

Ühe peaaegu unustatud sündmuse juubel

Tänavu möödus 40 aastat eesti raadioamatööride poolt korraldatud esimesest suure rahvusvahelise kõlaga dxpeditsioonist. Sihtkohaks oli siis Franz Josephi Maa ning toimus see tähelepanuväärne retk 1972.a. aprillis-mais.

Lühiülevaade kunagisest suursündmusest ilmus ka 17 aastat tagasi ES-QTC-s (10. numbris), ent ilmsesti on nüüd küll üpris viimane aeg esitada reisist ka põhjalikum aruanne – et see ka ajaloo tarvis sobivalt talletada. Õnneks on säilinud selle ekspeditsiooni algdokumendid ja Tõnu, ES2DW, päevik tollastest sündmustest. Tõnu pealekäimisele järele andes tuligi minul, ES1AR-I, see lugu detailsemalt kirja panna. Selletõttu on tekstis kasutatud ka mina-vormi.

Alustuseks veidi selle loo taustast. FJM on DXCC üks maadest ja sealjuures ka küllaltki nõutud maa. FJM ise koosneb tegelikult mitmest ilma püsiasukateta saarest, millest paaril paiknesid ka polaaruringute baasid. Üks neist baasidest asus Heissi saarel, milline asub selle arhipelaagi keskosas.



FJM kaart

Oli tavaks, et nendes baasides personal regulaarselt vaheldus. Heissi saarel asuvas baasis, mida kutsuti ka observatooriumiks oli oma raadiojaam, mille operaatoriks oli sattunud üks amatöör. Jaam sai endale ka amatöörkutsungi (UA1KED), kuid eetris oli see harva ning töötas vaid telegraafis. Aga et 1970-ndate alguseks oli SSB juba laialt levinud, siis tekkis maailmas selle polaarpiirkonnas asuva maa järele tõsine nõudlus. Tollases Nõukogude Liidus oli SSB tööliigi eestvedajaks Leonid Labutin, UA3CR, kelle töökoht oli ühes kinnises sidealases instituudis. Seal ta valmistas ühe väikese portatiivse SSB saatja eesmärgiga „sõidutada” seda läbi kõikide NL „vabariikide”. Kõigepealt otsustas ta ise seda kasutada aga just Franz Josephi Maal. 1962.a. märtsis tegi ta UA1KED jaamast 8 päeva jooksul kutsungiga UA3CR/1 ligi 2300 sidet. Järgneva 10 aasta jooksul FJM-i SSB-l kuulda aga ei olnud...

Ühel 1971.a. maikuu õhtupoolikul oli Vabariikliku Raadioklubi kantseleis lobisedes aega veetmas üks grupp aktiivsemaid amatööre. Räägiti maast ja ilmast, kuni jutt jõudis Franz Josephi Maani. Arutati seda olukorda küll nii küll naa, kuni lõpuks keegi tuli välja ideega ise sinna üks dxpeditsoon korraldada! Peale täiendavat arutelu sai selgeks, et idee oleks ju kõigile põnevaks ettevõtmiseks. Koheselt pandi kirja ka võimalikud osavõtjad. Esialgne versioon meekonnast oli selline: UR2CW - Arvo, UR2BL - Peedu, UR2DW - Tõnu ja UR2AR - Enn. Järgnevalt informeerisime ideest Eesti Raadiospordi Föderatsiooni esimeest Bruno Sauli (tollal Eesti NSV sideminister), kellele see idee meeldis ja ta lubas klattida võimalikud probleemid, ka Eesti ALMAVÜ Keskkomitee esimehe Raudsepaga. Ja nii läkski viimase allkirjaga kiri septembris Moskvasse ALMAVÜ Keskraadioklubi ülemale Ivan Demjanovile. Kirjas mainiti ka seda, et ürituse rahastamine toimuks kohalikest vahenditest.

Jäime vastust ootama, ent seda ei tulnud ega tulnud. Vahepeal aga arutati ekspeditsooniks vajaliku varustuse küsimusi. Üksmeelselt otsustati - vaja oleks valmistada 3 vasat. Sobivaimaks peeti UW3DI vasa teist versiooni. Projekti jäi vedama Tõnu. Aparaatide taheti ehitada Pöögelmanni Elektrotehnika tehase baasil, mille direktorile saadeti Eesti Raadiospordi Föderatsiooni poolt palve kaasa aidata nimetatud projekti teostusele. Ka pidi Tõnu hoolt kandma ühe GU-34-ga PA kokkupanemise eest. Kuid Moskva vaikus jätkuvalt. Kordusena 7.detsembril 1971.a. Keskraadioklubisse saadetud raadiogrammide soostuti siiski 8. jaanuaril vastama: „NL RSF ei ole võimeline ekspeditsoonile kaasa aitama, kuna „sellel ajal“ ei ole transporti“. Oli muidugi üldine imestus ja arusaamatus, ent parata polnud midagi – ja seepeale kogu plaanitud dxpeditiooni projekt ka seiskus.

Järsku kutsus Bruno Saul 21.märtsil 1972.a. Tõnut ja mind enda juurde ja meie suureks imestuseks teatas, et helistas Ivan Demjanov, NSVL keskraadioklubi ülem – sõnumiks, et kaks meest sõitku Franz Josephi Maale! Aega väljasõiduni oli jäänud täpselt 30 päeva.

30. märtsil saabus lõpuks ka Keskraadioklubist sellekohane ametlik kiri, milles teatati järgmist: „on saadud kokkulepe NL Hüdrometeoroloogia Teenistuse Peavalitsusega kahe lühilaine amatööri saatmiseks 30 päevaks aprillis-mais Franz Josephi Maale Heissi saarele osavõtuks rahvusvahelisest võistlusest. Lennureis Diksonilt sihtkohta ja tagasi on tasuta Hüdrometeoroloogia Teenistuse lennukiga.“

Tehti kiire otsus: sõitjad on UR2AR ja UR2DW.

Muidugi jäi suureks küsimärgiks, et miks meile esialgu ära öeldi, ent seejärel tuli siiski positiivne vastus? Arvo, ES1CW uuris hiljem oma keskraadioklubi tuttavate kaudu seda lugu ja sai teada, et meie ekspeditiooni vastu olevat algselt olnud NL Raadiospordi Föderatsiooni esimees Ernst Krenkel, kunagine kuulus polaaruurija ja radist, kes oli siis Hüdrometeoroloogiaristiade Teadusliku Uurimise Instituudi direktor. Kuid hiljem kuulnud, et taotlejad olid eestlased, oli ta oma esialgse otsuse ära muutnud. Arvo sattunud ka ükskord mingil üritusel Moskvas Krenkeliga jutule, kus viimane olevat talle maininud fakti, et kunagi kauges lapsepõlves olevat ta elanud mingi aeg Tartus ja sellest ajast talle eestlased sümpatiseerivat... See võis ka nii ju olla!

