

Необыкновенное путешествие к мысу Горн

Олеся Ильина. Фото Дмитрия Лекая

У нашей идеи попасть на мыс Горн было две предпосылки: детская мечта увидеть Патагонию – без особого тогда еще понимания, где она находится и чем является, и проект «ТМС» – разборного катамарана для особо суровых условий, построенного нами к 2012 году. Мы решили, что для «ТМС» мыс Горн будет идеальным тестом. Тем более, на Мысе Бурь наши разборно-надувные собратья еще не бывали.

Начну с того, что мы не считаем наше увлечение надувными парусными лодками альтернативой классическому яхтингу. Для нас это принципиально другой формат морских путешествий: разборный катамаран можно отправить в любую точку земного шара, его конструкция

позволяет подойти к необорудованному берегу, что дает возможность прокладывать лихие маршруты в самые дикие места планеты. Однако, мы убеждены, что пересекать большие океанские пространства люди должны на классических крейсерских яхтах. Поэтому прохождение мыса Горн мы



изначально рассматривали как прибрежное плавание, и в Чили, на место старта, «ТМС» добирался в морском контейнере.

В нашей команде было три человека: Олеся Ильина – капитан, переводчик с испанского, кок и летописец; Михаил Касаткин – технический руководитель экспедиции, конструктор катамарана и главный технар, он чинит все, что ломается; Дмитрий Лекай – рулевой и фотограф, самый спокойный и самый трезвомыслящий член нашей команды.

О катамаране

Разборно-надувной катамаран «ТМС» был спроектирован и построен на производственной базе Косинского морского клуба (Москва). В основе конструкции лежит жесткая силовая рама, представляющая собой объемную стальную конструкцию, к которой крепятся надувные трехсекционные поплавки, выполненные из высокопрочной лодочной ПВХ-ткани. Подобная схема была использована в строительстве разборного катамарана впервые. Основные идеи, которыми мы руководствовались при проектировании «ТМС» – это максимальная



Основные характеристики катамарана «ТМС»:
 Длина – 7,3 м, ширина – 3,5 м. Вес – 350 кг. Площадь парусности – 18–25 м²
 Мощность подвесного мотора – 8 л.с. Экипаж – 2–6 человек



прочность и простота конструкции, а также максимальная ремонтпригодность в походе силами экипажа. Еще одна особенность «ТМС» – большая (размером 2×4 м) и высокая (в коньке 1,3 м) рубка, которая позволяет команде ночевать в катамаране на береговых стоянках, а также упрощает отдых подвахты. Катамаран разбирается на отдельные небольшие модули, что упрощает его перевозку. Сборка и сна-

ряжение судна также осуществляется силами экипажа.

Экспедиция

Вся экспедиция, включая подготовку, прошла в сроки с 12 декабря до 27 февраля (в Южном полушарии в это время лето), сам переход до Горна и обратно занял месяц. Мы вышли из маленького чилийского города Пуэрто-Вильямс, прошли по каналу Бигль, через залив



Нассау и далее – вокруг острова Горн, самой южной точкой которого является знаменитый мыс. Обратное – тем же маршрутом. Протяженность всего плавания – около 200 морских миль. Навигация в территориальных водах Чили разрешена исключительно дневная, причем, не только для маломерок вроде нас, но и для больших океанских яхт. Перед выходом необходимо было получить разрешение Армады (чилийский аналог ВМФ, также выполняет функцию береговой охраны).

Конечно, мы осознавали, что большую часть времени погода «неистовых пятидесятых» для нашего гордого, но маленького катамарана будет неходовой. Шторма мы планировали переждать на береговых стоянках, вытащив катамаран на сушу. Анализируя архивные погодные сводки, мы предполагали, что условия, пригодные для плавания «ТМС», будут наступать каждые три-четыре дня. В действительности все оказалось несколько иначе.

Из Пуэрто-Вильямс мы вышли 18 января. Узким каналом Бигль прошли при идилически слабом попутном ветре. Насладились с воды видом пингвинов, гуляющих по аргентинской части суши, высадка на которую нам была запрещена. Чилийское побережье оказалось прекрасно приспособленным для плавания на разборном катамаране. На всем его протяжении было много удоб-

ных бухт и закрытых убежищ среди островов с низкими пляжами, на которые мы без проблем вытаскивали катамаран. Места стоянок мы выбирали по внешнему виду деревьев: чем они более высокие и вертикальные, тем лучше место защищено от ветра. В открытых ветрам ущельях деревья искривлены и изогнуты сообразно розе ветров, в особо тяжелых случаях буквально стелются по земле. С пресной водой проблем не было, маленькие ручьи и речки – повсюду. Дрова тоже есть везде, местные лиственные породы хорошо горят и в сравнении с нашей сосной почти не дымят.

