



Северная Америка

Южная А

Австралия

# Кругосветные плавания

## Евгения Гвоздёва

Дарвин  
апрель 1993  
декабрь 2002

Гоно-Харбор  
июнь 2002

Каркс  
декабрь 1994

Фиджи  
июнь 1994

Новая Каледония  
апрель 1994

Алики  
июль 1994  
апрель 2002

Таити  
Палеоло  
июнь 1994  
ноябрь 2001  
декабрь 2002

Арика  
июль 2001

Антофагаста  
июль 2001

Пурто-Монте  
апрель 2001

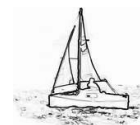
Магелланово пром.  
Пурто-Аранкс  
февраль 2001

Чили  
Медо Вальес  
ноябрь 2001

Пурто-Рико  
Сент-Хуан  
ноябрь 1994  
Кабо-Рокко  
февраль 1994

Панамы  
Болонья  
март 1994

Барбадос  
Бриджтун  
декабрь 1994



**ББК 26.8 + 39.425.6**  
**УДК 910.4:394.9:797.142**

Кругосветные плавания Евгения Гвоздёва / Составители Э.М.Эльдаров, Г.В.Шмерлинг –  
– М.: Bookvika, 2014. – 304 с.

ISBN: 978-5-8853-3745-8

В сборник, посвященный 80-летию со дня рождения мореплавателя-одиночки Евгения Гвоздёва, включены материалы о походах по Каспию на самодельной яхте «ГЕТАН», двух кругосветных плаваниях на швертботе «Лена» и переделанной из старой шлюпки яхте «Саид», подготовке и начале третьего плавания, оборвавшегося в декабре 2008 г. у берегов Италии.

Будучи рядовым пенсионером, он шел вокруг света без какой-либо международно-правовой, финансовой, да и моральной поддержки со стороны государственных служб, с самыми скудными средствами, зачастую голодая и надеясь на помощь коллег-яхтсменов и встретившихся российских судов. И он осуществил свою мечту. Наверное, немного в мире людей, способных совершить нечто подобное.

В сборнике использованы с небольшими сокращениями публикации газет Известия, Новое дело и Дагестанская правда; запись выступления Е.А. Гвоздёва, материалы, публиковавшиеся в выпусках Трудов Географического общества Республики Дагестан, интернет-публикации Е.А. Гвоздёва и участников форума «Кают-компания» журнала Катера и яхты, фотографии и письма, присланные с разных концов света яхтсменами и друзьями Гвоздёва, материалы зарубежной прессы.

Авторские права на включенные в сборник тексты и фотографии принадлежат их авторам.

Издание осуществлено на некоммерческой основе с помощью сервиса печати по требованию Bookvika.

© Э.М. Эльдаров, Г.В. Шмерлинг (подготовка, подбор и обработка материалов).

Корректурa А.Х. Папаценко.

Оформление и верстка Г.В. Шмерлинг.



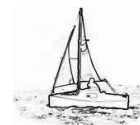


**80-летию Евгения Александровича Гвоздёва посвящается.**



## Содержание

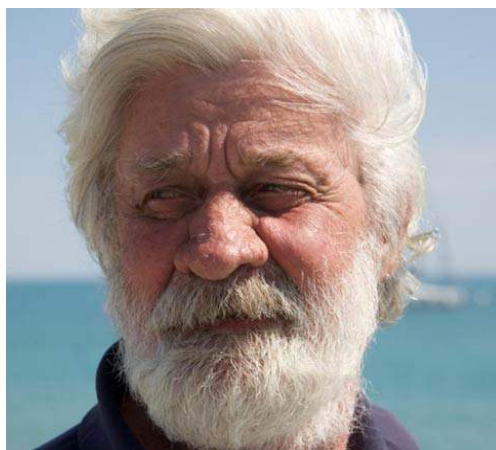
|                                                             |     |
|-------------------------------------------------------------|-----|
| Настоящий человек и моряк.....                              | 5   |
| Ветры дальних странствий.....                               | 7   |
| Один под парусом.....                                       | 7   |
| Первая кругосветка: история в письмах.....                  | 11  |
| Дважды вокруг света.....                                    | 57  |
| Второй круг: фотографии и письма.....                       | 82  |
| Беседы с капитаном Гвоздёвым.....                           | 95  |
| За державу обидно.....                                      | 96  |
| Разговоры.....                                              | 121 |
| Морская практика.....                                       | 161 |
| Жизнь на борту.....                                         | 183 |
| ГЕТАН.....                                                  | 202 |
| Лена.....                                                   | 207 |
| Саид.....                                                   | 208 |
| Проект – 3.....                                             | 240 |
| Возвращение в море.....                                     | 251 |
| Незаконченная кругосветка.....                              | 265 |
| Евгений Гвоздёв — отважный дагестанский путешественник..... | 295 |
| Для всей России.....                                        | 299 |
| Послесловие.....                                            | 302 |
| Старик и море.....                                          | 303 |
| Eugene Gvozdev circumnavigation.....                        | 304 |



## Настоящий человек и моряк

Всегда есть люди, личности, которые остаются в исторической памяти народа. В новейшей истории Дагестана и России достойное место вправе занять Евгений Александрович Гвоздѣв, истинный гражданин и патриот, который многое сделал для прославления лучших человеческих качеств и сближения народов. Он нашел для этого свой собственный путь — через покорение морей и океанов.

Евгений Гвоздѣв родился 11 марта 1934 года в городе Пинске Белорусской ССР. В 1937 году арестовали его отца, из сталинских лагерей отец не вернулся... Мать погибла во время фашистской бомбежки. Мальчика воспитывала дальняя родственница. С 1949 года Евгений жил в Дагестане, в Махачкале. Окончил мореходное училище в Астрахани и 35 лет плавал судовым механиком на крупных рыболовецких судах, продолжая хранить еще юношескую мечту о кругосветных плаваниях. Будучи уже зрелым человеком, Гвоздѣв смог приступить к подготовке к ее осуществлению. За два года упорного труда к лету 1979 г. ему удалось своими руками построить из списанного вельбота яхту, которая получила название «ГЕТАН», состоящее из первых букв имен: Гвоздев Евгений, супруга Татьяна, сын Александр, дочь Наталья.



В 1979 – 1982 г.г. Гвоздев пересѣк Каспий в одиночку и с экипажем более 50 раз, пройдя около четырех тысяч миль, в том числе во время зимних штормов. Теперь он был готов выйти в океан, но... настойчивые попытки получить если не поддержку, то хотя бы разрешение на плавание за рубеж привели лишь к тому, что у Гвоздева отобрали документы на «ГЕТАН», а затем и сама яхта была разграблена и сожжена. Границы СССР были на надежном замке, прежде всего для собственных граждан. И только после падения тоталитарного режима и трудного рождения новой России «железный занавес» начал разваливаться. Впрочем, до сих пор его обломки мешают и нашим яхтсменам, и редким зарубежным гостям.

Евгению Гвоздѣву принадлежат два невероятных мировых достижения, которые золотыми буквами вписаны в историю парусного спорта. Это уникальные путешествия вокруг света в одиночку на маленьких яхтах, совершенно не предназначенных для продолжительных плаваний в открытом океане. Непригодность этих судов к морской стихии компенсировалась волей и несгибаемым духом того, кто вел их в дальние многолетние плавания — капитана Е.А.Гвоздѣва.

Первое путешествие он совершил на яхте «Лена» — швертботе класса микро длиной 5,5 м. Это судно, согласно существующим инструкциям, предназначено лишь для плавания в защищенных водах при минимальном волнении. Кругосветка длилась немногим более 4-х лет, с 1992 по 1996 гг. Мог Гвоздѣв и не вернуться из нее: в августе 1995-го на «Лену» напали сомалийские пираты, спасся капитан чудом. На его же глазах было проведено голосование — расстрелять или отпустить. Обобрав до нитки, отпустили — восемью голосами против шести.



Второе кругосветное плавание, также длившееся 4 года, с 1999 до 2003 гг., Гвоздѣв совершил на совсем крохотной яхте «Саид» длиной 3,7 м, собственноручно построенной из списанной шлюпки. Ее строительство завершилось на балконе квартиры мореплавателя. Это судно вообще не поддается классификации с точки зрения безопасности морского путешествия. Кстати, это самая маленькая яхта, которая прошла через Магелланов пролив.

Но главный подвиг Гвоздѣва, сделавший его истинным героем России — будучи рядовым пенсионером, он шел вокруг света без какой-либо международно-правовой, финансовой, да и элементарной моральной поддержки со стороны государственных и дипломатических служб, с самыми скудными средствами, зачастую голодая и надеясь на помощь коллег-яхтсменов и встретившихся на пути российских судов. И он осуществил свою мечту. Наверное, немного в мире людей, способных совершить нечто подобное.

Евгений Гвоздѣв — первый российский кругосветчик, который и стартовал и финишировал в России. На земле своей Родины. Ни в царской России, ни в СССР никто до Гвоздѣва в одиночку не совершал подобного. Мы знаем, что первым россиянином, обошедшим на яхте во круг света, был Фѣдор Конюхов. Но он стартовал с территории Австралии, шел на современной океанской яхте зарубежного производства и финишировал в порту той же далекой страны. Трудно однозначно сказать, чей это был рекорд — российский или австралийский.

В свое третье кругосветное плавание отважный дагестанский мореход Евгений Александрович Гвоздѣв отправился 20 сентября 2008 г. из черноморского порта Новороссийск. Подаренная ему за полгода до этого новая яхта (швертбот класса микро, как и «Лена»), по сравнению с «Саидом», как отмечал Гвоздѣв, была почти крейсером.

Назвал он ее «ГЕТАН-II», в память первой самодельная яхты, на которой он многократно вдоль и поперек пересекал Каспийское море.



После возвращения «Саида» из плавания четыре года просидел дома, обзавѣлся брюшком, задница приросла корнями к дивану, мышцы атрофировались... и вдруг с ужасом понял, что если я сегодня не встану с дивана и не отправлюсь в очередное плавание, то завтра придется отправляться на собеседование к самому Господу Богу. Понял и выбрал океан.

Е.А.Гвоздѣв



## Ветры дальних странствий

«Известия», 10 авг. 1982 г.  
Махачкала, Дагестанская АССР

В. Гусаров

### Один под парусом

Моряки судов, плавающих на Каспии, нередко рассказывали, что встречали в самых уютных местах этого беспокойного моря-озера одинокий парус. Человека на его борту видели не всегда и не все. «Летучий голландец» — старый знакомец по морским романам прошлого! Нет, суденышко всегда управлялось твердой рукой. «Голландец» был явно обитаем...

Его капитаном оказался действительный член Географического общества СССР Евгений Гвоздév — единственный на Каспии мореплаватель, более десяти раз бороздивший просторы моря на яхте в одиночку. Причем во все времена года. Я пришел к нему, когда в очередной отпуск он снова отправлялся в продолжительное путешествие. Давнее и постоянное общение с Каспием наложило свой отпечаток на облик капитана. Широкий в плечах, высок, черты лица крупные. И в зимнюю пору не сходит загар, глаза мягкие, синие. А голос спокойный, всегда ровный.

Гвоздév — профессиональный моряк с двадцатипятилетним стажем, ныне он преподаватель махачкалинского морского клуба «Алые паруса». Героем себя он не считает: плавать для него — счастье, образ жизни. Объясняет название своей яхты — «Гетан». Его составили инициалы капитана, жены Тамары Николаевны, сына Александра и дочери Наташи.

Лет десять назад во время летнего отпуска он с товарищем по работе на моторной лодке прошел от Махачкалы до Нижнего Тагила: вверх по Волге поднялись до Камы, затем вышли на Чусовую. Всю дорогу Гвоздév горел желанием по возвращении домой смастерить катер с мощным автомобильным двигателем. Но на высокой скорости они проскочили одну из интереснейших на Чусовой достопримечательностей — пещеру Ермака.

Пришлось возвращаться назад, километров за тридцать. Выключили двигатель и в помощь быстрому течению поставили импровизированный парус из простыни. И тут-то Евгений услышал и увидел больше, чем за весь их долгий суматошный путь «под мотором»...

Прошло некоторое время, и Гвоздév по чертежам журнала, специального журнала, строит — нет, не катер. Из отжившей свой век спасательной шлюпки мастерит парусную яхту. Стал строить сам, потому что где же взять ее, яхту? Парусного клуба, к сожалению, до сих пор в Махачкале нет. Запоем читал все, что попадалось об отважных мореходах. И почувствовал непреодолимую потребность испытать себя: «А я, профессиональный моряк, смогу один на один с морем?».

К своему первому продолжительному плаванью Гвоздév готовился два года. Изучал лоцию Каспия, решил сотни задач по навигации и астрономии, прорабатывал возможные варианты маршрута. Выходил в море, познавая повадки яхты. «Гетан» — настоящий Ванька-Встанька: как бы ни кренила его волна, все равно встает на ровный киль, в который заложено 600 кило-



граммов балласта. В его корпусе достаточно пенопласта, чтобы он удерживался на воде, даже полностью залитый волнами.

И вот долгожданный день старта. Проверяются списки судового снабжения и снаряжения, содержащие, кстати, 744 наименования: спасательные и сигнальные средства, медикаменты, одежда, продукты (из расчета на 45 суток).

Первая гавань — Баутино. Капитан этого порта В.Игольников знал о том, что из Махачкалы вышла яхта с одним человеком на борту: оттуда в день старта «Гетана» на его имя поступила радиограмма. Поволновался за яхтсмена: все-таки это первый в его многолетней практике случай, когда с противоположного берега под парусом приходит мореплаватель-одиночка. К тому же четыре дня подряд над Каспием свирепствовал шторм. И когда Евгений Гвоздév появился у него в кабинете с судовыми документами, он его уже ждал. Познакомились. Владимир Иванович живо интересовался подробностями перехода: как вела себя яхта во время шторма, есть ли поломки, нужна ли какая помощь? И предоставил «Гетану» место стоянки в порту.

Потом были Шевченко, Красноводск, Баку, Махачкала...

В тот поход ночью наблюдал он фантастическую картину. Фосфоресцирующий синий огонь — электрические разряды — на топе, верхушке мачты. Потом свечение исчезло, стало появляться периодически. А вокруг «Гетана» заплескали молнии. Картины незабываемые. Вокруг верхних вант появились разряды величиною с яблоко, они ярко вспыхивали и гасли. С секунды на секунду он ожидал тресков, взрывов. На палубе оставаться было опасно, но и уходить нельзя — прозевать можно встречное судно. Ветер усиливался, надо бы убрать стаксель, но это требует соприкосновения со стальным штагом.

— Ну кто бы мог подумать, что даже на паруснике, как на троллейбусе, нужны подчас резиновые перчатки? — шутиливо сказал мне мореход.

Каспий — море штормовое. Об этом знают все моряки. Зимой же оно вдвое-втрое свирепее. Даже на мощных, современных судах здесь выполнять рейсы не просто. Но чтобы уйти в плавание в заледенелый буйный Каспий, да еще и под парусами! Е. Гвоздév не раз ходил и в такие походы.

Читаю записи из его вахтенного журнала, ведущегося с немалой долей самоиронии:

Сегодня капитан теплохода «Портовик» сказал: «Ты сумасшедший».

Что ж, это мне уже приходилось слышать... Думаю о том, что обледенение может, конечно, положить «Гетан» мачтой на воду. Но возможем ли при этом оверкиль? Риск — благородное дело? Мне больше по душе точный расчет.

Дагестанское радио и телевидение передавали штормовое предупреждение. Спешили укрыться в гавани рыболовные сейнеры, с криком неслись к берегу чайки, а навстречу им, в открытое море, под зарифленными парусами шла белоснежная яхта...

Такой сильной и продолжительной моряны (каспийский ветер юго-восточного направления) в здешних краях не было уже много лет. Под ее напором море на северо-западе стало заливать тогда зимние отгонные пастбища. Отары овец пришлось перебрасывать вертолетами из обширной зоны затопления. В махачкалинских парках и скверах бурей валило деревья, на аллее, ведущей к площади Ленина, мощным порывом ветра опрокинуло тяжелую чугунную скамью...

Обо всем этом Гвоздэву расскажут после, а в те предновогодние дни, загнанный зюйд-остом на север Каспия, он без минуты сна и отдыха боролся с обледенением. Но главная беда была иной: почти все штормовые паруса, основные и запасные, шквалы разодрали в клочья, что поставило под угрозу выполнение программы — пройти 500 миль без захода в порты.





25 декабря. 05.10. Ночь не спал: близко восточный берег. Через каждые полчаса выглядываю на палубу, осматриваю горизонт, иногда получаю хорошую порцию воды и снова ныряю в люк. Ветер сильный, не менее двадцати метров в секунду. «Гетан» с большим креном упрямо пробивается вперед. Устал и промерз. Чувствую: если ветер еще усилится — порвет стаксель. Ну и удар. Будто наткнулись на меляк. Крепко колотит о волны. А спать все равно хочется. Чтобы не уснуть, выбираю самое неловкое, самое несуразное положение. Засыпаю. В конце концов немеет рука или нога, и это срабатывает лучше всякого будильника.

27 декабря 07.00. Пытаюсь открыть сдвижной люк. Не тут-то было: замерз. С трудом поддается. Осматриваюсь: палуба, снасти, такелаж — все покрыто льдом слоем до 6—8 сантиметров. Обледенел компас. Лезу в каюту за фотоаппаратом — и снова на палубу. Руки окоченели, с трудом делаю несколько кадров обледеневшего такелажа. А солнце светит всю.

К 12.00 детали, выкрашенные серой краской, оттаяли. Маленькое «открытие»: в зимние продолжительные походы перекрашивать яхту в темные цвета! Паруса и такелаж за льду. А шторм продолжается. Вчера в двух кабельтовых от «Гетана» прошел рыболовный сейнер. Ну и мотало беднягу! Жалко было смотреть.

Утро. Обматываю подошвы резиновых сапог тряпками. Чудеса! Ну точно недобитый фриц под Сталинградом! А что поделаешь. Резиновые сапоги скользят по ледяной палубе, а вот хлопчатобумажная ткань помогает цепляться за нее, как-то держаться. Скалываю лед. Инструменты: отвертка, молоток, плоскогубцы, топорик, щетка.

6 января. Иду точно по центру Каспия, в меридиальном направлении. Давно я хотел пройти этим путем, и вот свершилось.

00.25. Ветер с норд-веста сорвался шквалом. На двухметровую зыбь от зюйд-веста. Кругом кипит, как в котле.

04.50. Ветер штормовой, до 25 метров в секунду. В три часа порывом изорван стаксель, вырван штаг из крепления на палубе. Невозможно пройти на нос чтобы убрать разорванный парус, придется дожидаться рассвета. Ветер не менее десяти баллов. И кажется не думает утихать. Этот нордик доконал мои паруса.

Подумываю о возвращении в Махачкалу. Но пройдено уже около 500 миль без захода в порты.

Какие же выводы сделал мореход-исследователь после стольких походов?

— Каспий можно бороздить под парусом в любое время года, — отвечает Гвоздѣв.

— Естественно, после тщательной и всесторонней подготовки и под наблюдением специалистов и ученых. Готов принять на борт аппаратуру, измерительные приборы, чтобы проводить научные исследования как в области изучения моря, атмосферных явлений, так и жизнедеятельности человека в экстремальных ситуациях. А сведения о Каспии никогда не будут лишними... Десять лет плаваю. Множество судов встречал и редкие-редкие паруса. С радостью видел энтузиастов из города Шевченко, основавших свой яхт-клуб. Еще один такой открыт в нашем Каспийске. И все! Столько городов и поселков стоят на берегу моря, и нигде не развиваются морские виды спорта...



Каспий с его теплым климатом и обилием ветра являет собой уникальное место для проведения гонок не только местного, но и всесоюзного и даже международного масштаба. Наш отечественный яхтенный мир еще не оценил по достоинству все эти преимущества самого большого в мире озера.

А мечта какая? Пересечь на своей яхте океан...



Из чего была сделана яхта ГЕТАН (лето 1977 г.)



На ГЕТАНе с сыном Александром (август 1979 г.)



## Первая кругосветка: история в письмах

В течение четырех лет (1992-1996 гг.) дагестанский еженедельник «Новое дело» (далее — НД) рассказывал своим читателям об одиночном кругосветном плавании махачкалинского яхтсмана Евгения Александровича Гвоздѣва. К началу путешествия ему исполнилось 58 лет, поход совершался на 5,5-метровой яхте «Лена». Его маршрут: Махачкала — Новороссийск — Босфор — Средиземное море — Гибралтар — Атлантика — Пуэрто-Рико — Панамский канал — Тихий океан — Остров Таити — Австралия — Индийский океан — Сомали — Красное море — Суэцкий канал — Кипр — Босфор — Новороссийск — Махачкала.

Основой публикуемого ниже материала являются письма и телеграммы Е. Гвоздѣва в редакцию. Текст заметок и комментарии О.Санаева (с небольшими сокращениями).

НД №27 (46), 10.07.1992

### В Америку морем ближе

На фоне того, что происходит сейчас со страной и с нами, поступок махачкалинца, яхтенного капитана Евгения Александровича Гвоздѣва, ушедшего в полдень 7 июля на маленькой яхте в Атлантику, выглядит, по меньшей мере, странным. Дом бы построить, открыть магазинчик или хотя бы бычка откармливать, то есть быть при деле и зарабатывать — так нет. В ноябре прошлого года он прилетел в Актау, бывший Шевченко, и предложил тамошней фирме «Совмаркет», начавшей строить яхты, свои услуги в качестве испытателя.

В конце концов, ему это удалось. Скорее всего, «Совмаркет» и его президента Ю. Канцева Гвоздѣв взял измором: жил на заводе, спал в яхте, когда кончались деньги, ловил бычков на пристани, но не ушел и продуктов, приготовленных к плаванию, не тронул.

Одержав первую победу, Гвоздѣв производит сейчас впечатление уставшего и опустошенного человека. Отвечая на мои упреки, что его стало трудно фотографировать и что цену победы выдают глаза и появившиеся вдруг морщины, сказал:

— Я приду в себя в море, но окончательно успокоюсь только в Новороссийске, если...

Хождение под парусом против ветра — не самое большое чудо, которое могут продемонстрировать яхтсмены. Вот и мы с Е. Гвоздѣвым на его яхте «Лена» только вышли в 9 утра 7 июля из махачкалинского порта, как нас встретил свежий встречный норд-вест, но яхта, крепясь и шелестя дакроновыми парусами, быстро приближалась к судоремонтному заводу в Махачкале-1. Именно здесь должны были состояться проводы первого дагестанского яхтсмана, стартующего в Атлантику.

Вход в заводскую гавань оказался занятым, и нам пришлось с полчаса покрутиться у волнолома. Это и было время, за которое удалось спокойно поговорить и все вспомнить: количество его переходов через Каспий (кстати, 42!), общих знакомых и проблемы дагестанских яхтсменов. Они ждали Гвоздѣва на своих судах в гавани и, как только он дал интервью, все вышли в море. Проводы получились хорошие — добрые и красивые, и трогательным сюрпризом стал крохотный оркестрик из саксофона и гитары, который вдруг объявился на палубе яхты «Конкорд» и заиграл «Прощание славянки». Гвоздѣв ответил фейерверком из нескольких сигнальных ракет.



Последнее, что видели провожающие с постепенно отстающих яхт — за волноломом мореплаватель надел страховочный пояс и натянул на голову оранжевую панаму. В тропиках без панамы никак нельзя.



Отплытие из Махачкалы.

Во всем мире число смельчаков, переплывших океан и обошедших вокруг Земли, измеряется сотнями, а мы все еще боимся: а вдруг наш сбежит? Боимся и скупимся вложить деньги в предприятие, которое по общественному, моральному, да и коммерческому значению переоценить невозможно. Потому и нервничает Гвоздév, опасаясь, что после стольких мытарств его вернут с Черного моря. Нет в стране мореплавателей-одиночек, и наш Гвоздév — едва ли не первый, кому удалось пробить эту стену равнодушия и безразличия и кому после земных испытаний морские уже не страшны.

7 июля «Лена» подошла к причалу судоремонтного завода, где стоит строящаяся стальная яхта «Надежда», тоже собирающаяся в Атлантику. Директор судоремонтного З. Цомаев — сам страстный яхтсмен. Яхтсменам судоремонтного будет легче, ведь первым от их причала ушел в океан Е. Гвоздév. Здесь и прощались яхтсмены, провожая его в полугодовое плавание. Будем ждать вестей. Теперь наша очередь ждать и надеяться.



НД №30 (49), 31.07.1992

## В Атлантику через Астрахань

Свое путешествие, к которому он шел пятнадцать лет, Е. Гвоздѣв посвящает 500-летию открытия Америки и, если в Новороссийске ему действительно вручат заграничный паспорт, он планирует достичь ее через три-четыре месяца.

Итак, публикуем первое письмо Е. Гвоздѣва в редакцию НД из плавания в Атлантику. Следующие сообщения путешественника мы будем печатать по мере их поступления, чтобы держать читателей в курсе событий этого похода в Америку.

Пишу из Астрахани.

Дошел нормально, без приключений. Интересного много: острова и островки, камыши, деревья, птицы и плывущие через каждые сорок-пятьдесят метров кверху брюхом осетры. Раздолье для воронья и хапуг. В Астрахань пришел 15-го, в основном, под парусами (двигатель барахлит, да и силенок ему не хватает). Кое-что подремонтировал и завтра иду дальше. Затруднений не испытываю, наоборот — многие знают, куда я иду, и стараются помочь, кто чем может. В начале канала один мужик дал три банки мясных консервов и молодой картошки, в другом месте угостили свежей рыбой и хлебом, дальше яблоки и овощи.

И уж, что удивило на бывшем заводе имени Сталина (ЦРЗ), так это то, что сварщик целый час провозился с поломанным под о.Чечень кронштейном руля и наотрез отказался от денег и даже «пузырем» не соблазнился. Осталось у нас еще что-то светлое внутри. Самочувствие и настроения нормальные — пробуждаюсь от зимней спячки, но не джигитую. Соблюдаю осторожность во всем. Где-то на подходе к Азову (или после него в Керчи), возможно, появится достаточно интересного материала — пришлю.

А пока всего доброго. Большое спасибо за приемник, теперь я и горя не знаю, слушаю с утра до ночи все подряд. А консервы не уберег, соблазнился и слопал по дороге. Объедение! Поскольку теперь я у фирмы «Совмаркет» на полном пансионе, то лопаю все, что на зуб попадется (в основном то, что друзья подарили, и приобрел сам). Впереди три года скитаний; и по условиям контракта я обязан заботиться о своём здоровье. Вот и не дождусь, когда на горизонте появятся кокосовые пальмы. Что-то орехов захотелось! Всего доброго! Е.Г.

P.S. Пишите в Новороссийск на главпочту, до востребования. Как нам поддерживать устойчивую обоюдную радиосвязь? Нельзя ли через ДОСААФ, через какой-нибудь радиоклуб или радиолюбителя ее установить? (До Новороссийска время еще есть). У меня наклеивается такая возможность через Одессу, но хочется направлять материалы землякам.

Астрахань, 18 июля 1992 г.





## В Новороссийске застрял на два месяца

Добрался я до Новороссийска нормально: были поломки двигателя, посадки на мель, столкновения с пьяными браконьерами и прочие мелочи, украшающие жизнь. В Новороссийске застрял на два месяца. Думалось, закончу все формальности с отходом и затем напишу, но фирма не выполняет своих обязательств, и вот сижу у разбитого корыта без документов, без радиостанции и плотика спасательного, без валюты и харчей... Все б нечего, да надвигается зима, а я по своей наивности не запасся теплыми вещами. Верилось, что на Канарских островах можно обойтись без ватных брюк и телогрейки.

Словом, «Совмаркет» есть советский маркет. Ну, да ладно, прорвемся. Мне бы только выйти в нейтральные воды, а там плевать хотел я на все. Даже зимой пойду, хотя, сами понимаете — это не мед. В ожидании обещанных фирмой документов, сходил в Геленджик, Туапсе и Сочи. Места благодатные, но жить там дороговато. Видел дельфинов (вздумали поиграть с яхты, а у меня поджилки трясутся), видел расчудесных медуз. Встретил смерч под Туапсе — зрелище завораживающее и в то же время жуткое. Минут семь — десять шел черный «столбик» (от тучки до поверхности моря) вдоль берега в 3-5 км от яхты, затем вышел на сушу и рассыпался с шумом. Интересно, что станет с яхтой, пройдишь он по палубе! Страшно подумать.

На днях собираюсь сходить в Ялту, надоело здесь стоять у причала. Новороссийцы — гостеприимные ребята и за стоянку в яхт-клубе плату с меня не берут, за воду и свет — тоже. С пограничниками (имею ввиду российскими) проблем нет — иди вдоль берега когда хочешь (днем разумеется) и куда хочешь (две мили от берега). А вот как будет на самостийной Украине — не знаю.

Вот и все мои новости вкратце. Живу на яхте (здесь мидий уйма) и намерен взять фирму не мытьем, так катанием. Мне уже тут предлагали местные бизнесмены: купить яхту со всеми потрохами (в том числе и со мною), стереть надписи «Совмаркет» и написать свои, дать мне документы и необходимую сумму в валюте, и иди, Гвоздév, на все четыре стороны! Заманчивое предложение, но я воздерживаюсь. Пока воздерживаюсь. Пока голод не взял за жабры.

Ваш Е.Гвоздév. 4 октября 1992 г.

P.S. В Новороссийск прибыл 12 августа.

Всего доброго, простите, что долго не писал.



НД №50 (69), 18.12.1992

**Е. ГВОЗДЁВ — НД: плыву даже зимой**

**НД — Е. ГВОЗДЁВу: ради бога, отложи до весны!**

Наша газета уже писала о том, что махачкалинец Е. Гвоздёв 7 июля впервые в истории яхтенного спорта на Каспии стартовал из Махачкалы в Атлантику.

Позже мы опубликовали два письма Е. Гвоздёва с дороги — из Астрахани и Новороссийска. В них он с юмором сообщал, что первый порт благополучно миновал, а во втором столь же благополучно застрял, не имея заграничного паспорта.

Привет!

Из Новороссийска я отправил вам уже три письма, и ни одного ответа. Непонятно. Да Бог с ними. Итак, о моей задержке в Новороссийске вы уже знаете. А вот что произошло за последний месяц. Прислали мне из фирмы «Совмаркет» бумаги на получение загранпаспорта, а они оказались без подписей и печатей. Я, естественно, в шоке! Затем успокоился и через два дня дал руководству телеграмму: дескать, бумаги без подписей, а посему хватит издеваться, прекращаю с вами сотрудничество и т. д. И что вы думаете? Помогло!

1 декабря у меня появился паспорт моряка, и теперь я готовлюсь продолжить плавание. Вытащил яхту на берег, почистил корпус от ракушки, дня через два спущу на воду и через недельку-другую иду через Одессу на Стамбул. А там Средиземное море и, если даст Бог, то и Атлантика. Сейчас по сути никаких препятствий нет. Осталось оформить отход, купить немного харчей и в путь.

Если честно, то боязно. И не потому, что волны, ураганы и прочие страсти, а потому, что холодина, а у меня нет никакой одежки, мало-мальски пригодной для зимнего похода (расчет строился на лето, на теплую воду). Но «родная» фирма, по непонятным для простых смертных причинам, продержала меня у причала восемь(!) месяцев, и как подопытного кролика, решила выпустить в зиму. Естественно, огромного удовольствия от переохлаждения я, видимо, не испытаю. Но пойти пойду. Буду продвигаться вдоль берега, чтобы можно было в случае чего где-нибудь спрятаться от стужи и обогреться. С продуктами все в норме — на полгода хватит, если не шиковать.

Вот и все мои новости. До встречи.

Ваш Е. Гвоздёв. 3 декабря 1992 г.

P.S. Иногда слышу Д. Бейбутова по Маяку, мой ему привет.

От редакции: Это письмо повергло нас в смятение. Мы, провожавшие его в поход в июле и видевшие яхтсмена в шортах и оранжевой панаме, и представить себе не могли, что, не имея теплых вещей, он решится на зимний поход. Поэтому, разделяя с Е. Гвоздёвым радость по поводу того, что он наконец-то обзавелся загранпаспортом, мы тут же отбили ему еще одну телеграмму:

Получили третье письмо. Два первых сразу опубликовали, гонорар в редакции. Не отвечали, так как давно ждем дома. Настоятельно просим отка-



заться от зимнего перехода. Отложи, ради бога, до марта-апреля. Сообщи хотя бы данные своей радиостанции для наших коротковолновиков.

Обнимаем. Редакция НД.

В конце мы просим сообщить данные судовой радиостанции, которую должен был предоставить «Совмаркет». Особой надежды на то, что Гвоздév отложит начало похода, у нас нет. Слишком долго ждал — пятнадцать лет! А дождавшись, не хочет терпеть и дня.

НД № 2 (72), 15.01.1993

## На плавание выделено 200 долларов

Вот сообщение из Новороссийска, любезно предоставленное нам корреспондентом ЦТ в Дагестане Д. Бейбутовым.

13 декабря Е. Гвоздév вышел из Новороссийска, чтобы 27-го оказаться в Одессе. Новый 1993 год отважный моряк, видимо, встретил на переходе из Одессы в румынский порт Констанца, в котором предполагал быть 5 января.

По этому графику он через несколько дней, 1-18 января, окажется в Стамбуле.

Плавание вдоль берега объясняется тем, что у Гвоздэва, предполагавшего завершить путешествие в теплое время года, почти нет теплых вещей: как он сам писал, «рассчитывал, что на Канарских островах ватник не понадобится». На случай затяжного шторма, снегопада и оледенения, с которыми мореход успешно справлялся, не раз пересекая Каспий зимой, он решил от берега сильно не отдаляться.

Что будет после Стамбула — пойдет ли Гвоздév в Средиземное море и Атлантику или вернется обратно, пока неясно. «Совмаркет» снабдил мореплавателя в дорогу 50 тысячами рублей и ста долларами. В сумме и по нынешнему курсу это чуть больше двухсот «зелененьких». Гуляй, моряк, ни в чем себе не отказывай...

НД №5 (75), 5.02.1993

## ...Сижу на обледенелой палубе, голодный и окоченевший

Опубликованное во втором номере НД сообщение о том, что дагестанский яхтсмен Е. Гвоздév вышел из Новороссийска 13 декабря, чтобы 27-го, под Новый год оказаться в Одессе, а дальше следовать в Стамбул, оказалось верным только в той части, что это был намеченный моряком график плавания.

О том, как все было на самом деле, рассказывает письмо Евгения Гвоздэва в редакцию НД, которое мы получили несколько дней назад.

В канун выхода из Новороссийска получил вашу телеграмму. Рад, так как не очень меня балуют письмами из Махачкалы. Относительно позывных моей радиостанции: их нет по той простой причине, что самой радиостанции у меня нет. Ту, которую я получил в Актау, вынужден оставить в Новороссийске, как непригодную, она на случай аварии и к тому же весит в комплекте 22 кг! Возить ее с собой только для того, чтобы, как говорили мои друзья-яхтсмены из Актау, перед смертью педали покрутить, нет смысла (у нее встроенный генератор и для работы надо крутить ручку).



Сдал на склад и двигатель «Ветерок-8М». Жаль, конечно, но яхта перегружена. Двигатель, радиостанция, бензин и пр., — чуть больше ста кг. Словом, иду налегке. Правда, есть у меня переносная УКВ радиостанция (дальность 3-5 миль), но я пока ею не пользуюсь. У нее запас энергии на 8 часов непрерывной работы, и я берегу ее на крайний случай.

Итак, 15 декабря вышел из Новороссийска и к вечеру угодил в шторм. На подходе к Анапе (под мысом Утришонок) порывом ветра 25-30 м/сек. сломало мачту. Повезло! Во-первых, больше ничего не поломалось, во-вторых, успел отдать якорь и на глубине 18-20 метров зацепился за грунт, иначе бы унесло в открытое море, а там неприятностей с пограничниками не миновать. Убрал паруса, обрывки снасти, обломки и пр., пр. Наступила ночь, отдал еще один якорь для страховки и — спать. Ночью шторм! Без паники, без суеты на следующий день из верхней половинки мачты соорудил импровизированную «мачту» и под штормовым стакселем, (другие паруса не подходят) пошел вдоль берега на Анапу. По дороге встретил рыбаков, и капитан тралбота «ТБ-5», узнав, что произошло, предложил помощь и на буксире отвел меня в бухточку под мысом Утриш.

Через неделю работы (от темна до темна) мачту отремонтировал без чьей бы то ни было помощи. В Анапу не заходил. Весь переход очень тяжелый. Шторм, снег, оледенение, сырость в каюте и прочие прелести зимы. Если говорить откровенно, то к зимнему походу я не готовился. Нет у меня должного снаряжения, одежки и пр. Все мои планы строились на лето, а родная фирма... Ну, да Бог с ней. В общем, всего не опишешь: переход через Керченский пролив вымотал душу. Штормовой ветер, крутая, короткая волна и восемь часов в мокрой одежде (порвался непромоканец). Незнакомый берег и, черт знает зачем, я на обледенелой палубе сижу, голодный и окоченевший...

В Феодосию прибыл 30 декабря, и капитан порта (фамилию не называю) выгнал меня из акватории порта, нагрубил, накричал и, чуть было не искусал. Хотя, видит Бог, я повода не давал. Честно говоря, с таким отношением к яхтсменам со стороны портовых властей я встречаюсь впервые. Зато ребята с морского буксира МБ «Нерей» устроили мне баню, ужин и отдых. Дали прогноз погоды, снабдили хлебушком, а к празднику дали литровую банку лимонов с сахаром и главное — было человеческое отношение. Беседы, расспросы и т. п. Еще раз скажу: свет не без добрых людей!

На подходе к Ялте — опять шторм, потрепало здорово. Не будь у меня за спиной каспийской выучки, этот переход мог бы дорого обойтись. Берега скалистые, знакомые, отстояться на якоре почти нигде, укрыться тоже не всегда укроешься. Но главное — зима!

В Ялте третьи сутки выжидаю погоду, дальше порта никуда не ходил (боюсь оставить яхту). Утихнет, тогда пойду в город, на почту... Поскольку мачта у меня стала на полметра короче, то паруса требуется немного переделать. Надеюсь на Севастополь, на то, что в яхт-клубе найдется швейная машинка. Короче, надо перешить паруса и мачту или заварить аргоном, или заклепать. В Севастополе постараюсь подремонтироваться окончательно. Если там не получится, то в Одессе. Ведь с такими парусами и мачтой идти в заграничное плавание неразумно.



Вот вкратце мои новости. Говорят, в районе Одессы я могу встретить лед (зима в этом году в этих районах холодная). Не знаю, как долго я задержусь в Севастополе с ремонтом, может так случиться, что до весны придется отложить выход в заграничное плавание. Я вам дополнительно об этом сообщу. А вы уж не ленитесь, пишите или хотя бы телеграммку отстучите. Всего доброго, до встречи.

Е. Гвоздѣв.

P.S. Злейшему врагу не пожелал бы оказаться на яхте в шторм у скал Карадага. Эту жуть надо увидеть, потрясающее зрелище! Я в шоке. А вообще в Крыму есть что посмотреть, но только не с яхты в зимнюю стужу.

## От Одессы поверну навстречу солнышку

Публикуем пятое письмо в редакцию «Нового дела» махачкалинского яхтсмена Е. Гвоздѣва, отправившегося в июле прошлого года в Атлантику и рискнувшего сейчас на зимнее плавание в Черном море.

До Севастополя добрался за два дня без приключений, спокойненько и при нормальной погоде. Здесь задержался с 11 января по разным причинам: ремонт (окончательный) мачты и парусов. В Одессе (по метеосводкам) был лед, и не хотелось переться туда через льды, к тому же здесь, надеюсь, достану необходимые карты и прочие навигационные пособия. У меня дела плохи с картами. В Новороссийске смог кое-что раздобыть. В Севастополе за каждую карту 400-500 купонов требуют, а их необходимо около сотни! Я уже не говорю о «Лоциях» и «Огнях и знаках». За них просят больше тысячи за книгу. Пока не пойму: то ли я напоролся на бизнесменов вонючих, то ли в действительности такие цены? Как говорят здешние яхтсмены — это коммерческая тайна.

Для похода, скажем, вокруг Европы, только за карты пришлось бы выложить минимум три десятка тысяч рублей. Таких денег у меня нет, и придется побираться. Поэтому я рад старым пособиям. К примеру, «Лоция Черного моря» у меня выпуска 1968 года и, как вы понимаете, пользоваться ей — это все равно, что древними манускриптами.

С продуктами все в норме. Осталась самая малость — добраться до Одессы, преодолевая таможенные формальности, но зимой я не получаю удовольствия от плавания, ничего не вижу, все покрыто снегом, пустынно. Хочется дожидаться тепла. К тому же дни короткие, а по требованию пограничников я иду в светлое время суток, и переходы получаются короткими. Словом, трачу силы, время, продовольствие, а миль — кот наплакал. Тем не менее, на следующей неделе, вероятно, пойду дальше. Все будет зависеть от погоды, может, повезет, и я поверну на юг от Одессы навстречу солнышку.

Честно говоря, я уже не дожусь, когда прогреет шарик в небе. Мне бы скорее до тропиков добраться, а то я за это время поизносился изрядно — там бы чувствовал себя более-менее нормально в набедренной повязке. Глядишь, сэконобил бы на штанах. Шучу, конечно, но истина рядом.

Итак, плавание продолжается трудно, со скрипом, с перекурами, с нервозом и т.д. и т.п. А в заграничье, как мне объяснили сведущие люди, на мою





голову свалится еще и валютное безденежье. Ведь за оформление прихода — 25 долл., за стоянку — 10 долл. и т.д. Ну да ладно. Чтобы научиться плавать, надо залезть в воду. Вот и лезу...

До встречи, Е. Гвоздѣв.

P.S. С утра штормит, и синоптики обещают такую бяку дня на три-четыре. Здесь же в яхт-клубе Черноморского флота стоянка — благодать, и де-нег с меня не требуют (есть еще яхтсмены в Крыму).

23 января 1993 г., Севастополь.

НД № 12 (82), 26.03.1993

## Зиму перенес довольно легко...

Вот и заканчивается спячка в Севастополе — через пару недель, когда это письмо придет к вам, если позволит погодка, намерен продолжить затянувшееся плавание.

Пойду на Одессу, а там... Тыфу, тыфу, тыфу, уже не хочу загадывать. Большое вам спасибо за радиоприемник, мой забарахлил, а ваш работает без перекуров по 10-12 часов в сутки. Слушаю, в основном, «Маяк» и полчасика-часик местные радиостанции (из-за прогноза погоды). Еще раз спасибо.

Задержался здесь не только из-за ремонта и неудовлетворительной ледовой обстановки на пути следования, сколько из-за необходимости приобрести морские карты и навигационные пособия (удовольствие дорогое — за 18 карт пришлось уплатить 4653 карбованца а их, карт и книг, надо полторы сотни!). Как бы там ни было, а все, вернее, почти все необходимое для похода есть. Еще раз уточняю свои планы на навигацию: на худой конец побродить по Средиземному морю и вернуться к сентябрю-октябрю домой; по программе-минимум — добраться до Питера вокруг Европы. И, наконец, если повезет — одолеть Атлантику. Когда еще подвернется такой случай? И скажу по секрету, чем ближе я к Атлантике, тем больше осторожничаю, боюсь сделать опрометчивый шаг — поскользнуться на какой-то лимонной корке. Будет обидно, если и в этом году поход не получится.

О себе: зиму перенес довольно легко. Говорят, она в этом году здесь в Крыму сравнительно мягкая. Во всяком случае, температура по ночам в каюте ниже минус 11 градусов не опускалась. При температуре внутри яхты +5 градусов и выше — никаких проблем; при -5 — +5 ощущается дискомфорт, но терпимо. При -5 и ниже, да еще сырость — слов нет, холодновато! Включать газовую плитку для обогрева бессмысленно, да и небезопасно. Через 5 минут в крохотной каютке при закрытом входном люке дышать нечем от копоти, а с открытым люком — небо не прогреешь.

И вот, когда однажды ночью тело задубело от холода, в голову пришла блестящая мысль (воистину, голь на выдумки хитра): грею двадцатилитровую канистру с водой +80-85 градусов, засовываю ее под одеяло и до утра сплю в обнимку с ней! Тройная польза: выспался в тепле, погрел поясницу и грудь (накануне искупался и простыл), и, наконец, что самое важное — просушил на себе барахлишко и постельные принадлежности. С той ночи при морозе, когда



в каюте было ниже нуля, я с отоплением проблем больше не испытываю. Что же касается сырости внутри яхты, то она неизбежно будет осенью, зимой и весной. Днем еще терпимо, а ночью и под утро все в каюте покрывается каплями росы или — в зависимости от температуры — инеем. Войлочная изоляция пропитана водой так, что впору ее выкручивать. Невольно вспоминается яхта под номером 30, которую готовили в Актау на экспорт в Испанию. Так вот, заказчик, некий Донн, потребовал, чтобы внутри была отделка не из пластика и синтетики, а деревянная (фанера, шпон и т. д.). Губа не дура! У меня на яхте все деревянные реечки, несмотря на влажность, сухие. А на пластике постоянно образуется конденсат. Ну, да бог с ним. Я за год привык.

Конечно, есть возможность выспаться на каком-нибудь судне в порту, но я отказываюсь от подобных приглашений. Во-первых, после двух-трех ночей, проведенных в тепле, меня уже на яхту и палкой не загонишь. А главное — если с яхтой что случится (лопнет конец и ее побьет), а шквалы могут натворить много бед, то я себе не прощу такой оплошности. Даже в магазин и то хожу в хорошую погоду, и постоянно слежу за малейшими ее капризами.

Разумеется, есть у меня светлые денечки, когда получаю письма из дома от родных и друзей, когда удастся приобрести, скажем, «Лоцию Эгейского моря» за полцены, или выглянет солнышко и есть возможность просушиться. Словом, маленькими радостями я не обделен. Бывают и анекдотические случаи. К примеру, неделю назад пошел в город за хлебушком, а магазин оказался закрытым. Сел я неподалеку на скамеечку, жду. Солнышко пригревает, расстегнул куртку, снял шапку, поставил макушку под лучи, греюсь, дремлю, просматриваю местные газеты. Через 20 минут магазин открылся, встаю со скамейки, а в шапке — 4 карбованца! Видно, какая-то сердобольная душа приняла меня за безработного, пенсионера или бомжа. И смешно, и не очень-то.

Много, очень много встречается сейчас людей, вынужденных с протянутой рукой просить не для выпивончика, а чтобы не умереть с голода. (Есть и такие). Конечно, те 4 рубля я не взял (отдал их нищим), но сам случай надолго выбил меня из равновесия. Видимо, у представителя фирмы «Совмаркет Инк», гонщика-испытателя яхты «Лена», будущего покорителя Атлантики и прочее, прочее, достаточно жалкий вид. Словом, проблем — куча.

Появилась и заветная мечта — с часик полежать в горячей ванне или вымыться под обыкновенным душем. Дело в том, что в городе не удалось отыскать баню, а яхтклубовская сауна мне не понравилась, судите сами — в помещении электрический нагреватель держит температуру 110-120 градусов, воздух сухой и ни капли воды, душ не работает, замерзли трубы. Местные любители сауны, после прогрева прыгают в море, но я не рискую — уж слишком много плавают мазута на поверхности.

Кстати, в Бакинской бухте (в сравнении с Севастопольской) чистейшая дистиллированная вода и виной тому — вояки. Диву даешься, сколько тут ржавеет кораблей, а по сути — народных денежек. В прессе появляются призывы вернуть Севастополь России. Спрашивается, нужна ли матушке России еще одна зона экологического бедствия? Ведь после того, как по проекту умных голов бухту отгородили от моря волноломом, все живое в ней умерло, а нечистоты и мазут судов и кораблей ветрами перегоняет из угла в угол.



Зато, какой здесь вкусный хлеб! И хранится долго. Всего 48-60 купонов (на рынке 1 рубль меняют на 2,6-2,7 купонов). И за уши не оттащить. Вот бы нашим махачкалинским мастерам поучиться у здешних. Кстати, немногим больше месяца я не мог позволить себе роскоши и в целях экономии обедался сухарями, купленными еще в Новороссийске. А на сэкономленную денежку купил себе простенькие часы. Да, часы, если помните, мои морские еще в Махачкале какой-то любитель сувениров умыкнул прямо из каюты. И теперь для астрономических наблюдений, (чем черт не шутит, может, действительно повезет, и я окажусь в океане), необходимо иметь часы. Относительно других расходов, как-то: заправка газового баллона (кончается газ), оплата таможенных расходов и пр., то хвала всевышнему, они у меня запланированы и экономить на желудке не придется. Впрочем, даже если на яхте останутся только паруса и канистры с водой, а все остальное «разберут на сувениры», я постараюсь продолжить плавание. Такой боевой настрой экипажа.

Вот и все мои новости. А излил я их на бумаге не для бахвальства. Признаюсь, соскучился по родным и близким. До встречи в сентябре-октябре, раньше не появлюсь.

Ваш Е. Гвоздѣв, 15 февраля 1993 г. Севастополь.



Гибралтар. Фото из архива Е.А.Гвоздѣва.

НД № 34 (104), 24.09.1993

**Когда вы получите это письмо, я буду уже в океане**

Еще в августе, когда редакция была в отпуске, к нам пришла телеграмма, полученная с борта рыбного транспортно-морозильного судна (РТМС) «Прометей».



Нахожусь Лас-Пальмаса, Канарские острова. Все нормально. После пополнения запасов продовольствия и ремонта яхты уйду на остров Барбадос. Е.Гвоздѣв.

А через полтора месяца, в середине сентября, от мореплавателя пришло письмо, которое мы публикуем ниже.

Через Волгу, Волго-Донской канал и Дон Е. Гвоздѣв быстро достиг Новороссийска и, не имея ни денег, ни продуктов, вынужден был зазимовать на Черном море. С первыми теплыми днями продолжил плавание, и вот, миновав Средиземное море и Гибралтар, добрался до Канарских островов, то есть находится на пороге Атлантического океана.

Думаем, что вы сможете оценить безграничное упорство и мужество этого удивительного человека. Итак, читайте письмо из Лас-Пальмаса.

Как ни удивительно это звучит, пишу из Лас-Пальмаса. Добрался с трудом: штиль, встречный ветер, туман и прочие пакости погоды растянули этот переход на четыре месяца. Зато повидал Грецию, Италию, Францию, Испанию, Зарубежьем очарован! То, что магазины забиты продуктами и товарами, меня меньше всего волнует. Думаю, что через какое-то время и у нас все это будет. Но вот отношением людей к нам, homo советикус, я удивлен. Семьдесят лет нам вдалбливали в голову сказки про загнивающий капитализм, про их волчьи нравы и отношения и прочую чушь. Все совершенно иначе! Они нас прекрасно понимают и готовы в любую минуту помочь. Были в пути и поломки, и голодные денечки, и прочие «мелочи», и везде, когда я обращался, шли навстречу, помогали. И если бы не эта помощь, я вряд ли смог бы продолжить плавание.

Писал вам несколько писем и 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 Скандербеге 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 по сему пользовался оказией.

Разумеется, продуктов, запасенных в Новороссийске, не хватило и... 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 десяти тысяч рублей (по моим расчетам на три месяца), а я на них «шиковал» больше восьми месяцев. В результате избавился от «лишних» 20 килограммов веса, отхватил классический авитаминоз (ногти на руках и ногах расслаиваются от нехватки в организме 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 без продуктов.

Здесь в порту много наших судов из Литвы, Эстонии, Украины и России, и ребята меня откармливают. Принесли бананов, яблок, апельсинов, помидоров и пр. овощей и фруктов. Теплоход «Валанчус» взял меня на полное довольствие, т/х «Прометей» отправляет мои телеграммы домой и в адрес «Совмаркета», т/х «Ариэль» взвалил на себя часть моих забот. Словом, наши



ребята отогрели мне душу и вселили уверенность в успешном окончании этого 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» (совместная испанско-советская), которая снабжает наши суда, пообещала дать мне продуктов на 3 месяца. Думаю, на переход их хватит. План таков: из Лас-Пальмаса пойду на о. Барбадос, затем вдоль Малых Антильских островов, на 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 наш пароход и на нем добраться до Союза; 3) вернуться своим ходом домой (по душе, были бы харчи).

За время похода довелось встречаться со многими иностранцами и, как правило, это очень порядочные, доброжелательные, готовые прийти на помощь люди. Порой бывало неудобно перед ними за наше извращенное представление о них. Отличные ребята! Приду, о многом расскажу. Кое-что довелось повидать в этом смысле интересное и непривычное. 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, возведенные в культ нашими пограничниками. 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, а наряд автоматчиков был уже на причале. И пошло-поехало выяснение: кто, куда и откуда. Сравнение, конечно же, не в нашу пользу.

За рубежом уважают туриста, идут ему навстречу, помогают (это и занятость для многих людей, и живая копейка). Турист здесь в почете и всегда желанный гость. Я это доброе расположение ощутил на себе, хотя 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 Гвоздёв. Лас-Пальмас. 12 августа 1993 г.



НД № 43 (113), 26.11.1993

## Розалия и Роберто пригрели Гвоздёва в Сан-Хуане

На днях, если можно так сказать о четырех часах утра, у меня в квартире раздался телефонный звонок, и кто-то произнес фразу, очень похожую на «уно моменто». То есть, говорили вроде бы по-испански...

А потом четкий, ясный и хорошо узнаваемый голос Евгения Гвоздёва произнес:

— Здорово! Я звоню из Сан-Хуана. Это в Пуэрто-Рико...

Гвоздёв тут же успокоил, что телефонные переговоры с другой стороной земного шарика — не за счет редакции: у него появились новые друзья, покровители и даже спонсоры. Этот разговор оплатили Розалия и Роберто, владельцы магазина спортивных принадлежностей в Сан-Хуане. Они же готовы отремонтировать его яхту и паруса, обещавшие после перехода через Атлантический океан. Именно в спортивной одежде из этого магазина Евгений Александрович сейчас и щеголяет, потому что за год пути сильно обносился.

Но главным событием того дня, когда происходил наш разговор, было посещение отважным мореплавателем тамошней парикмахерской. Этих заведений махачкалинец не посещал долгие месяцы и, по его словам, стал похож на папуаса и Робинзона Крузо одновременно. Работы с его гривой волос и бородой было столько, что парикмахер запросил 35 долларов, но когда узнал, откуда клиент и, почему он в таком виде, от денег отказался и сказал, что для него это большая честь и реклама. И просил на обратном пути заходить еще.

По пути в Атлантику, когда у Гвоздёва кончились продукты, его подкормили моряки наших кораблей. Он не прекратил плавания, хотя и похудел на 25 килограммов.

Потом Евгений Александрович спросил, не найдется ли специалист по английскому языку, так как два слова хочет сказать Роберто. Специалист нашелся, и мы быстро узнали, что пуэрториканцы встретили нашего земляка по-братски и просили нас за него не беспокоиться. «Мы сделаем все, чтобы Евгений добрался до России», — так сказал Роберто. Потом Гвоздёв добавил, что после ремонта парусов он через Панамский канал идет в Тихий океан и, просил передать привет родным, знакомым и всем читателям НД.

№ 46(116), 17.12.1993

## Пойду домой через Панамский канал и Тихий океан

Пишу из Сан-Хуана, того самого, что на райском острове Пуэрто-Рико. Прибыл сюда 5 ноября, отдохну, отремонтирую яхту, заправлюсь водичкой и, если повезет, продуктами и... с Богом. Намерен через Панамский канал выйти в Тихий океан, затем в Индийский и через Суэцкий канал вернуться домой к осени 94-го года. Сейчас уже зима (здесь лето, благодать), и без зимнего снаряжения идти Северной Атлантикой не рискую, боюсь, а ждать до весны, даже здесь, в Раю, нет смысла. Вот и надумал (еще будучи в Новороссийске) продолжить плавание в Тихом океане. Кстати, буквально через неделю здесь начнутся торжества, посвященные 500-летию открытия Пуэрто-Рико Колумбом в 1493 году, во время второго плавания. Так что мне повезло: на 500-летие





открытия Америки опоздал (точнее, «меня опоздали»), но все равно пятисотлетие!

Пуэрториканцы народ удивительный. Принесли мне фруктов, овощей и прочей снеди, сводили в самую престижную парикмахерскую и бесплатно привели мою голову в порядок (год не стригся), а ведь стрижка здесь стоит немалые деньги — \$35. Один молодой сеньор, Роберто (яхтсмен) — взял надо мною шефство, сводил меня в магазин спортивной одежды синьоры Росалии и через считанные минуты я, сбросив лохмотья, превратился в такого респектабельного туриста (два костюма, обувь и пр.), и опять же бесплатно, поскольку я первый русский, добравшийся до Пуэрто-Рико в одиночку и, видишь ли, сеньоры хотят быть первыми из тех, кто оказал мне помощь.

