

ОЛЕГ САНАЕВ

ЗЕМЛЯ КРУГЛАЯ

• ДОКАЗАЛ •
ЕВГЕНИЙ ГВОЗДЕВ



Олег А. Санаев
Земля круглая. Доказал Евгений Гвоздев

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=8683967
Земля круглая. Доказал Евгений Гвоздев: ИД «Эпоха»; Махачкала; 2008
ISBN 978-5-98390-095-0

Аннотация

Книга посвящена удивительному человеку, мореплавателю, дважды обогнувшему землю в одиночку на маломерных суденышках Евгению Александровичу Гвоздеву. Эту книгу должен был и хотел написать сам морской путешественник. Так она была бы полнее и интереснее. Но Евгений Гвоздев погиб во время третьего одиночного кругосветного плавания, поэтому рассказ о его спортивном и научном подвиге основывается на письмах и телеграммах автору и материалах множества дружеских бесед до и после кругосветок.

Содержание

Предисловие	7
Личное дело	9
I. Кругосветка протяженностью в четыре года и стоимостью сто долларов (1992-1996)	11
Махачкала – Лас-Пальмас	12
Атлантика. Канары – Америка	22
Будь тихим, океан.	28
«Воспоминания об Австралии согревают меня до сих пор»	36
Конец ознакомительного фрагмента.	40

Олег Санаев Земля круглая. Доказал Евгений Гвоздев



Под флагами Российской Федерации и Республики Дагестан. На снимке хорошо видно, что ручка руля сделана из ножки старого обеденного стола. 1999 г.



Е. Гвоздев – человек двух стихий. 1996 г.

«Я убежден, если женщина родила и воспитала хотя бы одного ребенка, она на этом свете сделала все, что ей было предназначено Судьбой, и может со спокойной совестью расстаться с этим миром. Нам, мужчинам, надо сделать в жизни нечто такое, о чем не стыдно было бы рассказывать этому ребенку: забраться на Эверест, посадить сад, вылечить человека, написать книгу, ну хоть что-нибудь нужное, полезное.

У меня за спиной две кругосветки, и я без стеснения рассказываю о плавании школьникам, студентам, своим внукам и, даст Бог, правнукам».

Е.А. Гвоздев

Предисловие

Эту книгу должен был и хотел написать сам Евгений Гвоздев. И была бы она полнее и интересней, так как основывалась бы на его личных впечатлениях и дневниках, а не на их пересказе, пусть даже заинтересованном и старательном. Но великий путешественник и мореплаватель погиб во время третьего одиночного кругосветного плавания, поэтому рассказ о его спортивном и научном подвиге основывается на письмах и телеграммах автору и материалах множества дружеских бесед до и после кругосветок.

Что касается морской терминологии, то автор старался не отступать от «языка подлинника», то есть от текстов и речи самого Евгения Гвоздева, и если неточности такого рода все же были обнаружены квалифицированными читателями, то мы приносим им свои извинения.

При оформлении книги использовались фотографии самого автора, снимки из архива Евгения Александровича и видовые – из интернета. Автор благодарен фото мастеру Садыку Магомедову за предоставленные снимки о встрече Е. Гвоздева в Махачкалинском порту после второго плавания.



В салоне яхты «Лена». И без бороды. 1992 г.

Личное дело

Евгений Александрович Гвоздев родился 11 марта 1934 года, по национальности – белорус. В Дагестане жил с 1948 года. Окончил Астраханское мореходное училище по специальности «судовой механик», много лет проработал в «Дагрыбхолодфлоте».

Яхтенным спортом и строительством яхт занимался с 1977 года. Первый 60-суточный поход по Каспию на яхте «Гетан» предпринял в 1979 году. В одиночку и коллективных походах пересекал Каспийское море более 50-ти раз.

Первое одиночное кругосветное плавание совершил в 1992-1996 годах на прогулочном швертботе «Лена» длиной 5,5 метра. **Это был первый кругосветный одиночный поход, предпринятый российским яхтсменом на российской яхте со стартом и финишем в российском порту.** По итогам первого плавания Е.Гвоздеву присвоено звание Почетного гражданина Махачкалы.

Вторую кругосветку осуществил в 1999-2003 годах. Поход уникален не только миниатюрностью самодельной яхты «Саид» (3,7 метра), построенной на балконе квартиры, но и тем, что переход из Атлантического в Тихий океан Е.Гвоздев совершил через Магелланов пролив. Это было самое маленькое судно за всю историю судоходства в опасном проливе. Поход завершился 9 августа 2003 г. в Махачкалинском порту.

Е.Гвоздев погиб в начале третьего кругосветного плавания в ноябре 2008 года в Неаполитанском заливе. Похоронен на воинском кладбище в Махачкале.



– Прорвусь! 7 июля 1992 г.

I. Кругосветка протяженностью в четыре года и стоимостью сто долларов (1992-1996)

Со сроками первого путешествия Евгения Александровича Гвоздева на яхте «Лена», указанными в заголовке, все в порядке – четыре года плюс две недели: 7 июля 1992 года он вышел из Махачкалинского порта, 19 июля 1996-го вернулся. А вот с деньгами – явное преувеличение, вернее, преуменьшение: нельзя, конечно, четыре года жить на сто долларов – ноги протянешь.

Но, начиная плавание, Гвоздев располагал именно этой суммой. И хоть «ног не протянул» и «тапочки не откинул», но когда в августе 93-го добрался до Канарских островов, шорты и майка болтались на нем, как на стройном огородном чучеле, – яхтсмен похудел на 22 кг, и у него были явные признаки цинги. К этому моменту Евгений решил все же пересекать Атлантику, хотя от международной «Большой регаты» в честь 500-летия открытия Америки он отстал ровно на год. А ведь именно юбилей Колумбова подвига был одним из главных доводов, когда за два года до прибытия на Канары он уламывал руководство фирмы «СОВМАРКЕТ» дать ему яхту для испытания и рекламного похода в Атлантику. Было это в городе Актау на казахстанском берегу Каспия, и строила фирма только яхты класса «микро» из стеклопластика, предназначенные для идиллического семейного и непременно прибрежного плавания.

Махачкала – Лас-Пальмас

О существовании этого самого «СОВМАРКЕТА» и его любезной сердцу продукции Евгений Гвоздев узнал из телешоу «Поле чудес», где еще при Листьеве в качестве фона и приза фигурировала яхта. Яхтсмен из Махачкалы перелетел Каспийское море, которое до этого более 40 раз пересекал на яхтах, и в буквальном смысле поселился на фирме, чтобы через полгода, в феврале 92-го, пригнать в Махачкалу новенькую «Лену» с ярко-оранжевыми бортами. У него был контракт на три года плавания и должность испытателя. Правда, размеры зарплаты или, скажем, приза за успешное проведение самих испытаний, как, впрочем, и маршрут плавания, в этом удивительном документе не оговаривались, и порой кажется, что его вручили настырному махачкалинцу вместе с яхтой, чтобы он оставил фирму в покое. Хотя бы на три года. От серийных «микриков» его 5,5-метровая яхта, которой предстояло идти то ли вокруг Европы, то ли в Америку, отличалась только тем, что при ее формовке положили два дополнительных слоя стеклоткани на днище. И все – плыви!

Друзей, которые посещали «Лену» за несколько дней до старта, удивляло и пугало легкомысленное оснащение яхты, с которым можно было дойти, скажем, до Астрахани, но не до Америки. Поэтому в Махачкалинском порту, где Гвоздев проработал много лет, был брошен клич, и на «Лену» стали нести кто что мог – от сигнальных ракет и карт до запасного якоря и аккумуляторов. Только радиостанции и основательного запаса продуктов никто не подарил – все это предполагалось получить от «СОВМАРКЕТА» уже в Новороссийске. А главное, что должен был вручить директор «СОВМАРКЕТА» Юрий Канцев, был заграничный паспорт, которого яхтсмен безуспешно пытался добиться от властей предыдущие 15 лет.



