





Фёдор КОНЮХОВ

**МОЙ  
ПУТЬ  
К  
МЫСУ ГОРН**



Москва  
2024

УДК 821.161.1-4  
ББК 84(2Рос=Рус)6-44  
К65

В оформлении обложки использовано фото *Оскара Конюхова*

Во внутреннем оформлении книги использованы живописные работы автора, а также фотографии *Оскара Конюхова*

Художественное оформление обложки  
*Константина Гусарева*

**Конюхов, Фёдор Филиппович.**

К65      Мой путь к мысу Горн. Наедине со стихией и самим собой / Фёдор Конюхов. — Москва : Эксмо, 2024. — 384 с. — (Федор Конюхов. Великий путешественник).

ISBN 978-5-04-119407-9

Книга известного русского путешественника протоиерея Фёдора Конюхова «Мой путь к мысу Горн» основана на дневниковых записях, которые автор вёл на вёсельной лодке «АКРОС» во время перехода через Южный океан. В ней отображены события и переживания всех 154 дней уникального одиночного плавания — с 6 декабря 2018 года по 9 мая 2019 года.

Пронизанные океанскими штормами и ветрами строки этой удивительной книги дают понять: чтобы совершить такой невероятный переход в одиночку, нужно быть готовым к нему не только физически, но, в первую очередь, духовно! Перегresti целый океан, который отличается своими постоянными штормами и суровой погодой, — как всё это непросто и опасно!..

Новая книга путешественника и протоиерея Фёдора Конюхова — нескончаемая, искренняя молитва к Богу. Она рассказывает о путешествии на грани человеческих возможностей с точки зрения его христианского осмысления.

УДК 821.161.1-4  
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-04-119407-9

© Конюхов Ф., 2021  
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2024

---

## **О чем думает человек, в одиночку пересекающий океан?**

Эта книга — путевые заметки Федора Конюхова, которые он делал на первом этапе своего кругосветного плавания — от Новой Зеландии до мыса Горн в Чили. Впервые в истории Федор Конюхов пересек Южный океан и обогнул мыс Горн на веслах. 156 дней один в океане, наедине со стихией и самим собой.

Экспедиция отнюдь не была авантюрой. Федор — опытный путешественник, и к этому кругосветному плаванию он готовился так же тщательно, как и всегда. Лучшие инженеры конструировали и оборудовали его лодку, помогали с расчетами, навигацией и связью. Но даже когда все продумано, одиночное кругосветное плавание — это подвиг. Просчитать океан — невозможно.

Посмотрите, как меняется тональность повествования после того, как все подготовительные работы закончены и берег наконец отпустил Федора Конюхова в большое плавание. До этого — спокойные и немного отстраненные строки о погоде, лодке, запасах на борту. Их мог бы написать кто угодно, кто в курсе технических подробностей и знает, как все было. После отплытия —

---

напряженный внутренний монолог человека, оказавшегося один на один со стихией и Богом. Каждый день мы, партнеры экспедиции, сотрудники наших компаний, тысячи людей по всему миру в режиме онлайн следили, как перемещается по карте крохотная точка — лодка Федора Конюхова. Читали сводки погоды, пытались представить себе ветер 35 узлов. Волновались. Но были в теплых домах и комфортных офисах. А он — один посреди океана.

Вчитываясь в эти просоленные морской водой и потом строки, понимаешь: большие свершения только начинаются с мечты. Дальше — преодоление. Сила духа, помноженная на упорный труд.

Наверное, не случайно среди партнеров проекта — компании Урала и севера России. Преодоление стало частью нашей ДНК. И потому нам так близка вера Федора Конюхова в то, что можно справиться с любыми трудностями, если найти точку опоры. А ее можно найти, даже если кажется, что вокруг — только океан, смыкающийся с небом.

*Дмитрий Мраморов,  
председатель совета директоров СКБ Контур*

---

Еще в 2013-м в Тихом океане на пути в Австралию на весельной лодке «Тургояк» я замыслил поход к мысу Горн на веслах и начал разрабатывать техническое задание для будущей лодки. Две предыдущих лодки: «УРАЛАЗ» (переход через Атлантический океан за 46 суток), «Тургояк» (переход через Тихий океан за 160 суток), были спроектированы британским дизайнером Филиппом Моррисоном. В марте 2017 года Моррисон приезжал в Москву, мы встретились в моей мастерской на Садовнической, где обсудили и запланировали все этапы реализации нового проекта.