Не устаю поражаться гостеприимству и доброму ко мне отношению островитян: в Сан-Хуане у меня никаких проблем, все решается быстро, легко и оперативно. Перед выходом в море Роберто обещал подремонтировать паруса и яхту в целом. Языковая проблема здесь отошла на задний план: сеньор Хулио Марте — это «май френд», бывший студент Московского университета, говорит свободно по-русски (его жена Янина из Польши преподает здесь в университете русский язык) и согласился быть моим переводчиком и гидом.

Что же касается моих шефов из фирмы «Совмаркет-ИНК», которую, я имею честь представлять здесь, то они и глаз не кажут. В общей сложности дал им более десяти телеграмм с просьбой помочь денежкой (ведь обещали!), и все впустую. Сегодня дал факс, и если и на этот раз не ответят, больше не буду на них тратить. Бог с ними, обойдусь. За все это время фирма дала мне всего-навсего 100 долларов (100 булок хлеба, или 100 банок пива), да и те отняли албанские пограничники (я вам писал).

О моих затратах судите сами: в Бриджтауне (Барбадос) таможенные расходы — 25 долларов, портовые услуги — 17, стоянка в марине (частный яхт-клуб) по 5 долларов в сутки, за 10 суток — \$50 и пр. Я не говорю уже о телефонных и телеграфных услугах (они мне оказаны бесплатно нашим теплоходом «Видное» из Мурманска, капитан Козлов Яков Епифанович), а продукты подбросили местные парни из полиции (береговая охрана). К счастью, здесь оказался (впервые) наш самолет из Аэрофлота и ребята помогли, в частности, Борис Петрович Солдатов дал мне 50 долларов, моряки собрали 10, да местные яхтсмены из «Barbados cruising» 60 долларов. Вот так и живу, «достойно» представляю российскую фирму за рубежом.

О самом плавании через Атлантику скажу без рисовки: оно прошло на редкость спокойно. Только два дня дул ветер, 20-25 метров в секунду. И во второй раз все повторилось. Лоция предупреждает, что август-сентябрь-октябрь в том районе, где я проходил, это сезон ураганов. Мне повезло, я их не встретил, и на Барбадосе местная пресса с удивлением восприняла этот факт. Если быть предельно откровенным, то сам переход из Лас-Пальмаса до Барбадоса (50 суток) не составил и одной сотой тех трудностей, которые довелось мне претерпеть дома, перед этим. Чего стоит многомесячное стояние у причала Новороссийска, без денег, без продовольствия, без документов, без уверенности в том, что поход все же состоится?! Ну, да ладно! Поверьте, что перейти океан не так уж и трудно, но вынести то, что вытерпел я на пути к



нему, океану, не каждый, далеко не каждый сможет. Не хватает терпения! Да что я вам говорю, вы и сами все знаете.

Во время плавания отказал приемник, и я не имел возможности в течение 40 дней проверить часы — отсюда неточность в определении местонахождения, сомнения, беспокойство, тревога и т.д. Но, к великому моему удивлению, к острову Барбадос я подошел точно в намеченное время и в нужную точку (задержка из-за погоды составила 5 суток — планировал добраться за 45). Сам себя расхваливаю: «Си мэн вери гуд», как сказал знакомый яхтсмен из Англии, т.е. хороший моряк.

Но вот что удивительно, до сих пор так и не видел ни одной акулы. Летучих рыбок здесь, что комарья на Волге, а акул не видел. Не знаю: то ли радоваться, то ли огорчаться.

По дороге мимо прошел с десяток крупных судов, но их капитаны не страдают любопытством и не обратили на меня внимания. За дни атлантического перехода я отъелся, как боров (в Лас-Пальмас прибыл без «лишних» 22 кг). Спасибо фирме Совиспан, это совместная русско-испанская компания по снабжению наших судов, в основном рыбодобывающих. Директор с нашей стороны Петр Федорович Ротар и с испанской Хосе Гонсалес снабдили меня всевозможными продуктами и медикаментами на 100 дней: бананы, апельсины, яблоки, помидоры, картофель, лук, чеснок, консервы рыбные, мясные, молоко, печенье (ох, какое вкусное), макаронные изделия, чай, сахар и пр. Скажу без прикрас, благодаря им (сеньорам Ротару и Гонсалесу) я восстановил свои силенки и без проблем одолел путь в 50 суток.

Здесь в Сан-Хуане питаюсь, как у нас говорят, на убой: каждый день кто-нибудь из местных жителей приносит огромный пакет с фруктами и другими вкусными вещами. Объедение! Что еще сказать? Места здесь благодатные, рай для туризма и отдыха. Экзотики хоть отбавляй, как в песне «чудо остров Чунга-Чанга...» и т. д. Зашел на днях в продовольственный магазин, смотрю и своим глазам не верю. Конечно, есть здесь и нищие, и преступность, и развальные, и куча проблем, но в основной своей массе люди живут или, как мы говорили, «гниют». Вот бы нам «погнить» так, хотя бы пару годков! Ну, да ладно с политикой. Вернусь, будет о чем рассказать.

На этом заканчиваю. Привет от меня друзьям и нашим. До встречи. Е.Г.

НД №12(130), 25.03.1994

## И таких людей нас учили ненавидеть...

Мы долго не получали сообщений о продолжении похода в Тихом океане. И вот, наконец, очередное письмо с тропического острова, да еще с фотографиями. Теперь понятно, почему Гвоздѣв еще не преодолел Панамский канал...

Пишу Вам второе письмо и снова из Кабо-Рохо (остров Пуэрто-Рико). Случилось вот что.

В воскресенье 6 февраля в 14.00 вышел я в море с намерением достичь наикрасивейшего острова Кюрасао. Отошел от берега чуть больше 20 миль при ветерке 5-10 метров в секунду и... сломался руль (перо руля утонуло в



мгновение ока). Повезло мне! Случись такое в штормовую погоду, да с наветренной стороны скал, и небо показалось бы с овчинку.

Поломку воспринял совершенно спокойно (вода есть, продуктов в изобилии, рядом берег, погода благодать). Яхта, правда, неуправляема, крутится юлой на полутораметровой волне. Убрал паруса, из куска фанеры и спинакер-гика смастерил весло-руль и аж через двое суток (это 25-30 миль!) добрался до прежнего места стоянки.

Снова оформляю у таможенников (теперь они мои друзья) свой приход в порт, и Луис Лосада, о котором я уже вам писал, снова взваливает на себя все заботы, связанные с ремонтом, точнее с изготовлением нового руля. Расходы немалые: только один лист водостойкой фанеры стоит 60 долларов да плюс работа. Но для меня это ничего не будет стоить, так как друзья все расходы берут на себя.

Вообще-то, на яхте «Лена» руль слабое место, ахиллесова пята, а точнее, дерьмо собачье. Трижды ломалась коробка руля, а теперь вот и перо руля приказало долго жить.

Здесь, в Кабо-Рохо, Луис Лосада мой ангел-хранитель. Общаемся мы с ним в основном посредством жестов, но довольно-таки хорошо понимаем друг друга. Он — известный здесь врач-терапевт, имеет свою клинику и обширный круг знакомых и друзей. Поэтому у меня нет проблем. Его жена, Мириам Мендоса, отлично готовит (Луис тоже великолепный кок) и старается откормить меня перед дальней дорогой. Занимается Мириам и фотографией и получается это у нее вполне профессионально (фото, которые из Кабо-Рохо, — это ее работа). Благодаря Луису и Мириам я объездил на их машине добрую половину острова. Оба они хорошо знают достопримечательные места, флору, фауну и историю и с удовольствием показывают остров мне. Я рад, что имею таких друзей.

Вчера мы с Пито, другом Луиса и моим, ездили в Порто-Рояль, в мастерскую, где для меня делали руль. Мастер Хосе Альварес поработал накануне до глубокой ночи, и руль был уже готов, осталось оклеить его стеклотканью. Сегодня руль должны привезти на яхту.

Вчера, когда Пито, не моргнув глазом, выложил из своего кармана 300 долларов за ремонт (во столько обошлась очередная недоработка Ситникова, конструктора яхты «Лена»), я чуть в обморок не упал! До сих пор хожу как пришибленный. И это не первый случай, когда мне приходят на помощь совершенно бескорыстно. И вот таких людей нас семьдесят лет учили ненавидеть.

А под вечер с Луисом Лосада едем на ужин к Пито Паган (он тоже пытается перед дальним походом подкормить меня, и делает все, чтобы я не скушал). До глубокой ночи режемся в... домино (я здесь по части «козла» котируюсь по высшему разряду). Луис — мой переводчик, и смотреть со стороны на его усилия — это умора. Когда со мною говорят по-английски, Луис переводит на испанский, когда же объясняются по-испански, он усердно переводит на английский и верит, что я его понимаю.

Что касается моего испанского, то после одного случая я стараюсь больше говорить, если это так можно назвать, по-английски. Как-то стою я у причала, занимаюсь судовыми работами. Подходят две очаровательные се-



ньоры, и одна, побойчее, после расспросов о трансатлантическом переходе спрашивает, как у меня обстоят дела с «баньё». Дескать, яхта маленькая, и если есть в этом смысле проблемы, то пусть сеньор русо навиганте не стесняется и приходит на пассажирский причал, где она работает. Тронутый заботами *линда мухер*, то есть красивой женщины, я поспешил заверить, что с баней (в русско-испанском разговорнике слово *bano* переводится как «ванна») — все нормально и даже куда проще. Сейчас, мол, тепло, и я наливаю в ведро пресную водичку, натираюсь мочалкой и ковшиком поливаю себя из ведра. Для убедительности слова сопровождаю жестами и мимикой, изображая русскую баньку. От изумления у сеньор округлились глаза и обеих красавиц словно ветром сдуло с причала.

Я тогда не понял причины такой странной реакции, а оказывается, слово *bano* (мне Луис потом объяснил) означает не что иное, как туалет, то бишь поморскому гальюн. Можете вообразить, что подумала *маравьоса сеньорита* (очаровательная сеньорита), видя, как сумасшедший русский (на таком корыте, как «Лена», нормальные люди не плавают) ковшиком поливает свою голову чем-то непотребным, мочалкой растирает все это по телу и при этом тает от удовольствия. Умора! А еще был случай: когда я в Макдональдсе для себя и моих друзей заказывал обед и попросил не помогать с переводом. У клиентов (человек тридцать) и обслуживающего персонала от смеха слезы выступили на глазах. Друзья утверждают, что я перешеголял самого Чарли Чаплина. Как-нибудь расскажу подробнее в другой раз.

Во вторник, 15 февраля, намерен продолжить плавание. До встречи.

Привет моим и нашим друзьям и знакомым. Всего наилучшего.

Е. Гвоздѣв, Кабо-Рохо (Пуэрто-Рико).

НД № 19 (137), 13.05.1994

## Будь Тихим, океан!

Хоть и с опозданием, но редакция НД все же получила долгожданные телеграммы от Е. Гвоздѣва. Последняя публикация об этом была в нашей газете 25 марта и рассказывала о приключениях яхтсмена на острове Пуэрто-Рико. Как оказалось, именно в эти дни он преодолевал Панамский канал. А теперь — телеграммы с той стороны земного шара. Началась вторая половина кругосветного плавания нашего земляка. С борта яхты «Лена»:

24 марта прошел Панамский канал, вышел в Тихий океан. Ближайший заход — Галапагосовы острова, далее Таити. На борту все хорошо. Плавание «Один через все океаны» продолжается. Евгений.

С борта проходившего мимо теплохода «Самарканд»:

Все нормально, самочувствие отличное. Вышел в Тихий океан, иду на Таити. Не беспокойтесь, всем привет. Целую. Гвоздѣв.



## До Таити за 93 дня

Перед вами семнадцатая за два года публикация, посвященная кругосветному одиночному плаванию махачкалинца, яхтенного капитана Евгения Александровича Гвоздёва. Первый репортаж об отплытии яхты «Лена» был опубликован в нашей газете в июле 1992 года, а вскоре и его первое письмо из Астрахани. А теперь вот письмо с экзотического тихоокеанского острова Таити, письмо, которого мы ждали около полугода! С марта, когда Гвоздёв прошел Панамский канал, и перед ним открылись просторы Тихого океана.

Читайте эти строки, написанные в тесном салоне маленькой пластмассовой яхты, и удивляйтесь — не только упорству, смелости и страсти Гвоздёва к путешествиям, но и хотя бы тому, что у этого человека другое, не обычное, не наше и не сухопутное восприятие времени. Гляньте в конец письма: «напишу через 3-4 месяца» — успокаивает моряк близких. А ведь это 100-120 дней, да не простых, а проведенных в океане.

Впрочем, достигнув острова Таити за 93 дня пути или осилив Атлантику за 45 дней, видимо, приобретаешь иные временные критерии и привычки. После таких сроков и расстояний Каспий Гвоздёву, точно, будет казаться тихим сельским прудом. Да и уже давно, до этого кругосветного плавания, в нашем море ему было тесно, как в клетке. Еще бы: он пересек его более сорока раз.

А еще его сильно и лично обижал тот факт, что Мировой океан в одиночном плавании не пересек еще ни один российский моряк, хотя яхтсмены других стран, в их числе и женщины, сделали это давным-давно. И тем, что именно махачкалинец несет теперь по миру российский флаг, мы тоже должны гордиться.

Это письмо написано в июле 1994 года, то есть два месяца назад, и мы считаем его свежим. Видимо, тоже привыкаем к Гвоздёвским понятиям о времени и уже согласны, что до обещанного им нового письма остается совсем немного, месяц-два.

Пишу с благословенного острова Таити. Прибыл сюда 25 июня, через девяносто три дня после выхода из г. Бальбоа (Панама). Плавание проходило вполне нормально. Первоначально неустойчивый ветер и грозы задержали в пути, и через 17 дней добрался до Галапагосских островов.

На подходе сломался руль, и, пока ремонтировался, пронесло мимо, так что острова видел только в бинокль. Затем юго-восточный пассат без особых хлопот домчал меня до Таити. В пути ловил рыбу, купался, загорал, по ночам убирал паруса и спал всласть. Откормил брюшко, отпустил бороду и усы и теперь щеголяю седой бороденкой среди островитян.

Видел акул (в Атлантике не встречал) раз пять, встречались морские черепахи (примерно с метр диаметр панциря). Одну даже выпутал из веревок — запуталась основательно среди плавающих рыбацких снастей. Дельфины доставили истинное удовольствие, а вот касатки напугали до смерти. Однажды ночью подвергся нападению какого-то существа — то ли меч-рыба четырежды ударила в борт яхты, то ли акула. В лунном свете заметил узкое длинное тело и вертикально расположенный плавник, значит, это был не дельфин. Пока сообщил, в чем дело, да пока схватил гарпун, бодливая тварь уплыла, не причинив яхте никакого вреда.



На подходе к Таити снова поломался руль (коробка руля и петли), теперь уже основательно, и начался шторм, как по заказу (88 дней стояла отличная погода, а тут...). Четверо суток отстаивался на плавучем якорю, ремонтировался. Обвязал руль веревками (14 веревок пошло!) и, как только ветер стих, повернул на Таити (уже мимо пронесло). Здесь встретили хорошо. Стою в яхт-клубе. Менеджер (директор) яхт-клуба Мишель Алкон взял на себя ремонт, точнее, изготовление новой коробки и петель (фирменные были из алюминия, бронзы и стали — лучшего дерьма, вернее, худшего сочетания трудно и придумать). Он также помог с ремонтом парусов и предоставил бесплатную стоянку.

При оформлении прихода возникло небольшое недоразумение. Поскольку въездной визы на Таити у меня нет (как, впрочем, и во все другие страны), то с меня потребовали залог в сумме 1100 долларов США (это на тот случай, если всем прибывающим сюда вздумается поселиться здесь, под пальмами навсегда, чтобы власти смогли купить авиабилет и выдворить эмигранта прочь). И опять выручил Мишель, взяв на себя обязательства перед иммиграционными властями относительно меня. Словом, все уладилось, и буду я здесь стоять до полного окончания ремонта, а затем продолжу плавание.

Пойду на о.Самоа (там у меня есть друзья), затем на острова Фиджи, Новая Каледония и далее Брисбен (Австралия). Предполагаю к началу ноября добраться до Австралии (там начнется сезон тропических циклонов) и вдоль берега под прикрытием Большого Барьерного рифа дойти до г.Дарвина. Там надо отдохнуть, запастись продуктами (как я это буду делать — ума не приложу), отремонтироваться и, если повезет и будет здоровье, пройти через Индийский океан и Суэцкий канал домой. Когда приду? Трудно даже представить — на следующий год летом.

Что сказать о Таити? Остров весь в зелени, очень много цветов, растет здесь буквально все и круглый год, но многие продукты (молоко, мясо и пр.) привозят из Новой Зеландии, Австралии, Японии и т. д. Есть здесь, как в раю, все, что твоей душе угодно, но цены бешеные, и жизнь дорогая. К примеру: стакан ананасового сока стоит 500 полинезийских франков или 5 долларов США, 1 кг бананов — 2 долл. Сходил в столовую покушал (кусочек жареной рыбы, полпомидора, картофель жареный, хлеб и баночка кока-колы) — 10 долл. и т.д. Да что говорить, если за пачку обыкновенного стирального порошка (650 граммов весом) с меня содрали 4 доллара 95 центов! И все в этом духе (факс, например, — 12 долларов 2 странички). Может, для здешних аборигенов это и недорого, так как минимальная зарплата (ниже просто не бывает здесь) равна примерно 100 тысячам франков (около одной тысячи долларов США), но для меня, гонщика-испытателя российской фирмы Совмаркет-ИНК, дороговато.

Кстати, с фирмой и с Юрием Канцевым удалось связаться через Лидию Яковлевну (в США) и он знает о поломке и моих затруднениях. Но пока от Совмаркета никакой помощи нет (с самого выхода из Новороссийска), хотя, конечно, обещают помочь денежкой. Если вам удастся созвониться с Канцевым, то передайте ему, что из Дарвина я обязательно с ним попробую связаться, и обещанная помощь мне ох как пригодится перед выходом в



Индийский океан. Замечу, что большую половину пути я уже одолел и теперь с каждой милей не удаляюсь, а приближаюсь к дому.

Дважды объехал остров Таити (здешние яхтсмены устроили мне поездку на машине), осмотрел достопримечательности острова — их здесь можно сосчитать по пальцам одной руки. В отличие от нашего Дагестана, где несоизмеримо больше памятников природы и культуры, а значит, и возможностей для развития туризма, тут туризму уделяют серьезное внимание, и неудивительно — это живая копейка в казну. Гостиницы, не в пример нашим, готовы предоставить туристу максимум услуг.

Назову лишь две цифры:

1. На 200 тысяч жителей Французской Полинезии приходится около ста тысяч машин.

2. Яхт только в клубе, где я стою, больше, значительно больше, чем в Махачкале, Баку, Астрахани, Актау и городах на побережье Каспия (я имею в виду крейсерские яхты).

Да каких яхт! Мне и во сне такие не снились. Вот как тут «дичают» островитяне. Что касается музыки, то она здесь просто волшебная, а вот танцы мне не понравились — эрзац на потребу туристам. Наши мужики танцуют значительно лучше, ну а женщины — вполне нормально: если посмотреть раздругой, то на третий уже и не хочется.

Будучи в Союзе, я неоднократно слышал, что на Таити самые красивые в мире женщины. Скажу, положив руку на сердце — это ложь чистой пробы. Есть, конечно, у всех народов и во всех странах красавицы, но если быть справедливым, то самые красивые женщины у нас в России. Это так! Без всякой предвзятости. На днях побывал в одном ущелье, где до открытия острова французами был культовый храм и богам приносились человеческие жертвы. А, выражаясь открытым текстом, рубили здесь головы диссидентам «на законном основании» и, не исключено, лакомились человечиною. С приходом французов католическая церковь разрушила эту мерзость до основания, и за двести лет все уже позабыли, что там было.

Несколько лет назад поток туристов из-за дороговизны (Таити, как говорится, не ближний свет) начал уменьшаться, и тут местные краеведы и отцы острова вспомнили о его прошлом и восстановили в некоторой степени этот храм. Теперь здесь дают представления, для чего построили две трибуны, и любознательный турист может присутствовать при ритуале за определенную плату. Скажи, пожалуйста, ну кто откажет себе в таком удовольствии — взглянуть на пляски каннибалов? И текут денежки из кармана туриста в казну. Повторяю, делается все для туристов.

И вспомнился мне один эпизод: был я со своим другом Э. Богдановым на реке Чусовой (на моторной лодке шли из Махачкалы до Нижнего Тагила). Видел там крест на месте, где, по преданию, родился известный уральский заводчик Демидов. Так вот, с приходом советской власти этот крест выбросили в реку, и лежал он там до хрущевской оттепели. Затем его с разрешения властей все же подняли, поставили на место и сделали дополнительную надпись: дескать, кровопийца и т. д. и т. п. Но по просьбе трудящихся, мол, установлен на место на потребу туристам. А вот и совсем свежий пример. Перед моим от-





ходом из Махачкалы местная пресса писала о патриотах Дагестана, которые по ночам зубилом и молотком рубили надписи с памятника петровских времен. Ну что ж... Похвально! Попробуй сейчас кто-нибудь на этом культовом храме (на о. Таити) что-нибудь сломать или испачкать. С него полиция сдерет такой штраф, что и праправнукам тошно будет. Вот так они тут «гниют»! Турист здесь, как корова в Индии, — священное животное, будет лежать на дороге, и никто его не тронет.

Но добавлю только для вас, поделюсь сомнениями: ну стоило ли мне плыть десятки тысяч миль, чтобы увидеть пляски дикарей, ей-ей, не стоило! Но это, конечно, шутка.

Только что директор яхт-клуба пригласил меня на завтрак по случаю прибытия двух яхт из Америки (есть повод выпить). А вообще-то пьяных я здесь не видел, драк и скандалов тоже. Люди живут не причиняя друг другу лишних забот. Я тоже тут прибалдел: под сенью пальм обедаюсь перед дальней дорогой бананами, апельсинами, авокадо, грейпфрутами и черт его знает еще чем. Друзья привезли мне пару корзин каких-то экзотических фруктов (11 наименований). Вот я и пытаюсь с ними расправиться. Продуктов у меня, запасенных и подаренных в Пуэрто-Рико, до Австралии хватит, одеждой снабдили тоже, и теперь даже в десятиградусный мороз я не замерзну. Словом, до австралийского Дарвина есть все необходимое. Отремонтируюсь и — с Богом. Не волнуйтесь.

Всех целую. До встречи. Месяца через 3-4 напишу.

Е. Гвоздѣв, о. Таити, д. Арус, 11 июля 1994 г.

НД №36(155) от 7 октября 1994 г.

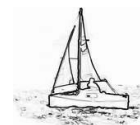
## Позвонил с острова на Тихом океане...

Среди множества обычных телефонных звонков в минувший понедельник в редакции НД раздался в 9 часов 45 минут утра весьма необычный.

— Здравствуйте, — сказал в трубке густой мужской баритон, — это Гвоздѣв говорит, с Новой Каледонии.

Да, это был он, наш неутомимый махачкалинец, в одиночку на утлом суденышке продолжающий свое путешествие вокруг земного шара. С Таити он пришел на Паго-Паго в Восточном Самоа, где был встречен очень благожелательно, чего нельзя сказать о пребывании затем на островах Фиджи, в столице недавно получившего суверенитет небольшого островного государства городе Суве. Здесь его старый советский паспорт вызвал достаточно негативную реакцию, с него затребовали кучу денег, которых, например, не стали брать с поляка с финским паспортом.

Не сумев починить здесь руль, который опять сломался, наш яхтенный капитан обвязал его веревками и двинулся на Новую Каледонию. В дороге у него произошла небольшая стычка с китом, но разошлись они мирно, и он благополучно добрался до города Нумеа, где находится уже 3 недели. Здесь его встретили прекрасно. Шефство над махачкалинцем взяла небольшая русская колония на острове из 6 человек. Возглавляет ее Сергей Иванович Герасимов, родившийся во Франции сын эмигрировавшего сюда после революции донского казака, владелец фирменного офиса на острове.



Здесь Гвоздёву сделали новый руль из нержавеющей стали, починили паруса, люк, все что нужно, отремонтировали и в три слоя покрыли яхту новой краской, которая 2 года не даст ее корпусу обрастать водорослями и ракушками. Махачкалинца возят по острову на экскурсии, всячески опекают, через 3-4 дня собираются дать банкет в его честь, оплачивают все расходы.



На Новой Каледонии. Остановка для ремонта руля.  
Фото из архива Е.Гвоздёва



Через 2 недели Евгений Гвоздёв собирается в Австралию, в город Брисбен, откуда хочет направиться вдоль ее северного побережья, через Большой Барьерный риф, в Дарвин, где надеется получить деньги из Москвы, без которых ему в дальнейшем путешествии не обойтись. А маршрут предполагается такой: из Дарвина — в Индонезию, через море Бали в Джакарту, затем — Сингапур — Шри-Ланка — Аден — Суэцкий канал, а там и до дома недалеко. Если все пойдет как надо, прибыть в Махачкалу Гвоздёв рассчитывает приблизительно через год. А в ближайшем переходе самое неприятное, как его предупредили, — это бесчинствующие в водах Индонезии пираты. На этот счет Гвоздёв проконсультируется у австралийских коллег.

Почти всюду, где побывал за эти два года наш земляк, он встречает радушный прием и, как положено, зовет своих новых друзей погостить в Махачкалу.

Счастливого плавания, капитан!

№ 42 (261), 18.11.1994

## Киты

Здравствуйте! Пишу из Нумеа, столицы Новой Каледонии. От Таити добрался сюда за два месяца. По пути сделал еще две остановки на островах Восточное Самоа и Фиджи. Все нормально, здоровье отличное, недостатка в продуктах не испытываю, наоборот, их слишком много.

По пути встретился четыре раза с китами. Один, метров около двенадцати, подошел вплотную к яхте, приподнял ее на своей спине (от чего у меня сердце ушло в пятки) и, не причинив никакого вреда, удалился на юг. Снимал



его на фото, но на Самоа журналисты то ли потеряли пленку (я им дал для проявления и печати), то ли «замылили» в своих интересах. Словом, ни пленки, ни снимков мне не вернули.

На переходе от Самоа до Фиджи снова сломался руль, и 400 миль шел, обвязав его веревками. На Фиджи местные власти содрали с меня пятьдесят долларов и, рассмотрев мой паспорт советского моряка (старый бланк), выгнали в течение 12 часов в океан с поломанным рулем. Так и пришлось еще 750 миль идти до Новой Каледонии. Зато здесь встретили великолепно, я даже не ожидал такого гостеприимства! Стою в марине (яхт-клубе) бесплатно (хотя стоянка в сутки для судов класса моей «Лены» — 10 долл.). Директор клуба Бруно предложил бесплатно отремонтировать яхту, а ведь одна краска для подводной части корпуса стоит 125 долл. США. Словом, все идет хорошо.

Здесь встретил и русских: Галину (она замужем за французом Жан-Пьером) и Людмилу (тоже замужем), у обеих — дети, куча забот. Но они и их мужья взяли надо мною шефство, и недостатка в продуктах я не испытываю. Показали мне город, окрестности и сделали для меня очень многое. В австралийском посольстве получил визу на три месяца и на днях отправляюсь в Брисбен (Австралия), затем в Дарвин. Там буду ждать от «Совмаркета» денежку (они обещали) и попробую вам позвонить.

Был и в индонезийском посольстве, обещали выдать визу. Планирую после Австралии добраться до Индонезии, дальше — Сингапур, Шри-Ланка, Индия, Джибути, Суэцкий канал, Стамбул и, наконец, домой. Соскучился. Целую.

А теперь кое-что о встрече с китами — это в ответ на ваши просьбы по телефону сообщать подробности. Итак, вышел из Таити. Погода скверная. Намок, простыл, заболел и трое суток провалялся голодным в каюте. «Лена» идет в нужном направлении, и я доволен уже 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 в метрах 50-60 от яхты замечаю гладкое пятно, будто вылили жир на воду. Откуда? Как будто кастрюльку я не мыл...

Подыграла волна, и стал заметен узкий длинный 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. Спина темно-коричневая в белых, точнее, серых пятнах, какие-то ракушки и бог знает еще что... Подходит к «Лене» вплотную, а у меня в голове одно — чем его напугать и что предпринять, если ему вздумается пошутить. На яхте, кроме перочинного ножа, нет никакого оружия.

Верчу головой по сторонам. стараюсь разглядеть: один он или «сотоварищи», и если это мамаша, то где ее бэби? А если это детеныш, то где его мамулечка? Ведь было немало случаев, описанных в прессе, когда киты мимоходом яхты топили. Вижу, кит, слава богу, один. Хватаю фотоаппарат, импортную «мыльницу» — не работает, батарейки сели. Хватаю Зенит и, забыв про выдержку и диафрагму, снимаю Ушастика. Его голова поравнялась с носом «Лены» и еще добрая половина оставалась за кормой. Мягкий толчок (ударов не было) — и «Лена» соскользнула на метр вправо с его темно-серой с пятнами ракушек и морских водорослей 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 мною, буквально в метре, плавно-плавно ворочается громадный хвост, шириной чуть больше яхты. Наконец прошел и хвост... Пронесло!

Кит, сделав несколько вдохов-выдохов, развернулся справа по борту и снова пристроился в хвост, словно истребитель во время войны. Выдохнул, набрал скорость и прицелился прямо в руль. Ну, держись, Гвоздѣв! Сейчас будет таранить... 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: Евгений Александрович, не поддавайся на провокацию, изобрази из себя плавающее бревно (в прямом и переносном смысле) и жди... В общем, изобразил.

Кит подплыл метров на 8-10, (я стараюсь ему подставить наветренный левый борт, чтобы удар пришелся по касательной), выбросил фонтан метра на 2-3 вверх, развернулся на 90 градусов и... плавно поплыл на юг.

Я смотрю вслед Ушастику и только сейчас замечаю, как дрожат руки-ноги, всего прошиб озноб... Вся встреча длилась ровно 20 минут, и напугал он меня основательно: даже расхотелось продолжать плавание, и, оказись рядом наше судно, может быть, сгоряча и запросил бы помощи. Но быстро одумался. Полагаю, длиной кит был около двенадцати метров (не меньше). Самое страшное то, 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. Для себя я понял одно: при возможности от встречи с этими гигантами следует уклоняться, а уж коль доведется свидеться, то надо вести себя прилично и не провоцировать животное на скандал, а тем более не стоит перочинным ножиком ковыряться в его носу.

Следующая подобная встреча произошла вблизи Фиджи с влюбленной парочкой. Заметил я их вовремя, впереди в 300-400 метрах от «Лены» (шли на встречу). Один (скорее всего — одна), как и Ушастик, а второй кит, судя по громадному серому хвосту, побольше. Они не обратили на меня внимания, а я, несмотря на свежий ветер, поставил все паруса и убрался прочь с их дороги. Представьте себе, как хвостик этакого влюбленного шириной в 2,5 метра, а то и все три, поднимается из воды метра на 4-6 и слегка хлопает от удовольствия по воде. От этого столб воды летит вверх метров на 10-15. А что будет, если этот хвостик махнет по палубе? Словом, сохрани и помилуй...

На подходе к Новой Каледонии снова встретился с парочкой китов, причем один выскочил из воды метрах в 400. Поэтому пришлось подойти вплотную к коралловым рифам, на мелководье. Думаю, сюда они не полезут. И уж совсем неожиданность: остановился в бухте недалеко от Нумеа (25 миль) на ночевку на глубине 11 метров, а рядом с яхтой в 50 метрах от берега снова киты. Как мне объяснили, у них сейчас время появления малышей, и они заходят в бухты, где тихо, чистая вода и нет людей.

Вот и все. До встречи. Ваш Е.Гвоздѣв. Нумеа, 3 сентября 1994 г.



№ 17 (184), 28.04.1995

## Сломался руль, порвались паруса, а так всё в порядке

Редакция НД одновременно получила 22-е письмо от яхтенного капитана Евгения Гвоздёва — уже из Австралии — и сентябрьскую газету «Новости Каледонии». В ней есть статья, посвященная нашему отважному земляку, совершающему одиночное кругосветное плавание. Начнем с письма...

Здравствуйте! Добрался до Gove HR, от Турсдея расстояние 360 миль. Думал дойти за 5-6 дней, а получилось 15. Встречный ветер, шквалы, грозы. Здесь сезон ураганов, приходится быть осторожным. До Дарвина осталось 450 миль, а там, после подготовки и ремонта яхты — домой.

Здоровье отличное, с продуктами все в норме, с одеждой порядок. Словом, все есть, нет только родных рядом. От Дарвина намерен пойти на Кокосовые острова, затем Шри-Ланка, Индия и Суэцким каналом вернусь домой. Как буду проходить канал — не представляю: у меня нет мотора. Возможно, по пути загляну к Борису Рабаеву (у меня есть его израильский адрес). Таковы планы. Я уже писал, что из Москвы от Канцева (директора «Совмаркета») получил 500 долларов. Все-таки поддержка от фирмы, хозяина яхты. Их не трачу, обхожусь так. Яхта в сравнительно приличном состоянии, вот только снова поломался руль, да паруса порвались, а так все в норме. Думаю, домой доберусь живым и здоровым. У меня к вам просьба — посматривайте за моей старой яхтой, что висит дома за балконом. Если надо, укрепите дополнительно веревками и прочее. Все! Целую, целую всех. Е. Гвоздév, 17 февраля 1995 г. Gove HR, Австралия.



Почесать за ушком кенгурешек...



«Лена» в порту Дарвин. Прилив и отлив. Фото из архива Е.Гвоздёва.





## Иду домой через Индийский океан

Здравствуйте!

Вот и заканчивается моя жизнь в благословенной Австралии — через два дня ухожу в Индийский океан и, если повезет с погодой, через 4-5 месяцев буду в Джибути (Африка), а там — Красное море, Суэцкий канал, и — домой! Последний мой порт в Австралии — город Дарвин. Здесь в яхт-клубе подремонтировался, заправился водой, закупил продуктов. Думаю, все будет нормально. Сезон тропических циклонов заканчивается, и с мая должна быть отличная погода. Чувствую себя вполне нормально, только соскучился по дому. Хочу домой!

Экзотикой пропитался насквозь: повидал и китов (напугали они меня до смерти), и акул, и крокодилов (один любопытный метра в три крутился минут двадцать около «Лены», видимо, хотел полакомиться мною). В общем, повидал всего, приду — будет о чем рассказывать. Пожалуйста, позвоните в Москву Канцеву и передайте ему, что у меня все нормально. Я не смог с ним созвониться (дважды звонил), а написать письмо тоже не могу — потерял их московский адрес. О многом хочу рассказать, но много писать лень. Может, в этом году буду дома.

Целую, Е. Гвоздёв. 19 апреля 1995 г. Дарвин. Австралия.

P.S. Пожалуйста, не волнуйтесь.

Бонжур! Пишет вам Эжен, как меня здесь зовут, то есть Женья, с Кокосовых островов, что в Индийском океане. Два дня назад пришел сюда из Дарвина (Австралия) без особых приключений за 36 дней. Здесь наберу воды и через пару дней продолжу плавание до острова Чагос (1500 миль) и далее — до Сейшельских островов еще 1000 миль. А там уже Красное море и — домой! Таков наилучший маршрут в смысле ветра и погоды. Может, к концу года и доберусь до дому, если ничто не помешает. Продуктами запасаю в Дарвине на полгода, денежка тоже есть, одежонка — не проблема. В общем, балдею на волнах океана, да и только. Правда, в Дарвине перед отплытием удалил три зуба. Удовольствие это дорогое, но мои друзья оплатили счет от доктора.

На Кокосовых островах места благодатные, в лагуне водичка теплая и чистая, много рыбы и всякой живности. Акулы (большие) и другие твари, которые равнодушны к человеку, сюда не заходят, так что купальный сезон длится круглый год. И я, пользуясь случаем, почистил корпус «Лены» от ракушек и водорослей, а остальное время балдею в тени кокосовых пальм, попиваю кокосовое молочко и т. д. Здесь, помимо меня, еще две яхты стоят, люди семьями с детишками бродят по свету. Тут же оказались и старые мои знакомые Серж Теста и его супруга Робин. Хорошие ребята! Через некоторое время они напишут вам письмо и пришлют несколько фотографий. Живут они в Сан-Франциско, идут вокруг света на яхте в 20 метров длиной, а перед этим Серж совершил плавание в одиночку на яхте в 3,6 метра. В общем, друзей у меня по миру появилось много.

Всего доброго всем, Е. Гвоздёв. 30 мая 1995 г., Кокосовые острова.



НД №30(197), 28.07.1995

## Е. Гвоздёв пересек Индийский океан!

На прошлой неделе редакция получила телеграмму с борта БСТ (большой сейнер-траулер) «Аристотель»:

Прибыл Сейшельские острова. Все нормально через неделю уйду Суэцкий канал. Далее домой. Целую. Скучаю. Волнуюсь. Ваш Евгений.

На то, чтобы пересечь Индийский океан на яхте, Е. Гвоздёву понадобилось 2 месяца.

№ 34 (201), 22.09.1995

## И зачем им в Африке мои ватные штаны?

Здравствуйте, мои дорогие друзья!

Итак, 18 августа прибыл в Джибути. Позади еще один океан, Индийский, позади волшебная страна Австралия с ее милыми кенгуру и не вполне милыми крокодилами.

На переходе от Сейшельских островов до Джибути 3 августа угодил в шторм (25-27 м/сек и короткая, крутая волна до 5-6 м) и вынужден был укрыться от непогоды за мысом Рас-Хафун (Сомали, Африка). На следующий день 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 6, на рыбацкой лодке подошли к «Лене» несколько самалийцев и, выяснив, что я один, попытались прикончить мореплавателя-одиночку.

Спас от верной смерти один араб, прикрыв меня от автомата. Он же уговорил меня взять паспорт и поплыть на лодке к берегу, якобы в деревню. А здесь подошли еще 12 человек, вооруженных автоматами (видел 4 автомата) и ножами. Среди них трое ребятшек лет по 13-14, трое мужчин 40-50 лет и остальные по 20-30. 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-го роста — ума не приложу, зачем они им в Африке?), медицинскую аптечку, инструмент, постельные принадлежности, паруса, якоря, навигационное оборудование, часы (4 шт.), два радиопередатчика, четыре общевещательных радиоприемника (подарки моих друзей), бинокль, четыре фотокамеры и, что очень обидно, более 2500 фотографических негативов (весь поход!), портативный магнитофон с 11 кассетами, на которых все дневниковые записи... В общем, все подчистую!

О «добросовестной» работе грабителей можете судить по тому, что умыкнули даже мои очки и теперь ни читать, ни писать без них не могу. Даже ключи от квартиры — и те уперли, не говоря 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, пока длился спор между «гостеприимными» сомалийцами, минут 15-20 я стоял под дулом автомата. Как я понял, мнения разделились: 8 человек хотели сохранить мне жизнь, 6 — пустить в расход. Трое ребяташек в споре не принимали участия, а исполнитель воли своих сотоварищей жевал какую-то травку и ему было безразлично, нажать на курок или нет. Минут через 20 вполне симпатичный малый подошел к исполнителю и выдернул из его автомата рожок с патронами...

Затем после бурных обсуждений мне предложили (двое из них говорили по-английски: тот, кто прикрыл меня на яхте, и Магомед-Карим, который выдернул обойму с патронами) уплатить за яхту и за мою жизнь... 200000 долларов США (двести тысяч!), я не шучу. Я сказал, что яхта старенькая и стоит только максимум 400 долларов (да простит меня ее хозяин — «Совмаркет»), а за мою жизнь никто и ломаного цента не даст. А сделав дырку в моей шкуре, доблестные гвардейцы (так себя называл один грабитель) понесут убыток, как минимум, в один патрон.

А надо сказать, что патроны они сэкономили и стреляли одиночными вверх. Посоветовавшись, решили все же меня отпустить. Вернули два стареньких паруса. Зато два спинакера, два грота и четыре стакселя оставили себе. Вернули один компас, секстан без оптической трубы, 40 литров воды, 12 килограммов рису, газовую плитку, пиротехнику, карты, книги и главное — дневники! Удивительно, что не тронули аккумулятор и солнечную батарею (видимо, не врубались что к чему), а вот фонарики и батарейки к ним забрали.

Если я вам скажу, что это были не люди, а шакалы, то возьму грех на душу, оскорбляя животных. Гребут все подряд, вырывая друг у друга из рук приглянувшуюся вещь, спорят, торопятся, оглядываются, засвинячили всю яхту и на прощание еще пообрезали фалы, шкоты и прочие веревки. Говорят, что путник в доме мусульманина — это посланник Аллаха. Если это так, то сомалийцы ограбили посланника Аллаха.

Полагаю, спасло меня только абсолютное внешнее спокойствие и отсутствие на борту какого-бы то ни было оружия (кроме перочинного ножа). Да еще то, что я из России. Будь я американцем или другой национальности — этого письма не было бы. Все-таки за 70 лет мы многое друзьям во всем мире надавали, особенно оружия. Так что они еще помнят Союз.

Остаток дня и половину ночи приводил яхту в порядок, остался в одних брюках, старой рубашке и шерстяных плавках. 40 литров воды и 12 кг рису — это на 600 миль пути с неустойчивыми ветрами и штилями слишком мало (рыболовецкие снасти до последнего крючка уперли). Плавание в Аденском заливе очень трудное, температура в каюте днем 42, ночью 31-33 градуса. 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 месье Маурису, что со мной приключилось. Тут же позвонил в российское посольство, и я, получив кусок мыла, полотенце, брюки и рубашку, отправился в душ, а моя одежда в стирку (запашок от нее — не приведи



Господи!). Потом был ужин и встреча с Борисом Михайловичем Беликовым, представителем нашего посольства. Оказался Борис Михайлович толковым мужиком. И после обстоятельной беседы дал мне письмо из Москвы, а в нем — 500 долл. США. (Спасибо, что вы сообща смогли 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.

Плавание намерен продолжить недельки через две-три. Нужны продукты, якоря, вода, какие-нибудь часы и радиоприемник (определять сигналы времени), веревки, медикаменты (последние два дня чувствую себя неважно — болит сердце, немеют левая нога и обе руки, видимо, двадцатиминутное стояние под дулом автомата не прошло бесследно). Требуется ремонт стакселя и, как всегда, руля и еще кое-что по мелочам. Если повезет и в Красном море не ограбят (второго визита бандитов я не вынесу), то в Средиземном море понадобятся уже теплые вещи.

Видимо, придется зайти в Израиль, может эмигранты из Союза помогут, а там и Афины — круг по шарик у замкнется. В Греции наше посольство и журналисты, а также и моряки — сообща и решим, что делать.

До встречи. Ваш Гвоздѣв.

От редакции: Несмотря на ироничный заголовок, мол, зачем кому-то в Африке мои ватные штаны, 24-е письмо Евгения Александровича о его кругосветном одиночном плавании, конечно, трагично. Лишиться в один момент всего самого необходимого яхтенного добра — продовольствия, часов, радиоприемников и парусов, да еще провести жуткие 20 минут под дулом автомата, когда они спорили, пристрелить гостя или оставить живым, — это ужасно, и, пережив такое, продолжить плавание может только очень мужественный и сильный человек.

Во всех морях и океанах — от Лас-Пальмаса на Канарских островах до Новой Каледонии и Австралии — все эти три года нашего земляка встречали сердечно и по-доброму помогали, чем могли, поили, кормили и лечили, чинили яхту и дарили паруса... На этом фоне людской солидарности злодейство на сомалийском берегу у мыса Рас-Хафун выглядит особенно отвратительно.

Впрочем, покопавшись в письмах Е. Гвоздѣва, мы нашли его сообщения о том, как летом 1993 года в самом начале плавания и еще в Средиземном море он был ограблен албанскими пограничниками. После этого визита наследников великого воина Албании Скандарбека на яхте осталось только 16 украинских купонов, а капитана спасли от голода команды встреченных им российских судов «Тарханы», «Ленинский комсомол» и «Петр Первый». И вот еще одно нападение на незащищенную яхту. Удивительно, но симптоматично: грабят нашего земляка только бывшие друзья бывшего Советского Союза — албанцы и сомалийцы.

Помимо гнева и возмущения по поводу ограбления мы в редакции испытали еще одно чувство, похожее на стыд. Пожалуйста, прочтите еще раз письмо, вернее, его конец, и вы убедитесь, что Е. Гвоздѣв в своей беде и отчаянном положении надеется на кого угодно, но только не на нас с вами, его земляков. Он готов обратиться в российское посольство, в «Совмаркет», в ближайший яхт-клуб, к нашим эмигрантам в Израиле и к чужим журналистам, но ни слова не говорит о помощи с родины, словно ее у него и нет. Разве мы можем это терпеть? Неужели не отзовемся?



Мы предлагаем собрать деньги, чтобы помочь капитану Гвоздёву завершить его беспримерное плавание. Тем более, что заканчиваться оно будет осенью-зимой, и без теплой одежды и другого снаряжения моряку не обойтись.

Мы обращаемся к дагестанским банкам и предпринимателям с призывом стать бескорыстными спонсорами этого небывалого предприятия, тем более что требуется не так уж и много денег. Сделать это — значит еще отдать долг, потому что, уходя в плавание три года назад, Евгений Гвоздёв не взял здесь ни у кого ни рубля и, тем не менее, пронес российский флаг по миру, оказался способным совершить невероятное.

О своих предложениях просим сообщать в редакцию немедленно! Ведь яхта плывет домой, не останавливаясь.

№ 35 (202), 29.09.1995

## Е. Гвоздёв в Красном море

Напугав всех нас сообщением о нападении на яхту «Лена» бандитов в Сомали (мыс Рас-Хафун, Северо-восточная Африка) и ограблении, после которого он едва добрался до порта Джибути, капитан Евгений Гвоздёв порадовал очередной телеграммой:

Прибыл порт Массауа, все нормально, здоровье отличное. Плавание продолжаю, подробности письмом. Постараюсь к Новому году быть дома.

Евгений.

К этому остается добавить, что Массауа — первый порт в Красном море после Аденского залива, и, видимо, следующую телеграмму от бесстрашного нашего земляка, завершающего свое одиночное кругосветное плавание, мы получим уже после прохождения Суэцкого канала. И еще одно. Судя по тону телеграммы, Евгений Александрович, слава богу, пришел в себя после сомалийского нокаута.

№ 43 (210), 24.11.1995

## Вот если б я был американцем...

Здравствуйте. Пишу из г. Массауа, Эфиопия (или, как принято здесь называть, Эритрея). Спор о том, как называться этому месту, видимо, был жарким — до сих пор стоят разрушенные снарядами дома, а те, что уцелели, испещрены осколками и пулеметными очередями. Короче, была здесь война. Иду по Красному морю с превеликим трудом: нет карт, нет навигационного снаряжения, нет продовольствия, нет одежды. Иду... налегке.

Как я уже писал из Джибути, «Лена» была ограблена доблестными сомалийскими жителями селения на мысе Рас Хафун. Восемнадцать шакалов напали на одного старенького льва!

Случись нечто подобное, ну скажем, с американской яхтой, уже стоял бы там, на якоре эсминец, и рота морских пехотинцев навела бы порядок среди борцов за свободу и независимость. А тут ограбили территорию России (судно по морскому праву является частью страны), сорвали российский флаг, а мы засунули язык в задницу и жуем сопли — великая морская держава.



В Джибути наши ребята из посольства помогли, чем смогли из своего скудного заработка. У нас, оказывается, нет даже статьи в консульском уставе, по которой можно было бы оказать помощь соотечественникам, попавшим в затруднительное положение.

Чтобы продолжить плавание, будучи в Джибути, зашел на французский военный фрегат, где помогли продуктами. И, вы знаете, готов был от стыда сквозь палубу провалиться, когда вахтенный офицер спросил у нашего консула, (мы явились вдвоем, он переводил):

— Что предприняло правительство России в связи с пиратским нападением на яхту «Лена»?

— Почему посольство не помогает своему соотечественнику?

Не хотел бы я оказаться ни президентом нашей великой державы, ни тем более министром иностранных дел! И, что более всего обидно, присмотрелся я к французским матросам и, скажу откровенно, сравнение не в пользу наших черноморских дистрофиков (я в Севастополе два года назад видел наших ребят, над которыми Министерство обороны ставит эксперимент на выживание).

За эти дни побывал в городе Ассаб. По пути заглянул туда в надежде чем-нибудь разжиться. Помогли водой и медикаментами. Впечатления от Африки удручающие: нищета, безработица, антисанитария, коррупция и т.д. и т.п. Жуть! После Австралии, где я почувствовал себя человеком, не могу привыкнуть к этой грязи, воровству и обману.

Уже здесь, в Массая, созвонился с нашим консульством, объяснил ситуацию в надежде, что свои помогут. Тут мне турки уже предлагали погрузить «Лену» на теплоход, отправить до Стамбула и еще дорогу оплатить. Но я наотрез отказался — хочется до Новороссийска (как минимум) добраться своим ходом. Когда это будет, затрудняюсь ответить. Иду вдоль берега днем, ночью становлюсь на якорь (карт нет, а напороться на кораллы не хочется). Пробовал идти там, где судоходная трасса, но через двое-трое суток выматываюсь до нуля. У меня нет огней, и столкновение вполне возможно там, где за сутки встречается 30-50 судов и всем надо уступать дорогу.

Как буду проходить Суэцкий канал, не знаю. Есть у меня 300 долларов (из присланных в Джибути фирмой «Совмаркет»). Их я запрятал, сам ни хрена не знаю куда. В общем, берегу их на черный день или на оплату прохода Суэцкого канала.

Вот и все мои новости. Как вспомню о безвозмездно утраченных, то есть похищенных грабителями слайдах и фотографиях (их около 2500 было!) и 11-ти кассетах с дневниковыми записями, так хочется выть по-волчьи! Ничего не жаль: ни денег украденных, ни радио, ни прочего имущества, а вот фотографий цветных жаль до слез. Какие там были кенгурёшки, крокодилы, черепахи и прочая живность! Двухлетний труд уперли, шакалы... Ах!

Постарайтесь сообщить моим родным и в «Совмаркет», что здоровье мое вроде бы в норме. Первоначально плохо слушались руки и ноги. Видимо, перенервничал, когда яхту грабили. Сейчас как будто все утряслось. Плавание намерен продолжить. Может быть, еще зайду в один-два порта по пути до Суэцкого канала, все будет зависеть от наличия харчей и воды. Ну, а если честно, Красное море с его обитателями на берегах — это не для туризма...



Приду домой, о многом можно будет рассказать. Добавлю лишь одно. Я убедился: чем вороватей начальство, тем беднее живет народ. Вот по тому, как живут люди, и можно судить — кто стоит у власти.

Да ладно! Бог им судья, этим сомалийцам! Привет всем нашим друзьям и наилучшие мои пожелания. До встречи.

Ваш Е. Гвоздév. Яхта «Лена», порт Массауа. 22 сентября 1995 г.

От редакции. Почти два месяца не было вестей от Е. Гвоздэва после его почти трагического сообщения в сентябре об ограблении у мыса Рас-Хафун. Но и нынешняя публикация, рисующая положение на конец сентября, не очень проясняет дело. Трудно сказать, где он сейчас. Миновал ли Суэцкий канал и вышел к Израилю или все еще пересекает Красное море, уступая путь любому встречному теплоходу?

Легкость изложения в двух последних письмах обстоятельств инцидента в Сомали не должна никого обманывать: судя по всему, Евгению Александровичу плохо, как еще не было за все три года кругосветного плавания.

Пока единственную реальную помощь оказал бизнесмен, который просил его не называть. Так что наше предложение по сбору средств остается в силе, а адрес и телефоны — прежние. Давайте сообща поможем земляку, если уж не в начале, так в конце его трудного плавания.

№ 44 (211), 1.12.1995

## Е. Гвоздév достиг Суэцкого канала

За несколько часов до выхода газеты в свет, мы получили телеграмму от капитана, махачкальца Евгения Гвоздэва, четвертый год находящегося в одиночном кругосветном плавании.

Прибыл в Суэц. Все нормально. Не могу дозвониться Канцеву в Совмаркет. Следующий — Порт-Саид. Целую. До встречи. Гвоздév.

№ 5 (220), 2.02.1996

## Зимовать буду в Греции

Здравствуйте! Пишу из порта Лимасол, что на острове Кипр. Пришел сюда неделю назад, пополню продукты и водичку и... дальше.

В Красном море задержался: планировал пройти за 20-25 дней, а шел против ветра, течения и волн 86! Почти как через Тихий океан. Сейчас холодно, и я не спешу в Черное море. Доберусь до Афин, там зиму отсижусь и в конце марта двинусь домой. Уже надоело болтаться по свету.

Здоровье мое в норме, только после тропиков никак не привыкну к холодам (по ночам у меня в каюте уже 10 градусов). Зимней одежкой наши моряки меня снабдили, так что терпимо. Здесь созвонился с нашим посольством, а они — с Москвой, с «Совмаркетом», и те клятвенно заверили, что помогут с денежкой. Думаю, все будет нормально. Осталось добраться до Афин и кругосветное плавание закончится (круг по шарик у замкнется).



Я вам постараюсь позвонить из Афин. Плохо то, что от вас нет никаких вестей, волнуясь: как вы там поживаете? Здесь, в Лимасоле встретил русских, они дали почитать «Аргументы и факты». Прочитал — волосы дыбом! Жуть у вас страшная!

Поздравляю с Новым годом. Желаю счастья, здоровья и скорой встречи. Целую вас.

Е. Гвоздév 27.12.1995 г. Лимасол, о. Кипр.

№ 9(224), 1.03.1996

## Е. Гвоздév ЗАВЕРШИЛ КРУГОСВЕТКУ в Афинах!

17 февраля в 6 часов утра махачкалинский яхтенный капитан Евгений Гвоздév, совершающий кругосветное плавание на небольшой яхте «Лена», привел ее в греческую столицу Афины. Тем самым он завершил кругосветку, так как именно отсюда в апреле 1993 года начался отсчет морских миль героического похода. Только тогда он ушел из Афин в сторону Гибралтарского пролива, а вернулся в тот же порт из Суэцкого канала. На покорение трех океанов — Атлантического, Тихого и Индийского Е. Гвоздэву понадобилось три года.

Отдохнув несколько дней в Афинах, отважный моряк снова вышел в море, и теперь держит путь на Стамбул, а потом на Одессу. По всем расчетам, через два месяца, в мае, Евгений Александрович вернется в родной махачкалинский порт.

Давайте начинать готовиться к встрече отважного земляка, пронесшего российский флаг и свою махачкалинскую «приписку» по миру. Он возвращается домой в год 300-летия российского флота. Ваши предложения на этот счет присылайте в редакцию «Нового дела».

Сообщение о прибытии Е. Гвоздэва в Афины получено нами по телефону из московского представительства фирмы «Совмаркет» — владельца яхты «Лена».

№ 107(232), 26.04.1996

## Е. Гвоздév в Стамбуле!

От завершающего кругосветное одиночное плавание махачкалинского яхтенного капитана Е. Гвоздэва мы получили очередную телеграмму. Видимо, одну из последних. Направлена она с борта теплохода «Новокубанск».

Прибыл в Стамбул. Все нормально. Здоровье отличное. Полагаю в мае быть в Новороссийске. Целую. Евгений.

Для всех, кто следит за его героической четырехлетней эпопеей, эта телеграмма должна стать сигналом: пора готовиться к встрече славного мореплавателя, покорившего три океана!

№ 20 (235), 17.05.1996

## В объятиях Черноморского флота

3 мая махачкалинец Евгений Гвоздév, завершающий одиночное кругосветное плавание, пересек Черное море и достиг севастопольской бухты.



Мы узнали об этом уже после Дня Победы, позвонив оперативному дежурному Черноморского флота. Офицер поздравил меня с замечательным успехом нашего земляка и сказал, что путешественника опекает заместитель командующего флота Геннадий Александрович Сучков, а сам Е. Гвоздѣв со своей яхтой находится в яхт-клубе флота. И тут же сообщил номер телефона дежурного по яхт-клубу. Связь и телефонистки оказались на высоте, и через несколько минут в трубке раздался голос, которого я не слышал больше двух лет (с его звонка из Пуэрто-Рико).

После разговора, который попеременно вели корреспонденты ОРТ Декабрь Бейбутов, диктор судоремзавода Заур Цомаев и я, удалось выяснить, что Гвоздѣву, кажется, наконец-то повезло, и он попал в объятия Черноморского флота за неделю до его 200-летия и за два месяца до празднования 300-летия Российского флота. А везение в том, что флоты наши сейчас почти не плавают, и из действующих моряков на торжествах в Севастополе оказался, судя по всему, только наш земляк. И именно поэтому будет он почетным гостем на общих российских флотских празднествах, которые намечены на 28 июля в Санкт-Петербурге. Почетным гостем в составе делегации Черноморского флота, гостем, желающим прийти в северную столицу не посуху (как он сам сказал).

Из-за этого его желания возникло несколько проблем, которые, возможно, решатся в ближайшую неделю. То ли Гвоздѣв двинется в Петербург вокруг Европы (что маловероятно из-за изношенности яхты и сжатых сроков), то ли пойдет на север по Волге (для чего нужен двигатель и запас топлива, что для флота, конечно, не проблема). Окончательное решение будет принято в Новороссийске, видимо, командующим флота.