«Лена» во всей красе

С этим паспортом моряка была целая история, начавшаяся еще в пору «расцвета застоя», когда даже в Израиль удавалось выезжать лишь немногим. А тут еще какой-то псих просил власти выпустить его на лодочке из Союза и об этой просьбе сообщал во все инстанции, начиная от местного обкома и КГБ до Генерального секретаря ЦК КПСС. Трем вельможам в этой должности неоднократно писал Гвоздев, но никто из них не соизволил даже ответить, один за другим уходя в мир иной. Поэтому, когда случались очередные общесоюзные похороны, коллеги, бывшие в курсе гвоздевских проблем, озабоченно спрашивали

моряка, не он ли допек очередного генсека своими письмами? Или когда тот засиживался на своей должности, то не без черного юмора просили: «Написал бы ты, Евгений Александрович, в Кремль...».

И вот теперь, летом 1992-го, ему предстояло идти за заграничным паспортом в Новороссийск.

Провожали «Лену» из Махачкалы погожим утром 7 июля. При легкой моряне, здешнем юго-восточном ветре, из гавани судоремзавода вслед за ней вышло несколько катеров и яхт. На одной объявился маленький оркестрик из саксофона, гитары и ударника, сыгравший «Прощание славянки» (*на фото справа*). Гвоздев ответил несколькими ракетами и поднятыми над головой сцепленными руками. Мол, прорвусь! Когда эскорт вывел «Лену» за волнолом, последнее, что увидели провожающие, была оранжевая панاما, которую моряк взгромоздил себе на голову. Он шел в тропики, а без панамы там нельзя. И первое, что сделал Гвоздев и чего провожающие не заметили, – пристегнулся карабином к фалу. За четыре года это стало потом настолько привычным, что не пристегнутым он неуютно чувствовал себя даже на суше.

Официальные власти Махачкалы и Дагестана к этому походу интереса не проявили. Один из махачкалинских еженедельников, где тогда работал автор, имел весьма отдаленное отношение к поддержке одиночного плавания своего земляка. От имени редакции мореходу перед отплытием были вручены несколько банок тушенки и всеволновый радиоприемник. За эту символическую плату, а также за безграничную уверенность в успешном завершении небывалого на Каспии предприятия газета получила в сотрудники на редкость добросовестного корреспондента, который, впроголодь идя вокруг земного шара, более четырех лет писал в Махачкалу письма и со встречных российских судов посылал телеграммы.



Итак, «Лена», ведомая не по годам отчаянным капитаном (тогда ему исполнилось 58 лет), вышла в Каспий и отправилась в Астрахань. Потом была Волга, преодоленная под мотором «Салют», канал Волго-Дон и путь по Дону в Азовское море и дальше, в Черное. Уже через месяц пришло сообщение, что Гвоздев находится в Новороссийске и ждет заграничного паспорта от хозяев яхты. Уверен, что подобная телеграмма, полученная тогда же в московской штаб-квартире «СОВ МАРКЕТА», радости там не доставила, так как передышка, данная фирме ее гонщиком-испытателем, оказалась слишком короткой, и надо было наконец решать, отпускать его в Средиземное море или нет. **На это решение ушло больше 5 (!) месяцев, которые и стали для Евгения Александровича самыми тяжкими за все четыре года путешествия.** Все остальное, включая три океанских перехода, на фоне того

изнурительного осенне-зимнего ожидания паспорта, денег и продуктов оказалось куда приемлемее и терпимее. А тут стой в порту у стенки, покачивайся и мерзни вместе с яхтой и день за днем, неделю за неделей думай: пришлют паспорт или нет? А еще день за днем надо было что-то, извините, кушать. И так как продукты от фирмы пришли вместе с паспортом и деньгами только в декабре, то первых килограммов своего веса из 22-х, потерянных к приходу в Лас-Пальмас, Гвоздев лишился еще дома.

Новороссийские бизнесмены, прослышав про махачкалинского яхтсмена, месяцами ожидающего документов в порту, предлагали радикальное решение проблемы. «Женя, – говорили они Гвоздеву, – на кой ляд тебе этот «СОВМАРКЕТ»? Убирай это слово с бортов и парусов «Лены», пиши названия наших фирм, бери деньги и дуй на все четыре стороны! Хоть в Атлантику, хоть в Антарктику!» Заманчиво это было до крайности, но Гвоздев уперся, хотя и сообщил Канцеву о таких предложениях. Видимо, в конце концов угроза потерять яхту подействовала: на «Лену» были доставлены продукты на три месяца и паспорт моряка для ее капитана. В паспорте лежали те самые 100 долларов: гуляй, Женя, ни в чем себе не отказывай!

15 декабря 1992 г. Гвоздев покинул Цемесскую бухту. И хорошо бы курсом на Босфор – меньше бы голодал. Так нет, еще два месяца он шел вдоль берегов Крыма и Украины. 1993 год встретил в море, около Судака. Долго стоял в Севастополе, в Одессе чинил руль, сменил советский красный флаг на трехцветный российский и только с первыми весенними днями пересек Черное море. Он боялся холода, потому что шел с пустым газовым баллоном и в случае чего не смог бы ни согреться, ни обсушиться.

Долгие месяцы о судьбе «Лены» и ее капитана никто ничего не знал. В августе пришла телеграмма с борта рыбного транспортно-морозильного судна «Прометей»:

«Нахожусь Лас-Пальмаса Канарские острова. Все нормально. После пополнения запасов продовольствия и ремонта ухожу на остров Барбадос. Гвоздев.»

У родни и друзей екнули сердца: Барбадос – это уже на другой стороне Атлантики! Зато после того, как в сентябре опубликовали первое из заграничных писем Евгения Александровича, у читателей и коллег пропали последние опасения, что все эти письма и телеграммы мы сочиняли сами. Такое не сочинишь, даже если очень захочешь. Итак...



Несчастливый причал в Новороссийске

«Как ни удивительно это звучит, пишу из Лас-Пальмаса. Добрался с трудом: штиль, встречный ветер, туман и прочие пакости погоды растянули переход на четыре месяца. Зато повидал Грецию, Италию, Францию, Испанию. Зарубежьем просто очарован! То, что магазины забиты продуктами и товарами, меня меньше всего волнует. Думаю, через какое-то время и у нас все это будет. Но вот отношением к нам – «гомо советикус» – я удивлен. Семьдесят лет нам вдалбливали сказки про загнивающий капитализм, про их волчьи нравы и прочую чушь. Все совершенно иначе!

Они нас прекрасно понимают и готовы в любую минуту помочь. Были в пути и поломки, и голодные денечки, прочие «мелочи», и всегда, когда я обращался, шли навстречу, помогали. И если бы не эта помощь, я вряд ли смог бы продолжить плавание.

Писал Вам несколько писем, давал телеграммы. Получали ли Вы их – не знаю. Дело в том, что отправить письма, скажем, из Неаполя или Марселя я не мог по той простой причине, что по вине доблестных албанских пограничников оказался без копейки в кармане. Не имея карты, в штормовую погоду угодил в их территориальные воды. После досмотра и тщательной проверки документов наследники великого воина Албании Скандербега решили, что деньги мне ни к чему, и подчистили судовую кассу до копейки (правда, 16 украинских купонов оставили). Сами понимаете, ни позвонить, ни конверт купить я не мог, а посему пользовался оказией.

Разумеется, продуктов, запасенных в Новороссийске, не хватило... Выручили здорово ребята наших судов «Тарханы», «Ленинский комсомол», «Комсомолец Узбекистана» и «Петр Первый». Посудите сами: в декабре прошлого года «СОВМАРКЕТ» закупила для похода продукты на сумму чуть больше 10 тысяч рублей (по моим расчетам – на три месяца), а я на них «шиковал» больше восьми. В результате избавился от «лишних» 20 кг веса, отхватил классический авитаминоз (ногти на руках и ногах расслаиваются от нехватки микроэлементов и витаминов) и еще кое-что. Сейчас, когда вышел на старт и по сути только и начинается океанское плавание, сижу в Лас-Пальмесе без гроша и продуктов.



Осень патриарха. 1996 г.



Проводы. 1992 г.

Здесь в порту много наших судов из Литвы, Эстонии, Украины и России, ребята меня откармливают. Принесли бананов, яблок, апельсинов и прочих фруктов и овощей. Теплоход «Валанчус» взял меня на полное довольствие, т/х «Прометей» отправляет мои телеграммы домой и в адрес «СОВМАРКЕТ», т/х «Ариэль» взвалил на себя часть моих забот. Словом, наши ребята отогрели мне душу и вселили уверенность в успешном окончании плавания.

