов» еще много жаждущих, которые пока не провели связи. Все же в 9У бывают частые приезды хэмов, думаю, 80 м отсюда не такая и проблема.

За пару дней до окончания нашего срока пребывания, Арунас и Виолета решают объехать северную и восточную части острова. А то как-то обидно, половину территории не обследовали. Кроме меня никто не хочет составить им компанию. Мы отправляемся втроем.

Единственное условие – Арунас хочет сам рулить. Конечно, пассажиром я не люблю ездить, но куда деваться – может же и не взять совсем 😊

Выезжаем после 10 утра. Сворачиваем направо, в другую сторону от стандартных маршрутов. Вскоре хайвей заканчивается, дорога резко сужается и идет вдоль моря и гор. Пейзажи становятся все более и более живописными. Проезжаем небольшие поселки Mount St. George, Goodwood, Pembroke, Glamorgan. Дорога называется Winword Road, как я уже сказал, она весьма узкая, очень извилистая и достаточно загруженная. Справа все время открываются великолепные виды пляжей (как обычно – пустынных), бухточек и небольших островков. Вскоре доезжаем до поселка Roxborough. Тут делаем первую остановку. Уж очень живописное местечко.

Вот перед вами одна из бухточек. Правда, живописно?

И таких бухт очень много. Можно любоваться просто неотрывно.



Погуляли мы по этому поселку, посмотрели и пофоткались.

Потом решили передохнуть, выпить водички холодной или пивка. Нашли очень аутентичный бар, там сидела небольшая компания английских (как нам показалось) туристов и все. Поговорили с барменшей, она пожаловалась, что после кризиса 2008 года турпоток так и не восстановился, клиентов очень мало, доходов нет, все плохо.

Выглядит все немного патриархально, но при этом очень мило и уютно.



Местные жители очень дружелюбны и общительны.



Вот такая заправка в глубинке. В Скарборо АЗС вполне себе европейские, а тут вот так.





Ну, просто лубочный снимок. На открытку или в туристический каталог ☺





Так или иначе, нам надо было продолжать свой путь.

Дальше дорога забирала резко на север, мы отделились от моря, чтобы вновь свернуть к берегу в местечке Speyside.

Еще один поселок с нетуристической инфраструктурой, такой настоящей что ли...

Напротив, в океане виднеется крупный остров, называющийся Little Tobago (Малый Тобаго). Очень живописно...

И такие откровенно красивые места ну просто на каждом шагу...



