



Горн

АЛЕКСЕЙ ПОБАТ, ФОТО АВТОРА

*«...великий мыс почему-то редко, почти никогда не называют мысом.
...Очень редко скажет моряк “мыс Горн” — и не без основания,
так как мыс Горн столько же остров, сколько мыс».*

Джозеф Конрад, «Зеркало морей»





Всякий, кто увлекался историей великих географических открытий и читал про мыс Горн, наверняка мечтал его увидеть. Бывает, мечта овладевает тобой, начинает дразнить и не дает заснуть ночами: ты мог бы это сделать — пройти рядом с грозными скалами и испытать яростные ветра на краю света.

Первый приступ накрыл меня года два тому назад, и я с головой окунулся в организацию экспедиции к Горну. Выяснилось, что оптимальным было бы стартовать из аргентинского города Ушуая, идти на мыс Горн и возвращаться по проливу Бигля. Сезон длится с декабря по апрель, так как ветер в это время намного слабее, температура чуть выше, а световой день позволяет проходить большие расстояния.

Огорчило известие, что в Патагонии никто не сдает яхты в чартер без команды, и на борту будет как минимум чужой капитан, а то и старпом со стюардом. Что ж, раз нельзя капитаном — буду хотя бы старпомом. Переписка с несколькими капитанами заняла три месяца. За это время закончился сезон, и затею пришлось отложить. К тому же созданная в одной из социальных сетей группа не выявила единомышленников, и романтическая детская мечта постепенно переместилась обратно в сферу воображаемого.

Через год совершенно неожиданно со мной связался неизвестный джентльмен, поинтересовался, насколько серьезны мои намерения относительно мыса Горн, и сказал, что вместе с друзьями хотел бы составить мне компанию. Мечта опять вышла из тени. Я быстро договорился с одним из капитанов: он брал на борт 6 человек с учетом того, что я буду исполнять обязанности старпома. Нам досталась 12-метровая алюминиевая яхта. Капитана звали Микки, он говорил на родном испанском, а также на английском, не-

мецком и итальянском. Как оказалось, мать у него немка, отец — итальянец, а сам он родился и вырос в Парагвае. Как тут не стать полиглотом?! Забегая вперед, скажу, что капитан нам достался классный: превосходный моряк, он к своим 40 годам уже 53 раза обогнул мыс Горн. Кроме того, он великолепно готовил. Ребята в команду тоже подобрались отличные. Ни разу за все путешествие у нас не было конфликтов, шутки и прибаутки были ответом на все жизненные сложности. Микки даже не поверил, что большинство из нас познакомилось за неделю до вылета в Аргентину.

Прямых рейсов до Буэнос-Айреса из России нет. В итоге наш авиаперелет выглядел так: Санкт-Петербург – Париж – Буэнос-Айрес – Ушуая. Нас несколько насторожило, что капитан рекомендовал брать обратные билеты на три дня позже, чтобы в случае плохой погоды наверняка успеть на самолет в Европу. Собственно, и прохождения мыса Горн он нам не гарантировал. Ну да разве не за трудностями мы отправились?



Проблем действительно хватало. Задуманная поездка мало походила на вояж по путевке, купленной в турфирме. До последнего момента я не знал, будет ли наша яхта готова к плаванию и будет ли она в Ушуае вообще. За неделю до отъезда пришло сообщение, что некая яхта сломала мачту у мыса Горн. На всякий случай была предусмотрена незатейливая альтернатива — осмотр лежбища пингвинов в проливе Бигля. Короче, я волновался.

Сменив в течение полутора суток 8 часовых поясов, мы наконец добрались до места. Яхта стояла у причала местного яхт-клуба. Мы загрузили вещи на борт и уже следующим утром пересекали воды пролива Бигля по пути к мысу Горн.

Не меньшую сложность, чем коварная погода, представляют собой в этих краях пограничные формальности между Чили и Аргентиной. Дело в том, что большинство яхт базируются в аргентинском порту Ушуая, а мыс Горн принадлежит Чили. Чтобы попасть туда, нам предстояло закрыть аргентинскую границу, открыть чилийскую, обогнуть Горн, закрыть чилийскую и победоносно открыть еще раз аргентинскую по возвращении в Ушуаю. Для начала выполнения этой непростой цепочки процедур наша яхта и взяла курс на чилийский Пуэрто Вильямс.

