



# АНТАРКТИЧЕСКИЕ ЗАРИСОВКИ

**Дмитрий Афанасьев**  
**Фотографии автора**

*Прошлой зимой мне посчастливилось примерить на себя форму капитана экспедиционной яхты и совершить несколько походов на ледяной континент, получив новый и необычный опыт.*

**Н**е буду описывать суровый океан, красоты Антарктики и рассказывать об общении с непугаными представителями местной фауны: гораздо красочнее это делают мои пассажиры. Я же хотел бы поведать о некоторых особенностях именно морской практики в этой акватории.

## The Boat

Конечно, в первую очередь — пару слов о яхте. «RusArc Aurora» — стальной 67-футовый (20 м) бермудский шлюп, построенный в 1991 г. в Британии для участия в гонке BT Global Challenge — кругосветке, маршрут которой проложен против преобладающих ветров и течений. Осадка — 3 м, высота мачты — 23 м от воды. Лодка очень крепкая, но при этом достаточно быстрая и послушная рулю, способная к успешному преодолению океанских просторов. Яхта ходит под флагом Мальты (порт приписки Валлетта), принадлежит компании RusArc. В «экспедиционный набор», кроме солидного запаса топлива и воды, были добавлены опреснители, мощный генератор, система отопления.

Принимая «Аврору» после перегона, я обнаружил целый склад расходных материалов, инструментов, труб, проводов

и крепежа. Одних только фильтров был восьмерной запас по каждой позиции, помп — минимум по три каждого вида. Яхта напоминала турецкую барахолку. Некоторые вещи явно уже побывали в употреблении или имели непонятное назначение, при этом занимали так много места в каютах, что я начал бодро выгружать все это богатство в тележку на причале, чтобы отвезти в рундук.

Командор Даниил Гаврилов, застав меня за работой, грозно сверкнул глазами и велел нести все обратно. «Там дальше магазинов не будет». Надо сказать, я потом не раз благодарил его за эту науку, ремонтируя весьма важные узлы посреди океана и в безлюдных бухтах Антарктиды. Экспедиционная яхта, предназначенная для жесткого



Камбуз яхты «Аврора»



Планирование перехода через пролив Дрейка с севера на юг и обратно

играли с настройками, пытаясь вылавливать даже небольшие льдинки, постоянно масштабировали и оценивали цели, сравнивали с показаниями АИС. В ее настройках я выставил 20-минутные векторы движения, это позволяло определять вероятность столкновения и помогало принимать решения при расхождении. При этом в узостях при плохой видимости мы ввели визуальное наблюдение. Во многих ситуациях нам, конечно, помогала видеочкама, установленная на топе мачты: все-таки «глаз» на высоте 23 м, да еще и более светочувствительный, чем человеческий, дает определенное преимущество. Часто, обходя ледовые поля — скопление колотого льда, или «кладбища айсбергов», мы находили узкие проходы именно благодаря видеочкаме.