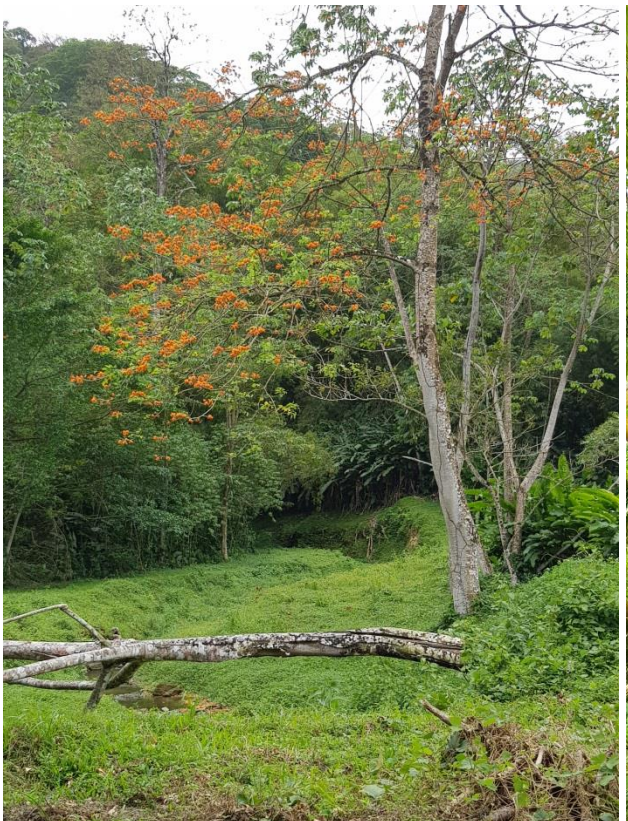
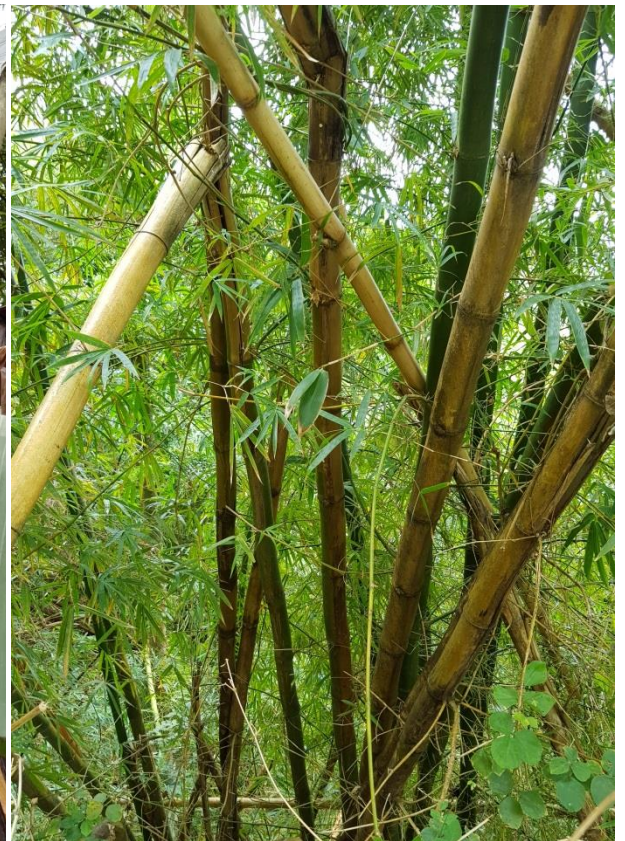


Продолжаем путь.

Дальше на север нормальной дороги нет. Сворачиваем западнее. Пошел серпантин, дорога сложная. Правда, и машин заметно убавилось. Тут нет населенных пунктов, ездить особо некому.

Дальше очень интересное место. Дорога пересекает единственный на Тобаго заповедник (заказник) Tobago Main Ridge Forest Reserve. Тут есть и водопады, и классический тропический rain forest, заросли тростника, банановые рощи, ручьи, бамбуковые заросли. Останавливаемся в самой середине заказника, делаем фото. Тут прохладнее, чем на побережье, тихо, влажно...





А вот еще встретились очень живописные домики в горной части. Все они на сваях. Наверное, затапливает?



Заехать на водопад у нас не хватило времени, к сожалению.

Выезжаем из заповедника, дорога идет вниз к побережью, но уже не океана, а Карибского моря. Тут тоже очень живописно, но природа немного другая.

Проезжаем Hermitage, Parlatuvier. Вокруг очень красиво, лагуны, бухты, окруженные горами...

Вижу на карте место, обозначенное, как Englishman`s Bay. Судя по значкам, тут есть и сувенирная лавка, и кафе, и пляж. Решаем свернуть направо.

Что ж, действительно интересное местечко. Большая поляна в лесу, выходящая к морской бухте. Песок и бирюзовое море. Интересные деревья с наружными корнями.

А еще продают мороженое, сувениры (ассортимент, правда, тоже очень скудный, как и везде), есть и что-то типа забегаловки. Решили тормознуться тут немного.



Разноцветные тряпочки на веревке – это продающиеся платки. Зеленое двухэтажное здание – как раз то самое кафе, сесть можно и внизу, и наверху. Выбираем второй этаж, там и вид чудесный на пляж, и очень атмосферный интерьер.

Заказываем еду и идем наверх. Тут все не стилизовано, а реально оформлено в настоящем креольском духе. Ну, прямо карибский дух! ☺

Посмотрите сами...





Терраса с видом на пляж, старые деревянные ставни, столы покрытые тряпичными скатертями, ленточки у потолка...