Lubava kirja alusel andis ALMAVÜ Keskkomitee esimees välja käskkirja Tõnu ja minu komandeerimiseks marsruudil Tallinn-Moskva-Dikson-Heissi saar, observatoorium „Družnaja“. Lennuklubi kohustati meid varustama polaaringimustelevastava riietusega ning raamatupidamist kohustati ekspeditiooni rahastama vastavalt eelarvele. No nüüd läks alles kiireks! Oli selgemast selgem, et vasade

valmistamine ei tule enam kõne allagi. Kuidagi saime teada uudise, et Tartus oli Slava, UR2QI ostnud Moskvast otse autorilt, UW3DI-lt tema esimese mudeli vasa. Ainukeseks võimaluseks keerulisest olukorrast pääseda oli paluda seda transiiverit laenuks. Slava oligi suuremeelselt nõus, kuid esitas 3 tingimust: transiiver tagastada täielikus korras olevana, transiiveri sees mitte „pusida“ ja tagastada pill nii, et ta saaks sellega osaleda NL meistrivõistlustel. 5.aprillil sõitsime autoga Tartusse, kus kõik lahenes uskumatult hästi ja transiiver sõitis koos meiega peagi tagasi Tallinna poole. Ütlemata tubli ja vastutulelik sell!

Tõnu hooleks jäi vasthangitud transiiveri kokkusobitamine PA-ga ja minu teha jäid antennid. Otsustasime, et sobivaks oleks 20/15m „kuup“ (10m-l ei olnud siis levi) ja 40/80 m inv.vee. Ühest sõjaväeosast saime vastava „kingituse“ eest 6 antennimasti toru. Kuup sai suhteliselt kergesti kokku-lahti käiv ning lisaks sai tehtud masti lumele paigutatav tald, antenni manuaalne pööraja koos fiksaatoriga ning antennimasti maja seinale kinnitav tugi. Kuubi katsetamiseks panime selle minu kodus Maarjamäel 8m kõrgusele üles. Antenn töötas, SWR oli igati korras. Võrdluskatsetel mu 16m kõrgusel oleva pika poomiga 3 el. kuubiga jäi ta küll 2 S-palli alla, kuid olime siiski rahul. Tõnu ajas „Standardist“ välja porolooni aparatuuri pakkimiseks, mina aga lasin purjetöökojas teha aparatuuri ja antennide transpordiks puldanist kandekotid.

Kuna Dikson asus nn. piiritsoonis, oli selleks vajalik hankida ka piiritsooni luba. Loa saamiseks saadeti meile mõlemale Diksoni rajooni raadiokeskusest raadiogrammiga Mererajooni miilitsaosakonna jaoks vastavad kutsed. Läksime siis Tõnuga sinna miilitsaosakonda, kaasas komandeerimistunnistused, kutsed ja passid. Keegi naismiilitsamajor võttis meie paberid ja ütles, et tulgu me loale järgi 10 päeva pärast. Meie väide, et peame ju paari päeva pärast välja lendama, ei läinud talle üldse korda. Tont võtku! Läksime siis kiiruga ALMAVÜ Keskkomiteesse, kus kurtsime oma häda. Seal anti meile kaasa üks kaadriala töötaja. Kui see miilitsamajor meid jälle nägi röögatas ta täiest kõrist: „Ma ütlesin, kümme päeva!“ Meie saatja ütles vaikselt: „Oodake, poisid“, haaras meie paberid, läks suletud ukse taha, kust väljus mõne minuti pärast koos vastava pitsatiga meie komandeerimistunnistustel. Vot nii! ☺

Vahepeal oli Tõnu lasknud trükkida meie jaama logi blanketid, ca 15000 QSO jaoks. Vedasime kogu varustuse minu juurde koju. Kui olime tehtuga juba peaaegu rahul, siis järsku plahvatas – olime ju unustanud „Vana Tallinna“, probleemide lahendamise „diplomaatilise õli“! Paraku selgus tõsiasi, et teda lihtsalt millegipärast ei olnud mitte kusagilt saada! Haarasime siis asenduseks kusagilt mõned pudelid „Gabrieli“ (oli üks selline liköör), lisaks olid Tõnule Kaarma mehed juba toonud kohalikku „Wiskit“ ehk toorpiiritust. Komandeerimisrahad saime kätte ja ka kõik piletid olid olemas. Lennuklubist anti meile soojad joped ja soojad jalavarjud. Tõnu sai koeranahast untad, mina aga lubjavildid (minu suurust untasid ei olnud), millised näitasid oma väärtust alles hiljem. 18.aprillil olid asjad niikaugel, et tuli hakata pakkima ja 19. aprilli hommikul viisime kõik kompsud minu töökoha furgoonautoga lennujaama. Kõik sai seal ka kaalutud: PA – 50 kg, transiiver koos kaablitega – 40 kg, antennid ja minu vildid – 57 kg minu ja Tõnu seljakotid kokku 30 kg. Jääbki ainult oodata äralendu...

Neljapäev, 20. aprill 1972.a. Suure seikluse algus. Väljalend TU-124-ga algas kell 7.40. Kuid varem, peale seda kui nägime kuidas laadijad kohvleid loopisid, aitasime oma pagasi ise lennukile laadida. Moskvasse jõudsime kell 9.30. Kuigi olime eelnevalt Keskraadioklubist tellinud veoauto oma kraami transpordiks Vnukovo lennuväljalt Domodedovo lennuväljale (58km), ei olnud meile keegi vastu tulnud. Helistasime Ivan Demjanovile, kes aga soovitas meil võtta „vasak“ auto, kuna neil ei ole momendil ühtegi vaba veokit. Paraku ei olnud ükski autojuht huvitatud nii kaugele

linnast sõitma. Üks soovitas proovida õnne Domodedovosse mineva liinibussiga. Saimegi „materialese huvitatuse printsiibil“ bussijuhiga kokkuleppele. Pakikandjad olid ka väga agaralt abiks, üks neist haaras korraga kaenlasse PA ja transiiveri, kokku 90 kg ja jooksuga bussi juurde. Bussijuht aga soovitas eelnevalt pagasi eest mitte maksta, tahtis ka teenida. Domodedovo lennujaama saabudes vedasime oma kraami ise pagasi hoiuruumi, kus meie ees järjekorras nägi üks orkester parasjagu vaeva oma muusikariistade hoiustamisega. Võite siis ise arvata, kui kiiresti antud järjekord liikus...

Järgmisena oli vaja „komnata otdõhas“ ööbimiskohad kinni panna. See oli üks igavene suur saal 106 voodikohaga. Maksime arved ja kohe Moskvasse Keskraadio-klubisse Demjanovi jutule, kes ulatas meile kummalegi kirjalikud tõendid selle kohta, et Tõnu Elhi ja Enn Lohk lähevad kooskõlastatult Keskraadioklubiga Franz Josephi Maale, et võtta osa rahvusvahelisest võistlusest, mida korraldab ALMAVÜ Keskkomitee.

Samuti tõendab Keskraadioklubi seda, et NL Elektriside Inspeksioon väljastas 18.aprillil 1972.a. loa töötamiseks Franz Josephi Maalt kutsungiga UK1ZFI. Paber oli isegi pitsatiga varustatud. Saime ka tööloa koopia. Lisaks saime veel Keskraadioklubi kirja Hüdrometeoroloogia Teenistuse Peavalitsuse Diksoni Rajooni raadiokeskuse ülemale, kus öeldi järgmist: „vastavalt kokkuleppele palutakse tagada Keskraadioklubi raadioekspeditsiooni liikmete ja nende varustuse transport observatooriumisse ”Družnaja”. Antud raadioekspeditsioonile on suur rahvusvaheline tähelepanu“. Enne klubist lahkumist tegi Demjanov veel päris uskumatu tembu - ta palus kõikidel oma kaastöötajatel kabinetist lahkuda, lukustas ukse ja hakkas oma šeifi võtit otsima, selle leides võttis šeifist pudeli džinni, valas klaasidesse ja soovis meile edu. Oli liigutav hetk.