По словам отважного мореплавателя, встретили его в Севастополе душевно и тепло. Никаких проблем (наконец-то!) ни с продуктами, ни с ремонтом, ни с обслуживанием, например, с сауной. Гвоздѣва тут же обследовали в госпитале флота, и он с гордостью сообщил нам, что по всем параметрам, включая кардиограмму и другие показатели, он вполне в норме, и последствия тяжелейшего стресса, полученного в Сомали, когда он едва не погиб, преодолены.

Разговор закончился сообщением, что в Новороссийск Гвоздѣв выходит на другой день (так что он сейчас в море). Он передает пожелания добра и благополучия всем, кто его знает и ждет после четырех лет плавания.

№ 23 (238), 7.06.1996

## На распутье в Новороссийске

Как и обещал железный человек Евгений Гвоздѣв, завершивший четырехлетнее одиночное кругосветное плавание, в конце мая он пришел из Севастополя в Новороссийск. Там мы его и нашли в яхт-клубе новороссийского пароходства.

Два телефонных разговора с начальником яхт-клуба и самим мореплавателем позволили представить такую картину. После торжественной встречи в Севастополе, показанной даже по Первому каналу ОРТ, когда зам. командующего Черноморским флотом Г. Сучков вручил нашему земляку личный адмиральский знак, приход Гвоздѣва в Новороссийск остался практически незамеченным.

К моменту наших телефонных объяснений владелец яхты Ю.Канцев в Новороссийске еще не появился, а военные моряки так и не решили, экипировать ли Е. Гвоздѣва для похода по Дону и Волге в Санкт-Петербург на празднование 300-летия флота. В общем, обычная российская ситуация, и Евгений Александрович был, как мне показалось, слегка растерянным и ли-





шенным своего обычного оптимизма. Правда, его утешало, что коллеги из новороссийского яхт-клуба вытащили «Лену» на берег и приступили к ее ремонту.

Таким образом, пока не можем сообщить читателям, куда дальше пойдет наш отважный земляк — то ли на север, в Санкт-Петербург, то ли на юг — домой, в Махачкалу. В первом случае для организации его встречи у нас будет два-три месяца, во втором — месяц. Окончательно это выяснится на следующей неделе.

№ 25 (240), 21.06.1996

## Е. Гвоздёв идет в Махачкалу

Эту новость привезла в редакцию НД жена яхтенного капитана Людмила Судакова, вернувшаяся на днях из Новороссийска.

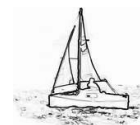
Как мы уже сообщали, в конце мая наш земляк, отважный путешественник Е. Гвоздёв, завершивший четырехлетнее кругосветное одиночное плавание на небольшой яхте «Лена», привел ее из Севастополя в Новороссийск. Здесь и должен был решиться вопрос: то ли он продолжит плавание на север в Санкт-Петербург, чтобы принять там участие в праздновании 300-летия Российского флота, то ли от Волгограда повернет на юг и вернется домой, на Каспий и в Махачкалу.

В итоге лишь коллеги-яхтсмены из Центра парусного спорта Новороссийского пароходства поддержали Евгения Александровича на заключительном этапе его удивительного плавания, да еще на помощь ему прилетел из приморского казахского города Актау (бывший Шевченко) яхтсмен Владимир Степанов. По нынешним временам и нравам плавание в одиночку по реке не менее опасно, чем в сомалийских водах. Два человека на борту — это надежней, чем один. Так они и будут плыть по Дону и Волге вдвоем.

Не дождавшись решения командования ЧФ по поводу своего дальнейшего следования, Гвоздёв идет домой. Впрочем, говорит он, «если я военным понадобится, они могут найти меня в Волгограде». С более южной точки поворачивать в Питер он уже не согласится. И вообще, выполнив свою главную задачу и обогнув «шарик», интерес к другим целям путешественник потерял. Во всяком случае, пока. Верней, ближайшей его целью стала теперь книга о кругосветном плавании.

Выглядит моряк, по отзывам жены, неплохо — перестал худеть и даже немного набрал вес. На яхте сохраняется запас продуктов, сделанный еще в Греции и Турции — крупы, макароны, сахар, немного тушенки. На берегу Гвоздёв закупает фрукты и овощи, хлеба почти не употребляет. При походе на рынок, чтобы представить, насколько дорого стоит тот или иной товар, цену в рублях переводит в доллары, а не наоборот, как мы. В общении, если согласен, говорит «О'кей», разговоры о политике его сильно раздражают. Видимо, начался процесс адаптации, так как Е. Гвоздёв уходил в плавание совсем из другой страны и все наши новации последних лет ему еще предстоит переварить.

Итак, наш герой плывет домой, в Дагестан.



## Как встречали Евгения Гвоздёва

Конечно, «Лена» поизносилась и слегка поблекла, за четыре года пройдя три океана. Не так вызывающе оранжевы пластмассовые борта; выцвели паруса, вернее их синие полосы; порваны, заштопаны и уже совсем не красные плоские мешочки на внешних стенах каюты, куда складываются концы (то есть веревки), коими капитан управляет парусами; укоротилась и явно поломана ручка руля, который ломался одиннадцать раз...

Но в морских традициях приходить в родной порт при параде, и эти шероховатости вижу, скорей всего, только я, так как помню яхту новой, да еще через мои руки прошли десятки кодаковских снимков из писем Гвоздёва. Снимки, на которых яхта постепенно обесцвечивается, что никак нельзя объяснить изменением качества пленки. Здесь работают другие, куда более мощные факторы: время, солнце и океанская вода.

Правда, они никак не повлияли на самого мореплавателя, если не считать его вечного загара и густой саваофовой бороды. Не выцвели и остались синими его глаза, да и сам Евгений Александрович подтянут, энергичен, рукопожатия и объятия его крепки, а от похлопывания по спине я закашлял и пробормотал что-то типа «хорош!» Короче, выглядит он гораздо лучше, чем 7 июля 1992 года, когда начинал свой поход, достойный Книги рекордов Гиннесса.

Тогда все висело на волоске: не было ни денег, ни заграничного паспорта, ни спонсоров. Фирма «Совмаркет», рекламировавшая свою яхту через «Поле чудес», отдала ее Гвоздёву, уступив его небывалому нажиму и, по-моему, с тайной надеждой, что, уплывая за моря-океаны, он наконец-то оставит фирму в покое. Те передраги не могли не сказаться на облике яхтенного капитана: он был тогда куда грустнее, молчаливее и старше. А вот теперь улыбается, пожимает множество рук, получает цветы и целует ручки дамам совсем молодой мужик! Только с бородой. Мужик, которому никак не дашь шестидесяти двух лет. Радость достижения цели, — и какой цели! — молодит и красит кого угодно.

Несколькими минутами раньше ведомая им яхта изящно маневрировала по акватории порта, и сопровождавшие ее на катере операторы телевидения остались довольны. Убран парус, и «Лена» быстро и точно швартуется — в чем-чем, а в маневренности ей не откажешь. На причале, куда Е. Гвоздёв быстро поднимается, царят радостная суматоха, смех и поздравления... И только немногие знают, что на самом деле он пришел в родной порт из Астрахани накануне, в четверг вечером, а сейчас — это не больше чем инсценировка, в которой подлинно все, кроме времени прибытия. Но так делается всегда, когда оканчиваются длительные и тяжелые путешествия. Ну не заставлять же встречающих сутками и часами стоять на причале и всматриваться в горизонт: яхта — не поезд и не самолет, расписание движения не соблюдает. Поэтому по возможности кое-что делается заранее.

Нельзя сказать, что митинг в порту, да еще рядом с военными, был очень многолюдным — проходная и охрана сделали свое дело, и много встречающих осталось «за бортом». Сыграло роль и то, что не было достоверной информации о том, где, что и как произойдет. Поэтому некоторые горожане и журналисты отправились в рыбный порт или на причал, где раньше швартовались прогулочные теплоходики. Тем не менее, все получилось и в меру торжественно, и тепло, и даже весело. Официальных лиц представляли администрации города и Кировского района, комитеты по делам молодежи и спорту, а также руководство порта. Неофициальную — воспитанники клуба юных моряков «Алые паруса», журналисты, друзья и родственники путе-



шественника. Было много добрых слов поздравлений и здравниц в честь человека, прославившего Россию и Дагестан, завершившего кругосветное путешествие в год 300-летия Российского флота. Юные моряки в отутюженных к празднику гюйсах читали стихи и обещали быть похожими на своего теперь уже знаменитого земляка.

Аплодисментами встретили присутствующие на причале предложение Гаджи Абашилова, редактора газеты «Молодежь Дагестана», учитывая значение подвига капитана «Лены», переименовать остров Тюлений в остров Гвоздѣва. Продолжая свою речь дальше, но уже в роли распорядителя благотворительного фонда Кредобанка имени М. Меджидова, он вручил отважному мореплавателю денежную премию, чем выполнил свое давнее обещание.

Сам Евгений Александрович в ответном слове был краток и даже деловит. Поблагодарив за встречу и добрые пожелания, он сказал, что не ждал такой теплоты и радушия, что домой его тянуло из всех без исключения заморских стран, и попросил, чтобы его следующее путешествие ему не пришлось бы готовить ценой таких лишений и усилий. Потом путешественник захотел сфотографироваться с воспитанниками клуба «Алые паруса», в котором когда-то преподавал.

— Мои внуки далеко, так хоть чужих поддержку на коленях, — сказал он, пока я снимал.

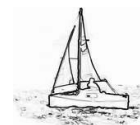
После митинга в банкетном зале порта был небольшой фуршет с шампанским и фруктами, на котором путешественник еще раз признался, что очень тронут такой встречей, и призвал деловых людей, если они дорожат мнением бывалого человека, вкладывать деньги в туризм, а в наших условиях — в туризм приморский и морской.

Уже потом, когда разошлись и разъехались встречающие, и мы пили чай на соседнем буксире, я спросил Евгения Александровича, почему эта, на мой взгляд, скромная и явно предвзвешенная встреча его так тронула? Он, не задумываясь, ответил, что его возвращение в Россию отнюдь не было фанфарным и триумфальным. Даже после достойного приема, оказанного ему моряками в Севастополе, черноморцы о нем очень быстро забыли. В Новороссийске, где должен был решиться вопрос об участии Гвоздѣва в праздновании 300-летия Российского флота в Санкт-Петербурге, он уже никого не интересовал и с трудом выпросил лодочный мотор, оставленный им четыре года назад в местном яхт-клубе. (Вернее, дали другой: тот просто продали, когда он ушел в Атлантику четыре года назад.)

— Да если б я пошел в Питер, — говорит мореплаватель, — то сразу после парада на Неве меня бы бросили на произвол судьбы, и я бы добирался домой по холодной осенне-зимней Волге. А я так отвык мерзнуть и голодать...

И вообще, его уже 2,5 месяца, проведенных в России, не перестает удивлять обилие всяческих запретов, произвол чиновников, сумрачность и озабоченность людей. Нигде, кроме Родины, его не встречали автоматчики, а обилие пограничников, сторожевых вышек и кораблей на черноморском побережье Кавказа просто поразило. Я постарался объяснить, что это меры предосторожности из-за войны в Чечне, на что был интересный ответ. Как известно, в Пуэрто-Рико главная криминальная проблема — это наркотики, но там охраной побережья заняты патрульные самолеты и спутники. Поэтому таможенник в лице миловидной девушки появляется для регистрации яхты, прекрасно осведомленным о том, кто ты и когда пришел. И достаточно устных ответов хозяина яхты, чтобы процесс регистрации был завершен. Правда, если при выборочной проверке обнаружится вранье, штрафы бывают такими, что могут разорить любого. И чиновнику погреть руки не на чем.

Так что радушие и энтузиазм земляков, уже назвавших моряка дагестанским Магелланом, тронули его до глубины души. И, видимо, опасения, что и следующее его плавание будет одиноким во всех смыслах — от подготовки до исполнения — было наконец-то поколеблено.



Чтобы завершить плавание, вернее поставить в нем логическую точку, осталось пересечь Каспий еще раз — сходить в Актау, на родину самой яхты. Там и будет решена ее судьба: то ли ее продадут с аукциона, то ли поставят на пьедестал, то ли подарят Гвоздёву.

— А потом в течение полугода я должен написать книгу о своих скитаниях по трем океанам, — говорит Гвоздév. — Такие издания редко бывают коммерческими, и рассчитывать на особую прибыль не приходится. Но это надо сделать. Это делали все капитаны, обошедшие шарик. Сделаю это и я.

Странно, конечно, но в эти минуты над штилевым морем начался легкий летний дождь, которого все давно ждали. А дела и планы, которые затеваются в дождь, непременно сбываются.

№ 40 (250), 1.11.1996 г.

## В Греции я впервые подал сигнал SOS

Прошло уже больше трех месяцев, после того как в Махачкалинском морском порту пришвартовалась 5,5-метровая яхта «Лена», которую привел домой Евгений Гвоздév. Так через четыре года и 12 дней завершилось его одиночное кругосветное плавание, уникальное во многих отношениях. За этой морской эпопеей, начатой нашим земляком накануне 500-летия открытия Колумбом Америки и оконченной в год 300-летия Российского флота, наша газета внимательно следила и, насколько это было возможно, регулярно о ней рассказывала. Всего было опубликовано 35 писем и телеграмм Е. Гвоздёва, иллюстрированных фотографиями и географическими картами, и внимательный читатель должен иметь представление о ходе плавания.

Но, перебрав собственный архив, я установил, что неполно и наиболее скупо был освещен заключительный этап четырехлетнего похода. Газета напечатала всего лишь несколько радиogramм из Средиземного и Черного морей, а отсутствие подробностей было скрашено нетерпением ожидания и радостью встречи. Мы решили исправить этот промах и продолжить рассказ о кругосветке Е. Гвоздёва, пользуясь приятной и редкой возможностью личного общения с путешественником.

Итак, в Средиземном море Е. Гвоздév на своей миниатюрной яхте оказался в декабре 1996 года, миновав Суэцкий канал. Плавание заканчивалось так же тяжело, как и начиналось. В августе 1995-го, огибая Африку с востока, он был ограблен и чуть не погиб в Сомали. Раздетый, только с канистрой пресной воды, мешочком риса и комплектом старых парусов, Гвоздév все же дошел до порта Джибути, где ему помогли российское посольство, наши и французские моряки. Но такой снаряженной и обеспеченной, как после Австралии, яхте «Лена» стать было уже не суждено.

На скудном рационе, в несусветную жару (+35°C ночью), при встречном ветре «Лена» и ее капитан около трех месяцев в лавировку преодолевали Красное море, зажатое между африканскими и аравийскими пустынями. Три месяца вместо двадцати дней!

От Египта впечатления тоже самые безрадостные, как о стране классической и сплошной коррумпированности, искусством которой здешние чиновники овладевали со времен фараонов. Достаточно сказать, что морской агент, бравший плату за проход Суэцкого канала, урвал ее дважды: сначала с английского яхтсмена, расплатившегося за Гвоздёва, а следом и с самого Гвоздёва. Отношения яхтсменов между собой и с береговыми властями заслуживают отдельного разговора то ли на страницах нашей газеты, то ли в книге, и мы к ним еще вернемся.



Прошла осень, началась зима, близился 1996 год. В декабре 1995-го «Лена» вышла в Средиземное море и направилась в Лимасол, столицу греческой части острова Кипр.

Только после этой, совершенно необходимой преамбулы в разговор вступает сам путешественник. А первый вопрос к нему был такой: почему он пошел сразу на Кипр, а не зашел в Израиль?

— Действительно, — сказал Е. Гвоздёв, — я хотел побывать в Хайфе, и у меня были адреса тамошних яхтсменов (тех, кто уехал из России и Дагестана). Но меня встретила дурная зимняя погода, встречный ветер, с которым я устал бороться в Красном море, и на пороге завершения витка вокруг шарика я, честно говоря, уже боялся новых осложнений и приключений. Поэтому пошел напрямик в Лимасол, пришвартовался в рыбном порту.

— В одной из ваших телеграмм сообщалось, что вы собирались зимовать на Кипре. Почему же 17 февраля вы были уже в Афинах?

— Потому что от Лимасола до Афин не так уж далеко, и мне не терпелось завершить кругосветку. Для этого оставалось дойти до греческой столицы, вернее до мыса Сунион недалеко от Афин. И я пошел туда через острова Родос и Лерос.

— В Эгейском море множество островов. Почему вам запомнились именно эти?

— Родос — это первый крупный после Кипра остров, а на Леросе мне пришлось подавать сигнал SOS, чего я не делал ни в одном океане. А здесь вот приперло.

— Была угроза для жизни?

— 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.

— Расскажите, пожалуйста, подробнее.

— 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 фальшвейера, 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 фальшвейер, ко мне подошел рыбацкий катер и оттащил «Лену» в море. Рыбаки быстро поняли, что я не развлекался, а терпел бедствие. В тот момент до прибоя оставалось метров 20--30. Вот так можно было потерять яхту в Эгейском море, совсем недалеко от мыса Сунион.

— А почему вы так к нему стремились?

— Ничего особенного, конечно, там нет, но именно у этого мыса я пересек бы собственный курс, проложенный за три года до этого, в самом начале плавания. После такого пересечения замкнулся бы круг, закончилось кругосветка через три океана.

— И когда это произошло?

— Спортивная часть моего кругосветного плавания завершилась 17 февраля 1996 года. Снова пройдя мимо мыса Сунион, я уже мог из Афин улететь домой, скажем, на самолете, а яхту продать или даже бросить, и, тем не менее, считалось бы, что виток по земному шару я все же совершил. Но, боюсь, никто бы из земляков не понял 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. Зима — она и в Греции зима, хоть и помягче. А мне нельзя было намочить, так как негде сушиться, нельзя было сильно болеть. Стоял, естественно, в марине.

— Вы часто употребляете слово марина. Это что — яхт-клуб?



— Это лучше яхт-клуба: морская гостиница, пристанище для яхтсменов. Прежде всего, марина имеет обширную и абсолютно надежную стоянку для судов, потом следуют: отель на берегу, административный корпус, магазины, дискотека, сауна, мастерские... В общем, все, что нужно яхтсмену после плавания или перед ним. Сервис высокого уровня и доступный по ценам.

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

— Вы что же, их считали?

— Да нет, места на причале пронумерованы, как боксы для автомобилей.

— Итак, в Афинах стояли в марине?

— Да, прекрасная марина Алимос в пригороде Афин Каламаки. Оплатил стоянку, а также снабдил меня одеждой, водонепроницаемым костюмом и продуктами грек, владелец трех яхт Марк Лориндос. В его свитере и джинсах хожу до сих пор. С ним мы объездили Афины и Пирей. Наше посольство, в которое звонил несколько раз, ко мне и моим проблемам интереса не проявило, отделившись пустыми советами. И я еще раз убедился, что Россия — это именно страна советов, а не дел.

Потом, когда в первых числах апреля вышел из Афин и, минуя острова Андрос, Скирос и Лемнос, приблизился к проливу Дарданеллы, то встретил самое дружеское отношение турок-яхтсменов к себе. Трижды 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, в марине. И если бы не ее генеральный менеджер Кахит Юрен и яхтсмены Аадин Язган и Альпараслан Югюр, то стоял бы я 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 более сильное, чем в Дарданеллах. А без братских отношений яхтсменов всех стран мое кругосветное плавание никогда бы не состоялось, потому что при минимальных расходах на такое путешествие в 10 тысяч долларов владельцы «Лены» дали всего 1,6 тысячи. Остальное — мои друзья и помощники со всего света, в том числе и греки с турками.

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

— Когда из вашей телеграммы мы узнали, что вы находитесь под опекой флота, то очень обрадовались, решив, что все ваши материальные проблемы кончились.

— Не побывав в блокадном 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 никак не поделят 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 сделали 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.

— А светлых, радостных ощущений на Черном море вы не испытали?



— По большому счету не было их ни на Черном, ни на Азовском море, ни на Дону с Волгой. На всем этом длинном пути упадок и деградация ощущались во всем. И даже по сравнению не с другими странами, а хотя бы с тем, что видел на тех же берегах 3-4 года назад, когда плавание начиналось. О флоте я уже говорил — турки на Черном море явно сильнее. Я видел их учения.

Пусты были крымские санатории, мимо которых проходил, — и это в конце мая. Очень мало встречалось грузовых теплоходов и в море, и на реках. Еще меньше пассажирских. В обветшалых шлюзах Волго-Донского канала на своей маленькой «Лене» 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.

— Ваше одиночное плавание закончилось не в Махачкале, а в Новороссийске?

— 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 я решил в Новороссийске. Когда весной 93-го я уходил отсюда в Атлантику, то оставил в яхт-клубе мотор. Меня, видимо, приняли за сумасшедшего, решили, что из такого плавания не возвращаются, и мой мотор 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 за 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. 19 июля, вернее 18-го, 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.

Такова хронология последнего этапа моего кругосветного плавания.

— Обычно окончательной и последней точкой в предприятиях такого рода бывает книга. Вы не отступите от этой традиции?

— Нет, конечно! Сейчас готовлюсь к этой работе. Дневники, по счастью, сомалийских братков не заинтересовали.

— А что потом?

— Потом новое плавание. Точнее пока ничего сказать не могу.

— Последний в сегодняшнем разговоре вопрос, который, не зная, как выйти на Вас, мне задают многие. Как относится Евгений Гвоздév к тому, что его подвиг никем пока не оценен по достоинству — ни правительством Дагестана, ни городскими властями, ни спортивными организациями, ни телевидением (местным и московским), ни газетами?

— 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 Yachting World. А еще меня греет общение с детьми,



как недавно в Центральной городской махачкалинской библиотеке или в Клубе юных моряков, который на днях отметил свое 15-летие. Вот где мои главные поклонники и последователи.

От редакции: обращаемся к читателям с предложением присылать в «Новое дело» вопросы к Евгению Александровичу Гвоздёву о его плавании. Это поможет нам сделать следующие беседы с отважным моряком более интересными для вас. Спрашивайте обо всем, что вас интересует: от того, встречал ли он крокодилов, до того, сколько сортов мороженого в Новой Каледонии. Ждем писем!

№ 45 (259), 6.12.1996

## Опыт яхты «Лена» никому не нужен

В начале ноября мы попросили читателей задавать путешественнику вопросы. Отвечая на них, можно было бы более подробно и точно описать четырехлетний поход, вспомнить его детали и стороны, еще не затронутые в печати.

Вопросов оказалось больше телефонных, чем заданных по почте, и первая их группа касалась судьбы самой яхты. Читатели спрашивали, где она сейчас, будет ли судно выставлено в Махачкалинском краеведческом музее, как яхта себя вела в условиях длительного океанского плавания, к которому не приспособлена, и как она появилась в судьбе моряка.

Последний вопрос показался наиболее общим, и именно с него мы решили начать очередную беседу с Евгением Александровичем.

— С яхтой «Лена» мы были связаны последние пять лет, хотя яхтенным спортом болею уже лет двадцать. Готовясь к кругосветке, пересек Каспий в разных направлениях — вдоль, поперек и по периметру — больше сорока раз. Реже это было в коллективных походах или в экипажах более крупных судов, а в основном — в одиночку на маленьких яхтах, «Гетан» и другой, висящей у меня дома за балконом. Объединяет их то, что обе переделаны из обычных гребных шлюпок-ялов, на которых моряки плавают между судами в портах или при их обслуживании. Ялы были старые, списанные, мне их дарили, и до ума мне их приходилось доводить самому. Вот поэтому я и плотник, и маляр, и такелажник, ну а корабельный механик — это уже по профессии.

«Лену» действительно впервые увидел в «Поле чудес», когда передачу вел еще Влад Листьев. Яхта красовалась в качестве суперприза на этой телепередаче. Но кроссвордов я не люблю, и чтобы обзавестись судном, выбрал другой путь — отправился на фирму, которая их строила. Благо, это было близко — на другом, казахском берегу Каспия, в городе Актау (бывший Шевченко). Я полетел туда осенью 1991 года и предложил фирме малого судостроения «Совмаркет» свои услуги в качестве гонщика-испытателя ее продукции. Но не на Каспии, конечно, а в походе вокруг Европы или даже в Америку. Через год, в 1992 году, праздновалось 500-летие ее открытия Колумбом, планировалась большая регата из Европы в Новый Свет, и мне страшно хотелось побывать на этом всемирном празднике яхтенного спорта.

До тех пор я ходил по Каспию, как голодный тигр по клетке, а дальше, в океан, меня не пускали. Власти боялись, что сбегу в первом же иностранном порту, и паспорта моряка мне не давали. Поэтому с «Совмаркетом» надежды у меня были связаны еще и с этим — с иностранным паспортом, а не только с яхтой. Уламывать президента фирмы Юрия Канцева и его сотрудников пришлось несколько месяцев. Я ходил на фирму как на работу, жил в порту, неделями дожидался приема и возвращения хозяина из Москвы и своего все-таки добился: в канун 1992 года «Совмаркет» начал строить яхту для меня. И я в этом участвовал!





— Короче, взяли фирму измором?

— Выходит, что так. Сильно надоел или все же убедил, что без «Лены» праздник 500-летия открытия Америки будет неполным.

— Вы говорите, что «Лену» строили. Но она ведь пластиковая. Может, тут нужен другой термин?

— Ну, не строили, так собирали. По конструкции это большая мыльница из двух половинок: дна и крышки, точнее, корпуса и рубки. Их формуют из стеклоткани, пропитанной эпоксидной смолой, потом накрывают одно другим и стягивают по периметру бронзовыми болтами. Остается начинить, отделать, поставить мачту и руль. На все это ушло два месяца.

Яхта длиной 5,5 и шириной 2,4 метра весит около семисот килограммов, имеет каюту, в которой нельзя стоять, несколько рундуков для груза. Парусами и рулем можно управлять только снаружи, с кормы. Этого достаточно, если яхта используется для семейного прибрежного плавания, то есть по прямому назначению, а при длительных переходах это, конечно, неудобно. Парусов, кстати, 18,5 кв. метра. Возможно применение мотора.

— «Лена» — это серийная яхта или ее все же усиливали, совершенствовали? Ведь было известно, что ее ждет как минимум Атлантика!

— У серийной яхты типа Микро днище имеет толщину 5-6 мм, у «Лены» было добавлено два слоя стеклоткани и корпус имел толщину 10 мм. Этого оказалось достаточно, с корпусом проблем не было. Был дополнительный балласт (50 кг) и в шверт вклеена стальная плита весом 45 килограммов, то есть, обеспечена дополнительная остойчивость. Когда в Австралии, у мыса Каприкорн, яхту положило мачтой на воду (даже сильнее, на 30 — 40 градусов мачта была под водой), это утяжеление дна сделало свое дело, и яхта снова стала на ровный киль.

— Итак, днище не протекало, рубка тоже неплохо защищала. Что было в конструкции не так, с чем намучились больше всего?

— С рулем! Из-за пороков конструкции он ломался одиннадцать раз, так как сделан из алюминия, бронзы и нержавеющей стали, а в морской воде все это подвергается электрохимической коррозии. Здесь нужны нержавеющая сталь или титан. Рвались паруса, однажды сломалась мачта, рвалось леерное ограждение, но это все мелочи по сравнению с той морочкой, которую доставил несовершенный руль.

— В инструкции к яхте написано, что она непотопляемая. Это правда?

— Да, в борта каюты вклеено столько пенопласта, что яхта должна оставаться на плаву, даже залитая по палубу водой. До этого, слава Богу, не дошло. Но я плавучесть на всякий случай еще усилил — выловил возле Гибралтара десять 30-литровых пустых канистр и привязал их вдоль бортов. 300 килограммов выталкивали бы «Лену» из воды в случае аварии.

— Как готовили пищу и грелись?

— На миниатюрной газовой плите, запаса газа в малом баллоне хватало на 3-4 месяца, если не шиковать. Если учесть, что переход через Атлантический океан длился 50 дней, а через Тихий — 96, то хватало. А согревали тропики и экватор. С моим снаряжением ни севернее, ни южнее делать нечего. Замерзал больше всего дома, в Черном море, ранней весной и когда шел туда и обратно.

— Как «Лена» выглядела на фоне иностранных яхт?

— Если честно, очень бедненько. Но тем больше она вызывала сочувствия, и мне это было на руку, так как освобождало от многих портовых платежей.

— Как было с флагами и картами? Где вы сменили красный флаг СССР на трехцветный российский?



— Весной 92-го, перед выходом из Одессы к Босфору, ребята из тамошнего яхт-клуба вручили мне новый флаг. Это был кусок простыни с нарисованными какой-то краской синей и красной полосами. С ним я дошел до Пуэрто-Рико. Потом с флагами проблем не было — их можно купить в магазинах яхтенных принадлежностей. Как, кстати, и карты. Но карты дорогие, и я их или переснимал, или копировал на ксероксе, или мне их дарили наши моряки или мои друзья в каждой из стран, где швартовалась «Лена».

— Вы испытывали яхту четыре года. Как вы распорядитесь полученными сведениями о ее поведении в океане?

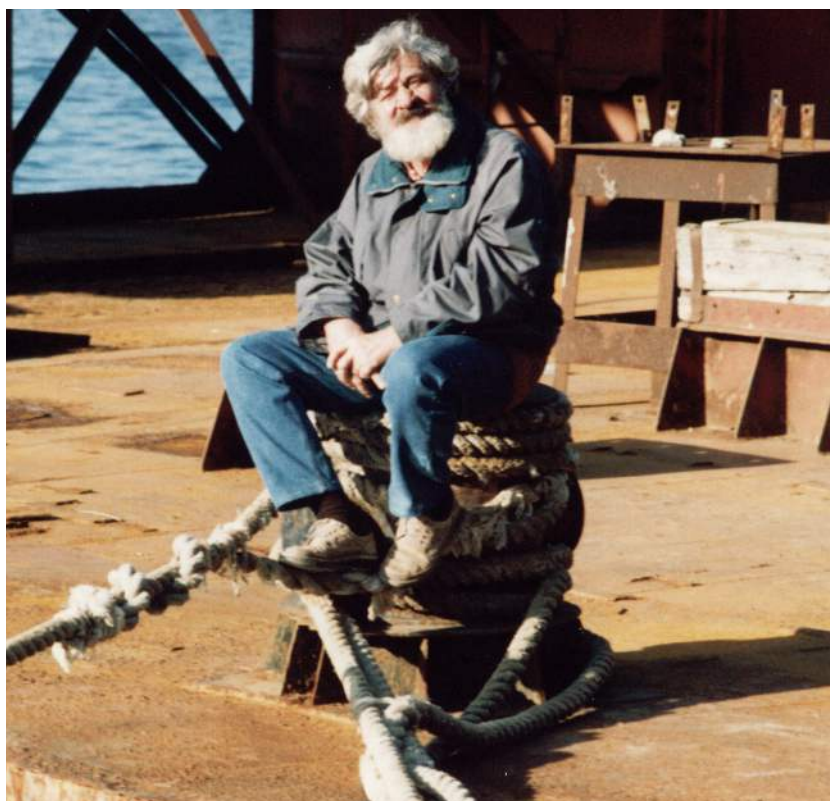
— Как ни странно, они никому не нужны! За время моего плавания фирма «Совмаркет» обанкротилась, ее имущество в Актау арестовано за долги банком-кредитором, а Юрий Канцев, бывший хозяин фирмы, теперь имеет в Москве, в Химках, магазин морских товаров «Маркет-марин», который снова рекламирует в Поле чудес, а еще в «Плейбое». До совершенствования отечественных яхт ему, кажется, дела нет. Самое большое, на что может рассчитывать «Лена» — это быть поставленной в салоне Маркет-марин в качестве рекламы и приманки. Я уже рассказывал, что перегнал ее в Актау и под расписку сдал в яхт-клуб, выполнив контракт полностью.

Конечно, хотел бы чтобы «Лена» стояла в Махачкалинском музее, и по ней бы лазали дети, но этого, видимо, никогда не будет. Думаю, что судьба «Лены» — это показатель состояния отечественного бизнеса. Он, мягко говоря, нецивилизованный, и своих хороших яхт у нас не будет еще долго.

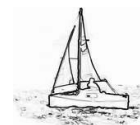
— А что вы скажете о дагестанской инвестиционной программе «Малое судостроение»?

— Насколько я знаю, дальше разговоров и планов дело так и не сдвинулось, хотя в Дагестане есть все условия для ее реализации. Было бы идеально через год уйти в новое плавание на дагестанской яхте и испытать ее не хуже «Лены», но это только мои мечты. А в реальности снова придется, видимо, обращаться к какой-нибудь чужой фирме. Скорей всего, иностранной. За рубежом, как я убедился, ценить профессионалов могут по достоинству.





Октябрь 1996 г. Дома! Фото О.Санаева.



## Дважды вокруг света

Выступление Евгения Гвоздѣва в Московской яхтенной школе 16 декабря 2003 г.

Настоящая публикация подготовлена на основе двух публиковавшихся в сети записей выступления: варианта И. Холкина, более точной, но частичной записи Ю. Кузнецова, а также видеозаписи, сделанной Г.Шмерлингом. В части, попавшей в видеозапись, текст исправлен и дополнен в соответствии с ней. Использованы кадры из видеозаписи.



### Вступление

#### **Рогов Д.К. преподаватель Московской Яхтенной школы**

Для того, чтобы человек стал настоящим яхтсменом, он должен помимо всего прочего получить много того, что нельзя перечислить и внести в графу зачетной книжки — того, что называется морской культурой. Элементами такой культуры могут поделиться с нами люди интересные, скорее даже замечательные во всех отношениях.

Сегодня у нас в гостях Евгений Александрович Гвоздѣв. Человек, который дважды обошел вокруг света в одиночку и собирается сделать это в очередной раз. Представить его довольно несложно. Дело в том, что он не отягощен никакими регалиями, наградами, званиями и степенями. С одной стороны, это проще, а с другой стороны, согласитесь, здесь есть эффект несправедливости.

Дело в том, что общее время, которое он потратил в конце семидесятых-восьмидесятых годов для того, чтобы получить паспорт моряка и выйти за пределы территориальных вод — оно превышает то время, которое он провел в плавании. Поэтому можно говорить о прошлых временах с ностальгической грустью, а можно порадоваться, что сейчас и он, и многие из нас, имеют такие возможности ходить по мировому океану.

И поэтому я, предваряя само выступление, немного расскажу о нем. Вопрос об отношении государства — уже решенный вопрос. Он уже вышел раз, вышел два, собирается выйти в третий раз и, в общем-то, никому до него интереса особого нет. То есть те документы, которые у него есть, достаточны, чтобы пересекать границу во всех направлениях - и на этом контакты с властями, в общем-то, заканчиваются. Интересно же то, каким образом человек дошел до такой жизни. Он сказал мне: «Ты только не говори, что герой, не надо этих слов. Ты только скажи — мол, старый чудаков». Я говорю: «Ну, старым вы не всегда были». Он: «Старым не всегда, а чудаком всегда».

Все мы пришли к парусам разными путями, но в основном это было связано с какими-то традиционными знакомствами. Кто-то сам вышел на яхте, кого-то пригласили, кто-то вырос в



яхтенном окружении, но все эти пути нас не уводили в сторону от парусов. Евгений Александрович в возрасте двадцати лет не имел ни опыта плавания на морях и океанах, ни опыта выхода на парусной лодке, да и вообще никакого «водяного» опыта.

Он по происхождению белорус, во время войны его семья была эвакуирована в Киев, где они думали отсидеться, но через несколько недель Киев был сдан — и они оказались в Дагестане, в Махачкале, потом в русском городе Петровске. Так вот, в возрасте двадцати лет к нему попала в руки газета, из которой он вычитал, что какой-то француз построил сам яхту и обошел на ней один вокруг света. Ну, казалось бы, мало ли что в газетах пишут, на все внимания не обратишь.

Но эта мысль настолько запала ему в душу, настолько его поразила, что он немедленно бросился в образовательную библиотеку — искать все по этому поводу. Выяснилось, что десятки людей из разных стран уже сделали это, но с нашей части земли, с великой морской страны России — этих попыток не было, нет и не предвидится.

И вот это стало началом его пути: с двадцати лет он мечтал о кругосветном плавании.

Но у меня был к нему еще один вопрос. Я понимаю, что были большие трудности с документами, но в конце концов с ними все решилось. Другая трудность — может держать работа на берегу, нужно добывать кусок хлеба. Но Евгений Александрович пошел тогда, когда он уже был пенсионером. Он мне говорит: «Ты знаешь, тяжело, конечно, было, денег у меня не было, продуктов не было — но ведь у всех пенсионеров условия были не сахар, так мне было не хуже других».

Но как же с семьей, говорю я — ведь у вас жена, ребята. — Ну, — говорит он, — ребята уже большие, а что касается жены, так я а ведь на самом деле дипломат был, я ведь знал, как поступать — мало-помалу. Были скандалы, потом эта полоса прошла, потом она устала и сказала: черт с тобой, катись. И вот здесь я понимаю, что меня семья благословляет в кругосветное плавание.

Итак, слово Евгению Александровичу Гвоздёву.

## Первое плавание

Е.А.Гвоздёв: Во-первых, я хочу поблагодарить всех тех, кто пришел сюда, нашел время для этого. Второе. Мне хотелось бы поблагодарить руководство Яхтенной школы за организацию этой встречи. Спасибо вам.

Я сейчас немного расскажу, а потом будете задавать вопросы.

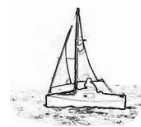
Плаваний действительно было два. Первое — 1992-96 годы, о нем писали, и второе с 1999 и до конца этого, 2003 года. Очевидно, более всего речь пойдет о втором плавании.

— Я думаю, что интересно все! — (реплика, вероятно Д.Рогова)

В 92-м году, а точнее в 91-м в программе «Поле Чудес» показали яхту фирмы Совмаркет, которую фирма выставила в качестве приза. И мне в голову втемяшилась такая мысль: — а что, если фирма выставила яхту в качестве приза, значит, это солидная фирма и нуждается в солидной рекламе. Я подумал: что если предложить им такой вариант: они дают мне яхту, два комплекта парусов, оформляют заграничный паспорт, который я в течение пятнадцати лет до этого момента не смог получить, и я иду на «Колумб-92».







Естественно, что как участника меня и близко никто туда не подпустит. Яхта пять с половиной метров, обыкновенный прогулочный швертбот, на котором можно ходить по внутренним водным путям. Думалось так: если я покручусь около них, журналисты обратят внимание, для фирмы будет реклама. Ну что за реклама, если, скажем, так: «Если вы настоящий мужчина, покупайте яхту фирмы Совмаркет Инкорпорейшен». Это, в моем понимании, не реклама.

Но когда яхта, прогулочный швертбот, перейдет через Атлантику, тогда можно будет говорить о серьезной рекламе. С этим предложением я обратился к руководству фирмы, и они предоставили мне яхту.

В 92 году я добрался до Новороссийска, шесть месяцев просидел в Новороссийске: ждал, пока мне оформят паспорт. Первого декабря получил паспорт, третьего декабря — продукты на три месяца и четырнадцатого декабря ушел в плавание. Тяжело было. Холодно. И когда я через восемь месяцев пришел на Канары в Лас-Пальмас, двадцать два килограмма как не бывало. Мне помогли... Там была компания «Совиспан», которая нас обслуживала, и я обратился к директору Хосе Гонсалес, и с нашей стороны был Петр (...) — они мне помогли продуктами, подкормили, подлечили, и через Атлантику я переходил 55 дней.

Плавание было рассчитано на то, что я перейду только через Атлантику — и руководство фирмы дало мне яхту на три года, в мое распоряжение. И мы договаривались как: я уйду до Стамбула, в рекламных так сказать целях. В Стамбуле я даю телеграмму фирме Совмаркет Инкорпорейшен о том, что я беру на себя полную ответственность и иду дальше. На тот случай, если со мной что-то произойдет, чтоб потом руководство фирмы, как говорится, «не привлекали» и не ругали.

Когда я уходил с Лас-Пальмаса, мне ребята сказали: Евгений Александрович, будь добр, верни яхту назад. Потому как Россия тогда начала рассыпаться, перестройка, верни яхту назад. Добрался я до Сан Хуане Корте Вико, и тут зима. Возвращаться назад через северную Атлантику — это значит стопроцентная гарантия, что не дойду. Но там оказались наши иммигранты из Штатов и Канады, которые мне помогли продуктами, и, поскольку яхта в моем распоряжении на три года, я принял решение идти через Панамский канал, вдоль экватора через Тихий океан. Вдоль экватора тепло, проблем нет.

Через Панамский канал, Таити, Новую Каледонию и Брисбен в Австралии, потом вдоль Большого барьерного рифа. Шесть месяцев в Австралии — влюбился в эту страну. Сказочно красивая страна. Далее через Торресов пролив, Дарвин, Ко-



Фото О.Санаева





косовые острова, архипелаг Чагос, Сейшельские острова — и уже тут на прямую к финишу выхожу.

Иду в Джибути. И тут двое суток штормовая погода, ветер около тридцати метров в секунду. Двое суток не спал, вымотался. ветер южный, я пошел повыше — и тут полоса: мыс, деревня. Я зашел за мыс и вечером встал на якорь. Ну, думаю, слава тебе, Господи. Живой.

На следующий день — восемнадцать ребят. На яхту.

Народ очень гостеприимный, сомалийцы. Меня в буш, яхту всю подчистую. Один стоит — «исполнитель» с автоматом, жует кат, наркотик, пена изо рта падает, глаза (постучал по столу, тук-тук...) абсолютно ничего не выражают. И у них демократия естественно, проголосовали: шесть человек за расстрелять, восемь оставить в живых. Потом один, по английски разговаривает, подходит и говорит:

— Ты американец?

— Да нет, русский.

Между собой по-арабски переговорили.

— Англичанин?

— Нет, русский.

— Француз?

Ну что тебя, подальше послать чтоб ты понял что я русский...

Ну, хорошо, расстреливать не будем. Я говорю, спасибо, мол. Он мне: — За тебя и за твою яхту выкуп — и пишет мне на песке 200 000 долларов. Я понял, что у парня с юмором все в порядке, и говорю ему: «Моя яхта старая, my boat — old boat. Поэтому цена ее четыреста долларов максимум» — и пишу ему на песке. А шкура моя еще старше, максимум цена один цент. Если ты нуждаешься в четырехстах долларах и одном центре, пожалуйста — давай позвоним в Москву, тебе деньги пришлют и вся проблема решится. А там на тысячу миль вокруг ни одного телефона нет.

Ну, они между собой переговорили... и отпустили меня. Сорок литров воды, двенадцать килограмм риса не тронули. Двенадцать килограмм риса, карты, компас, дневники. Все. Ни газа... Ни часов, ну ничего больше. И даже плитку забрали.

Очень добросовестно люди работали. Я уж об этом говорил, и видимо писали об этом — все подчистую. Ключи от моей квартиры забрали, очки мои забрали. Ну, ключи понятно, украшение, вот, в ухо вставил и пожалуйста. — но брюки, шестидесятый размер, ватные брюки, на экваторе кому они понадобились?

Короче, отпустили меня, и четыр-на-дцать суток от Капра-Сапура до Джибути. Берега агрессивные, я имею в виду народ агрессивный. Август месяц, днем температура в каюте 44-46 градусов, ночью 36 градусов.

Короче, пришел в Джибути. Там наш консул. Очень хорошо французы встретили. Секретарь меня — в душ, новую одежду мне, мыло, полотенце... тут же меня в ресторанчике покормили. Тут же позвонили в наше посольство. Приехал Борис Михайлович, консул, он сам москвич. Привез мне денежку. Я ему написал и объяснил все. Ну, короче, мои проблемы кончились.

Дальше Красное море. От Джибути до Суэца семьдесят шесть суток. Ветер встречный, берега — камень, песок. Жители... а тогда в Адене там бои были, и у всех оружие, и у рыбаков...

Суэцкий канал, Лимассол... В Лимассоле мои проблемы закончились.

Закончилось первое плавание, сижу дома, смотрю телевизор. Политика — футбол, политика — футбол. Надоело. Решил следующее плавание совершить.



## Второе плавание: подготовка

С Олегом Анатольевичем, это мой друг, журналист профессиональный, обзвонили весь Советский Союз. Бывший. Те заводы, которые строили когда-то яхты, яхт-клубы, которые когда-то занимались этим. Нигде ничего не нашли. В Питере, правда, нашлись те, которые сразу предложили мне фантастические условия. Дают яхту 9,5 метров. «Золотая книга Санкт-Петербурга». Взяла полностью на себя... вернее, пообещала взять полностью на себя финансирование. Составили акт, подписали, поставили печать.

Моя задача: отдал концы, отошел, прошел, вернулся — вот моя работа закончилась. И шесть месяцев Санкт-Петербург держал меня как червячка на крючке.

Правда, были ребята, которые действительно поверили в эту затею. А плавание должно было быть посвящено трехсотлетию Санкт-Петербурга. ГУНПО — там есть отличные моряки, они сразу поняли, о чем идет речь, и обеспечили меня полностью картами. Фирма Каруна, частное предприятие, полностью снабдила меня одеждой. Я им единственное, что сказал: «Ребята, мне не нужен ни Адидаас, ни другие фирмы. Сделайте, пожалуйста, одежду для меня — и пусть она будет Скороход, или еще какая-нибудь, но пусть будет наша, чтобы все русское было».

Фабрика канатов: женщины работают с утра до ночи, они от себя оторвали для этого плавания полторы тысячи метров веревки.

Уже кончается август, шесть месяцев прошло, как я туда приехал готовиться к плаванию. И я понял, что плавание не состоится. Оказывается, меня просто-напросто за нос водили.

Я не буду вдаваться в подробности.

Вернулся назад.

У меня на балконе свой собственный мини-крейсер. Заканчиваю постройку. Олег Анатольевич отснял яхту — и отправил фотографию в Нью-Йорк друзьям. Там Лидия Яковлевна Куныавская, журналист, она из Москвы, она поняла, о чем идет речь, и в Cruising Magazin. Они там опубликовали фотографию, и через некоторое время в Канаде, в Ванкувере, один состоятельный мужчина, деловой человек, увидел эту яхту в статье и по емейлу отправил в редакцию такое письмо: «Дорогой Евгений. У меня есть яхта под названием Бакарди, семь с половиной метров длина, новая мачта, новый корпус, паруса, GPS, радиостанция, мотор». Яхта семь с половиной метров — мечта.

Две недели голова кругом. Ну, соберу денег, друзья помогут, прилечу в Канаду. Стартую из Ванкувера на яхте Бакарди под канадским флагом. И буду канадцем русского происхождения. Как угодно можно расценивать этот поступок, я сказал: принцип таков — яхта должна быть спроектирована нашими мозгами, построена у нас, стартовать из нашего порта, под нашим флагом и желательно б еще чтобы были наши спонсоры... и вернуться в наш порт.

Вот пожалуйста: яхта спроектирована нашими мозгами, построена на судовой верфи «балкон», из материалов, которые я нашел на мусорной свалке. До сих пор еще жена не знает о том что я от пенсии отрывал деньги на эпоксидку и стеклоткань.

В девяносто девятом году яхта спущена на воду. 17 марта стартовал из Новороссийска, дошел до... Планировалось так: яхту с балкона погрузить на машину, довезти до Новороссийска и оттуда стартовать в океан. Но наше руководство сочло, что будет неплохо, если я буду стартовать из Махачкалы — и я стартовал из Махачкалы. Центральное телевидение было, попрощался. Ну, они сочли нужным, бог с ним.





Второго июля... С Астрахани привезли яхту машиной в Новороссийск. Второго июля девяносто девятого года я вышел из порта.

## Средиземноморье

Стамбул, Босфор, Дарданеллы, Греция, Италия, Сардиния, Испания и Гибралтар. Штормовая погода — два дня штормовал я на Черном море, яхта очень хорошо вела себя, и 4 дня в Средиземном море.

Что удивительно: когда я пришел в Сардинию, встал — а ветер встречный. Там небольшой городок Кальяри и марина, ну, 70-80 плавсредств. Подхожу, становлюсь на якорь. Я в марину не иду, естественно. Российский флаг. Смотрю, подходит моторная лодка.

— Синьор, вы откуда, с России?

— Да, с России.

— Давай, пожалуйста, заходи в марину, — говорят.

Я отвечаю, что у меня с финансами не все в порядке. «Нет проблем — заходи в марину». Я, говорит, директор марины. Ну, раз директор марины приглашает, я якорь быстренько поднял, второй раз не стал упрашивать себя — и туда. Не успел я еще встать, мой паспорт в компьютер — пять минут, и все мои проблемы закончились. Ни customs, ни immigration, ни пограничники, ни таможенники... Все проблемы закончились.

Если поинтересуетесь, как встречают и как провожают у нас — вон Николай Литая сидит, он вам расскажет. Или, во всяком случае, не даст соврать. В Новороссийске меня трое суток наши доблестные пограничники не выпускали. На лодку пришли, таможенники сначала, женщины. Тут же, буквально в считанные минуты, дали мне все документы, еще и ужин принесли, чтобы я не скучал.

А пограничники узнали, что у меня ТРИСТА ДОЛЛАРОВ в судовой кассе. Ну, короче, трое суток держали. Кстати, директор яхт-клуба в Новороссийске обещал, что памятник будет стоять мне, если я не заплачу сто долларов за отход. Я не заплатил ни цента и надеюсь, он свое слово сдержал, памятник мне там должен стоять.

Гибралтар. Подхожу к Гибралтару, ветер стих, мотора нет, вынужден был встать на якорь. Проходит яхта под английским флагом — огромная яхта, двое человек на борту. Я им веревку показываю, мол, давайте ребята, подтяните, тут до Гибралтара осталось двести-триста метров. Прошли мимо. Я такой злой — думаю, англичане ведь порядочные моряки, яхтсмены, а они сволочи так со мной поступили. Злой такой... Смотрю — возвращается яхта, меня на буксир, привели. Подошли — оказывается, работали в Средиземноморье все лето для телевидения BBS. В Лондон, на телевидение, отправили двадцать три кассеты, и тут подвернулся я.



Проводы в Махачкале. Фото О.Санаева.



Как таможенники со мной поступили? Виза? Нету визы. Да, проблема. У меня проблема: мне нужно запастись водой, продуктами, поднять яхту, подкрасить. Спрашивают: «Сколько ты будешь здесь стоять?». Я говорю: максимум две недели.

Служащий позвонил в вышестоящую организацию — там разрешили. Хотя Гибралтар очень строго к этому относится, без визы туда нельзя. Они как решили этот вопрос? Взяли мой паспорт, положили в сейф, дали мне номер своего телефона и сказали: «Если кто-нибудь будет спрашивать у вас паспорт, дайте им номер нашего телефона, пусть звонят, мы подтвердим, что паспорт у нас». И я две недели там сидел. Закончился мой визит, я подошел, взял свой паспорт — и пошел дальше.

## Атлантика

Канарские острова отлично меня встретили. На Канарские острова мне прислали денег, пошел в супермаркет, закупил продукты. Но тут проблема. Яхта длиной 3 метра 70 сантиметров, ширина метр сорок шесть и вес яхты 350 килограмм. Киль 110 килограмм свинца. И вот на триста пятьдесят килограмм разместить груз семьсот килограмм. Я восемьдесят килограмм, спальные принадлежности, одежда, компас, секстан, веревки, якоря, вода, продукты — и когда я все это посчитал, примерно семьсот килограмм.

Ребята, очень сложная проблема. Но, тем не менее. Когда я все это разместил, ко мне пришли друзья и девять человек стояли на палубе. Девять человек! Вы представляете, какая остойчивость? Ну, 110 кг свинца, и все тяжелые вещи ниже ватерлинии.

Атлантика. Первое мое плавание уже было через Панамский канал. Я подумал — какого черта я попрусь опять через Панамский канал? Не интересно. Тем более, там у меня еще долг остался сорок один доллар за прохождение. Пойду в Рио-де-Жанейро. Ну, кто не знает Рио-де-Жанейро? Голубая мечта великого русского мыслителя Остапа Ибрагимовича. Через три месяца прихожу.

Здесь переход трудностей не составлял. Погода довольно-таки хорошая. Вышел я перед Новым Годом, встречал в океане. Захожу в Рио-де-Жанейро, а мне в Лас-Пальмасе ребята дали рекламные проспекты от Атлантического яхт-клуба и так далее и тому подобное: где можно остановиться, где что можно купить.

И вот там яхт-клуб так и называется Рио-де-Жанейро, самый-самый-самый-самый великий яхт-клуб во всей Южной Америке. Действительно, я спросил — там примерно тысяча сто плавсредств стоит. Крупные катера, крупные яхты, не считая мелочи.

Захожу, пришвартовался. Только я успел концы закрепить — «Синьор русо навиганто и т.д. и т.п. — с документами в администрацию». Я законопослушный: документы под мышку, прибегаю. Менеджер яхт-клуба посмотрел паспорт, ничего не сказал. Паспорт серпастый, молоткастый. Ничего не сказал. Потом:

- Яхта маленькая?
- Маленькая.
- Яхта плохая?





— Плохая... — я не возражаю.

— Давай уходи отсюда.

Я не понял.

— Я сказал, уходи.

Я его спрашиваю: «Это марина или яхт-клуб?» В рекламном проспекте написано: стоянка в яхт-клубе трое суток бесплатно. А в марине с первого дня за двенадцатиметровую яхту десять долларов. Ну, думаю, сэкономлю, пока буду три дня стоять в яхт-клубе, закончу свои проблемы, оформлю документы и так далее. Я его спрашиваю: — Так это яхт-клуб? — яхт-клуб.

Я объясняю, что яхтсмен, пришел с Лас-Пальмаса в Рио-де-Жанейро, у меня проблема: кончилась вода, кончились продукты, я уже двое суток ничего не ел. Мне надо поменять деньги, в Лас-Пальмаса дали мне французы 700 франков французских. Купить продукты, оформить документы, позвонить домой.

— Уходи.

Муча грацио, большое спасибо за помощь. Иду дальше. Прихожу на яхту, концы убираю, злой такой. И какой-то мужик с пирса говорит: «Ты откуда, из России, что ли?» Я — да, из России. Он: — А куда уходишь? — Да вот, выгоняют, пойду встану на якорь.

Он: — кто выгоняет? — Да вот, директор.

Он раз в мобильник...

Я, говорит, вице-командор яхт-клуба, сейчас позвоню командору. Он позвонил и буквально через пять минут подъехал сам командор. Ля-ля, ля-ля. Объяснил я, кто такой.

— Стой здесь столько, сколько понадобится, и бесплатно.

Поблагодарил его...

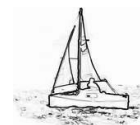
Ну, естественно, директор видимо вздрючку получил. На следующий день — телевидение Сан-Паулу. Тут уже операторы камеры настроили и все такое. Я им: «Одну минутку, тут у меня друг есть хороший, очень хорошо меня встретил, директор яхт-клуба. Пожалуйста, позовите его, может, он что-нибудь о клубе расскажет». Он приходит — насупился, как бык на эту самую красную тряпку, но я говорю — вот, благодаря ему стою тут бесплатно, встретил меня так хорошо, помог и все такое. Он понял, что я всерьез это дело говорю, ну и тут уж стал распинаться, какой яхт-клуб...

Все это дело закончилось и буквально на следующий день я занялся оформлением прихода-отхода. Двое суток. С утра до вечера. Кастомс, иммиграция, полиция. И т.д. и т.п. Капитания порта, яхт-клуб и так далее. Прошел я только двух: кастомс и еще какую-то службу. Потом плюнул. Ребята, я приехал сюда отдыхать, кушать, слушать вашу музыку и так далее. Желаете оформить документы? — велкам он май бот и оформляйте, добро пожаловать. Простоял я там 8 суток — надоело мне это Рио-де-Жанейро, не знаю, зачем туда Остап Ибрагимович так стремился.

На что, интересно, обратил внимание. Это я к чему. Вот Сардиния: пять минут — и проблемы кончились. И вот Рио-де-Жанейро — двое суток, и так и не закончил оформление документов.

Смотрю, ребяташки тренируются. Да, молодцы, хорошо. Оптимисты или Кадеты, где-то 45-50. И вдруг, словно как током — ни одного черного ребенка. Я у одного спрашиваю, почему только белые тренируются, а черных нет? Традиция, говорит, у нас такая — и ушел. Потом я





познакомился через день с одним парнем, спрашиваю его что это у вас за традиции такие, что черных нет.

Это расистские традиции, еще с прошлых веков остались. Даже САМ ПЕЛЕ не может состоять членом этого клуба, не говоря уже о каких-то китайцах и японцах. Это дословный перевод.

И мне тут стало ясно, что я тут из голодной России естественно не к месту пришел. Через восемь дней ушел, вдоль берега. В других городах совсем другое отношение.

Дальше Бразилия. Сказочно красивый берег. Вот, Николай, вы же были в тех местах?