Эту фотографию я назвал «Жизнь в карибском стиле» 😊







Как же я люблю такие пальмы!

Мы хотели искупаться на этом сказочном пляже, но, несмотря на видимую благодать, волны все же были большими. А главное – время поджимало, поэтому мы отправились в обратный путь.

Проехав Castara и Mount Dillon, мы свернули на юг. Вновь немного серпантина и вот уже мы выехали на равнину. Дальше большой перекресток у въезда в Скарборо и мы уже мчим по привычному хайвею.

Дома, немного отдохнув, сажусь к трансиверу. Упор на 30 метров, есть еще «жалобы» от неудовлетворенных граждан. Темп хороший, связи бодро прибавляются.

Следующий день можно считать последним полным. По традиции, мы в этот день делаем фото в специально приготовленных майках с названием острова и позывным. Но мне было очень важно сфоткаться вместе с Лелькой, для будущей QSL карточки. Но мое желание при отсутствии такового у мелкой, ровным счетом ничего не значит. Поэтому – что получилось, то и получилось ☺





Вечером я, немного еще поработав в эфире, сворачиваю аппаратуру. Остается только усилитель, который еще поэксплуатирует Арунас. Мы с Наташей (точнее, она в основном) начинаем паковать наше барахлишко. Остальное соберем утром.

Наступило 13 марта. Позавтракав, начинаем демонтаж антенн. Тут все происходит куда быстрее, чем при монтаже. Отрываем и выбрасываем все радиалы, быстро, в две руки складываем телескопические мачты. Мы договорились оставить их у хозяина дома с тем, чтобы позже их забрал Крис. Сворачиваем кабели. Укладываем их в чемодан и понимаем, что перевес будет запределным. Я решительно оставляю большую часть кабелей тоже 9Y4D, это дешевле, чем платить за перевес и тут, и на саратовском рейсе. Но вот, в конце концов, чемоданы уложены. Взвешиваем их, что-то еще выбрасываем и на этом успокаиваемся.

Теперь надо отвезти детей в отель, где они будут жить оставшиеся три дня до своего отъезда. Загружаем машину и в путь. А вот и отель. Расположен он на самом берегу со стороны Карибского моря. Все вполне цивилизно. Прощаемся и едем назад. Время поджимает.

Вернувшись, чуть приходим в себя и начинаем укладывать наши вещи в машину. Пришло время покидать ставшую почти родной виллу Casademar. Прощальный взгляд, жмем руки владельцу Франциску. Он успешно сдирает с нас 200 местных тугриков «за поздний выезд». По положению check out в 11 часов, мы уезжаем в 15.30. Ну и ладно, переживем 😊

30 минут по хорошо знакомой трассе и мы в ANR Intl Airport. Нас уже ждет представитель прокатной конторы. К машине претензии нет, мы говорим «спасибо и пока» нашему Ниссану. Идем на регистрацию. В южных аэропортах часто регистрация происходит почти на улице, только



крыша от дождя присутствует. Регистрация проходит штатно, на багаж цепляются бирки, говорящие, что наши чемоданы поедут прямо до Москвы (или до Вильнюса для Арунаса и Виолеты).

Теперь безопасность, строгая тетя внимательно осматривает нашу ручную кладь и, наконец, мы проходим в чистую зону. На вылете паспортного контроля тут нет.

В залах ожидания все просто до аскетизма ☺ Кресла и... туалеты. А, правда, даже есть дьюти фри! Но совсем маленькие, как ларек на рынке, но зато два. Там ничего, кроме алкоголя и сигарет не продается.

Улетает рейс Virgin Atlantic, остаются только пассажиры нашего рейса. Самолет задерживается. Но вот, наконец, борт с надписью CONDOR на фюзеляже подъезжает к перрону. Выходят пассажиры. Кажется, только что мы такие ошарашенные, после многочасового перелета шли к терминалу. Но пронесли 2 недели как один миг и нам надо улетать...

