



**Олег Санаев.**

## **КРУГОСВЕТКА ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ В ЧЕТЫРЕ ГОДА И СТОИМОСТЬЮ СТО ДОЛЛАРОВ**

Со сроками путешествия Евгения Александровича Гвоздева на яхте "Лена", указанными в заголовке, все в порядке – четыре года плюс две недели: 7 июля 1992 г. он вышел из махачкалинского порта, 19 июля 1996 г. 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 20 кг, и у него были явные признаки цинги. К этому моменту Евгений решил пересекать Атлантику: от "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 казахском берегу Каспия, и строила фирма только яхты класса "микро" из стеклопластика, предназначенные для идиллического семейного и непременно прибрежного плавания.

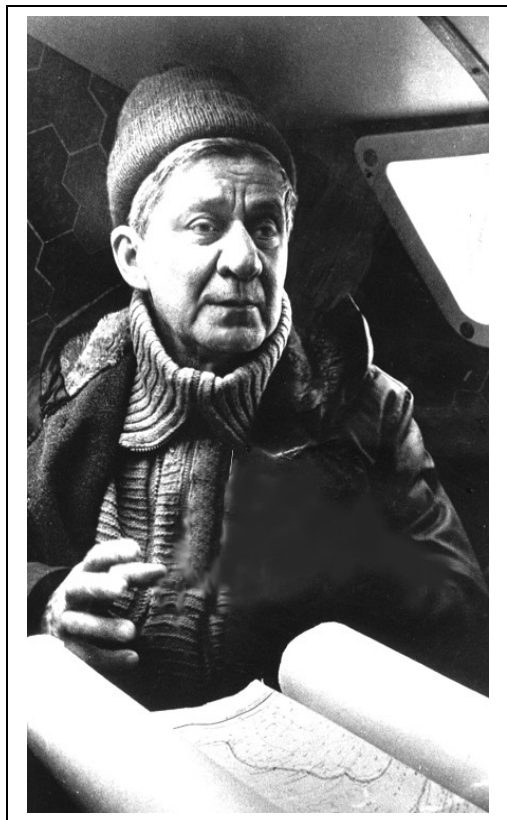
### **1. МАХАЧКАЛА – ЛАС-ПАЛЬМАС**

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 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 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. 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 КПСС. Трех 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. И он пошел.



**Е.Гвоздев перегнал яхту из Актау в Махачкалу, февраль 1992 г.**

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". Гвоздев ответил несколькими ракетами и поднятыми над головой сцепленными руками. Мол, прорвусь! Когда эскорт вывел "Лену" за волнолом, последнее, что увидели провожающие, была оранжевая панамы, 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 настолько привычным, что непристегнутым он неуютно чувствовал себя даже на суше.

Официальные власти Махачкалы и Дагестана к этому походу интереса не проявили. Махачкалинский еженедельник "Новое дело" имел весьма отдаленное отношение к поддержке одиночного плавания своего земляка: от имени редакции автор этого очерка подарил мореходу перед отплытием 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, писал в Махачкалу письма и со встречных российских судов посылал телеграммы. Более трех лет еженедельник печатал и сейчас продолжает печатать интереснейший морской сериал в исполнении Евгения Гвоздева и надеется, что эти публикации, которых уже сорок, помогут ему в создании книги.

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 редакция газеты имела сообщение, что Гвоздев находится в Новороссийске и ждет заграничного паспорта от хозяев яхты. Уверен, что подобная телеграмма, полученная тогда же в московской штаб-квартире "СОВМАРКЕТА", радости там не доставила, так как передышка, данная фирме ее гонщиком-испытателем, оказалась слишком короткой, и надо было 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 у стенки, покачивайся и мерзни вместе с яхтой и день за днем, неделю за неделей думай: пришьют 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 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. Новый 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 в редакции о судьбе "Лены" и ее капитана ничего не знали. В августе пришла телеграмма с борта рыбного транспортно-морозильного судна "Прометей":

"Нахожусь в Лас-Пальмаса Канарские острова. Все нормально. После пополнения запасов продовольствия и ремонта ухажу на остров Барбадос.

Гвоздев."

У журналистов екнули сердца: Барбадос – это уже на другой стороне Атлантики! Зато после того, как мы уже 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...



**Е. Гвоздев уходит. Махачкала. 7 июля 1992 г.**

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 Скандерберга решили, что деньги мне ни к чему и подчистили судовую кассу до копейки (правда, 16 украинских купонов оставили). Сами понимаете, не 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 фирма "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-Пальмаса без гроша и продуктов.

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 "Валантус" взял меня на полное довольствие, т/х "Прометей" отправляет мои телеграммы домой и в адрес

"СОВМАРКЕТ-а", 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 я 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).

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.

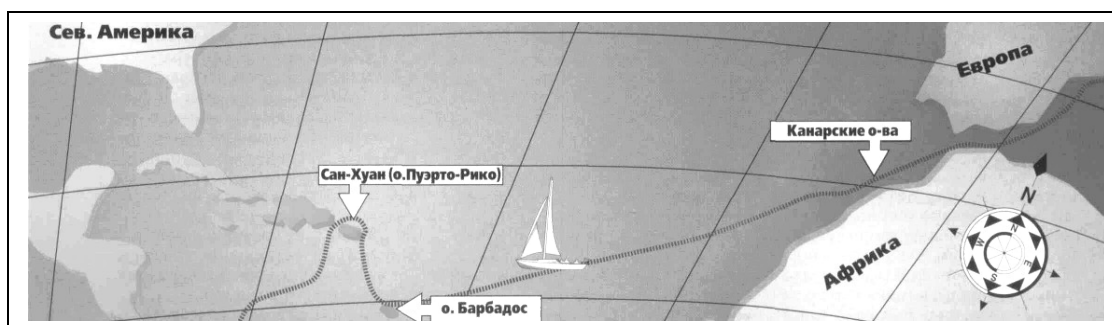
Когда Вы получите это письмо, я буду уже в океане. Если до Вас будет доходить какая-нибудь информация обо мне, и Вы надумаете порадовать ею читателя, то уж не пугайте его страхами о голодной смерти мореплавателя-одиночки. Все это мелочи. Все пройдет.

До встречи. Ваш Гвоздев. Лас-Пальмас. 12.08.93г.

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 он так и не набрал.

...Шел второй год путешествия на яхте "Лена", предназначенной для тихого прибрежного плавания.

## 2. 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. Благодатный 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 сослечь 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 lookout или легчика-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 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 можно не здороваться со встречными?

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 панамы, 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 домывался 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 "кофеем" 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 Ротару 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, задравшись изнутри в каюте, спал, как в полавке, среди океанских волн. Вода его, конечно, доставала, намочили 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, секстаном, лагом и часами помогал определяться в океане. Но ошибиться было уже невозможно, и в ночь с 6-го на 7 октября 1993 г. 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 осилен 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 испано-язычные 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 Кунывских, 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.

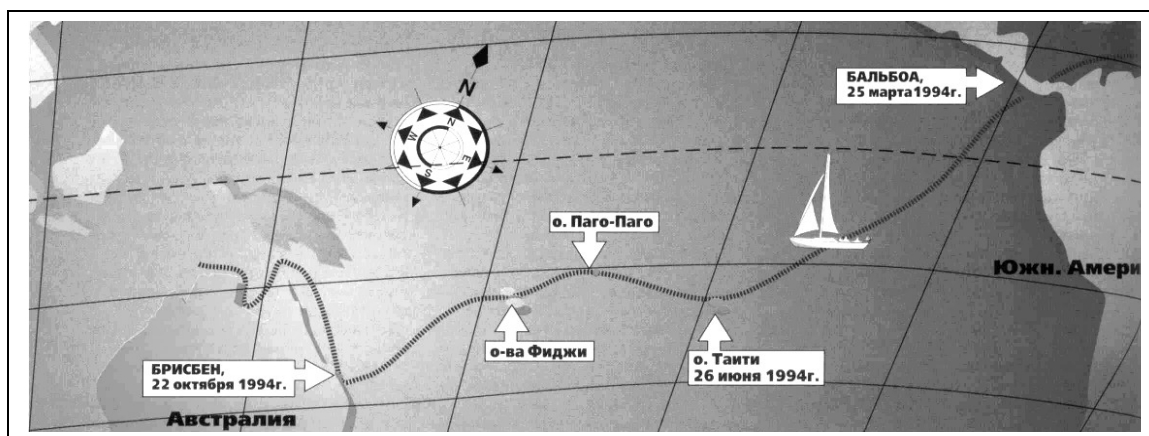
Проход через Панамский канал требует немалых затрат на услуги лоцмана и четырех матросов на каждом судне. Поэтому владельцы небольших яхт объединяют свои финансовые и людские возможности, чтобы хоть немного сэкономить. Вот так и объединились экипажи российской "Лены", английского "Солонга" и норвежского "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 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-Пальмесе 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 злему 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 г. Евгению Александровичу исполнилось 60 лет. Но в Больбоа 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!