Nüüd kronoloogia vahele veidi selgitusi. Kogu Põhja-Jäämere ala koos seal olevate saartega oli jagatud rajoonideks. Erinevatel saartel olevaid polaarjaamu haldasid rajooni Hüdrometeoteenistuse Peavalitsuse raadiokeskused. Nemad korraldasid transporti ja jaamade varustamist, maksid palku, vastutasid jaamade raamatupidamise eest jmt. Üheks selliseks rajooniks oli ka Diksoni rajoon, kuhu kuulus eelmainitud Heissi saare observatoorium ja mida kamandas selle raadiokeskuse ülem. Seetõttu oligi Dikson meie seikluse järgmiseks sihtkohaks.

Raadioklubist lahkudes läksime linna, kus tegime veel mõned ostud: paar pudelit „Gabrieli“, 2 purki kohvi ja kilo suhkrut. Helistasime UA3CR-le, keda isiklikult tundsin ja läksime tema juurde. Oli üks mõnus „vene stiilis“ istumine ja seejärel hakkasime ööbimiskohta tagasi sõitma. Taksoga oli see tee üpris vähe aeganõudev. Ka hind oli ainult 6 rubla.

21.aprilli hommikul vedasime oma vara lennujaama keldrist üles ja panime selle ise laadimiskonveierile (kaasajal kõlab uskumatult!). Lend Diksonile oli kahe-etapiline. Esimene etapp oli Moskva-Vorkuta lennukiga AN-10 ja teine etapp Vorkuta-Dikson lennukiga Li-2. Peale Moskvast õhku tõusmist hämmastas mind AN10-e salongi kanduv müra ja isemoodi plärin, nagu oleksid metallilehed vibreerinud. Oli tõesti imekspandav, et lennuki kere laiali ei pudenenud. Vahemaandumine oli Sõktõvkaris. Ent siis hakkas peale üks jant – ilmastikuolude tõttu oli Vorkuta lennuväli suletud. Esialgu öeldi ooteajaks 1,5 tundi ja meie otsustasime kasutada seda aega Komimaa pealinnaga tutvumiseks. Ilm oli ilus päiksepaisteline ja mõõdukalt külm. Meelde on jäänud ühe- ja kahekorruseliste palkmajade rohkus ning kivist hoonete vähesus.

Lõpuks jätkus lend alles peale 4 tunnist ootamist. Vorkuta tervitas meid juba tõsise talveilmaga, -15 kraadi ja kerge tuul.



Vorkuta lennuväli

Võtsime oma kraami lennukilt maha ja andsime hoiuruumi, kuna Diksoni lennuk oli tulemata. Öeldi, et ei tulegi. Lennujaamas saime kokku veel ühe Diksonile lendajaga. Siis anti teada, et lennule registreerimine toimub järgmise päeva hommikul kell 9.00. Läksime lennujaama hotelli ja saime kolme peale toa. Enne magama jäämist otsustasime siiski dispetšeri juures käia, kus saime teada, et lennuk on Diksonilt ikkagi välja lennanud ning jõuab Vorkutasse umbes 00.30. Nii me ei teadnud enam, kas minna magama või mitte? Ootasime lennuki ära. Siis teatati, et väljalend on hommikul kell 10.00. Kell oli üle kesköö, ent hakkas juba valgeks minema.

Ärkasime ukse peal seisva naisterahva kõvahäälese teate peale, et registreerimine on alanud! Riietusime kiirelt ja tormasime üle õue lennujaama. Panime end kirja ja hakkasime pagasit vormistama. Kõik läks libedalt, kui mitte arvestada üht naljakat vahejuhtumit. Niipea kui hakkasime oma träni ise lennukisse laadima, vaatasid kohalikud transamehed, et on saabunud uued laadijad ja „tõmbasid uttu”. Nii tuli meil kahekesi lennukisse laadida kogu Diksonile minev pagas... See lennuk oli juba polaarlennunduse oma, vanatüübiline Li-2. Kell 10.30 tõusime õhku. Mõne aja pärast teatati, et Dikson on ikka kinni ja tuleb teha vahepeatus ühes meile täiesti tundmatus kohas. Tulime lennukist välja ja käisime külmas kerges lumetuisus siia-sinna kuni sattusime mingisse klubisse, kus jooksis üks vana film, seejärel leidsime aga ühe söökla, kus plaanisime teha kerge eine. Vaevalt jõudsime aga sööma hakata, kui saabus keegi naine ja hüüdis: ”äralend”. Noh, oli alles kiirus sees! Diksonile lähenedes oli ilusti näha Diksoni saar lennuväljaga ja poolsaarel asuv asula.



Dikson, taamal lennuväli

Maandusime jäälennuväljale. Meid võttis vastu paras tuuleke miinus 20 kraadi juures. Peale otse lennuki juures dokumentide kontrolli sõitsime autoga „perevozkasse” ehk kohalikku lennujaama. Seal tuli pagasit oodata ligi poolteist tundi. Andsime oma varanduse hoiuruumi ja siirdusime meie peatuskohaks ettenähtud ühiselamusse. Ühiselamus oli aga remont ja meid paigutati raamatukogu ruumi. Millegi pärast haises uriini järele. Tuulutasime küll, kuid sellest ei olnud suurt tolku...



Dikson, lumi on katusteni...

23.aprill 1972.a. - meie esimene päev Diksoni saarel. Saar ise asub Kara meres Jenissei jõe suudmes. Tegelikult koosneb see ala kahest osast, 25 ruutkilomeetrisest saarest ja selle vastas asuvast poolsaarest mandril. Saarel paiknes jäälennuväli,

meteoroloogiajaam, geofüüsika observatoorium ja eespool mainitud raadiokeskus ning nende tarindid. Mandril aga Diksoni sadam, mis Eesti Entsüklopeedia andmetel on Põhja-Jäämere tähtsamaid sadamaid. Sadama ümber on kerkinud ka linn. Sellel esimesel päeval magasime hommikusöögi kohe sisse, tunda andis 4-tunnine ajavahe MSK-ga. Söökla oli kaunis lähedal, ca 400m teekonna kaugusel. Kuid söökla ise oli suurepärane ja toidud maitavad (Tõnu rõhutab, et eriti maitsev olevat olnud praetud kala, muksun). Ilmselt polaaringimustest tulenevalt olid toidud aga üldiselt suhteliselt rasvased. Kuna Heissile lennust ei olnud veel midagi teada, külastasime kahte kohalikku UA0-i. Õhtul oli punanurgas kino. Meil vedas – kohtasime seal raadiokeskuse ülemat Mironenkot. Kutsusime teda meie juurde kohvile, muidugi Gabrieliga, kuid tema kutsus meid hoopis enda juurde koju. Võtsime siis 2 pudelit ja läksime külla. Juteldes kadus esimene pudel kiiresti. Siis pakkus ta meile omasoolatud kala - omulit. Lihtsalt suurepärane! Õhtu „aktivasse“ jäi lubadus saata meid Heissile juba 2. reisiga.