Наконец, поднимаемся на борт. Только что вышли пассажиры, прилетевшие на Тобаго, но остались те, кому надо на Барбадос. Самолет не убран, кое-как садимся, пристегиваемся. Взлет. Не успевает погаснуть табло «пристегните ремни», как загорается вновь. Идем на посадку. Отмечаю, что самолет не поднимался выше 5-6 тысяч метров, не успевает просто. Вот и Барбадос. Вначале приглашают к выходу тех, кто прилетел сюда. Мы думали, что нас оставят на борту, как это было прежде при технических посадках. Но нет, и нас зовут на выход.

Спускаемся по трапу, куда-то долго и нудно идем и в конце пути упираемся в очередь. Оказывается, это пункт безопасности. Но тут обычно проходят те, кто прилетел на внутрикарибских рейсах на маленьких самолетиках на 5-10, максимум 15 человек. Мы так летели с того же Барбадоса на Бекию. А тут вывалил почти полный Боинг 767! Стоим минут 40 или больше. Наконец, проходим безопасность и почти бегом на гейт, там уже давно должна была закончиться посадка. Арунас и Виолета уже волнуются, не остались ли мы на Барбадосе навсегда? ☺

Наконец усаживаемся в свои кресла и быстро взлетаем.

Ну, а дальше все было по стандартному распорядку. Ужин, попытки поспать (частично даже удалось), почитали, принесли завтрак... А вот и посадка во Франкфурте.

Тут мы должны распрощаться с нашими литовскими друзьями. У них рейс на Вильнюс вечером, они поедут погулять по Франкфурту. А у нас через час вылет на Москву Люфтганзой. Тепло прощаемся, спасибо ребята! Все было классно! Надеюсь, не за горами наше следующее путешествие.

Спешим изо всех сил, надо успеть на наш рейс. Все в порядке, успеваем. Еще три часа и мы в Домодедово. В холодном Домодедово, где «за бортом» минус 18 - 20С. Минус, Карл! Только недавно мы были в плюс 30 и вот...

Идем к багажной ленте. Вылавливаем наш большой чемодан с усилителем. Ждем второй, там трансивер и другие вещи. Но его нет и нет. Понимаем, что мы остались одни. Подходит сотрудница аэропорта, мы объясняем ситуацию и она говорит, что багаж выгружен весь, ждать бесполезно. Вот это номер! Идем в службу «Lost & Found». Молодой человек вежливо принимает нас, узнав, что мы с франкфуртского рейса, успокаивает – ваш чемодан во Франкфурте, нам уже сообщили, что он «отстал», не успели перегрузить. Пишем заявление, нас уверяют, что уже завтра все будет доставлено в аэропорт Саратова. Увы, по целому ряду причин это не произошло. Я не буду углубляться в суть проблемы, но образовалась некая «правовая коллизия», которую в наших условиях мы бы решали до сих пор. Пришлось просить помощи у моих московских знакомых. Хочется сказать огромное спасибо Леониду Павловичу Ковалевскому R5DU, который вместе с Юрой RT5A принял активное участие в решении проблемы. В общем, в воскресенье, через три дня мы забрали чемодан в Саратове в целостности и сохранности.

А сами мы успешно долетели последним рейсом «Саратовских авиалиний» и еще до полуночи были дома. Все, приключение успешно завершилось...

Немного об итогах. Вначале о радиолюбительских. Все прошло намного сложнее, чем до этого, но, интегрально – успешно! Около 5,5 тысяч связей (нормально при таком отвратном прохождении на ВЧ), более 850 на 160 метрах, 1200+ на 30. Еще раз прошу прощения у тех, кто не смог провести возжеленную связь. Мы, правда, делали, что могли. Но это не была полноценная DX-педишн, мы честно предупреждали, что это просто «отпуск с трансивером».

Все логи уже загружены на Clublog, в самое ближайшее время будет LoTW загрузка. Бумажные карточки заказаны у Геннадия UX5UO и скоро разлетятся по всему миру. Мы много нового опыта приобрели и постараемся учесть свои ошибки в следующих поездках.