**Н. Литгау:** — В Ресифи и Рио-де-Жанейро...

— О! Знаете. О чем речь. Сказочно красивые места. Дальше Монтевидео, Уругвай. Вот тут мне понравился город, Буэнос-Айрес. Да, там много промышленности, проблем своих... В Мар-дель-Плата мне подарили мотор. Джонсон. Как произошло? Стою, приходит друг мой, испанец, мы с ним раньше познакомились в Буэнос-Айресе. Посмотрел. И поехал к директору компании «Навал Мотор».

Говорит ему: тут один русский собирается через Магелланов пролив идти на маленькой яхте, и у него нет мотора. Тот на машину, приехал в яхт-клуб, посмотрел. Действительно, яхта маленькая, нет мотора. На следующий день приносят мотор Джонсон и десять литров бензина. Дарят мне. Я говорю — не возьму... — Почему ты не возьмешь мотор? У тебя есть мотор? — Нет. — Но я тебе даю мотор. — Вот давай сюда журналистов, пусть они снимут факт того, что ты мне его даришь, тогда возьму. Ну, так, в шутку... С тех пор я с мотором.

## Тихий океан

Магелланов пролив. Я влюбился в этот пролив. Дошел до Пунта-Аренас, заправился, купил шестьдесят литров бензина. Через два дня бензин закончился и тридцать шесть суток я проходил Магелланов пролив (показывает рукой галсы лавировки). От Пунта-Аренас до Форта Наталиас. В Форт Наталиас пошел, сто двадцать шесть литров бензина купил. Ну, думаю, все.

Пошел отход отправлять, а мне в капитанерии капитан синьор Рохо говорит — проход залива проблема. Я им: «Ребята, это ж моя проблема. Я турист, очень интересно посмотреть, что там за проблема». Нет, говорят, это проблема Армада де Чили, военно-морских сил Чили. Тут же Сантьяго, столицу подключили и пошло-поехало. Посольство, все... Короче, личной страховки у меня нет, на яхту страховки нет — и мою яхту грузит кран на пассажирский пароход, а мне билет как пассажиру. И я двое суток отъедался и отдыхал. Вот здесь, в этом районе где-то (показывает на карте).

Потом к причалу встаем, иду к капитану и говорю: надо на воду спустить, обещали, так будьте добры, спустите на воду. Они: «Нет, канал Чакао проблема». Там прилив-отлив, скорость течения. Я им: «Ребята, это же моя проблема». «Нет, это пробле-







ма Армада де Чили». А тут еще адмирал ихний, командующий, приехал. Здоровается со мной, я ему объясняю, а он не понял видно. Короче говоря, машину, на трейлер и через канал Чакао перевезли меня, там километров сорок наверное. Спустили, в конце концов, на воду в Порт-Ангут. И оттуда в Вальпараисо, Антофагаста и последний порт Арика. Там загрузился продуктами, денег, правда, не прислали, но я закупился продуктами, ребята помогли.

Стартовал из Арика, Чили — и до Таити. Там примерно четыре тысячи восемьсот миль. Четыре месяца. В чем проблема: яхта маленькая, воды мало. Продуктов мало. У меня автономия максимум четыре месяца. Продуктов сто двадцать килограмм, больше одного килограмма (на день) не могу взять, а воды оказалось очень мало. Я рассчитывал, что будет дождь, но первые три месяца ни капли дождя не упало, хотя первый месяц я не видел ни одной секунды солнца. И вот тут вопрос: как определяться секстаном. Хорошо, что мне подарили вот эти ребята с Би-би-си GPS Магеллан — и тут, конечно, проблем не было с определением координат.

С водой. Насколько мне известно, для нормальной жизнедеятельности, для меня, моего веса, необходимо — медицинская норма — минимум четыре литра воды. То есть пятьдесят миллилитров на один килограмм веса. Я вынужден был в течение трех месяцев пить и употреблять в пищу полтора литра в сутки. Это очень мало.

Утром завтрак — рис, вечером — макароны. В середине дня небольшая чашечка кофе. Среди ночи небольшая чашечка чая. На все про все полтора литра. То, что не помылся или не постирался — это второстепенная проблема. Все акулы в окрестностях разбегаются от твоего запаха. Первый месяц интересно, второй месяц тяжело, а на третий месяц начинаются проблемы с почками.

На четвертый месяц пошел дождь, и мои проблемы с водой закончились.

Таити, четыре месяца там был. Дальше — Дарвин. Прихожу в Дарвин, а там оказалось что: на Таити я не смог взять визу австралийскую. В первом плавании я визу оформлял на Новой Каледонии. Австралия — это та страна, в которую требуется предварительно оформить визу. Туда нужно приезжать с визой. Это очень строго. В первом плавании у меня не было проблем, а сейчас такая проблема возникла. Мой старый серпастый молоткастый советский паспорт Австралия не признает. И ни в каком австралийском посольстве любой страны мне визу, естественно, никто бы не дал. Тем более, чтобы получить визу, мне нужно обратиться в наше посольство в Австралии. Я должен зайти в Австралию.

Захожу, но прежде чем войти, я попросил, там катамаран проходил, я попросил чтобы они сообщили в кастомс и иммиграционную службу, что я захожу без визы, и пожалуйста, пусть придут ко мне и оформят визу. Они добросовестно пришли ко мне на борт и тут же, в первый час, на три тысячи долларов меня оштрафовали. Как нелегального эмигранта. Я им говорю: — Ребята, я зашел транзитом, мне хлеб нужен, кстати вода кончилась, два литра осталось. Мне надо позвонить в наше посольство, чтобы паспорт продлить.

Три тыщи долларов. Потом уж им сказал, через некоторое время:

— Знаете что, я узнал, что у вас здесь в тюрьме хорошо кормят. Пожалуйста, посадите меня в тюрьму. Я у вас тут отьмесь, поправлюсь, немножко здоровье пошатнулось. А может, если будете на работу гонять, так что-нибудь и заработаю.

— Нет, мы вас не посадим.

— Ну, а дальше что? Выгоните без продуктов?

— Нет, не выгоним без продуктов.

Тут журналисты подключились, шум поднялся. В Лондоне Би-би-си трезвонит, что такой-сякой разэтакий... В Мельбурне русская диаспора, русское радио, они со мной интервью по Ав-



стралии. Короче говоря, дали мне временную визу. Яхтклуб, директор там Питер (...) снабдили меня продуктами — и я стартовал.

## Индийский океан и завершение пути

Австралию, Дарвин, Кокосовые острова я пробежал за месяц. За месяц! Для такой яхты это очень здорово. Забегая вперед, могу сказать, что в Атлантике суточный переход равнялся 75 милям, в Тихом океане — 85 миль в сутки и в Индийском океане 98 миль в сутки. Попробуйте разогнать такой уют! Очень сложно. Дошел до Кокосовых островов, почистился, набрал водички и планировал через Реюньон, Маврикий, Кейптаун до Штатов добраться, потом Канада, Европа и домой.

Но получил телеграмму, точнее, с женой переговорил, она говорит: заканчивай свой вояж, сыну сделали операцию, возвращайся домой. И я без карт, потому как не был готов к этому плаванью, решил пойти на Коломбо (Цейлон), думаю, там цивилизованная страна, помогут с картами. Индия, Цейлон... удручающе. Не хочется даже говорить об этих странах.

Дальше Джибути, Красное море, Суэцкий канал и, в конце концов, Лимассол. В Лимассоле мои проблемы кончились. Родос, Стамбул и домой. В Стамбуле встретился с Виктором Языковым. Удивительный человек, известный не только в России. Мы с ним познакомились, и он предложил мою яхту, поскольку мотор слабенький, на буксир взять.

Да, ведь я же забыл еще рассказать! Из Масао в Коломбо, подхожу сюда вот примерно (показывает на карте). Метров двести до входа осталось в порт, встречают два пограничных катера, внаглую подходят, швартуются и бортами бьют мою яхту. Наделали мне дыр. Я им говорю: «Ребята, вы если хотите, заведите ее в порт и пожалуйста, обыскиваете, делайте что хотите, но в порту». Нет, начали меня обыскивать там. Залезли в каюту, все выворачивают. Это уже потом командующий их военно-морских сил пригласил меня к себе, я ему там рассказывал, откуда я чего — сразу двух автоматчиков поставили, и они охраняли, пока я там находился. Даже нашего консула не пустили на яхту. Вот такой там порядок.

А я потом недалеко от Масалы вышел в двенадцать часов ночи, ветер, течение сильное, руль сломался — и я тут попал за борт, я яхта на берег. И вот с двенадцати часов до пяти утра я в воде. В моем возрасте это не так-то просто. Включил радиобуй. Оказывается, радиобуй должен быть зарегистрирован, я этого до сих пор не знал. Включил радиобуй, никто ко мне, естественно, не подошел, я пережег всю свою пиротехнику, ракеты, фальшфейера — никого не было.

А тут уже приходят местные пастухи, верблюдов пасут. Там деревенька не деревенька, какие-то не то домишки не то шалаши. Уже ощупали все веревки, уже распределили — кому что. На сувениры, я так полагаю. А потом подходят три рыбацких баркаса, по пять человек. Я тут последний фальшфейер зажег, они сразу поняли, в чем дело. Встали на якорь, попрыгали в воду. Пятнадцать человек с криками: «раз, два — взяли». Звучит это на эфиопском языке «Хаман дэй!», тут я и научился... яхту затащили в порт Масала.

А там меня тут же доблестные военные силы вместо того, чтобы помочь, посадили в машину с автоматчиком и к начальнику порта, командиру. Привезли, тот разобрался, в чем дело, отпустил меня. Своему подчиненному за сверхбдительность выговор закатал, тот аж прослезился. И один египтянин, меха-





ник (там одно судно было арестовано за перевозку наркотиков, его капитан виноват, а механик — нет) он мне помог: вместо руля кусок фанеры выпилили, и вот с этим куском фанеры я и дошел до дома.

Яхту в Сочи погрузил на машину, привез ее в Астрахань, а поскольку я должен в Махачкалу вернуться своим ходом, в Астрахани спустили лодку на воду, и 9 августа пришел в Махачкалу. Плавание закончилось.

Если есть у кого вопросы... Одну минутку. Ну что я могу сказать?

## Мысли вслух

По первому плаванию: хотим мы того или не хотим, это первое в истории и пока единственное одиночное кругосветное плавание на прогулочном швертботе. Не хотел я этого, так уж получилось.

А вот это плавание — думаю, это была самая маленькая яхта, которая прошла через Магелланов пролив. Николай не даст соврать. Сейчас эта яхта стоит в Махачкале, обещали ее поднять в музей. Я думаю, что выполнят, в конце концов, это обещание.

Что же касается первой яхты... ну, как говорится, сел я на своего любимого конька. Вспомним историю. Яхта того, кто впервые где-то прошел или сделал какое-то хорошее плавание, его яхта, как правило, стоит в музее. Вспомним человека, который прошел вокруг света на яхте длиной три метра шестьдесят сантиметров. Его яхта стоит в Брисбене, я ее лично сам облазил. Вспомним того же Ника Дувальта, в Буэнос-Айресе в музее морском был — стоит его яхта. Я попросил администрацию, они мне разрешили, я ее изнутри облазил. Был у него дома, познакомился с сыном, с внуком. Это легенда, это история, ребята.

Вспомним нашу Россию. Евгений Смургис — легенда России (в зале аплодируют). Совершенно верно, легенда наша.

Погиб человек. Похоронили. В Липецке. А где его лодка? На одной шестой части земного шара не нашлось места для лодки. Я не знаю как вам... думаю, вам тоже не безразлично.

Когда меня ограбили... кушать надо, денег нет. Смотрю, стоит французский фрегат и вспомогательное судно «Жюль Верн». Я по трапу поднимаюсь, вахтенному матросу говорю: мне нужен вахтенный офицер. Пожалуйста. Подхожу к нему и объясняю ситуацию: мол, из России, ограблен и так далее и тому подобное, нужны продукты. «Нет проблем, минут через сорок подойди, мы подготовим пару ящичков, поможем».

И тут Борис Михайлович с нашего посольства. Вот такой мужик, молодец. Я говорю: «Борис Михайлович, я попросил продуктов, только переводчик нужен». А он французским владеет. Да, говорит, помогу. Я: «Вас как представить, как консула или просто как знакомого?» «Да ладно, черт с ним, представляй как консула». Приходим, пока туда-сюда, офицеров собралась куча. По-французски ля-ля, откуда, чего, как ограбили, он рассказывает обо мне. И вот задают такой вопрос. Первое. Что намерено предпринять правительство вашей страны в связи с фактом ограбления вашей территории? Яхта, как известно, территория России. Консул... (разводит руками). Французы поняли.

Второй вопрос: почему посольство не помогает своему соотечественнику, попавшему в беду? А что может ответить консул, если у нас в консульском уставе нет статьи бюджета, из которой можно списать эти деньги. Я ему говорю: «Борис Михайлович, я не знаю как вы, а я готов сквозь палубу провалиться от стыда. Если бы нечто подобное случилось с какой-нибудь яхтой американской, там бы стоял фрегат и дюжина морских пехотинцев наводила бы порядок такой, что через сто лет они при виде американского флага становились бы на колени и молились».



А мы — великая морская держава... Нашим флагом вытерли ноги, а мы жуем сопли и не можем ничего. Когда я посмотрел в Севастополе на наших моряков, мне стало понятно. Защищать... Флота как такового у нас нет, а те наши сыновья, которые служат там — дистрофики. Я посмотрел на французских моряков, там и девчата служат. Там действительно служат. Не буду больше вас расстраивать.

Что можно полезного взять из этого плавания? Постановка в штормовую погоду на плавучий якорь. Могу поделиться опытом, тут же будущие и уже настоящие яхтсмены. Постановка в открытом океане в штормовую погоду на якорь. Плавучий. Запомните. Советы не даю, опытом делюсь. Площадь якоря или якорей должна быть не меньше одной второй погружной части мидель-шпангоута вашего судна. Если к вас катер или яхта имеет, скажем, два метра площадь мидель-шпангоута погруженную, то якорь должен быть не менее одного метра. Если у вас огромная яхта и огромный якорь-конус, вы не сможете его нести: неудобно. Можно ставить два или три якоря гуськом. Но обязательно нужен вертлюг. Веревка не крученая, а должна быть плетеной, как минимум два вертлюга на ней, чтобы проворачивалась.

Глубина постановки не менее двух-трех высот волны. Если волна пять метров, будьте добры — если поставите якорь на пятнадцать, двадцать метров — он у вас будет работать, а если вы поставите плавучий якорь на пять метров, считайте что он у вас не работает. И не будет работать. Длина веревки должна быть не менее полутора длин волны. От одного гребня до другого гребня скажем сто метров — будьте добры полтора-два метра вытравить веревки. Это на личном опыте я убедился.

Когда я шел вдоль берега Аргентины, там берег не глубокий, а пологий, я интересовался, как становятся на якоря рыбаки. Десять тонн рыбацкое судно водоизмещением. Они берут якорь и кусок цепи примерно тридцать — тридцать пять килограмм, ну, естественно, веревка длинная. Так можно становиться. Мне за всю свою жизнь приходилось становиться на глубину до ста восьмидесяти метров. И вот представьте себе — я один. Я не говорю о том, когда команда идет, здоровые ребята. Когда у них брашпиль там, электроника. Я говорю об одиночном плавании и особенно для тех, кто идет семейным экипажем: муж, жена, двое-трое ребятишек. Считайте, что он один.

Я становлюсь на якорь как. Как только пригреб шторм, вот в районе Аргентины часто бывает памперо, такой ветер — срывается быстро. Я выхожу на глубину двадцать метров, как правило, там ил, песок, а ближе к берегу могут быть кораллы. Якорь и цепь примерно пятнадцать килограмм веса. Веревка двадцать пять — тридцать метров. Ветер сильный — еще одна цепь пятнадцать килограмм. Ветер штормовой — еще одна веревка, двадцать пять — тридцать метров, третья цепь и третья веревка сорок — пятьдесят метров. И что получается? Третья цепь работает в воде одним концом вверх-вниз. Вторая цепь работает в воде вверх-вниз параллельно. А первая цепь с якорем лежит на грунте. И в этом случае якорь работает идеально.

Кончилась штормовая погода — у меня яхта триста пятьдесят килограмм, ну пусть тонна с продуктами, а у меня за бортом якорь сорок пять килограмм. Там на десять тонн тридцать пять килограмм, а у меня на одну тонну сорок пять килограмм за бортом. Кончился шторм, пятнадцать килограмм выбрал, для меня это не проблема, можно чай попить, покурить. Потом еще пятнадцать килограмм выбрал, снимаю все цепи, выбираю якорь. Если вы скажете, что для мужика можно и тридцать килограмм, я вам так скажу. По молодости я гирей тренировался, баловался, для меня двадцать четыре килограмма гири семьдесят один раз правой и семьдесят три левой не проблема была. Но вынуть двадцать четыре килограмма из глубины, скажем, двадцать-сорок метров, да еще в штормовую погоду, когда качает — чрезвычайно сложно.





Я обратил внимание на яхту Виктора Языкова в Сочи. Они построили ее в Италии и перегнали ее для достроя в Лазаревское. Я обратил внимание, у них растянута по палубе все было: и якорь, и цепь, и веревка, но веревка длинная. Можно так становиться. Но Виктор молодой, здоровый, крепкий мужик. Но вот та система, которую я отработал для себя, она позволила сейчас мне с вами разговаривать.

Как с продуктами. Естественно, что я против одиночных плаваний. Это не очень хороший вид спорта. Если вы обратите внимание, за рубежом на восемьдесят пять, девяносто процентов ходят семейные экипажи. И только какие-то пять процентов одиночные и такие прокаженные команды как вот... Андрей-апостол. То есть ненормальные. А нормальные люди ходят экипажами семейными.

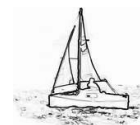
Что касается продуктов, каждый должен выбирать себе тот рацион, к которому он привык, и рассчитывать на тот кошелек, который у него в кармане. Да, мне хотелось бы, допустим... Но я не могу себе позволить больше одного доллара в сутки съесть. Рис, макароны, спагетти, консервы и т.д. и т.п. Чай, кофе, сахар, рыба. Рыба, если идете вы вдоль экватора, это надо умудриться, чтобы ее не поймать, надо умудриться не поймать. Надо очень захотеть, чтобы ее не поймать. Яхта не скоростная, идет тихо — и она, рыба, рядышком.

Когда я шел из Арики в Чили до Таити, возник вопрос с продуктами. Не могу я рыбу загарпунить и скушать ее, зажарить или уху сварить, потому что газ экономлю и воду. Посолить и провялить не могу, потому что воды нет. И вынужден был сырой питаться. Шкуру снял, разделал, полоски нарезал, вывесил на солнышко и через сутки... там ни микробов.. ну, микробы есть естественно, ни мух, ни комаров, ничего нет. Рыбу буквально через сутки можно кушать. Я питался не тем, что хотел, а тем, что есть.

Что касается бани. Можно мыться морской водой — но я не морж, а в Магеллановом проливе вода — холодина. Но там дожди. Когда я вышел из Арики, Чили, три месяца дождей не было, а вода холодная, там южно-перуанское течение. Короче, через две-три недели без баньки ни одна акула к вашему борту не подплывет. И даже гарантирую, когда вы будете в Австралии, и крокодил не подойдет. Стирать можно. Но, опять-таки, морская вода оставляет соль. Вы одеваете постиранное и все у вас влажное.

В Магеллановом проливе был холод. Яхта термоизоляцией не оборудована в достаточном количестве. Сыро и так далее. Но продукты у меня упакованы все в пластиковые бутылки. Рис, сахар, крупы и даже спагетти — все в пластиковых бутылках. Если даже яхту залило водой — нет проблем, все плавает, но все сухое. Одежду разделил на несколько комплектов. Один комплект вообще неприкасаем, только на тот случай, когда «или-или». Я как запечатал его в Махачкале, так и распечатал в Махачкале. Остальные: один комплект неприкосновенный, табу, на крайний случай, еще один комплект одежды сменный и один на мне. Яхта маленькая, когда штормовая погода, там воды предостаточно. И когда все это мокрое... Достаточно сказать что когда был в первом плавании, местами было минус тринадцать, вода насквозь промерзает, отопления нет.

Интересные животные: кенгуру, киты, рыба, крокодилы. Это все очень интересно. Но самое интересное — это встречи с людьми. Я познакомился в первом плавании с Сержем Теста, вот такой мужик. В этом плавании я познакомился с Виктором Языковым. Сейчас я познакомился в Москве с Николаем Литау. Ко всем этим людям можно по-разному относиться. У каждого из нас куча недостатков, о которых мы сами не хотим говорить. Но то, что они делают, вызывает уважение. В Сочи пришли — встречает нас вице-губернатор. Не нас, встречали в основном Виктора Языкова, но и опять мне наши доблестные таможенники тут не понравились. Сейчас объясню. Казалось бы, пришел Виктор Языков. Почетный гражданин города Сочи.



И целый день морочили ему мозги с оформлением документов. И кончилось тем, что он вынужден был заплатить двести пятьдесят долларов. Ну ладно, я там иностранец, вроде того что с Дагестана, с меня двадцать пять долларов.

Спонсоров у меня не было, ни в первом плавании, ни сейчас. Меценаты были, то есть люди, которые реально помогали. Например, мэр Махачкалы Саид Джапарович Амиров помог, и многие помогали. Когда первое плавание закончилось, я подсчитал: представители восьмидесяти шести национальностей помогали мне в той или иной мере. Русские, украинцы, латыши, аварцы, калмыки, французы, англичане и так далее. Помогали мне в той или иной мере. Кто парус, кто мотор, кто GPS, кто продуктами, да и денег давали. И могу сказать, одинокое плавание — дорогое удовольствие для строителя светлого будущего. С солидной пенсией. И не было бы помощи моих друзей и простых людей, не было бы ни первого, ни второго плавания.

Семейный экипаж, если кто надумает идти, подумайте о том что вам надо будет кормить жену и детей. Я могу сидеть неделю голодным, ну, это моя проблема. Но если бы я смотрел, как у меня сын или дочь пяти, или семи, или десяти лет голодные сидят неделю, я бы с ума сошел. И, надеюсь, каждый бы из вас.

Очень много детей. И я всегда так говорю: ребята, сходите. Походите, научитесь. Поймите, как там люди живут. Как мы должны были бы жить... Приедете сюда, может быть, что-нибудь и здесь переделаете.

Ведущий: — Пожалуйста, вопросы. (зал аплодирует).



И вот... Я промолчал про «Лену», когда говорил о музеях. В любой стране у того, кто прошел вокруг света, яхта, как правило, стоит в музее. Вот, это «Лена». Это первый и единственный в мире швертбот, который прошел вокруг света. Один мужик прошел через Атлантику на швертботе, другой мужик прошел через Тихий океан на швертботе — и вот перед вами Лена. Она стоит в «Адмирале». У меня есть друг, москвич сам, тоже собирается в кругосветку, но денег нет — что теперь делать. Он мне прислал фотографии, на которых «Лена» валялась под забором. Это уж сейчас ее на кильблок поставили и вот прикрыли.

Я еще раз повторю — я много раз говорил об этом: древние греки говорили, если мы разучимся шить обувь, ничего страшного не произойдет, эту работу будут делать рабы. Если мы разучимся выращивать хлеб, и эту работу рабы будут делать, но если мы разучимся воспитывать своих детей, мы исчезнем с лица земли как нация. Похоже, мы разучились воспитывать своих детей. Похоже. Во всяком случае, я так думаю. Дай Бог мне ошибиться.

Вчера я поехал в «Адмирал», вот эта вот фотография сделана вчера. Попробовал поговорить. Я не буду называть фамилию человека, с которым мы попытались... хотя, в первом плавании он был президентом фирмы Совмаркет Инкорпорейшн, он мне давал эту





яхту, и когда плавание закончилось, он прилетел в Новороссийск по своим делам. И вот мы сидим на этой же яхте и я ему задаю вопрос:

— Юрий Борисович, как вы намерены поступить с этой яхтой?»

— Наша фирма испытывает затруднения, мы ее выставим на продажу.

Я ему говорю:

— Ради Бога, не делайте этого, она стоять будет сто лет в музее и сто лет будет работать на вас.

Ну, молодцы — не продали. Хотя мне там в яхт-клубе друзья сказали: Евгений Александрович, ты не волнуйся. Как только ее начнут продавать, мы ее купим и подарим вам.

Вчера я пришел... с этим человеком мне не удалось встретиться, вышла его заместитель, женщина. Говорю:

— Поскольку я планирую третье плавание и сейчас безлошадный, яхты нет, не могли бы вы подарить мне вот эту яхту? Я ее дооборудую, доделаю и пойду в новое плавание. У нее очень крепкий корпус, хотя сама она дрянь существенная — я имею в виду конструкцию.

— Нет, — говорит, — мы вам ее не подарим, потому как музейный экспонат.

Я говорю:

— Насколько мне известно, музейные экспонаты так не хранятся.

— Мы вам продадим ее.

— За какую цену?

— Ну, вы сами назначайте.

— Хорошо, один доллар условно я даю. Если вы дороже хотите, у меня две тысячи рублей пенсия, давайте в рассрочку как-нибудь, я за пять-десять лет с вами расплачусь.

— Ну хорошо, мы подумаем, дадим вам ответ. Специально дали мне сим-карту московскую, я сижу с мобильником. Так никто мне и не позвонил.

Речь не идет о Гвоздёве, ребята. Не об Иванове, Петрове, Сидорове — речь идет о наших детях и о наших внуках. Я не зря привел вам пример Евгения Смургиса. И то что его лодка стоит в музее во Франции. Они нашли там место.

## Вопросы

**С места:** — Евгений Александрович, я разговаривал насчет стоимости. Вот которая впереди стоит, белая лодка, она точно такая же, только не оборудована. Слева, вон. Они за нее просят около тысячи долларов. Но там корпус один. Полностью оборудованная лодка у них есть еще одна, они ее сейчас дооборудуют, за нее хотят 6-7 тысяч.

Гвоздёв: — ну, вот пожалуйста, Москва... Вот вам.

**С места:** — Евгений Александрович, я насчет Смургиса, затронутой вами темы. Имею подробности для уважаемых наших гостей. Я десять лет плавал со Смургисом, и со мной товарищ,



2008 г. «Саид» в 39-й школе Махачкалы. Кадр из фильма, посвященного памяти Е.А.Гвоздёва.



который (...). Первая лодка Смургиса, на которой он прошел от Балтики до Тихого океана, стоит в подвале краеведческого музея Владивостока. Нет (...) на краску, чтобы ее привести в порядок и выставить в зал.

Та лодка, которую мы построили в Петрозаводске, и после аварии, после гибели Жени у острова Олерон, в устье Гаронны, лодка стоит в музее города Ла-Трамблада. В этом году, с 25-го ноября, был месячник. Отмечали 10 лет со дня смерти Евгения Смургиса. Целый год я долбил администрацию Липецкой области, чтоб прислали хоть кого-нибудь с его родины, где его именем названа улица. Ни ответа, никаких приветов. Единственно, журнал Катера и Яхты сделал 15 иллюстраций о том, как Смургис плыл по Северному морскому пути на гребной лодке (...) послали во Францию. Они увеличили до больших пределов, лодку заключили в стеклянный саркофаг. Это 10 лет. Там Смургис — национальный герой. У нас исполнилось... мало кто помнит. Я переживаю точно так же за судьбу ваших лодок, у меня нет слов, чтобы выразить возмущение равнодушием, которое проявляет наша знаменитая на весь мир (...) теперь уже чиновников.

**Гвоздёв:** — Да. Я согласен с Вами.

**С места:** — Евгений Александрович, можно мне еще по поводу наших знаменитых яхт. Довольно часто задают вопрос: а вот где, например, яхта Фазиси? Докладываю тем, кто не знает, людям интересно. Яхта Фазиси базируется в городе Сакт-Петербург. Но не тот Санкт-Петербург, который на Неве, а тот который во Флориде. Принадлежит она полякам, живущим в Чикаго, занимающимся изготовлением знаменитой колбасы. Участвует в гонках, иногда сдается в чартер. Люди, занимающиеся лодкой, были очень сильно удивлены ее конструкцией. Но, тем не менее, они сделали ее капитальный ремонт в 2001 году в Канаде. Вот так вот живет одна из наших знаменитых яхт.

Еще одна наша знаменитая лодка, на которой плавал в одиночку другой наш известный человек, третий год гниет во Владивостоке, в море не выходит. Ну, вот такие судьбы наших известных яхт, к сожалению.

Еще один можно комментарий, по поводу Ваших слов, что очень понравилась Австралия. Я пытался Вас в Австралии разыскать. И разыскал, но когда дозвонился до марины, мне сказали что Гвоздёв два часа назад поднял паруса и ушел.

Меня поразило, как работает австралийская бюрократия. Я написал в австралийский журнал, яхтенный. Не знаете ли что-нибудь о судьбе Евгения Гвоздёва, беспокоимся. Через двое суток приходит ответ: мы позвонили во все морские радиостанции Австралии. Яхта «Саид» на связь не выходила (я не стал объяснять, что у вас нет рации). Но если точно считаете что яхта пришла в Австралию, обратитесь в главное управление полиции, и дадут емейл. Делать нечего, я пишу туда. Ответ из Австралийского управления полиции (я писал ночью, а в Австралии был рабочий день) пришел через 15 минут. Ответов было два.

В первом был телефон марины, где Вы стоите в Дарвине. Во втором — чиновник не поленился отсканировать статью с фотографией яхты и информацией о Вас, приложить к письму и прислать мне. Я позвонил туда, но к сожалению сказали, что Вы уже... Ну, вот так. Друзья, коллеги! Если кто-





нибудь из-за рубежа пошлет в МВД емейл с вопросом... (смех в зале) ...не заходила ли в российские воды такая-то яхта. Вот такая деталь.

**Гвоздѣв:** — В первом плавании мне встретились двадцать три человека, которые шли, или уже прошли вокруг света. 23 человека, среди них одна женщина. Это я на вопрос, так сказать, который вы еще не задали... Я спрашивал: будут ли они писать книги? Четыре человека ответили, что да, напишут. Один — что вполне возможно. И остальные ответили — нет. Кого это интересует, это наш образ жизни. Я считаю, что надо написать книгу. И думаю, что где-то года через полтора... вполне возможно, появится нечто такое.

Спрашивают меня женщины часто: страшно или не страшно? Конечно, страшно. И если мужчина вам говорит, что ему не страшно, значит, он хочет перед вами похвастаться. А может быть, и головку напекло солнышком. Это нормальное человеческое чувство. А вот преодолеть его, это уже каждый должен сам.

Пожалуйста, вопрос.

— Евгений Александрович, очевидный вопрос. Третье плавание каким у вас будет? Куда?

**Гвоздѣв:** — Я понял. Даже... Ну, некоторые могут планировать. У них есть возможность плавнирывать: туда, сюда, и так далее, и тому подобное. У меня с этим несколько сложнее. Любое плавание, даже вот отсюда, скажем, с Химкинского водохранилища на Клязьминское... Нужна яхта, нужны хотя бы несколько рублей, нужны продукты, нужна вода. Яхты как таковой у меня нет. Та, которая стоит сейчас у нас в порту, она требует капитальной разборки. Побитая, разбитая. Мне проще построить новую. Денег пока нет. Я думаю, что появятся... ну, и так далее. Года через два. Кстати, мы договорились тут с ребятами на Таити встретиться, тут сидящими. Я не буду на них пальцем-то указывать. Так что в 2006 году, я надеюсь, мы встретимся с ними на Таити.

**Д.Рогов:** — Я немножко пролью свет на это дело. Дело в том, что перед первым плаванием Евгению Александровичу дали в поход бутылку спирту. Ну, а в одиночку употреблять в рабочих условиях не получается. Поэтому граммов наверное сто было потрачено в качестве дезинфицирующего средства, там где-то обтереться. Но когда первое плавание закончилось и он пришел в родной порт, его встретили, и он налил каждому по три грамма из бутылки, которая прошла вокруг света. После второго плавания в ней осталось 150 грамм. Тоже было налито по капле. Вот остаток предлагается допить на Таити. Там грамм сто осталось, так что игра стоит свеч. (Смех в зале).



**Вопрос:** — А вот скажите, ваши впечатления об (опреснителе?) в различных условиях. Необходимая вещь? Когда берется 250 килограммов, а тут 2-3 килограмма. И второй вопрос. Чтобы быть свободным, нужно иметь простейшее подруливающее устройство, механическое. Палочка - веревочка. Какие у Вас имеются впечатления и опыт?

**Гвоздѣв:** — Я понял. Во-первых, первое плавание. Я получил в Новороссийске 100 долларов. Албанцы их отняли. И вторые деньги я получил только в Австралии. Атлантика, Панама,





Тихий океан. Вы понимаете, о каких деньгах речь идет. И что на эти деньги можно (...). Первое плавание прошло: секстан, карты. Не все. Компас. Часы, радиоприемник. Ну, и навигационные таблицы. Все. Мотора не было.

Когда я прихожу в порт, я говорил об этом, никого не удивляет что яхта маленькая. Сразу вопрос: — джипиз? Потому как по нынешним временам без GPS никто не ходит. — Но джипиз. Я грудь колесом, во — секстан у меня есть! Ну, как если бы вы спросили, секстан у меня есть, а я: зачем мне секстан, у меня а-стро-лябия! (смех). Точно так же, когда спрашивали про GPS а отвечал что секстан — точно такое впечатление. Аутопайлот? — Но аутопайлот. Мотор? — Но мотор. Ну, они в шоке. Я тут еще добавляю: но мани, но... (аплодисменты).

Опыт хождения.. Не потому, что я консерватор и категорически против. А тем более если семейный экипаж, тут однозначно надо все приложить — купить, построить, и нужен автопилот, и нужны солнечные батареи, и нужен ветрогенератор, и нужен двигатель. Это все мне понятно. Нужно, все это нужно.

В этом плавании — да, тут уже (...). Мне подарили GPS Магеллан, подарили мотор, в Буэнос-Айресе паруса пошили, на Таити паруса пошили. Я все это понимаю... Да, прошу прощения — насчет опреснителя. В первом плавании никаких опреснителей не было. В этом плавании мне на Таити друзья подарили опреснитель. Познакомился я с ребятами, Жан Франсуа, сам профессиональный летчик, командир авиалайнера, на пенсии, заразился яхтенным спортом, и вот он там организовал, подбил туристов, и они мне подарили опреснитель. Час работы — два литра воды. Я, честно говоря, не пользовался им.

Почему? А вдруг я пойду действительно в третье плавание, а вдруг, сейчас мусорные ящики бедные, не найдешь ни фанеру, ничего не найдешь — вдруг придется строить меньшую яхту, а на меньшую яхту меньше вместится и воды, вот тут мне опреснитель позарез понадобится, поэтому я его приберегу, он у меня дома лежит. Опреснитель нужен. (...) Все нужно — и спутниковая связь и радиолокатор, но где это достать?

**Вопрос:** — А как решалась проблема сна?

— Проблема сна решается очень просто. Неделю ходишь как дурной, через неделю организм адаптируется. Десять-пятнадцать минут поспал, проснулся, головой повертел, нет огней, можешь еще десять-пятнадцать минут поспать. Когда я ходил по Каспию, около 50 раз... 48 в одиночку, и больше... отрабатывал такую систему. На горизонте появился огонь. Засаекаю время: через 25-27 минут он рядом со мной. Значит, я могу спать 10-15 минут. Организм настолько привыкает, что так оно и есть.

Если я иду вдоль берега, а около Аргентины, Уругвая, Бразилии очень много рыбаков, ночью особенно не приходится спать, поэтому я сплю днем. Вот тут я уже могу аж по двадцать, по тридцать минут спать. Если я в море, днем я могу позволить себе и час и два поспать. А у меня радиолокационный отражатель, я иду от меня шарахаются крупные суда, у которых локатор есть — тем более ночью. Если я в порту, то я по ночам сплю без проблем. Первая неделя очень тяжело, а потом организм привыкает и все нормально.

Морская болезнь. Конечно, все укачиваются. Если я два-три месяца сижу на берегу, а потом выхожу и штормовой погоды нет, то я первую неделю привыкаю постепенно, а потом уже хоть пусть на голову становится яхта, но первую неделю все равно чувствую себя неудобно.

...

В этом плавании на яхте Саид, на подходе к архипелагу Туамоту, примерно (...) подряд утром и вечером во время восхода и захода Солнца рыбы небольших размеров, примерно 20-25 см, чуть поменьше, чуть побольше вплотную прижимаются к корпусу яхты, и тут подходят аку-



лы. Насчитал 16 особей. И начинается завтрак или ужин. С полного хода, а скорость огромная, пытаются ухватить эту рыбину, и со всего размаху бьют в корпус. Вот так вот яхту валяет (показывает руками). Неприятное чувство. Очень неприятное чувство. Ну, то что корпус они не смогут пробить это я понял. А вот что руль могут поломать, вот это меня беспокоило.

В конце концов я не утерпел. И ножом ткнул одну под плавник. Нож сломался, вот такой, кухонный. И она с этим лезвием как ни в чем не бывало, еще я ее дня два или три видел.

Не люблю я ловить, и рыбу не люблю. Ну, как не люблю. Если я голодный, я могу убить... ну, понятно. И акулу, и дельфина даже могу... хотя, вряд ли. Нет, дельфина не убил бы. Но рыбу могу. Причем, я на крючок не люблю. Яхта медленно идет. Тут дорады, корифены, прочая живность. Я выбираю, которая поменьше, потому что я один, мне маленькой, 50-70 см вполне достаточно. И гарпуном. Гарпуном, это охота. Ну, потом... жарить? Газ экономить надо. Солить? Сырой можно.

Второй вопрос какой?

В первом плавании прошел я Грецию, и от Греции решил пойти на Италию. Там где-то примерно сто миль. Думаю, проскочу за двое-трое суток. Вечер, встречный ветер, дождь, град, гроза. Думаю, надо поворачивать назад. Повернул назад, подошел к берегу и стал на якорь. Думал, итальянский берег. На следующий день двое лезут на яхту, какая-то форма защитная, не понял. Откуда вы, спрашиваю — итальянцы?

— Ноу Италия, Албания! О, братья, коммунисты, велкам привет. Чай, кофе?

Облазили всю яхту. Такого еще, ну, кроме Сомали, больше нигде нет. У меня в пластиковых бутылках рис, сечка, перловка. Вот он трясет и смотрит на меня. Трясет и опять смотрит. Открывает, насыпал на руку и пробует.

Сокол ты ясный! Да если бы я занимался наркотиками, при всей нашей продажной системе ты бы стоял со своим автоматом и караулил, чтобы на мою яхту муха не села. А он хочет уличить меня в наркотиках. У меня было сто долларов, и мне ребята говорят — ты знаешь, сто долларов, купюра может быть фальшивой. И, когда таможенники меня проверяли в Одессе, я говорю — мне вот тут дали сто долларов — пожалуйста, проверьте, а то может действительно они фальшивые? Ну, они посмотрели — нет, нормальные. И я возьми и в паспорт это дело положи. Ну а куда деть? В паспорт положил.

Когда эти албанцы пришли — паспорт! Я паспорт. А в паспорте сто долларов. Ну, кто не знает, когда паспорт суют а там сто долларов, что это значит. Они раз и в карман. Я — э, слушай, это же мои последние деньги! — Нет, мы тебя оштрафовали за то что ты пришел в нашу территорию. А я первый раз, не знаю ни английского, ни французского, ни немецкого. Кроме русского, украинского, белорусского, польского и сербского. Вот так я и лишился 5 тысяч рублей, тогда был обвал.. И сто долларов. Потом через некоторое время прихожу во Францию. В Марселе яхт-клуб на островке, а у меня вода кончилась. Ну, думаю, надо зайти, воды попросить. Захожу, только к причалу — идет какой-то француз. Там огромная яхта стоит. Идет француз, улыбается, концы мои принимает.

Я — ради бога, не надо! Думаю, сейчас привяжет веревку, а потом еще потребует чтобы я платил за это. Я ж не знаю, какие там цены. Ну, посмотрел — мне вот воды бы надо набрать... — он мне шланг принес. Я благодарю, да зачем шланг, я и ведром воды натаскаю. Смотрю — он несет две рюмки какого-то такого желтого напитка. Ну, видимо, коньяк что ли. Несет мне. И я растерялся, не знаю как себя вести в этой ситуации. Бонжур... Албанцы меня ограбили, а







тут вообще! И яхту... Он мне дает одну, я попробовал... а перед этим — трое суток... вымотался, не спал. Видимо коньяк, ну такой приятный напиток — как выпил, всю усталость как рукой сняло.

Он пригласил потом к себе на яхту. Они вдвоем, он и супруга. Он бывший офицер, служил в Африке. Окончил службу и построил яхту. Сам. Строил восемь лет ее, из красного дерева. Я когда посмотрел.. ее просто взять и в музей поставить. Причем не краеведческий или морской, а именно в музей изобразительных искусств. Настолько аккуратно, доброту, с такой любовью человек сделал яхту. Вот офицер в отставке такой урок мне преподавал.

Много можно рассказывать. За 8 лет плавания... я только про 8 месяцев вам рассказываю. Вы вопросы задавайте.

**Вопрос:** — В Красном море вы куда заходили, кроме Суэца и Джибути?

— В Красном море куда заходил? Хорошо. В Красном море Джибути, Асэб, Масауа. Хотел зайти в Джедду, но меня предупредили, что туда не следует заходить. В Хургаде заходил. Перед тем как меня ограбили, на Сейшельских островах прознакомился с нашими ребятами с посольства.

— Евгений Александрович, что тебе нужно...

— Все есть, ничего не надо, меня в Австралии снабдили всем необходимым. Вот, если можете, принесите журналы, газеты — все, что на русском языке. Я за четыре года одичал там, надо хоть нормально поговорить. Они мне собрали целую стопку. Открываю журнал «Аэрофлот», там - Хургада. Не буду называть имя этой журналистки. Ах, Хургада, ах, Хургада. Жить не могу без Хургады. Сказка Востока, и так далее и тому подобное.

А после того как ограбили, думаю: вот хорошо, что узнал о Хургаде. Пойду туда. Там наших русских много, туристов. Помогут ребята харчами.

Подхожу к Хургаде. Не успел ошвартоваться, полиция.

— Паспорт! Пожалуйста, паспорт моряка. — 15 долларов! Я говорю: нет денег. У меня проблема, вода нужна, продукты.

— Но мани? Но фуд, но вотор! Такой гостеприимный народ. Я взбеленился, две канистры взял, даю одному полицейскому — Вода есть? — Есть. — Бежи за водой! (смех).

Подхожу к другим, а их куча там собралась. Другому говорю: у тебя хлеб есть? — Есть. — Давай за хлебом! Вот такое... гостеприимство. А там оказалась наша яхта с Москвы, я сейчас уже не помню фамилии, Виктор и Светлана. Муж с женой, на яхте типа Гидра, построили сами. Но еще недооборудованная. Решили попутешествовать, и по ходу пьесы, как говорится, закончить оборудование. Прошли Крым, Стамбул, Кипр, Израиль, Суэцкий канал. Добрались до Хургады — деньги кончились. Остановились в Хургаде, у причала. А там, в этих странах, такая традиция, такой закон. Стой пожалуйста, стой, нет проблем! А деньги идут, платить надо за каждый день. Причем сумасшедшие деньги, по нашим советским стандартам, да даже и те перешним. Денег нет? Через определенное время, когда накапливается определенная сумма, они арестовывают яхту, по дешевке продают своим друзьям. Билет на самолет в Россию-матушку и (...). Вот такая система.

У них как раз денег не было и они под такую систему попали. Я говорю: ребята, у вас паспорта с собой? — Да, с собой. — Ради бога, в пятницу, пока они там намаз совершают, пойдите на рыбалку. И давайте к нам в Австралию. Там цивилизованная страна, вас и накормят, и напоят, и помогут. Отремонтируют, и так далее и тому подобное. Как закончилось? Не знаю, как закончилось их плавание.



Если кто-нибудь из вас надумает с семьей, с детьми отправиться в кругосветное плавание, постарайтесь, пожалуйста, чтобы у вас было оружие. Купите, зарегистрируйте на законном основании. И пусть оно лежит у вас под рукой. В цивилизованной стране, во Франции, в Италии и так далее оно вам не понадобится. Но такая страна как Египет, Африка, Индия, Советский Союз то бишь Россия — оно вам пригодится. И постарайтесь стрелять первыми. (Смех, аплодисменты).

У меня не было на борту никакого оружия. Однако, если быть предельно точным, был карабин. В Австралии я познакомился с одним поляком. Удивительной судьбы человек. В 15 лет он воевал в армии Пилсудского против немцев. Потом, когда наши пришли, он стал партизанировать против наших. Хорошо владеет русским, польским, немецким и английским языком. И его наши изловили. Он говорит, после первого допроса я понял что второй я уже не перенесу. Он маленький был, через щелочку в сарае пролез — убежал. Потом мыкался в Германии, Италии и в конце концов добрался до Австралии.

Рыбак, всю жизнь рыбачил. Построил два крупных судна. Деньги есть, по нашим понятиям, имеет нормально денег. По советским понятиям миллионер. Он говорит: у тебя на борту есть оружие? Я говорю, зачем оно мне? Я еще не знал, что такое Сомали. А он: у меня есть карабин, я тебе его подарю. Я говорю, ты что, спятил? — Нет, я серьезно. И двадцать патронов к нему. Вот когда будет кто-то подозрительный, ты выстрелишь и они поймут, что ты вооружен, к тебе не подойдут. А не понравится, возьмешь и выбросишь.

И когда я шел от Дарвина... Он сам мне принес его на борт. Боевой карабин, ну, не знаю какой системы. Когда я шел от Дарвина до архипелага (Чагос?), постреливал. Баллон вот такой баллон плавал металлический — думаю, надо его расстрелять. Экология! Выстрелил. Потом, еще что-то там... Потом вдруг какой-то баклан, я имею в виду из породы чаек, сел на гик. Иду под стакселем. Я его — кыш! Посмотрел так вот на меня, отвернулся. Ну, думаю, сейчас я его пугну. Бах! Не пойму, то ли он глухой был. (Смех). Опять посмотрел, отвернулся. Я второй патрон! Еще раз, поближе, у самого уха — бабах!, Никакой реакции. Ну, вывел он меня из себя, я его тогда стволом толкнул, и он такой недовольный улетел. . Расстрелял все патроны, выбросил этот карабин. (Смех). И думаю что зря выбросил. Потом жалел. Хотя надо бы автомат иметь — имея в виду ограбление в Сомали... А лучше и вовсе не ходить по диким водам — моря-то хватает.

Что меня спасло, потом анализировал — то что ограбили...

Там четыре фотоаппарата было, я снимал — первый мой, второй зять в плавание дал и два подарили наши. Первым снимал тему: дети, море, парус. Вторым — марины, яхт-клубы, сфера обслуживания, стоянки, магазины — то есть все, что связано с туризмом и яхтами. Думал, приеду, у нас тут перестройка — вот скажу, ребята, пожалуйста, смотрите, может у нас тут что-нибудь такое... Третий — мои друзья. Четвертый — мир животных. Крокодилы, кенгуру и прочее и прочее. Подарили мне диктофон, тринадцать кассет записано. У меня Серж Теста брал интервью на полтора часа. На его яхте. Удивительная кассета. Вот это забрали... (махнул рукой). не жалко. Но у меня забрали... Сто. Проявленных. Цветных пленок. Я четыре года работал. Сто проявленных пленок. Две тысячи пятьсот фотографий тех, что и со стороны меня снимали друзья. Ничего не жалко, а вот этого материала мне жалко.

И когда после ограбления прошло с неделю, в плавании, в Аденском заливе у меня вся левая сторона отнялась. И рука онемела, не шевелится, и нога, и полностью все... Это от нервного перенапряжения.

...Вот стою я перед автоматом, метров 5-6. Стоит исполнитель, жует траву. С нашим калашниковым. Зеленая пена изо рта падает. Я смотрю ему в глаза — во. (постукивает по



стакану). Ребята, ничего взгляд не выражает. Кошке посмотрите в глаза, собаке. Лягушке, змее! Вы что-нибудь там живое увидите. А это — абсолютно... Ему скажут: «нажми» — он нажмет. Не скажут — не нажмет. После того, как выяснили они, что я все-таки русский, один, который по-английски разговаривал, подошел, выдернул у него рожок с патронами. А он как стоял, так и стоит. Минут 20-25 все это длилось. Вот думаю: ну хоть кто-нибудь сейчас скажет, что Гвоздѣв прошел два, три океана... практически все уже, закончил. Найдутся, которые...

— О, мы ж ему говорили! На этом утюге, на «Лене» в 5,5... Мудрец! Умник нашелся!

Вот тут меня спасло то, что у меня на борту не было никакого оружия. Второе — что оказался русским. И третье — абсолютное хладнокровие. Правда, я стоял — абсолютно был спокоен. Но потом все это мне... и где-то с неделю я не мог ни шевелиться, ничего. Только правой рукой, а левая сторона полностью отнялась. Опять-таки, впереди плавание, будешь тут охатыхать. Надо брать себя в руки. Очень тяжелая ситуация. Поэтому таких ситуаций не допускайте. А постарайтесь, когда будут подходить... Там удобный момент был, когда они подходили, гребли на лодках... А я еще, вот глупость — да пожалуйста! Чай, кофе! Чем вас угостить? В таких ситуациях самый лучший аргумент, это, конечно, калашников.

Пожалуйста, еще вопросы. Вы с работы, устали, наверное.

**Вопрос:** — Расскажите, пожалуйста, о ваших тренировочных плаваниях по Каспийскому морю.

В первое плавание я когда пошел, на яхте «Гетан», 10-го сентября... Ну, по наивности, как же... А, 12-го я ушел, а 10-го сентября прихожу в редакцию «Дагправды». Дагестанская правда.

— Где тут отдел информации? Мне показали. Захожу в отдел информации. Сидит... Ладно, не буду называть его фамилию. Сидит заведомом информации. Я говорю: вот знаете, я такой-сякой, разэтакий, механик. Построил яхту, хочу отправиться по Каспию в плавание. Сейчас осень. Может, для ваших читателей будет что-то интересное, я мог бы вам писать из портов по пути следования...

— Вы знаете, у нас серьезная, правительственная газета. Мало ли что с вами случится. Вот когда вернетесь - тогда добро пожаловать в редакцию.

Ну, хорошо. 12-го сентября вышел, и Каспийское кольцо. Вот отсюда на север, потом на Баку, (показывает на карте). Первый раз. Яхта у меня не поворачивается. А как этот поворот делать, я не знаю. Теоретически я — ха, собаку съел. А когда коснулось практически, ничего не получается. Яхта, оказывается, вообще не разворачивается. Потом, в конце концов, научился. Прошел. Плавание очень тяжелое было. За все плавание, 62 суток, где-то 14 штормовых дней. Когда я говорю о штормах, то имею в виду настоящий шторм. Это ветер 23-25 метров, и выше. Когда я слышу, знаете вот... когда говорят о «5-балльных штормах», мне непонятно. По шкале Бофорта шторм — девять баллов. А когда 5, 4, 3-х балльный шторм... это непонятно.

Очень тяжелое плавание было. Потерял я кучу якорей. В конце-концов добрался домой. Возвращаюсь, иду в редакцию. Смотрю, этот, Генрих... сидит. Я к нему. - О! Евгений Александрович! Садись пожалуйста, рассказывай! Я начинаю: вот тут штормовая погода, тут я отставался на якоре, в районе Нефтяных Камней ураган был, 36 метров. С якоря сорвало, понесло на камни — а там вышки нефтяные, ужас! Слышу, храпит. Поворачиваюсь — спит. Заведомом информации. Я встал, спокойно выхожу. Вот когда дверью скрипнул, он проснулся.





— Так интересно, пожалуйста, не забывайте нас, заходите! — Спасибо, я понял. (смех). И не утерпел. Сказал: наступит день, когда вы в своей газете будете заниматься перепечаткой информации из других газет.

Вот такое у нас отношение было по тем временам к тем, кто пытался что-то делать. Сейчас, конечно, все изменилось; сейчас намного проще.

(Конец видеозаписи).

В первом плавании был задан вопрос: был ли переворот? В первом плавании к Австралии я уже два океана прошел, шел спокойно под одним стакселем, а тут крутая трехметровая волна яхту поставила и перевернула так, что все вылетело за борт. Меня с одного борта перекинуло на другой, я еле уцепился за киль. Почему все произошло? Самая настоящая оплошность, неряшливость. До тех пор, пока не зашел в порт, не пришвартовался, на берег не сошел — должен постоянно помнить, начеку быть...

Вот спрашивают: Евгений Александрович, вы один, не страшно ли? Страшно, конечно, но я всегда так отвечаю то ли в шутку, то ли всерьез: я никогда один не бываю, рядом со мной опасность. Но вот когда вы будете чувствовать это, будете стараться не нарушать правила безопасности. И второе: я для себя решил, что до тех пор, пока я боюсь моря (а я боюсь его по настоящему), я буду ходить. Как только я перестану бояться, я ни ногой туда не сунусь.

**Вопрос:** — Как решались проблемы с оформлением документов, с таможенниками и с другими властями?

— В цивилизованных странах это очень просто делается. Ну, скажем, в Монтевидео прихожу, даю свой паспорт, документы, через пятнадцать минут все мои проблемы закончились. Вот я сейчас могу точно определить степень дурости любой страны. Как только я появляюсь в порту, и вижу, что там нет ни одного иностранного флага — значит, в этом порту или в этой стране дурдом.

В Стамбуле я познакомился с одним английским экипажем: муж, жена, двое ребятишек, шли по Средиземному морю. Нормальные ребята. Виктор говорит: «Я хочу пойти на Украину». А тот ему: «А почему не к нам в Сочи?» Виктор: «Сочи — это же дурдом». И когда они пришли на Украину, оказалось, что там еще похлеще. Они прислали мне письмо: «Евгений Александрович, до чего же нам стыдно — этот англичанин пришел туда, а его даже на берег не выпустили».

А в Сардинии я удивился, такой маленький городок, тут же журналист прибежал, никаких проблем, куда хочешь иди, пять минут оформление документов. И когда мне попала карта острова Сардинии, я поразился: восемьдесят шесть яхт-клубов, марин и якорных стоянок, и в каждой марине, в каждом яхт-клубе по семьдесят-восемьдесят иностранцев.

И вот я пришел в Бразилию, в Рио-де-Жанейро. Сардинию под микроскопом надо на карте рассматривать, а Бразилия огромная страна. И когда я прошел от Рио-де-Жанейро до Флорианополиса, я видел только четыре яхты. Одна из Канады — шел мужик в одиночку. Вторая яхта из Норвегии, третья яхта из Аргентины и я из России. Вот вам наглядный пример. Там пять минут, тут двое суток.

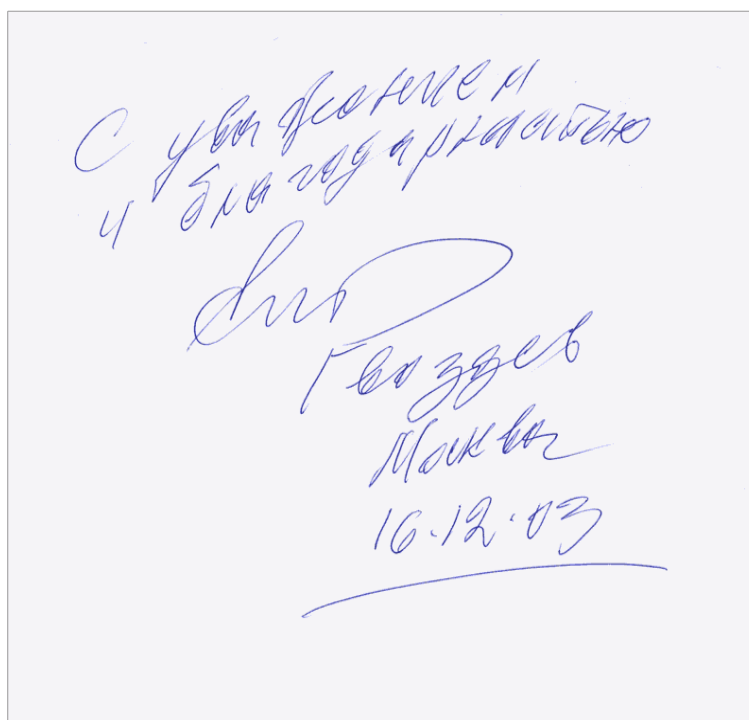
В этом году мой друг Степанов решил выйти в Атлантику на яхте «Пионер», экипаж три человека. Подготовились, собрали. Добрались до Астрахани — стоп. Не пустили, как иностранца. Степанов Владимир Вениаминович — иностранец, живет в Казахстане. Оказывается, иностранцам по нашим законам плавание по внутренним путям запрещено. А что такое турист для страны? Это живая копейка, это рабочие места.



**Вопрос:** — Существует сайт, на котором жалуются французы-яхтсмены, которые пытались войти в Россию. То есть после того, как в 1991 г. внутренние воды были открыты, министерство речного флота и какие-то там ведомства, которые к этому причастны, установили норму: порядка 120 долларов на день, которые должны быть на яхте, не считая денег на кормежку. Сумма совершенно сумасшедшая, мы не можем столько платить. Но мы обошли весь мир, нам хочется дойти до Москвы, спуститься по Волге, вроде как можно это делать и фотографировать можно. Мне говорят: вы знаете, мы не против, только оплатите. И показывают, значит: проход под мостами Невы стоит столько-то.