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

### **3. 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 он 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 отломится", 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 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 собака 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 дублоны под толщей песка и ила. И совсем не обязательно, чтобы этим занимались исключительно чудаки-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 Галапагоссах, в океане встретилась огромная черепаха. Правда, она запуталась в обрывках рыболовной сети и уже обессилила. 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 г. Это событие было отмечено только в вахтенном журнале и поводом для праздника команды не стало. Нарядиться 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 на Панаме ком 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 крокодайл?" – 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, 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 раскаленной 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.

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, когда пресная вода оставалась лишь в одной емкости. Этот срок мог бы оказаться и покороче, но после Маркизских 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 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. По этому Гвоздев, как говорится, всю дорогу благодарил потом в душе незнакомца, подарившего карты, так как лично поблагодарить его не удалось – он 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, подружившись в каком-нибудь островном яхт-клубе и разлученные потом, скажем, штормом, поломкой или болезнью, в следующем порту они встречались уже как родные. Гвоздев забыть не может, как от радости плакала ему в бороду маленькая изящная вьетнамка и как звала она мужа-бельгийца, капитана 10-метровой яхты, чтобы увидел он "Жень-ю", с которым они расстались в Нумеа, да вот Бог дал снова встретиться в Дарвине. Или как его, ошпарившего кипятком ногу, лечил в Паго-Паго поляк Едрик Прусак, капитан яхты "Серенада". Действительно, 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.*)."

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...



**Ремонт руля яхты на одном из островов Новой Каледонии**

"Четверо суток отстаивался на плавучем якоре, потом ремонтировался. Обвязал руль веревками (14 верёвок 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 Алькон 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..."

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 г. 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.

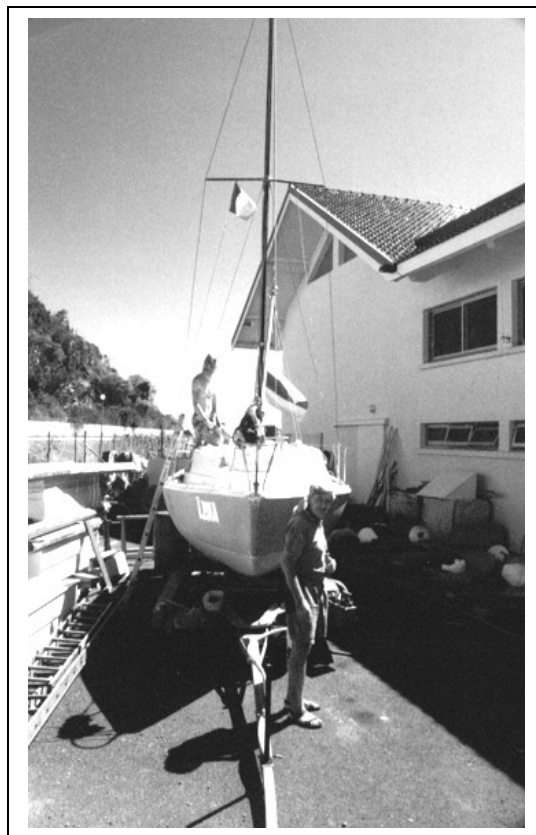
На благословенном Фиджи власти содрали с россиянина 50 долларов за приход и, рассмотрев его паспорт советского моряка и найдя там старые бланки, выгнали обратно в океан с поломанным рулем. Так и пришлось ему идти еще 750 миль до Новой Каледонии. Зато здесь встреча была такой дружелюбной, что забылись все фиджийские грубости и неприятности. Снова отогрел своим гостеприимством яхт-клуб, предоставивший редкому гостю с другой стороны земного шара бесплатную стоянку и взявшийся так же бесплатно отремонтировать "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 Галию (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.

Следующим после каледонского Нумеа был австралийский Брисбен (октябрь 1994 г.). На весь тихоокеанский путь от Панамского залива с его грозными 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.

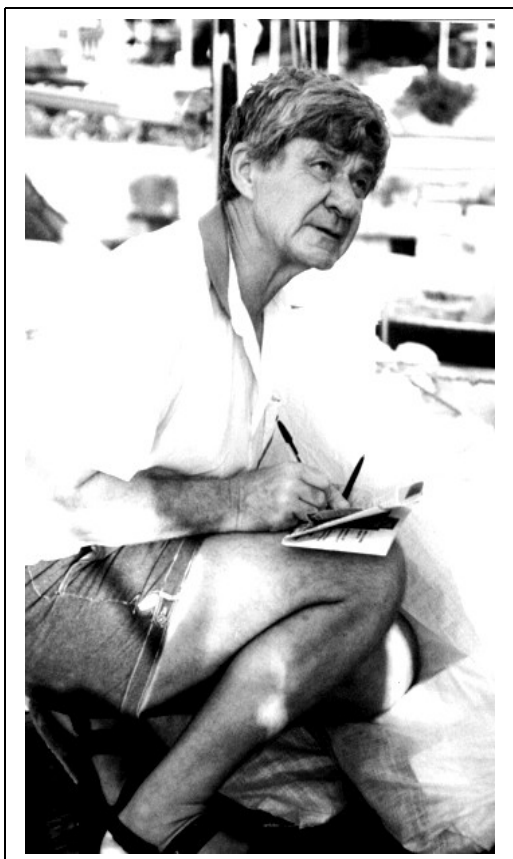
"Итак, вышел из Таити. Погода скверная. Намок, простыл, заболел и трое суток провалялся голодным в каюте. "Лена" идет в нужном направлении, и я уже доволен тем, что не надо сидеть у руля. Через трое суток океан успокоился, ветер стих до 4-6 м/сек, появилось солнышко и... волчий аппетит. Выхожу на палубу,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



**Ремонт яхты на о. Новая Каледония г. Нумеа. Яхт-клуб порта Мозель, 24 сентября 1994 г.**

метре, плавно-плавно ворочается громадный хвост шириной больше яхты. Наконец прошел и хвост... Пронесло!



**Прощай Новая Каледония.  
Порт Мозель, сентябрь 1994**

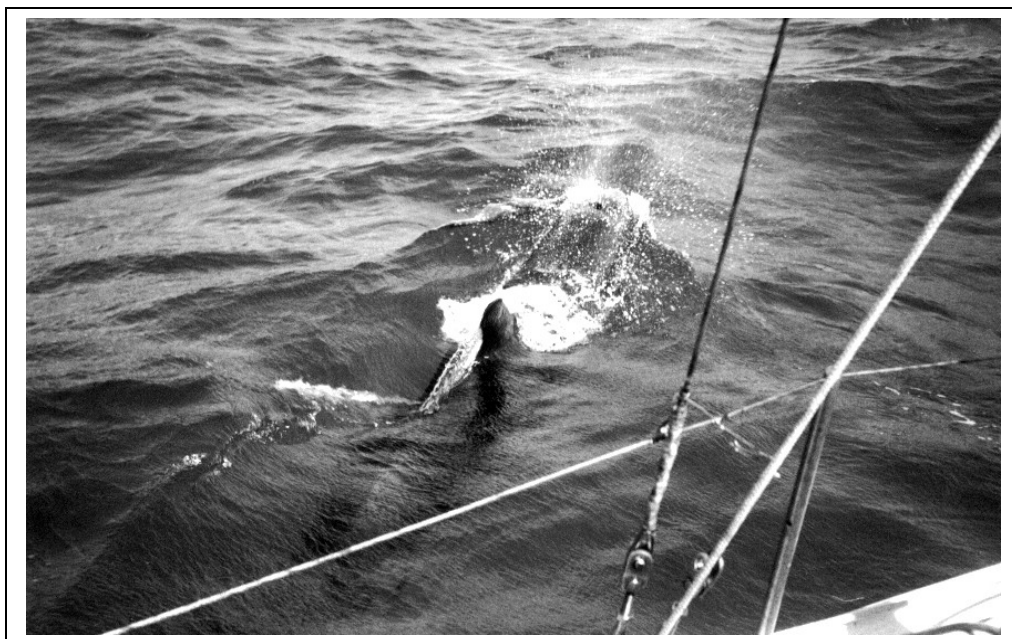
Кит, сделав несколько вдохов и выдохов, развернулся справа по борту и снова пристроился в хвост "Лены", словно истребитель. Выдохнул, набрал скорость и прицелился в руль "Лене". Ну, держись, Гвоздев! Сейчас будет таранить, и смеху не оберешься. Сукин сын (или дочь) сломает руль, а может и шверт. Что 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 заморожено смотрю вслед "Ушастик" и только сейчас замечая, 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..."