Дал телеграмму на имя руководства фирмы с просьбой выслать денежку для закупки продовольствия. Пришлют, не пришлют – не знаю. Как бы там ни было, а 20 августа намерен стартовать через Атлантику (немножко подлечусь и пойду). Закупили ребята для меня кучу лекарств, поливитаминов и пр.

Полагаю, к этому времени приду в норму. Здесь фирма «Совиспан» (испано-советская, директора Хосе Гонсалес и Петр Ротар), снабжающая наши суда, пообещала дать мне продуктов на три месяца. Думаю, на переход хватит. План таков: пойду на о. Барбадос, а затем вдоль Малых Антильских островов до Пуэрто-Рико и, если позволит погода, на Нью-Йорк. Если же надвинутся холода, то, видимо, придется на Пуэрто-Рико перезимовать.

Как буду добираться назад, не знаю. Есть три варианта: 1 – продать яхту и самолетом вернуться домой (не хочется); 2 – погрузить яхту на пароход и на нем добраться до Союза; 3 – вернуться своим ходом домой (по душе, но были бы харчи).



Атакуют журналисты



Ждать и догонять...

За время похода довелось встречаться со многими иностранцами, и, как правило, это были очень доброжелательные, готовые прийти на помощь люди. Порой бывало неудобно за наше извращенное представление о них. Отличные ребята! Приду – о многом расскажу.

Кое-что довелось повидать в этом смысле интересного и непривычного. К примеру, сижу на Гран-Канария уже неделю, и до сих пор ни полиция, ни таможенники не удосужились взглянуть на меня. Они, конечно же, знают, что яхта пришла в Лас-Пальмас, но им «до лампочки» проверка документов, досмотр и прочие формальности, из которых наши пограничники сделали культ. Конечно, как только я начну здесь хулиганить и т. п., они мгновенно явятся, а сейчас стараются не портить мне отдых. И так почти везде. И еще припомнился по контрасту другой случай. Яхта «Альфа», возвращаясь из Турции в Новороссийск, угодила в шторм, у нее сломался двигатель. И вместо того, чтобы ошвартоваться у пассажирского причала, где обычно проходят таможенный и пограничный досмотр, она зашла в яхт-

клуб. Не успели подать концы, как наряд автоматчиков уже на причале. И пошло-поехало: кто, куда и откуда? Сравнение не в нашу пользу. За рубежом уважают туриста, идут ему навстречу, помогают (это и занятость многих людей, и живая копейка). Турист здесь в почете и всегда желанный гость. Я это доброе отношение ощутил на себе, хотя и назвать меня беззаботным туристом можно весьма условно.

Когда Вы получите это письмо, я буду уже в океане. Если до Вас будет доходить какая-нибудь информация обо мне и Вы надумаете порадовать ею читателя, то уж не пугайте его страхами о голодной смерти мореплавателя-одиночки. Все это мелочи. Все пройдет.

До встречи. Ваш Гвоздев. Лас-Пальмас. 12.08.1993 г.»

И действительно, в сентябре он был уже в Атлантике и пересекал ее 50 суток. Осчастливленный продуктами фирмы «Совиспан», Евгений Александрович умудрился отъесться и даже слегка поправиться, хотя прежнего веса так и не набрал.

...Шел второй год кругосветного путешествия на яхте «Лена», предназначенной для тихого прибрежного плавания.

Атлантика. Канары – Америка

Подкормленный и обогретый «Совиспаном», Гвоздев 20 августа 1993 г. вышел из Лас-Пальмаса, «спустился» поближе к экватору (чтобы не мерзнуть) и двинулся на запад. Годатный пассат и попутное течение помогали делать в сутки 50-60 миль. Несмотря на то, что начало осени считается беспокойным в этих широтах, махачкалинцу с погодой везло – только четыре дня были штормовыми, скорость ветра достигала 22-23 м/сек., а остальные сорок шесть – вполне «дачными и удачными». Наибольшие хлопоты доставлял так называемый дробный сон, когда ночью нельзя заснуть больше чем на 15-20 минут. Ведь при встречном движении от появления какого-то судна на горизонте до возможного столкновения проходит, по подсчетам Гвоздева, всего 24-27 минут. Днем яхту хоть видно, а вот ночью любой теплоход может сослепу или от невнимания вахтенных раздавить ее и, не заметив этого, уйти дальше. Вот и научился капитан «Лены» спать по четверть часа и, оглядывая горизонт, постоянно вертеть головой на манер судового локатора или летчика-истребителя времен Второй мировой войны.

Атлантика в тропической зоне – оживленная морская дорога, вернее, перекресток. И что сильно удивляло общительного капитана «Лены», так это то, что встречные суда не проявляли к яхте никакого интереса. Проходили мимо, словно каждый день встречали в океане одинокие маленькие яхточки. Конечно, если б Гвоздев начал подавать сигналы бедствия, то ему бы помогли, но радиостанции у него не было, поэтому приветов с проходящих мимо кораблей он так и не дождался. Не то что на Каспии, где танкеры даже слегка изменяли курс, чтобы поздороваться с яхтсменом в открытом море и с высокого мостика громогласно спросить, как дела на борту и не нужна ли помощь. Видимо, в Атлантике другие нравы, более рациональные отношения и более жесткие графики движения судов. Гвоздев это понимал, но все равно удивлялся и досадовал: как это можно не здороваться со встречными?



Отстоять вахту или отсидеть?

Правда, чувство это быстро проходило, так как дел даже на маленьком судне для одного человека – выше головы. Они делились на три части: обеспечение безопасности движения и собственно самого движения; приготовление пищи для 4-разового питания, включая ночное, и, наконец, поддержание порядка и чистоты как личной, так и корабельной.

Постоянно приходилось «стоять на руле», ведь яхта не имела «автопилота». И хоть руль был закреплен специальными оттяжками, за ним нужно было всегда следить, чтоб свести

рыскание судна к минимуму. А тут еще 2-3-метровая волна. Нахождение по 12 часов под тропическим солнцем породило проблему перегрева тела. Поэтому весь день приходилось быть одетым в светлую рубашку с длинными рукавами, брюки, носки и хлопчатобумажные перчатки с отрезанными пальцами. На голове панама, и лицо снизу закрыто марлей, как у ковбоя. Конечно, можно было пользоваться специальными кремами от солнечной радиации, но они требуют много пресной воды для смывания, а ее приходилось беречь.

Мылся в основном забортной водой. На рассвете палубу и крышу каюты покрывала обильная роса, ее можно было собирать специальной тряпкой и обтирать тело от морской соли. На дожди надежда была плохая, так как они случались короткими, и однажды, затеяв купание в ливень, путешественник так и остался намыленным посреди Атлантики и домылся уже из ведра.

За бортом не купался из-за боязни акул, хотя так и не встретил ни одной на этом переходе. Постоянно, днем и ночью, был «на привязи» – страховочный пояс держал Гвоздева пристегнутым к яхте. Опасность упасть за борт была очень велика, а суденышко потом не догонишь, плыви – не плыви. Такие случаи в истории одиночных плаваний, увы, бывали. Яхты пустые находили, а вот капитанов – нет.

После бессонной ноченьки
Умылся я росой,
Не торопясь позавтракал
Заморской колбасой.

Это стихотворение, вернее, песня из местного океанского фольклора. Так моряк развлекал сам себя, готовя еду в шестом часу утра. Правда, с меню он слегка наврал для рифмы, так как завтракал в основном молочными кашами и «кофием» с печеньем.

Обед с 12 до 13 по судовому времени состоял из каши с мясом или макарон «по-флотски» плюс десерт. Ужин – с заходом солнца – включал картофель в разных видах и рыбные консервы. И, наконец, ночная еда в 24:00 состояла из крепкого кофе (понятно почему) и печенья. В промежутках между основательными заправками постоянно глотал витамины, пил чай и соки, а также упорно ел фрукты, которые имели вредную тенденцию вдруг разом созревать и портиться, а выбрасывать их было жалко. Он хорошо помнил яблоко на обед, выловленное в Средиземном море, и, если бы был верующим, каждый день молился бы за здоровье Петра Ротара и Хосе Гонсалеса из «Совиспана», загрузивших «Лену» продуктами. Ведь не было даже необходимости ловить рыбу в океане, хотя снасти лежали под рукой, а наживка – летучие рыбки – сама залетала в каюту.