— В цивилизованных странах это не проблема. В диких странах — конечно. В первом плавании, когда я приплыл в Афины, я стоял там где-то больше месяца, ждал, пока на Черном море немножко потеплеет. Когда я прошел вдоль причала, я насчитал примерно около тысячи яхт и крупных катеров на воде. Я не выдержал, пошел к директору и спросил, сколько же судов на берегу стоит. Мне ответили, что где-то полторы тысячи. Итого всего две с половиной тысячи судов. Вопрос: во всем Советском Союзе было столько яхт и катеров? Ответ — нет. Отстали мы в этой области, намного отстали.

Что касается акул. В первом плавании в Атлантике я не видел ни одной акулы. В Тихий океан только вышел, сразу встретилась акула. Если бы я был в воде, то возможно они бы на меня и нападали, но поскольку я за бортом не купаюсь в целях безопасности — не случилось.

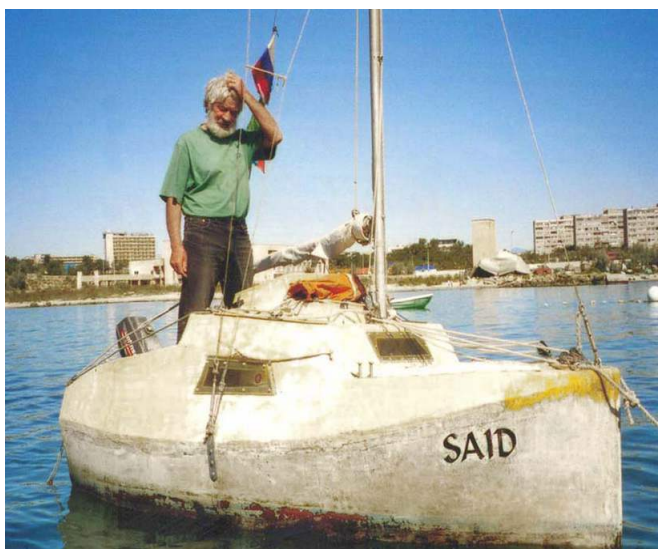




## Второй круг: фотографии и письма



«Саид» начинает свой путь.



На стоянке у Актау.

Проект кругосветки в честь 300-летия Петербурга лопнул, и Евгений Александрович решил, не дожидаясь чьих-либо благодеяний, идти в океан на своей самоделке. В начале марта 1999 г. он спустил яхту с балкона второго этажа, где она строилась, и на грузовике отвез в док судоремзавода.

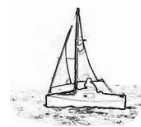
Здесь закрепил тяжелый, под 100 кг киль, выкрасил борта ярославскими белилами и нанес надписи: на носу — название судна «Саид», на корме — порт приписки: Makhachkala.

И по апрельскому холодку отправился в плавание на восточный берег Каспия, в Актау. Ходовые испытания прошли удачно — 370 миль в оба конца «Саид» осилил без особых сложностей, если не считать продолжительного штиля посреди моря, из-за чего путешествие несколько затянулось.

Еще две недели Гвоздѣв устранял недостатки, собирал имущество и продукты, до предела набив «салон». Тюков, пакетов, ящиков и сумок было столько, что спать ему приходилось, высунув ноги наружу через люк.

О.Санаев. «Один мудрец в одном тазу»  
Капитан-клуб, 2000, № 4 (15)





Катера и яхты, № 172 (в сокращении)

**Дженни Миллер**

Мне передали: «Вы должны обязательно посмотреть на этого русского парня — он в одиночку плывет под парусом вокруг света на невероятно маленькой яхте!» Я только что прибыла в Гибралтар на нашем катамаране Whaagam, и забот было хоть отбавляй. Поэтому я решила воздержаться. К тому же выяснилось, что эту маленькую яхту уже подняли на берег и русский, вероятно, был очень занят.

Несколько дней спустя, когда мы проходили вблизи яхтенной верфи, я все-таки увидела русскую яхточку — ее уже спускали на воду. За процессом внимательно наблюдал энергичного вида седовласый и бородатый мужчина, видимо — хозяин яхты. Узнав, что он скоро отплывает, я решила не откладывать визит.

Подойдя с камерой в руках к яхте, я увидела торчащую из миниатюрной каюты пару ног в носках и поняла, что капитан отдыхает. Я сделала несколько снимков с почтительного расстояния — не хотелось беспокоить его. Однако теперь мне уже очень хотелось познакомиться, чтобы потом пересказать его историю моим русским друзьям в Тайдуотере, шт. Вирджиния.

На мое счастье в тот же день меня представили Евгению Гвоздеву мои друзья из Новой Зеландии. Евгений не рассердился за вторжение. Мы выслушали удивительный и яркий рассказ русского моряка с Каспийского моря о его первом кругосветном плавании на яхте «Лена». Плавание длилось четыре года. Я спросила, почему он сейчас снова плывет вокруг света уже на другой яхте «Саид», приписанной к порту Махачкала в Каспийском море? Она всего 3,7 метра в длину, 1,46 м в ширину, имеет киль высотой 85 см и весит только 350 кг. Я не уверена, что хорошо поняла его объяснение — Евгений говорит на ломаном английском и испанском, помогая себе энергичной жестикуляцией. Яхту он построил своими руками и без всякой поддержки, а размер ее определялся в основном соображениями удобства хранения, транспортировки и спуска на воду.

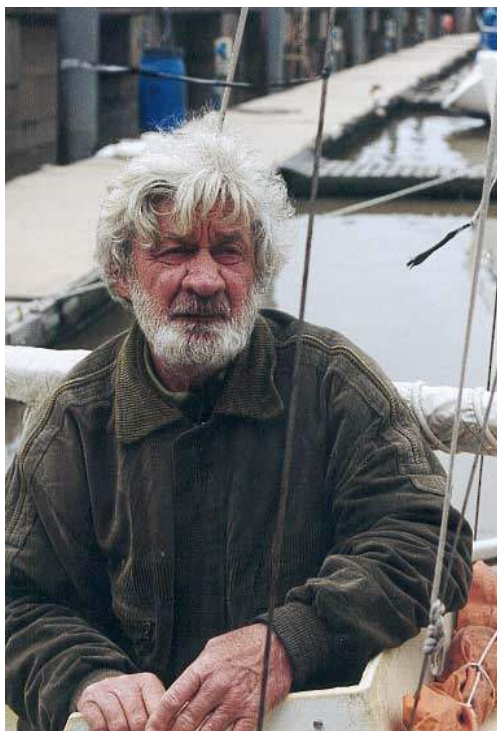
Он вышел из родной Махачкалы четыре месяца назад и прошел через Черное и Средиземное моря без единой поломки. Теперь направляется он в Лас-Пальмас — на Канары. Постоянным лейтмотивом всего его плавания было чувство глубокой признательности за помощь, которую ему оказывали и оказывают на всем пути. Особенно он благодарен экипажам британских яхт Silurian, Chandor и Pilgrim, которые взяли его под свою опеку в Гибралтаре. Несколько экипажей крейсерских яхт и администрация гавани за день до отплытия сделали Евгению подарок — ручной прибор GPS. Он был просто счастлив.

Ранним солнечным утром 17 ноября Евгений покинул Гибралтар. Мы, экипаж яхты Madrigal, очень беспокоимся за него, хотя нас немного успокаивает его уверенность в себе. Мы пожелали ему успешного окончания этого удивительного плавания. Надеемся когда-нибудь услышать его рассказ об этой второй кругосветке.

Евгений Александрович Гвоздев и шкипер английской яхты "Pilgrim" Джонс







У причала  
Yacht Club  
Argentino



Гектор Мазони и Евгений Гвоздѣв.

The place is the Yacht Club Argentino in Buenos Aires, this day we go whit Eugeny to see the city and eating a big pice of meet. Eugeny smile and retirning to the Said to slepp in a good Conditions.

The Group of Cibernautica give to Eugeny, a new sail, clothes, and many articles.

David Melman

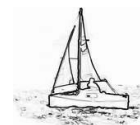
**БУЭНОС-АЙРЕС, 9 сентября 2000.**  
Корр. ИТАР-ТАСС Павел Кузнецов.

Совершающий одиночное кругосветное плавание на яхте длиной всего 3,7 м российский путешественник Евгений Гвоздѣв пришел под парусом в столицу Аргентины. Он сообщил корр. ИТАР-ТАСС, что благополучно прошел Черным и Средиземным морями и пересек Атлантику.

Плавание Е. Гвоздѣв начал в мае 1999 года. Яхту, которая носит имя «Саид» и весит 350 кг, он построил своими руками. Путешественник родился в 1934 году в Белоруссии, с 1949 года живет в Махачкале. По специальности он судовой механик. Многие годы ходил по Каспийскому морю на крупных рыболовецких судах.

В ближайшее время путешественник намерен продолжить плавание и попытаться выйти в Тихий океан через Магелланов пролив. Это уже второе одиночное кругосветное плавание Е.Гвоздѣва. В 1992-1996 годах он обогнул Землю на яхте «Лена» длиной 5,5 м. Как и в нынешнем плавании, тогда он пользовался только компасом и секстаном. На яхте россиянина нет никаких средств связи и электронных приборов, определяющих координаты. В России его ждут супруга, трое детей и четверо внуков.

Фото Гектора Мазони.



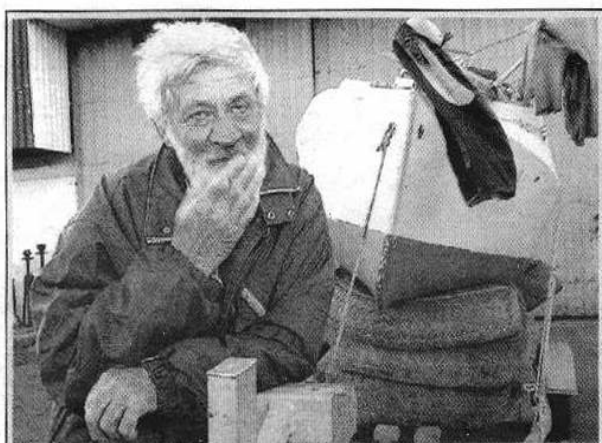
## Февраль 2001 — пройден Магелланов пролив



### CRONICA

#### Ruso lleva 21 meses navegando en velero construido de desechos

Evgeny Gvoznev, de 66 años, partió desde la República Rusa de Dagestán en mayo de 1999, recorriendo el Mar Caspio, Negro, Mediterráneo y Océano Atlántico. El velero lo hizo con sus propias manos juntando restos de fibra de vidrio que recogía en la calle



### Intrépido navegante

Una verdadera hazaña vivió Evgeny Gvoznev, un solitario navegante ruso que ha sido el único que ha sorteado los canales patagónicos en una pequeña embarcación de desechos plásticos, fabricada por el mismo. Estuvo 36 días navegando entre Punta Arenas y Puerto Natales, contra la corriente, con tempestuosos vientos y temperaturas bajo cero. Se dio por extraviado, pero estaba vivo y sano. (A 25).

### Dobriy Djen y Drushba!

Yes, I have heard about him! He was here in Punta Arenas, Chile...

Да, я о нем слышал!

Он был тут у нас в Чили, Пунта Аренасе чуть больше месяца назад: шел Магеллановым проливом из Атлантики в Тихий. Сам я его не видел, но слышал, что он некоторое время был у нас в порту.

Он пошёл было дальше, направляясь в Пуэрто-Монт, но береговая охрана за-вернула его назад, так как у него не было обязательных по международным стандартам вещей — радио для подачи сигнала бедствия и чего-то ещё, точно не знаю. На следующий день об этом объявили в новостях, и много народу из Пунта-Аренаса скинулись и снабдили его всем, что надо. Так что в конце концов он пошел в Пуэрто-Монт.

В городских газетах было о нем несколько больших статей, погляжу дома, может, какая-то еще целая, но не обещаю. Сам я из Восточной Германии, ваш друг и тоже любитель приключений.

Себастьян.

### Газетные заголовки:

БЕССТРАШНЫЙ МОРЕХОД

РУССКИЙ ЯХТСМЕН  
ДОБРАЛСЯ ЦЕЛ И НЕВРЕДИМ







«Саид» в Вальдивии.  
Фото прислано Гектором Мазони.



### Аventurero ruso se echó el pollo

ANTOFAGASTA.- Muerto de la risa zarpó desde este puerto el aventurero ruso Evgeny Gvoznev, que sus 68 años, anda dando vuelta al mundo a bordo de un bote de tres metros, con el que ha pasado peripecias que el protagonista de Los Cazadores del Arca Perdida. El hombrón, después de reparar a pequeña embarcación llamada Said, que quiere decir Amigo en árabe, apuntó la proa rumbo al norte su escala será Iquique para luego llegar a Arica. Desde este último punto seguirá a Tahiti y Australia finalmente hacerlo a Rusia, su tierra natal. Gvoznev, de profesión ingeniero mecánico, zarpó en marzo 1999 desde un puerto de la República de Dagestán, en la ex Unión Soviética.

### Отд. Америки [lat@dks.ru]

Уважаемый Григорий Владимирович,

в ответ на Ваше письмо относительно судьбы Е. Гвоздёва сообщаем, что, по сведениям, полученным из Посольства Российской Федерации в Республике Чили, Е. Гвоздév находился в Чили с марта по июль 2001 года.

В указанный период он прошел на своей яхте <Саид> вдоль всего побережья с юга на север страны. По данным Военно-морских сил Чили, яхтсмен покинул чилийские территориальные воды 16 июля 2001 года, выйдя в плавание из северной точки страны г. Арика в порт Кальяо (Перу).

По информации, полученной из Посольства Российской Федерации в Республике Перу, в миграционных и морских регистрах страны не зафиксировано появление в территориальных водах Перу Е. Гвоздёва и его яхты.

В случае поступления дополнительных сведений о судьбе Е. Гвоздёва Вас проинформируем.

С уважением, Начальник отдела  
Департамента консульской службы  
МИД России

В.И. ВОЛЬНОВ

А Гвоздév, как оказалось, в Кальяо и не думал идти — отойдя от порта, повернул налево, на... Таити. Наверное, вспомнил, как пожалел что не взял из Новороссийска отход до Керчи — меньше было бы хлопот. И применил все-таки этот фокус... в мировом масштабе.



Сообщение на одном из форумов:

**ANYONE in French Polynesia:** Please keep your eyes and ears open for little 'SAID' or news from/about Yevgeni - if you have anything at all, PLEASE let us know as soon as possible. thanks, we'll all appreciate it...p

*(Peter Kittel)*

ВСЕМ во Французской Полинезии! Держите свои глаза и уши открытыми для сведений о «САИДЕ» и Евгении — если что-нибудь узнаете, сразу же сообщите нам сюда, очень ценим вашу помощь...

В порту Папее (Таити).

Thank you very much about the good news! We were worried about Evgeny and now everybody down here is very relieved.

Большое спасибо за хорошие новости! Мы беспокоились за Евгения и теперь все здесь вздохнули с облегчением.



Яхтсменская «парикмахерская» на о. Бора-Бора.





## За твою лодку, Иван!

Русский искатель приключений Евгений Гвоздѣв может стать жертвой паранойи австралийских властей по отношению к яхтсменам. 68-летний отставной моряк в одиночку идет вокруг света под парусом на самодельной 3,7-метровой стеклопластиковой лодке Said. Он поражен решением австралийских иммиграционных властей, которые разрешили ему остаться в Дарвине только на 10 дней, чтобы пополнить запас продуктов, воды, лекарств, карт — и снова уйти в море.

— Я знаю, что в Австралии проблемы с мигрантами, но я-то тут проездом? — говорит Гвоздѣв.

— Мой паспорт оказался не в порядке, значит, капут! Австралия — первая страна, где у меня оказалась проблема с паспортом.

Сейчас яхта Гвоздѣва стоит в марине Дарвина, где ему предоставили бесплатную стоянку. Проблема г-на Гвоздѣва в том, что у него паспорт СССР 15-летней давности, срок действия которого истек 14 июля.

Г-н Гвоздѣв покинул свой родной порт Махачкала на Каспийском море 17 мая 1999 г.

Перед тем, как пересечь Атлантику и попасть в Бразилию, он прошел Черное и Средиземное моря. Он обогнул Южную Америку и пересек Тихий океан от Чили до Таити, потом переходами по островам шел к Самоа. Лодка Гвоздѣва стоит в Tipperary Waters Marina; друзья, оставшиеся у него в Дарвине со времени захода сюда в предыдущем плавании помогают ему подготовиться к следующему шагу пути — переходу на Кокосовые острова. Есть задержка с получением денег из России, а русское консульство в Сиднее говорит о 5-месячном ожидании для того, чтобы заменить паспорт.

«Они не дают ему времени чтобы поправить здоровье, привести в порядок лодку, получить деньги и поправить паспорт — черт побери, ни для чего!» — говорит обитатель марины Peter Doolette. — Это вопрос жизни и смерти, и многие из нас борются за то, чтобы он стартовал нормально. Если бы австралийский путешественник попал в такую передрыгу в России, представляю, сколько было бы шума. Вчера иммиграционный департамент заявил, что не намерен на следующей неделе выгонять в море г-на Гвоздѣва. — Любое лицо может запросить продление пограничной визы, просто обратившись к нам, — заявила представитель департамента. Австралия предоставила г-ну Гвоздѣву месячную временную визу, когда 10 июля он прибыл на Gove Peninsula, самую отдаленную северную точку Северных территорий.

Управляющий марины Peter Dermoudy, помогавший Гвоздѣву еще во время его прошлого захода в Дарвин в 1995 году во время одиночного кругосветного плавания на лодке чуть по-

# Herald Sun

NATIONAL

[back](#)

► [PRINT-FRIENDLY VERSION](#)

► [EMAIL THIS STORY](#)

On your boat, Ivan

02aug02

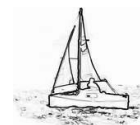
RUSSIAN adventurer Evgeniy Gvozdev suspects he has fallen victim to Australians' paranoia over boat people.



**Tide of sympathy:** Evgeniy Gvozdev, on the *Said* in Darwin, is receiving help from friends and fellow sailors. Picture: AP

The 68-year-old retired marine engineer is sailing solo around the world in his homemade 3.7-metre fibreglass boat, *Said*.

He is amazed Australian immigration authorities will allow him only 10 days in Darwin to restock food, water, medical supplies and charts before he must set sail again.



больше (5,5 м), заявил властям, что крайний срок для пребывания в Австралии 8 августа совершенно неприемлем.

— Он имеет право на некоторую отсрочку. Его пример вдохновляет абсолютно всех нас, показывая, что не надо быть миллионером, чтобы следовать своей мечте, — сказал г-н Dermoudy. Вчера Армия спасения, St Vincent de Paul и сочувствующие помогли Гвоздёву продуктами и деньгами, чтобы поддержать совершенно издержавшегося и истощенного мореплавателя для пути через Индийский океан.

Он едва стоял на ногах, когда дошел до Самоа, и использовал весь свой 200-л бак для воды на пути в 7400 км. Чтобы пополнить снабжение, он прибыл в Дарвин 29 июля, а его виза истекает 8 августа. При росте 181 см он обходится рубкой длиной 1,5 м и должен спать согнувшись. У него нет радио и навигационного оборудования, кроме секстана. Он утверждает, что «Саид» — самая маленькая парусная лодка, прошедшая Магеллановым проливом. Г-н Гвоздév рассчитывает вернуться домой в следующем году.

Australian Broadcasting Corporation. Darwin, The World Today 1-8-2002, 12:25

## Русский моряк прибыл в Дарвин на лодке размером с ванну

Элеонора Холл:

— ООН осуждает жесткую австралийскую политику задержания ищущих убежища иммигрантов, о чем мы уже говорили в нашей программе. Сейчас нашим самым знаменитым нелегальным иммигрантом может стать 70-летний русский моряк. Он прибыл в Австралию на крошечной самодельной яхте, немногим большей чем хорошая ванна.

Сегодня власти Дарвина занимались проблемами этого русского искателя приключений, Евгения Гвоздёва. Он начал свою одиссею три года назад на Каспийском море и теперь добрался до северной оконечности Австралии. Но, как сообщила Энни Баркер, едва он достиг желанной земли, как получил предписание покинуть наши берега, поскольку у него не в порядке паспорт.

Энни Баркер:

— Рядом с отполированными макси-яхтами, стоящими в дарвинской марине Tipperary Waters, лодчонка Евгения Гвоздёва «Саид» действительно похожа на ванну. Когда этот коренастый 70-летний русский появляется из люка, мне кажется, что он сам почти таких же габаритов, как лодка.

Евгений Гвоздév:

— Лодка была сделана дома, на балконе.

Энни Баркер:

— История появления Евгения Гвоздёва в Австралии в самом деле примечательна. Не имея даже гаража или заднего двора, он не имел выбора и построил свой 3,7-метровый шедевр не где-нибудь, а на балконе крошечной квартиры на верхнем этаже жилого дома в своем городе Махачкала. Появившись где-нибудь, он гордо демонстрирует свое фото на палубе лодки, действительно висящей за окном на тросах.

Евгений Гвоздév:

— Не было места...

Энни Баркер:

— Не было места в комнате, чтобы строить вашу лодку под крышей? И вы построили ее за окном, на балконе?



Евгений Гвоздѣв:

— Да.

Энни Баркер:

— Как вы спустили ее с балкона вниз на землю?

Евгений Гвоздѣв:

— Без проблем. У меня же был трос.

Энни Баркер:

— И вы подняли паруса на Каспийском море?

Евгений Гвоздѣв:

— Да.

Энни Баркер:

— В 1999 году Евгений Гвоздѣв спустил свою крошечную лодку на каспийские воды и каким-то сверхъестественным образом привел её на другую сторону земного шара — по Средиземному морю, через Атлантику в Южную Америку, через Тихий океан на Таити, и наконец, через три года после начала плавания, в австралийский Дарвин.

Но до этого ему пришлось столкнуться не только с шестиметровыми валами, каждый из которых мог бы залить тысячу ванн, но и с... пиратами.

Евгений Гвоздѣв:

— Я встал на якорь... На следующий день обнаружили мою лодку. Еда, одежда, деньги, мои камера, радио, секстан, бинокль... Всему пришел конец.

Энни Баркер:

— Все забрали пираты?

Евгений Гвоздѣв:

— Да.

Энни Баркер:

— Однако иммиграционная система Австралии становится для русского моряка самым большим препятствием. У Гвоздѣва всё ещё советский паспорт. Но уже истек срок и самой страны, и паспорта.

Евгений Гвоздѣв:

— Иммиграционная дама сказала: «Нет визы, нет визы, проблема!». Паспорт сгодился для разных стран, а в посольстве Австралии посчитали что нехорош. А раз нехороший паспорт, и визы нет.

Энни Баркер:

— Иммиграционные власти Дарвина приказали Евгению Гвоздѣву покинуть Австралию в течение недели, оставшись глухими к тому, что для получения нового паспорта ему нужны... пять месяцев. И он против желания снова уйдет в море на следующей же неделе, направившись в Южную Африку, куда у него есть виза. Но он не в обиде на Австралию.

Евгений Гвоздѣв:

— Да, для Австралии нелегальные иммигранты большая проблема. Понятно, проблема.

Энни Баркер:

И все же хотя бы один человек думает, что с Гвоздѣвым у нас обошлись чересчур круто. Питер Демоуд, док-мастер у Типперэри Вотерс, считает, что иммиграционные власти действуют жёстко, хотя должны были бы разрешить ему задержаться для оформления нового паспорта.

Питер Демоуд:

— Конечно, должны. Его пример воодушевит всякого, и, по-моему, Австралия должна бы гордиться и помочь ему чем только можно. Он из тех, кто заставляет снова верить в волшеб-

Михаил Нестеров, 12.02.2002

Спасибо за рассказ о Гвоздѣве. Жду продолжения рассказа и сообщений о его походе. Горжусь своим соотечественником.

Для меня — это пример жизнестойкости и оптимизма.

Василич. 68 лет.





ство. Все может сбыться, и тебе вовсе не надо быть миллионером, просто в жизни уже есть все что надо.

Джон Хайфельд:

— Питер Демоуд, док-мастер дарвинской марины Типперэри Вотерс, беседовал с нашим корреспондентом по северной Австралии Энни Баркер.

Таня Нолан:

— Этой ночью парусное сообщество Дарвина собралось, чтобы поддержать или очень смелое, или совершенно безумное путешествие русского чудака. Это Евгений Гвоздév, прибывший в Австралию в прошлом месяце на крошечной самодельной яхте. Иммиграционные власти приказали русскому покинуть Австралию в течение недели, однако, затем, видимо, прониклись его силой духа и продлили визу. Но, как сообщает Энни Баркер, Евгений в ближайшее время уже хочет снова выйти в море на своей лодчонке.

Энни Баркер:

— С того дня, как 68-летний русский мореплаватель-одиночник Евгений Гвоздév вошел в Дарвин на своей маленькой самодельной лодочке, он покори́л тут много сердец и душ. За последние 48 часов история о том, как он построил на балконе комнаты в России 3,7-метровую яхту и пришел на ней на другую сторону света, превратила его в знаменитость! Возле яхт класса люкс, стоящих в марине Типперэри Вотерс, лодка Гвоздэ́ва действительно похожа на ванну. На ней даже нет радио и навигационного оборудования. Но прошлым вечером всё яхтенное общество собралось на устроенное в честь Евгения барбекю, чтобы собрать средства для помощи в его следующем броске к Южной Африке.

Голос диктора:

— С огромным удовольствием представляю вам Евгения Гвоздэ́ва!

Голос Гвоздэ́ва, по русски:

— Построил эту яхту, «Саид», из материала, который мог найти на улице...

Энни Баркер:

— И, очевидно, покори́л и австралийские иммиграционные власти. До вчерашнего дня ситуация была такова, что из-за просроченного советского паспорта он обязан был покинуть Австралию в течение недели. Но теперь, как объяснил Питер Демоуд из Типперэри Вотерс, Гвоздэ́ву продлили пограничную визу до конца месяца, чтобы он успел пополнить свои запасы.

Питер Демоуд:

— Он собирается отходить в любом случае до 25-го, а может и раньше. Мы говорили о сроке через две недели. Он хочет вернуться к нам еще раз и подумывает о лодке поменьше.

Энни Баркер:

— Лодке ПОМЕНЬШЕ?

Питер Демоуд:

— И-эхх...

Энни Баркер:

— Зачем еще меньше-то?

Питер Демоуд:

— Думаю, хочет попасть в книгу рекордов Гинесса. Уже была попытка на меньшей лодке длиной в 6,3 фута, так что он может этого добиться.

Таня Нолан:

— Питер Демоуд, док-мастер дарвинской марины Типперэри Вотерс, беседовал с Энни Баркер.



**Сойреш Перейра (Suresh Perera), 10 ноября 2002 г.**

## Задержка в Коломбо

Три года назад старый русский моряк начал кругосветное плавание на своей немыслимо маленькой яхте. Он проработал на судоходную компанию четыре десятка лет. Выйдя на пенсию, решил продолжить путешествия по морям и построил яхту для плавания вокруг света. Пожалуй, за гранью понимания — как лодка длиной 3,7 метра, шириной 1,46 метра и весом 350 кг смогла пересечь беспокойные и бесконечные океанские воды. Но злоключения на этом не кончились. На прошлой неделе его судно было задержано ВМФ Шри Ланки в запретной зоне и арестовано в порту Коломбо.

— Капитан! — закричал дежурный старшина. Из яхты показался бородатый и тощий, кожа да кости, человек: Гвоздév. — У вас тут нашлись друзья!

Гвоздév настороженно смотрит на нас. Натянув синюю футболку и откинув назад копну седых растрепанных волос, он перебирается на стоящую рядом яхту и поднимается вверх пожать наши руки.

— Ваши моряки привели меня сюда, — жалуется он. Однако тут же, непредсказуемо, как и могучий океан, по которому он плыл, его обожженное солнцем красное лицо старого морского волка, рассекает улыбка, и он дружески шлепает по плечу капитана Рохана Амарасингла, сопровождавшего меня и фотографа Нимала Дайарату.

Итак, перейдя океан от Дарвина и Кокосовых островов, он блуждал у Шри Ланки, выживая благодаря рыбакам, делившимся с ним рыбой и водой — пока не попал в запретную зону в районе Коломбо. Капитан Амарасингл объясняет, что, поскольку яхту обнаружили в запретной зоне, были предприняты все необходимые меры предосторожности и проведены все требующиеся проверки.

— Мы проявили пленки, и, не найдя ничего запрещенного, вернули их и альбом, — говорит он.

Гвоздév рассказывает, что почти в каждом порту, где он бросал якорь на своем долгом пути, его ждала уважительная и радушная встреча, помощь в яхт-клубах всего мира.

— Но тут, на Шри-Ланке, нет яхт-клуба или чего-нибудь в этом роде, что могло бы меня спасти. Меня оставили жить на яхте в порту. Выживаю едой, которую дают рабочие — сокрушается он.

Так как у Гвоздéва нет ни паспорта, ни визы, ни других документов для въезда в Шри Ланку, пограничники передали его таможенным и иммиграционным властям. Капитан Амарасингл говорит, что российское посольство проинформировано и выправляет документы.

— Народ на Шри-Ланке чудесный, — улыбается он, принимая па-





кет от подошедшего докера и с удовольствием расправляясь с приправленным перцем рисом. Старый моряк клянется не забыть доброты своих новых друзей, которые нашлись в ланкийском порту. Он ждет разрешения продолжить плавание. Это и есть его жизнь от начала до конца. Он взволнован тем, что есть люди, которые хотят выслушать его историю и помочь ему выбраться из ловушки.

Мы снова пожимаем руки на прощание, Гвоздѣв тихо говорит, глядя в океанскую даль заслезившимися глазами:

— Вот где я на своем месте...



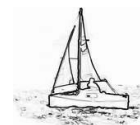
Стамбул, марина Ataköy. Встреча с Виктором Языковым.





Кругосветное плавание завершилось.  
Встреча в Махачкале. Фото О.Санаева.





## Беседы с капитаном Гвоздёвым

### в кают-компании журнала «Катера и яхты»

Перед выходом в третье кругосветное плавание капитан Гвоздёв написал участникам интернет-форума: «Никогда еще, выходя в большое плавание, моя яхточка не была так отлично подготовлена и укомплектована. Передайте, что высоко ценю оказанную мне помощь. Если б не было моей ветки в данном форуме, вряд ли все это могло бы произойти. Большое человеческое спасибо всем вам, ребята!».

Нужно отметить, что наиболее содержательный материал по походам Евгения Гвоздёва вокруг света в настоящее время сосредоточен в форумной ветке «Дважды вокруг света», которая была создана на сайте журнала «Катера и Яхты» в 2003 г. Несомненно, будут и книги об этом великом путешественнике и удивительном человеке. В 2011 г. в махачкалинском издательстве «Эпоха» вышла книга Олега Санаева «Земля круглая. Доказал Евгений Гвоздёв». Ждем литературной обработки и публикации дневников и других материалов о своем деде от Ирины Гвоздёвой. Но пока, еще раз подчеркнем, основным источником информации о жизни и морских путешествиях Евгения Александровича является заведенная им самим тема в форуме «Кают-компания» на сайте КиЯ.

Е.А. Гвоздёв стал участником этого форума в самом конце 2005 г., а дискуссии по поводу последнего плавания начались задолго до его начала, фактически с первого поступившего от Евгения Александровича сигнала о намерении снова отправиться в море. Главным образом Гвоздёв отвечал на многочисленные вопросы яхтсменов со всего мира, но нередко и сам становился инициатором разговоров на самые разные темы, касающиеся как развития яхтинга вообще, так и истории и проведения собственных плаваний.

Отметим, что участники форума очень внимательно следили за всеми высказываниями Е.А.Гвоздёва не только о его путешествиях, но и ходе подготовки к предстоящему плаванию, быте и прочих проблемах отважного капитана. Они задавали массу вопросов, практически затрагивая каждую организационную и техническую деталь его мореходного опыта.

И вот, наконец, приходит сентябрь 2008 г. — время выхода Евгения Гвоздёва в свой третий кругосветный поход. Искренней человеческой радости и восхищения форумчан нет предела. Мобильная связь, использование космических снимков и разнообразных картографических материалов интернета позволило друзьям Гвоздёва следить за движением яхты и погодными условиями плавания, быть в курсе его остановки в портах, маринах или открытом море. Когда телефонные сообщения Евгения Александровича вдруг прекратились, следящие за его плаванием тут же забили тревогу.

Стали предприниматься экстренные меры по установлению контактов с дипломатическими службами как России, так и Италии, карабинерами и жителями поселка Остия, возле которого, как было известно, находился Гвоздёв. Всех интересовал один вопрос: что произошло там, в Средиземном море. Не будь многочисленных знакомых и незнакомых для Гвоздёва друзей, известие о времени и месте его гибели у берегов Италии вряд ли бы дошло до России так быстро. Без четких организационных усилий «мозгового центра», стихийно сложившегося из наиболее



активных и преданных друзей капитана, не было бы оперативных действий по опознанию, а затем и возвращению на родину из Италии тела погибшего моряка. В словах соболезнования, высказанных многочисленными участниками форума, ощущается глубокая скорбь, равная горю при потере близкого человека. Один из них заметил: «По форуму видно, сколько душ затронул Евгений Александрович. А значит, человек прожил не зря. Светлая память!»

Читая на веб-страницах слова соболезнования с разных концов света, начинаешь осознавать ту огромную роль, которую способен играть интернет в духовном сближении людей на земле.

Далее представляем материалы форумной ветки «Дважды вокруг света».  
(<http://forum.katera.ru/index.php?/topic/7465-dvazhdy-vokrug-sveta/>)

В форуме сообщения следуют в хронологическом порядке, при этом темы обсуждения все время сменяют друг друга. Здесь мы попытались свести вместе фрагменты бесед, относящихся к определенным темам. Были исключены отдельные сообщения, не имеющие прямого отношения к плаваниям Е.А.Гвоздѣва, в некоторых случаях сделаны сокращения и правка текста.

## За державу обидно

**19 Dec 2005, 12:10**

В канун Нового 2005 года директор Махачкалинской компании ИВТ Давуд Мухумаев подарил мне (в качестве меценатской помощи) компьютер и предоставил возможность заниматься в интернет-кафе. Не долго думая, я купил «Самоучитель для школьников и их родителей» и теперь, на восьмом десятке лет, тыкаю пальцами в клавиши с целью ликвидации компьютерной безграмотности. И до чего дотыкался!... Оказывается, ещё в 2003 г. в Кают-компании журнала «Катера и Яхты» на тематическом форуме «Парусные яхты» обсуждался вопрос — «Евгений Гвоздѣв завершил своё плавание».

Дорогие друзья-яхтсмены, я понимаю, что за это время утекло много воды, и всё же, будьте великодушны, позвольте и мне, начинающему хакеру, как бы это деликатнее выразиться... поупражняться на клавиатуре, а заодно и помахать кулаками после драки.

Итак, 3 ноября 2003 г. 11:35 Guest\_Владимир пишет:

— Конечно, виват! И сильный, и смелый! А по большому счёту — по миру с протянутой рукой. Другая сторона медали — это позор России! Обидно, но как-жётся, и России такие тоже не нужны. Это, конечно, личное дело Гвоздѣва. Пронёс человек мечту детства всю жизнь — можно только завидовать. Но делать из него образец для подражания — ещё одним позором больше.

Уважаемый Владимир! Я бы к словам «и сильный, и смелый» добавил: и мудрый, и синеглазый покоритель океанов, в партиях не состоял, носит обувь сорок второго размера, любимчик Фортуны и черноволосых русалок, обласканный самим Господом Богом, большой друг Кошечки Бессмертного, не курит, не пьёт, татуировок на теле не имеет, не привлекался... В угоду любителям острого словца, можно добавить — козёл вонючий, один глаз соломой заткнутый... ну, и прочее, по вкусу. А затем всю эту словесную шелуху заменил бы одним, очень точным, словом — придурок.

Ну, скажите, пожалуйста, кто из нормальных людей ходит вокруг света на прогулочном швертботе, а тем более, на самоделке... «класса Саид»? Справедливости ради, следует заметить, что среди мореплавателей-одиночек есть ещё придурковатее, чем Гвоздѣв. В Дарвине (Австралия), а затем на Кокосовых островах мне посчастливилось встретиться с Сержем Теста, который





на яхте 3,6 метра несколько лет назад «дурковал» вокруг света. Я бесконечно благодарен Судьбе за те встречи с удивительной души Человеком и Яхтсменом и с гордостью рассказываю о нём моим внукам и ребятишкам в школах, куда меня иногда приглашают. Но есть ещё и «придурки в квадрате». Напомню, Том Макнелли (Tom McNally) в переходе через Атлантику «опозорил» Англию на яхте длиной 1,66 метра! (5,4 фута и 0,5 дюйма). Вот это всем придуркам — придурок! (см. газету The Tropic Times, June 1993, Puerto Rico).

Далее, Вы утверждаете: «А по большому счёту — по миру с протянутой рукой».

Ну, если «по большому», уважаемый Владимир, то побойтесь Бога, что Вы такое говорите? Креста на Вас нет, батенька. Не уж то и впрямь в самой свободной, самой богатой, самой... (хрен знает ещё какой) стране, строитель светлого будущего, Ударник Коммунистического труда Девятой пятилетки, находясь на заслуженном отдыхе (рабочий стаж 48 лет), имея солидную пенсию в 2 (две) тысячи рублей, не может на собственной яхте белый свет повидать и себя показать? Да будет Вам известно, по возвращении «Лены» из кругосветного плавания в родной трудовой сберкассе за четыре года накопилась пенсия, не то одиннадцать, не то двенадцать миллионов рублей! (я даже счёт не помню).

И попробуйте Вы, находясь в цивилизованной стране, вразумительно объяснить иностранцам, что российский миллионер Евгений Гвоздév идёт по миру с протянутой рукой, уверяю, Вас никто там не поймёт и юмор Ваш никто не оценит.

Если же говорить всерьёз, то, действительно, кругосветка, даже на такой маленькой яхте, как «Лена», для подавляющего большинства нищих, полуголодных россиян чрезвычайно дорогое удовольствие и, не будь бескорыстной помощи наших, я подчёркиваю это слово, НАШИХ друзей, плавание вряд ли состоялось. Восемьдесят шесть (!) представителей разных национальностей помогали, в той или иной мере, совершить его! Замечу, помогали, а не подавали, а это, как я понимаю, не одно и то же. Свой вклад в первое одиночное плавание на «Лене» я оцениваю в 50%, и не более того. Остальное — заслуга моих друзей. Низкий поклон им и моя благодарность за оказанную помощь.

Вместо того чтобы изучить, проанализировать, сделать выводы о самом плавлении и, добавлю, гордиться им, мы, ну что за Богом проклятый народ, норовим лягнуть копытом самого мореплавателя, не разобравшись в сути дела. Вспомним историю одиночных кругосветных плаваний: после Джошуа Слокама пошли англичане, французы, канадцы, австралийцы, новозеландцы и все, у кого есть возможность, желание и кому не лень. Из России только в 1992 году «Лена» отправилась в кругосветку. А почему, скажем, не в пятидесятом, не в тридцатом, не в двадцатом году? Неужели на одной шестой части земного шара не нашлось желающих поместиться силами с Океаном? Или рылом не вышли?

Были и среди наших соотечественников мечтающие о дальних странствиях. Но одним разворачивали голову на 360 градусов (пример тому Александр Чебанюк, яхта «Русь»), другие искали приют за рубежом, а третьи мыкались по чиновничьим кабинетам до той поры, пока «слуги народа», огромное им спасибо, не развалили Великий, Могучий, Нерушимый Союз.

Да, мы восхищаемся подвигами Марселя Бардьо, Бернара Муатисье, Эрика Табарли и многих, многих других зарубежных яхтсменов, и это естественно для вполне нормального человека. Но, как только речь заходит о наших российских мореплавателях, тут уж нас мёдом не корми, — дай душу отвести, облять их трёхэтажным матом.

Позвольте напомнить, «Лена» — первая яхта в истории России (Союза ССР, царской России, как будет угодно), совершившая одиночное плавание. Стартовала из России и вернулась в Россию под российским флагом. Более того, это первый и пока единственный в мире прогулочный швертбот, который обошёл вокруг света. И это Вы, уважаемый Владимир, называете «по-



зор России»? Дай-то Бог нашим яхтсменам, именитым и начинающим, хотя бы раз в своей праведной жизни подобным образом «опозорить» матушку Россию. В июле 1997 году американский журнал «Cruising World» на стр.12 и 14 напечатал небольшую заметку Лидии Кунявской «The Old Russian Man And The Sea» и фотографию яхты «Саид» в стадии строительства на балконе хрущёвского дома. Через некоторое время из далёкого Ванкувера (Канада) мне пришло по электронной почте письмо от Джона Рейнольдса следующего содержания:

Длина лодки — 25 футов, дизайн «Робертс», называется «Бакарди». На борту есть коротковолновый приемник, 2 канистры по 12 галлонов топлива каждая, двухтактный мотор в 15 л. с., две аккумуляторные батареи, стереосистема, эхолот, компас, приёмник спутниковой навигации GPS, плита на две конфорки, цистерна для воды ёмкостью 25 галлонов, туалет, якорь с лебёдкой, комплект парусов, навигационные огни и прочее. Правда, у нас нет отражателя радара и стереосистема старая.

Мачта складывается. Осадка лодки 3,5 фута, водоизмещение 6000 фунтов, она управляется румпелем. Моя страховка не распространяется на плавание в открытом море, и потому лодка не будет застрахована. Если Вас всё это устраивает, Вы можете распоряжаться нашей лодкой по своему усмотрению — мы будем рады Вам помочь! Сообщите, когда Вы планируете своё плавание и по какому маршруту? Дайте мне знать, что Вы думаете по этому поводу, и я вышлю Вам фотографию моей лодки.

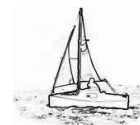
Джон и Шерли Рейнольдс.

Мне следовало прилететь в Канаду, и все мои проблемы остались бы в России. Стартовал бы я из Канады на яхте «Бакарди» под канадским флагом, и горюшка не знал бы в плавании, и «прославлял бы» Россию на зарубежной технике, никому и в голову не пришло бы назвать Гвоздёва «БОМЖ». Но.... Скрепя сердце, я отказался от своей заветной мечты — пройтись вокруг света на нормальной яхте. На свою пенсию достроил «Саид» и... опозорил Россию.

Как угодно можно относиться к плаванью Е. Гвоздёва, лично моё мнение о нём (плаваньи) таково: яхта должна быть спроектирована нашими мозгами, построена у нас нашими руками, стартовать из нашего порта и под нашим флагом вернуться в наш порт. Желательно, чтобы и спонсоры были наши. По убеждениям я — интернационалист и ничего против яхт, построенных во Франции, Англии и других странах, не имею, но... уж очень, ну очень хочется «опозорить» Россию.

Накануне выхода яхты Саид в плавание деловые люди (фамилии не называю) предложили спонсорскую помощь. Мне, «попрошайке международного класса», всего-навсего следовало расписаться за якобы полученные мной сто тысяч долларов US, взять выделенную для плавания сумму в 12 тысяч, а остальные оставить «спонсорам». От этой «помощи» я отказался, хорошо поступил или плохо, можно дискутировать до бесконечности. Лично я придерживаюсь того мнения, что на сделку со своей совестью не следует идти даже в том случае, если предложат тёпленькое местечко в Царствии Небесном.

Давайте не поленимся и откроем книгу Д. Слокама «Один под парусом вокруг света», стр. 113. В Мельбурне (Австралия), чтобы компенсировать затраты, связанные с портовыми сборами, мореплаватель стал взимать по 6 пенсов с каждого посетителя яхты «Спрей». За определённую плату демонстрировал пойманную им акулу и крохотных, не родившихся на свет божий и извлечённых с помощью ножа из чрева матери детёнышей и многое другое. Далее, на стр. 116 одного из писем, читаем: «Некая леди посылает мистеру Слокаму прилагаемый пятифунтовый банкнот за то, что он храбро пересёк на маленькой лодочке огромные моря, находясь в полном



одиночестве и лишённый человеческого сочувствия в минуты опасности. Желаю всяческих успехов».

Уважаемый Владимир, позвольте спросить, у кого-нибудь из американцев и не только американцев, но и яхтсменов во всём мире повернётся язык назвать капитана Слокама попрошайкой, торгашом, живодёром, позором Америки и т. п.? А вот бедного российского мореплавателя-одиночку незаслуженно обидеть может всякий. Его можно унижать, не замечать, в конце концов, уничтожить. Но, чтобы не пришлось краснеть от стыда перед собственными детьми и внуками (если Вы еще способны краснеть), не следует этого делать.

Вы, уважаемый Владимир, утверждаете: «Другая сторона медали — это позор России!». А, по-моему, чтобы действительно увидеть то, что изображено, на «другой стороне медали», необходимо, как минимум: выбраться из болота, в котором мы с Вами, уважаемый, обитаем; усесться поудобнее на кочку (желательно, повыше); убрать с ушей болотные водоросли, именуемые в народе лапша; вспомнить и осознать сказанное Сергеем Есениным:

Лицом к лицу

Лица не увидеть.

Большое видится на расстояньи.

После того, как наступит просветление в буйной головушке, необходимо приложить ладонь левой руки козырьком ко лбу, широко открыть глаза и попытаться заглянуть, хотя бы на пару сантиметров, дальше своего собственного носа. Если же не удастся разглядеть «другую сторону медали», поскольку мы политизированы, зашорены и оболванены донельзя, то не следует огорчаться, наши потомки, надеюсь, будут прозорливее нас и своим судом осудят «попрошайку, опозорившего Россию».

Вы, Владимир, не первый, надо полагать, и не последний, кто печётся о славе России и «волком бы выгрыз... попрошаек». Правильно делаете, уважаемый господин! К ногтю этих голдранцев, к стенке сволочей голозадых, чтобы другим неповадно было! Ишь чего захотели, океан им подавай! Так, чего доброго, голь перекатная и на Гавайи доберётся! А фигу им под нос.

### **Информация для размышления (дневник мореплавателя-одиночки)**

Новороссийск (Россия). Пятница, 25 июня 1999 г.

В качестве помощи Юрий Николаевич Просол, генеральный директор яхт-клуба «Семь футов», наотрез отказался взять с меня плату за стоянку у причала и за работу грузоподъёмного крана, это около тысячи рублей (для меня немалые деньги). А под конец непродолжительной беседы высказался с полной откровенностью:

— Будь моя воля, я бы твоего «Саида», Евгений Александрович, в заграничное плавание не выпустил. Нечего позорить Россию.

Южная Атлантика. Суббота, 9 декабря 2000 г.

Судовое время 13.35, следуем компасным курсом 240°. Ветер ост три-шесть м/с, высокая облачность около семи баллов, видимость — хорошая.

Координаты яхты: широта 45° 17' 25" S и долгота 065° 58' 19" В. Время 13.55.

Проходящий неподалёку сторожевой корабль ВМС Аргентины PREFECTURA NAVAL бортовой номер GC-28 изменил свой курс, подошёл к яхте, дважды обошёл вокруг, дал длинный трёхкратный гудок, на мостике вахтенные офицеры отдали честь, приветствуя яхту «Саид», на прощанье дружески помахали руками, и боевой корабль лег на прежний курс.



Приятно, чёрт возьми, когда истинные моряки, знающие океан не понаслышке, по достоинству оценили «мини-крейсер» длиной 3,7 метра на подходе к Магелланову проливу (замечу, на подходе, а не после его преодоления).

Магелланов пролив. Четверг, 1 февраля 2001 г.

Капитан порта Пунта-Аренас разрешил мне бесплатную стоянку у причала и сказал буквально следующее:

— Сеньор Евхенио, яхта «Саид» — самое маленькое судно, проходившее когда-либо Магеллановым проливом, и это для нас большая честь. Позвольте пожать Вам руку. И через пару минут с гордостью добавил: «В прошлом году было судно более 200 метров, и это тоже своеобразный рекорд».

Под занавес:

1) Швертбот «Лена» установлен на постаменте в яхт-клубе «Адмирал», город Москва. Так что истинные патриоты России, при желании, посетив клуб, могут отвести душу и вдоволь поплевать на «микрошку», соблюдая при этом осторожность (охрана может накостылять по шее).

2) Яхта «Саид» установлена в вестибюле школы № 39 города Махачкалы, где обучается свыше двух с половиной тысяч ребят. Может, выкроите свободную минутку, уважаемый Владимир, приедете к нам в гости, посетите пару школ и разъясните несмышлёнышам «другую сторону медали»? Подумайте.... Уверяю Вас, в 39-й школе вполне нормальные ребята и бросаться тухлыми яйцами не станут. Приезжайте.

Я тут и микроскоп, и подзорную трубу возьму напрокат, усядемся за круглым столом, пригласим педагогов, политологов, историков, психологов, моряков, яхтсменов, а заодно и психиатра и попробуем сообща разглядеть медальку со всех сторон.

С уважением Е. Гвоздёв,

Капитан яхт: ГЕТАН, Лена, Саид, а нынче — безлошадный.

#### **Гвоздёв 28 Dec 2005, 12:44**

(Стрелок @ 22 Dec 2005, 12:21) Я тоже не прочь таким же образом «опозорить» Россию и надеюсь, со временем это получится сделать.

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

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

Если есть желание «опозорить Россию», то замечу: нормальному россиянину, даже со скромным, я бы сказал — очень скромным достатком, эта задача по плечу.

#### **Гвоздёв 11 Jan 2006, 02:32 Отправлено #128 «ОЧЕНЬ ИНТЕРЕСНО...»**

Махачкала, понедельник 10 сентября 1979 г.

В полдень, отложив свои дела, иду в редакцию газеты «Дагестанская правда». В отделе информации за столом сидит заведующий отделом Генрих Рашевский, худощавый, далеко не спортивного вида мужчина, лет пятидесяти пяти.

— Мне хотелось бы, — обращаюсь я к нему, — побеседовать с журналистом, и не просто журналистом, а с человеком, который разбирается в морском деле.



— Проходите. Садитесь, пожалуйста, — устало говорит хозяин кабинета, отрываясь от бумаг в беспорядке разбросанных на письменном столе.

— Я Вас внимательно слушаю, с чем пожаловали?

— Меня зовут Евгений Гвоздév. Работаю в Махачкалинском морском торговом порту старшим механиком на теплоходе «Шторм», — представляюсь я и вкратце объясняю цель своего визита.

— На днях я закончил строительство парусной яхты, беру отпуск и через пару дней ухожу в одиночное плавание по Каспию. Поход продлится сорок пять суток. За это время предстоит пройти не менее тысячу миль и посетить порты: Баутино, Актау, Красноводск и Баку.

Насколько мне известно, подобные плавания у нас в Союзе совершаются не каждый день, к тому же вскоре на Каспии наступит период осенних штормов. Вот я и подумал: возможно, читателям «Дагестанской правды» будет интересно узнать подробности предстоящего плавания. По пути следования из портов захода можно будет в редакцию газеты позвонить по телефону или отправить информацию письмом.

— То, что Вы рассказали, очень, очень интересно, но мы — республиканская газета! — вразумляет незадачливого посетителя Генрих Владимирович. — Мало ли кому что вздумается! Ещё неизвестно чем дело закончится. Когда завершите своё плавание, тогда и приходите. Вы меня поняли?

— Хорошо, после похода я к Вам обязательно загляну, — тихо соглашаюсь я и в растерянности, словно получил коленом под зад, направляюсь к двери.

— После похода — другое дело! Обязательно заходите, — обнадеживает начинающего мореплавателя-одиночку заведующий отделом информации республиканской газеты.

Среда, 12 сентября 1979 г. В 14.00 (время московское). Яхта ГЕТАН вышла из Махачкалинского морского торгового порта и взяла курс на Баутино (Казахстан).

Понедельник, 12 ноября 1979 г. В 08.25 (время судовое) истерзанный осенними штормами ГЕТАН под изодранными парусами вошёл в Нефтегавань Махачкалинского морского порта и стал на якорь у волнолома. Первое двухмесячное одиночное плавание по Каспийскому морю закончилось.

Вторник, 20 ноября 1979 г. Редакция газеты «Дагестанская правда». Отдел информации, за письменным столом сидит Г.В. Рашевский, заведующий отделом. Вхожу:

— Разрешите?... Здравствуйте!

— Да, пожалуйста.

— Я лично к Вам, Генрих Владимирович. Помните, два месяца назад я заходил и говорил о том, что отправляюсь на яхте в плавание по Каспию? Так вот, поход закончился успешно, и я подумал, возможно, Вас заинтересуют подробности этого одиночного плавания.

— Да, да... Это очень интересно! Проходите, садитесь. Ну, как Вы плавали?

Как могу, рассказываю о двух переходах через Каспий, об успехах и неудачах, о штормах и планах на будущее, об удивительных явлениях природы и красотах земли нашей, о перелётных птицах и тюленях, о...



Курс — к берегам Казахстана  
(сентябрь 1979 г.)



Бросаю взгляд на собеседника и глазам своим не верю — спит. Сидит в кресле, очки сползли на нос, нижняя челюсть отвисла, глаза закрыты, аппетитно посапывает и сию минуту захрапит... Ну, даёт мужик!

— Вы знаете, — повышаю я голос, — мне пора уже уходить.

— Это очень интересно, о чём Вы рассказали, — не моргнув и глазом, бессовестно врёт заведующий отделом информации (спал он, как сурок в зимней спячке).

— Всего Вам доброго, простите за беспокойство.

— Если, что-нибудь будет интересное, заходите, не стесняйтесь. А то, что Вы рассказали, напечатать мы не можем. Вы плавали в одиночку, но дельтапланеризм, альпинизм и одиночные походы на яхтах в стране не пропагандируются. Мы — республиканская газета, и на нас смотрит вся Республика Дагестан.

Прощаясь с гостеприимным хозяином кабинета и ухожу домой, как говорится, несолоно хлебавши. Знакомство с прессой состоялось.

### **Днём с огнём...**

В поисках информационного спонсора отправил письма в редакции некоторых газет. Вот одно из них, в редакцию газеты «Советский патриот».

#### **ДОРОГАЯ РЕДАКЦИЯ!**

Я профессиональный моряк. В свободное время увлекаюсь одиночными морскими плаваниями на парусной яхте. На протяжении ряда лет тренируюсь по специальной программе на Каспии во все времена года и в разных гидрометеоусловиях.

В июле 1983 года планирую выйти в Атлантику с целью совершить одиночное океанское плавание по маршруту: Ленинград — Гавана (Куба).

Если «Советский патриот» заинтересуется предстоящим переходом, то я буду рад предоставить в Ваше распоряжение исчерпывающую информацию о его подготовке и проведении.

С уважением Е. Гвоздév.

16 июня 1982 года.

Ответ. №4512. 28 июня 1982 г.

Уважаемый тов. Гвоздév!

Благодарим Вас за внимание к редакции. Однако подобные плавания, как Ваше, наша газета не освещает.

С уважением зав. отделом информации (И. Алексеев).

Примечание: И таких «ответов» — десятки.

### **Двадцать лет спустя... (дневник мореплавателя-одиночки)**

Рио-де-Жанейро, (Бразилия). Пятница, 31 марта 2000 г.

У причала яхт-клуба Рио-де-Жанейро вторые сутки после завершения трансатлантического перехода мини-крейсер «Саид» отдыхает и залечивает свои раны. С утра на яхту приехали двое молодых ребят из газеты GLOBO. Долго разговаривали и много снимали на фото, под конец встречи пообещали через день передать мне несколько фотографий, пару номеров газеты со статьёй и, по моей просьбе, подбросили на своей машине в город в наше консульство.

Решив свои проблемы и выяснив всё, что меня интересовало, едем с Владимиром Владимировичем, консулом, в яхт-клуб посмотреть на яхту, предварительно дважды позвонив в кор-





пункт РИА Новости журналисту Игорю Николаевичу, чай не каждый день из России в Рио приходят такие гости.

У причала респектабельного яхт-клуба Рио-де-Жанейро среди роскошных красавиц яхт сиротливо притулился «Саид». Взглянув на яхту, Владимир Владимирович долго молчал, затем, придя в себя от изумления, произнёс: — Невероятно! И кто бы мог предположить, что этакая букашка переплыла океан?

Вечером я позвонил по телефону Игорю Николаевичу, трубку подняла супруга журналиста и пообещала передать мужу мою просьбу относительно встречи с ним в яхт-клубе. Ни через день, ни через неделю встретиться не довелось.

Воскресенье, 25 июня 2000 г.

Время судовое 12.00, «Саид» покинул гостеприимный Флорианополис и, оставив за кормой сказочно красивые берега Бразилии, взял курс на Монтевидео (Уругвай). За три месяца я встретил и приобрёл новых друзей, было много и хорошего, и плохого и, конечно же, были встречи с вездесущими журналистами. Так, по ТВ показали «Саид» трижды, по радио семь раз прозвучали небольшие сообщения, дважды ведущий яхтенный журнал NAUTICA поместил статьи о плавании, минимум полтора десятка (я собрал только тринадцать) центральных и местных газет писали о яхте из далёкой России.