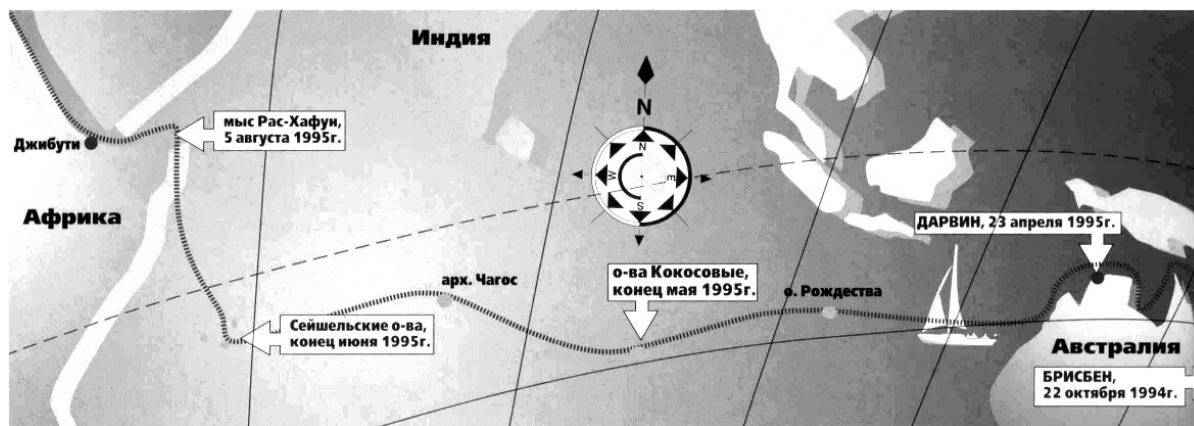


**БРАТЯ МЕНЬШИЕ.**

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

#### 4. "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 через полгода, в апреле 95-го, а в Брисбене яхта оказалась в октябре 94-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 US 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 уже завершал свою кругосветку.

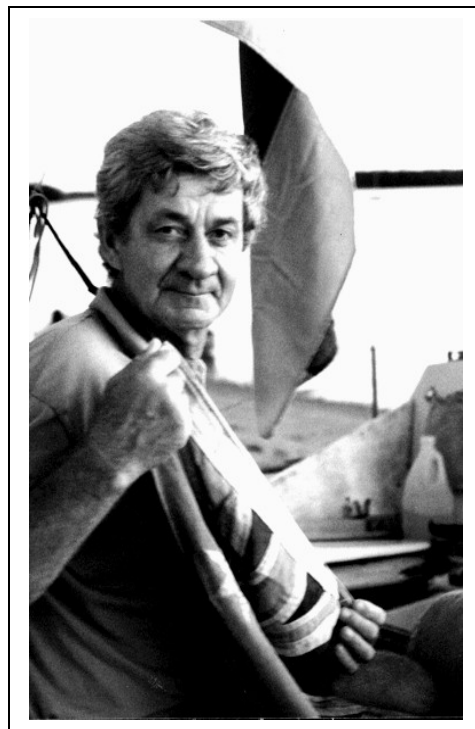
Вместе с женой Лесли, преподавателем консерватории, Дэвид не просто дал возможность своему русскому коллеге сэкономить полученные из Москвы деньги (он оплатил уже традиционный ремонт руля, газовые баллоны, стоянку в яхт-клубе, дал напрокат двигатель "Меркурий" с бензином и маслом), – это были первые 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 US. 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 Brisбене 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.

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 Коралловый риф и в Горресов пролив.



**Здравствуй Австралия!  
Порт Бризбен, октябрь 1994 г.**



**Встреча с кенгуром. Брисбен, ноябрь 1994 г.**

С Красновыми Гвоздев познакомился не в Брисбене, а уже в Кэрнсе. У них он совсем домашнему встречал Рождество на стыке 1994-1995 гг., 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 плыл 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.



**Порт Дарвин: прилив**



**Порт Дарвин: отлив**

За полгода пути из Брисбена в Дарвин он только раз видел военные корабли – это были два сторожевика в Торресовом проливе, отделяющем Австралию от Новой Гвинеи – и все. На фоне куда более активно демонстрируемой в других странах и морях военной мощи это было удивительно. Гораздо больше оружия австралийцы собрали и показывают в музеях – частных, муниципальных и ведомственных. В Морском музее Брисбена в сухом доке можно увидеть настоящий эсминец времен Второй мировой войны.

На нем все исправно – от двигателя до радиостанции. А рядом, в муниципальном музее краеведения, на специальном стенде красуется национальная гордость австралийцев – 3,6-метровая яхта Сержа Теста, на которой он в 1984-1987 гг. совершил одиночное кругосветное плавание. Этот рекорд не побит до сих пор, что не дает Гвоздеву спокойно спать. Хотя он знает, что для этого нужна еще более миниатюрная яхта и более крупное везение.



**Порт Дарвин. Военно-морской музей, апрель 1995 г.**

Много старого оружия выставлено под открытым небом в Военном музее Дарвина. Теперь старые форты и батареи принимают туристов. Невольно вспоминаются демонтированные или даже взорванные укрепления вокруг Севастополя или Петербурга. Вот у них-то боевая слава настоящая, но рассказать о ней некому.

В Дарвин, стоящий на пороге Индийского океана, Гвоздев пришел ранней весной 1995 г. По австралийским меркам, это была осень, а так как до экватора рукой подать, она не сильно отличалась от лета. На календарь приходилось смотреть, потому что заканчивался сезон тропических циклонов, и надо было выходить в океан, чтобы пересечь его с минимумом приключений. Но не встретиться с Сержем Теста? Этого бы Гвоздев себе не простил, и он дождался своего кумира и конкурента, который теперь ходит не на 3,6-метровой "Акрок Аустралис" (то есть "Австралийская штучка"), а на 18-метровой стальной красавице-яхте. На ней он совершал свою очередную кругосветку, придя в Дарвин из Сан-Франциско.

Они встретились, и Серж Теста подарил Гвоздеву свою книгу "500 дней", которую тот считает одной из реликвий мирового яхтенного спорта.

23 апреля 1995 г. Гвоздев вышел из Дарвина в Индийский океан. Последними улыбками Австралии, подаренными россиянину, были участие в яхтенном параде в честь открытия парусного сезона (больше сотни крейсерских яхт в гавани, а "Лена" шла второй!) и прощальный пикничок в ресторане яхт-клуба, куда рыбак Богуслав (помяк по происхождению) припер огромную 20-килограммовую рыбину, и ее разыграли в лотерею в пользу уходящего в океан русского моряка. Билет стоил \$2 US, и к концу вечера со смехом, шутками и легкой выпивкой Гвоздеву вручили \$340 US. Шапку по кругу не пускали, никто ничего не жертвовал, и все было так по-людски и по-доброму, что отказаться от денег он не смог.

Маршрут перехода через океан был выбран такой: порт Дарвин – остров Рождества – Кокосовые острова – архипелаг Чагос – Сейшельские острова – порт Джибути.

На третьем году кругосветки Гвоздев мало-помалу привык к тому, что пересекать океан, если яхта в порядке, капитан здоров, а продуктов и воды вдоволь – это не подвиг, а работа. Иногда опасная, иногда тяжелая, но всегда интересная. А работать он умел, поэтому все и получалось "ОК".