Четыре штормовых дня дали возможность отоспаться. Паруса были убраны, за бортом таким подводным парашютом дрейфующую яхту удерживал носом к волне плавучий якорь, а Гвоздев, задраившись изнутри в каюте, спал, как в поплавке, среди океанских волн. Вода его, конечно, доставала, намокали одежда и одеяла, из еды в ход шли только консервы, но страха не было, и он больше думал, как скоро придется все это барахло сушить. И действительно, шторм стихал, и на другой день развешанное на леерах белье придавало яхте настоящий цыганский вид. Но сохло все быстро. Все-таки тропики!

О новостях из России узнавал из передач московского радио, правда, посреди Атлантики «Маяк» пропал, и с сигналами точного времени стало сложнее. «Голос Америки» их не давал.

Дней за десять до подхода к Малым Антильским островам испортился радиоприемник, который вместе с компасом, секстантом, лагом и часами помогал определяться в океане. Но ошибиться было уже невозможно, и в ночь с 6-го на 7 октября 1993 года Гвоздев сначала увидел огонь маяка, а потом и зарево, освещавшее низкое дождливое небо над островом

Барбадос. Утром 8 октября «Лена» подошла к порту Бриджтаун. Океан был осилён за 50 суток.

«Первым человеком, который меня здесь встретил, – вспоминает Евгений Александрович, – был член местного яхт-клуба (адвокат по профессии) Норман Фери, от скуки разглядывавший в бинокль горизонт. Он увидел мою яхту, удивился российскому флагу и тут же приплыл на маленькой гребной шлюпке знакомиться. Уже на следующее утро его рассказ был опубликован в газете. Портовые власти за оформление документов потребовали 25 долларов США. Их мне собрали здешние яхтсмены, удивленные моим визитом...»

После 10-дневной стоянки на Барбадосе Гвоздев двинулся на север вдоль Малых Антильских островов и, миновав Санта-Люсию, Мартинику, Доминику, Гваделупу и несколько небольших островов, 5 ноября 1993 г. бросил якорь в столице Пуэрто-Рико Сан-Хуане.

Здесь стоянка затянулась на три месяца, и дело было не только в удивительном радушии и гостеприимстве пуэрториканцев, но и в том, что мореход снова безуспешно ждал денег от «СОВМАРКЕТА», тяжело раздумывая: то ли идти на своем потрепанном суденышке в США, чтобы оттуда вернуться домой, но уже в качестве авиапассажира, то ли отремонтировать «Лену», снова собирать продукты и через Панамский канал выходить в Тихий океан. Так как денег из Москвы, конечно же, не пришло, Гвоздев был готов к первому варианту, но его новые друзья все решили по-своему. Напор дружеских чувств к «сеньору русо навиганте», как называли его здешние испаноязычные газеты, был так велик, что очень скоро он стал известной на острове фигурой, и помочь ему здесь считали за честь.

Во-первых, островитян невозможно было разубедить в том, что сеньор из России со своей яхтой просто опоздал ровно на год к празднованию 500-летия открытия Америки Колумбом (1492 г.). Они гордились, что гость прибыл на 500-летие открытия им же, то есть Колумбом, о.Пуэрто-Рико (1493 г.). И еще поражало, что столь примитивное маленькое судно, на котором можно рискнуть пройти в лучшем случае на соседний остров, пересекло Атлантику, а его капитан собирался еще и в Тихий океан!

В Сан-Хуане яхту вытащили на берег для ремонта и покрасили днище «необрастайкой». Полиция установила на «Лене» УКВ-радиостанцию (плюс солнечные батареи и аккумуляторы), а девушки из туристического агентства на набережной повели сильно заросшего русского яхтсмена в парикмахерскую, хозяин которой наотрез отказался от платы, хотя повозиться ему пришлось изрядно. Семья врача Луиса Лосадо сшила и подарила Гвоздеву новый российский флаг (старый забрали как бесценный сувенир, и врач повесил его у себя в офисе). Предприниматель Оскар Кастро организовал на острове «Общество друзей Евгения Гвоздева» и положил на его счет в банке 1000 долларов. В семье Кастро в то время очень живо обсуждался пол ребенка, которого ждала его дочь. Специалисты в один голос утверждали, что родится девочка. Когда об этом сказали Гвоздеву, он окинул оценивающим взглядом фигуру беременной женщины и с видом знатока безапелляционно произнес: «Будет парень!» Восторженный отец ребенка бросился в объятия «специалиста» и со слезами на глазах сказал: «Если будет мальчик, назову его Евгений»... Предсказание сбылось. Так в Пуэрто-Рико появился мальчик с именем русского моряка.

С друзьями Гвоздев объездил остров вдоль и поперек и даже временами чувствовал, что близок к преодолению языкового барьера. Ведь в плавание он ушел, владея только русским, и языковые проблемы полностью ощутил если не на Украине, то уже в Турции точно. И, не желая больше терять информацию и испытывать всяческие неудобства, принялся срочно овладевать извечным англо-франко-испанским морским сленгом, подкрепляя

его выразительной жестикуляцией. И, конечно, везде помогали эмигранты – выходцы из СССР, становившиеся прекрасными переводчиками, а на островах Карибского бассейна иногда выручали католические священники, зачастую оказывавшиеся поляками.

Общение с земляками, для которых мореплаватель был живой весточкой с родины, оказывалось не только трогательно эмоциональным, но и весьма ценным с практической стороны. Утерев слезы радости после свидания с земляком, они тут же кидались помогать ему. Да так, что уже в тропиках Гвоздев оказался настолько экипированным, что мог плыть даже в Антарктиду. Например, от Лидии и Бориса Кунявских, отдохавших в Сан-Хуане и улетевших потом в Нью-Йорк, он получил огромную посылку с теплыми вещами. В здоровенном, как стол, ящике было все, что нужно, чтобы наконец-то не мерзнуть в море: от пуховой куртки до шерстяного белья и обуви на меху. Причем не в одном экземпляре.