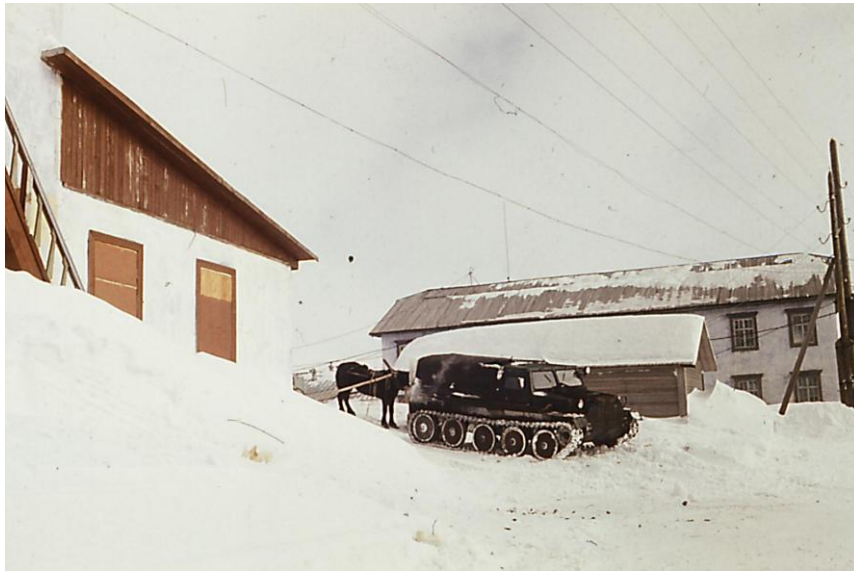
24.aprilli hommikul käisime rajooni sidekeskuse kontoris. Ajasime juttu nii Mironenko kui ka tema asetäitjaga. Lubati täiesti kindlalt 2. reisiga üle viia. Päeval tõusis aga purgaa.



Dikson – tavaline ilm

Tuule kiirus oli 20 külmakraadi juures 25-27 m/sek. Päris jõle. Muud polnud teha kui koiku peal külitada. Kuigi magasime punanurga raamatukogus, siis oli veel üks nöök - seal leidis ainult lastekirjandust! Järgmisel hommikul tõdesime jälle seda, et magasime taas hommikueine maha. Sisemise kella keeramine polegi nii lihtne! Lõunatasime ning jalutasime veidi ringi. Ilm missugune, 20 kraadi külma, päike ja ei mingit tuult! Käisime ka sidekeskuses. Selgus, et esimene reis Heissile lükatakse edasi, sest üks piloot oli purjus. Ka teine fakt polnud rõõmustav, sest ainsa terve LI-2 lennuressurss oli veel ainult 40 tundi. Seega, meie edasisõidu kohale saabus tõsine murepilv. Ja kohe ka uus üllatus - kuna Heissi saar on piiritsoonis, tuleb meil võtta jällegi üks piiriluba. Selle saamiseks pidime minema mandrile miilitsasse. Vahemaa

oli kusagil 5-7 km vahel ja ainuke sõiduriist oli „vezdehod”. See on midagi tanki ja mikrobussi vahepealset. Hääletasime ja sõitsime üle.



Raudhobune ehk „vezdehod“

Kiirus oli umbes 30 km/h ja hirmsasti raputas. Miilitsas läks kõik küll ilusti. Miilitsamajor ainult ütles: "Kuna olete kord juba siin, ju siis on vaja teil sõita" ja patsti, lõi pitsati komandeerimistunnistusele. Milline kontrast Tallinnas juhtunule! Sellepeale tegime kohalikus sööklas kannud kohalikku õlut, mis oli aga üsna meie kolkunud koduõlle maitsega. Tagasi saarele läks sõit jällegi „vezdehodiga”. See oli inimestest pungil ja raputas taas kõvasti. Tõnu kaebas hiljem, et tal on selle sõidu pärast pea täitsa kandiline. Ei tea, näha küll ei olnud. Peale õhtusööki külastasime UA0BAD-d ja töötasime sealt UK0BAC (raadiokeskuse kollektiivradiojaama kutsung) kutsungiga. Vestlesime eetris UA4IF-ga (oli neil aastatel üks lugupeetavamaid amatööre NL-s), kes lubas meie kodustele terviseid edasi anda. Õhtul jällegi kino. Kesköö oli lihtsalt ilus. Vaikus, kuu ja koidupuna.

26. aprill - ärkasime nagu tavaliselt, kell 12.30. Esimese asjana uurisime lennu kohta. Anti jällegi lootust. Kuidagi tüütuks hakkas see lugu muutuma. Selle raviks tõime pakihoiuruumist oma transiiveri ja panime selle üles UK0BAD ruumi.



Diksoni raadiosidekeskus

Südamevärinaga proovisime, et kas töötab? UW3DI oli selle töökindluse testi õnneks hästi vastu pidanud. Hämninguga aga tõdesime, et siin kandis küll ei teata midagi antennidest! Rippusid vaid mingid ebamäärase pikkusega traadid. Hakkasime neid kuidagi transiiveri taha sobitama. Lõpuks saime piisavalt „võhma“ kätte, et UR2KAA-ga sidet saada ning Arvo rõõmustas meid sellega, et vähemalt meie kodudes on kõik OK. Järgmisel hommikul läksime raadiokeskusesse kindla eesmärgiga korralikult end pesta, ka hambaid. Meie peatuskohas vett ju ei olnud, tuli hakkama saada lumega. Seejärel võtsime päris tõsiselt ette traatide sobituse transiiverile, tuletades meelde raadiotehnika põhialuseid. Tegime ühe põhjaliku tuhnimise raadiojaama kapis ja muu koli hulgas vajalike sobitusdetailide leidmiseks. Saimegi antennid käima. Nii veetsime siis pea terve päeva sidet pidades ning ka polaarala levi iseärasustega tutvudes. Jaamu 40 ja 80 m lainealadel kuulsime igati korralikult, paraku ei tahtnud nad meile kuidagi vastata...

28.aprillil kell 11 äratas meid üles äge telefoni helin. See oli raadiokeskuse ülema asetäitja rõõmustava teatega – täna lendame! Lõpuks ometi! Ja nii see tõesti ka juhtus, kell 18.00 MSK läksime lennukisse. See oli Li-2, millel olid pikki mõlemat külge pingid ja keset salongi igavene pirakas tagavarakütuse paak.