Едой яхту затарили в Австралии не хуже, чем в Пуэрто-Рико. Покупал ее сам, дарили сербы, поляки и австралийцы. Два газовых баллона по 26 литров позволяли всегда быть с горячей водой и питьем. Не было проблем и с пресной водой: 220 литров взял из Дарвина, потом доливал канистры на Кокосовых островах и на Сейшелах.

А сам Индийский океан удивил обилием грязи и, если можно так сказать, обжитостью. В воде много бытового мусора, пакетов, баллонов, банок – словно это небольшое внутреннее море вроде Каспия. Очевидно, правительства обрамляющих океан стран – от Индонезии и Индии до африканского лоскутного

одеяла – не очень-то раскошеляются на экологию и считают океан бездонным. Хотя к самим плавающим баллонам у Гвоздева претензий не было: они обрастают снизу травой, в которой селится всякая мелкая живность. Очень часто встречались рыболовные снасти. Огромные, многокилометровые, традиционной для всех стран конструкции. К хребтине, которую поддерживают на плаву пластмассовые буи, крепятся длинные поводки с крючками. Скорее всего, это хозяйство шриланкийских рыбаков, которые вдоль Мальдивских островов легко добираются до середины океана и даже до островов Чагос и Диего-Гарсия. Во всяком случае, Гвоздев встретил их именно там, и героями они не выглядели.

Штормов за весь переход было несколько (постоянную при пассате 2–4-метровую волну можно считать нормальным фоном): на подходе к островам Рождества (ветер 18–20 м/сек), к Чагосу (до 20 м/сек) и уже после Сейшел, на подходе к Африке. Этот последний был особенно продолжительным и изматывающим. Ветер 20–25 м/сек, короткая злая волна. Гвоздев не спал двое суток и 3 августа с облегчением завел свою яхту за мыс Рас-Хафун. Вот как сам Евгений Александрович описал дальнейшие события в письме:

«На следующий день я не смог выбрать якоря, шторм не утихал, и я решил его переждать. На берегу появились местные жители и, видимо, обеспокоенные моим положением, доброжелательно и гостеприимно, как мне казалось, махали руками и платками. А 5 августа утром, часиков в шесть, на рыбацкой лодке подошли к "Лене" несколько сомалийцев, и, выяснив, что я один, попытались прикончить мореплавателя-одиночку.

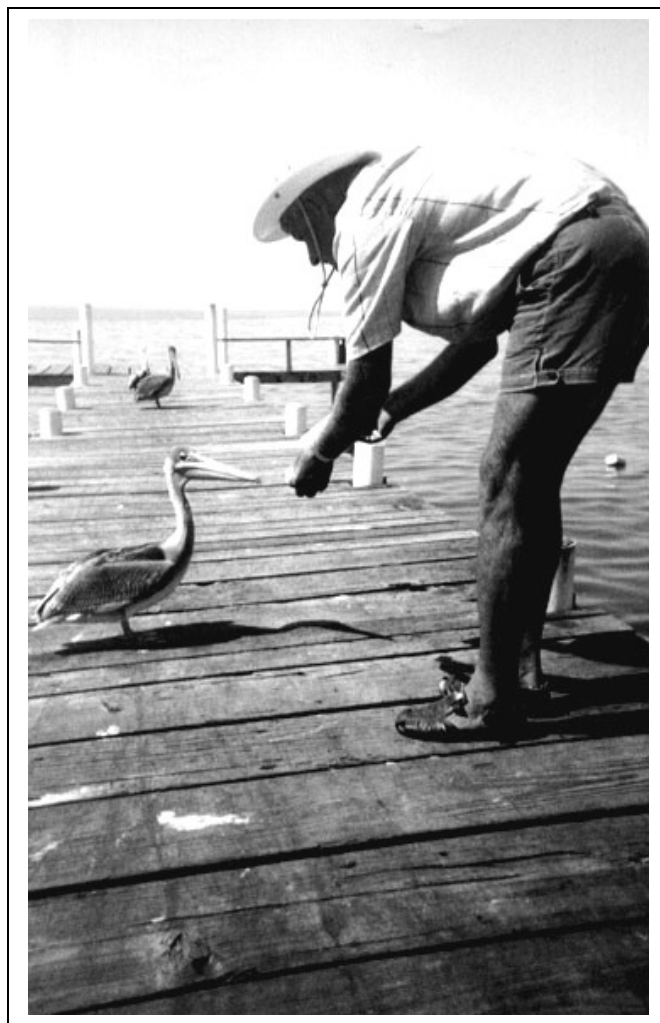
Спас от верной смерти один араб, прикрыв от автомата. Он же уговорил меня взять паспорт и поплыть на лодке к берегу, якобы, в деревню. А здесь подошли еще 12 человек, вооруженные автоматами Калашникова и ножами. Пока я объяснял, кто я и откуда, лодка вернулась на "Лену", и российско-дагестанская территория подверглась ограблению.

Забрали деньги, двухмесячный запас продовольствия, 11 канистр из-под воды, всю одежду (даже ватные брюки 60 размера, 5 роста – ума не приложу, на кой черт они им в Африке!), медицинскую аптечку, инструменты, постельные принадлежности, паруса, якоря, навигационное оборудование, часы (4 шт.), два радиопередатчика, 4 всеволновых радиоприемника (подарки моих австралийских друзей), бинокль, четыре фотокамеры и, что очень обидно, более 2500 фотонегативов (весь поход!), портативный магнитофон и 11 кассет, на которых были все дневниковые записи. В общем, все подчистую. О "добросовестной" работе грабителей можно судить хотя бы по тому, что они умыкнули даже мои очки, и теперь ни читать, ни писать не могу. Ключи от квартиры, и те уперли, не говоря уже о таких "ценных" сувенирах, как зубная щетка, помойное ведро и порванные, пардон, трусы, которыми я вытирал палубу...

После этого захода отвели меня в кусты, и минут 15–20 я стоял под дулом автомата. Как удалось понять, мнения разделились: восемь человек хотели сохранить мне жизнь, а шестеро – пустить в расход. Минут через 20 один вполне симпатичный малый подошел к исполнителю приговора и выдернул из его автомата рожок с патронами – просто они их сэкономили.

Посоветовавшись, решили меня все же отпустить. Вернули два стареньких паруса, зато два спинакера, два грота и четыре стакселя оставили себе. Отдали компас, секстан без оптической трубы, 40 литров воды, 12 кг риса, газовую плитку, пиротехнику, карту, книги и главное – дневники! Удивительно, что не тронули аккумуляторы и солнечную батарею (видимо, не врубились, что к чему), зато фонарики и батарейки к ним забрали. Если я вам скажу, что это были не люди, а шакалы, то возьму грех на душу, оскорбляя животных.

Полагаю, спасло меня только абсолютное внешнее спокойствие и отсутствие на борту, какого бы то ни было оружия, кроме кухонного ножа. Будь я американцем или другой, какой национальности, этого



**Порт Дарвин. Прощание с Австралией,  
23 апреля 1995 г.**



письма не было бы. Все-таки за 70 лет мы много друзьям всего надавали, особенно оружия. Так что помнят они о Союзе.

Остаток дня и половину ночи приводил яхту в порядок. Остался в одних брюках, старой рубашке и шерстяных плавках. 40 литров воды и 12 кг риса – этого на 600 миль пути с неустойчивыми ветрами и штилями слишком мало (рыболовные снасти до последнего крючка уперли). Плавание в Аденском заливе было очень трудным, температура в каюте днем +42, ночью +32. Морская вода, солнце и пот разъедают тело похлеще любой язвы. Пришлось по три глотка пресной воды тратить на "баню" и водные процедуры.

Прибыл в Джибути через 13 дней (повезло), и сразу – в яхт-клуб. Объяснил командору мсье Маурису, что со мной приключилось. Тут же позвонил в российское посольство и, получив кусок мыла, полотенце, брюки и рубашку, отправился в душ, а моя одежда – в стирку (запашок от нее был – не приведи Господи!). Потом был ужин и встреча с Борисом Беликовым – представителем нашего посольства. Оказался Борис Михайлович толковым мужиком и после

обстоятельной беседы дал мне письмо из Москвы, а в нем – \$500 US (удалось достучаться до "СОВМАРКЕТА"). Их я решил приберечь на проход по Суэцкому каналу. А продуктами и снаряжением, может, помогут наши из посольства и местные яхтсмены. Короче, глядя по обстоятельствам.