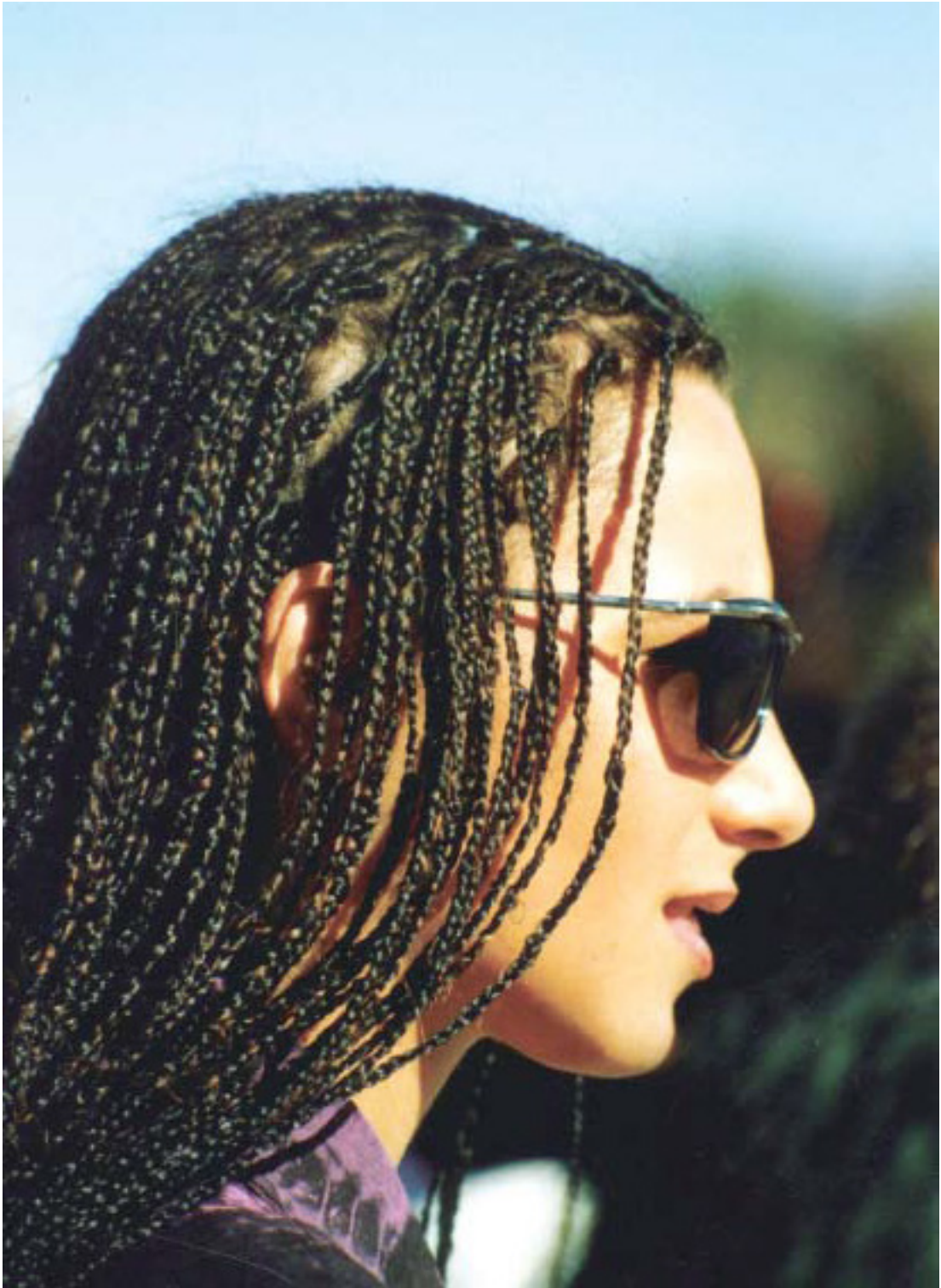
Пуэрториканцы тоже не отставали и внесли свой вклад в оснащение «Лены». На ней появились радиоприемник, часы, фотоаппаратура, магнитофоны и даже гидрокостюм. От всех этих преподношений яхта оказалась перегруженной настолько, что на переходе из Каба-Рохо до Картахены зарывалась носом в волну, и капитан решил подготовить несколько блоков консервов для сбрасывания за борт в виде плавучего якоря. Но этот способ разгрузки судна не понадобился, так как ветер перестал усиливаться, и опасность миновала.

В общем, когда сейчас Гвоздев начинает вспоминать пуэрториканцев, принявших участие в судьбе его кругосветки, то получается не пять, не десять и не пятьдесят, а более ста двадцати человек! В обществе друзей он встретил Новый 1994 г. и воспрянул духом. Теперь у него была отремонтированная яхта, новые паруса, немного денег и полный набор продуктов. И даже когда через 12 часов после выхода из порта Каба-Рохо в начале февраля 1994 г. пришлось вернуться назад из-за очередной поломки руля, проблем с ремонтом и его оплатой не возникло. Никакой надобности идти в Нью-Йорк и бросать там яхту уже не было, и Евгений Александрович принял решение достичь порта Колон у входа в Панамский канал со стороны Атлантического океана, что и удалось ему к началу марта.

Проход через Панамский канал требует немалых затрат на услуги лоцмана и четырех матросов на каждом судне. Поэтому владельцы небольших яхт объединяют свои финансовые и людские возможности, чтобы хоть немного сэкономить. Вот так и объединились экипажи российской «Лены», английского «Солонга» и норвежского «Ахнатона», чтобы в два захода перегнать три яхты из Атлантики в Тихий океан. Операция прошла успешно! Но то ли на канале поздно спохватились, то ли изменились тарифы или «заело» тамошний компьютер, но Гвоздев и в Махачкале до сих пор получает напоминания, что он должен администрации канала еще 42 доллара.

Вернуть долг Евгений Александрович не отказывается, обещает сделать это непременно, как только в следующий раз будет там. И это не шутка и не «отмазка», так как Гвоздев в Карибском бассейне быстро ощутил, что при кажущемся либерализме и невнимании властей спорить с ними и тем более нарушать законы не стоит. Например, еще в Лас-Пальмасе по незнанию, увы, ни приход, ни отход в судовых документах «Лены» отмечены не были. А в Сан-Хуане, на другой стороне Атлантики, приход зарегистрировали только в таможне, а иммиграционные власти были обойдены вниманием русского моряка (опять же не по злому умыслу, а по недоразумению). И вот в Кабо-Рохо, уже перед уходом к Панамскому каналу, внимательный чиновник иммиграционной службы не нашел в судовых документах «Лены» знакомой печати. Это значило, что три месяца на Пуэрто-Рико прожиты моряком незаконно, а это карается штрафом в 3000 долларов США или тюрьмой. Выручил все тот же Луис Лосадо, объяснивший в «иммигрейшн», что «сеньор русо навиганте» не прохвост и не контрабандист, а почетный гость на 500-летию открытия Пуэрто-Рико, плохо знакомый с законами острова. В результате штраф был снижен до 62 долларов. Луис платить Евгению не дал, зато с радостью забрал квитанцию как сувенир.

В марте 1994 года Евгению Александровичу исполнилось 60 лет. Но в Бальбоа он загрустил не из-за юбилея: снова приходилось расставаться с друзьями, с которыми сроднился за две недели. Англичане Тони и Джейн уходили на Галапагосские острова, норвежцы Кристофер и Магнусон – на остров Пасхи, а он снова ждал денег из Москвы. И что это за извечное российское проклятье – безденежье!



Модница с острова Таити (1994 г.)

За спиной Евгения Гвоздева была треть пути, а радости от этого он не испытывал, – впереди его ждал очень строгий экзаменатор – Великий Тихий океан. До следующего берега нужно было идти по нему почти сто дней. И он, погрузив, пошел...

Будь тихим, океан. Бальбоа – Брисбен: 25 марта – 22 октября 1994 г.

Уже через два часа после выхода из Бальбоа Гвоздев встретил акул, которых так боялся, но ни разу не видел в Атлантике. Их резко чертящие, режущие поверхность воды плавники заметил сразу. И стало тревожно и неудобно, словно во всем остальном он был совершенно уверен и от всего заговорен и застрахован. Вряд ли это чувство известно и понятно моряку, борт чьего судна возвышается над водой хотя бы на пару метров. На «Лене» же вода так близко, что ее можно погладить одной рукой, не отрывая другую от руля. Большую близость к океану и незащищенность от него чувствуешь, разве что плывя на плоту. Акулы пошныряли вокруг «Лены», но, поняв, что им ничего «не обломится», вскоре ушли. Зато очень быстро начались другие неприятные сюрпризы, которые преподнесла погода: шквал сменялся штилем, ясный день – грозой и штормом. И все это в разных сочетаниях, последовательности и продолжительности. Яхту мотало по Панамскому заливу так основательно, будто хозяин взялся удивить морской мир созданием его новой лоции. Правда, многое в этом хаотичном движении, продолжавшемся больше недели, делалось помимо воли капитана, и единственное, что ему удавалось, так это держать «Лену» носом к волне. Во время такого дрейфа в грозу он увидел однажды ослепивший его удар молнии о воду буквально в ста метрах от яхты.

Столь бурное начало тихоокеанского этапа выбило из колеи не столько физическими нагрузками, сколько нелогичностью и дуростью стихии, заставляющей моряка делать именно дурную работу. «Она трепала меня, как Тузик тряпку», – вспоминает теперь Гвоздев и жалеет, что когда эта чертовщина кончилась, у него уже не было ни сил, ни желания заглянуть на оставшийся справа по борту остров Кокос, известный своими пиратскими кладками. Их до сих пор ищут любители приключений, которым не пришлось походить под «Веселым Роджером» двести лет назад и которые компенсируют упущенное и несбывшееся с помощью стилизованных под старину карт, быстроходных современных катеров, мощных насосов и другого весьма производительного и чувствительного оборудования, помогающего отыскивать пиастры и дублионы под толщей песка и ила. И совсем не обязательно, чтобы этим занимались исключительно чудачки-миллионеры, – это вполне рентабельный бизнес. В общем, интересной могла бы стать экскурсия на костариканский остров Кокос, но не стала. На интересные экскурсии тоже нужны силы.