Lendame FJM-ile - Li2 salong

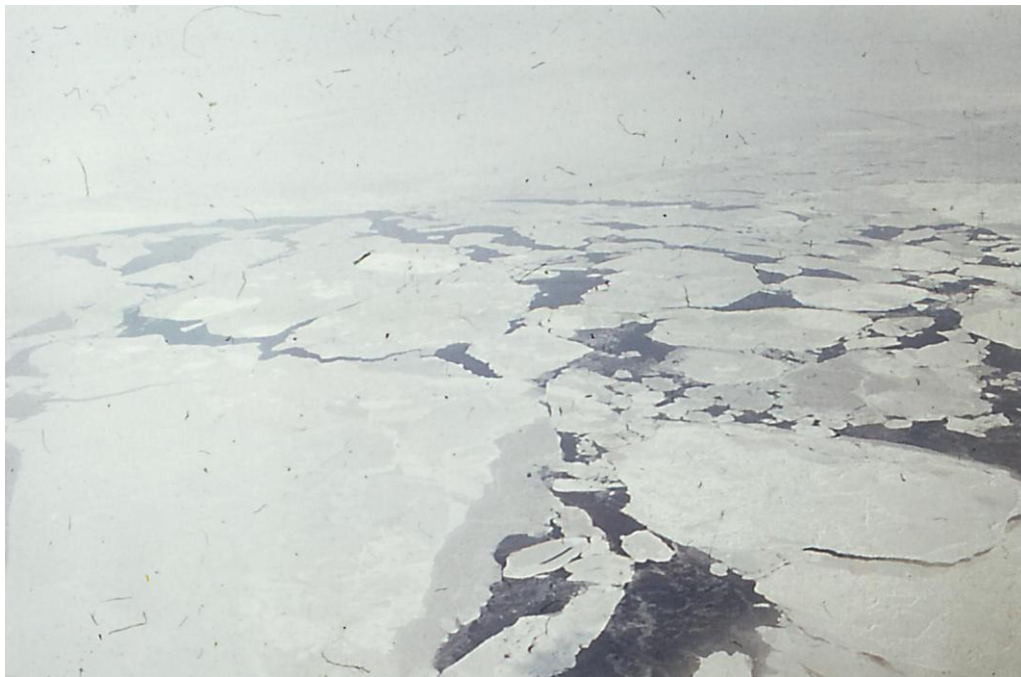
Lennu ajal hakkas mul kaunis jahe, isegi varbad hakkasid saabastes külmetama. Tuli lahti harutada antennide kott, kuhu olid peidetud minu lubjavildid (kogu meie pagas oli salongis). Peale mõnetunnist lendu maandus lennuk Sedovi arhipelaagi Srednjaja saarele. Lennukis oli ka kraami selle saare elanikele – sõjaväe garnisonile. Saar ise oli 900m lai ja 24km pikk.



Vahepeatus Srednjaja saarel

Hea õhtusöök nende sööklas ja magama. Hommikul voodite korrastamisel narris Tõnu mind mõnuga - tema oli ju kroonus aega teeninud, mina aga olin sellest „viilides” jäänud ilma kroonu voodi ülestegemise kunstist... See väeüksus oli väike ja ilmselt vaevlesid nad igavuse käes, sest palusid meid jääda sinna, ahvatledes võimalusega, et „hakkame kuulipildujast jäämägesid tulistama”!

29.aprilli hommikul kell 7.00 startisime edasi Heissi poole. Oli ilus päikesepaisteline ilm ja lennuki akendest avanes imetlusväärne vaade lumega kaetud jääkõrbele.



Lend üle Põhja-Jäämere avaruste

Peale kahe ja poole tunni lennu hakkas lennuk lõpuks maanduma. Nägime ülalt kogu seda observatooriumi, kus meil tuli veeta järgmised paar nädalat. Lennukit oli

tulnud vastu võtma nii kohalik direktor kui ka ta asetäitja, lisaks mõned uudishimulikud ning enamik kohalikke koeri.



Saabume FJM-ile – Enn hoiab karja juhil sabast

Peale tervitusi öeldi, et vezdehod viib meid nüüd kavandatud asukohta - „datšasse”. Kuid enne ärasõitu jäi mulle veel silma üks minu arvates imelik seik – lennuk oli maandunud lumele mitte suuskadel, vaid ratastel! Lumi oli seal kõva kui asfalt. „Datša“ asus umbes 5 km kaugusel lennuväljast. Hoone osutus päris kenaks puitkilpmajaks. Kohaliku töötaja Petja käest saime ka esimesed eluks vajalikud juhised: observatooriumi sööklani on ca 1,5 km ja minna tuleb piki tünnide rivi, mille peal on meie asukohta toitev elektrikaabel ja „võdatša” olevat homme. Elades kaugpõhja saarel tuleb järgida kõiki kirjutatud ning kirjutamata reegleid. Tollest viimasest vihjest ei saanud me veel aru, aga küll see selgub. Siis jäime üksi ja hakkasime oma uut eluaset põhjalikumalt uurima. Majas oli kolm tuba, väike köök, kuivkemps ning oma elektriga kuumutatav keskküte. Ühes toas oli ionosfääri uurimise radari aparatuur, mis meie õnneks ei töötanud. Alltoodud pildil on näha ka selle jaama antenn.

Meie eesmärgiks oli esmalt kiiresti panna üles oma antennimajandus. Alustasime kuubi kokkupanekuga.



Tõnu monteerib kuupi, taamal ionosfääri uurimise yagi-tüüpi antenn

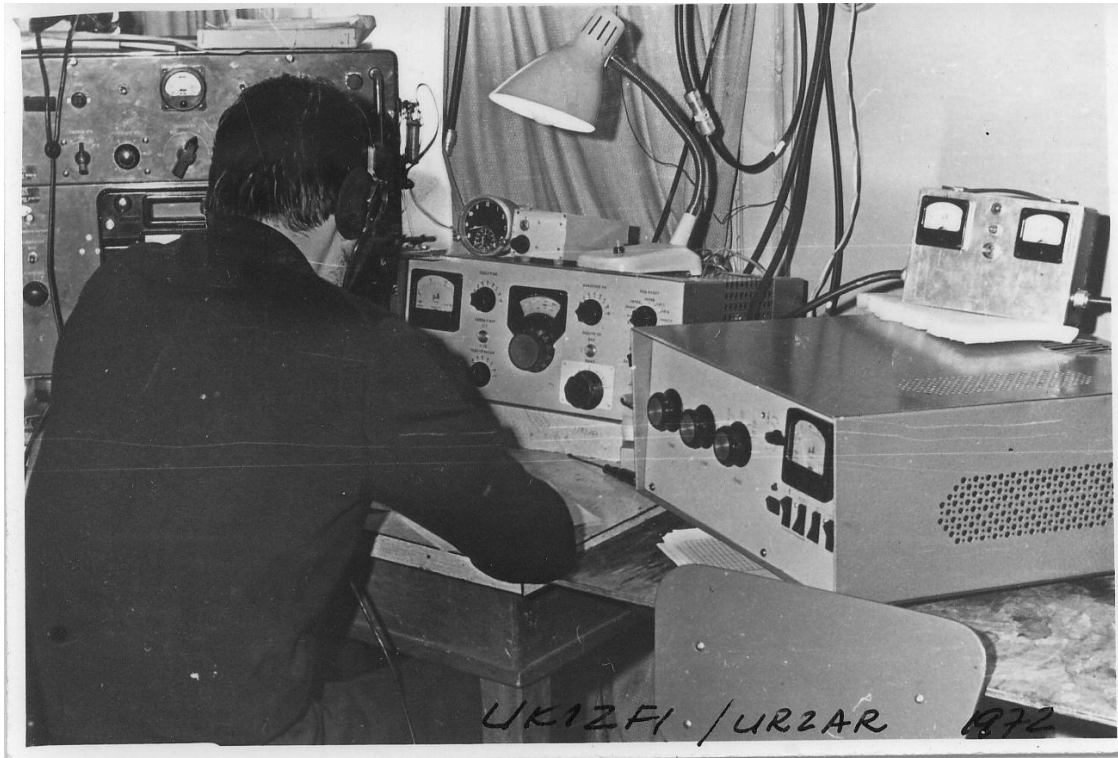
Esimesel katsel kukkus antenn alla poomi otsa peale, kuid jäi õnneks terveks.