Я хочу кроме благодарностей R5DU и RT5A сказать большое спасибо моим коллегам по работе RA4DX, RG4D, RA4DAJ за помощь в техническом оснащении. Еще раз слова благодарности RW5C и RN3RQ за логистическую поддержку. Ну, и еще раз RW5C и UA4CR за их усилия по координации, коммуникации с DX-сообществом.

И конечно же, спасибо Арунасу LY2IJ и Виолете за теплую компанию. Без вас бы этот трип не мог осуществиться.

А еще спасибо моей жене Наташе за ее неиссякаемое терпение и потакание всем моим «хотелкам». В этот раз с нами были наши дети Виталий и его супруга Ольга, и, главное, наша любимая Лелька! Сколько приятных и радостных минут это добавило! Посмотрите, какая она разная и какая чудесная! И как выросла за последние месяцы... Взрослая прямо. Кокетка! ☺





Опыт отдыха всей нашей большой семьей явно положительный. Если они еще захотят с нами поехать – будем счастливы!

Ну, что сказать еще. Увы, все хорошее кончается и очень быстро. Но мы живем своими воспоминаниями и ... новыми планами. А они уже роятся в головах! ☺

А пока посмотрите еще немного фотографий этого такого далекого тропического острова...



Закат на Тобаго.



Санрайс, каким я его видел со своего места у трансивера.







Вид на виллу со стороны тропинки на море.

Тем, кому не жалко своего времени ☺ и есть желание посмотреть побольше фото и даже видео, сделанных во время нашей поездки, вот ссылка. Тут все неразобранный, но интуитивно понятный.

https://www.dropbox.com/sh/zulfdwjb40sccg8/AAAswgQiMU_96ongywStwyBXa?dl=0

Этот аппендикс нерадиолюбителям читать не имеет смысла.

P.S. Меня часто спрашивают – ну расскажи, как выглядит пайлап «с той стороны».

Я уже делал это в своих предыдущих рассказах. Ничего нового я тут не заметил. Говорят, что массово народ использует веб-сдр`ы. Я по своим ощущениям этого не заметил. Говорят, наше хобби вымирает, народу мало. Ничего подобного, судя по пайлапам, народу в эфире становится больше.

Главный лайфхак, как сейчас модно говорить. После первого вызова и отсутствия ответа в течение 1-2 секунд, зовите еще! Удивляюсь, когда после вызова обрушивается на уши шквал зовущих. Причем, абсолютно одновременно. Это-то нормально. Скажем, сразу не удалось принять позывной, жду, что позовут еще и... тишина! 1, 2, 5 секунд! И потом вновь все вместе. Чем чаще будете звать, тем выше ваш шанс! Но, конечно, все время слушая эфир. Если уж DX кому-то ответил, останавливайтесь! Есть много всяких методик. Я, зацепив пару-тройку букв передаю их (без рапорта, конечно) в надежде отсечь остальных. Фиг там! Зовут все! Ну, как же при вызове «UA4» продолжать звать станции, скажем, с позывным «IW8...». Ни одной одинаковой буквы же ☺ Кто-то с такой тактикой не согласен, считает, что надо принять полный позывной и потом сразу выдать рапорт. Мне моя нравится больше ☺ При этом, лично я «упертый», зацепив часть позывного, я буду его «тащить» до последнего. Доходило до смешного. Я выдаю «RK3», зовет точно на приемной частоте, скажем «SV1...». Я повторяю «RK3» и опять грек долбит. И так до 5-7 раз подряд! Неужели не понятно, что я не отвечу, пока не проведу связь? Что это? Упрямство? Тупость? Неумение принимать? С таким непониманием, вы не только мешаете даже самому себе и сбиваете темп, можно так обозлить оператора, что он не захочет с вами проводить связь. У меня возникали желания просто «поубивать». Правда, через десяток связей злость проходила ☺

Выбор частоты вызова. Я больше люблю двигаться по частоте приемником не плавно, а отработав одну частоту, скачком переместиться вверх, отработать там по возможности и дальше. Стараюсь не растягивать пайлап дальше 4-5, максимум 7 кГц. Потом скачком на «+1». Конечно, такая тактика легко просчитывается и на новой частоте уже ждет толпа. Но просто метаться по сплиту мне не очень нравится. Но практически всегда на «дальней» границе пайлапа всегда свободнее.