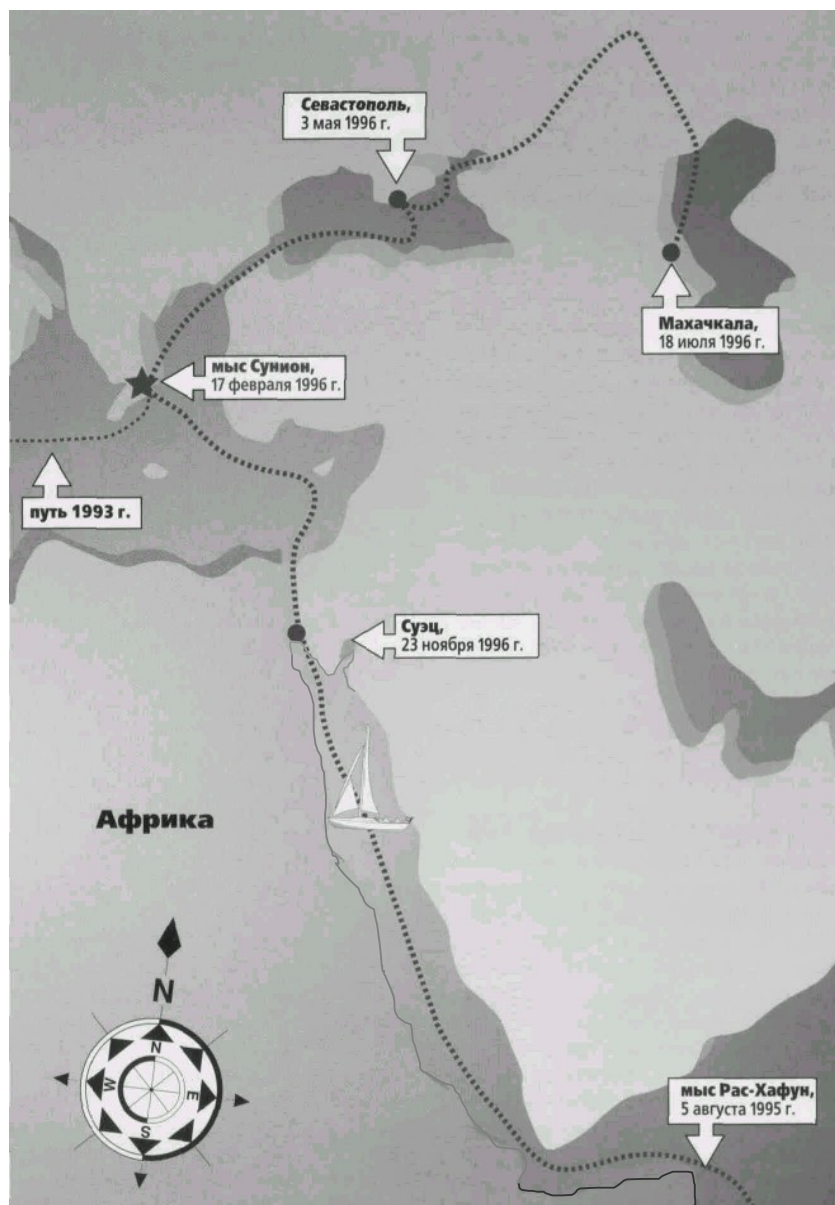
Последние два дня чувствую себя неважно – болит сердце, немеют левая нога и обе руки. Видимо, 20-минутное стояние под дулом автомата не прошло бесследно.

Ремонта требует стаксель и, как всегда, руль, ну и кое-что по мелочам. Если повезет, и в Красном море не ограбят (второго визита бандитов я не вынесу), то в Средиземном уже понадобятся теплые вещи.

Видимо, придется зайти в Израиль, может, эмигранты помогут, а там и Афины, где круг по шарикам замкнется. В Греции наше посольство, журналисты, а также и моряки. Вместе решим, что делать. До встречи. Ваш Гвоздев. Яхта "Лена", Джибути. 21 августа 1995 г.»

В общем, сработал так называемый "эффект обложки": плавание Гвоздева вокруг шарика заканчивалось так же тяжело, как и начиналось. И единственным светлым воспоминанием на ближайшие полгода оставались австралийские кенгурешки.

А еще всю оставшуюся до Севастополя дорогу не мог он забыть вопроса, который в Джибути ему задал вахтенный французского фрегата "Жюль Верн", куда все же пришлось обратиться за помощью. Передавая Гвоздеву, объемистый пакет с продуктами, офицер спросил: "А что предприняло российское правительство и флот в ответ на ограбление Вашей яхты в Сомали?"



**Мыс Рас-Хафун – мыс Суннион:  
5 августа 1995 г. – 17 февраля 1996 г.**

Там, на палубе фрегата, этот вопрос вогнал в краску, потом еще пару месяцев злил и только в Черном море стал вызывать улыбку. Гвоздев понял, что выздоравливает и домой придет в полном порядке.

## **5. В ГРЕЦИИ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ ВИТОК**

Итак, после посещения "Лены" сомалийскими дикарями на борту оставалось 40 л воды, 12 кг риса и один комплект старых парусов, а на самом капитане, отходившем от шока, – только старая рубашка и брюки. Дойти же предстояло до мыса Сунион (Греция), где заканчивался виток вокруг земного шара. И Евгений Александрович, как это уже было на пороге Тихого океана, пошел. Ему не оставалось ничего другого.

Оказывается, рис разбухает в пресной воде за шесть-семь часов, и если замочить его с вечера, то рано утречком можно и позавтракать. Конечно, не густо, без соли размазня пресновата и совсем не похожа на австралийскую тушенку с консервированными приправами, но две недели, пока шел до Джибути, Гвоздев питался именно так. Как он сейчас говорит, не бедствовал, но терпел лишения. У встреченных судов ничего не просил – российских не было, а к иностранцам обращаться не хотел.

Ориентировался без приборов просто и точно: восход солнца – на востоке, заход – на западе, как раз там, где Джибути. Ну и вдоль берега, конечно, – самое надежное.

Август вблизи экватора агрессивный и безжалостный: плюс 40 днем, плюс 30 ночью. Пот и невозможность помыться пресной водой делают свое дело и разъедают кожу очень быстро. Поэтому первое, что попросил Гвоздев в Джибути после звонка в российское консульство, – была не еда, а кусок мыла. Он получил его и побежал в душ. Было это 18 августа, ровно через две недели после стояния под дулом автомата Калашникова на мысе Рас-Хафун. За бортом остались 600 миль по Аденскому заливу и берега Сомали, к которым Гвоздев уже не приближался.

Реже, чем хотелось бы, но иногда все же действительно худа без добра не бывает: именно в Джибути Евгений Александрович наконец-то получил от хозяина своей яхты те самые 500 долларов, которых не дождался ни в Америке, ни в Австралии. Здесь они оказались нужнее всего, так как на поддержку, милосердие и доброжелательность в нищей Африке, да еще в той ее части, где воюют или недавно воевали, рассчитывать уже не приходилось. Здесь за все, включая пресную воду, приходилось платить втридорога, и если бы не помощь российского консульства и агентства "Аэрофлота", доел бы Гвоздев свой размоченный рис до конца. А тут, глядишь, снова появились на борту фрукты-овощи, крупы-макароны, немного тушенки и рыбных консервов. Не прежние, конечно, запасы, от которых "Лена" зарывалась носом в волну, а так, по два-три кг, но жить все же можно. Тем более что снова обзавелся газовой печкой с миниатюрными баллончиками, а значит, были на борту супчик с кашей да чаек – самая солдатская еда.

Гвоздев стоял в рыбном порту Джибути до конца августа. Чистил корпус яхты, из-за чего нанялся, как ловец жемчуга, штопал и шил паруса. Глотал лекарства, тревожно прислушиваясь к "мотору", – после отложенного расстрела потягивало левую ногу и обе руки. В один из таких дней с трудом начал мостить "пристань" для "Лены", и тут вызвался ему помочь один сомалиец, прижившийся в порту. Положил он на камни пару ящиков и выловленную из воды доску и говорит: "Давай два доллара!" Мол, поработал...