LL-kuubi ülessikutamine

Sellepeale otsustasime minna sööklasse õhtueinele. Kus häda kõige suurem, seal abi... – kuuldes meie fiaskost, oli kohe mitu meest meile nõus appi tulema. Ja tõesti, antenn läks üles uskumatult kiiresti. Laost toodi meile veel üks 11m pikkune antennimast, millele otsustasime kinnitada madalamate bändide inv.V-d. Pakkisime lahti nii transiiveri kui ka PA. Transiiver töötas, aga PA ei suvatsenud elumärki anda. Peale mõningast otsimist leidis Tõnu ka vea – selle pika teekonna jooksul oli lamp pesast lihtsalt välja põrunud. Kogu meie tehnika oli seega nüüd töökorras.

Kell 22.03 GMT järgi ehk 01.03 Moskva aja järgi (st juba 30.aprillil MSK mõttes) viskasime kulli ja kirja, et kumb meist alustab. Õnn naeratas mulle. See oli päris hirmus, mis nüüd peale mu esimest CQ-d bändil juhtus. Ja rakendades „listening up” oli ikkagi 40-50 kHz ülespoole mu saatesagedusest vaid üks ehmatama panev kära ja müra. Kuid tasapisi hakkas asi sujuma ja sidede arv kiiresti kasvama. Paraku häiris meid eeltoodut silmas pidades kaunis kõvasti transiiveri liiga väike RIT-i ulatus. Originaalis oli see +/-1,5 kHz, peale Tõnu modifikatsiooni sai selleks 5 kHz-i, kuid ikkagi oli seda vähe. Kui hommikul külastas meid observatooriumi direktori asetäitja, siis pakkus ta meile lisaks üht vabana seisvat R-250-t, milline ka kiiresti kohale toodi. Nüüd laabus kõik suurepäraselt!



Enn eetris töötamas

Saime ka täiendavat infot saladusliku „võdatša” kohta. Kuna polaarjaamades kehtib üldiselt „kuiv seadus”, siis riiklike pühade puhul tehakse erand. Nimelt antakse laost iga isiku kohta pudel konjakit või pudel piiritust kahe peale ja järgmisel päeval „konditsiooni taastamiseks” kas pudel šampust kahele või pudel piiritust neljale. Arveldus aga toimus rajooni raadiokeskuses raha kinnipidamisega palgast. Kuna me palka ei saanud, siis pidime muidugi ise maksma kohapeal. Meenutan, et järgmine päev ju oli väga tähtis püha – 1.mai.

Töötasime vaheldumisi lõunani. Siis sööklasse, kus toidud olid tõesti nii maitavad kui ka toitvad. Seejärel realiseerisime ka meile antud pühadeboonuse. Tulevikuks aga langetasime paar olulist otsust - lõunal hakkame käima sööklas, kuid hommikusöögi ja õhtusöögi valmistame kohapeal, tegijaks vaba operaator. Ka koostasime töötamise graafiku selliselt, et ööpäev oli jagatud viieks vahetuseks. Selliselt said mõlemad operaatorid töötada kordamööda kõikides vahetustes. Esimese päeva tulemus oli 923 sidet. Sealhulgas esimene eestlane oli UR2KAA ja Arvo (UR2CW).

1.mai. Pidupäev andis tunda, päeval vajus sisse lõbus kohalik seltskond. Ega meilgi polnud pääsu... Päeva tulemuseks vaid 856 QSO-d. Järgmisel päeval toimus tõsine töötamine, kuni 11.30 paiku helistati meile ja teatati uudist – merel on jäälõhest tulnud jääle päikest võtma merihobud ehk morsad. Otsustasime minna vaatama.



Morsad jääl

Ja vaatepilt oligi uhke – kaks morska lebasid vaikselt jääl ega teinud pealtvaatajatest väljagi. Isegi koerad hoidsid aupaklikult eemale. Kaks ligi poolemeetrilist kihva ja umbes tonnine kaal oli nende puutumatusse garantiiks.



„no mis Sa vahid mind...“

Õhtul oli Tõnu aga jällegi kaotamas oma vaimset tasakaalu, sest 80m bänd oli ilusti lahti ja jaamad tulid S9-ga, kuid teda ei võetud jutulegi. See oli polaarlevi iseärasus, kuid vägagi häiriv ning sundis meid pidevalt uuesti ja uuesti antenniga eksperimenteerima ning neid mõõtma. 3. mail otsustasime sellele kapriissele bandile üles panna pika traadi. Ei mingit olukorra paranemist! Ah jaa – käisime ka saunas. Päeval kutsuti meid vaatama raketi üleslaskmist. Asi oli selles, et mingi programmi alusel tehti ionosfääri uurimist rakettide abil. Rakett ise oli kahe-astmeline, kusjuures esimene aste, mis oli ca 12cm läbimõõduga ja vast 3m pikk, tuli igavese vuhinaga alla otsapidi lumme ja miskipärast just meie maja taha. Enne raketi üleslaskmist teavitati telefoni teel: „Teie seal, olge ettevaatlikud, hakkame laskma!” Harjusime ära. Majale pihta nad õnneks ei saanud.



Rakett otsapidi lummes

4.mai oli igati tegus. Päeva lõpuks olime teinud kokku 4880 QSO`d, kuid päeval jändasime Tõnu eestvedamisel ikka 80m antenniga. Lõpuks tegime veel täislaine ruudu, ent tulemus ikka endine. Meie kuulsime hästi, aga meid kusagil RS 33.

Kui olmest rääkida, siis oli esialgu raske öösel magama jääda – väljas oli juba polaarpäev, kus päike laskus silmapiirini, et siis taas tõusma hakata. Pimedat aega ei olnudki ja see häiris. Esialgu püüdsime akent katta mingi palakaga, kuid peagi loobusime, lihtsalt organism harjus lõpuks sellise „ebanormaalsusega”. Siis sain ma aru ka oma lollusest, et vedasin kaasas üht korralikku suurt taskulampi! 5.mail oli ainsaks kõrvaltegevuseks jällegi merihobuste peesitamise vaatamine, seekord oli neid jäänud 3 isendit. Päeva skooriks sai 1082 sidet. 6.mail, sel ajal, kui mina olin mikri taga, tegi Tõnu ekskursiooni jõujaama, hiljem avanes see võimalus ka mul. Jaamas paiknesid 2 diisलगeneraatorit a´ 550 kW ja 2 tükki a´ 250 kW ning üks sama suur generaator veel reservis. Minu külastuse hetkel oli momendi koormuseks näiteks 251 kW. Diiselnõutõus toodi observatooriumisse tavaliselt augustikuul (kui oli avatud laevateed) 200 liitristes vaatides. Seetõttu oli ka neid tühje vaate küll igal pool näha. Peale jõujaama oli saarel ka oma lehmakari! Ei mäleta enam palju neid lehmi oli, aga värsket piima oli elanikele kindlustatud. Loomasõõtu toodi samuti laevaga kohale.

7.mai – „raadiopäev”, seetõttu saime „radistidena“ ühe pudeli konjakit, mille avasime 10 000 side piiri ületamise auks! Öösel, muidugi Tõnu eestvedamisel, panime üles 7/4 lainepikkusega pika traadi 80m lainealale. Tulemus: meie inverted V oli 2 S-palli parem! Siis jõudis meile päralt ka 80m antennide mittetöötamise põhjus – puudus korralik maa! Ainult paks paakunud puhta lume kiht jäätanud maakamaral. Kunstliku „maa” tegemiseks ei jätkunud aga meil traati.