До острова Горн мы дошли за четыре перехода с одной трехдневной штормовкой в проливе Пасо-Браво. Там мы получили представление о чудовищной силе локальных воздушных потоков, называемых «вилливо» (williwaw). Это шквальные ветры, дующие с гор, их скорость достигает 100 узлов. Шквал поднимает вихри водяной пыли и переворачивает метровые листья водорослей. Разумеется, в такую погоду мы не помышляли о выходе в море.

Переход на остров Горн мы осуществили 27 января при слабом юго-западном ветре и с плохим прогнозом. Поскольку погода портилась, мы высадились на маленький каменный пляж на северо-восточной стороне

острова, решив дождаться спокойного «окна» для ключевого перехода вокруг острова. С трудом продрались сквозь густые заросли водорослей, пройдя под мотором у самой кромки скалы. Следующее «окно» ожидалось через три дня.

В нашем походе мы пользовались прогнозами ЕСИМО (Единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане), а также системой GRIB и местными метеосводками. Прогнозы на два дня и более на Горне зачастую бывают невозможны из-за постоянной циклонической активности в проливе Дрейка. Наше ожидание «окна» продлилось не три дня, а две недели. Все это время ветер то усиливался, то слабел, оставаясь в диапазоне от 30 до 60 узлов, и был слишком сильным, чтобы мы могли выйти на южную сторону острова и пройти мыс Горн. За эти две недели было несколько коротких вечерних затиший, в которые мы могли бы пересечь пролив и вернуться на архипелаг Уолластон, но в этом случае от идеи обойти Горн пришлось бы отказаться.

Условия плавания до сих пор не были для нас экстремальными: стремительное ухудшение погоды компенсировалось большим количеством убежищ и характером акватории, закрытой от больших волн. В случае чего мы всегда могли быстро высадиться на берег.

С южной стороны острова Горн



картина совсем иная. Продолжительность и частота «окон» хорошей погоды меньше, чем в канале Бигль и заливе Нассау. Мыс Горн полностью открыт циклоническим влиянием течения Западных Ветров*. Зыбь, идущая с запада, превращается в обрушивающийся океанский прибой. Пляжи состоят из крупных валунов, диаметром не меньше, чем у поплавка нашего катамарана. Выброситься на берег с западной или южной стороны мы не смогли бы даже в штиль. Точнее, такая выброска на камни в прибое могла привести к серьезным поломкам судна. Поэтому мы ждали хорошего «окна».

Нашу стоянку нельзя было назвать спокойной: на подветренную сторону острова тоже заходит зыбь, поэтому первые два дня мы посвятили швартовке катамарана. Вытащили наше судно на берег с помощью лебедки и зафиксировали восемь швартовыми в разных направлениях, чтобы его не смыло особо высокой прибойной волной. Спать в рубке мы не решились – на приливе катамаран постоянно под-

нимало и опускало прибором. Поэтому разбили лагерь на берегу.

Погода на Горне менялась по нескольку раз в день. Ежедневно мы наблюдали шквалы «вилливо», срывающиеся со скалы, под которой стоял наш походный чум. Гулять по острову можно было только во время относительного ослабления ветра: чаще всего он был настолько сильным, что сбивал с ног. Все это ежедневно сопровождалось проливными дождями, а иногда и градом при средней температуре от 2° до 10°С. В такие дни мы сидели в чуме, коптели мясо (его мы засолили перед выходом и взяли с собой вместо тушенки) и читали историю Чили из Nautical Guide.

Несмотря на суровую погоду, осталось ощущение, что высадка и долгая стоянка на Горне – самый интересный этап нашей экспедиции. Нам удалось посетить морскую алькальдию и оставить флаг нашей экспедиции на маяке, который является своего рода музеем спортивных прохождений мыса Горн. Дима Лекай поднялся на маяк и на вершину скалы Горн.