Перед нами стояла сверхсложная задача — спроектировать и построить лодку, способную совершить кругосветное плавание в Южном океане через три великих мыса: мыс Горн (Южная Америка), мыс Доброй Надежды (Африка), мыс Люин (Австралия). Кругосветный поход разбит на три этапа, исходя из сезонов: 1-й этап — от Новой Зеландии до Южной Америки, 2-й этап — от мыса Горн до Австралии, 3-й этап — от Австралии до Новой Зеландии.

Лодка «АКРОС» повторяет форму и обводы предыдущей лодки «Тургояк», сохраняя те же размеры — 9 ме-

тров. Материалы изготовления корпуса — углеродное волокно и кевлар. Вес пустого корпуса — 400 кг. На дно уложили дополнительно 100 кг свинца в качестве вспомогательного балласта, необходимого для возвращения лодки на ровный киль в случае переворота в океане. С партнерами проекта, дизайнером и командой верфи мы понимали, что пройти Южный океан (океан, омывающий Антарктиду) и не попасть в шторм ураганной силы невозможно. Поэтому лодка создавалась по принципу спасательной капсулы, способной выдержать многодневные удары волн и перевороты. По словам директора верфи Чарли Питчера, «лодка выдержит любые удары океана, — главное, чтобы эти испытания выдержал человек».

Лодка имеет носовой отсек, разделенный на краш-бокс и отсек для хранения продуктов. Кормовой отсек также разделен на две зоны. «Мокрая» зона — там находится навигационная рубка и камбуз, за ней идет водонепроницаемая переборка и «сухой» отсек, в котором гребец будет отдыхать. В центре этой каюты натянута сетка, которая должна удерживать гребца при перевороте, не позволит ему упасть на крышу рубки, тем самым препятствовать возвращению лодки на ровный киль.

Каждая моя лодка проектировалась и строилась под конкретную задачу, а точнее — под конкретный океан. Корпус лодки «АКРОС» окрашен в ярко-оранжевый цвет. Такой цвет используют на судах, работающих в «высоких» арктических и антарктических широтах, чтобы было лучше видно лодку на просторах океана.

Южный океан омывает Антарктиду, там всегда шторма, и температура воды близка к нулевой отметке, особенно в районах южнее 50° южной широты. Лодка должна выдержать испытание многочисленными штормами, обеспечить условия для выживания гребца в «ревущих сороковых» и «неистовых пятидесятых» широтах, иметь несколько источников выработки электроэнергии. Иметь достаточный объем для хранения одежды, продуктов, запасных частей для перехода в 6 тысяч морских миль.

На борту три независимых системы выработки энергии. Российские гибкие солнечные модули с КПД больше 22%. Никогда еще у меня на борту не было таких эффективных солнечных батарей. Я как испытатель буду тестировать работу солнечных модулей в южных широтах по маршруту следования. Аналогичные солнечные модули будут установлены на самолет для кругосветного полета на энергии солнца (проект «Альбатрос»).

Впервые на моей лодке будет использована энергоустановка ЕБОУ на топливных элементах, адаптированная для океанской весельной лодки. Принцип действия следующий: в результате электрохимической реакции на протонно-обменной мембране водорода, содержащегося в метаноле, с кислородом, содержащимся в воздухе, образуются свободные электроны, т. е. вырабатывается электрический ток. Продуктом химической реакции является углекислый газ и вода. В качестве топлива используются картриджи с метанолом.

Если сравнивать с переходом через Тихий океан в 2013 году, то нынешний проект имеет большую энерговооруженность. Специалисты компании Rannoch Adventure разработали систему подогрева полов в каюте для сна, которая дает возможность установить таймер на термостате (максимум на 1 час) и подогреть спальное место (принцип действия, аналогичный теплым полам в домах). Эта система требует серьезного обеспечения электроэнергией, поэтому на лодке «АКРОС» установлено три независимых источника выработки энергии (солнце, ветер и топливные картриджи (fuel cells)).