8.mai, „võidupüha” eelne päev. Järelikult ka „võdatša” täies mahus. Kogu kohalik tutvusring otsustas meile külla tulla. Tõnu lubas sel puhul teha ühe piduliku õhtusöögi, mille naelaks oleks jääkaru praad. Ei, me ei küttinud jääkaru, vaid võtsime liha looduslikust sügavkülmast. Asjalugu oli järgmine. Kuna me asusime 1,5 km kaugusel observatooriumist, siis jääkarude poolsete ootamatuste vältimiseks oli meie majas vintpüss, mida soovitati ka kaasas kanda kui läheme sööklasse. Me ei kandnud seda kolakat küll kordagi kaasas ega ei näinud ka ühtegi jääkaru. Kuid ilmselt enne meid seal elanud asukad nägid kord karu ja lasid ta maha, kuna karu oli agressiivne – lõi käpaga maja akna puruks. Selle karu liha pandigi õue „külmikusse” peitu ja karu nahk kadus teadmata suunas. Tõnu tegi võimsa õhtusöögi ja külalised olid lahkelt jagamas pidujooke. Seltskonna lemmikjoogiks oli „Severnoje sijanie” ehk „Virmalised”, mille retsept oli lihtne: segada pudel šampust ja pudel piiritust. Polaartingimustes oli ta üks täiesti meeldiv jook, kuid mõni kuu hiljem omas kodus külalistele seda pakkudes oli ta kõigi, ka minu meelest üks jõe segu küll! Pidu kestis meil aga hommikuni ja lõpuks olid kõik vägagi „väsinud”. Tulemuseks oli, et 9.mai kulus magamisele, alles õhtul alustasime nõude pesemisega ja mikri taha jõudsime kell 22. Mis parata, kohalikke tuli austada!

10.mai - vaatamata eesmärgile pühenduda SSB-le, tegime siiski ka 200 QSO-d CW-l, sest tunda andma hakkas SSB „klientide” vähenemine. Aga hullem oli see, et senini püsinud kõrgrõhkkond külma ja päiksepaistega oli asendumas soojema ja sompus ilmaga ning levi läks allamäge. Kui 11.mail tegime 1040 QSO-d, siis 12. mail ainult 560. Ilm oli nagu piim. Seni kõva kui asfalt lumikate muutus pehmeks ning vatiseks. Tõnu jändas ikka veel 80m-ga ja jõudis järeldusele, et see on ZFM-l üks nüri bänd.

13.mail 1972.a. kell 20.34 sai peetud viimane side meie põhieesmärgi raames - aktiveerida FJM SSB-l. Kokku oli tulnud 12 000 QSO-d. Oli jäänud veel osavõtt CQ-M contestist, mis oligi kõrgete ülemuste jaoks mõeldud kattevari ja põhjendus meie dxpeditsioonile. Võistlus algas 13.mail kell 21.00 ja kestis 20 tundi. Väga viletsa levi tõttu tegime vaid 684 QSO-d. Peale testi avas Tõnu PA ja konstanteeris fakti, et anoodi drossel oli ära põlenud. Varem oli küll kahel korral „otsad andnud” varivõre pingest stabilitron, aga kuna olime oma programmi täitnud ja PA-d enam ei vajanud, siis jäi üle vaid oodata lennukit lendamiseks. Tegime oma „datšas” suurpuhastuse ning pildistasime nii oma elamist kui ka ennast. Olime muutunud oluliselt karvasemaks... Aja surnukslõõmiseks olime avastanud uue viisi – piljardi. Nimelt oli meie majas väike piljardilaud ja ka kiid. Tõnu tegi siin silmapaistva arengu - kui esialgu oli võidud minu poolel, siis varsti oli „õnn” täielikult pöördunud.



„Paraadpilt“ aparaatidega

14.mai võtsime kõik antennid maha, kuna pidime valmistuma lennuki saabumiseks ja kiireks lahkumiseks. Aga et transiiver oli igati töökorras, siis meelesolu tõstmiseks panime püsti ühe 20m vertikaali. Töötas küll, aga levi oli nirumast nirum. 15.mai saime Keskraadioklubi jaamast UA3R teate, et meie jaama tööleuba on pikendatud 25.maini. Õhtul tõid kohalikud semud pudeli piiritust ning sai tehtud „lahkumise liigud“.

16.mai. Üldine ootamine, aga lennukist ei kippu ega kõppu. Külastasime ühte nüüd juba tuttavat abielupaari, kes töötasid mõlemad observatooriumis. Nad elasid ühes suuremas puitelamus ja olid oma korteri seestpoolt hoolikalt soojustanud penoplastiga, liimides seda tükikeste kaupa, vastavalt observatooriumisse saabuva aparatuuri pakendite kättesaamisele. Mehelt saime huvitavat teavet saare loodusest suvekuudel, samuti seal elavatest loomadest-lindudest, sest peremehe üheks hobiks oli filmimine.

17. mai. Kuulsime, et selleks päevaks oli pakutud lennukit, kuid see ei realiseerunud – Heissil ei olnud lennurada valmis. Kui me saabusime, siis maandus lennuk ratastele, sest lumi oli läbinisti paakunud ja kõva, nüüd aga oli lumi pehme kui vatt ja teda pidi „vezdehodiga“ edasi-tagasi triikides niivõrd kõvaks „triikima“, et lennuk saaks suuskadel maanduda. Lennurada sai lõunaks valmis ja sellest teavitati ka keskust. Õhtul toimus järjekordne „lahkumisbankett“, seekord konjakiga...

18.mai. Lennukit ei tulnud taas. Oli Diksonilt lennanud mujale. Tegime siis veidi statistikat. Olime töötanud 175 maaga ja kõigi 40 tsooniga. Eesti amatööridega oli 89 QSO-d. Levi oli olnud parim 20m-l ja ka 15m-l, kuid 10m oli täielikult lukus. 40m oli huvitav seetõttu, et parim levi oli pikki meridiaani. 19.mai - sel päeval pidi lennuk

kindlasti tulema. Ta pidi kõigepealt lendama Rudolfi saarele ja sealt Heissile ning siis Diksonile. Rudolfil ei olnud aga lennurada valmis ja lennuk lendas Novaja Zemlja`lt tagasi Diksonile...

20.mai. Lennuk lubati saata, aga ikka ei tulnud. Olukord muutus meie jaoks juba kriitiliseks, sest meie puhkused olid läbi. Pakuti võimalust jääda observatooriumisse tööle, kuni augustis avaneb laevatee. Lootus ei olnud siiski veel päriselt kadunud. Et midagi teha oleks, võtsime ette saarega tutvumise. Kaugele ei julgenud väga minna, sest ei viitsinud püssi tarida. Aga siiski, leidsime polaarrebase püüdmise rauad ja veel ühe kavala püünise. See oli meie tuttava tehtud, kelle juures kodus ka külas käisime. Põhimõtte seisis selles, et kui lõks kinni kukub, siis hakkab tööle väike saatja ja mehe töökohas ilmub mõõteriista ekraanile vastav märg. Kuid vaatamata teaduslikult tehtud lõksule ei läinud rebased talle lähedalegi, autori arvates kartsid rebased saatja tuules kiikuvat antenni. Meeleolu tõstmiseks töötasime transiiveriga 15m lainealal kasutades 20m GP-d. Kuigi SWR oli 4, vastati meile küll.

21.mai. Lennukit järjekordselt ei tulnud. Ilm oli muutunud täiesti vastikuks. Ainult poolteist kraadi külma ja sadas märga lund. Öhtupoole hakkas pilvisus vähenema ja lootus tõusis. Tõnu tõstis oma tuju kulinaarsete trikkide sooritamisega meie tutvusringile: okroška, linnuliha, plov ja tee. Seepeale mängisime viiekesti ca 60 partiid turakat.