Похоже, для бразильских журналистов кругосветное плавание яхты «Саид» заслуживает того, чтобы о нём рассказать своим читателям, а для наших — по барабану, россиян можно потчевать и более важными новостями, например, какие предпочитает Мадонна прокладки, с крылышками или без таковых...

Е. Гвоздév. Капитан яхты «Саид».

#### **Гвоздév 11 Jan 2006, 16:40**

(Ayrton @ 11 Jan 2006, 11:34) У меня есть стойкое подозрение, что самым сложным в Ваших кругосветках было получить разрешение на выход из российского порта. Хотя в 1985-ом такого разрешения не дали бы ни за что!

Тринадцать лет я не мог получить загранпаспорт, необходимый для выхода в океан (Ударник комтруда, не привлекался, в партиях кадетов и пр. отщепенцев не состоял и т. д. и т. п.). Понадобилось рассыпаться Великому, Нерушимому, и 1 декабря 1992 г. я получил паспорт, 4 декабря загрузился продуктами на три месяца и 15 декабря того же года «Лена» вышла в первое одиночное кругосветное плавание. До этого дня за время моих мытарств по чиновничьим кабинетам сердобольные дяди-чиновники не раз предлагали паспорт за... 6 тыс. рубликов, но мне хотелось, чтоб всё было по-честному (святая простота).

И даже когда на старте в Новороссийске я полгода ждал у причала вожделённого паспорта, мне за сто зелёных обещали принести его прямо на «Лену», я и тут не до конца понял нашу передовую систему... и наотрез отказался позолотить ручку родному бюрократу.

По окончании кругосветки мой паспорт со штампами и печатями многих стран мира забрали, и теперь он хранится в Махачкале в Республиканском краеведческом музее. Будучи в плавании на яхте «Саид», я пробовал своим зарубежным друзьям рассказать эту историю, они не верят. Для нормальных людей это за пределами их понимания, а для нас, гомо советикус, всё ясно и понятно, как божий день.

#### **Гвоздév 15 Jan 2006, 23:07**

(Ayrton @ 13 Jan 2006, 13:18) Так что кругом получается, что определяться с помощью секстана — это уж, не обижайтесь, пожалуйста, — пижонство. Ну



ладно в первом плавании, а во втором-то? Достаточно было одного звонка в российское представительство Гармина, и парочка GPS новейших моделей была бы на «Саиде» бесплатно. Одно упоминание в рекламном буклете Гармина: «Гвоздѣв для своей кругосветки выбрал приборы именно нашей фирмы!» вернуло бы им все затраты в 20-ти кратном размере. Ваш авторитет в России высок, так почему же им не пользоваться? Это ж не взятки чиновникам, а заслуженное.

Перед выходом «Лены» в плавание в поисках информационного спонсора я обратился в редакции более тридцати (!) газет и журналов с предложением: отправлять в их полное распоряжение информацию о ходе самого плавания. И, замечу, ничего от них взамен я не просил. Вы, уважаемый, много читали в Центральных СМИ о плавании «Лены» или «Саида»? То-то же.... А ведь дело вовсе не в Гвоздѣе. Для Гвоздѣва одной медалькой больше, одной хвалебной статьёй меньше, выражаясь «тургеневским языком», до фени.

Дело, как я понимаю, в воспитании наших с Вами детей и внуков. Дай Бог мне ошибиться, но, похоже, что по щучьему велению, по чьему-то хотению целенаправленно проводится дебилизация всей страны...

Что можно возразить против наличия на яхте диктофона, видеокамеры, спутниковой связи и пр. И я обращался, и не единожды, на радио, на ТВ с просьбой помочь приобрести эту дорогую для меня аппаратуру. По ходу плавания можно было бы отсылать репортажи, так сказать, с места событий, и я намерен был добросовестно отработать стоимость взятой в кредит техники и о каких-то там гонорах даже и не заикался. Но, как мне объяснили дяди с ЦТ и радио, для нашего зрителя и слушателя плавание на «Лене» и «Саиде» не представляет интереса (мы можем гордиться, ни в одной стране мира руководство СМИ ещё не докатилось до такого маразма).

Что же касается спонсоров как таковых, то мне не доводилось с ними встречаться и вряд ли они (спонсоры) в ближайшие десятилетия объявятся на просторах России. Я готов сотрудничать хоть с самим чёртом (рекламировать его рога и копыта), но только в строгих рамках закона и приличий.

Но я не желаю быть прачкой даже у самого Господа Бога и отмывать «кровно нажитую им денежку».

И в завершение сегодняшней беседы о спонсорах позволю себе задать вопрос всем тем, кто на Кипре сгорал от стыда, глядя на неокрашенную палубу «Саида». Итак: если бы Гвоздѣв шел вокруг света не на свою пенсию, а на отмытые деньги Ерюзовских, Адарковских и прочих уважаемых бизнесменов, то от созерцания сверкающей свежей краской палубы яхты максикласса вы испытали бы гордость за Державу? ДА или НЕТ?

С уважением Е. Гвоздѣв.

(odes @ 22 Jan 2006, 04:15) Несмотря на 04-00, читаю с удовольствием. Все опасения рассеялись — прорвусь! В 1965 мои попытки уйти хоть до Босфора закончились уголовным делом, Спасибо, родственники откупили 19-летнего искателя приключений. Еще раз спасибо Вам, Евгений Александрович.

Я могу предположить, что яхтсмен, который собрался выйти в своё первое одиночное трансокеанское плавание, наверняка допустит, как минимум, одну непростительную ошибку. А именно: то ли по неопытности, то ли из-за желания покрасоваться перед честным народом, он во всеуслышание заявит о предстоящем кругосветном плавании и тут же, наверняка, попадет в сети милых моему сердцу российских бюрократов. И поделом!

Судите сами: ну, какой нормальный мужик из благословенной России, на собственной яхте, на свою зарплату пойдёт к чёрту на рога? Ему что, делать нечего? Или деньги некуда де-



вать? Стоп, сам себе думаю (это я уже на месте воображаемого чиновника), а ведь и впрямь, видимо, у этого наивного романтика денег куры не клюют?... А мне жена уже полгода пилит шею, ей шуба нужна к зиме. Так почему бы нам не поделиться? И «делятся по-братски» без зазрения совести.

А теперь, предположим, Вы объявили, что идёте из Новороссийска в Керчь и намерены там совершить... восхождение на гору Митридат. Спрашивается, и что с такого, прошу прощения, придурка возьмёшь? Ну, бутылочку-другую коньяку. На худой конец коробку шоколадных конфет (что-нибудь, да сдерут обязательно — на том стояла и стоять будет чиновничья братия).

Зато сколько выгоды от такой невинной и, я бы сказал, полезной лжи! Вы без лишней нервотрёпки и всего-то за пару бутылочек коньяку оформляете отход, и... с Богом, в Керчь! А ведь в Керчь можно пойти и по прямой, и, скажем, через Магелланов пролив. Это уж дело капитана, как ему безопаснее провести свою яхту до порта назначения.

Жаль, что подобные мысли не пришли в мою голову накануне отхода из Новороссийска в 1999 году.

#### **Гвоздѣв 1 Feb 2006, 23:58**

1). «... Жаль, Евгений Александрович Гвоздѣв не назвал фамилий участвовавших в невыпускании его в море. Страна должна знать своих героев».  
(AMN. Яхтенный капитан.)

2). «... Гвоздѣв правильно сделал, а догадаться не так уж и сложно, поскольку в федерации самый именитый, по-моему, был Пинегин».  
(SKR. Яхтенный капитан.)

Дорогие друзья, ниже — преданье старины глубокой (печатается впервые).

#### **№03-11-06. (Копия).**

Генеральному Секретарю ЦК КПСС тов. Черненко К. У.

от Гвоздѣва Е.А. Проживающего: г. Махачкала, ул. Циолковского, ...

##### **ЗАЯВЛЕНИЕ.**

Для одиночного плавания через Атлантику на парусной яхте по маршруту Ленинград — Гавана (Куба) прошу Вашего разрешения на оформление заграничного паспорта и соответствующих документов.

Е. Гвоздѣв. 24 марта 1984 года.

#### **Ответ №03-11-07. (Копия).**

Федерация парусного спорта СССР, Москва, Лужнецкая наб., 8.

№09/4. 16. 04. 1984 г.

Т. Гвоздѣву Е.А. Адрес: 367020, г. Махачкала, Ул. Циолковского, ...

Уважаемый тов. Гвоздѣв Е.А.!

На протяжении ряда лет Вы обращаетесь в центральные органы, партийные, государственные и спортивные, в различные газеты и журналы с просьбой помочь Вам совершить плавание на парусной яхте через Атлантический океан. И от всех этих организаций Вы не получаете помощи и поддержки. В своих письмах Вы сетуете на то обстоятельство, что в просторах мирового океана не видно спортивных советских флагов.



С радостью могу сообщить Вам, что в наступающем спортивном сезоне две яхты под советским флагом пойдут через Атлантический океан в Канаду, т. е. они должны пересечь Атлантику дважды. Эти яхты хорошо подготовлены для серьёзного океанского плавания, они идут с полностью укомплектованными обученными экипажами, что даёт основания для уверенности в успешном завершении плавания.

Практика советского спортивного движения предусматривает, что все крупные спортивные мероприятия, к числу которых можно смело отнести и яхтенные трансокеанские переходы, готовятся и осуществляются соответствующими спортивными организациями, вот почему Ваше желание пройти через Атлантику как частное лицо, да ещё и на частной яхте, не являющейся собственностью какого-либо спортивного общества, не может быть осуществимо.

Советую Вам незамедлительно вступить в одно из добровольных спортивных обществ (учитывая специфику, очевидно, лучше всего в ДСО Водник) и в коллективе спортивных единомышленников готовиться к дальним морским плаваниям.

Т.А. Пинегин,

Ответственный секретарь ФПС СССР.

Примечание: Таков ответ из ФПС СССР на моё заявление в адрес ЦК КПСС от 24. 03. 1984 г. на имя Черненко К.У.

**Гвоздѣв 2 Feb 2006, 13:41**

(Я&R Рулевой 2-го класса). Такой пенициллиново-нафталиновой затхлостью пахнуло от этого «ответа»! Перл!

Да-а-а, дорогие друзья, были чиновники в наше время! Не то что нынешняя... шантрапа. Если позволите, ещё приведу пару писем, что-то воспоминания нахлынули, и скупая мужская слеза взор туманит. Ах! Какие были гиганты!

**Письмо №03-06-05. (Копия). Тов. Громыко А.А., Министру иностранных дел СССР.**

Уважаемый Андрей Андреевич!

На днях из Спорткомитета СССР я получил письмо за №09/4-718 от 17. 12. 1982 г., которое, по сути дела, является ответом на моё заявление, отправленное Вам 30 августа с. г. Такой ответ удовлетворить меня полностью не может.

Дело в том, что мои многолетние тренировки в одиночных плаваниях на яхте по Каспию закончились и следующим этапом является Атлантика. Для осуществления этой мечты, как Вы сами понимаете, необходимо разрешение на выезд и въезд в СССР. Об этом я и просил Вас в своём заявлении от 30 августа 1982 года.

Не стану скрывать, я хочу принять участие в международных парусных Трансатлантических гонках мореплавателей-одиночек ОСТАР-84 и с этой целью я тренируюсь долгие годы, и в 1983 году намерен совершить тренировочное плавание по маршруту Ленинград — Гавана (Куба).

В истории отечественного яхтинга одиночные трансокеанские плавания не значатся, и я со всей серьёзностью понимаю сложность подобного предприятия. Безусловно, было бы проще и надёжнее выступить от имени одного из спортивных обществ нашей страны и под эгидой какой-нибудь центральной газеты или журнала. Но видит бог, я обращался к ним за помощью и поддержкой. Их, мягко выражаясь, инертность и побудила меня в частном порядке приступить к планированию, финансированию и подготовке одиночного трансокеанского плавания. Спору нет, участник океанских гонок мореплавателей-одиночек ОСТАР, прежде всего, отстаивает честь своей Страны, а потом уже всё остальное. Так вот, если мне в 1984 году доведётся при-



нять участие в этих гонках на яхте не собственной, а государственной постройки, да ещё от имени какого-нибудь спортивного общества, — я буду счастлив. А сейчас...

А сейчас для запланированного плавания мне крайне необходимо иметь к 1-му июля 1983 года разрешение на въезд и выезд в Народную Республику Куба.

С искренним уважением и надеждой Е. Гвоздév.

От всей души поздравляю Вас с Новым Годом и желаю крепкого здоровья, счастья и всего самого наилучшего. 28 декабря 1982 г.

#### **Ответ №03-06-07. (Копия). Федерация парусного спорта СССР**

**№09/4. От 18. 01. 1983 г.**

Уважаемый тов. Е. Гвоздév!

Руководство Спорткомитета СССР, куда было переслано Ваше письмо от 28 декабря 1982 г. Министерством Иностранных Дел, поручило Президиуму Федерации парусного спорта СССР разобраться в Ваших претензиях на участие в океанских плаваниях и целесообразности Вашего участия в Трансатлантической гонке яхтсменов-одиночек ОСТАР-84.

Для определения серьезности Ваших намерений, качества имеющейся у Вас материальной части, уровня Вашего плавательного ценза и т. д. Федерация парусного спорта СССР просит выслать, в ближайшее время, следующие сведения:

1. Кем и когда Вам были выданы документы на право управления парусным судном, удостоверение, классность и т. д.

2. Каким парусным судном Вы располагаете, кому оно юридически принадлежит, к какому причалу приписано, его бортовой пограничный номер, когда и кем судно допущено к плаванию, укажите имя и фамилию инспектора Регистра или мерителя спортивных парусных судов, адреса их организаций.

3. Просим выслать копии чертежей или эскизы, по которым было изготовлено Ваше судно, укажите кем и когда оно построено, имя и фамилию конструктора, схему парусной оснастки, схему стоячего такелажа и рангоута, материал и сечение рангоута, толщины и материалов стоячего такелажа.

4. Просим выслать копии с маршрутных листов Ваших плаваний по Каспийскому морю, копии отчётов о проведённых плаваниях, отзывы периодической печати и т. п. — высылайте всё, что, по Вашему мнению, может помочь делу.

На основании присланных Вами материалов Федерация парусного спорта СССР сделает сообщение для руководства Спорткомитета СССР о целесообразности Вашего участия в Трансатлантических переходах, об уровне Вашей подготовленности для выхода в океан, о возможности достижения Вами высоких спортивных результатов в океанских гонках яхтсменов-одиночек ОСТАР-84, об уровне безопасности Вашего плавания в океане, о шансах Вашего возвращения домой живым и здоровым.

Ответственный секретарь ФПС СССР Пинегин Т. А.

**Гвоздév 3 Feb 2006, 00:57 Письмо №03-06-08. (Копия).**

Тов. Пинегину Т. А. Ответственному секретарю ФПС СССР.

Уважаемый тов. Пинегин!

Письмо в МИД СССР от 28 декабря 1982 года содержит не «претензии на участие в океанских плаваниях», а ПРОСЬБУ выдать мне разрешение на выезд и въезд в СССР в связи с планируемым мной в июле т. года тренировочным плаванием через Атлантику.



Если Вы уполномочены решать этот вопрос, то, не откладывая дела в долгий ящик, давайте приступим к решению именно этого вопроса. О «целесообразности моего участия в Трансатлантической гонке яхтсменов-одиночек» пусть решают устроители парусных гонок ОСТАР-84. Это их право.

Позвольте напомнить: плавание финансируется, планируется, готовится и будет осуществляться в частном порядке. Если же Федерация парусного спорта СССР проявит заинтересованность и пожелает разделить со мной расходы и заботы о предстоящем переходе — я с благодарностью приму дружескую помощь и обещаю выслать в Ваше распоряжение исчерпывающую информацию (в том числе и на вопрос, к какому причалу приписано моё судно).

Да, я мечтаю помериться силами с зарубежными мореплавателями-одиночками и, в силу своих возможностей, готовлюсь к этому. И поверьте, у меня нет желания, а тем более времени полемизировать «о серьёзности моих намерений».

С искренним уважением Е. Гвоздév.

26 января 1983 г.

#### **Ответ №03-06-09. (Копия).**

ФЕДЕРАЦИЯ ПАРУСНОГО СПОРТА СССР. №ОГ. От 04 февраля 1983 г.

Уважаемый товарищ Гвоздév!

Как мне стало известно из Вашего письма от 26 января с. г., Вы не собираетесь давать ответ на вопросы, которые я задал Вам в письме в Ваш адрес от 18 января с. г. Подтверждаю, что до получения от Вас обстоятельного ответа на ВСЕ заданные Вам вопросы, Федерация парусного спорта СССР не проявит заинтересованности в поддержке Ваших претензий на участие в океанском плавании.

На основании полученных материалов, опубликованных в газете «Комсомолец Дагестана», Федерация парусного спорта СССР считает, что Ваши претензии помериться силами на океанских просторах с иностранными гонщиками не выдерживают критики и не могут быть поддержаны.

Ответственный секретарь Федерации

Т. А. Пинегин.

#### **Письмо №03-06-10. (Копия).**

Тов. Пинегину Т. А. Ответственному секретарю Федерации парусного спорта СССР.

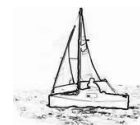
Уважаемый тов. Пинегин!

Вы уклонились от сути вопроса. Позвольте напомнить: 28 декабря 1982 г. я обратился в МИД СССР с просьбой — выдать мне разрешение на выезд и въезд в СССР, а также в Народную Республику Куба в связи с планируемым в частном порядке Трансатлантическим переходом. Из МИД СССР мне ответили, что вопросы, поставленные в моём письме, входят в исключительную компетенцию Спорткомитета СССР. Если Вы действительно в состоянии выдать мне, как частному лицу, разрешение на выезд и въезд в СССР, то давайте приступим к оформлению соответствующих документов. Если же решение этого вопроса не входит в Вашу компетенцию, то, пожалуйста, подскажите: куда мне следует обратиться за получением визы.

Что касается заинтересованности ФПС СССР в предстоящем тренировочном плавании, то в данном случае это не существенный вопрос. Поможете — хорошо, нет — и на том спасибо. Это Ваше право, и я на Вас не в обиде. К решению этого вопроса мы можем вернуться, если у Вас возникнет желание помочь, перед непосредственной подготовкой к гонкам ОСТАР-84.

С искренним уважением Е. Гвоздév.





**Ответ №03-06-11. (Копия).**

16 февраля 1983 г.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

Спорткомитета СССР. №01-49-09/2288. От 15. 06. 1983 г.

Тов. Гвоздёву Е.А.,

г. Махачкала, 367020, ул. ...

Уважаемый Евгений Александрович!

Спорткомитет СССР рассмотрел Вашу заявку на организацию и участие в одиночном переходе на парусной яхте через Атлантический океан по маршруту Ленинград — Гавана (Куба). Сообщаем, что в ближайшем будущем Спорткомитет СССР не планирует организацию подобных плаваний, и Ваше плавание не может быть осуществлено, так как одиночные транс-океанские плавания не представляют большого спортивного интереса, при очень большой опасности для жизни участвующих в подобных плаваниях.

Одновременно предлагаем Вам направить в Техническую комиссию Федерации парусного спорта СССР (Москва, 119270, Лужнецкая набережная, 8 копию мерительного свидетельства Вашего судна для рассмотрения возможности Вашего участия в одном из всесоюзных соревнований крейсерских яхт.

В.А. Ивонин.

**Stringer777 3 Feb 2006, 02:37 Город: Петербург**

Да... переписка эта сейчас действительно у многих вызывает негодование и просто ужас. А в те годы других ответов ФПС и не могла дать. Позволю себе не то чтобы вступить за Тимира Алексеевича (олимпийский чемпион в классе Звездный в мой помощи не нуждается), а так сказать, объяснить действие бюрократической машины тех лет.

Леонид Ильич, Юрий Владимирович и Константин Устинович были от парусного спорта не то, чтобы далеки, они просто не жаловали виды спорта, где ценилась индивидуальность и требовались материальные затраты. Именно поэтому в СССР так был развит футбол (мячик есть и ладно) Надо сказать, в яхт-клубах того времени очень любили культивировать либо спорт детский, либо крейсерско-профсоюзный. Что, в общем-то, отражало директивы партии на массовость и незатратность.

У детей — текучка на недорогих «оптимистах», у взрослых три сменных экипажа в ватниках на одну «шестерку» и очень любимые эскадренные плавания с портвешком. Я в то время оказался в немногочисленном отряде гонщиков. На весь Питер тогда было с десяток Драконов, столько же Солингов и штук пять Звездников.

О бедности парусного спорта тогда я сужу потому, что после каждого выхода мы свинчивали с нашего Звездника все стопора, блоки, такелаж. Оставлять ничего нельзя — упрут, а нового не дадут (кстати, ряд дельных вещей, по уверению тренера, был со Звездника Пинегина :)

И в это время в Политбюро приходит письмо от человека, который мало того, что владеет яхтой, еще и за рубеж на ней собирается. У дедушек там последние волосы дыбом встали. Как известно, в советское время любое письмо советского человека требовало обязательной реакции. В газетах даже рубрики были «Письмо позвало в дорогу» или «командировка по тревожному письму». И тут дедушки вспоминали о ФПС и тащили на ковер Пинегина: дескать, вот ты денег все просишь, а у тебя люди яхтами владеют и за границу норовят свалить.

И Тимиру Алексеевичу ничего не оставалось делать, как «реагировать». Выпустить тов. Гвоздёва за рубеж, на частной лодке, одного, означало бы продемонстрировать полный провал



идеологии массового парусного спорта. А требования типа норске веритас — эзопов язык, на котором товарищ Пинегин сообщал: в нашей стране за границу пойти также нереально, как добыть в Махачкале сертификат Ллойда на самодельную яхту.

### **SKR 3 Feb 2006, 11:13 Отправлено #211**

Именно в те самые времена, когда шла эта переписка, меня и познакомил В.И. Дзюба с Пинегиним. Пинегин принимал нас на борту своего судна, немыслимо роскошного, по тем временам, морского катера с двумя дизелями Вольво и угловыми колонками. Его нашли в море затопленным и брошенным тоговые моряки и «подогнали» Пинегину.

Хозяин нас очень радушно встретил, т.к. с Виктором Ивановичем они знакомы с детства и вместе начинали ходить под парусом. Сели за стол, закусили, пообедали, естественно с водочкой, по всем российским канонам.

Вот во время послеобеденного отдыха я и услышал об этой переписке. Посему так уверенно и написал, что отвечал Пинегин, но доказывать не очень хотелось.

Stringer777 прав в своих предположениях, это очень близко к истине, но есть ещё один фактор, это некая ревность старого заслуженного яхтсмена, олимпийского чемпиона, который и сам мечтал пойти вокруг света, и даже пытался получить разрешение, но отступился, увидев перед собой стену. Если честно, я бы не стал кидать в него камнями, поскольку на его месте мог оказаться любой другой и суть ответа от этого не изменилась.

В те же времена нас и в ДСП по ВВП отпускали, проверяя всё, от состояния лодки и её снабжения до собственного здоровья экипажа. Всем приходилось проходить диспансеризацию в спортдиспансере. Времена были такие, слава Богу, что прошли, хотя всегда было и будет, хорошее и плохое, это от строя не зависит.

Меня же восхищает целеустремлённость Евгения Александровича, он добился своего и доказал, что при желании человек может сделать всё, что захочет. Это ставит его в один ряд с самыми выдающимися людьми нашей планеты. Огромное Вам спасибо, Евгений Александрович, что вы есть и мы можем с вами общаться!

### **Гвоздѣв 4 Feb 2006, 05:31**

Письмо №02-01-08 (копия).

Тов. Пинегину Т. А.,

Ответственному секретарю Федерации парусного спорта СССР.

Уважаемый тов. Пинегин Т.А.!

В письме №09/4 от 16. 04. 1984г. Вы пишете: «... желание пройти через Атлантику как частное лицо, да ещё на яхте, не являющейся собственностью какого-либо спортивного общества, не может быть осуществлено».

Позвольте мне не согласиться с этим заявлением. В советском законодательстве, утверждает начальник юридического отдела Минморфлота СССР тов. Г.Г. Иванов, отсутствуют нормативные акты, запрещающие советским гражданам выходить на яхте в одиночное трансокеанское плавание, а также принимать участие в международных океанских парусных гонках мореплавателей-одиночек.

Чтобы полностью не лишать меня надежды, Вы советуете: «незамедлительно вступить в одно из добровольных спортивных обществ (учитывая специфику, очевидно, лучше всего в ДСО Водник) и в коллективе спортивных единомышленников готовиться к дальним морским плаваниям». В искренность этих строк можно было бы поверить, но... «трансатлантический поход на яхте в одиночку Спорткомитетом СССР и подведомственными ему спортивными органи-



зациями на ближайший период не планируется» (письмо начальника Управления гребного и парусного спорта тов. А.П. Силаева от 11 мая 1982 года, № 09/4). Как видите, Тимир Алексеевич, образовался заколдованный круг — одиночное плавание в частном порядке не разрешаем, а взять инициативу и ответственность на себя — никто не решается.

Как быть?!

С уважением Е. Гвоздёв. 04 мая 1984 года.

Примечание: ОТВЕТА НЕТ.

#### **Гвоздёв 4 Feb 2006, 09:16**

Письмо №02-01-09 (копия).

Тов. Пинегину Т.А.,

Ответственному секретарю Федерации парусного спорта СССР.

Не могли бы Вы сообщить мне адрес нескольких центральных яхт-клубов: Республики Куба, Барбадос, Республики Гаити, Ямайки, Республики Венесуэла. В некоторые из них я намерен обратиться с просьбой, касающейся одиночного Трансатлантического плавания.

Буду Вам весьма признателен.

С уважением Е. Гвоздёв. 07 мая 1984 года.

Р. S. После Вашего телефонного звонка в Даг. Совет ОСВОД там решили «взять на хранение» судовые документы на яхту ГЕТАН. Видимо, это случайное совпадение, но тень падает на Вас. Нельзя ли сделать так, чтобы судовые документы хранились, как им и положено, у судовладельца, то есть у меня?

Всего Вам доброго. Гвоздёв.

Письмо №02-01-10 (копия).

Тов. Пинегину Т. А.,

ответственному секретарю Федерации парусного спорта СССР.

Уважаемый тов. Пинегин Т. А.!

7-го мая с. г. я обратился к Вам с просьбой — выслать мне адреса некоторых зарубежных яхт-клубов. Из уведомления о вручении почтового отправления № 85 ясно, что письмо Вами получено 14 мая 1984 года. Ответа я пока не получил, жду его с нетерпением.

С искренним уважением Е. Гвоздёв. 22 июня 1984 года.

Р. S. Судовые документы на яхту ГЕТАН, незаконно отнятые председателем Дагестанского Совета ОСВОД тов. Шахназаровым после Вашего телефонного звонка, мне так и не вернули. Более того, как утверждает тов. Председатель, их и не намерены возвращать до конца нынешнего столетия. Если это местная самодетельность, то такое отношение к человеческой мечте меня не беспокоит. А как быть, если это — инициатива Спорткомитета СССР?

Всего Вам доброго — Гвоздёв.

ОТВЕТА НЕТ.

#### **Mike59 8 Feb 2006, 18:58**

А знаете, господа, на самом деле, разглядывая историю с письмами в ФПС с высоты сегодняшнего времени, стоит сделать поправку именно на 1984 г.

Ну, представьте себя на месте тов. Пинегина (действительно, кстати, выдающегося спортсмена). На дворе 1984 г. Эпоха пышных похорон. Калейдоскоп престарелых генсеков. И приходит вам, государственному чиновнику, письмо от какого-то (извините, Евгений Александрович)



Гвоздѣва откуда-то с Кавказа. А в письме — что-то про Гаити, Барбадос, Венесуэлу, отобранные документы...

Реакция однозначная и предсказуемая: бред какой-то — и письмо в корзину. Да и откуда им там было знать адреса клубов на Карибах, когда для самого Пинегина наверняка в те времена великим счастьем было быть включенным в состав делегации на чемпионат Европы? Так что не судите строго.

**Гвоздѣв 9 Feb 2006, 00:16**

Уважаемый коллега Mike59!

Вы были бы правы, если бы речь шла об одном письме Гвоздѣва к Пинегину, но к тому времени на протяжении ряда лет шла переписка с ФПС СССР и Тимир Алексеевич, как её активный участник, не мог не знать о ком и о чём идёт речь. Письмо, о котором Вы упомянули, датировано 07 мая 1984 г. и Ответственный секретарь Федерации парусного спорта СССР отреагировал на него должным образом — он позвонил в Махачкалу, и... Фортуна к Гвоздѣву повернулась, пардон, задом (большое спасибо Тимиру Алексеевичу).

Ниже ещё пару писем тех времён:

Ответ №02-01-04, (копия).

Москва. 28.07.1981 г.

Уважаемый тов. Гвоздѣв Е.А.!

С удовольствием прочитал о Вашей подготовке к одиночному плаванию. Лично я завидую Вам, как спортсмен парусник и военный моряк в прошлом, но к сожалению должен Вам сообщить, что до конца 1984 года Спорткомитет СССР не планирует участие советских яхтсменов в гонках одиночек вообще и ОСТАР — в частности.

Рад был заочному знакомству с Вами. Прошу писать.

С уважением А. Промыслов.

(Государственный тренер по парусному спорту).

Письмо №02-01-05

Тов. Промыслову А. Ф.,

Главному тренеру по парусному спорту

УГиПС Спорткомитет СССР.

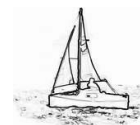
Уважаемый Александр Фёдорович!

Ваше письмо от 28.07.1981 г. получил и, поверьте мне, из обширной переписки, которую я веду по вопросу об участии в гонках ОСТАР-84, это первое, в котором чувствуется человеческое тепло. В принципе, спланировать, финансировать, подготовиться и принять участие в Трансатлантических гонках одному можно, но хотелось бы опереться на коллектив. Когда за спиной надёжные, верные друзья — решение многих вопросов значительно упрощается, а гарантии в успехе несоизмеримо возрастают.

Вопросов же, требующих безотлагательного решения — множество. Известно, что организаторы гонок ОСТАР-76 были практически вынуждены прекратить приём заявок за два года до старта (к этому времени около двухсот(!) яхтсменов изъявило желание участвовать в соревнованиях). Это меня крайне беспокоит.

Не могли бы Вы подсказать мне: куда, кому, когда и как подать заявку на участие в международных парусных гонках ОСТАР-84.

С уважением Е. Гвоздѣв.



06 августа 1981 года.

Р. С. И что, уважаемый Mike59, Ответственный секретарь ФПС СССР не знал об этой переписке? (Обратите внимание на даты).

(Выписка из судового журнала яхты ГЕТАН)

...Первый, кто перейдёт Атлантику, автоматически станет в Союзе яхтсменом номер один. Все Пинегины, Манкины и им подобные лягушатники покажутся серыми. Поэтому они в доску расшибутся, а сделают всё, чтобы ты, Евгений Александрович, не вышел в океан, по крайней мере, при их жизни.

Гусаров В. П. (профессиональный журналист).

08 апреля 1983 года. Махачкала.

#### **Гвоздёв 5 Feb 2006, 04:34**

Разумеется, невелика честь, спустя четверть века, лягнуть копытом старенького, беззубого, немощного, некогда грозного яхтенного льва. Но дело, как мне представляется, вовсе не в том, сколько крови испортил Пинегин Гвоздёву, Петрову, Сидорову (это уже достояние истории), а в том, что и по нынешним временам не перевелись, и вряд ли переведутся, любители подрезать крылья человеческой мечте, путаться у других под ногами. И тем, кто планирует и готовится выйти в океан, следует знать и помнить о пинегиных и прочей... благородной публике, готовой с удовольствием подсластить вашу жизнь цианистым калием.

С уважением Е. Гвоздёв.

#### **Гвоздёв 7 Feb 2006, 13:53**

Дорогие друзья!

Выше Вы имели возможность ознакомиться с малой толикой той переписки, которая велась в добрые старые времена, когда я, в надежде осуществить свою мечту, захлебывался, барахтаясь в родном бюрократическом болоте. Не приведи Господь испытать Вам и сотой доли того, что довелось претерпеть Гвоздёву, прежде чем «Лена» взяла курс на Стамбул.

Да, по нынешним временам и при современной технике, да при достаточном финансировании, перейти раз — другой через Атлантику или совершить кругосветку не такой уж и подвиг, и каждый мало-мальски опытный яхтсмен, поднатужившись, несомненно, совершит это плавание. Но то, что сделал Гвоздёв накануне, я подчёркиваю, накануне первого выхода в океан, не каждому дано.

Я не открою Америки, если скажу, что сотни зарубежных яхтсменов в одиночку избородили мировой океан вдоль и поперёк. Полвека назад меня заинтересовало, а что если бы Френсис Чичестер, Эрик Табарли и сотни других яхтсменов, жили не у себя во Франции, Англии, Канаде и т. д., а в Союзе (в Рязани, Казани, Серпухове), то куда бы они отправились в плавание — на Соловки или Колыму?

Сегодня, спустя полсотни лет, я со всей ответственностью могу сказать: никто из тех мореплавателей-одиночек, чьи имена с гордостью произносятся в цивилизованных странах, будучи гражданами СССР, не смогли бы осуществить свою мечту.

Интересно, с кем бы тогда сравнивали «катальщиков» Чичестера, Гвоздёва, Табарли, Языкова и других наших российских «бомжей»? :-)



### Гвоздѣв 7 Feb 2006, 21:32

...Пинегин, Манкин, Алексеев — без сомнения выдающиеся яхтсмены, но потомки их незаслуженно забыли. Это люди, которые подняли советский (российский) парусный спорт на мировой уровень.... Вот это были настоящие кумиры. А вы — Конюхов, Языков, Гвоздѣв. Мы достойны своих «героев» Срам. Иваны, родства не помнящие.

1) Да-а-а... хоть стой, хоть падай: «...выдающиеся яхтсмены... настоящие кумиры» и потомки их незаслуженно забыли, вот сволочи. Впрочем, какой спрос с Иванов, родства не помнящих?

2) А если всерьѣз, то в 1996 году, по возвращении из плавания, яхта «Лена» стояла в марине Алимос (район Каламаки, в Афинах). Меня, строителя светлого будущего, удивило количество яхт, и каких!, базирующихся в одном месте. Я не поленился и насчитал, только на воде около тысячи, да на берегу в ремонте (время зимнее) находилось свыше полутора тысяч. И это где?! В Греции, где население страны всего то около девяти миллионов (меньше, чем у нас в Москве). И, пожалуйста, в одной лишь марине две с половиной тысячи яхт и катеров! Да во всем Союзе не набралось бы и половину таких яхт.

Глядя на «прогнивший насквозь Запад», невольно чувствуешь «прилив гордости за наших, без сомнения, выдающихся яхтсменов, которые подняли советский (российский) парусный спорт на мировой уровень...» Как мне представляется, подняли для себя и иже с ними. А народ, живя в самой богатой, самой свободной, самой-самой... стране, как ходил, так и продолжает ходить на самоделках, не имея возможности накопить денег и к выходу на пенсию купить даже Ассоль.

Так стоит ли удивляться тому, что потомки предали забвению ваших кумиров?

Как говорится, каждому воздастся по заслугам.

С уважением Е. Гвоздѣв (парусный бомж).

### Mike59 9 Feb 2006, 14:49

Здравствуйте, Евгений Александрович.

Да, Вы абсолютно правы. Я не знал о предыдущей переписке (не удосужился внимательно прочитать и исправляюсь), извините. Хорошо бы опубликовать всю переписку целиком, как памятник эпохе и в назидание сегодняшним борцам с системой.

И все же, я думаю, основной причиной такого к Вам отношения была не ревность признанных мастеров к славе (выступить на олимпиаде так, как Пинегин и Манкин, ничуть не легче, чем совершить одиночное плавание), а собственно Ваше желание пересечь Атлантику, кругосветку и связанный с этим ВЫЕЗД ЗА ГРАНИЦУ.

Да не просто за границу, а в кап. страны. В одиночку, без сопровождающего в штатском. А по правилам тех времен для этого Вам должны были дать характеристику и рекомендацию, которая утверждалась бы в загран. отделе ЦК КПСС. И кто может поручиться, что Е.А.Гвоздѣв, оказавшись на западе, не запросит убежища и не скажет про развитОй социализм чего-нибудь не того?

Выезд за границу в те времена являлся наградой за преданность. А Ваша попытка выехать вот так, запросто, без доказательств лояльности, без, извините, вылизывания чиновничьих задниц или без высоких покровителей, была явным вызовом всей системе. И это еще большое счастье, что Вас не упрятали в психушку от греха подальше.





Мне приходилось в 1980 и 1982 г. оформлять выезд за границу. Я знаю, о чем говорю. И, несмотря на бессмертных чиновников, сейчас с этим значительно легче. Доказательством тому тысячи наших соотечественников, избородивших все моря и океаны за последние 15 лет. Сейчас — другие проблемы. И связаны они, в основном, с монетизацией чиновничьих услуг.

Р. S. Неудобно как-то быть анонимом. Меня зовут Михаил Савицкий (Москва).

Р.Р. S. А советская империя рухнула благодаря Вам, Евгений Александрович, и другим, таким как Вы, которые осмелились на несанкционированный подвиг.

**Гвоздѣв 9 Feb 2006, 23:15 (Выписки из дневников яхты ГЕТАН).**

## **ЧТО ГОВОРЯТ ЖЕНЩИНЫ?**

**Юшутина Мария, продавец портового магазина:**

— Читала, читала о Вас! Очень рада!

— Спасибо.

— Ну и как, страшно вато?

— По-разному приходится.

— На следующий год снова пойдёте один в море?

— Разумеется, а что делать?..

— Дай Вам Бог всего хорошего. Это настоящее занятие для мужчин. А то смотрю я на некоторых наших мужиков... Господи! Налакаются, сидят во дворе — сопли распустят, сплетни собирают. Тьфу!.. Противно смотреть...

**Седова Татьяна, секретарь директора «Завода им. М. Гаджиева»:**

— Ну, какой толк с твоих походов и тебя самого? Ни рыбы, ни икры... Зарплату и ту стараешься пустить на паруса. Тоже мне — мужчина!

**Судакова Людмила, экономист:**

— Ты, Евгений Александрович, особенно не переживай. Если упекут в дом сумасшедших, то наша соседка там работает, и передачу как-нибудь я тебе организую.

**Гвоздѣва Наталья, дочь:**

— Всё, папулик! Последний раз тебя подстригаю, ко мне больше не обращайся. Хочешь быть красивым — иди в парикмахерскую. И точка.

— Наталья Евгеньевна, после Трансатлантического перехода, перед тем, как попасть на приём к английской королеве, я пришлю тебе телеграмму, ты прилетишь в Англию и приведёшь в порядок мою шевелюру.

— В следующий раз, папа, твою голову будет приводить в порядок тюремный парикмахер. Это я тебе точно говорю...

## **А ЧТО ГОВОРЯТ МУЖЧИНЫ?**

**Юнусов Ю. А., пенсионер, матрос т/х «Шторм»:**

— Александрич, ответь мне, ты возишься с лодкой целыми днями, затратил деньги, труд, а какая тебе от этого польза?

— Возьму отпуск, Юнус Ахмедович, махну по Каспию, по Волге вместе с семьёй...



— Это всё понятно. Ты скажи, что с этого будешь иметь?

— Ну, во-первых: отдохну, как следует, укреплю своё здоровье, посмотрю новые места, природу...

— Я всё понимаю. Я спрашиваю о другом: тебе что-нибудь от этой лодки перепадёт? (Жест пальцами красноречиво указывает, что именно при этом надо понимать).

— Могу Вас заверить, Юнус Ахмедович, яхту я строю не для того, чтобы на ней зарабатывать деньги.

— Извини меня, Александрыч, но я тебя не понимаю. Взрослый человек, а дурак дураком.

**Август 1979 года. Яхта ГЕТАН на плаву.**

**Гвоздѣв Е.А. (перед получкой):**

— Чѣрт возьми! Думают в конторе сегодня деньги давать или нет! В столовую не на что сходить.

**Медников Юрий, сменный механик т/х. «Шторм»:**

— Ты меня рассмешил! Имеешь лодку, по рыбе ходишь, и денег нет...

**Асланбеков А. Ф., помощник капитана т/х. «Ураган»:**

— Охо-хо!.. Не так ты начинаешь. Ничего у тебя не выйдет.

— Посмотрим...

— В том, что тебя не выпустят — я нисколько не сомневаюсь. Для меня не ясно одно — на чём они тебя укусят?

— Ну, дорогой, если пойдут на подлость, то придумать можно что угодно. Да так постараться, что ни один эксперт не придерётся. На то она и подлость.

— А ведь всё просто можно организовать: подбросить пару осетров, позвонить куда следует и... доказывай, что ты не ворюга. Вздумаешь ерепениться — можно и место в камере подыскать для проветривания мозгов. А там, кому взбредёт в голову выпускать за кордон человека с репутацией браконьера? Нет, друг, — шалишь.

— Как с выходом в океан?

— Стучусь головой о стену, пробую прошибить.

— Долго тебе придётся стучаться...

— Сколько?

— Пока держится советская власть.

— Ничего не поделаешь, буду продолжать.

— Ну, что-ж, кому-то надо начинать. Пора и советским яхтсменам проложить дорогу через океан. Ой, пора...

**А ЧТО ГОВОРЯТ ЧИНОВНИКИ?**

**09 июня 1980 года. Гамидов Э.Ш., сотрудник КГБ.**

(В беседе о предстоящем втором плавании яхты ГЕТАН по Каспию):

— Вы знаете, Евгений Александрович, это дело новое и, я бы сказал, несколько необычное. Многие не поймут и, естественно, будут противиться одиночным плаваниям. Не обижайтесь на них и делайте своё дело. Это нужно нашей молодёжи.



— Понимаю Вас, Эмин Шамхалович. Я довольно ясно представляю себе всю сложность подобных плаваний и отношение к ним ограниченных людей.

#### **09 июня 1980 года. Халимбеков К.Г.**

Приёмная начальника Паспортного отд. МВД ДАССР.

На столе развёрнута карта Каспийского моря, объясняю предстоящий поход яхты «ГЕТАН», маршрут, цели похода и пр.:

— Мы вас не пустим.

— Вы меня под корень режете, товарищ подполковник. Любое хорошее дело можно одним росчерком пера загубить. Объясните хотя бы — почему?

— Нам не нужен такой переход.

— Всё ясно. Я нисколько не сомневаюсь в том, что лично Вам это не нужно. Однако замечу, по просьбе учителей 33-й школы я рассказывал ученикам седьмых — девятых классов о своём первом походе и в течение двух с половиной часов около двухсот мальчишек и девчонок, затаив дыхание, слушали с удовольствием. Всмотритесь в их глаза, и Вы поймёте — им это надо. У меня у самого двое детей, и я буду рад, если они займутся чем-нибудь подобным вместо того, чтобы заглядывать в рюмку.

— Обратитесь в спортивные или туристические организации. Если откроют такой туристический маршрут, тогда, пожалуйста, идите.

— ?! Вот теперь я всё окончательно понял. Большое Вам спасибо, разъяснили...

#### **Гвоздёв 15 Feb 2006, 06:18 МЫСЛИ ВСЛУХ**

08 июля 1983 года.

...Двести человек на яхтах обошли вокруг света, я тоже хочу это сделать. А мне говорят: —Куда ты, пролетарское быдло, со своим свиным рылом прёшь в калашный ряд?

Ну и что?.. Нельзя?

19 июля 1983 года.

...Можно назвать не одну сотню газетных и журнальных статей, где их авторы взхлёб восторгаются мужеством и отвагой зарубежных мореплавателей-одиночек. Для чего это делается? Чтобы подчеркнуть наше ничтожество? Показать миру выхолощенную душу россиян? А может, хотят лишний раз подчеркнуть, что «рождённый ползать — летать не может»?

№124. 04 января 1984 года.

...У нас среди яхтсменов найдутся парни, которые не уступят в мужестве, благородстве и мастерстве Френсису Чичестеру. Но, к моему сожалению, в Союзе среди организаций и предприятий нет фирмы, подобной Австралийской шерстяной компании.

№126. 15 января 1984 года.

...Впервые в Союзе на яхте за 118 суток (из них 105 без захода в порты) пройдено по Каспию более шести тысяч миль, яхтсмен двадцать(!) раз перешёл море с запада на восток и обратно и без ЧП вернулся в порт. По окончании плавания рядом с ним в течение месяца находился профессиональный журналист и... ни одной строчки в газете, ни слова на радио и телевидении! Вот так то! И это — пресса?

#### **Гвоздёв 17 Feb 2006, 20:50 А ЧТО ГОВОРIT ГВОЗДЁВ?**

Морская газета, №1. 1991г.

...28 октября прошлого года от причала австралийского порта Сидней отошла парусная яхта «Караана» (в переводе с языка тамошних аборигенов —



«Мирная зона») и взяла курс на мыс Горн (Южная Америка). Её капитан, наш соотечественник Фёдор Конюхов, намерен за семь месяцев плавания в одиночку пройти вокруг света. Невозможно сказать, где и когда впервые родилась мечта об одиночном кругосветном плавании под парусами, но известно, что 8 марта 1898 года американский рыбак Джошуа Слокам первым воплотил её в жизнь. С той поры более двухсот мореплавателей-одиночек обогнули земной шар, свыше тысячи пересекли океан. Идут на яхтах мужчины и женщины, дети (Роберт Ли Грэхем — 16 лет) и старики, инвалиды (Говард Блэкберн, без пальцев обеих рук, с искалеченными ногами, и слепой Джим Диксон). Идут американцы и французы, англичане и японцы, болгары, чехи, поляки, австралийцы, новозеландцы... и ни одного нашего соотечественника!

Почему? Неужто рылом не вышли?

Находились и в России желающие померяться силами с океаном. Но одним поворачивали голову на 180 градусов, другие вынуждены были искать приюта у чужих берегов, третьи до скончания дней своих мыкались по служебным кабинетам.

Полжизни шёл к вожделённому старту Фёдор Конюхов — 19 лет из своих 39-ти. Сколько же душевных сил и физической энергии затратил этот, несомненно, мужественный человек! И на что?! Ответ даёт сам Конюхов: «Всё время меня не пускали, запрещали. Вот почему я приехал в Сидней, ухожу из Австралии и финиширую в Австралии».

Сомневаться в искренности этих слов не приходится. Вспомним историю Александра Чебанюка. Капитан второго ранга запаса ВМФ, ветеран Великой Отечественной войны, коммунист, Действительный член Географического общества СССР, опытный моряк и яхтсмен, Александр Чебанюк восемь лет упорно готовился к одиночному кругосветному плаванию. Истратил все свои сбережения, собственноручно построил яхту «Русь» и... 9 февраля 1975 года в «Комсомольской правде», в статье «Под парусами саморекламы» извращены факты, облито помоями честное имя. В итоге — надругались над человеческой мечтой.

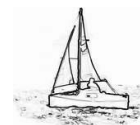
Мечта о кругосветке не обошла стороной и меня.

Моряк по профессии, я понимал, что ждёт меня в океане. Готовился тщательно. Два года ушло на строительство первой яхты. И вот осенью 1979 года — двухмесячное плавание по штормовому Каспию. Летом следующего года отпуск провёл в открытом море (снова Каспий) без захода в порты. После очередного плавания (декабрь — январь) убеждаюсь: к встрече с океаном готов.

Спланировал переход через Атлантику по маршруту Ленинград — Гавана (Куба). Определил день старта. Но при оформлении разрешения на выезд влип в такой «океан», который вот уже десять лет не могу преодолеть.

Пытался действовать через прессу. Святая простота! Не буду перечислять наименования газет и журналов, куда обращался неоднократно за помощью. Их более тридцати — от районной многотиражки до «Правды». Скажу только — то был глас вопиющего в пустыне. Но не выбрасывать же продукты, припасённые для Атлантики! Снова иду в поход по Каспию (1983 год). Через 118 суток в осенне-зимних условиях без захода в порты пройдено свыше шести тысяч миль (расстояние от Ленинграда до Гаваны).

После того похода, окрепший духом и телом, я с утроенной энергией бросаюсь в объятия бюрократов. Из МВД ДАССР меня отфутболили в Спорткомитет СССР, из Спорткомитета в МИД СССР. И пошло-поехало: МВД СССР, ЦК КПСС, Верховный Совет СССР, Совмин СССР, снова МВД ДАССР. Обращался я и к Генеральному секретарю ЦК КПСС Брежневу, но, к вели-



кому моему огорчению, дорогой Леонид Ильич не успел ответить. Писал и Андропову, и Черненко...

В июне 1985 года обратился к Генеральному секретарю ЦК КПСС М. Горбачёву с просьбой помочь мне получить загранпаспорт и прочие документы, необходимые для выхода в Атлантику. Ответа не последовало. В мае следующего года повторно пишу на имя Горбачёва. Ответа нет. Обращался и к делегатам 28 съезда КПСС...

В одиночку тридцать девять раз я пересёк Каспийское море, а в бюрократическом болоте увяз. Француз Бернар Муатисье, обогнувший в 1969 году земной шар, утверждал: «Подготовить путешествие в одиночку труднее, чем совершить его». Любопытно, смог бы этот сильный человек осуществить свою мечту, будучи гражданином нашей страны?

В минувшем году мелькнул тонюсенький луч надежды: Верховный Совет страны принял в первом чтении Закон о выезде и въезде в СССР. Однако его тут же упрятали в долгий ящик. И пока он там пылится, мечты советских яхтсменов о дальних океанских плаваниях блистательно разбиваются о пороги бесконечных чиновничьих кабинетов.

### **Пятнадцать лет спустя**

1-го декабря 1992 года Гвоздёв получил заграничный паспорт, 04-го — закуплены продукты, 15-го декабря прогулочный швертбот «Лена» под флагом СССР вышел из Новороссийска в одиночное кругосветное плавание.

Через четыре года «Лена» под флагом Российской Федерации вошла в Новороссийск. Худо-бедно, первое в истории СССР (России) одиночное кругосветное плавание благополучно закончилось.

Закончилось и... спесивым парусным Богам, погрязшим во внутренних божественных склоках, не хватило ни ума, ни благородства, ни чести, ни времени, чтобы разглядеть с высот Олимпа (для их же выгоды) кругосветное плавание на яхте «Лена».

Скажи мне, как ты относишься к плаванию «Лены», и я скажу тебе — кто ты. (Гвоздёв).

### **5 Sep 2006, 06:48**

(GastiS @ 4 Sep 2006, 22:58) Уважаемый Евгений Александрович! Вам большой и тёплый привет от Николая Андреевича Литау. В воскресенье был у него на «Апостоле Андрее» в Коломенском.

Уважаемый GastiS, большое Вам спасибо.

Мне очень приятно, и я искренне рад тому, что плавание успешно закончилось. При случае передайте мои поздравления Николаю Андреевичу. Счастья ему, здоровья и новых походов во славу нашей с вами России.

С уважением Е. Гвоздёв.

### **15 Aug 2007, 21:07 Отправлено #1314**

(nvc @ 15 Aug 2007, 15:37) Тогда да, так все и было, только в других местах вообще никак не было...

Да, уважаемый коллега, Вы правы. Лет пятнадцать назад «Лена» прошла вдоль черноморских берегов от Новороссийска до Сочи и в обратном направлении — до Одессы. На живописном берегу через каждые 3-5 миль стояли сторожевые вышки, лоаторы, прожектора, автоматчики, собаки... а в море ни одного паруса, ни одной рыбацкой лодки. Более того, в приморских городах-курортах я не встретил ни одной яхты под иностранным флагом.

Такая же картина у берегов соцлагеря (Румыния, Болгария, Албания).



На берегах Австралии (от Брисбена до Дарвина) я не видел ни одной сторожевой вышки, ни одного цепного пса, но тысячи яхт под флагами цивилизованных стран в водах Большого Барьерного Рифа обыденное явление. То же самое можно сказать и о прибрежных водах Бразилии, Уругвая, Аргентины и Чили.

На берегах Италии и Испании каменные сторожевые башни остались ещё с античных времён и охраняются, как памятники старины.

В доперестроечные времена 340-370 тысяч пограничников удерживали границу «на замке», а ведь турист, как я понимаю, это — живая копейка, это — рабочие места, это, если хотите, — дойная корова.

**24 Mar 2008, 12:19 Отправлено #2141**

### **СУДОВЫЕ БУДНИ (Яхта «Лена», из дневника №7).**

Понедельник, 13 июля 1993 г.

В 07:15 (время судовое) прошли мыс Эскалета (Испания). 1) Дома в городе Бенидорм (по нашим меркам — заштатный городишко) по своей этажности превосходят виденные мною дома в: Махачкале, Астрахани, Актау, Красноводске, Баку, Ростове, Сочи, Новороссийске, Севастополе, Одессе и прочих наших черноморских городах. Такое впечатление, что не Испания, а СССР — отсталая страна.

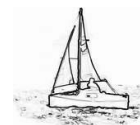
С рабочей куртки отпорол налокотники и заделал ими дыры на брюках. Теперь у них (брюк) четыре огромные латки, полагаю, к зиме будут утеплёнными. 3) По заплатам на брюках наложил двойной шов (подштопался капитан «Лены» основательно), не стыдно показаться и на приёме у короля Испании Хуана Карлоса 1-го.

Пятница, 17 июля 1993 г.

Видимо, когда человек длительное время предоставлен сам себе и ему не с кем обмолвиться словечком, то организм вырабатывает защитную реакцию против одиночества, и «гомо сапиенс» начинает разговаривать вслух. Вот и я ловлю себя на том, что говорю сам с собою, хотя раньше подобного не замечал. Причём, делаю это с удовольствием и на полном серьёзе, а чаще ору песни во всю глотку и вовсе не из желания потешить местных чаек, а для того чтобы размять язык.

Сегодня за день вблизи «Лены» прошла двадцать одна яхта (под парусами — 7, под мотором — 3 и совместной тягой — 11). Насмотревшись на всё это великолепие, прихожу к выводу, что в Союзе, яхтинг, как таковой, отсутствует (на всём пути от Сочи до Одессы мне не встретилось в море ни одного паруса). У меня могут спросить: а Манкин, а Пинегин, а олимпийское золото? Что ж, называя вещи своими именами, с болью в сердце приходится констатировать — они (Пинегины, Манкины и прочие олимпийцы) не что иное, как розовые занавески на нашем зарешечённом тюремном окне.





## Разговоры

**19 Dec 2005, 12:25**

Пользуясь случаем, выражаю глубокую благодарность всем, кто оказывал мне помощь в первом и втором плавании. Поздравляю всех друзей с наступающим Новым Годом, огромного вам счастья и до встречи на Таити! :)

**20 Dec 2005, 13:07**

Уважаемые посетители К-К!

1) Благодарю всех, без исключения, за Ваши отклики. Не ожидал и не готов что-нибудь вразумительно ответить сиюминутно.

2) Тратить время на мелкие дразги (у меня его уж не так и много, как никак восьмой десяток разменял), полагаю, не разумно. А вот если мы посидим в «К-К» за круглым столом, обменяемся опытом, поможем друг другу осуществить свою мечту, по мере сил и возможностей оградим наших детей и внуков от наркоты и привьём им любовь к парусу, то время, надо думать, потратим не впустую. С этой целью я и «показался на люди».

3) Телефон мне в квартире пока не установили, поэтому технология общения с цивилизованным миром такова: прихожу в кафе, записываю на дискету, что меня интересует, прихожу домой, читаю, ответ записываю на дискету, иду в кафе и... нет проблем. Полагаю, через пару-тройку недель с подключением к интернету вопрос решится, и тогда, дорогие друзья, с вашего соизволения и с вашей помощью, не только «помашем после драки кулаками», но и двинем кое-кого не в бровь, а в глаз. :-)

4) В старые времена президент Финляндии Урхо Кекконен посетил университет, так студенты вручили ему метлу и заставили подметать двор, после чего высокий гость был принят в общество студентов... Почётным Дворником. Красиво! Без обиды, и в юморе ребятам не откажешь. Я буду горд званием Почётного Юнги (и пожалуйста медальку под №1 :-)), а в К-К появится добрая традиция.

С искренним уважением Е. Гвоздév.

**8 Jan 2006, 14:37 Отправлено #121**

В начале своего пути в океан, как и у каждого, кто мечтает о первом кругосветном плавании, у меня не было должного опыта, знаний и т. п. Чтобы чему-нибудь поучиться, что-то дельное перенять у других, я обратился к некоторым нашим именитым яхтсменам с просьбой подсказать, посоветовать и т. д. И когда мне, новичку в яхтенном деле, пренебрежительно двинули коленкой под зад, я пообещал себе — никому, никогда, ни при каких обстоятельствах не отказывать в посильной помощи. И, уважаемый Виктор Иванович, на ваш вопрос о плавании капитана, для конспирации назовём его... сеньор Антонио, я постараюсь со временем ответить.