Через 17 дней после старта в Бальбоа за кормой «Лены» остались Галапагосские острова. И снова поломался руль, который пришлось чинить, перетянув груз с той же кормы на нос. Как и полагается на Галапагосах, в океане встретилась огромная черепаха. Правда, она запуталась в обрывках рыболовной сети и уже обессилела. Несколько часов Евгений Александрович, орудуя ножом, выковыривал ее из плена. Сеть потом смотал, утопил и еще долго слышал негромкие толчки и стуки о дно яхты – это оголодавшая черепаха щипала водоросли и никак не хотела уплыть. «Тук, тук, тук», – странная и очень понятная азбука благодарности человеку в океане, недалеко от экватора.

Его, экватор, Гвоздев пересек через несколько дней после Галапагосских островов, когда шла вторая половина апреля 1994 года. Это событие было отмечено только в вахтенном журнале и поводом для праздника команды не стало. Наряжаться Нептуном было не для кого, выписывать памятный диплом – некому, купать за бортом – некого. Правда, капитан «Лены» позволил себе использовать пресной воды немного больше обычного, а на десерт после обеда побаловаться кофе и фруктами. За бортом резвились дельфины с осмысленными и приветливыми мордами, словно убеждали, что в океане помимо кровожадных акул водятся вполне безобидные и совсем не враждебные твари, способные даже вызвать улыбку.

В такие светлые минуты вспоминался комичный диалог с лоцманом в Панамском канале, когда «Лена» в караване яхт пересекала озеро Гатун – часть этой мировой водной артерии. Так вот, осторожный Гвоздев, делая страшные глаза, жестикулируя и показывая за борт, спросил лоцмана на англо-испанском морском сленге: «Купаться здесь можно? Акул нет?» – «Акулы есть – заходят из океана, – ответил тот и тут же успокоил: – Их можно не бояться, их аллигаторы быстро поедают». – «Так тут еще и крокодайлы?» – опешил моряк. «Да, водятся, но и они не опасны. Им некогда – им пираньи житья не дают». – «Ну, спасибо, утешил», – пробормотал капитан «Лены» и, не желая участвовать в местном естественном отборе, ограничился традиционным обливанием из ведра.

Все это было весной, в марте, а сейчас уже заканчивалось лето 1994 года, и яхта шла параллельно экватору. Поэтому снова возникли проблемы с перегревом организма и с нехваткой пресной воды, вернее, с ее экономным расходом. В Бальбоа, перед выходом в океан, ее было принято на борт 225 литров, плюс 40 литров собранной дождевой воды, идущей на «технические» нужды. Если учесть, что медицинская суточная норма, по утверждению профессора Воловича, автора книги «Человек в экстремальных условиях», составляет 50 миллилитров на 1 кг веса человека, то для 80-килограммового мужика в сутки нужно около 4-х литров. Правда, это расчет для климатических условий средней полосы России. Гвоздев же был на экваторе, и в виде чая, кофе и супчика мог позволить себе только два (!) литра пресной воды в сутки.

Запустить солнечный опреснитель ему не удалось из-за качки. Прекрасно испаряющий и снова конденсирующий влагу, скажем, на раскаленном пляже или на палубе теплохода, спасительный прибор отказывался работать на постоянно болтающейся на волнах миниатюрной яхте. Для его технологического процесса требовалась не только температурная стабильность, но хотя бы менее зыбкое основание. А вот его-то на «Лене» обеспечить было невозможно.



Фрагменты Панамского канала



Фрагменты Панамского канала

Из чего сложилась эта суровая норма: два литра воды в сутки? Просто Гвоздев разделил объем имевшихся на яхте канистр (225 литров) на 100-110 суток, за которые он рассчитывал добраться до острова Таити. И снова оказался прав! Таити появился на горизонте к исходу 93-х суток перехода, 26 июня 1994 года, когда пресная вода оставалась лишь в одной емкости. Этот срок мог бы оказаться и покороче, но после Маркизовских островов, уже между островами Туамоту, на «Лене» снова сломался руль, отремонтировать который по-настоящему удалось только на Таити.

Три месяца, день в день, понадобилось для достижения этой, первой для Гвоздева, суши в Тихом океане, и это была только половина пути до Австралии. Вторую предстояло преодолеть по весьма сложной траектории, которую даже такому, как капитан «Лены», навигатору от Бога, было бы крайне сложно осилить без хороших карт. Воспитанный в условиях, когда даже карта Бискайского залива для советских граждан была секретной, Евгений Александрович еще в Пуэрто-Рико сильно удивлялся, видя в продаже в магазинах яхтенных принадлежностей любые карты, скупить которые ему мешала только их относительно высокая цена. Поэтому в Бальбоа за 56 долларов он обзавелся только тремя – Панамского залива, Галапагосских островов и архипелага Туамоту. На полпути этого хватило.

И, безусловно, царский и своевременный подарок сделал ему на Таити совершенно незнакомый островитянин, прочитавший в газете, что русский капитан испытывает в этом смысле затруднения. Однажды под вечер с набережной прямо в каюту «Лены» кто-то протянул тугой и увесистый рулон, в котором оказалось 37 карт Тихого океана – от Таити до Австралии! Даже человеку, далекому от моря, известно, что этот район земного шара изобилует множеством островов, атоллов и архипелагов. Поэтому Гвоздев, как говорится, всю дорогу благодарил потом в душе незнакомца, подарившего карты, так как лично поблагодарить его не удалось – тот быстро ушел.

Больше таких подарков до окончания плавания не было, и уже в Австралии, собираясь в Индийский океан, Гвоздев пользовался цветными ксерокопиями карт, что гораздо дешевле, чем покупать их. Вдобавок яхтсмены меняются картами, когда идут навстречу друг другу. Скажем, где-нибудь в австралийском порту Дарвин выясняется, что ты идешь в Индийский океан, а я уже оттуда – так возьми мои карты и дай свои, тихоокеанские. Такой обмен – это лишь один эпизод, одна иллюстрация не только партнерских, а по-настоящему братских отношений яхтсменов разных стран и национальностей, о чем можно и нужно писать отдельно.

Евгений Александрович и сам всегда был готов поделиться последним с экипажем встречной яхты, не раз коллеги выручали его в самых разных, порой непредсказуемых ситуациях. Больше того, подружившиеся в каком-нибудь островном яхт-клубе и разлученные потом, скажем, штормом, поломкой или болезнью, в следующем порту они встречались уже как родные. Самые большие интернационалисты – это яхтсмены.

У этих встреч под разными созвездиями и в разных океанах была и еще одна особенность. Постепенно российскому моряку, начавшему плавание практически впроголодь, переставало казаться, что его кругосветный поход – дело героическое, совершаемое на грани человеческих возможностей. Оказалось, что в океанах плавают сотни небольших, но хорошо оснащенных яхт, часто с семейными экипажами и с детьми, что люди годами живут на море, что даже с небольшими деньгами эта жизнь на воде может быть комфортабельной и красивой. В общем, это нормальная форма человеческого существования, совсем даже не подвиг. За три года плавания он встретил 23 человека, включая одну женщину-капитана, идущих вокруг света в одиночку. И только трое из них собирались писать об этом книги. Остальные просто доставляли себе удовольствие или самоутверждались. Так вот и махачкалинец еще в Атлантике, потом на Пуэрто-Рико и теперь посреди Тихого океана отвыкал героически выживать, а учился (хоть и после 60-ти) просто жить...

Жизнь на «Лене» отравляли Гвоздеву вовсе не романтические штормы, а прозаические поломки руля. Только на переходе из Бальбоа до Таити два раза случались неприятности с рулевым устройством.

«На подходе к Галапагосским островам сломался руль, и пока ремонтировался, яхту пронесло мимо, так что острова видел только в бинокль. Затем юго-восточный пассат без особых хлопот домчал меня до Таити. В пути ловил рыбу, загорал и купался, если был уверен, что нет акул. По ночам убирал паруса и спал всласть. Даже брюшко откормил, отпустил усы и бороду, которыми щеголяю сейчас среди островитян (то есть уже на Таити. – О.С.)». (Из письма).