Зачастую сам DX провоцирует неравномерный пайлап. Сообщая о том, что слушает выше 5...15 и оставаясь на «плюс 5», оператор провоцирует бестолковую толкотню и темп неизбежно падает. Поэтому призыв «spread out» надо принимать и распределяться равномерно по пайлапу. Увы, так происходит не всегда.

Еще про сплит. Мне кажется, что в нормальных условиях требовать, чтобы Вас звали выше 3, 4 или более в телеграфе, не совсем правильно. Особенно, если одновременно работает несколько интересных станций. Занять большую часть диапазона своим пайлапом и «согнать» других – в чем тут признак мастерства? На мой взгляд, слушать выше от 1 кГц и далее по обстановке до 3...5 вполне достаточно. Лучше заранее договориться с одновременно готовящимися экспедициями о распределении частот по диапазонам. Это для больших экспедиций. Для таких «туристов», как мы, всегда найдется «окошечко».

О «паровозах». Я лично, отношусь весьма спокойно к такому явлению. Кстати, мне однозначно показалось, что их станций с абсолютно идентичными сигналами подряд стало меньше. Либо изменилась тактика «железнодорожников».

Про вызовы «в рельсу» (Так иногда называют вызовы, когда оператор не слышит толком DX). Не очень приветствую, но если не слышит никто и DX не зовут, иногда это последний шанс – вдруг DX Вас услышит, переключит приемную антенну, проскочит пик прохождения. Если этим злоупотребляют, то «с той стороны» выглядит по крайней мере смешно.

Про FT8. Мир разделился на два лагеря. Те, кто восхищается и те, кто ненавидит ☺ Скажу сразу – я не люблю все эти улю-лю. Но работаю. Это прогресс, это будущее и нам его не остановить. Да и не надо. Когда-то так встречали электронный ключ вместо «клоподава», телеграф с компьютера, кластеры и скиммеры... Нельзя жить прошлым, это тупик. Даже если мы не понимаем, не принимаем новое. Я считаю так. Вот недавно появилась т.н. DX-pedition mode FT8. Пока идет обкатка, но какие возможности! До 600 связей в час в теории, значит 400 – реальность. Не думаю. Что другим видом можно добиться такого темпа. А значит больше хэмов проведет связь с вожденным DX. Кроме того, эта цифровая мода дает шанс на связь тем, кому в его конкретных условиях никогда не удастся построить серьезный сетап и большие антенны. Теперь DXинг и для них будет открыт. Я уже слышу тонны возражений ☺ Но это мое мнение, которое я никому не навязываю.

Про просьбы. Конечно, у всех есть свои «хотелки». Типа «PSE 40 m SSB» Но писать про них в кластере, да еще в ультимативной форме, да еще с оскорблениями типа «deaf as stone» или что-то подобное – по крайней мере, выглядит хамски. Да и в пайлапе мало кто из операторов экспедиции читает споты. Напишите пилоту, а вообще, больше следите, слушайте. И вы будете вознаграждены! ☺

Про DX QSO. Я придерживаюсь мнения, о котором говорил всегда. Не тратьте время свое и, особенно, DX. Если ваш позывной повторен верно и вы приняли рапорт, в ответ более, чем достаточно выдать 5NN TU или даже только три цифры. Скажу больше. Если я слышу, что корреспондент повторяет свой позывной (а тем паче, несколько раз), я начинаю думать, что принял его неверно и меня поправляют. И тут есть шанс «сгенерить» ошибку. Зачем повторять свой позывной? Особенно, когда идет хороший темп и хочется добиться максимума. Ну, а уж всякие «73, TNX QSO, bye-bye» и прочие «сентименты» явно лишние. Я это повторяю в каждом своем «послеэкспедиционном» рассказе, но ситуация не меняется. Вот уж воистину, «краткость – сестра таланта» ☺ Конечно, все это не относится к 160 метрам, когда уровни сигнала на пределе разбираемости. Тут все повторы и медленные скорости вполне оправданны.