Впечатления от Джибути жуткие: грязь даже не азиатская-африканская, нищенство поголовное, беженцы из Сомали, Эритреи, Адена, Йемена. В общем, не ходите, дети, в Африку гулять. А он...

Следующие порты на африканском берегу были уже эфиопскими – 10 сентября Ассаб и 19 – Массауа. Везде Гвоздев искал карты Красного моря, но, увы, находил только хлеб, воду и овощи. В общении с портовыми властями сильно выручала справка, которую в Джибути соорудил российский консул. Он подробно изложил на французском и английском инцидент на мысе Рас-Хафун, сделал несколько дубликатов, заверил их печатью консульства и вручил Гвоздеву. И действительно, уже в Ассабе, после знакомства с внушительным с виду, но жалостливым по содержанию документом денег за трехдневную стоянку в порту хозяева не взяли. И на том, как говорится, спасибо!

После Массауа Евгений Александрович был вроде бы готов к броску до Суэцкого канала: копии карт дали ребята с теплохода "Нильс-Р" (российско-украинский экипаж на контракте), продуктов набралось недели на три, воды литров сто. Сердце отпустило. Прикинул, что дней за 20-25 доберется, но тут подул сильный встречный ветер, и двигаться вперед можно было только в лавировку. "Вперед" – это слишком сильно сказано. Лавировка как минимум в три раза удлинит путь, и бывали дни, когда "Лена" продвигалась к заветному Суэцу всего миль на десять вместо 40-50-ти.

Лавировал то короткими, по несколько миль, галсами, то длинными – от африканского берега до аравийского. Это чтобы приткнуться к какой-нибудь скале и немного отдохнуть. Если сейчас нанести на карту путь Гвоздева от Массауа до Суэца, то получится настоящая пила с маленькими и большими зубцами. И так как встречный ветер, увы, не прекращался, то с ее помощью он пилил и прогрызал Красное море почти 90 (!) дней. Ровно столько, сколько понадобилось на преодоление половины Тихого океана от Бальбоа до Таити.

Весь этот срок Гвоздев как-то замедленно жил, словно в анабиозе или в эйнштейновской ракете, летевшей, правда, тягуче неторопливо. А со временем и часами действительно что-то происходило: реальные дни, из-за совершенно одинаковых забот и дел похожие друг на друга, как волны, мелькали быстро, а само время вроде бы и не двигалось. Этому ощущению, что в Красном море был прожит всего один очень длинный день, способствовало и то, что здесь стерты и размыты признаки смены времен года. Постоянное лето, то очень жаркое, то жаркое не очень...

Так Гвоздев и пробирался по узкому даже для яхты морю, где по краям масса коралловых рифов, на которые легко напороться, а посередине – проходной двор, где могут раздавить. Миновал два города, ставшие объектом непонятого для него в тех обстоятельствах людского паломничества, – Джидду на аравийском берегу и Хургаду – на египетском. Первую по пути в Мекку осаждают правоверные мусульмане, а вторую – совсем даже неблагоприятные курортники и туристы. Моряк так и не оценил красноморских подводных красот, зато уверился, что токсливее безжизненных берегов – что слева, что справа – не сыщешь нигде. Даже каспийский Мангышлак, и тот веселее.

И еще странным показалось Гвоздеву здешнее гостеприимство. Именно в Красном море его раз двадцать обыскивали (вернее, внимательно осматривали яхту) люди со встречных парусников, называвшие себя рыбаками, но рыбой совершенно не пахнувшие. Только бьющие в глаза бедность интерьера каюты и одежды капитана, а также примитивность самой яхты уберегли ее от повторного ограбления. Эти визиты так осточертели Гвоздеву, что, увидев впереди косой парус, он уже не убежал, а сам шел к "рыбакам" навстречу и издали начал кричать по-английски: "Помогите мне! Хлеба и воды!" Видя, что здесь поживиться нечем и даже нужно делиться, проверяющие быстренько "линяли", оставляя ощущение, что лучше всего Красное море пересекать на авианосце. И видно с него далеко, как пустыню с верблюда, и лавировать против ветра не надо, и посетители становятся очень вежливыми. Хорошая штука – авианосец. Помогает.

23 ноября 1995 г. гвоздевская "Лена", осилив вслед за Красным морем еще и ведущий к знаменитому каналу залив, ошвартовалась в Суэцком порту. И хоть температура за бортом не опускалась ниже 25 градусов, было ясно, что приближается местная зима. А осенних и зимних походов Гвоздев не любил, даже будучи экипированным куда лучше, чем сейчас, когда располагал одной рубашкой и парой брюк. И путь его вдобавок лежал на север. Поэтому, чтобы достичь греческого мыса Суннион, казавшегося ему теперь чем-то вроде Северного полюса, снова нужен был покровитель, спонсор, опекун в образе или в виде команды какого-нибудь отечественного парохода, братьев-яхтсменов (лучше из Австралии) или банкира-судовладельца родом из Одессы. Короче, срочно требовалось чудо! И оно произошло, так как все они действительно появились и именно в такой последовательности – то ли Рождество приближалось счастливое, то ли снова действовал "закон шлагбаума", то ли Гвоздев все это заслужил, осилив свою мучительную библейскую дорогу между двумя пустынями – Аравийской и Нубийской.

На российский танкер "Новоцентр-4", стоявший тогда в Суэце, покоритель Красного моря попросился помыться-постираться. Но обратно на яхту, которую он боялся бросить больше чем на полчаса, братья-славяне его просто так не отпустили: боцман дал шубу и сапоги, капитан и штурман – карты Средиземного моря и новый секстан, команда собрала 340 долларов на проход Суэцкого канала. И все это было только началом.

Скорее всего, по контрасту со своей красавицей-яхтой "Леди Анна" (18 м), которую перегоняли из Австралии в Грецию, ее капитан Джордж Гикас обратил внимание на стоявшую рядом простушку "Лену". Он заговорил с русским моряком и поразился, узнав, что тот близок к завершению похода вокруг земли. Сам яхтсмен-британец по достоинству оценил этот достаточно редкий маршрут и, чтобы ускорить приближение радостного финала, вполне по-джентльменски предложил для преодоления канала воспользоваться его четырехсильным "Меркурием". И еще вручил деньги на бензин и услуги лоцмана. Условие было одно – вернуть мотор в Порт-Саиде, то есть уже в Средиземном море, что Гвоздев с благодарностью и сделал. Все складывалось хорошо, и чудеса продолжались.

Но вот что мешало и кого безо всякой радости вспоминает Евгений Александрович, так это встреченных им египетских чиновников самого разного уровня и специализации. Именно они помогли создать впечатление о Египте как о стране классической и сплошной коррумпированности, искусством которой здешняя бюрократия и служба овладевали со времен фараонов. И, надо сказать, – овладели! Достаточно вспомнить, что морской агент, бравший плату за проход Суэцкого канала, урвал ее дважды: сначала с новозеландских яхтсменов, расплатившихся за Гвоздева и предупредивших, что он идет следом, а потом и с самого Гвоздева, поздно узнавшего об этом добром жесте коллег. А самыми ходовыми словами египетских лоцманов были "презент", "сувенир" и "даш-баш", без которых здесь шагу не сделаешь, не говоря уже о миллионах. Но когда о презенте постоянно напоминает слишком уж смысленный лоцман или улыбчивый таможенник – это одно, здесь можно дать или нет в зависимости от своего настроения или градуса хамства визави. Но когда говорят: "Нет денег – нет воды!", – это совсем другое, этого россиянину уже не понять и за это он может дать не презент, а по физиономии. И большого труда стоило Гвоздеву удержаться от подобной формы воспитания, когда ему именно так ответил служащий одного из морских отелей Хургады. Конечно, вода может быть товаром, особенно в пустыне, но египтянин-то мыл лестницу у входа, и вода текла из шланга...

Зима все-таки началась. Хотя бы по календарю. В первых числах декабря, преодолев на чужом моторе Суэцкий канал, "Лена" вышла в Средиземное море. До большой воды из гавани Порт-Саида яхту

дотащила снова встреченная здесь "Леди Анна". И сделала она это запросто, безо всякой английской чопорности и совершенно бескорыстно.