Южный океан остается самым пустынным местом на планете: там можно месяцами не встретить ни одного судна. Связь с внешним миром только через спутниковую систему. На борту два типа спутниковых телефонов от Iridium — стационарный телефон и Iridium Go. Последний хорошо себя зарекомендовал в кругосветном полете на воздушном шаре, в том числе благодаря возможности отправления СМС со смартфона (через спутниковую связь), включая внушительные объемы информации, например, прогнозы погоды. За экспедицией можно будет следить с помощью интерактивной карты маршрута от Иридиум360 и трекера Иридиум360 РокСТАР. Также на борту традиционный набор для любой современной яхты: чартплотер, система AIS, радиостанция, несколько GPS систем с разными источниками питания. Лодка оборудована несколькими дублирующими системами связи и навигации.

Процесс строительства корпуса занял 4 месяца, установки всех навигационных приборов, средств связи, жизнеобеспечения занял 6 месяцев (март — сентябрь), весь проект от момента выдачи технического задания на проектирование лодки и до первых ходовых испытаний занял полтора года.

Весельная лодка «АКРОС» — это уникальное, специально спроектированное судно, которое с инженерной точки зрения вобрало в себя весь опыт нашей международной команды проектировщиков, судостроителей и мой опыт переходов через Атлантический и Тихий океаны, а также последние достижения и разработки в области технического оснащения малогабаритных судов.

Сразу же по прибытии лодки на нее нанесли несколько слоев необрастающей краски и спустили на воду. Это была первая проба, первое касание воды в Южном полушарии. Члены яхт-клуба Port Chalmers любезно разрешили использовать один из своих плавучих понтонов, где и ошвартовалась наша лодка.

За оставшееся время на прошлой неделе, пока позволяла погода, провели серию ходовых испытаний в заливе. Тестировали и калибровали оборудование, проверяли работу опреснителя воды (30 литров в час), настраивали автопилот. Неделя пролетела как один день.

Как и планировали еще в Москве, вышли на готовность лодки к старту в середине ноября. Сейчас все взгляды прикованы к погоде. Ближайшее погодное окно — 19—20 ноября. Мы ждем прихода обширного антициклона и западного-северо-западного ветра, который должен ото-

гнать лодку от берега Новой Зеландии и помочь уйти на безопасное расстояние от побережья.

Пока ждем погоду, вышли на лоцманском катере в океан, посмотрели стартовую линию и ситуацию за мысом. Все как обычно в Южном океане: накат под два метра и сильное течение у берега. Разобрались, куда несет течение, выработали тактику на первый день.

На сайте Общества Океанских Гребцов размещена страница перехода, специалисты ORS будут ежедневно следить за передвижением лодки в океане и отмечать пройденное расстояние.

18 ноября 2018 г. Завершилась вторая неделя подготовки лодки «АКРОС» в порту Чалмерс, Новая Зеландия. На этой неделе к нам приехал британский гребец Саймон Чок (Simon Chalk) — наш друг и консультант в проекте «Переход через Тихий океан на лодке “Тургояк”» в 2013—2014 годах. Саймон не смог остаться дома и пропустить такое событие, как старт из Новой Зеландии к мысу Горн. Приятно увидеть нашего друга и опытного гребца (у Саймона 9 пересечений океанов на веслах: 3 — Индийского океана и 6 — Атлантического) — рекордсмен Книги рекордов Гиннесса. Мнение Саймона для меня очень важно.

Конечно, вышли на тренировку в бухту: Саймон поработал на веслах, проверил все системы, дал несколько советов.

Наш партнер, новозеландская компания Radix, доставила полный комплект экспедиционного питания на лодку. Получилось 120 кг на 120 дней перехода. Таким образом, 1 кг сублимированного питания на день, при этом

калорийность этого набора — 5000 калорий. Рацион питания: завтрак, обед и ужин.

Налажены контакты с Maritime New Zealand (государственный орган Новой Зеландии по морской безопасности). Лодка прошла инспекционную проверку на предмет соответствия требованиям судна, отправляющегося в океанское плавание. Установлен прямой контакт с портовыми властями, с лоцманской службой и береговой службой. Очень дружелюбное отношение со стороны всех регуляторов.