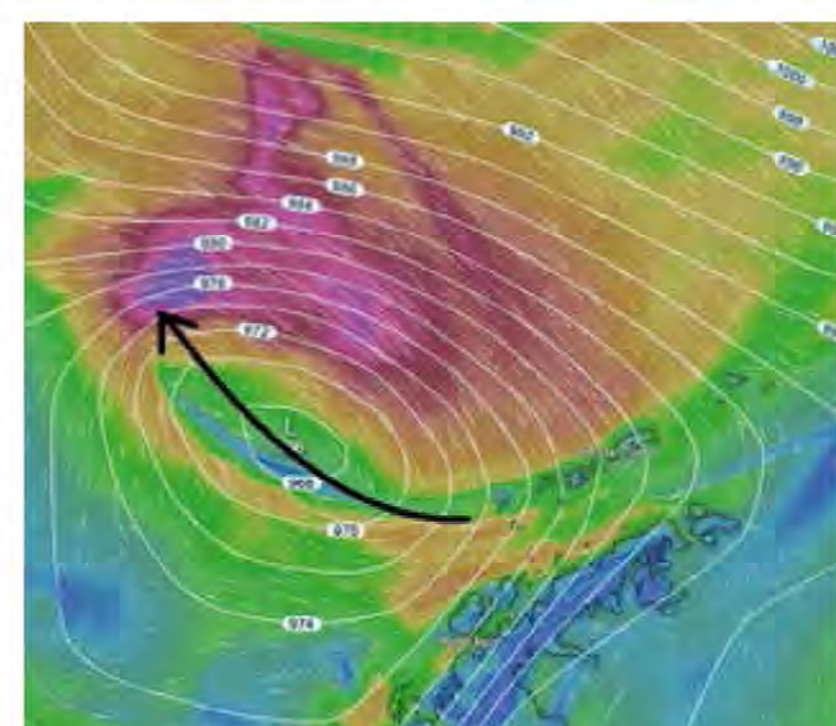
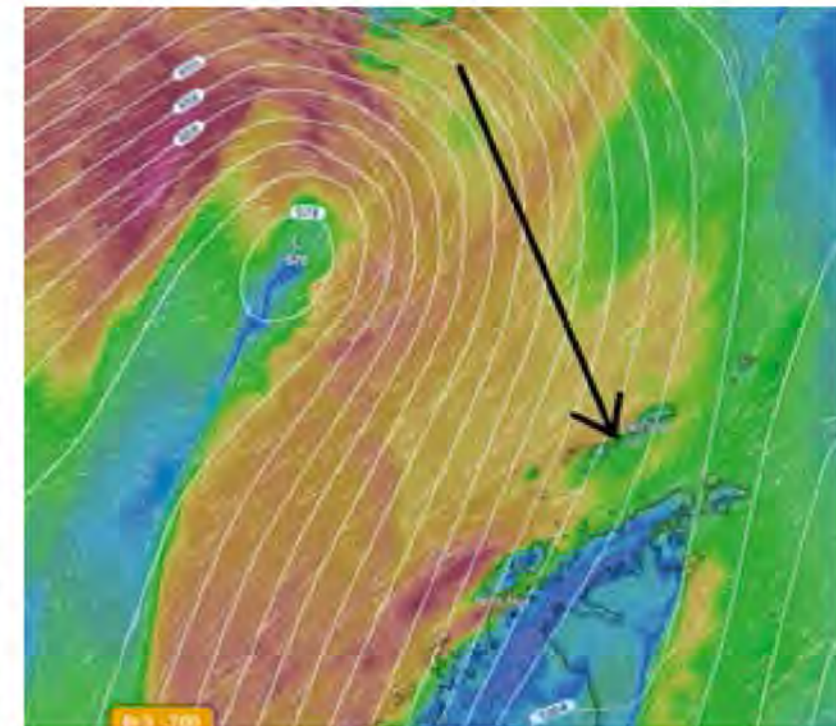
Цель похода — доставить пассажиров в Антарктиду. Чаще всего это люди, не имеющие морского опыта, но на яхте есть все, чтобы они чувствовали себя комфортно. Уютная кают-компания, трехразовое питание, которое обеспечивал профессиональный кок, теплые каюты, горячий душ, стиральная машина и даже небольшая сауна в носу, которая по праву считалась гордостью «Авроры». Холодильники загружались мясом и рыбой на весь поход, а ниши полурубки — ящиками со свежими овощами и фруктами. Вот только далеко не весь поход всем хотелось отведать изыски нашего повара...

### Пролив Дрейка

В экспедиции мы уходили из аргентинского порта Ушуайя на Огненной Земле, заходя в антарктические воды у Южных Шетландских о-вов, основные высадки делали на Антарктическом п-ве и островах возле него. Надо сказать, главным испытанием были преодоления пролива Дрейка.

Конечно, пересекая эти 600 миль Южного океана в десятый раз, я отметил для себя, что при всей утомительности перехода он не кажется мне экстремальным, как любят описывать досужие литераторы.

Метеорологически это зона западного переноса, westerlys, соответственно, в проливе постоянно проходят с запада на восток различного размера и силы циклоны, при этом вращаясь по часовой стрелке (Южное полушарие). Главной капитанской задачей для успешного пересечения Дрейка становится планирование перехода исходя из погодных условий. При наличии хорошей спутниковой связи (у нас Starlink) можно довольно точно прогнозировать прохождение циклонов и встраиваться им в «хвост». Я пользовался в основном платными версиями windy.com и Predict Wind Offshore.



Как-то мой товарищ, прошедший на паруснике м. Горн в западном направлении, показал мне их трек, так вот: этот относительно небольшой участок 200 миль они шли несколько дней, иногда двигаясь назад. Это было в 80-х гг. прошлого века, явно ребята шли напролом, не имея достоверных метеорологических данных.

В целом стратегию можно описать так: при пересечении пролива на юг в большинстве случаев можно идти по генкурсу; при пересечении на север чаще приходится отклоняться к западу.

Стоит отметить еще и большое значение морских течений в этой акватории. Они имеют здесь сложную картину, и если попадать в нужное место в нужное время, можно получить хорошую, до трех узлов, прибавку к скорости.

Хотя, конечно, я бы постарался не лезть в пролив Дрейка на какой-нибудь легкой пластиковой круизной яхте...

В экспедиции мы уходили из аргентинского порта Ушуайя на Огненной Земле

сценария эксплуатации, просто обязана быть плавучей мастерской, и незаменимый член экипажа на каждом судне RusArg — хороший механик. Мне как раз повезло с таким человеком. Сережа Рязанцев проявлял чудеса изобретательности при скромном количестве вариантов, и я всегда знал, что лодка будет приведена в мореходное состояние, пусть не мгновенно, но весьма надежно. Этот богатырский сложения человек, застрявая в узостях относительно небольшого моторного отделения, рычал, гремел ключами, но не сдавался, пока не заканчивал начатое дело.