Давуд (он альпинист и сейчас на каникулах лазит по горам) успокоил меня и предложил открыть на сайте раздел «Морская практика». Надеюсь, в нём мы сможем детально обсудить любые, интересующие мореплавателя-одиночку вопросы, не опасаясь, что нас прервут на полуслове.

Р. S. Дорогие друзья, пожалуйста, воздержитесь пока задавать вопросы. Может так случиться, что на сайте вы получите на них ответ.

С уважением Е. Гвоздév.





**Гвоздѣв 9 Jan 2006, 11:09 Отправлено #124**

Дорогие друзья! Я не понимаю, это что за безобразия творятся в «Кают-компании»?

Юнги обнаглели вконец, никакого почтения к старшим. Вот в моё время были настоящие юнги, а теперь... Тьфу.

Посудите сами, Гвоздѣва повысили в должности и... ни тебе поздравлений, ни бутылочки рому, ни хрена... Ну, салаги, я до вас доберусь! Будете у меня палубу драить, как миленькие...

Матрос Гвоздѣв.

**Vladimir U 9 Jan 2006, 13:29**

СМИРНО!!! НА ГЛАВНОГО МАТРОСА СТРАНЫ РАВНЯЙСЬ!

**24 Jul 2007, 06:53 Отправлено #1255**

Уважаемые Киви, breeze! Большое спасибо.

В российских СМИ мне не доводилось читать о Нугзаре Кикнадзе. Хотелось бы знать, как проходило плавание на яхте «Lina» в Средиземном море. Буду рад любой информации о нём.

С уважением и благодарностью Е. Гвоздѣв.

**Гвоздѣв 25 Dec 2005, 12:30**

Дорогие друзья!

Всем посетителям «К-К» приношу свои извинения, я пока ещё не освоился с умной техникой и поэтому позволяйте отвечать так, как получается.

Уважаемый Raja! 23 декабря с. г. в «Вопросах Гвоздѣву» Вы спрашиваете: — Ваш совет одиночке-кругосветчику? Только один совет, что вы считаете самым важным.

1) В Стамбуле, после нашего знакомства, Виктор Языков предложил мне довести «Саид» на буксире своей яхты до г. Сочи. Я согласился. На другой день в дружеской, застольной беседе он мне что-то подсказал и я тут же «выдал» ему: «Советы давать и портить воздух легче, чем нюхать и выполнять». Он спустился в каюту, взял дневник и записал всё слово в слово. Каково же было моё удивление, когда через пару месяцев в телефонном разговоре я посоветовал ему нечто умное и Виктор Аркадьевич деликатно, с юмором вернул мне, не унижая пожилого человека, мою же «крылатую фразу».

С той поры я, дорогие друзья, от советов стараюсь воздерживаться.

2) Этот вопрос мне часто задают, и я в шутку отвечаю на него так: «Самое главное — это добраться до Стамбула, а там и до Канады рукой подать». Если же у меня за кормой остались Атлантика, Индийский и Тихий океаны и яхта на подходе к мысу Горн, то тут самое главное... добраться до Стамбула, а там и до России — рукой подать.

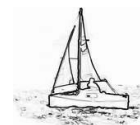
Если же говорить всерьёз, то в каждый конкретный момент приходится решать главное. Например: Вы в океане находитесь на грани истощения (потеряны продукты), и тут, как мне представляется, самое главное — выжить. У каждого — своё, но если говорить о самом, самом главном, то для того, чтобы отправиться в кругосветное плавание, надо хорошо, по настоящему захотеть совершить это плавание, а всё остальное — решается.

С уважением Е. Гвоздѣв.

**Гвоздѣв 26 Dec 2005, 12:32**

Дорогие друзья!

1) Благодарю Вас за тёплые слова, сказанные в мой адрес.



2) В старые времена корабельного юнгу держали в чёрном теле. Как только до его сознания доходило, что он всеобщий любимец экипажа (и в первую очередь, капитана), то о чашечке горячего кофе, поданной в постель, о вычищенной обуви, о свежем подворотничке, газете и т.п., мечтать уже не приходилось. До звания адмирала, как я понимаю, надо дослужиться именно в «Кают-компании», а не где-нибудь (сначала юнга, затем матрос, боцман и т. д.).

3) В прежние времена на кораблях российского флота в кают-компании, не взирая на звания и должности, обращались друг к другу по имени и отчеству. Я чувствую себя неловко, когда мне говорят — Евгений Александрович, а я вынужден обращаться к собеседнику, скажем, — Уважаемый... Лавровый лист, или того лучше — Уважаемый Хрен Моржовый.

Предлагаю на топике (простите, если выразился неверно) «Дважды вокруг света» обращаться друг к другу по И.О. Согласны?

4) В пятницу мне подключили телефон, в субботу по распоряжению Давуда Мухумаева (компания IWT) установили модем и модернизировали мой компьютер, в воскресенье я 18 часов, с перекурами, нажимал на всё, что только можно нажимать... и добрался до Кают-компании. Если и дальше учеба будет продвигаться таким темпом, то через недельку — другую смогу без промедления отвечать на вопросы.

5) На днях мне предложили: а) в составе экипажа совершить кругосветное плавание; б) взять в своё полное распоряжение яхту (фамилию просили не называть).

Дорогие друзья! Я от всего сердца благодарю вас. Дай бог вам всего наилучшего, но умоляю: не соблазняйте меня ничем. У меня на шее висит камень — книга, и к следующему плаванью от него надо освободиться.

С уважением Е. Гвоздёв.

#### **Гвоздёв 26 Dec 2005, 12:51**

(BotsmanJ @ 26 Dec 2005, 12:29) А какой был самый длительный по времени переход? И какие на нем были трудности (помимо вышеуказанной :)?

На яхте «Саид» переход от порта Арика (Чили) до о. Таити занял четыре месяца. За три месяца не упало ни капли дождя и суточная норма 1,5 литра воды — это чрезвычайно трудно (опреснителя на яхте не было).

#### **Гвоздёв 26 Dec 2005, 13:34**

(BotsmanJ @ 26 Dec 2005, 13:03) Вот еще вопрос: что бы Вы изменили в маршруте плавания (каких районов, по Вашему мнению, желательно избегать).

Это серьёзный и большой разговор, особенно если Вы планируете семейное плавание. Сейчас же скажу в двух словах: в первом и втором плавании мне не понравились: Малабарское побережье (Индия), окрестности Панамского канала, берега Красного моря и Африка (разумеется, в тех местах, где довелось побывать). А влюбился я в Австралию...

#### **Гвоздёв 28 Dec 2005, 05:37**

(from @ 26 Dec 2005, 13:54) Евгений Александрович, по этим районам можно поподробнее, в апреле планирую дойти от Суэца до острова Тавила и Шарм-шейха и обратно, с женой и ребенком. Правда, в составе флотилии.

С уважением Андрей.

Те яхтсмены, с которыми мне довелось встретиться, после прохождения Суэцкого канала, при одном упоминании о нём долго плевались и в изысканных выражениях недостатка не было. Как мне объяснили, подводный мир в Красном море сказочно богат, но берега — глазу не за



что зацепиться — камень и песок. Удовольствия я не получил. Народ, как и везде, а чиновники и администрация канала спустит с Вас шкуру (с самого Пророка сдерут бакшиш).

Я бы с женой и детьми без сопровождения авианосца «Энтерпрайз» и без калашникова под подушкой (можно и узи) в Красное море не совался. Надо учесть и то, что плавание под российским флагом и под флагом Израиля — это не одно и то же. Мне в Хургаде сердобольный чиновник полиции воды не дал — нет денег, нет воды. К доллару почтение далеко не плёвое, и если загрузить трюм зелёненькими, то проблем не будет. Вот вкратце мои наблюдения.

С уважением Е. Гвоздév.

### **Гвоздév 2 Jan 2006, 00:05**

Сидя дома, я даже представить себе не мог — сколько яхт бродит по морям и океанам нашей планеты. Только в первом моём плавании на «Лене» приоткрылись мои глаза, и до сознания дошло, что отдыхать можно не только в санатории колхоза имени Заветы Ильича.

Чем плохо, скажем, в Австралии позагорать под кокосовой пальмой в обнимку с милым карликовым кенгуру и, этак мизинчиком почёсывая у него за ушком, помечтать о... строительстве светлого будущего?

Кстати, здесь в Австралии о нашем житье-бытье оно и соображается как-то лучше. По моим наблюдениям, из сотен тысяч морских бродяг процентов семьдесят-восемьдесят — это семейные экипажи (муж, жена, двое-трое ребятишек). Остальная публика — это: а) спортсмены (команды и одиночки) — носятся сломя голову по океану в погоне за славой и рекордами; б) мореплаватели-одиночки — плывут «за мечтами, за туманом и за запахом тайги»; в) экипажи единомышленников, я их в шутку называю колхозниками, — идут на мир поглядеть и себя показать и, наконец, г) малая толика «яхт-бизнесменов» отправляется в моря с намерением заколотить (отмыть) деньги.

Из всей этой братии, мне наиболее симпатичны семейные экипажи. В первом плавании меня интересовала тема «семья — дети — парус — море». Это очень серьёзный вопрос, и скоропалительный ответ на него, кроме вреда, ничего не принесёт. Как только у меня наладится устойчивая связь с Кают-компанией, мы сможем продолжить нашу беседу.

С Новым Годом.

### **Гвоздév 5 Jan 2006, 00:12**

(kapitan @ 19 Dec 2005, 12:22) Если будет возможность — загляните на тему о плавании Анисимова. Очень интересно ваше мнение об этом плавании.

Уважаемый Виктор Иванович! Я понимаю, Вы готовитесь выйти в океан и для Вас, как и для каждого, кто мечтает о кругосветке, важно знать, на чём, как говорят, споткнулся предшественник.

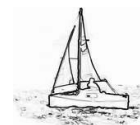
Отвечая на Ваш вопрос, мне хотелось:

1) Не столько указывать на ошибки других, сколько рассказать о том, как было на ГЕТА-Не, Лене и Саиде.

2) Сообща обсудить, как должно быть и как должны мы поступать в той или иной ситуации.

Француз Бернар Муатисье, обогнувший в 1969 году земной шар, утверждал, что подготовить путешествие в одиночку труднее, чем совершить его.

Покопавшись в собственной памяти, скажу: для меня первый трансатлантический переход не представлял и сотой доли тех проблем, с которыми пришлось столкнуться на пороге Атлантики.



Вероятно, Олег Анисимов осознавал сложность и важность своих первых шагов и, будучи новичком в яхтенных делах, пригласил в плавание опытных морских волков с тем, чтобы они помогли ему подготовить «Валентину» к выходу в море и на переходе Новороссийск — Виктория (Сейшельские острова) обучили его судоводительским премудростям и практической работе с парусами. Здесь мне всё ясно — разумно, похвально и вызывает уважение.

А теперь вспомним историю мореплавания. Магеллан (Эль Кано закончил плавание) вышел в океан, не имея на борту: карт, GPS, радиостанции, двигателя, солнечных батарей, автопилота... ни секстана, ни хронометра, ... ни хрена. Но якоря на судне были!

Джошуа Слокам понятия не имел о GPS, спутниковой телефонной связи, автопилоте, а поди ж ты, обошёл вокруг света в одиночку. Значит, дело не в современной технике, а, как я понимаю, в чём-то другом.

В конце прошлого века из Новороссийска, из того же яхт-клуба «Семь футов» вышли в кругосветное плавание прогулочный швертбот Лена и самоделка длиной 3,7 метра Саид. Обе яхты (по меткому выражению острословов — помойные вёдра) не имели мотора, автопилота, генератора, спутниковой связи, видеокамер наблюдения, GPS, аккумуляторов, спонсоров, денег и... можно перечислять ещё на двух страницах.

Но самое главное, чего не было ни на Лене, ни на Саиде, так это... жёсткого козырька (полурубки) над кокпитом, который, по мнению уважаемых членов яхты Валентина, надёжно защитил бы экипаж от воды. И, о, ужас! У Гвоздёва в первом плавании не было даже «корочек» матроса 2-го класса, не говоря уже о дипломе яхтенного капитана.

Но! И на Лене, и на Саиде было по четыре якоря на борту и, при необходимости, в считанные секунды, я подчёркиваю слово *секунды*, вымуштрованный в тренировочных походах мореплаватель мог стать на якорь на глубинах до 150 метров.

Если позволите, приведу пару цифр: в плаваниях по Каспию на ГЕТАНе потеряно 13 (чёртова дюжина) якорей; в первой кругосветке — одиннадцать и на Саиде — семь. Итого: 31 (тридцать один!) якорь.

Я допускаю, что лётчик, по неопытности в морском деле, мог и недооценивать якоря. Но как и чем объяснить то, что яхтсмены (члены экипажа «Валентины») вышли в море без якорей? У кого-нибудь есть разумное объяснение этому?

Скажите мне, сколько у Вас на яхте якорей, и я скажу Вам — какой Вы моряк.

Е. Гвоздёв.

### **Гвоздёв 6 Jan 2006, 04:26**

Дорогие друзья! Мне неинтересно, выпатив грудь и надув щёки, рассказывать о многоэтажных волнах, о том, как «отваливается киль» у Саида и прочих страшилках. Полагаю, и вам будет неприятно слушать эту собачью чушь, а тем более, уплатив деньги за книгу, читать в ней о «героических подвигах легендарного Гвоздёва».

Со временем, научившись тыкать пальцем в клавиши, я смогу ползать по укромным местам Кают-компании и взять себе на заметку ваши, как положительные, так и отрицательные, отзывы о Гвоздёве, Иванове, Петрове, Сидорове и др. Мне уже известно мнение самого Гвоздёва по тому или иному событию в яхтенной жизни нашей страны. Но для меня крайне важна ваша оценка тому, что говорит Гвоздёв, и, как он говорит, я заранее благодарен тем, кто поможет мне в этом разобраться.

Как я понимаю, книга должна быть не только о штормах, ураганах, парусах, рисовой каше, сухарях и прочей... экзотике, но и об отношении мореплавателя... к Господу Богу, родному правительству, известным нашим яхтсменам, музыке, искусству, к нашей распрекрасной



жизни и т. д. Естественно, всё выше перечисленное должно быть обильно приправлено тридцатилетним опытом хождения под парусами.

В теме «Дважды вокруг света», отвечая на вопросы, я намерен не раз обратиться к своим, так сказать, пристальным взорам, на яхты Караана, Фазиси, Валентина и др., а также со своей колокольни указать пальцем на ошибки именитых яхтсменов (чтоб новичкам неповадно было повторять их).

Если же не оставлять копий и написанное мной убирать из темы «Дважды вокруг света» в другую (Конюхов, Анисимов, Чубайс...), то от ДВС<sup>1</sup> останутся рожки да ножки и откровенного разговора не получится.

С уважением Е. Гвоздёв.

#### **Гвоздёв 7 Jan 2006, 06:28**

(Aleksk @ 6 Jan 2006, 17:52) Вопрос Евгению Александровичу. Возможно ли совершить кругосветное одиночное плавание, будучи убежденным атеистом, и при этом ни разу не вспомнить про Бога (Высшие Силы, Судьбу и т. д.)?

Не берусь рассуждать, как было у других мореплавателей-одиночек, но для меня это невозможно. Посудите сами: — вскипятил водичку, заварил кофеёк и... опрокинул кружку на боковую ногу. Скажите, пожалуйста, ну, как тут не вспомнить Матерь Божью? Не представляю.

#### **Гвоздёв 9 Jan 2006, 06:10 Отправлено #122**

Уважаемый ВМГ 1, на Ваш вопрос: ... Особенно — как и где они учат своих детей? (в отправлении #115), коллега Я&R ответил правильно. От себя добавлю:

1) Дети, как я заметил, учатся хорошо и в интеллектуальном развитии на голову выше своих сухопутных сверстников.

2) Семейные экипажи не стремятся в ревущих сороковых устанавливать мировые рекорды, бродят по океану в летнюю пору, а на зиму (или на сезон тропических ураганов) останавливаются в укромном местечке для отдыха, ремонта яхты, если повезёт, то и подзаработать денежку и, конечно же, для учёбы ребятишек. В приморских городах, в частности в Нумеа (Новая Каледония), во многих школах есть английские классы, ну и современные средства связи делают проблему обучения вполне разрешимой.

3) Учащихся университетов и колледжей в учебное время года в море я не встречал.

С уважением Е. Гвоздёв.

#### **Гвоздёв 12 Jan 2006, 04:13 Отправлено #135**

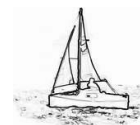
(Гвоздёв @ 26 Dec 2005, 12:21) И какие на нем были трудности...

В штормовую погоду понять, где моя голова, а где мои ноги, и занять вертикальное положение :-)

А если говорить всерьёз, то на яхте весом в 350-360 кг. уложить груз 700 кг (экипаж — 85 кг, продукты — 120 кг, вода — 250 литров, одежда, спальные принадлежности, якоря, паруса и пр. снаряжение и оборудование) — чрезвычайно сложная задача. В Лас-Пальмесе (Канарские острова) перед выходом в Атлантику я неделю затратил на решение этой проблемы, да по выходу в море ещё две недели решал задачу: как сделать, чтобы во время сна ноги капитана не выглядывали из каюты наружу.

---

<sup>1</sup> Здесь ДВС — «Дважды вокруг света», название темы в форуме. Е. Гвоздёв огорчен тем, что модераторы перенесли его комментарии о плавании Анисимова в другую тему. *Прим. сост.*



Как я понимаю, для нормального одиночного плавания яхта должна быть 7,5-9,0 метров, но... Но где мне взять такую яхту.

#### **Гвоздѣв 12 Jan 2006, 11:56**

(odes @ 29 Dec 2005, 14:20) Конкретный вопрос: Известно, ни на ЛЕНЕ, ни на САИДЕ авторулевых не было. Каким способом, приспособлениями Вам удавалось удерживать судно на курсе во время отдыха? Какие дополнения Вы вносили в оборудование?

Уважаемый Владимир Иванович!

Лена — серийный швертбот. При формовке корпуса я попросил девчат, чтобы на днище (для прочности) дополнительно уложили пару слоёв стеклоткани, и в шверт вставлена стальная плита, отчего его (шверта) вес увеличился до 40-45кг, ну и по мелочам: из алюминиевой трубки установлен в каюте подмачтовый пиллерс и пр.

Ни на Лене, ни на Саиде автопилота не было по причине скудного финансирования, и приходилось, в общей сложности, по 18-20 часов в сутки следить за рулём, что очень утомительно. Удлинитель румпеля вывел в каюту, сам румпель раскрепил верёвочками так, чтобы была возможность по необходимости руль передвигать вправо — влево на считанные сантиметры — миллиметры, вот и вся премудрость.

Через пять-десять минут, когда яхта отклонится от заданного курса, двигаю румпель в нужную сторону (по желанию можно и ногой лёжа на диванчике) и нет проблем. Когда выматывался основательно и доходил до предела, убирал грот или все паруса и отдыхал. Зато в шторм (днём в открытом море) отсыпался всласть.

С уважением Е. Гвоздѣв.

#### **Гвоздѣв 13 Jan 2006, 02:08**

##### **NO GPS?**

В июле 1996 года Лена закончила одиночное кругосветное плавание. За четыре года прогулочный швертбот длиной пять с половиной метров побывал в 67-ми портах двадцати шести стран мира. За кормой остались три океана, тринадцать морей, восемь проливов, реки, озёра, водохранилища и четыре канала (Волго-Донской проходил дважды). Масса интересных встреч и неизгладимых впечатлений.

Ранее я даже представить себе не мог, сколько людей на яхтах бродят по морям и океанам планеты. Идут вокруг света с друзьями и подругами, идут семейные пары и нередко с малолетними ребятами. Только мореплавателей-одиночек в первой кругосветке встретилось на моём пути 23 (двадцать три!) человека.

И когда на Кокосовых островах или в далёкой Полинезии морские бродяги спрашивали у меня, как определяю координаты своего судна в океане, я скромно отвечал: «с помощью секстана», что вызывало пример-





но такую же реакцию, как если бы среди профессиональных моряков я стал хвастаться тем, что беру высоту светила астролябией времён Колумба.

Оказывается, в цивилизованном мире ни одна яхта не выходит в открытое море, не говоря уже о кругосветном плавании, без GPS на борту. Только однажды в Гове-Харбор (Австралия) мне встретился капитан Денник (Denwick), который совершил два кругосветных плавания (первый виток сделал в одиночку, а затем вместе с супругой), и оба раза он не пользовался плодами цивилизации... из принципа.

Вот даёт мужик! Даже от установки на яхту двигателя отказался напрочь, хотя затруднений в финансах и не испытывал. Ну и, конечно же, у автора этих строк GPS как таковой отсутствовал по вполне понятным для россиянина причинам.

Каково же было моё удивление, когда по возвращении из первого кругосветного плавания я узнал, что у нас на Каспии по нынешним временам ни один уважающий себя браконьер не выйдет в море на лов красной рыбы без GPS. Видимо и впрямь, не за горами тот день, когда секстан уйдёт в прошлое, как некогда ушли в легенду чайные клиперы.

И теперь, когда меня спрашивают, как я определял в открытом море местонахождение своей яхты, я, судовой механик, с гордостью отвечаю: с помощью СЕКСТАНА.

Е. Гвоздёв.

#### **Гвоздёв 14 Jan 2006, 07:25**

(Aleksk @ 13 Jan 2006, 22:33) Уважаемый Евгений Александрович! Как прошли испытания заморского прибора неизвестной марки? (судя по статьям, какое-то время GPS у Вас был). Какими навигационными приборами пользуются бедные рыбаки с островов Океании? С уважением Алексей.

На Лене действительно не было GPS. Где-нибудь на Таити при стоянке в марине любознательные посетители яхты, внимательно осмотрев Лену, спрашивали, есть ли на борту автопилот, мотор, радиостанция, GPS и пр. техника и, получив отрицательный ответ, были чрезвычайно удивлены скромностью снабжения яхты. А я, чтобы окончательно ввести их в шоковое состояние, с олимпийским спокойствием добавлял: на яхте нет денег, нет женщин, нет проблем.

На Саиде первый GPS 300 MAGELLAN мне подарили яхтсмены в Гибралтаре. На переходе до Лас-Пальмаса (Канарские острова) я освоился с умной техникой без особых проблем, и теперь даже представить себе не могу, как можно без GPS соваться в море. Две пальчиковые батарейки, и два месяца горюшка не знаю. Единственная проблема, каким пальцем нажимать клавиши — мизинцем или указательным.

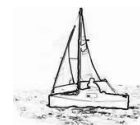
На переходе от Арика (Чили) и до о. Таити в течение первого месяца ни на минутку не показалось солнышко, и в таких случаях GPS необходим позарез.

#### **Гвоздёв 15 Jan 2006, 23:28**

(Agasfer @ 14 Jan 2006, 12:47) Да уж. Скажем, в нашей слаборазвитой в морском смысле стране люди, получившие корочки капитана в течение последних 10-12 лет, на вопрос: что такое секстан? — ответят: наверное, одна из фирм по торговле компьютерным оборудованием. :-)

Зря Вы, уважаемый, упрекаете наших молодых капитанов в неумении пользоваться секстаном. Смею Вас заверить, ребята колют им грецкие орехи, словно белка, и даже пальцы при этом остаются неповреждёнными.





### Гвоздѣв 23 Jan 2006, 23:11

(Саид @ 22 Jan 2006, 12:12) Уважаемый Евгений Александрович! Если только у Вас будет время, расскажите, как следует хранить деньги и документы в таком плавании. И ещё. 350 долларов на год, это для красного словца или действительно может хватить, при экономном использовании?

1). Хранить деньги надёжнее всего в трудовой сберкассе. Судите сами: в 1992 году перед выходом Лены в плавание у меня на книжке было примерно 400–500 рублей (в добрые советские времена пенсию 120 рубликов перечисляли на сберкнижку), а в 96-м вернулся из кругосветки, и на счету, благодаря заботам родного правительства, накопилось около... двенадцати миллионов!

А если говорить всерьёз, то на яхте деньги не хранят. Они лежат в надёжном банке, разумеется, не в российском. У капитана — две-три пластиковые карточки, у его супруги — тоже две-три, и нет проблем. Сотню-другую «зелёных» оставляют на карманные расходы

2). Конечно же, 350-360 долларов в год для меня это только, чтобы не околесть с голоду. А ведь надо ещё платить: за оформления виз, за стоянку в маринах, за ремонт яхты и снаряжения, за проход Панамским и Суэцким каналами, за медикаменты и письма родным, за фотоплёнки и их проявку, газ для камбуза, батарейки и т.д.

На Лене и Саиде несколько недель подряд приходилось работать по 18-20 часов в сутки, и для меня 1 дол./сутки на питание — это тот предел, ниже которого уже начинается не плавание, не отдых, а борьба за выживание.

Да, из Новороссийска Саид вышел в плавание, имея в судовой кассе именно такую сумму, но мои друзья высылали деньги в Лас-Пальмас, Буэнос-Айрес, Таити, Дарвин, Суэц, Родос, и за четыре года плавания особых проблем с питанием не было.

3). Сколько же в действительности тратилось мной на всё про всё? Я как-то подсчитал, и получилось в среднем в месяц около ста долларов (из них 30-50 на питание). Для меня сумма 120-150 была бы в самый раз, ну а 150-200 — можно было бы и мороженым объедаться в каждом порту. Кстати, семейный экипаж из четырёх человек (я на эту тему разговаривал со многими) в месяц расходует около тысячи долларов, и это люди весьма скромного достатка (по кабакам не шляются).

### Гвоздѣв 25 Jan 2006, 04:56

(brodjaga @ 24 Jan 2006, 14:15) Уважаемый Евгений Александрович, хотелось бы услышать мнение авторитетного человека в вопросе выбора корпуса яхты. Стою перед дилеммой: сталь или пластик. Целесообразно ли для такого похода покупать стальную яхту? Были ли у Вас встречи в океане с контейнерами и прочим морским мусором?

1). На вопрос о целесообразности покупки той или иной яхты я Вам конкретно ответить не могу, поскольку не знаю, о каком плавании идёт речь. Если Вы намерены ползти во льдах Арктики, то тут, как мне представляется, пластик неприменим. Если же говорить об одиночном плавании вблизи экватора, то будь у меня возможность выбора, я бы предпочёл пластиковую яхту длиной 7,5-9,0 м.

2). В океане, да и в морях, и в первом и во втором плавании мне доводилось сталкиваться с брёвнами, досками, деревьями, черепахами, рыбацкими сетями и буйками, с пустыми металлическими бочками из-под топлива, но с контейнерами — ни разу, даже не видел их.



Столкновения происходили при небольшом волнении и на малой скорости, так что обошлось даже без царапин. Реальность столкновения с плавающими предметами существует, и мне приходилось порой до рези в глазах вглядываться вперёд по курсу, особенно в ненастную тёмную ночь.

#### **Гвоздѣв 31 Jan 2006, 00:13**

(UKA @ 30 Jan 2006, 12:30) 1). Евгений Александрович, какие места самые красивые, какие вам больше всего понравились? 2). И ещё вопросик по тексту: немножко непонятен следующий оборот: «В моей морской практике случались падения за борт и без страховочного пояса, уж точно, не было бы этих строк».

1). Этот вопрос мне часто задают несколько в иной форме: Какая самая красивая страна?, и я без запинки отвечаю: — Самая красивая страна — это Россия, и тут же добавляю, — конечно, после Белоруссии. Любознательный слушатель незамедлительно спрашивает:

— А какая самая плохая страна?, и я с сожалением отвечаю — Россия. Ну, а если всерьёз, то в первом плавании я шесть месяцев не торопясь шёл вдоль Большого Барьерного рифа (от Брисбена до Дарвина) и... влюбился в Австралию.

Во втором плавании мне больше всего понравился Магелланов пролив, хочется ещё раз вернуться в эту сказку.

Если кто надумает из Атлантики пройти этим проливом в Тихий океан на яхте типа «Саид», то следует иметь с собой бутылочку хорошего коньяку. В Тихом океане вам предоставится возможность выпить с самим чёртом на брудершафт и поблагодарить его за братскую помощь, так как в тех местах Всевышний, от бессилия, стыдливо прячет свои глаза, и до него не докричишься.

2). Действительно, как подметил уважаемый коллега BotsmanJ, пропущена запятая (судовой дневник сокращён раза в три и, видимо, кое-что нуждается в пояснении). А смысл сказанного таков: ГЕТАН, Лена, Саид и др. яхты, хотя и тихоходны, но на ходу, свалившись за борт, вплавь догнать любую из них я вряд ли смог бы. Пожалуй, каждому из яхтсменов доводилось падать за борт, вспомним хотя бы трагический случай с Эриком Табарли.

В плавании по Каспию на яхте ГЕТАН я вышел из Махачкалы, пристегнулся страховочным поясом и через 105 (сто пять!) суток отстегнул карабин: именно столько дней и ночей длилось тренировочное плавание без захода в порты.

С уважением и благодарностью Е. Гвоздѣв.

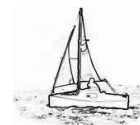
P. S. Дорогие друзья, для меня важны любые ваши замечания.

#### **Гвоздѣв 31 Jan 2006, 01:38 Отправлено #195**

(brodjaga @ 29 Jan 2006, 15:50) Уважаемый Евгений Александрович, мне, большому любителю морской рыбалки, интересно узнать о вашем опыте на этом поприще. Занимались ли вы ловом рыбы? Может, были какие-то запомнившиеся экземпляры? Что за рыба, на что ловили, районы обитания и т.д?

При выходе в море (океан) на яхте всегда имелся набор рыболовных принадлежностей. Спортивный лов рыбы меня не интересует, а для добычи пропитания приходилось ловить в основном корифен. В качестве наживки использовал, как правило, летучих рыбок, залетевших ночью на яхту. Кстати, крупные экземпляры рыбок (15-25 см) очень вкусны и в сыром виде.

Самая крупная корифена, которую удалось мне загарпунить, достигала в длину 1,46 метра (такова ширина яхты «Саид»), но я всегда старался изловить рыбу меньших размеров. Проблема заключалась ещё в том, что приходилось экономить газ, и ушницей я не часто объедался. А при-



готовить балык тоже проблема — экономлю воду (экономист замызганный). Словом, куда ни поверни, а лакомился я вдоволь лишь сырыми морепродуктами. Ничего, привыкаешь... а куда деваться, кушать-то хочется.

С уважением Е. Гвоздѐв.

### **Гвоздѐв 31 Jan 2006, 22:51**

(UKA @ 31 Jan 2006, 13:50) Уважаемый Евгений Александрович, а были проблемы с иностранными языками при первом плавании, вернее, насколько хорошо вы знали языки? Думаю, этот вопрос многим интересен, ведь, чего греха таить, с языками у многих россиян беда.

В школе я учил немецкий язык, в мореходке — английский, а в результате... объясняюсь с иностранцами на пальцах (уверяю, любой орангутанг из глухих джунглей острова Борнео поймёт меня с полуслова, пардон, с полужеста).

Естественно, готовясь к плаванию, я купил несколько иностранных словарей, учебников и разговорников. Старательно уселся за изучение английского, испанского и французского языков и... через год обнаружил у себя полную неспособность к их усвоению.

В плавании при общении на бытовом уровне затруднения иногда возникали, но тут же находились переводчики из числа бывших граждан соцлагеря (они в своё время учили русский язык), и проблема легко разрешалась.

Я очень сожалею, что нахожусь не в ладах с английским. Сколько интересного материала можно было бы собрать, посещая музеи и т. д.!.. Но...

Украинскую и белорусскую речь я понимаю на 95%, когда говорят поляки, болгары, сербы — мне ясен их разговор на 40-45%, и если речь идёт о море, о яхтах и т. п., то затруднений в общении с братьями-славянами я не испытываю.

Если позволите, ниже приведу отрывок из моего письма более чем десятилетней давности: (см. стр. 27).

### **Гвоздѐв 1 Feb 2006, 10:22**

(leoz @ 31 Jan 2006, 03:57) Уважаемый Евгений Александрович, какое отношение было к российскому загранпаспорту? Были ли у Вас проблемы с получением виз? Например, могли ли вы сойти на берег и попутешествовать по суше (при наличии желания и финансовых и прочих возможностей)?

P. S. Спасибо огромное за дневники.

Во всех странах турист — это дойная корова, в цивилизованных — живая копейка: от любознательного туриста поступает в казну, а в странах, получивших самостоятельность, «узаконены» ещё и дополнительные поборы, оседающие в карманах чиновников.

В первом плавании мой серпастый — молоткастый паспорт не понравился чиновнику в г. Сува (острова Фиджи), и за 55 дол. US он согласился было поменять свой гнев на милость, но тут уже у меня пробудилась гордость за свою краснокожую паспортину, и я послал чиновника на... словом, по-нашему, за что и получил предписание в течение 24 часов покинуть гостеприимную Республику Фиджи.

Во втором плавании я пришёл в Австралию без визы и в первый же час пребывания на Зелёном Континенте был оштрафован на три тысячи австралийских долларов. Недоразумение усугубилось ещё и тем, что мой паспорт советских времён Австралия уже к тому времени перестала признавать, да и буквально через четыре дня после прибытия срок годности его истёк.



Возникшее недоразумение решили сообща цивилизованным путём с помощью тех же чиновников и вездесущих журналистов.

Ограничений при передвижении по территории посещаемых мной стран я не испытывал. Что же касается финансовых и прочих возможностей, то тут мне припоминаются слова супруги одного капитана из Польши (семейный экипаж девять лет бродил по белому свету с тремя детьми): «Але, як пан мае пенѐнзы, то не мае проблем»<sup>2</sup>. Крылатые слова!

#### **Гвоздѣв 7 Feb 2006, 23:05 Отправлено #230**

(Aleksk @ 20 Jan 2006, 21:42) Или есть сермяжная правда в отсутствии пассивного отражателя на мини-яхте в открытом океане? С уважением Алексей.

Уважаемый Алексей!

1). На «Лене» с первого дня плавания был установлен самодельный пассивный отражатель, но когда в ночи пару раз вблизи яхты (10-15 м) прошёл сухогруз, с той поры вынужден был подстраховываться — не спать по ночам, ничего другого в мою светлую голову не взбрело.

2). На «Саиде» отражатель потерялся (утонул) на Волге, и только в Гибралтаре удалось установить на топе мачты новенький, небольших размеров, который верой и правдой служил до конца плавания.

3). У меня сохранились кое-какие фотографии, но я пока не знаю, как их можно здесь показать (я не волшебник, я только учусь).

С уважением Е. Гвоздѣв.

#### **Гвоздѣв 9 Feb 2006, 15:25**

(brodjaga @ 8 Feb 2006, 14:29) Откуда этот аскетизм? Вот лично Вас что толкнуло на одиночное плавание? Спасибо.

1) Лично для меня ни аскетизм, ни другая крайность — сведение жизни к погоне за наслаждениями — не представляют интереса. Мне по душе, если можно так выразиться, золотая середина.

2) Ранее я частично ответил на этот вопрос (см. Dec 2005, 23:54. Отправлено #91).

3) Если сказать одним словом, то — любознательность. Не соблазни Ева прародителя Адама яблоком, и носились бы мы с Вами по райским кущам в погоне за каким-нибудь бизоном или улепётывали во все лопатки от мамонта, ели бы сырое мясо и по нынешним холодам мёрзли на пару под одной звериной шкурой... Райское житьё!

После «Букваря» и «Арифметики» мне в руки попала книга «Приключения Тома Сойера». С трудом одолев её, читая по слогам, принялся затем за «Робинзона Крузо» и... пошло-поехало: «Пятнадцатилетний капитан», «Остров сокровищ», «Таинственный остров» и пр. Выражаясь словами литературного героя, всё зло от книг, собрать бы их, да сжечь. И не мыкался бы я тогда дважды вокруг света «с протянутой рукой».

#### **Гвоздѣв 10 Mar 2006, 11:39**

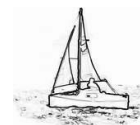
Дорогие друзья!

а) С телефонной связью у меня творится нечто неладное...

б) Я не поленился (прошу оценить мой подвиг), сходил в интернет-кафе и переписал на диск кое-что из раздела «Парусные яхты». Теперь, сидя дома у компьютера, просматриваю записи, балуюсь чайком и готовлю ответы на ваши вопросы. Если связь не наладится, то для общения с посетителями КК придётся раз-два в неделю посещать интернет-кафе.

---

<sup>2</sup> Если у пана есть деньги, то нет проблем!



в) Коллега Slav правильно подсказал, мне действительно удобнее общаться с вами в топике «Дважды вокруг света». Я могу записать свои ответы на дискету, зайти в кафе и отправить написанное. Если же с домашнего компьютера я смогу подключиться на пару-тройку минут к сети интернет, то отправить одно, пусть и длинное, сообщение проще, чем в поисках адресата тыкаться носом по страницам Кают-компании.

Итак:

(dmolodenkov. 6 марта 2006, 21:10. Отправлено #13) Очень интересно получить ответы на следующие вопросы:

1. Из какого материала построен «Саид»?
2. Чем питался Е. Гвоздѣв?
3. Сколько места в яхте занимало снаряжение и продукты?
4. Нёс ли «Саид» флаг?
5. Какой комплект парусов был на яхте?
6. Осматривал ли Е. Гвоздѣв какие-нибудь порты, города и т. д. ?

На вопросы 1, 2, 3, 4 в этом топике уже имеются ответы.

5. Площадь и количество парусов на яхте «Саид»:

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| Грот — 2,6 кв.м                | 2 шт. |
| Грот штормовой — 1,2 кв.м.     | 1 шт. |
| Генуя — 3,3 кв.м               | 1 шт. |
| Стаксель — 2,2 кв.м            | 2 шт. |
| Стаксель штормовой — 1,1 кв.м. | 2 шт. |

6. В июле 1996 года «Лена» закончила одиночное кругосветное плавание. За четыре года прогулочный швертбот длиной пять с половиной метров побывал в 67-ми портах двадцати шести стран мира.

Девятого августа 2003 года яхта «Саид» (3,7 метра), посетив 60 портов девятнадцати стран, закончила кругосветку. В некоторых портах побывал дважды и трижды, и, естественно, кое-что довелось повидать.

(krovaviy. 7 марта 2006, 10:57. Отправлено #14) Попробую задать свой вопрос в третий раз. Интересуют приемы и тактика плавания в штормовую погоду на сверхмалых судах

К моему великому огорчению, а может быть, и к счастью, плавание в штормовых условиях яхт «Лена» и «Саид» ничего нового в учебники хорошей морской практики не внесло. Всё просто до одури: ветер усиливается — площадь парусов уменьшается и наоборот. Мне остаётся пустяк — угадать момент, когда следует убрать паруса и не ждать, пока они превратятся в лохмотья. Ну, а если уже нечего уменьшать, то отдаю плавучий якорь и... отдыхаю. Вот и вся премудрость штормового плавания без прикрас.

### **Гвоздѣв 10 Mar 2006, 21:18**

(krovaviy @ 10 Mar 2006, 12:09) В этом плане интересно было бы почитать о проходе Магеллановым проливом. Если не ошибаюсь, Вам пришлось плавать там в сезон штормов. Кстати, когда ориентировочно заработает Ваш сайт?

Дорогие друзья!

Я уже обнаглел вконец — самому писать лень, так решил воспользоваться трудом других. Ниже привожу отрывок из статьи Олега Санаева, которая вскоре появится на сайте Е. Гвоздѣва (вот такой я хитро-мудрый пескарь). Оцените.



Итак:

...Открытием стала огромность континента справа. Пока махачкалинец «спускался» вдоль его восточного берега, закончился 2000 год. Наступление третьего тысячелетия он встретил в аргентинском порту Сан-Хулиане.

Несмотря на разгар южно-американского лета, постепенно холодало — давала себя знать близость Антарктиды. Теплая одежда была подготовлена, пригодился хороший спальный мешок. Но конденсат на стенах не утепленной каюты и сырость стали досажать еще в Росоне. Здесь-то и пригодился газовый баллон и рефлектор для сушки одежды, купленные еще в Монтевидео.

Ко входу в Магелланов пролив со стороны Атлантики, к мысу Девственниц, Гвоздév подошел 21 января 2001 года, а через 10 дней, 1 февраля, ошвартовался у причала чилийского порта Пунта-Аренас в самой середине пролива. Атлантическая часть второй кругосветки капитана с Каспия закончилась.

На преодоление остальной, Тихоокеанской, части Магелланова пролива ему понадобилось еще 27 дней, то есть в сумме 38. Интересно, что сам Магеллан потратил на этот же путь те же 38 суток. И, видимо, это не совпадение, а мореходная практика.

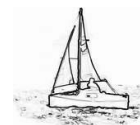
...Гвоздév, как типичное «лицо кавказской национальности» и южный человек, терпеть не может холода. Вернее, сильно его не любит, потому что некомфортные температуры, близкие к нулю градусов, терпеть ему все же приходится. Со всеми сопутствующими прелестями: каплями конденсата на стенках и потолке каюты, невозможностью раздеться и помыться, спальем в обнимку с металлической канистрой, заполненной горячей водой.

Все так и было на этот раз: хоть и удалось подгадать проход Магелланова пролива к концу южно-американского лета (21 января — 6 марта 2001 г., включая время стоянки в Пунта-Аренас), главными ощущениями от 38-суточного перехода остались холод и сырость. А еще усталость от непрерывной вахты на руле из-за столь же непрерывного встречного ветра.

29 дней, фактически весь февраль, «Саид» преодолевал суровый и сказочно красивый пролив в лавировку, то есть против ветра. Хуже в этом смысле капитану пришлось только в Красном море, но там хоть было тепло. На тридцатый день борьбы, то есть где-то на середине 300-мильного пролива, Гвоздév, прокляв все на свете, сдался и повернул обратно, в Атлантику. Но следом, буквально через несколько часов, ветер тоже сменил направление, снова стал встречным — не оставалось ничего другого, как еще раз развернуться и пойти к Тихому океану.

Сейчас, через четыре года после тех событий, когда крохотная 3,7-метровая российская яхта преодолела Магелланов пролив и свернула в пролив СМИТ, ее капитан называет этот переход хорошей штурманской школой, но и признается, что было, мягко говоря, тяжело. Слишком много не хватало у Е. Гвоздэва на яхте, чтобы чувствовать себя в проливе свободно, как капитаны туристических, совсем не парусных судов, сновавших здесь в обоих направлениях. Неожиданно для путешественника это место оказалось обжитой морской дорогой. Здесь он встретил даже два российских теплохода — «Южморгеология» (научный) и «Максим Горький» (круизный), с помощью которых его продовольственные проблемы были решены на несколько месяцев вперед.

Близость студеной Антарктиды ощущалась, несмотря на здешнее лето, очень явственно, а яхта самодеельно-каспийской постройки не была утеплена. Вдобавок она имела слабенький 3-сильный мотор, который здесь не справлялся даже с приливно-отливными течениями, не говоря о хаотичной смене могучих ветров. То есть суденышко было сильно ограничено в маневре и движении, и, тем не менее, каждый вечер Е. Гвоздév подходил к берегу, так как двигаться по ночам из-за отсутствия локатора не мог.



Денег на новые карты из магазина яхтенных принадлежностей у капитана не было, и приходилось пользоваться старыми, выменными и подаренными. А они нуждались в корректировке, на них зачастую не были обозначены ни давно затонувшие суда, ни новые буровые платформы, появившиеся здесь в последние годы. Поэтому средняя скорость и без того тихого «утюжка» была невелика.

Из-за того, что газовый калорифер мгновенно нагревал каюту и дышать становилось нечем, основательно просушиться не удавалось. Приходилось работать во влажной одежде, пореже переодеваться, иногда протираясь спиртом для дезинфекции. Выручал отличный спальный мешок, канистра с горячей водой и хорошо еще, что не было проблем с продуктами. А тем более с пресной водой: приставал к берегу в любом месте, где были ручьи или речки. Встречались старые, оборудованные давным-давно стоянки — чаще всего это закрепленное в скале причальное кольцо, а рядом стекающий в пролив родничок. Но местные туристические проспекты предупреждают о возможных ночных визитах диких зверей, в частности, пум. Так что ночевал Е. Гвоздév в некотором отдалении от берега, на надежном якорю. Или двух.

Но главными врагами были, конечно, не ветры, течения и пумы, а холод и сырость (температура воды и воздуха одинаковые — плюс 5-7 градусов). Избавиться от дыхания айсбергов и ледяных полей удалось только на пароме «Магеллан», под долгим горячим душем. На этот паром Е. Гвоздэва и его малюсенькое суденышко определили чилийские морские пограничники, решившие, что русо навиганте чрезмерно рискует, пересекая штормящий залив Гольфо-де-Пенас на такой скорлупке. Расходы по поводу неожиданного трёхсуточного круиза взяли на себя военно-морские силы Чили. Но это было уже за пределами Магелланова пролива.

#### **Гвоздév 12 Mar 2006, 20:14**

Уважаемые друзья!

В прошлом году из города Актау (бывший г. Шевченко) Республики Казахстан в одиночное кругосветное плавание вышел Леонид Иванов на самодельной яхте «Бэби».

Кто-нибудь и что-нибудь, слышал об этом плавании? Пожалуйста, отзовитесь.

Заранее благодарен. Е. Гвоздév

#### **Гвоздév 13 Mar 2006, 00:59**

Уважаемый mbimbad!

Спасибо за информацию о яхте «Бэби» и её капитане. Немного грустно...

Полагаю, в Колоне на хлебушек заработать можно, а кокосовые орехи и рыбка бесплатные, так что со временем всё образуется.

Как я понимаю, «Бэби» первая яхта из Казахстана, которая вышла в кругосветку. В этом году ещё один мужик, Степанов Владимир, тоже из города Актау, намылился в океан. Вот дают! И не сидится же им дома.

С уважением Е. Гвоздév.

#### **Гвоздév 14 Mar 2006, 00:29**

(Авача @ 13 Mar 2006, 12:43) Извините, что не в тему, но не смог удержаться.

Я уже поднимал тему компетентности журналистов. Прочитайте цитируемую абракадабру. Воистину — пишите про себя сами.

Уважаемые Авача, Я&R, Slav, shark, kaa, krovaviy!

Давайте проявим снисхождение и великодушие к пишущей сухопутной братии из далёкого степного Казахстана.





Среди словесной шелухи я нашёл важную информацию: капитан «Бэби» жив, перешёл Атлантику и в Панаме... обедается бананами. Это — главное! Какой спрос с журналиста, если именитых яхтсменов, порой, заносит... не в ту степь. Хотите пример? Пожалуйста:

12 января 2005 года в газете «Труд» в статье «В море надо хранить сухари и любовь» Фёдор Конюхов, откровенничая с читателем, утверждает:

— Я покори́л уже один мировой рекорд скорости: «Алые паруса» за сутки прошли 286 миль. Причём в условиях жестокого шторма. Сила ветра достигала 38 узлов, но моя яхта показала себя молодцом.

Уважаемые друзья! Откроем «Мореходные таблицы» (МТ-75), разработанные Главным управлением навигации и океанографии (ГУНИО) Министерства обороны. В таблице № 49 «Шкала для визуальной оценки силы ветра», в графе пятой (Скорость ветра в узлах) читаем:

Очень крепкий ветер — 37 (34 - 40).

Далее идёт Шторм, затем сильный шторм и уже потом жестокий шторм — 59 (56 - 63) и т.д. Примечание: В графе № 5 даны значения округлённой средней скорости ветра в узлах и в скобках — интервалы. Так что ветер скоростью 38 узлов, это крепкий ветер, но ещё не шторм, а тем более не жестокий.

Полагаю, из вышесказанного любознательный читатель сам сделает для себя выводы.

Позвольте лишь обратить Ваше внимание на одно из напутствий Фёдора Филипповича, данное им в той же статье: «И первое моё напутствие в морском походе: если вы в опасности, просите Всевышнего о помощи, молитва спасёт вас от паники, от безумства».

Моряки, как известно, народ несколько суеверный, грубоватый, но не без юмора и подобное «напутствие», даже в мертвецки пьяной компании, истинные ценители матросского фольклора воспримут за плоскую шутку и, чего доброго, поколотить могут. Да простят моряки раба божьего... не знает он, что говорит.

С уважением Е. Гвоздév.

#### **Гвоздév 17 Mar 2006, 10:40**

Уважаемый Alexashka33, со всей ответственностью могу подтвердить, что в ссылке: <http://www.proza.ru/texts/2001/07/13-58.html> об Александре Моисеевиче Чебанюке говорится правда, только правда и ничего, кроме правды.

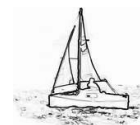
В истории отечественного яхтинга это — классический пример того, как ублюдки всех мастей и калибров расправлялись с порядочными людьми. Более того, за гонорар, значительно меньший 30 серебряников, предавали человеческую мечту. Смею утверждать: Иуда Искарот, предавший Иисуса Христа, удавился бы от оскорбления и унижения, если бы его кто-нибудь обозвал автором этой гнусной статьи — «Под парусами саморекламы».

С уважением Е. Гвоздév.

#### **Гвоздév 12 Mar 2006, 20:57**

(Ayrton @ 10 Mar 2006, 18:14) Уважаемый Евгений Александрович! Как всё это Вы переносили чисто психологически? Даже у Слокума и Уиллиса (уж на что были крепкие мужики) были серьёзные проблемы, срывы, апатия, галлюцинации (матрос с Пинты у Слокума, например). Подозреваю, что физические трудности — мелочь, по сравнению с психологическими.

Уважаемый Ayrton, Вы подняли вопрос, который по важности я отношу к первоочередным вопросам, требующим решения накануне выхода мореплавателя-одиночки в океан. Его мне часто задают студенты и школьники, и, не вдаваясь в тонкости, отвечаю в шутку так: за всё вре-



моего скитания по морям и океанам не было случая, когда на яхте я оставался один. Заметив удивлённый взгляд ребят, тут же поясняю: «Рядом со мной постоянно присутствовала... опасность».

Ну, а ежели всерьёз, то окажись я против своей воли лет тридцать — сорок назад один посреди океана и вполне возможно, мы бы сейчас общались с Вами через зарешечённое окно психиатрической лечебницы. В истории одиночных плаваний разговоры уставшего до изнеможения капитана с Луной, Царевной Лягушкой и прочей нечистью имеют место быть. А чтобы пощекотать нервы доверчивого читателя, не исключены, как я полагаю, и некие литературные выкрутасы.

Осенью 1979 года яхта «ГЕТАН» вышла в одиночное плавание по Каспию. Два месяца изнурительной многочасовой работы в штормовых условиях. «...И холод ночей, и гниль сухарей, и адский труд, всё было тут», как записано на предпоследней странице дневника.

По окончании плавания, в течение трёх месяцев, каждую ночь по несколько раз я просыпался от кошмарных сновидений (яхту сорвало с якоря, сломана мачта, изодраны паруса, несёт на скалы...). С ума можно сойти.

Опыт и знания приобретались дорогой ценой.

Вскоре мою умную голову посетила гениальная мысль — необходимо тренироваться, Евгений Александрович, и тут же услужливая память подсказала слова песни: «...Во всём нужна сноровка, закалка, тренировка». Всё ясно и понятно! Куда проще? Ну, а коль так, то...

В декабре 1992 года «Лена» вышла в кругосветное плавание. Её капитан к тому моменту избородил Каспий вдоль и поперёк (ходил во все времена года, в любую погоду), и в общей сложности осталось за кормой яхты «ГЕТАН» свыше 40 (сорока) тысяч миль.

Для перехода от порта Арика (Чили) до острова Таити яхте «Саид» понадобилось 120 суток (однажды на Каспии «ГЕТАН» находился в тренировочном плавании 105 без захода в порты). Мореплавателю, занятому работой по 18-20 часов в сутки, недосуг общаться со святыми и прочими незваными гостями. К тому же на яхтах «ГЕТАН», «Лена» и «Саид» строжайше соблюдался сухой закон.

А как было бы приятно, скажем, с Кощеем Бессмертным пригубить по стопочке-другой... кофейку, излить ему свою душу, после чего с милой, очаровательной Бабой Ягой на палубе исполнить аргентинское танго, а под вечер, усевшись в кокпите, в три голоса затянуть старинный русский романс. Но, увы! Сухой закон, чёрт бы его забрал! Тоска зелёная, и поговорить не с кем...

## **Гвоздѣв 17 Mar 2006, 19:52**

(Авача @ 17 Mar 2006, 11:10) Уважаемый Евгений Александрович! Где в Красном море можно сравнительно безопасно пополнить запасы воды и топлива? Имею в виду, между Суэцом и БэМ проливом. Учитывая, что тему читает много народа, за ответы буду признателен всем.

Мне довелось побывать на западном берегу Красного моря в портах: Хургада (Hurghada), Массауа (Massawa), Асаб (Aseb). Здесь можно пополнить запасы воды, продовольствия и топлива, но при этом, если нет опыта общения с тамошними обитателями, Ваш кошелёк отощает основательно. В Порт-Судан (Port Sudan) яхтсмены заходить не рекомендовали, и я там не был.

Как объяснили наши ребята с транспортных судов, восточный берег Красного моря по религиозным соображениям для европейцев — табу.

Отправляясь в плавание в эти места, следовало бы в Морском пароходстве взять адреса агентов, работающих с нашими судами, на подходе к порту связаться по радио и заказать все



необходимое. Как это сделать, профессиональные моряки, полагаю, дадут Вам исчерпывающий ответ.

#### **Гвоздѣв 20 Mar 2006, 18:00**

Уважаемый Алексей С., уважаемый gurkin! Благодарю Вас за ссылки:

<http://www.proza.ru/texts/2001/07/13-58.html>

<http://pravda.kursknet.ru/news-print.php?article=651>

Если о яхте «Русь» и её печальной судьбе мне было кое-что известно из писем самого Александра Моисеевича, то с апреля 1983 года связь с ним прервалась, и только 19 марта с. г. благодаря Вам я узнал, что он жив, здоров, не согнулся, не сломался и остался Человеком.

На днях, чтобы освежить в памяти события тех лет, я заглянул в свои дневники той поры и с удивлением обнаружил следующую запись:

ВНИМАНИЕ! 7-го (седьмого) июля 1987 года, вечером, в беседе с писателем Владимиром Дмитриевичем (фамилию не смог прочесть), бывшим сотрудником «Комсомольской правды», работал в ней с 19.. по 1976 гг., я узнал, что автор статьи «Под парусами саморекламы» В. Снегирѣв покинул Советский Союз и убежал в Америку. Вот так новость!

Ещё десять лет назад, прочитав его статью, я сказал, что этот Иуда и мать родную продаст. Так оно и вышло. Дорогие друзья! Если кто-нибудь сможет подтвердить или опровергнуть эту запись, отзовитесь, пожалуйста.

С уважением Е. Гвоздѣв.

#### **Гвоздѣв 21 Mar 2006**

(mbimbad @ 20 Mar 2006, 20:09) Не этот ли: ...автор публикуемой статьи В. Снегирѣв (он, работая в «Комсомольской правде», был одним из организаторов первого лыжного похода к Северному полюсу команды Д. Шпаро, ныне — гл. редактор московской газеты «Метро», президент Гильдии туристической прессы). Тогда он и поныне в Москве. В теме про Федора была на его статью ссылка <http://veter.turizm.ru/40/volk.shtml>

Уважаемый mbimbad!

Спасибо за информацию. Я в шоке. У меня сложилось впечатление, будто некая нечистая сила кружит над нашими яхтсменами. Упаси их Боже от зависти и клеветы.

Вероятнее всего, статьи «Под парусами саморекламы» об А.М. Чебанюке и «Волк-одиночка» о Ф.Ф. Конюхове принадлежат одному и тому же автору — В. Снегирѣву. Если это так, то я приглашаю, как говорится, к нашему шалашу господина Снегирѣва Владимира.

Интересно было бы послушать самого автора. Надеюсь, мы найдем, о чём поговорить.

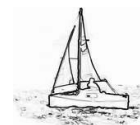
С уважением Е. Гвоздѣв.

#### **Гвоздѣв 22 Mar 2006, 04:36**

ДНЕВНИК Е. ГВОЗДѢВА (Отрывки из письма А. М. Чебанюка).

Дорогой Евгений!

Я рад, что мы не умираем, что есть еще, кому бороться, что есть люди, которым тесно в 4-комнатной коробке, что есть те, которые хотят увидеть и поблагодарить свою колыбель и сказать пару добрых слов в защиту своей Земли от варваров, засоряющих её отходами, заливающих её нефтью, химическими реактивами и думающие только о себе, сегодняшнем дне, о своём благополучии...



Что тебе посоветовать? — Не знаю. Но главное — не попадись в лапы «парусной федерации». Ведь Снегирёв — это просто патентованный палач, который классически грязно и эффективно выполнил свою задачу, чтобы заработать тридцать сребреников.

Ещё и ещё раз хочу повторить тебе, чтобы ты, как говорится, «зарубил себе на носу». Дело не в опыте, не в степени подготовки к плаванию, не в умении определяться в море или управлять парусами, не в умении организовать связь по радио и приготовить себе обед или оказать первую помощь. Просто меня, да и наверняка многих других они решили «зарубить», не пускать.