Благоприятная погода для перехода вокруг острова наступила только 10 февраля. Огибание острова и мыса Горн заняло шесть часов и неожиданно для нас прошло без сложностей, как по маслу. Все-таки повезло? Ветер был очень слабый, северный, можно

сказать – идеальные условия. Циклон прошел, но зыбь сохранялась впечатляющая. Скала на мысу иногда наполовину скрывалась за пологой, медленной и страшной стеной воды.

Мы благополучно прошли сулой в западной части острова, с попутной зыбью пересекли траверз мыса Горн и полосу условно отмеченных на картах рифов в восточной его части, среди них мы шли как можно ближе к берегу, поскольку мористее высота волны возрастала пугающе. Фонтаны брызг и звуки, издаваемые прибором на рифах, вызывали у нас сильные эмоции. Приходилось постоянно напоминать себе, что погода – почти штиль, тянет северный ветер, который предвещает здесь хорошую устойчивую погоду, облака стоят высоко в небе и вообще, к вечеру по прогнозу должно заштилеть. Уже за мысом Горн, напротив седловины вытянутой восточной оконечности острова ветер резко, в один момент сменился на западный и заметно усилился. На вершинах волн моментально закипели маленькие пенные гребешки. Грот ставить не стали. Если бы ветер еще усилился, и волна начала бы обрушиваться, нам пришлось бы серьезно побороться со стихией, но к счастью хороший прогноз нас не подвел. В течение всего прохождения Горна копит ни разу даже не захлестнуло. Северная сторона острова встретила нас огром-

*Течения Западных Ветров, или Антарктическое циркумполярное течение – поверхностное океаническое течение протяженностью до 30 тыс. км при ширине до 1 тыс. км в Южном полушарии, огибающее между 40° и 50° ю.ш. с запада на восток земной шар. Это единственное на Земле течение, которое проходит через все меридианы



примерно 50/50. Завершающая часть путешествия по каналу Бигль оказалась возможна только под мотором из-за узости акватории в сочетании с сильным встречным ветром и течением.

К мысу Горн, как на работу

В деревне Пуэрто-Торо мы познакомились с Освальдо Э. Торресом, капитаном и владельцем 16-метровой стальной немецкой яхты Polarwind. Освальдо много лет занимается организацией парусных путешествий на мыс Горн и в Антарктиду из Пуэрто-Вильямс, к знаменитому мысу его яхта делает более десяти рейсов за сезон.



ным количеством чернобровых альбатросов, лениво плавающих по спокойной, почти идеально гладкой водной поверхности.

Обратный путь в Пуэрто-Вильямс занял неделю, включая три дня отдыха в канале Бигль. Последние мили в устье Бигля давались непросто из-за сильного встречного ветра. Приходилось двигаться максимально близко к берегу, где волнение ощущалось меньше, ловя благоприятные моменты во время утренних и вечерних затиший. Волна была небольшой, но короткой, крутой и при этом крайне холодной, она обдавала катамаран с носа до кокпита.

В яхт-клуб Пуэрто-Вильямс мы зашли 17 февраля поздним вечером. Наше плавание завершилось.

«ТМС» великолепно прошел испытание. На острове при вытаскивании на берег ударом о крупный камень погнуло рулевую стойку. На прочности детали это не сказалось и ремонта не потребовало. Принимая во внимание, что катамаран било о берег в нарастающем прибое больше шести часов, пока мы не вытащили его достаточно высоко, можно считать, это очень скромная жертва Горну. Михаил Касаткин остался очень доволен поведением каркаса катамарана в высоком сулое (кажется, при прохождении Горна его интересовал только этот вопрос), а также отсутствием остаточной деформации и каких-либо повреждений в силовых узлах.

Маршрут был пройден под парусом и на моторе в соотношении времени

Смесь, он сказал нам, что в этом году он отметил юбилейное, шестидесятое по счету прохождение Горна, но серьга в ухе у него только одна.

Каждый рейс Polarwind длится 12 дней и включает, помимо огибания самого мыса, путешествие к живописным ледникам в канале Бигль. Экипаж – два человека (капитан и помощник) плюс четыре-пять пассажиров. Навигация только дневная, от одной якорной стоянки до другой. В районе Горна не так много мест, где можно надежно зафиксировать яхту на якорю: бухта Мартиал с хорошим песчаным дном и бухта Максвелл, закрытая со всех сторон островами Уолластон. В других местах Polarwind, так же как и другие яхты, не останавливается. Основная проблема – каменистое дно, на кото-

ром ползут якоря, в сочетании со свирепыми «вилливо» по всему побережью. Наши требования к стоянкам намного скромнее, поэтому мы смогли максимально подробно изучить берег.