На подходе к Таити на «Лене» снова поломался руль, теперь уже основательно (коробка руля и петли), и, как по заказу, начался шторм – 88 дней стояла отличная погода, а тут...

«Четверо суток отстаивался на плавучем якоре, потом ремонтировался. Обвязал руль веревками (14 веревок ушло!), и, как только ветер стих, я повернул обратно на Таити. Вся галапагосская история повторилась до мелочей: пока возился с ремонтом руля, опять пронесло мимо и на Таити пришлось возвращаться.

Встретили здесь хорошо. Стою в яхт-клубе. Его менеджер Мишель Алкон взял на себя ремонт, изготовление новой коробки и петель. (Наши фирменные были сделаны из алюминия, бронзы и стали. В морской воде это настоящий аккумулятор! Худшее сочетание металлов для руля яхты трудно придумать). Мишель помог также с оформлением прихода, правда, возникло небольшое недоразумение. Поскольку въездной визы на Таити у меня не было (как, впрочем, и во все другие страны), то с меня потребовали залог в сумме 1100 долларов США. Это на тот случай, если мне без визы вздумается поселиться здесь, под пальмами, навсегда. Тогда власти за мой счет могут купить авиабилет и выдворить меня прочь. И опять выручил Мишель, взяв на себя обязательства перед «иммигрейшн» относительно меня. Словом, все уладилось, и я буду стоять здесь до полного окончания ремонта, а затем продолжу плавание.

Пойду на остров Самоа (там у меня друзья), затем на острова Фиджи, в Новую Каледонию и далее – в Брисбен (Австралия). Предполагаю до земли кенгуру добраться к началу ноября. Там к этому времени начинается сезон тропических циклонов, а на них лучше смотреть с берега...» (Из письма).

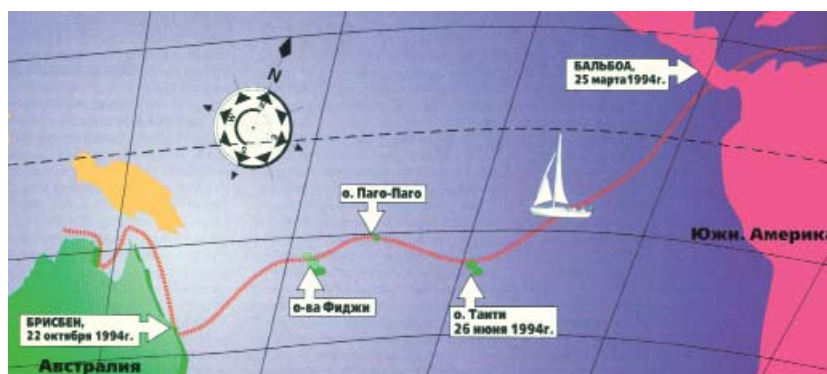
Железный человек Гвоздев как обещал, так и сделал. Точно по этому маршруту и с опережением графика на неделю он за четыре месяца к концу октября 1994 года привел-таки свою «Лену» в Брисбен. Правда, на переходе от Самоа к Фиджи уже в который раз обломился все тот же многострадальный руль, и 400 миль пришлось идти, обвязав его веревками.

На благословенном Фиджи власти содрали с россиянина 50 долларов за приход и, рассмотрев его паспорт советского моряка и найдя там старые бланки, выгнали обратно в океан с поломанным рулем. Так и пришлось ему идти еще 750 миль до Новой Каледонии. Зато здесь встреча была такой дружелюбной, что забылись все фиджийские грубости и неприятности. Снова отогрел своим гостеприимством яхт-клуб, предоставивший редкому гостю с другой стороны земного шара бесплатную стоянку и взявшийся так ровать «Лену», хотя, по подсчетам ее капитана, одна краска для подводной части корпуса стоила 125 долларов. А ближайшим портом, где Гвоздеву можно было рассчитывать на получение 500 долларов от хозяина яхты – фирмы «СОВМАРКЕТ», был австралийский Дарвин, и поэтому оставалось уповать на братство яхтсменов всех стран, на влиятельный в этой части Тихого океана и богатый «Клуб береговых братьев» и, конечно, на российских эмигрантов, разбросанных, как оказалось, по всему свету.

Даже в Новой Каледонии в августе 1994 г. Гвоздев встретил москвичку Галю (замужем за французом Жан-Пьером, владельцем ресторана) и Людмилу из Краснодара (муж – преподаватель географии в местном университете). В общем, в лучших традициях жен декабристов русские женщины по-прежнему едут за мужьями на край Земли, даже если этот край гораздо дальше Сибири. И у Гали, и у Лены дети и масса забот. Но и они, и их мужья взяли над Гвоздевым шефство, заботились о нем искренне и трогательно, показывали Нумеа и его окрестности, сделали очень много, чтобы приветить и обогреть моряка. Во всяком случае, недостатка в продуктах и лекарствах он не испытывал. Помог ему и Сергей Герасимов, владелец цветочного магазина, наследник семьи эмигрантов первой волны из России во Францию. Идеологических разногласий между внуком белогвардейца и пролетарием яхтенного труда не наблюдалось, и расстались они по-братски, трехкратным лобызанием.



Яхты как часть жизни



Путь через Тихий океан (25 марта 1994 г. – 22 октября 1994 г.)

Следующим после каледонского Нумеа был австралийский Брисбен (октябрь 1994 г.). На весь тихоокеанский путь от Панамского залива с его грозами и акулами до Австралии с ее крокодилами и ядовитой медузой джели-фиш потребовалось семь (!) месяцев: четыре месяца непрерывного плавания и три, которые ушли на стоянки и починки на Таити, Паго-Паго и в Новой Каледонии. В отличие от атлантического перехода, когда моряку удалось пообщаться лишь с немногими забортными соседями и обитателями глубин (в основном с летучими рыбами), в Тихом океане такого общения было с избытком. А встреча с китом так поразила Гвоздева, что, придя после нее в себя, он посвятил китам отдельное письмо, написанное летом 1994 г. Вот его фрагмент:

«Итак, вышел из Таити. Погода скверная. Намок, простыл, заболел и трое суток провалялся голодным в каюте. «Лена» идет в нужном направлении, и я уже доволен тем, что не надо сидеть у руля. Через трое суток океан успокоился, ветер стих до 4-6 м/сек, появилось солнышко и... волчий аппетит.

Выхожу на палубу, осматриваю горизонт и по корме метрах в 50-60 от яхты замечаю гладкое пятно, будто вылили жир на воду. Откуда? Я как будто кастрюльку не мыл...

Подыграла волна, и в воде стал заметен длинный узкий силуэт, похожий на атомную субмарину, только поменьше. Фонтан пара и воды недвусмысленно указал на то, что по корме кит. «Ушастик», как я его окрестил с первой минуты, плавно направился к яхте с левого борта. Его голова поравнялась с носом «Лены», а еще большая половина оставалась за кормой. Мягкий толчок (ударов не было) – и «Лена» соскользнула на метр вправо от его спины. «Ушастик» поворачивает вправо, «Лена» снова лезет на его спину... Хватаюсь за руль и в паре с китом описываю полудугу. Скорость у него чуть больше, и рядом со мной, буквально в метре, плавно-плавно ворочается громадный хвост шириной больше яхты. Наконец, прошел и хвост... Пронесло!



До удара хвостом дело не дошло

Кит, сделав несколько вдохов и выдохов, развернулся справа по борту и снова пристроился в хвост «Лены», словно истребитель. Выдохнул, набрал скорость и прицелился в руль «Лене». Ну, держись, Гвоздев! Сейчас будет таранить, и смеху не оберешься. Сукин сын (или дочь) сломает руль, а может, и шверт. Что делать? И тут пришла наконец-то в мою седую голову здравая мысль: Александрович, не поддавайся на провокацию, изобрази из себя плавающее бревно (в прямом и переносном смысле) и жди... В общем, изобразил.