22.mai. Lennuk oli plaanis, kuid jällegi ei kippu ega kõppu. Otsustasime kolida „linna” ehk teisiti, suurema tsivilisatsiooni juurde. Tellisime järgmiseks päevaks kolimiseks „vezdehodi”. Öhtul vaatasime klubis kino, hiljem võtsime GP maha ja pakkisime asjad kolimiseks. Tõnu tiris igaks juhuks telefoni oma voodi juurde ja jäime magama. Hommikul kell 9 see heliseski!. Olin veel unesegane ega saanud hästi aru - telefon heliseb Tõnu voodi juures, aga teda ennast voodis ei ole. Haarasin telefoni, kust kõlas direktori asetäitja segane jutt: ”poisid, pange asjad kokku, vezdehod tuleb järgi ja lennuk võib-olla lendab, võib-olla mitte”. Ruttu üles ja Tõnut äratama, kes oli kui kuutõbine kolinud öösel teise tuppa magama. Kõik pakid vezdehodile ja sõitsime observatooriumi raadiojaama, kus saime kinnitust, et LENNUK TÕEPOOLEST ON TEEL! Tegime kontoris lõpparve, mille suurus oli 141 rubla ning läksime tuttavate juurde kohvi jooma.



Ärasõit

Lennuk tuligi ja nagu kuulsime, olime õnnega koos, sest kuna ümberringi olid mäed, siis vastavalt eeskirjale oli lubatud maanduda pilvisuse kõrgusega üle 1200m - tegelikult oli pilvkate vaid 800m peal. Lennukil oli juba üks seltskond peal, grupp polaarmatkajaid. Maandusime Diksonil kohaliku aja järgi veerand üksteist öhtul. Asjad „perevozkasse” ehk kohalikku lennujaama ja ise hotelli. Ka süüa saime, sest lendurid olid raadio teel meile sööklas õhtusöögigi tellinud! Hotell oli päris „Lux” - vesi küll puudus ja peldikuks oli üks putka õues, kuid voodid olid puhtad ja vägagi kunstipäraselt üles tehtud...

Esimene uudis, mida järgmisel päeval kuulsime oli tõeliselt meelt muserdav. Üks AN-10 oli lennul Vorkutast Harkovisse maandumisel purunenud ja kõik reisijad hukkunud, nende seas ka üks abielupaar Heissilt, kes olid teel koju. Seetõttu keelustati koheselt kogu riigi ulatuses AN-10-te lennud, aga Vorkuta lennuväli sai vastu võtta ainult just seda tüüpi lennukeid. Olukord oli päris hull. Teatati, et enne 10-15. juunit on Diksonilt välja pääseda võimatu. Öösel magas Tõnu sügavat und, aga mina ei saanud kuidagi sõba silmale, üks mustem mõte ajas teist taga. Järgmisel päeval teatati meile järsku raadiokeskusest, et üks IL-14 oli maandunud Diksonil mandariinide koormaga ja raadiokeskus saadab sellega nüüd Moskvasse oma puhkusele minejaid ning et nad ei ole ka meid unustanud.

Mingu me kiiresti „perevozkasse” end vormistama. Selgus, et IL-14 kui kahemootoriline propellerlennuk ei ole sõltuv lennuvälja tüübist. Lennuk ise oli pehmete istmetega, millele olidki laotud mandariinikastid. Ärasõit Diksonilt läks kiiresti. Lend kujunes igati huvitavaks. Lendasime küllaltki madalalt ja ilm oli suurepärase. Aknast nägi ilusti kogu allolevat maastikku ning selle muutust lõunasse liikumisel. Vorkutale lähenedes oli näha ka taigas asuvaid vangilaagreid. Vahepeatus oligi Vorkutas, millele lähenedes teatati, et lendurite lennuaja norm on täis ja nad peavad vähemalt 6 tundi magama. Lennujaama ootesaalis polnud meil mingit võimalust pikali heita, seetõttu läksime jalutama ja seda vangide poolt ehitatud linna vaatama. Öö oli valge ja jalutuskäik päris mõnus. Eks mõni tund tuli ka ootesaali kõvadel istmetel konutada, aga mis teha. Peagi lendasime edasi ja Moskvas maandusime Vnukovo lennuväljal kella 11 paiku. Lennuk parkis peale maandumist end ühe kasesalu lähedale ja väljudes lõi see kase lõhn peale äsja sadanud vihma teravalt ninna, sest kaugpõhjas ei olnud loodusel mingitki lõhna olemas. Räägiti, et kui koer satub polaarialalt mandrile, võib ta lõhnade rohkusest hulluks minna...

Seekord meil vedas, sest Tallinna lennuk pidi väljuma just Vnukovo lennuväljalt. Vormistasime oma pagasi, ostsime lennupiletid ning põrutasime otse linna. Eesmärke oli kaks, ajakirja „Radio” toimetus ja õllebaar. Põhjas seda õiget õlut ju ei saanud, nii oli soov tema järele suur! Vaidlesime, et kuhu minna esimeseks, otsustasime siiski ajakirja kasuks.



Ajakirja „Radio“ toimetuses Moskvas

Sinna saabudes oli aga toimetuse üks lukus, sest oli lõunavaheaeg, niisiis tuligi minna hoopis seda õiget õlut proovima. Hilja õhtul olime aga turvaliselt juba oma kodudes.

Järelkajad meie ekspeditsioonist olid üllatavalt positiivsed. Eesti Raadiospordi Föderatsiooni esimehele Bruno Saulile tuli telegramm Sidevägede marssali Peresõpkini ja Keskraadioklubi ülema Demjanovi poolt, milles nad õnnitlesid meid väljapaistvate tulemustega FJM-le tehtud ekspeditsiooni lõpetamise puhul, toimus ka vestlussaade Eesti Raadios. Venetsuela Raadioklubi autasustas meid aga uhke seinaplaadiga „1972.a. parima dxpeditsiooni eest“ ning leidsime tunnustust ka Haagis toimunud IARU I regiooni konverentsi poolt! Mõned aastad hiljem oli mul võimalus esineda selle ekspeditsiooni auks korraldatud ühe maailma prominentsema DX klubi, NCDXC (Põhja Kalifornia DX Klubi) koosolekul, kus esitasin ka slaidiprogrammi. Klubi liikmete arvamus dxpeditsioonist oli väga kiitev.

Lõpetuseks - tahame tänada kõiki meie amatööre, kes 40 aastat tagasi elasid meie seiklustele kaasa ja meid igati toetasid. Paraku pole nii mitmeidki enam meie seas, aeg teeb oma töö. Täname ka ekspeditsiooni QSL-kaardi kujunduse autorit ja meiega „trafficu“ pidajat Arvot, ES1CW.



Kaasajal, kui reisimise võimalused on hoopis teistsugused ja pea igal ajahetkel on eetris leida mitmeid suurejooneliselt ette võetud ning heal tasemel organiseeritud dxpeditioone, võib meie omaaegne üritus tunduda tagasihoidlikuna, kuid nende aastate ning tolleaegse „maailmakorralduse“ kontekstis (N-Liit) on tegelikult väike ime, et see asi üldse juhtus.

Enn Lohk, ES1AR
Tõnu Elhi, ES2DW

Tallinnas, detsembris 2012