Рейс на мыс Горн и обратно до Пуэрто-Вильямс на Polarwind включает в себя три-четыре дневных перехода. Обычно Освальдо старается за один переход пересечь Нассау, обойти Горн и вернуться в Бигль. Также как и мы, для выхода на южную сторону Горна он ожидает хорошего «окна» и тщательно планирует переходы в зависимости от прогноза, используя систему GRIB и местные метеосводки. Освальдо подтверждает условность метеопрогнозов в районе Горна. По его словам, нужно всегда учитывать реальные условия: тенденцию изменения ветра, скорость и направление движения облаков. Для Polarwind потолок скорости ветра – 40–45 узлов (для нас – в два раза ниже).

Мыс Горн Освальдо проходит с запада на восток, по направлению преобладающих ветров. Мотор использует минимально, за исключением случаев, когда ветра совсем нет, что бывает очень редко. Прохождение Горна пассажирам его яхты гарантируется, но высадка на берег удастся далеко не в каждом рейсе. Якорная стоянка возле острова плохая и возможна только в спокойную погоду. Якоря не держат на каменном грунте, поэтому на лодке всегда кто-то остается. Времени высадки хватает только на то, чтобы пассажиры сбегали на маяк и к монументу Альбатроса. Мы думаем, что поставили своего рода рекорд длительности пребывания на острове Горн среди морских путешественников. Не зря говорят, что классические яхты путешествуют по морю, в то время как разборные катамараны – по берегам. Для яхты суша чаще

всего – навигационная опасность, для нас – убежище. Этот поход не был исключением.

Наш экипаж благодарен «ТМСу», судьбе, небесной канцелярии, чилийской Армаде, спонсорам, нашим новым друзьям в Пуэрто-Вильямс и самим себе за то, что это путешествие состоялось. Теперь мыс Горн для нас не просто морская легенда, а олицетворение маленького островного мира, живущего под знаком вектора: с запада на восток, по направлению все-таки сильных ветров, под вечный рев прибоя. Мира, населенного смешными толстыми пингвинами и пушистыми морскими гусями, которые совсем не боятся человека.

10 февраля 2013 года мы очень спешили уйти с этого острова, но сейчас я не уверена, будет ли в этой жизни еще одно такое место, куда так же сильно захочется вернуться, и куда вернуться будет столь же сложно ☹

BOATING.RU  <http://www.boating.ru>

Бесплатное

размещение объявлений от частных лиц и организаций о продаже яхт, катеров, лодок, моторов и оборудования со всей России!

Реклама

Парусная яхта «Унция»

 Скоростная яхта повышенной комфортности. Модель – Лар-30, 2006 г.в. Материал корпуса – стеклопластик, длина, м – 9, ширина, м – 3, осадка, м – 1,8, дв. – Volvo Penta 9 л.с., топливный бак, л – 20, запас пресной воды, л – 400. Лавировочный комплект – 60 м², 2 каюты, 7 спальных мест, место стоянки – Санкт-Петербург.

Цена 34 000 Евро

+7 921 771 6658 Владимир, cavenaghi@mail.ru

Реклама

ООО «ВладТехноМарин», г. Владивосток

www.aeroboat.ru

aeroboat@mail.ru т. (423) 257-72-72

Производство аэроботов «Тайфун» различных модификаций и мореходных катеров

 «Тайфун 1000» от 680 000 р.	 «Тайфун 1000К» от 1 105 000 р.
 «Рыба 9900» от 1 050 000 р.	 «Лавурный 25» от 1 230 000 р.

Реклама

НАСТОЯЩИЕ ДЕРЕВЯННЫЕ КОРАБЛИ!

<http://varyag.onego.ru>

 **VARYAG**

Верфь деревянного судостроения ЗАО «ВАРЯГ»
185005, г.Петрозаводск, ул. Онежской флотилии, 43
тел./факс (8142) 73-35-80
e-mail: varyag@onego.ru



Реклама