Про споты. Споты бывают полезны для привлечения внимания. Но спотить одну и ту же станцию на той же самой частоте со словами благодарности («TNX QSO, easy») смысла не имеет. Еще и раздражение вызывает у тех, кому не «изи». Уж если так подмывает проспотить – напишите, на сколько выше вам ответили. Хоть какая польза ☺

Про «селективные» вызовы. Это исключительно прерогатива DX-оператора. Если он считает, что сейчас время проводить связи с японцами, значит так тому и быть. Даже если вы уверены, что это время японцев на этом диапазоне не может оказаться. Не надо уподобляться некоторым персонажам и показывать весь наш богатый словарный запас ненормативной лексики в эфире. Хихикать тоже вслух не стоит ☺ Наберитесь терпения, вам обязательно ответят. ☺ Хочется посоветовать DX не злоупотреблять этим правом. Если долго требовать «AS only», напряжение на частоте нарастает и некоторые «горячие парни» не выдерживают и начинается, то, что прозвали «цирком». Даже если вам очень хочется дать шанс японцам и азиатам. Поработали так минут 15, еще 15 минут общий пайлап, потом повторите направленный вызов. Предвижу возражения, что прохождение может открыться на 5 минут, что санрайс и сансет не даст потом шанса... Все я

понимаю, но чаще мой график вполне применим. А уж в эксклюзивных случаях действуем по ситуации.

Про DQRM. Главное, что меня все время волнует и интересует – ЗАЧЕМ? Какой практический гешефт имеют эти «постановщики помех». Ведь не может быть, что просто так ☺ Но пока не смог придумать ☺ Кроме морального уродства и просто болезни душевной ничего на ум не приходит. Бесплезно взывать к их разуму, я считаю. Призыв один, он звучит уже много-много лет. «Не кормите тролей!», не давайте им то, чего они жаждут – прекратите делать им замечания, урезонивать, ругать, возмущаться. Не реагируйте НИКАК! Это единственное, что этих мразей может огорчить и заставить остановиться.

Еще одна близкая тема. Ошибся вызывающий оператор, скажем, забыл включить сплит. Сознаться, с каждым бывало. Я точно так иногда косячу ☺ Мое мнение – лучше промолчать, найдется всегда несколько «активистов», которые сделают замечание или, точнее, поправят. Ну, вставьте свои «пять копеек», если душа требует, «ур» - этого достаточно. Что имеем? В лучшем случае – «GM». Это типа такая форма обратить внимание, «эй, чего спишь в оглоблях» ☺ На мой взгляд, обидная форма. А вот далее просто полный зашквар. «DLB, fuck you, MDK, durak»- вот далеко не полный список эпитетов, которые получает случайно ошибившийся человек. Было (и не раз), я понял свою ошибку, уже нажал нужную кнопку, сработал с DX, а на его частоте все еще осыпают меня оскорблениями. Очень хочется, чтобы мы не уподоблялись стадным ивотным. Держите себя в руках, уважаемые! ☺

«Не стреляйте в пианиста, он играет, как умеет». Думаю, понятно, о чем я. Да, работа оператора может кому-то не нравиться. Может не нравиться многим. А то и всем. Не стоит об этом кричать в эфире, кластере и на форумах, думаю. Самый достойный ответ – собрались и поехали сами. И показали на живом примере «супер работу» ☺ Я знаю, по крайней мере, нескольких российских и больше зарубежных радиолюбителей, которые умеют держать темп лучше меня. Это повод для того, чтобы мне посыпать голову и другие части тела пеплом и уйти в «глубокую завязку»? Не думаю ☺

Про письма с корректировками. На мой взгляд, можно писать, просить исправить и т.д. Хотя, самое правильное – переработать еще раз. Конечно, бывают исключения (кончилась экспедиция, прохождение ухудшилось и т.д.).

Главный вывод всегда и везде. Будем терпимы, спокойны, уважительны друг к другу. «Не судите, да не судимы будете» ☺ И помните, что это всего лишь игра...

Всем хороших экспедиций и побед! До новых встреч в эфире!

73!