Бюрократические процедуры в Пуэрто Вильямс усилиями чилийских властей могли составить конкуренцию прежним советским. Мало того, что оформление проводится только в 10:00 и 18:00, так еще каждый член команды заполняет по 5 анкет на испанском языке. В одной из анкет мы декларировали, что рейс у нас не коммерческий и мы не платили за него ни копейки. Ведь коммерческие плавания в этих водах разрешены только судам под чилийским флагом. К слову сказать, ни одной яхты с чилийским флагом я там не видел.

Яхт-клуб в Пуэрто Вильямс представляет собой списанное судно 50-х годов постройки, пришвартованное в устье местной речушки. В ходовой рубке находится салон с блестя-



щим латунным машинным телеграфом, штурвалом и т. д. На главной палубе в надстройке есть бар с интернетом, душ и туалет — в общем, всё, что нужно моряку, вернувшемуся из плавания. Когда из дальних антарктических экспедиций сюда приходят сразу несколько яхт, на палубе устраивается вечеринка с барбекю и выпивкой. Масштаб, конечно, не такой, как на Tall Ship Races, но веселья ничуть не меньше.

К судну-яхт-клубу встают лагом 4–5 яхт. Лодки в основном металлические, с усиленным стоячим такелажем, внутренними штагами и бакштагами. Есть 60–70-футовые, предназначенные для дальних антарктических экспедиций, и есть яхты по 35–45 футов для плаваний в районе мыса Горн и в проливе Бигля.

Сам Пуэрто Вильямс разделен на две части. Одна — военно-морская, аккуратная, вычищенная и отутюженная, вторая напоминает деревню в Псковской области, только с патагонским колоритом. Если в первой части гордо возвышаются Штаб военно-морской базы и трехэтажное здание мэрии в постмодернистском стиле, то во второй жмутся друг к другу маленькие домишки, больше похожие на строительные вагончики. Население (по большей ча-





сти индейцы) безо всякого энтузиазма смотрит в будущее. В магазине продавщица, которой мы хотели сделать комплимент и сказали, что нам нравится Пуэрто Вильямс, зашлась в нервном хохоте: «Как такое вообще может нравиться?!».

Мы приближались к нашей цели даже теперь, когда пережидали здесь непогоду. К сожалению, движение происходило только во времени и в наших головах: прогноз на ближайшие три дня был плохой. Нам ничего не оставалось, как совершать дневной моцион по городку, а вечер коротать в баре яхт-клуба. После ужина, застав капитана за компьютером, я поинтересовался особенностями местной гидрометеорологии. «Как всегда, ветрено», — ответил он мне для начала. Когда Микки понял, что интерес мой вызван не праздным любопытством, он раскрыл карты. Как известно, погодные условия здесь — одни из худших на планете. В месяц к юго-западу от мыса Горн бывает в среднем 24 циклона. Это значит, что ветер всегда сильный с переходом к штормовому. Ситуация усугубляется малыми глубинами (10–30 м), на которых образуется крутая волна, способная перевернуть яхту. Ответвление от холодного течения Гумбольта несет дожди и туманы. Гористые острова (высотой до 1500 м) делают ветер порывистым и еще больше разгоняют его вниз по склонам. Местные моряки называют район островов Волластон дьявольским местом (devil neighbourhood).

Информацию о погоде Микки получал по интернету в виде GRIB-файлов модели GFS. Так как дальше Пуэрто Виль-

ямс мобильная связь отсутствовала, на борту был спутниковый телефон, по которому и принимался прогноз. Другой источник — прогнозы чилийской береговой охраны, посты которой находятся на протяжении всего канала Бигля и на мысе Горн. Все яхты должны по УКВ докладывать постам об их прохождении, а также сообщать свои координаты каждые два часа. Если вовремя не доложить, то военно-морские силы начинают спасательную операцию, и в случае ложной тревоги расходы ложатся на нарушителя спокойствия.

