

ОЛЕГ САНАЕВ

ЗЕМЛЯ КРУГЛАЯ



• ДОКАЗАЛ •
ЕВГЕНИЙ ГВОЗДЕВ



Олег Санаев

**Земля круглая. Доказал
Евгений Гвоздев**

«Эпоха»

2011

Санаев О. А.

Земля круглая. Доказал Евгений Гвоздев / О. А. Санаев —
«Эпоха», 2011

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.

© Санаев О. А., 2011

© Эпоха, 2011

Содержание

Предисловие	8
Личное дело	10
I. Кругосветка протяженностью в четыре года и стоимостью сто долларов (1992-1996)	12
Махачкала – Лас-Пальмас	13
Атлантика. Канары – Америка	23
Конец ознакомительного фрагмента.	26

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 «СОВМАР-КЕТ» 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 панама, 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 ухажу 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-Пальмасе 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. 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 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 лоцмана 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 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 «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, задремав 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...»

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.