Кит подплыл метров на восемь-десять. Я стараюсь ему подставить наветренный левый борт, чтобы удар пришелся по касательной, а он выбросил фонтан метра на два-три, развернулся на 90 градусов и плавно поплыл на юг.

Я заворуженно смотрю вслед «Ушастику» и только сейчас замечаю, как дрожат руки-ноги, а всего меня прошиб озноб... Вся встреча длилась ровно 20 минут и напугала меня основательно: даже расхотелось продолжать плавание. И окажись рядом наше судно, может быть, сгоряча и запросил бы помощи. Но быстро одумался. Полагаю, кит был около 12 метров, не меньше. Самое страшное, что не знаешь, что делать, как себя вести и что предпринять. Никакой агрессивности в отношении меня кит не проявлял, скорее всего, пошел на контакт из любопытства или от скуки. А для себя я понял одно: при возможности от встречи с этими гигантами следует уклоняться, а уже коль доведется свидеться, то надо вести себя прилично и не провоцировать животное на скандал. И тем более не стоит перочинным ножиком ковыряться у него в носу...

На подходе к Новой Каледонии снова встретился с парочкой китов, причем один выскочил из воды метрах в 400-х от «Лены». Поэтому пришлось подойти вплотную к коралловым рифам, на мелководье. Думаю, сюда они не полезут.

И уж совсем неожиданность: остановился как-то в бухте недалеко от Нумеа (25 миль) на ночевку: глубина 11 метров, а рядом с яхтой в 50-ти метрах от берега снова киты! Как мне потом объяснили, у них было время

появления малышей, а они тогда заходят в бухты, где тихо, чистая вода и нет людей. Вот я тогда и сделал вид, что меня здесь нет...»

У берегов Австралии, особенно на Большом Барьерном рифе, Гвоздева ждали еще более интересные встречи с морскими обитателями, а также с людьми зеленого континента, без которых его плавание в Индийском океане просто не состоялось бы.

«Воспоминания об Австралии согревают меня до сих пор» Порт Дарвин – мыс Рас-Хафун: 23 апреля 1995 г. – 5 августа 1995 г.

Индийский океан. Австралийский порт Дарвин – сомалийский, вернее, африканский мыс Рас-Хафун: каким образом сложился этот маршрут? Из писем и телеграмм, пришедших еще с Тихого океана, следовало, что Гвоздев пойдет из Австралии мимо Индонезии и Шри-Ланки к Индии, а потом через Аравийское море к Йемену и в Красное море. После двух трансокеанских переходов (Атлантика и Тихий) на этот раз казалось, что капитан «Лены» выбирает прибрежный вариант как более безопасный. На заключительном этапе плавания это было разумно, и поэтому крайне неожиданным оказалось сообщение с Кокосовых островов о том, что Гвоздев уже там и держит путь к архипелагу Чагос посреди Индийского океана (май-июнь 1995 г.).

Как потом выяснилось, еще в Новой Каледонии стало ясно, что прибрежный вариант, да еще мимо островов Ява и Суматра, да еще через Малаккский пролив – и есть самый опасный! Индонезийский консул, к которому Гвоздев ходил за визой в Нумеа, прямо сказал, что его страна не может гарантировать безопасность маленькой яхты в тех местах, где современные морские пираты грабят крупные теплоходы и танкеры. Предупреждали путешественника и о холере в Индии.

Хорошо осведомленные в делах и планах своего гостя, Галя и Люда (русские жены нью-каледонских французов), опекавшие своего земляка в Нумеа, заставили атеиста Гвоздева побожиться, что ноги его не будет ни в Индонезии, ни в Индии и что пойдет он напрямую через океан. Так что оставалось делать человеку, который привык выполнять свои обещания, данные и в менее торжественной обстановке? Он и пошел вместо Индонезии к архипелагу Чагос. Правда, это было потом, через полгода, в апреле 1995-го, а в Брисбене яхта оказалась в октябре 1994-го. И ей еще предстояло обогнуть половину Австралии, а это все-таки континент.

Необходимо пояснить, почему Евгений Александрович не сократил себе путь и не пошел из Новой Каледонии напрямую к Торресову проливу. Взгляните на карту и убедитесь, что гипотенуза «Нумеа – мыс Йорк», как ей и положено, куда короче катетов «Нумеа – Брисбен – мыс Йорк». Так-то это так, но, во-первых, в Брисбене ожидалось получение \$500 от «СОВМАРКЕТА» из Москвы, а во-вторых, именно сюда зазвал Гвоздева в гости встреченный им на о.Таити капитан 17-метровой яхты «Мир и планета» Дэвид Левенспил, который свою кругосветку уже завершал.



Колумб в бирюзовых шортах

Вместе с женой Лесли, преподавателем консерватории, Дэвид не просто дал возможность своему русскому коллеге сэкономить полученные из Москвы деньги (он оплатил уже традиционный ремонт руля, газовые баллоны, стоянку в яхт-клубе, дал напрокат двигатель «Меркурий» с бензином и маслом), – это были первые австралийцы, воспоминания о которых согревают махачкалинца до сих пор. Первые, но далеко не последние: полгода, проведенные в Австралии, воспринимаются им сейчас как самые яркие и счастливые за все плавание.

Ощущение это, правда, слегка портило обилие морских хищников на Большом Барьерном рифе и крокодилов в прибрежной полосе, но, к счастью, общаться приходилось не с ними. Хотя даже отношение австралийцев к крокодилам может служить образцом гуманности, разумности и партнерства. Убивать их нельзя – штраф \$10000. На памяти у Гвоздева полицейская облава в порту Дарвина, когда там объявился крокодил. Об этом всех жителей оповестили по ТВ, а опасного гостя отловили, заманив с помощью куриной тушки в длинную клетку, и отвезли в окрестные болота. На потребу туристам для мяса и сувениров крокодилов выращивают на специальных фермах, но это уже не часть природы, а бизнес и частная собственность.

В Брисбене Гвоздев стоял месяц и быстро открыл для себя большую русскую общину в этом австралийском городе, имеющую здесь школы, церкви, культурный центр. Собственно, в православную церковь Евгений Александрович пришел, чтобы позвонить в российское консульство в Сидней, и этого, то есть прихода, оказалось достаточно для того, чтобы о «Лене» и ее капитане узнали все бывшие россияне. Очень быстро они собрали для него 3000 австралийских долларов, и многие проблемы Гвоздева были таким образом решены.



Это не страшный сон, а крокодиля ферма

Как и в Новой Каледонии, в Австралии много потомков русских эмигрантов, бежавших сюда после гражданской войны. Один из них, назвавшийся Григорием Красновым, оказался внуком известного белогвардейского генерала и в доказательство принес изданную в Париже книгу деда. Австралийские отец и сын Красновы, конечно же, никакой политической деятельностью не занимаются: один из них – мастер по отделке офисов, а другой – повар на круизном лайнере, возящем туристов на Большой Барьерный риф и в Торресов пролив.

С Красновыми Гвоздев познакомился не в Брисбене, а уже в Кэрнсе. У них он совсем по-домашнему встречал Рождество на стыке 1994-1995 годов, ощутил значение этого праздника для западного мира и уходил в Дарвин умиротворенным и расслабленным, за что очень быстро поплатился. В небольшой шторм у восточного побережья яхту положило мачтой на воду. Больше того, крен был градусов 120, то есть мачта была под водой, и это короткое купание сразу вернуло Гвоздева «на землю» и напомнило, что прибрежное плавание опасно не только в Индонезии, хотя и по другим причинам.

Огибая Австралию с востока, капитан «Лены» останавливался в каждом крупном порту. Чинился, отдыхал, быстро знакомился с приветливыми австралийцами, дивился и радовался налаженности их жизни, их трудолюбию и здравому смыслу.

Наученный в Карибском бассейне и на островах Тихого океана ненавязчивой строгости иммиграционных властей, Гвоздев готовился и здесь, на новом континенте, встретить новые сложности в этом смысле. Но при первой встрече в Брисбене пограничники дали ему стопочку специальных карточек, которые он, пока шел вокруг Австралии, бросал в почтовые ящики. На этом пограничный контроль закончился, так как властям было достаточно таких заносимых в компьютер сообщений о том, куда добрался их гость и жив ли он вообще.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.