Подготовка старта проходит под руководством нашего новозеландского менеджера Дениса Краддока (Denis Craddock). Именно Денис предложил нам базироваться в порту Чалмерс и стартовать оттуда, организовал контакт с мэрией города Данидин, выступил в качестве импортера лодки, организовал таможенное оформление лодки и временный ввоз, познакомил нас с компанией Radix, занимался поиском дома для базирования команды. Денис — линейный пилот авиакомпании Air New Zealand, имеет более 10 тысяч часов налета и работает с нами над еще одним проектом — «Альбатрос — кругосветный полет на энергии солнца». У него 60 кругосветных полетов в качестве второго пилота по маршруту: Окленд — Лос-Анджелес — Лондон — Гонконг — Окленд.

19 ноября. У нас все готово, а погоды нет до конца недели. В Тасмановом море шторм, и он захватывает южную часть Новой Зеландии. Над самой Новой Зеландией висит циклон. К востоку от нас, в Тихом океане, также несколько зон низкого давления, и они закручивают ветер по часовой стрелке, закачивая холодные ветры из

Южного океана в наши широты. Для меня это означает встречный ветер 40—45 узлов на старте. На лодке невозможно выгребать против такого ветра. Приходится ждать антициклона, а с ним — западного или северо-западного ветра (со стороны Австралии), чтобы он отогнал лодку от берега в океан.

В Новую Зеландию прилетели мои друзья, партнеры проекта, вся команда в сборе. Партнеры проекта — опытные путешественники и организаторы различных экспедиций. Они знают, что выбор правильного стартового окна очень важен для успешной реализации проекта.

Те из вас, дорогие читатели, кто следил за моим кругосветным полетом на воздушном шаре «МОРТОН», помнят, что мы прибыли в Австралию 1 июня, а в полет я отправился 12 июля — почти полтора месяца пришлось ждать подходящего стартового окна. Я думаю, в Новой Зеландии будет такая же история. Ноябрь — это весенний месяц (аналог нашего мая), лето еще не вступило в свои права. Плюс этот год аномальный по погоде на всей планете: местные говорят, что обычно в конце ноября преобладают устойчивые, теплые ветры с севера, но мы пока их не наблюдаем.

Вот и пролетел ноябрь, и в Новой Зеландии наступило лето. Погода постепенно начинает меняться, хотя здесь, на 45-м градусе южной широты, все еще ощущается дыхание Антарктиды.

У меня был план уйти в океан в середине ноября, но все пошло по закономерному пути — месту старта надо отдать минимум месяц. Так было в Чили, когда мы ждали

подходящего окна для выхода в океан больше месяца; так было в Австралии, когда мы ждали обширного антициклона и штилевой погоды для наполнения оболочки воздушного шара «МОРТОН»; при восхождении на Эверест требуется минимум месяц на акклиматизацию, не обошлось и в этот раз в Новой Зеландии без длительного ожидания погодного окна. По прогнозу ветер со вторника заходит на юго-запад, такое направление позволит мне оторваться от берегов Новой Зеландии. Стартовое погодное окно не идеальное, период западного ветра продлится всего три дня, и надо ловить момент. Уже к следующим выходным у Новой Зеландии ожидается встречный восточный ветер, поэтому надо ускоряться.

Лодку проверил и подготовил, насколько это возможно, хотя лодки и яхты не бывают в состоянии 100%-ной готовности, всегда есть место для улучшений, но время поджимает и надо уходить в океан. У меня три летних месяца — декабрь — январь — февраль, чтобы успеть пересечь Южный Тихий океан и подойти к мысу Горн.

Я слежу за кругосветной гонкой яхтсменов-одиночек Golden Globe Race, в которой также участвует наш соотечественник — яхтсмен из Ярославля Игорь Зарецкий. Весь флот GGR находится в Южном океане и движется в сторону мыса Горн. Погода напряженная на всех широтах, где идут яхты. Я направляюсь в те же широты и буду двигаться к мысу Горн, возможно, увижу кого-нибудь из участников этой гонки. Две яхты уже обогнули мыс Горн: француз Жан Люк Вандерхид и голландец Марк Слатс. Марк в прошлом году пересек Атлантический океан на весельной лодке и установил новый мировой рекорд —