Гвоздев хотел, было заглянуть в Израиль, но потом взял курс на Лимассол, с некоторых времен главный порт греческой части Кипра. Если бы он поступил иначе, то никогда не встретил бы Бориса Аронса, кипрского судовладельца родом из России, и лишил бы нас третьей части морских рождественских историй конца 1995 г.

Итак, за несколько дней до Рождества Гвоздев постирался, развесил белье на леерах и в шубе "на босу ногу" (а шуба с теплохода "Новоцентр-4"!)" оглядывал акваторию. Ждал, пока высохнет. Не акватория, конечно, – рубаха с брюками.

Вдруг (без этого слова рождественских историй не бывает), так вот, вдруг проходивший мимо катер "Арина" замедлил ход, пошел поближе, и голос без усиления и металла просто спросил его по-русски:

– Мужик, ты откуда?

– Из России, – сказал Гвоздев.

– Да флаг я твой вижу. Из России откуда?

– Из Махачкалы, с Каспия.

– А идешь куда?

– Да в Махачкалу.

– Чего это ты ходишь туда-сюда?

– А я не туда-сюда, я вокруг...

– Вокруг чего? Земли, что ли?

– Ну да.

– Вот на этом г...??!

– На нем.

– Ну, ты даешь! А чего в шубе?

– Да вот постирался...

– Пошли ко мне в гости!

– Не могу – штаны мокрые, – застеснялся

Гвоздев.

– Да хрен с ними, со штанами. Пошли! – настаивал капитан "Арины"...

После этого светского разговора с судовладельцем и яхтсменом Борисом Аронсом у капитана "Лены" кончились все проблемы. И не только с одеждой, кое-что из которой он, честно говоря, носит до сих пор. Рождество и Новый год они встречали вместе, но потом Гвоздев уже не расслаблялся.

Дальнейший рассказ об окончании своего плавания Евгений Александрович будет вести сам, отвечая на несколько совершенно необходимых вопросов автора. А первый был о том, почему из Порт-Саида Гвоздев пошел сразу на Кипр, а не заглянул в Израиль, как планировал?

**Е.Г.:** Действительно, я хотел побывать в Хайфе и у меня были адреса тамошних яхтсменов (даже тех, кто уехал из России и Дагестана), но меня встретила дурная зимняя погода, встречный ветер, с которым я устал бороться в Красном море, а на пороге завершения похода я вообще-то уже боялся новых осложнений и приключений. Поэтому пошел напрямик в Лимассол, пришвартовался в рыбном порту.

**О.С.:** В одной из Ваших телеграмм сообщалось, что Вы собирались зимовать на Кипре. Почему же 17 февраля Вы были уже в Афинах?

**Е.Г.:** Потому что от Лимассола до Афин не так уж далеко, а мне не терпелось завершить кругосветку. Для этого оставалось-то дойти до греческой столицы, вернее, до мыса Сунион недалеко от Афин, и я пошел туда через острова Родос и Лерос.

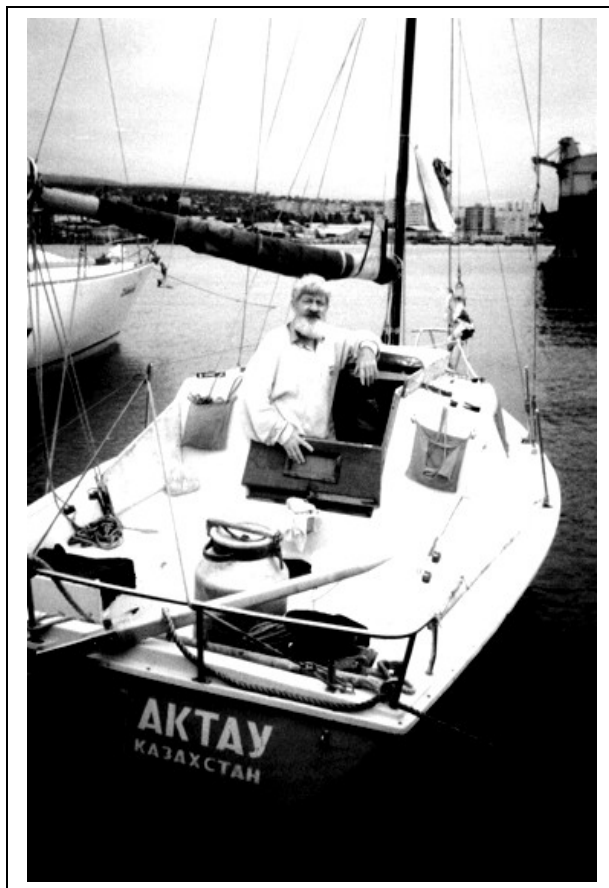
**О.С.:** В Эгейском море множество островов. Почему Вам запомнились именно эти?

**Е.Г.:** Родос – это, пожалуй, самый крупный после Кипра остров, а на Леросе мне пришлось подавать сигналы "SOS", чего я не делал ни в одном океане. А здесь вот приперло.

**О.С.:** И была угроза для жизни? **Е.Г.:** Нет, только для яхты, но потерять ее в нескольких сотнях миль от заветного мыса Сунион было бы еще обиднее и страшней, чем остаться без фотографий и слайдов, утраченных в Сомали.

**О.С.:** Расскажите, пожалуйста, подробнее.

**Е.Г.:** У Лероса, куда я пришел с острова Кос, ночью поднялся ветер, сильный ветер, и меня понесло на камни. Якоря держали плохо, и "Лена" медленно, но верно приближалась к берегу. Всю ночь я жег



Порт Новороссийск, весна 1996 г.

фальшфейера, то есть сигнальные огни, которые обычно держат в руке, и пускал ракеты. Рядом на берегу были освещенные дома, оживленное ночное шоссе, но никто так и не отреагировал на мой фейерверк. Вероятно, думали, что на яхте "балдежка", и это мы так развлекались. Только утром, когда у меня в задубевшем кулаке догорал последний фальшфейер, ко мне подошел рыбачий катер и оттащил "Лену" в море. Рыбаки быстро поняли, что я не развлекался, а терпел бедствие. В тот момент до приобоя оставалось метров 20-30. Вот так можно было потерять яхту в Эгейском море, недалеко от мыса Сунион. Ничего особенного, конечно, в нем нет, но именно у этого мыса я скоро пересек собственный курс, проложенный за три года до этого, в самом начале плавания. После такого пересечения замкнулся круг, закончилась кругосветка через три океана, и дальше я стал узнавать места, мимо которых шел.

**О.С.:** И когда это произошло?

**Е.Г.:** Спортивная часть моего кругосветного плавания завершилась 17 февраля 1996 г. Снова пройдя мимо Суниона, я уже мог из Афин отправиться домой, скажем, на самолете, а яхту продать или даже бросить, и, тем не менее, считалось бы, что круг по земному шару я все же совершил. Но, боюсь, никто из земляков не понял бы этого поступка, поэтому я привел яхту в Махачкалу. На это мне понадобилось еще пять месяцев. Впрочем, самого движения было меньше, месяца три, потому что в Афинах пришлось простоять около двух месяцев, дожидаясь тепла. Ну, не могу я без него, а зима – она и в Греции зима, хоть и помягче. Мне нельзя было намокать, так как негде сушиться, нельзя было сильно болеть.



**Е.Г.Гвоздев швартуется в порту Махачкала, 19 июля 1996 г.**

Стоял, естественно, в марине, где меня снова и в который раз поразили масштабы развития яхтенного спорта и бизнеса в мире и наше отставание в этом смысле. Ведь порт этой гостиницы в два раза больше махачкалинского торгового, имеет девять причалов для ста катеров и яхт каждый. Да еще они стояли вдоль стенки и торцов. То есть здесь было около тысячу судов со всего света на плаву и еще полторы тысячи на берегу.

**О.С.:** Вы что же, их считали?

**Е.Г.:** Да нет, места на причале пронумерованы, как боксы для автомобилей.

**О.С.:** Итак, в Афинах стояли в марине?

**Е.Г.:** Да, прекрасная марина "Алимос" в районе Афин Каламаки. Оплатил стоянку, а также снабдил меня одеждой, водонепроницаемым костюмом и продуктами грек, владелец трех яхт Марк Лориндос. С ним мы объездили Афины и Пирей. Наше посольство, в которое звонил несколько раз, ко мне и моим проблемам интереса не проявило, отделавшись пустыми советами. И я доподлинно убедился, что Россия – именно страна советов, а не дел.