На следующий день нас ждал переход в 25 миль по проливу до Пуэрто Торо. По пути мы подошли к гнездовьям пингвинов. Сюда даже возят экскурсии из Ушуаи. Высажи-





ваться здесь запрещено, поэтому мы ограничились фотосессией. В Пуэрто Торо, где находится последний причал перед переходом до мыса Горн, оборудована застава береговой охраны. Раньше тут проживала семья рыбака, но в силу своего возраста ему пришлось перебраться поближе к цивилизации. Так что единственным встречающим нас на причале аборигеном был щенок, дружелюбно виляющий хвостом в ожидании очередной порции колбасы от яхтсменов.

Осмотр местных достопримечательностей многого не дал. Помимо однообразных домиков пограничников, обнаружилась церквушка, заброшенная детская площадка и пара окопов времен чилийско-аргентинского конфликта 1978 года.

Утром следующего дня положительный прогноз подтвердился, и мы взяли курс на мыс Горн. Нам предстояло выйти из пролива Бигля, пересечь бухту Нассау, войти в пролив Браво среди островов Волластон и через 15 миль подойти острову Горн с запада. Обогнув мыс Горн, мы должны были высадиться на острове. Так как на нем нет причала, стоять можно только на открытой якорной стоянке с северо-восточной стороны. При северном и северо-западном ветре там очень быстро разгоняется волна, и стоянка становится опасной. Только в половине случаев смельчакам удается высадиться на остров. На ночь мы должны были встать на якорную стоянку в архипелаге. В темное время суток между островами лодки не ходят, ведь из навигационного обеспечения здесь только знак в проливе Браво да маяк на мысе Горн.

Все шло по плану, и к вечеру мы были у Горна. Команда побежала переодеваться в тельняшки для фотосессии. Знаменитое место встретило нас океанской полутораметровой зыбью и отсутствием ветра. Окружающая природа была зловеще-мрачной. Мы проходили в двух кабельтовых от скал, а со стороны моря нас окружали омываемые камни. Прозрачная вода давала разглядеть множество подводных камней. На океанской зыби достаточно было одного касания дна, чтобы потерять ход и ждать, когда наш алюминиевый корпус разобьет о скалы. В воде переохлаждение наступит минут через двадцать, спасательный плот разорвут камни. Вертолет в лучшем случае прилетит через час. Короче, многие знания не прибавляют душевного спокойствия. Оставалась только надежда на капитана и его опыт, ведь побывать здесь 53 раза — дорогого стоит.

Мы уже прошли траверз мыса и подходили к маяку, когда капитан, в очередной раз связавшись с маячником на острове, получил известие об усиливающемся северо-западном ветре. Вот и накрылась наша высадка! Мы развернулись на запад и полным ходом рванули вглубь архипелага на якорную стоянку в Пуэрто Максвелл. Заблуждаются те, кто думает, что этот Пуэрто — настоящий порт. На самом деле это просто единственная закрытая якорная стоянка в этих местах. Почему командир английского корабля Джеймс Веддел, первым обнаруживший ее в 1923 году, дал ей такое название, неизвестно. Может быть, это место казалось ему тихим среди мрачных скал?

Тем временем вечерело, ветер усиливался. Мы лавировали между островами под двигателем и зарифленным гротом. Когда в сумерках яхта подошла к узкому проливу на входе в Пуэрто Максвелл, Микки выдал мне инструкции по





На вахте капитан Микки
и автор статьи

должность за штурвалом в течение пяти часов. За это время у меня распухло лицо, а через день со скул слезла кожа. Видимо, все-таки нужно было взять с собой балаклаву. Впрочем, грех жаловаться на суровые условия, ведь за этим я и ехал в Патагонию.