Парусное вооружение «Авроры» — грот со сквозными латами и два стакселя на закрутках общей площадью больше 200 кв. м. К этому хозяйству нельзя относиться легкомысленно, особенно в условиях свежих ветров и океанской волны. При относительно небольшом экипаже каждая операция по постановке, уборке парусов, взятию рифов должна быть продумана, люди — застрахованы и обеспечены связью с постом управления. Вроде 20 м — не такой уж и большой парусник, но в 25–30-узловой ветер до бака не докричаться, и мы использовали ручные УКВ-станции.

Отдельно хотелось бы остановиться на судовой электронике «Авроры». Двойное резервирование навигационного комплекса, наличие радара, АИС (системы автоматической идентификации судов), видеочкамы на мачте и постоянной спутниковой связи абсолютно не казалось

мне избыточным. Во главе всего этого арсенала стоял навигационный процессор Simrad, объединявший в сеть датчики лага, эхолота и ветроуказателя, а также автопилот, радар и АИС. Кроме того, на отдельном компьютере была установлена профессиональная картография Transas ECDIS с GPS-датчиком, и дополнительно использовался планшет iPad с программой iSailor. Последний мог получать как собственные GPS-данные, так и NMEA-данные, включая АИС, от Simrad по специальному Wi-Fi-модему. Добавим сюда еще и Navionics на моем телефоне, который я использовал в Патагонии.

Вы спросите: «Зачем так много?» Ну, начнем с картографии. Регион этот, мягко говоря, до недавнего времени был не так уж хорошо изучен с точки зрения судоходства. На картах качество проработки тех или иных проливов, островов и бухт совершенно разное: где-то оно совпадало, где-то разнилось, а где-то вообще были белые зоны с надписью Unsurveyed area, и приходилось высылать старпома на тузике с лотлинем. Плюс ко всему, электросистема стальной экспедиционной яхты весьма непроста, и случались блэкауты основного комплекса. В этот момент резерв приходился как нельзя кстати.

Радар был нашим лучшим другом и ставился на stand-by (отдохни, мол, родимый) только в порту. Мы молились за его исправность в густейших туманах, обходя айсберги,



## Лед

Айсберги после кинофильма «Титаник» кажутся всем коварными убийцами, хотя именно лайнер, мчащийся на всех парах, налетел на мирно покачивающееся в океане чудо природы. Крупные экземпляры хорошо различимы на радаре ночью и в тумане, днем в благоприятную погоду — прекрасный объект для наблюдения и фотографирования. Кроме того, в проливе Дрейка они дрейфуют в непосредственной близости от Антарктиды, и я только один раз встречал айсберг немногим далее 100 миль от нее.

Но в разгар антарктического лета теплеет, и ледяные гиганты начинают производить маленьких деток — крошиться, образуя по ветру или по течению целые поля ледовых заграждений. Крошатся и береговые глетчеры (в гляциологии это называют красивым термином «отёл»). В проливах и устьях часто ветер нагоняет весьма плотные скопления льда. И вот это уже проблема. В принципе, для стальной яхты продвигаться на малом ходу через такие поля возможно, но при скорости пять узлов осколок размером больше

метра может помять или даже пробить борт. Радует, что это не совсем лед, а, по сути, спрессованный снег: он белый и виден даже ночью. Небольшие айсберги весьма тревожили нас и на якорных стоянках. Приливные течения у Антарктического п-ва могут быстро изменить условия казалось бы надежного и безопасного рейда, и к тебе в гости





*На развалинах китобойной базы о. Десепшен*

ночью пожелает несколько белых друзей размером с двухэтажный дом, чтобы потереться о твой борт и попытаться порвать якорную цепь. Теория гласит, что самый неплотный айсберг выступает над поверхностью моря не более чем на 25% своей высоты, то есть 75% — это его осадка. Таким образом, если ты положил якорь на 15 м, тебе не стоит бояться ледышек выше пяти метров. Поверьте, не всегда эта формула работает: бывали у нас якорные авралы и на меньших глубинах. Можно сказать, даже в самых укрытых бухтах Антарктики якорная вахта необходима.

### **Terra Australis Incognita**

Когда-то этот материк был совсем неизвестен людям, потом стал вождленным краем для первооткрывателей, ведь остальной мир уже обрел свои очертания. Потом сюда пришли суровые китобои, истребляющие морских гигантов ради освещения европейских городов и изготовления женских корсетов. А позже удивительным образом людям пришло в голову оставить последний материк нашей планеты нетронутым, и появился Антарктический договор, закрепивший внегосударственный статус континента.

Вы будете удивлены, посмотрев подробные морские карты Антарктиды: здесь, кажется, поименованы уже все острова, мысы, проливы и заливы, но все еще осталось много неизведанного. Сейчас тут редко встречаются яхты и относительно небольшие круизные корабли, но, скорее всего, в ближайшее время Антарктика перестанет быть местом уединения и отшельничества, встроившись в привычную модель Terra Turistica.