И еще одно уместное, по-моему, наблюдение: чем меньше зарубежная страна, до которой тебе удалось добраться, тем отзывчивее там работники наших консульств и посольств. Их искренняя поддержка и посильная помощь в Джибути и на Кипре – это вам не дурацкие советы по телефону из Каира или Афин, как мне преодолевать каналы или проливы.

В первых числах апреля вышел из греческой столицы и, минуя острова Андрос, Скирос и Лемнос, приблизился к проливу Дарданеллы, где встретил самое дружеское отношение к себе турок-яхтсменов. Трижды, друг за другом, они тащили "Лену" на буксире через пролив в Мраморное море – сам я не мог его преодолеть из-за сильного встречного течения.

Через Мраморное море подошел к Стамбулу, стоял в пригороде Кадыкей, тоже в марине, и если бы не ее генеральный менеджер Кахит Юрен и яхтсмены Айдин Язган и Альпараслан Югюр, то стоял бы там долго-долго. Они помогли мне с оформлением документов, с продуктами и, главное, с буксировкой через Босфор в Черное море. В этом проливе встречное течение еще сильнее, чем в Дарданеллах, и турецкий катер тащил "Лену" часов восемь. Это еще один повод сказать, что без братских отношений яхтсменов всех стран мое кругосветное плавание никогда бы не состоялось, потому что при минимальных расходах на такое путешествие в \$15 тыс. US хозяева "Лены" затратили десятую часть от этой суммы. Остальное в той или другой форме дали мои друзья и помощники со всего света, в том числе и греки с турками. Правда, для этого мне пришлось стать попрошайкой международного класса и уровня, и с высоты этой своей квалификации могу уверенно сказать и посоветовать мореплавателям-одиночкам, идущим в кругосветку, что крупная яхта, конечно, комфортабельнее, зато, если идешь на маленькой и без всякой рекламы на парусах, тебе охотней "подают". Особенно если ты из России, где – всему миру известно – холодно и голодно.

Но вернемся в Босфор. Выйдя из него в Черное море, прошел вдоль турецкого берега до меридиана Севастополя, развернулся на север и через двое суток, 3 мая 1996 г., был в яхт-клубе Черноморского флота.

**О.С.:** Когда из Вашей телеграммы мы узнали, что Вы находитесь под опекой флота, то очень обрадовались...

**Е.Г.:** Не побывав в Севастополе, невозможно себе представить, что такое сейчас Краснознаменный Черноморский флот, вернее, то, что от него осталось. Неподвижные, ржавеющие на якорях корабли, дистрофичные матросы и сумрачные офицеры, их охраняющие, отсутствие денег и всего самого необходимого и вдобавок грустные майские праздники – вот что я увидел там. Вот что такое КЧФ, который тогда никак не могли поделить Россия с Украиной. В Севастополе я постоянно вспоминал рослых и упитанных французских моряков на их отличном фрегате в Джибути, к которым я обращался за помощью. Они все спрашивали, а что сделало российское правительство и флот, чтобы оградить меня от грабежа, а российский флаг от оскорбления в Сомали? В Севастополе я понял, что флота, во всяком случае, Черноморского, у нас уже нет, и рассчитывать на его защиту мне не стоило.

**О.С.:** А светлых, радостных ощущений на Черном море Вы не испытали?

**Е.Г.:** По большому счету, не было их ни на Черном, ни на Азовском море, ни Дону с Волгой. На всем этом длинном пути упадок и деградация ощущались во всем. И даже не по сравнению с другими странами, а хотя бы с тем, что видел на тех же берегах три-четыре года назад, когда плавание начиналось. О флоте я уже не говорю – турки на Черном море сильнее. Я видел их учения.

Пусты были крымские санатории, мимо которых проходил, – и это в конце мая 1996 г. Очень мало встречалось грузовых теплоходов и в море, и на реках. Еще меньше пассажирских. В обветшалых шлюзах Волго-Донского канала на своей маленькой "Лене" я шлюзовался один. Пустынна была и Волга при переходе от Волгограда до Астрахани. О яхтах и говорить нечего – за два месяца пути по России не встретил ни одного паруса.

Зато сразу ощутил извечное российское хамство и грубость, от которых отвык за три года. И что меня особенно остро резануло и зацепило, так это то, что у нас кричат на детей. Я этого нигде не видел.

**О.С.:** Ваше одиночное плавание закончилось не в Махачкале, а в Новороссийске.

**Е.Г.:** Да, в Новороссийске у меня появился матрос Володя Степанов. Это мой друг, яхтсмен из Актау, которого мне на помощь прислал тамошний яхт-клуб "Бриз". Собрали ребята деньги, и он прилетел, чтобы защитить от всяких неожиданностей и визитеров при следовании по рекам. Но, слава Богу, плавание прошло спокойно – ни с браконьерами, ни с любителями спиртного мы не сталкивались.

Последнюю крупную проблему пришлось решить в Новороссийске. Когда весной 93-го я уходил оттуда в Атлантику, то оставил в яхт-клубе мотор. Меня, видимо, приняли за сумасшедшего, решили, что из такого плавания не возвращаются, и мой мотор, скорее всего, продали. Во всяком случае, вернувшись, я долго доказывал, что я – это я, и новый "Ветерок" получил с большим трудом и только с помощью нового директора яхт-клуба Новороссийского морского пароходства Юрия Прасола. Спасибо ему за мотор и запас топлива.

В общем, по Дону шли под мотором две недели, 18 шлюзов Волго-Дона преодолевали двое суток. После стоянки в Волгограде шли до Астрахани четыре дня. 18 июля вечером "Лена" вошла в Махачкалинский порт.

Через несколько дней перегнал яхту через Каспий в Актау, где ее вытащили на берег в яхт-клубе "Бриз". О судьбе "Лены" и моих взаимоотношениях с фирмой "СОВМАРКЕТ" надо говорить отдельно. Яхту сдал под расписку, полностью выполнив условия контракта: взял – положи на место. Именно за это меня

ругают мои махачкалинские друзья: мол, я перестарался, вернув судно не платившей мне обанкротившейся фирме, мол, "Лене" место в Дагестанском музее, куда я сдал пока только свой паспорт моряка с печатями таможни и "иммигрейшн" множества портов от Одессы до Брисбена и обратно. Зато довольны яхтсмены из Актау на казахстанском берегу Каспия, считающие, что кругосветка "Лены" началась и закончилась в их порту.

**О.С.:** Очень кстати о яхте! Если помните, в Лимассольском порту о "Лене" непочтительно отозвался Борис Ароне. А Вы ее как оцениваете?

**Е.Г.:** Очень почтительно и высоко, хоть руль и дохленький. Вы представляете: яхта для тихого прибрежного плавания пересекла три океана, перенесла сильнейшие перегрузки и осталась на плаву! От души поздравляю ее конструктора Юрия Ситникова с таким достижением и буду рад испытать его новые яхты.

**О.С.:** Обычно окончательной и последней точкой в предприятиях подобного рода бывает книга. Вы не отступите от этой традиции?

**Е.Г.:** Нет, конечно. Дневники, по счастью, сомалийских "братьев" не заинтересовали.

**О.С.:** А что потом?

**Е.Г.:** Потом новое плавание. Точнее, пока ничего сказать не могу.

**О.С.:** Последний вопрос, который, не зная, как выйти на Вас, мне задают многие. Как относится Евгений Гвоздев к тому, что его подвиг никем пока не оценен по достоинству – ни правительством, ни спортивными организациями, ни телевидением, ни газетами?

**Е.Г.:** Это показатель их уровня, а не моего, поэтому это меня совершенно не трогает. Для моего профессионального самолюбия вполне достаточно публикаций в крупнейших мировых яхтенных журналах. Скажем, в английском "Мире яхт", в американском "Мире путешествии" и российском "Капитан-Клубе".

-----



**Е. Гвоздев дома! Октябрь 1996 г.  
(Фото Олега Санаева)**