Мы шли по пенящимся волнам проливов, которые утром наблюдали с вершины острова. На яхте не было анемометра. Капитан совершенно справедливо заметил, что здесь дует либо «много», либо «мало», и анемометр — лишний прибор для здешних условий. По моей оценке, в проли-

вах дуло от 30 до 45 узлов. В стороне, у высоких скал, вода подхватывалась ветром и поднималась метров на тридцать. Возникали смерчи, в которых скорость ветра была за 50 узлов. Именно в этих местах появлялись стаи буревестников. Видимо, это новая строчка в шкале Бофорта по-патагонски: «Стаи буревестников: ветер силой 10 баллов».

Местная фауна заслуживает того, чтобы о ней сказали пару слов. Самое необычное — это пингвины. На берегу они действительно похожи на толпящихся людей, а в воде не сильно отличаются от уток. Первое время мы все безуспешно пытались их сфотографировать, но они ныряли при приближении яхты. В бухте Нассау мы видели тюленей, плавающих в стае вместе с дельфинами. В отдалении проплывали косатки, на горизонте пускали фонтаны киты, словом, в местных водах кипела жизнь. Низко над водой пролетали дикие гуси, темно-коричневые буревестники и, конечно, альбатросы — эти короли воздуха.

Утром следующего дня прогноз снова был неблагоприятный, и мы остались ждать в приютившей нас бухте. Микки посоветовал нам сходить на тузике на остров и осмотреть окрестности. Двумя партиями мы высадились на берег и попали в одно из самых необычных мест, которое мы когда-либо видели. Это был реликтовый лес, состоявший из непонятной породы деревьев. Начинаясь лес с деревьев размером с небольшую яблоню, а заканчивался ими же, только стелящимися по скалам. Если у подножия холма мы пробирались между стволами, то ближе к вершине, подобно Гулливеру, шли по кронам. Погода постоянно менялась — и менялась быстро. Только что солнце оптимистично отражалось в спокойных водах, а через пять минут оно закатывалось за тучи и шел дождь, сменяющийся градом. Периоды затишья перемежались ветром, скидывающим нас с гребня острова, и нужно было иметь реакцию ковбоя, чтобы успеть вытащить фотоаппарат для удачного фотовыстрела. Не были забыты и несколько «важных» телефонных звонков по спутниковому телефону, а также фотографии, запечатлевшие, как этот звонок происходит. Конец нашей фотосессии положил капитан, сообщивший по рации, что прогноз улучшился и нам нужно срочно сниматься с якоря.

К вечеру мы прошли остров Леннокс и вошли в канал Бигля. Уже знакомый причал Пуэрто Торро был полон яхт. Утром следующего мы дня двинули в Пуэрто Вильямс для выполнения таможенных формальностей. Последние мили были пройдены в жесткой лавировке против 8-балльного ветра и короткой волны — двигатель на полной мощности, грот зарифлен. И наконец гостеприимный яхт-клуб Пуэрто Вильямс принял нас в свои объятия! Теплый душ, ровная палуба и улыбка барменши — что еще нужно моряку?! Класть ноги на стол и вдевать серьгу в левое ухо мы не стали — ограничились лишь тельняшкой с нашими подписями, прибитой на подволоке в баре яхт-клуба.

Практически всю обратную дорогу через бухту Нассау до Пуэрто Торро я простоял на руле. Окружающих красот я не замечал, так как рулевка была непростой. У нашей яхты был узкий киль и свойство приводиться при восходе на волну. В сухопутном изложении это называется «бешеная кобыла». Попытки поставить на руль кого-нибудь из моих спутников так и не увенчались успехом. Капитан наблюдал за происходящим, а я обрабатывал свою старпомовскую

На следующий день мы сделали последний переход. Вот он, причал в Ушуае! С променада вдоль бухты открываются изумительные виды на островерхние горные вершины и суда, стоящие на рейде в ожидании причала. Местные жители приветливы и всегда с радостью готовы помочь заплывшему иностранцу. Там и сям попадаются свидетельства Фолклендского конфликта с Великобританией. Город живет в основном за счет туристов, приплывающих на огромных пассажирских лайнерах.

Приключения позади, остались воспоминания о суровых краях, интересных людях, необычной природе. Мечта обойти мыс Горн под парусами осуществилась!