Почему? То ли из чёрной зависти, то ли из страха, что кто-нибудь погибнет, а им отвечать. Будь осторожен в пути по сухопутью! Не утони в бумажных волнах бюрократии, не потрати энергию на борьбу с различного рода недоброжелателями. Если только сможешь пробиться наверх, до больших людей, которые могут решать государственные вопросы, тогда ты вырвешься. Там поймут. Но чтобы прорваться туда, нужны силы, умение, связи и бойцовские способности.

Посылаю тебе найденный черновик нашего письма в «Комсомолку». Это тебе для того, чтобы ты понял, насколько всё было серьёзно, чтобы не подумал о том, что я действительно какой-то авантюрист, как об этом думали яхтсмены с Тихого океана...

Желаю тебе всего доброго! Увидимся, поговорим.

Извини за телеграфный язык. Написал много, так как просто не было времени писать коротко, не хотелось перерабатывать...

Крепко жму твою руку и искренне желаю исполнения твоих планов. Советую взять тебе эпиграфом к своим запискам слова Великого Ленина: «Человек без мечты превращается в животное».

С уважением (подпись) А. Чебанюк.

15 апреля 1983 года.

129346, Москва, (адрес)

ПРИМЕЧАНИЕ: письмо содержит восемь печатных страниц.

## **Гвоздѣв 22 Mar 2006, 07:27**

Дневник Е. ГвОЗДѢВА

Махачкала. Среда, 21 ноября 1979 года.

...Вчера по своей наивности (глупости) ходил в редакцию газеты «Дагестанская правда». Зав. отделом информации Генрих Рашевский во время моего рассказа об одиночном двухмесячном плавании по Каспию на яхте ГЕТАН уснул или сделал вид, что спит, чтобы избавиться от непрошенного посетителя. Интересно, как отреагирует этот любознательный сотрудник пера, когда Гвоздѣва за его мечту — выйти в океан — начнут смешивать с грязью?.. Проявит прыть или притворится спящим?

...Да, если боевого офицера капитана 2-го ранга, коммуниста втоптали в грязь, то беспартийного Гвоздѣва проглотят живьём и костей не выплунут. Что делать? Что делать?

В том, что произошло с А. Чебанюком, тебе, Евгений Александрович, следует тщательно разобраться, сделать выводы и постараться обойти капканы, которые «сердобольные» чиновники и их подручные, несомненно, расставят на твоём пути. Надо, Гвоздѣв, собрать, как можно больше информации о подготовке и провале задуманного Чебанюком плавания; постараться узнать адрес самого Александра Моисеевича, написать ему письмо и, по возможности, выяснить: кому он наступил на хвост, на чём споткнулся.

Пока ещё не поздно, пока тебя, Евгений Александрович, не схарчили, следует досконально изучить горький опыт предшественников.



**Гвоздѣв 23 Mar 2006, 01:28**

Дорогие друзья!

1) Как я понимаю, в первой и второй частях повести «Кто тебя просил?» А.М. Чебанюка говорится о событиях, имевших место, и названы подлинные имена. В письме Александра Моисеевича от 15 апреля 1983 года есть и такие строки:

...Я не сразу бросил. Трепыхался я ещё два года, но мне, вернее Снегирёвым, помогли ещё и люди на местах (бандеровцы или махновцы — называй как хочешь, суть одна). Я оставил яхту в морском порту в Жданове, и её там разграбили, изувечили и растащили всё, что может, по их мышиному мнению, пригодится в хозяйстве. Пришлось передать её, причём бесплатно, яхтсменам завода «Ждановтяжмаш».

Я полагаю, друзья, году в 77-м Александр Моисеевич остался без яхты «Русь» и если бы в его жизни до апреля 83 года появилось какое-нибудь судно, он не преминул бы написать об этом в письме.

2) В письмах (здесь не приводятся) говорится о подготовке к плаванию, о снаряжении, о продуктах питания, о спальнях принадлежностях, об отоплении в каюте и о многом другом, о чём следует подумать мореплавателю-одиночке перед дальней дорогой.

Сегодня, просматривая записи тех лет, я могу сказать, что Александр Моисеевич готовился к плаванию основательно и всерьёз. Не повстречай он на своём пути подлость, зависть, клевету, предательство — и одиночное кругосветное плавание в истории отечественного яхтинга свершилось бы на двадцать лет раньше.

С уважением Е. Гвоздѣв.

**Гвоздѣв 23 Mar 2006, 16:36**

Дневник Е. Гвоздѣва. Махачкала. 09.01.1983 г.

Вчера написал и отправил заказное письмо в «Комсомольскую правду» следующего содержания:

**ДОРОГАЯ РЕДАКЦИЯ!**

Меня интересует история дальних плаваний под парусами как советских, так и зарубежных мореплавателей-одиночек. Передо мной газета «Комсомольская правда» за 9 февраля 1975 года. В статье «Под парусами саморекламы» автор В. Снегирёв ссылается на полученную им информацию, зачастую не указывая точных её источников. Не могли бы Вы сообщить мне название, номер и точную дату выхода в свет: 1) «популярного еженедельника» где автор обнаружил такое сообщение: «...К пирсу в Камышовой бухте Севастополя подошла белая яхта «Русь»; 2) «одной газеты», где с уверенностью знатока Чебанюк заявляет репортёру: «Мне кажется, что яхта Чичестера несколько великовата для мореплавателя-одиночки»; 3) «другой» газеты, где Чебанюк пишет: «Предполагаю отправиться в путешествие в 1975 году»; 4) «третьей» газеты, поместившей аршинными буквами заголовок: «Встреча А.М.Чебанюка с польским яхтсменом Кшиштофом Барановским». С искренним уважением Е. Гвоздѣв.

08.01.1983 г. Мой адрес: 367020, г. Махачкала, ...

Прежде чем сходить на почту, ещё раз просмотрел статью Снегирёва. С первой же строки автор пишет: «Несколько дней назад, получив один из последних номеров популярного еженедельника...». Такая неопределённость, на мой взгляд, годится для сказок: «В некотором царстве,



в некотором государстве». Что же касается конкретного человека и публично брошенного ему в лицо обвинения, то следовало бы указать название газеты (журнала), на которые ссылаются, точную дату их публикаций и, если понадобится, другие данные. Иначе читатель может усомниться в чистоплотности автора.

Ну что ж, Евгений Александрович! Подождём, посмотрим, что ответят.

Махачкала. 07 февраля 1983 года.

Сегодня от В. Снегирёва из «Комсомольской правды» получил письмо:

№3275 тб. От 21-01-1983 года. Уважаемый Евгений Александрович! В ответ на Ваше письмо могу сообщить следующее. При подготовке статьи «Под парусами саморекламы» я использовал цитаты из газет «Социалистическая индустрия», «Неделя», «Труд». Увы, за давностью лет не могу назвать конкретные номера. Однако за их подлинность ручаюсь.

Редактор отдела физического и военно-патриотического воспитания молодёжи В. Снегирёв.

Придётся тебе, Гвоздév, сходить в библиотеку и просмотреть подшивки старых газет.

#### **Гвоздév 24 Mar 2006, 21:53**

По вполне понятным причинам, не у всех посетителей топика «Дважды вокруг света» есть желание дышать архивной пылью. Ну что ж, постараемся забыть — кто есть кто...

Из дневника Е. Гвоздёва.

К новому 84-му году, проштудировав найденные в библиотеке вырезки из газет и журналов, а также полученные мной письма, пришёл к выводу:

1) А.М. Чебанюк увяз в бюрократическом болоте, пытаюсь доказать ублюдкам, что он не верблюд.

2) Федерация парусного спорта СССР — болото, которое невозможно преодолеть. Его надо, Евгений Александрович, обойти вокруг.

3) Среди пишущей братии встречается мразь, у которой излюбленный литературный прием — удар в спину. И если однажды, в центральной газете ты обнаружишь статью о том, как ... «Гвоздév тупым топором зарубил своих собственных маленьких деток, изжарил их на медленном огне и, запивая самогоном из кормовой свеклы, съел без соли», то отнесись к подобной сенсации спокойно и продолжай готовиться к плаванию.

#### **Гвоздév 25 Mar 2006, 00:17**

(каа @ 24 Mar 2006, 08:35) Уважаемый Евгений Александрович! И какова Ваша оценка — это действительно была адекватная подготовка к транс-океанским плаваниям, или все же океан преподнес свои сюрпризы? Спасибо!

Уважаемый Андрей!

Если соединить воедино все походы по Каспию в некую символическую кругосветку, то это плавание, по затратам энергии (физической и душевной), превосходит любое из плаваний, будь то на «Лене» или на «Саиде». Что же касается общения с людьми, встреч с живыми существами и природой, посещение стран и городов и т. д., то тут, безусловно, Каспий значительно уступает.

Вспомнив историю одиночных трансокеанских плаваний, можно без преувеличения сказать: далеко не у каждого яхтсмена перед выходом в кругосветку был тринадцатилетний опыт



одиночных плаваний. Не будь изнурительных тренировок в любое время года на Каспии, то во время плавания на прогулочном швертботе «Лена» небо показалось бы с овчинку.

Своим друзьям я говорил и не устаю повторять: любую работу надо делать профессионально, а для меня одиночное плавание — это, прежде всего, каторжный труд.

С уважением Е. Гвоздév.

#### **Гвоздév 25 Mar 2006, 10:42**

Уважаемые посетители топика «Дважды вокруг света»! Если кому-то из вас в душу запала мечта — совершить одиночное кругосветное плавание, то, хотите вы того или нет, а придется определить своё отношение к «работникам пера и... топора» и прочей нечистой силе.

Лично мне очень нравится древнеиндийский афоризм: «Кто не отвечает ни на излишнюю хвалу, ни на порицание, кто не отвечает ударом на удар, кто не желает зла обидчику, тому завидуют боги».

Вторую половину жизни я совершенно спокойно, более того — равнодушно воспринимаю похвалы в свой адрес. Вот бы научиться ещё — не отвечать подонкам на оскорбления! А как хочется, чтобы на старости лет мне позавидовали сами боги! Увы, видно не судьба.

#### **Гвоздév 25 Mar 2006**

(mbimbad @ 20 Mar 2006, 20:09) В теме про Федора была на его статью ссылка <http://veter.turizm.ru/40/volk.shtml>

Я дважды прочёл статью В. Снегирёва «Волк-одиночка», и у меня к посетителям «КК» есть вопрос. Предположим на миг, летом 1975 года народный суд Энского района города Москвы вынес решение: автору статьи «Под парусами саморекламы», опозорившему честь и достоинство боевого офицера, коммуниста, моряка, капитана 2-го ранга, Действительного члена ГО СССР, за клевету — рвать язык.

И на Красной площади, на Лобном месте, прилюдно товарищ палач исполнил справедливый приговор суда. Интересно: появилась бы в наши дни статья «Волк-одиночка»?

#### **Гвоздév 29 Mar 2006, 23:24 Отправлено #327**

(Лявон @ 27 Mar 2006, 21:14) Евгений Алескандрович, позвольте задать вопрос. Вы всегда с теплотой отзываетесь о Белоруси. Можно узнать поподробнее, что Вас связывает с ней? Сохраняются ли у Вас сегодня какие-нибудь отношения с Белорусью?

Уважаемый Лявон!

Беларусь — моя родина, там в военное лихолетье прошло детство, там похоронены мои родные и близкие. В середине прошлого века я переехал в Махачкалу, здесь и живу по сей день. Несколько раз бывал в Гомельской области, но...

Кстати, и в первом, и во втором плаваниях на яхтах «Лена» и «Саид» было три флага: Российской Федерации, Республики Дагестан и Республики Беларусь, который поднимался по торжественным дням, а также в особо тяжёлые моменты, когда небо казалось с овчинку.

С уважением Е. Гвоздév.

#### **Гвоздév 30 Mar 2006, 16:02**

(AMN @ 30 Mar 2006, 00:30) Уважаемый Евгений Алескандрович, а какой был основной побудительный мотив второй кругосветки? Осталось некая неудовлетворенность от первой или просто так душа захотела?





1) Кто-то предпочитает отдыхать в стриптиз-баре, кто-то — у себя на даче, а у меня дачи нет, на стриптиз-бар денег нет, вот и вынужден... мыкаться по белому свету, отводить душу в сказочно прекрасных уголках нашей планеты.

2) Древнеиндийский афоризм (что-то меня на умные рассуждения потянуло, видно, не к добру) гласит: «Богатство оставляет умершего на пороге дома, друзья и родные оставляют его на кладбище, лишь добрые и злые дела следуют за ним после смерти».

Кому — как, а мне не хочется явиться на суд божий с пустыми руками.

С уважением Е. Гвоздёв.

#### **Гвоздёв 16 Apr 2006, 12:15**

Уважаемая Irin

1). Полагаю, с изданием книги проблем не будет.

2). Что касается личного сайта, то скажу со всей откровенностью: знаний в этом деле у меня нет никаких, а мои финансовые возможности почему-то не поднимаются выше нулевой отметки. В такой ситуации, как я понимаю, проще перейти раз-другой Атлантику, чем обзавестись сайтом.

3). Поскольку инициатива исходит от Вас, то, как говорится, Вам и карты в руки. Моё Вам благословение и наилучшие пожелания.

С уважением и благодарностью Е. Гвоздёв.

#### **Гвоздёв 16 Apr 2006**

(gurkin @ 15 Apr 2006, 03:24) Добрый день, форумчане. Уважаемый Евгений Александрович, ответьте, пожалуйста, на вопрос. Как Вы в длительных переходах готовили горячую пищу? Тот же переход от Ю.Америки до Таити занял несколько месяцев. Газа-то ведь не напасёшься. А ведь чай горячий необходим. Или как-то иначе готовили? И вот Вы пришли на Таити, и где поставили лодку? Там ведь цены ого-го. А жили в Папеезе на лодке? А в связи с отсутствием визы жандармерия не терзала? Или без лишних вопросов выдали?

1) Технология приготовления горячей пищи на портативной газовой плитке и при стоянке в порту, и в длительном или кратковременном плавании примерно одна и та же. Одного газового баллончика мне хватало на неделю.

2) И в первом и во втором плаваниях при посещении острова Таити директор яхт-клуба «Таити» Мишель Алькон любезно предоставил мне бесплатную стоянку у причала, благодаря моим друзьям у меня на сказочном острове не было никаких проблем.

3) 17 мая 1999 года яхта «Саид» вышла из Махачкалы, и 9 августа 2003-го плавание закончилось. За эти годы: две ночи спал в кабине КАМАЗа во время транспортировки яхты из Астрахани в Новороссийск; одну ночь провёл на яхте у друзей и одну — в гостинице (яхта находилась в кузове машины). Остальные, свыше полутора тысяч (1541) ночей, отсыпался на своей яхте. Отдыхать так отдыхать... по-человечески.

#### **Гвоздёв 20 Apr 2006, 22:39 Отправлено #425**

Уважаемый Вячеслав!

Я действительно чистых кровей белорус, родился в Пинских болотах, а вот внуки у меня, будь они трижды счастливы, вскоре закончат университет, а в слове «бульба» делают по три ошибки. Ну, какой с них спрос, если бабушка и одна и другая россиянки?

С уважением Е. Гвоздёв.



#### **Гвоздѣв 16 Jun 2006, 04:44 Отправлено #467**

(Саид @ 20 May 2006, 12:38) ...Другими словами, каким должно быть парусное вооружение небольшой яхты, чтобы наслаждаться жизнью на яхте, а не «мыкать горюшко по морям и океанам»?

Уважаемый Саид! 1) В кругосветном плавании на яхте «Саид» мне, для полного счастья, недоставало пустяка — обыкновенной финской сауны и ма-а-а-ленького плавательного бассейна с пресной водичкой.

2) Опыт, приобретѣнный в плавании («ГЕТАН» — 13 лет; «Ассоль» — 2 года; «Лена» — 4 года и «Саид» — четыре с хвостиком), имеет определённую цену для тех наших сограждан, кто мечтает и готовится в кругосветное плавание не будучи, прошу прощения, любовником английской королевы, личным другом Чубайса, Абрамовича и прочих уважаемых господ.

Тем же, кто имеет возможность совершить плавание на нормальной яхте (10-15 метров) и при должном финансировании, как мне представляется, опыт «Саида» и «Лены» поможет, как... мёртвому припарки.

С уважением Е. Гвоздѣв.

#### **Гвоздѣв 17 Jun 2006, 06:58**

Со дня, так сказать, закладки киля и до возвращения из кругосветного плавания на яхте «Лена» в течение четырёх с половиной лет изо дня в день вѣлся судовой журнал (дневниковые записи). Скрупулёзно заносилось в журнал всё, что происходило с яхтой: плавание во льдах, посадка на коралловые рифы, поломка мачты, поломка руля (одиннадцать раз ломался, сукин сын), столкновения с плавающими предметами (в том числе, и с китом) и многое другое. Думалось, уж кого-кого, а яхтенного конструктора непременно заинтересует поведение его детища в столь не простых для прогулочного швертбота условиях плавания.

Но... В Питере в двухчасовой беседе создатель «Лены» господин Ситников не задал Гвоздѣву ни одного, я повторю, ни одного вопроса о яхте.

Комментарии нужны?

#### **Гвоздѣв 22 Jun 2006, 03:59 Отправлено #485**

(ВМГ1 @ 19 Jun 2006, 12:34) ...Просто человеку неинтересно. А болел бы за свое дело, может, и лодка была бы лучше.

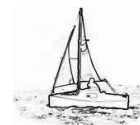
С этим утверждением трудно не согласиться.

Как я понимаю, проектировался «Рикошет-микро» не только для плавания на пресноводном Плещеевом озере, но и для эксплуатации в прибрежных морских водах, и изготовить петли навесного руля из нержавеющей стали, бронзы и алюминиевого сплава — воистину надо быть яхтенным конструктором... от Бога.

Я допускаю, бедному студенту после очередной вечеринки доводилось иногда и вполуха слушать лекции, а со временем и подзабыть не грех про электрохимическую коррозию, но поломки руля (одиннадцать раз, и об этом говорилось в печати) должны были бы насторожить пытливого ум. Но...

#### **Гвоздѣв 21 Jun 2006, 18:45**

Вот, пожалуйста, полюбуйтесь! На что это похоже? Стоило мне неделю не брать в руки «мышку» (из-за очередного тропического циклона в Карибском бассейне у нас в доме телефон не работал), и на топике «Дважды вокруг света» коллеги-яхтсмены в полемическом задоре не



заметили важного сообщения. Друзья, а ведь наш гомо-советикус Леонид Фёдорович Иванов на самодельной яхте «Бэби» на островах Западное Самоа (Тихий океан) объедается кокосовыми орехами! Ну, молодец МУЖИК! А нам СЛАБО? :-)

#### **Гвоздѣв 14 Jul 2006, 16:03 Отправлено #498**

(GEKI-TAN @ 3 Jul 2006, 11:07) Уважаемый Евгений Александрович! В «Сводной теме про Ф. Конюхова» мнения участников дискуссии разделились на взаимно противоположные: одни считают его национальным героем, а другие — чуть ли не подонком. А как Вы относитесь к путешественнику Конюхову и его «рекордам»? Заранее благодарен. Евгений.

К тому, ЧТО делает Фёдор Филиппович (высокогорные восхождения, кругосветные плавания и пр.) я отношусь с уважением. Как он это делает — я ему не судья (я не альпинист, не полярник, не каюр и, к моему великому огорчению, даже не знаю, как можно усидеть на... одnogорбом «корабле пустыни»). Что же касается одиночных плаваний на яхте МАКСИ-КЛАССА и вообще на нормальных яхтах, то моё мнение некомпетентно, поскольку я, по меткому выражению коллеги Кротового, усвоил науку хождения под парусами на «помойном вѣдре».

Ради ЧЕГО всё это делается? Я не знаю.

Р. S. Научная ценность кругосветных плаваний Гвоздѣва, Иванова, Сидорова с товарищами близка к нулю (равно, как и... собачки, верблюды и пр., пр.). Если называть вещи своими именами, то все эти «экспедиции» — не что иное, как идеальное корыто для отмывания денег. Ну, а за деньги и папа римский будет Вам пятки чесать, да ещё при этом рассказывать скабрѣзные анекдоты про Иисуса Христа.

#### **Гвоздѣв 14 Jul 2006, 20:40 Отправлено #500**

(No23 @ 14 Jul 2006, 17:42) Думаю, он получает удовольствие от своих плаваний.

Вполне возможно.

PS Уж коль речь зашла об удовольствии, полученном от одиночного кругосветного плавания, то скажу Вам по-мужички: одному, бубновому хмырю, нравится из трёхсот наложниц пышнотелая Марьям; другой норовит получить «удовольствие» с уличной проституткой; а мне по душе те мужики, которые за свой кровно заработанный червонец покупают цветы и на свидание к любимой женщине лезут по водосточной трубе на третий этаж.

#### **Гвоздѣв 17 Jul 2006, 05:45**

1. Фото «Вахту принял» — в Тихом океане. Как говорят, путник в доме — это посланник Аллаха. Вот и на «Саиде» гость находится под защитой капитана. Чтобы не потревожить уставшего скитальца морей, вся жизнь на судне замирает (наблюдение за окружающей обстановкой и управление яхтой ведѣтся из каюты).

2. Фото «...Лежим тут, никого не трогаем» — порт Икике (Чили), в 10-12 метрах от набережной, переполненной пешеходами и машинами. Больше всего меня удивило то, что никому и в голову не взбредѣт беспокоить животных, бросать в них камнями, стрелять из рогатки...

3. Фото «Аборигены Магелланова пролива». Похоже, влюблѣнная парочка объясняется в любви.

#### **Гвоздѣв 19 Jul 2006, 20:13**

(GEKI-TAN @ 19 Jul 2006, 08:59) В теме «Кругосветка катамарана Кауро» помещена пара статей из газеты «Вечерняя Рига». В начале первой из них автор Владимир Дорофеев пишет:



«...20 марта, около 6-ти часов утра, на латвийскую землю из кругосветного плавания вернулся катамаран «Каиро».

Возвращался сразу после 8-балльного шторма, трепавшего яхту всю ночь. Корпуса и канаты обледенели, обледенела сетка-палуба. Перемещаться по обледеневшей яхте непросто. Более того, смертельно опасно. За бортом ледяные волны высотой с пятиэтажный дом кипят белыми ошметками пены...».

Уважаемый Евгений!

1) Даже в хрущёвском крупнопанельном доме высота внутри комнаты около 2,7 м, с учётом перекрытий (пол — потолок) наберётся все три на этаж. А тут пятиэтажные волны! Это ж высота около 15 (пятнадцати!) метров, разумеется, если не брать во внимание пятиэтажные дома в стране Лилипутии (Путешествия Гулливера). И где — в мелководном Рижском заливе, причём не в шторм (замечу, шторм — это 9 баллов, сильный шторм — 10 и жестокий шторм — 11 баллов, выше — ураган), а в очень крепкий ветер — 8 баллов. (См. «Ветер и волны в океанах и морях». Справочные данные. Регистр СССР. М., 1974).

Страсти-то какие! А что же там будет твориться при ветре, достигающем ураганной силы?.. Во времена Всемирного потопа в Рижском заливе, может, и разгуливали 6-8-метровые волны, но в наши-то дни?!.. И как при этом Латвию, Эстонию и в придачу Ленинградскую область не затопило водой? Уму не постижимо, не иначе, как Господь Бог наш сотворил очередное чудо!

Если же оставить Всевышнего в покое, то скажу господам писателям в назидание: прежде чем браться за перо и описывать многоэтажные страсти-мордасти, не лишнее было бы хорошенько закусить.

2) В прошлом году осенью исполнилось ровно полсотни лет со дня, когда я впервые ступил на палубу рыбацкого судна. В море всякое бывало, но вот с «многоэтаж-



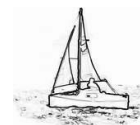
Вахту принял.



Аборигены Магелланова пролива.



Лежим тут, никого не трогаем.  
Фото из архива Е.А.Гвоздёва.



ными волнами» встретиться не довелось — не повезло бедолаге. На Каспии в зимних условиях трижды встречались волны высотой до шести метров (продолжительный ветер свыше 30 м/сек.). В Тихом и Индийском океанах четырежды «вляпался» в жестокий шторм (ветер 27-30 м/сек., в порывах-до сорока), высота волн при этом примерно 6-7 метров.

Во время шторма ветер и течение «работали» в одном направлении, и, надо полагать, течение несколько сглаживало волну. К сожалению это всё, чем я могу похвастаться перед женщинами. В обморок они при этом почему-то не падают, но обворожительным взглядом «героя» иногда одаривают.

С уважением Е. Гвоздёв.

### **Гвоздёв 20 Jul 2006, 06:39**

Когда рассказывают о штормах «сухопутным крысам», то высоту волн позволительно измерять в этажах. Когда вас слушают «морские волки», то тут предпочтительнее в качестве единицы измерения Эйфелева башня. Ну, а если рассказ предназначен для ушей тех и иных, то, как мне представляется, надо переходить на метры. :-)

### **Гвоздёв 27 Jul 2006, 06:13**

1) Дорогие друзья! Прошу извинить меня за несвоевременные ответы на вопросы. Пару недель назад в Индонезии произошло землетрясение (цунами), и в нашем доме снова нарушилась телефонная связь. Я удивляюсь, как это сейсмологи ещё не додумались предсказывать грозные природные явления по работе моего домашнего телефона... А ведь куда проще...

2) Фото №1 (В гостях у чилийских «береговых братьев»). Порт Антофагаста (Antofagasta). Чили. 2000 год. Отставные офицеры ВМС (средний и высший комсостав) создали клуб «Береговые братья» для отдыха, времяпрепровождения и решения своих пенсионных проблем. Гвоздёв, профессиональный рыбак, трижды был приглашён к военным морякам (заседание, лекция, банкет). Отличные ребята!..

3) Фото №2 «Морепоплаватель-одиночка в раю». Прекрасная половина клуба «Береговые братья». Со времён Джошуа Слокама подобных фотографий ни у кого из морепоплавателей-одиночек ещё не было. Мужики! Смотрите! Завидуйте! Не зря я мёрз в Магеллановом проливе, чёрт возьми! :-)



### **Гвоздёв 28 Jul 2006, 09:32**

(GEKI-TAN @ 27 Jul 2006, 13:11)

«...Если говорить о яхтсмене МИРА, то причём тут наши катальщики? Гвоздёв — парусный БОМЖ. У него это не имидж, а стиль жизни. Языков и Конюхов — имиджевые бизнесмены-авантюристы (кто удачнее, а кто и не очень), Литав — был посредственным зав.гаража, организатор, но не более. Занимался у Шпаро байдарками, но причём тут яхтинг?». Посетители



КК отнеслись неприязненно к «писателю», а каково ваше отношение к подобным высказываниям в свой адрес?

«...Орлам случается и ниже кур спускаться;  
Но курам никогда до облак не подняться!»  
(И.А. Крылов).

**Гвоздév 18 Aug 2006, 05:51**

(GEKI-TAN @ 15 Aug 2006, 16:23) Когда у Вас появилась мечта — совершить кругосветное плавание в одиночку?

В подростковом возрасте я увидел фильм «Первая перчатка» (про боксеров), и быть похожим на героя этого фильма — стало пределом моих мечтаний.

Затем появились на экране королевские мушкетёры, и до моего сознания дошло, что махать кулаками на ринге и расквасить нос сопернику — большого ума не требуется. То ли дело со шпагой! Один против дюжины молодцов! Это настоящее мужское занятие!

С выходом на экраны мексиканских фильмов ореол славы драчливых мушкетёров потускнел и я понял, что коррида — это на порядок выше...

В пятидесятые годы попался мне обрывок газеты со статьёй об одиночном кругосветном плавании француза Марсея Бардьо, и с той поры вот уже полвека маюсь дурью. И это в мои-то годы?!

**Гвоздév 26 Aug 2006, 21:39**

(Ayrton @ 25 Aug 2006, 18:05) Насколько серьёзно вы относитесь к своей подготовке, прежде чем начать прорываться в океан через чиновничьи барьеры?

12 сентября 1979 года «ГЕТАН» вышел в море в тренировочный поход. Если бы неделей раньше кто-нибудь из партайгеноссе предложил мне яхту, заграничный паспорт, деньги, снаряжение, продовольствие и сказал — иди в Атлантику, я бы отказался по той простой причине, что к выходу в океан не был готов. Любую работу, как я понимаю, надо делать грамотно, а одиночное плавание — это тяжёлый каторжный труд, по крайней мере, для меня.

К тому времени я, профессиональный моряк (работа на судах ДАГРЫБХОЛОДФЛОТА с осени 1956 г.), прошёл с другом на моторной лодке длиной 3,5 м от Махачкалы до Нижнего Тагила, но парусную яхту впервые увидел издали в 72 г. и никогда ни на чём не ходил.

Благодаря появлению на свет божий журнала «КиЯ», теоретически, как говорится, я был «подкован на все четыре конечности» и мог самого Джошуа Слокама проконсультировать по вопросам управления парусными яхтами (шучу). Кстати, все номера «КиЯ» (с первого и кончая последним номером за 1992 г.) бережно хранятся у меня и по сей день.

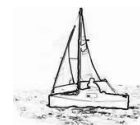
Нужна была практика, и в следующий очередной выход в море отрабатывались те или иные вопросы, связанные с будущей кругосветкой. Только после того, как я понял, что к выходу в океан готов, я приступил к очередному этапу — начал долбить бюрократическую стену лбом.

С уважением Е. Гвоздév.

6 Sep 2006, 16:49 А как продвигается написание книги? Есть ли хоть примерные сроки?

Уважаемые UKA, Ayrton, Авача, al\_mt, AMN. Пожалейте бедного, разнесчастного мореплавателя-одиночку, не сыпьте соль на рану. И так каждый день молю Всевышнего, чтобы подбросил немножечко таланту, усидчивости и трудолюбия, а он, сукин сын, и ухом не поведёт.





А талант, как известно, на базаре не купишь, вот и приходится над каждой строкой неделю корпеть...

С уважением Е. Гвоздёв.

**10 Sep 2006, 00:27**

Дорогие друзья!

1). Я прошу извинить меня за то, что не могу оперативно отвечать на ваши вопросы. По причине плохой телефонной связи мне порой войти в интернет гораздо сложнее, чем космонавту выйти на пару минут в космос без скафандра.

2). Здесь, в «КК», я готов обсуждать любые вопросы и, в меру своего понимания, отвечать на них, но мне неприятно, когда в дружеской беседе в той или иной форме пытаются унижить кого бы то ни было («клоун», «конь» и т. п.), и пропадает всякое желание брать в руки «мышку».

С уважением Е. Гвоздёв. Ребята, давайте жить дружно. (Кот Леопольд).

**11 Sep 2006, 10:41**

Уважаемый Андрей!

Спасибо Вам за статью, раньше видеть её мне не приходилось. С моим английским, да без переводчика иногда такое писали, что хоть стой, хоть падай. Из доброй сотни газетных и журнальных статей в зарубежных СМИ три-пять более-менее нормальные (с точки зрения яхтсмена), а остальные — макулатура. И тут ничего не поделаешь: журналисты тоже люди и зарабатывают свой хлебушек, как могут.

С уважением Е. Гвоздёв.

**29 Sep 2006, 00:19**

(GEKI-TAN @ 26 Sep 2006, 15:31)...как правильно писать Вашу фамилию — ГвоздЁв или Гвоздев?

Полвека назад в отделе кадров БАМЛ (База Активного Морского лова) двое молодых парней только что поступили работать матросами на добывающие суда и пишут заявления на получение спецодежды, один написал — «Прошу выдать мне фуфайку...», а другой — «Прошу выдать мне куфайку». И тут ребята заспорили, как правильно пишется — «куфайка» или «фуфайка». Решили обратиться за разъяснением к начальнику отдела кадров. Тот подумал и ответил: «Правильно будет — пупайка».

У славян помимо фамилий Иванов, Петров мне доводилось встречать и ИвАнов (ударение на втором слоге), и ПЕтров (на первом), и на вопрос, как правильно писать — Гвоздёв или Гвоздев, отвечу: правильно будет — Гваздзёў (на конце — у краткое). В детском доме при «переводе» с белорусского языка на русский А перевели на О, ДЗ — на Д, У краткое — на В. Оставили любимую сердцу родную буковку Ё. И теперь вместо того, чтобы пожалеть бедного, несчастного мореплавателя-одиночку, так и ту норовят замылить. :-)

Ох, люди, люди...

С уважением Е. Гвоздёв.

**Nov 2006, 18:35**

Командор, так вы говорите что на «САИДе» «сухой закон»?







**Гвоздѣв 9 Nov 2006, 18:39**

Шумееел камыш! дерееееевья гнуулись! :-)

Renown 9 Nov 2006, 18:58 Класс! Водку с пивом, деньги на ветер не бросают!

**28 May 2007, 11:46 Отправлено #705**

Отличная новость!

В ближайшие дни яхта отправится на ходовые испытания, и, очевидно, в июне Виктор Аркадьевич выйдет в Атлантику. Молодец мужик! Делает своё дело без шумихи, без суеты.

Счастливого ему плавания.

**6 Jun 2007, 22:38 Отправлено #706**

1) Утром в воскресенье (3-го июня с. г.) коллега Давуд выехал из Махачкалы в Сочи к Виктору Языкову и вечером того же дня был зачислен в экипаж яхты «Дочь ветра».

2) Если обстоятельства позволят, в субботу девятого июня «Дочь ветра» отправится на ходовые испытания, их Виктор Аркадьевич намерен провести в Средиземном море.

3) Закончится предстартовая лихорадка, ребята выйдут в море, успокоятся и, надеюсь, расскажут нам о своём плавании. Удачи им и благополучного возвращения.

**11 Jun 2007, 07:07 Отправлено #715**

На днях, просматривая свой архив, в «Морской газете» № 2 за 1991 год обнаружил статью «Один среди волн», перепечатанную с сокращением из «Комсомольской правды» за ноябрь 1974 г. Автор статьи Александр Судец говорит о плавании через Каспий на байдарке.

Возможно, посетителям «КК» будет интересно почитать? Итак:

Трудно сказать, когда у меня зародилась идея транскаспийского перехода на парусной байдарке. Готовился я к этому испытанию несколько лет. Каспий выбрал потому, что для мореплавания он особенно труден: в случае успешного прохождения этого маршрута можно смело путешествовать в любом районе Мирового океана.

Как утверждает Большая Советская Энциклопедия, Каспийское море по силе и продолжительности штормов является самым бурным из всех южных морей Европы и Азии. Особенно сложен участок между Баку и Красноводском. Ветры тут неустойчивые, очень резкие, волнение беспорядочное. Именно здесь и проходил мой маршрут.

Старт был назначен в ночь на 1 октября, когда с берега дул удобный и несильный ветер. Первые восемнадцать миль до промысла банки Макарова прошёл хорошо. Курс был проложен от мыса Пута, что южнее Баку, на буй у северной оконечности этого промысла.

Утром ветер начал менять направление и постепенно усиливаться. Я несколько поправил курс. Надо сказать, что прогноз, полученный накануне, и мои собственные наблюдения позволили правильно спланировать тактику на первую половину пути. Чем выше поднималось солнце, тем больше к югу, усиливаясь, «заходил» ветер.

После девятнадцати часов хода, когда было пройдено 67 миль, я сделал первую большую остановку. Плавучий якорь держал хорошо, он не давал лодке развернуться лагом к волне. Ветер, дувший весь день с зюйда силой в шесть баллов, развёл четырёхметровую волну.

В девять часов ветер стал стихать. Вот запись из бортового журнала: «Ставлю стаксель. Компасный курс 105 градусов с учётом сноса 10 градусов правого галса. Скорость 3,5 узла. Полночь: ветер 5 баллов, волнение среднее, ход и курс прежние. В лодке сухо, но лютый холод. Стаксель зарифлен на три оборота, шверт подобран».



По ночам действительно было очень холодно. Чтобы согреться, я то и дело спускал паруса, вытаскивал из «трюма» весло и работал им. Так бывало каждую ночь, причём по мере приближения к туркменскому берегу ночи становились всё холоднее.

Вторые сутки прошли нормально. Ветер продолжал тур-де-вальс вокруг картушки компаса, ход был хорошим, и я уже мог надеяться на успех. Но на третий день случилось то, чего мне меньше всего хотелось. Подул сильный ветер с востока. Встречный ветер у парусников называется «мордотык». Постепенно набирая силу, он засвежел до шести баллов. Опять начался свист в снастях, опять появилась пена на гребнях. Брызги вновь полетели в лицо, и снова пришлось быстро натягивать «непромоканец».

За этот день, идя длинными галсами, я с трудом прошёл по курсу пятнадцать миль, оставшиеся до Красноводской косы. Уже ночью, когда слева открылся маяк Тарту и стали видны огоньки селения, ветер неожиданно стих. Вход в Красноводский залив был где-то южнее. Я спустил паруса и на вёслах пошёл вдоль берега. При полном штиле байдарка вошла в Красноводский залив. 4 октября в 3 часа 27 минут по бакинскому времени под днищем лодки зашуршал песок красноводского берега. Путешествие было закончено. Оно заняло 74 часа.

Море потребовало от меня мобилизации всех сил, всего опыта, накопленного за годы путешествий. Знание лоции, навигации, мореходной астрономии, такелажного дела, умения владеть парусом и веслом — без этого я бы не мог надеяться на успех.

А. Судец.

Р. С. В газете есть фотография байдарки, но у меня нет возможности поместить её здесь.



Тот самый снимок (Комсомольская правда).

### **Гвоздѣв 13 Jun 2007, 08:09 Отправлено #716**

Внимательно просмотрел сайт Виталия Елагина <http://solosail.ru/>, и, полагаю, было бы справедливым назвать на его страницах имена: Олег Анисимов, Константин Ветер, Константин Рыбинцев, Виктория Островская, Леонид Лысенко, Александр Наумов, Владимир Байбаков и другие.

### **13 Jun 2007, 10:57 Отправлено #717**

В добрые старые времена грузины, армяне, русские, украинцы, туркмены, белорусы, литовцы и др. народы СССР тянули, как бурлаки, общую лямку. Нынче, по принципу «разделяй и властвуй», нас рассадили по одиночным камерам, именуемым «Республиками». Полагаю, не пристало нам, яхтсменам, брать пример с нечистоплотных политиков и обособляться друг от друга.

Как мне представляется, на сайте Виталия Елагина <http://solosail.ru/> должны занять достойное место Иван Кириченко (Украина), Леонид Иванов (Казахстан) и др. ребята.

### **13 Jun 2007, 21:57 Отправлено #722**

Просматривая старые газетные вырезки, я в журнале «ИТОГИ» от 17 февраля 2004 г. в статье «Одиссея капитана Конюхова» на странице 71 нашёл преинтереснейшее сообщение (может, для яхтенных капитанов передовой опыт пригодится?). Цитирую:



...Из средств безопасности стоит упомянуть аварийные буи Аргос и Эпирб. Если, не дай бог, судно опрокинется, то при попадании в воду первый буй автоматически начнёт передавать координаты яхты и сигнал SOS, второй же просто продублирует сигнал бедствия. Кроме того, за день до отхода мы приобрели электропилу, чтобы в случае чего избавиться от повреждённой мачты. Известно, что с древних времён под мачтой каждого парусника специально хранилась пара топоров. В случае сильного крена матросы рубили мачту, чтобы корабль приобрёл устойчивость.

Естественно, в день отхода из порта, когда светило приветливое солнце и дул лёгкий бриз, никто не хотел даже думать о том, что придётся воспользоваться средствами спасения».

Р. С. Уважаемые коллеги, я балдею...

**12 Oct 2006, 23:53**

(mkd @ 10 Oct 2006, 13:14) Уважаемый Евгений Александрович! Очень интересует вопрос оформления во французской Полинезии. Вы там по приходу визу получали, или нет, как там бюрократия? Буду весьма признателен.

Суббота. 25 июня 1994 года.

Во второй половине дня «Лена» с поломанным рулём вошла в Аруэ (Arué), остров Таити, и ошвартовалась у причала яхт-клуба «Tahiti»

Беру судовые и личные документы и иду в офис клуба — оформлять приход. Объясняю директору мсье Мишелью Алькону, что мне нужно. Он внимательно выслушал, затем осмотрел мой «мини-крейсер», дал ключи от душа и пожелал приятного отдыха до понедельника.

В понедельник Мишель на своей машине отвёз меня в Папеее на растерзание к чиновникам. В «Кастомз» бумаги выправили без проволочек и без досмотра яхты, а в «Иммигрейшн» вышла заминка.

Оказывается, бесплатно наслаждаться райским уголком нашей планеты я могу в течение недели. Если же мне вздумается погреть свои старые кости в тени от стройной пальмы, скажем, месяц, то надо внести в кассу задаток примерно 1100 долларов. Через месяц, при выходе в океан, эти денежки возвратят мне копейка в копейку. Ну, а если по истечении срока я надумаю задержаться в раю ещё на недельку, не предупредив об этом Иммигрейшн, то полиция через пару дней изловит меня, купит на эти деньги билет на самолёт (во второй мой визит цены на авиабилеты выросли почти вдвое) и отправит домой, в Россию.

Со своим знанием английского языка я понял только одно, что с меня хотят содрать шкуру, и безапелляционно заявил: «НО МАНИ». Разрешили недельную стоянку.

Неделей позже Мишель Алькон уладил с чиновниками вопрос моего пребывания на острове, и через месяц «Лена», после ремонта и пополнения запасов продовольствия, продолжила плавание.

За четыре месяца пребывания «Саида» на Таити казна острова пополнилась шестьюдесятью долларами (визу получил в Папеее и закрыл на Бора-Бора). То ли законы поменялись, то ли чиновники по доброй памяти скидку сделали российскому мореплавателю-одиночке, но проблем с визой не было (подозреваю, Мишель Алькон по старой дружбе взял заботы на себя).

С уважением Е. Гвоздёв.

Р. С. Относительно тамошних чиновников: общаться с выходцами из Франции — одно удовольствие, а коренного бюрократа стеклянные бусы уже не привлекают, ему подавай доллары, евро и прочие... бумажки. Словом, дети природы. Какой с них спрос.



#### 14 Jun 2007, 12:23 Отправлено #730

В Брисбене (Австралия) оформил приход, привёл себя и «Лену» в божеский вид, пополнил запасы воды и продовольствия, начал знакомиться с городом: краеведческие музеи, русский центр, русский клуб, две из трёх православные церкви и, конечно же, знакомство со многими эмигрантами, выходцами из многострадаальной Руси.

В одной из церквей я познакомился с монахиней, бывшей в Сиднее в женском монастыре (единственный в Австралии русский женский монастырь). Мать Мария, так звали молодую женщину, лично знакома с Викторией Островской и очень хорошего о ней мнения. Выяснилось, что в «Новороссийском рабочем», мягко выражаясь, допущена неточность: Виктория оказывается не «ушла в монастырь», а некоторое время жила при монастыре, а это, как мне объяснили, не одно и то же.

По словам матери Марии, Виктория несколько месяцев назад покинула монастырь, переехала в Мельбурн, там дочь бывшего царского морского офицера подарила ей яхту, помогла подготовиться к одиночному кругосветному плаванию, Виктория вышла в океан и взяла курс на Новую Зеландию. О дальнейшей судьбе Виктории мать Мария не знает. Расспросы среди моих знакомых ничего не прояснили.

Перед самым отходом «Лены» из Брисбена мне принесли старую газету «Единение» на русском языке со статьей о проходах Виктории в кругосветное плавание.

«Лена» закончила кругосветку... Будучи проездом в Питере, я зашёл в редакцию «КиЯ», затем «Капитан клуб» и поинтересовался, что им известно о плавании Викторией Островской. Ответ — НИЧЕГО.

#### 16 Jun 2007, 10:27 Отправлено #737

Дарвин (Австралия), август 2002 год. «Саид» готовится к выходу в Индийский океан: за пару недель надо очистить подводную часть корпуса от водорослей и ракушек, отремонтировать паруса и такелаж, навести в каюте порядок и перестирать вещи, закупить продовольствие и загрузиться водичкой. Работы невпроворот, а времени в обрез.

В среду в полдень приглашают меня в офис марины к телефонному аппарату, видимо, кому-то из журналистов вздумалось отвлечь мореплавателя от трудовых подвигов. Захожу в офис, беру трубку и слышу незнакомый женский голос:

— Женья!

Ох, ни хрена себе! Это кто ж такой решил меня в Австралии достать? От алиментов и правосудия я, вроде бы, не бегаяю, — молнией пронесется в голове.

— Женья! Это я, Вика...

И тут до меня дошло — это Виктория Григорьевна Островская.

— Виктория, дорогая, где же Вы пропадаете?.. Я Вас по всему свету ищу.

Телефонный разговор длился более сорока минут.

Как удалось выяснить, Виктория действительно вышла в океан, через двое суток пути угодила в жестокий шторм, яхту перевернуло, волной её смыло за борт, при падении сломала два ребра и получила множество ушибов. Благодаря страховочному поясу, ценой невероятных усилий ей удалось взобраться на яхту, заползти в каюту, и там потеряла сознание. Придя в себя, она дала SOS.

Через сутки ветер утих, и за ней прилетел вертолет береговой охраны. Виктория наотрез отказалась покинуть яхту и попросила прислать на помощь буксировщик. На следующий день подошёл буксировщик-спасатель, взял пострадавшую на борт и отвёл яхту в ближайший порт.



Второй телефонный разговор с Викторией состоялся буквально за сутки до выхода «Саида» в океан. Живёт она в Мельбурне в большой двухкомнатной квартире, о монастыре и не мечтает и всегда рада гостям из далёкой России.

В день отхода я получил от неё бандероль с лоциями, навигационными картами, таблицами и др. справочной литературой, а также в подарок для «Саида» — флаг Российской Федерации, который несла её яхта при отходе из Мельбурна. На одной из карт надпись: «...Женя, береги себя. Будь осторожен. Да хранит тебя Бог. Счастливого плавания. Целую. Виктория».

P.S. 2003 год. Из Стамбула в Сочи «Саид» шёл на буксире у яхты «Город Сочи» (Виктор Языков перегонял её с новострой). При переходе с яхты на яхту я свалился за борт и при падении сломал флагшток с российским триколором, он упал в воду и утонул. Пришлось отдать Виктору Аркадьевичу подарок Виктории (без флага входить в родной порт истинным морякам не пристало).

### **27 Jun 2007, 10:33**

(gurkin @ 26 Jun 2007, 16:21) Осенью вернусь — позвоню ей и попрошу о встрече.

Уважаемый коллега!

В августе 2002 г., в телефонном разговоре Виктория Григорьевна пригласила меня походить на её яхте вдоль австралийских берегов. Заманчивое предложение, но для меня оно неосуществимо, поскольку в Австралии я — *persona non grata* (на «Саиде» пришёл в страну без визы, за что был оштрафован на три тысячи долларов и до сих пор числюсь в должниках перед австралийским правительством). А как было бы здорово — не торопясь пройтись вокруг Зелёного континента! Отснять поход на видео! Отдохнуть душой, почесать за ушком милых кенгурёшек...

Может, Вам повезет сделать подобное плавание, буду рад, да и посетителям «КК», надеюсь, будет интересно почитать о нём.

С уважением Е. Гвоздёв.

### **28 Jun 2007, 09:50 Отправлено #750**

(zet @ 27 Jun 2007, 13:10) Имея опыт общения с Островской, настоятельно рекомендую держать дистанцию и оценивать все общение с ней реально — без очков розовых.

В газете «Новороссийский рабочий» (см. здесь же стр. №29, отправление №721) сказано: «...К сожалению, прилетевшая на зелёный континент Виктория чем-то не понравилась спонсорам, и они отказали ей в финансах, мотивируя это непредсказуемостью характера яхтсменки».

Будучи на «Лене» в Брисбене, я поинтересовался: почему Виктория Островская получила отказ. Из многочисленных бесед с тамошними эмигрантами-россиянами (подробности опускаю) напрашивается вывод: пойдя Виктория Григорьевна на сделку со своей совестью, и быть бы ей российским яхтенным капитаном №2, в одиночку обогнувшим земной шарик, но... отмыванию чьих бы то ни было денег она предпочла мыть полы в трапезной женского монастыря. И это о чём-нибудь говорит?

### **Лявон 2 Sep 2007, 22:22 Отправлено #1707**

Согласен с вами. И еще, когда Будда достиг просветления, медитируя под деревом, ему пришлось встать и идти в мир, учить и просвещать человечество.



Может, миссия Гвоздѣва в том и состоит — научить и поднять дух отечественного яхтсмана. Показать, как на минимуме можно достичь максимума.

В учении буддизма огромна роль самого поступка Будды: отрешение от семьи, власти, состояния в пользу истины — уход. Еще ярче это прослеживается в христианстве: ведь у Иисуса Христа не было строго сложенного учения, однако был невероятный поступок, следствие которого и создало учение.

На мой взгляд, сильная сторона Евгения Александровича в том, что он способен на поступок, разрушающий ложные стереотипы в то время, когда большинство находится во власти этих стереотипов и пустых разглагольствований. Действие, подвижничество таких людей, как Евгений Александрович, открывает нам истины, к которым мы были глухи и слепы. Конечно, книга его очень необходима, но она — всего только дополнение к его поступкам. Без этих поступков и свершений книга теряет всякий смысл.

### **Ира Гвоздѣва 3 Sep 2007, 17:25 Отправлено #1722 Город: Saint-Petersburg**

К теме об «обогреве»: два года назад я отдыхала в Махачкале у Евгения Александровича и иногда заглядывала в его дневники. Так вот, в 1979 г. он в плавании на «Гетане» два месяца готовил себе горячую пищу с помощью таблеток сухого спирта.

### **3 Sep 2007, 20:43 Отправлено #1724**

(kadaga @ 31 Aug 2007, 20:44) Ну дед даёт ! :-) Конспирация превыше всего...

Уважаемый kadaga! Никаких секретов: Ирина Александровна — моя младшая внучка.

Надеюсь, через пару-тройку месяцев из неё получится толковый пресс-секретарь, а в будущем и соавтор книги.

P.S. Коллеги, прошу: юнгу Ирину Гвоздѣву учить морскому делу в строгости и к допущенным ею ошибкам относиться снисходительно.

### **4 Sep 2007, 16:54 Отправлено #1726**

(kadaga @ 4 Sep 2007, 11:54) Конечно никаких! :-) Вот только внучка о предстоящей авантюре деда из интернета узнала.

Уважаемый коллега!

Чтобы развеять какие бы то ни было подозрения, скажу: мои сын, сноха, дочь, зять, внук и старшая внучка до сих пор ещё не знают о том, что их непутёвый отец и дед собирается в очередное плавание. Если бы Ирина Александровна не имела доступа в интернет, то и она вряд ли бы скоро узнала об «авантюре» деда.

(adriliano @ 1 Mar 2008, 12:55) И задаю вопрос на форуме: Уважаемый Евгений Александрович! Одна компания хочет Вам подарить термобельё. Примите, пожалуйста, это предложение!

На личном опыте я убедился, что в длительном плавании одежда, будучи многократно выстирана в морской воде, при этом не потерявшая своего товарного вида и, главное, термозащитных свойств, имела для меня немаловажное значение. Я приму любую помощь, но только после того, как яхта буде готова к спуску на воду, пройдет ходовые испытания и у меня появится уверенность в том, что я готов на ней выйти в океан.

P.S. отвечать на заданные мне вопросы смогу только раз в неделю, заранее прошу прощения за возможные задержки.

С уважением Е. Гвоздѣв.



### **21 Mar 2008, 12:00 Отправлено #2129**

ЖЕРТВА ГАЗОВОЙ АТАКИ (Из дневников яхты «Лена»)

Севастополь. Пятница, 19 февраля 1993 г.

...С утра беру пустой газовый баллон, накануне в нём кончился газ, и перед выходом в море необходимо его заправить, и на катере идём в Инкерман, затем автобусом добираюсь до газонаполнительной станции. Долго уговариваю молодую женщину — оператора заправки помочь моему горюшку. Наконец, она сжалась надо мной, взяла баллон, начала подсоединять его к заправочному шлангу и, чтобы окончательно растрогать женскую душу, я с неподдельной грустью в голосе произнёс: «...а я в Россию, домой хочу, я так давно не видел внуков» (и дёрнул же меня чёрт за язык).

— Ах ты, кобель здоровый! — взорвалась она. — Вы нам газ отключили, наши малые детки голодными замерзают, а ты, разжиревший боров, на яхте разгуливаешь по курортам. Нету тебе газа — и с этими словами швырнула мне под ноги пустой баллон.

— Так я ж не виноват, — попробовал я оправдаться. — Это наше правительство что-то там мудрит.

— И Ельцин твой козёл вонючий, и ты кобель бесхвостый — на одну колодку шитые. Забирай свой баллон, и чтоб твоего духу здесь не было!

Всё, Евгений Александрович!.. Баба взбеленилась, образно выражаясь, закусил удила, и теперь к ней и на драной козе не подъедешь. Беру пустой баллон, дальше как у Некрасова — и пошёл я, матом гонимый, повторяя, суди её Бог.

Р. S. Заправить газовый баллон удалось спустя пять месяцев в Лас-Пальмасе (Канарские острова). За это время кобель бесхвостый, питаюсь всухомятку, потерял в весе более двадцати килограммов и приобрёл фигуру гонимого пса.

### **22 Mar 2008, 14:15 Отправлено #2137**

О РЕКОРДАХ. Уважаемые коллеги, неужто кто-то всерьёз думает, что очередной рекорд Гиннеса согреет и обогатит мою душу?

Р. S. Я могу ошибаться, но в моём понимании тот, кто всячески стремится попасть в книгу рекордов Гиннеса, есть не кто иной, как стяжатель с неуравновешенной психикой, и не дай Всевышний дожить мне до той минуты, когда в мою седую голову втемяшится мысль — совершить плавание ради установления какого бы то ни было рекорда.

### **3 Apr 2008, 10:49 Отправлено #2268**

(yht @ 2 Apr 2008, 12:31) Евгений Александрович! Добрый день! Скажите, пожалуйста, одиночное плавание для Вас принципиально? С помощником, я думаю, было бы легче.

В моём понимании самый лучший вариант — это кругосветное плавание семейным экипажем (жена, дети, внуки) на современной яхте метров 14-16, оборудованной всем необходимым (камбуз, душ, галюн, холодильник, стиральная машина и прочее).

С другом, а тем более с подругой, на яхте длиной, как у «Саида», не разгуляешься, а так хочется взглянуть на свет божий! Вот и приходится бродить по белому свету на том, что под руку подвернётся.

Что касается одиночных плаваний, то гонки крутых амбициозных парней мне не нравятся, отмывать деньги на макси яхтах — тоже, а вот заглянуть в потаённые уголки нашей старушки





Земли, да от души почесать левым указательным пальцем за правым ухом у четырёхметрового крокодила, я готов хоть сегодня.

С уважением Е. Гвоздёв.

P. S.

Я у Ла-Каситы в Старом Сан-Хуане  
В тени от стройной пальмы экзотикой дышу.  
После океана голодный и уставший, но вполне счастливый  
На дивный мир гляжу.  
Вот на «Кадиллаке» пара появилась:  
Она мила как ангел, а он — как Геркулес,  
И я, пусть и голодный, не стриженный, не бритый,  
Смотрю в её бездонные глаза.  
Она ко мне подходит, по-русски речь заводит:  
О том, о сём, о море, о чайках говорит...  
И я, пардон, не бритый, голодный и не мытый,  
Но с прекрасной леди о звёздах говорю.  
Вдруг я замечаю — соперник зеленеет,  
Вцепился в её руку и тащит в «Кадиллак»...  
А я уже наглею, её не отпускаю  
И на стаканчик чаю на яхту приглашаю.

А дальше, дорогие друзья, проза жизни: сунула она мне в руки полста долларов и укатила с бой-френдом по своим делам. Смотрю я на эту зелёную бумажку и... от унижения и обиды, готов сквозь землю провалиться. Забегаю на яхту... Хватаю швартовый конец... Невезуха. Оказывается, на пальме нет ни одного сучка, не за что и верёвку привязать. Вот так с тех пор и мыкаюсь один по белому свету.



Но я ей за унижение тоже «отомстил»: через день привёл себя в порядок, основательно подчистил судовую кассу, в ближайшем супермаркете на двести зелёных купил цветов и поехал



в офис к миссис (фамилию не называю, будь она трижды счастлива). Она, как увидела, и в обморок. Оказывается, за всю её жизнь ни один миллионер не дарил ей столько цветов, а тут голодный биндюжник из нищей России бросает к ногам охапку свежих цветов. Она ко мне на шею: «Женя, прости меня ради Бога».

А я уже побритый, постриженный, помытый,

Смотрю в её бесстыжие глаза.

Arrivederci! Милая моя... :( :( :(

Пояснение: Ла-Касита — туристический информационный центр в Старом Сан-Хуане (остров Пуэрто-Рико).

#### **4 Apr 2008, 10:56 Отправлено #2286**

(UNICORN71 @ 3 Apr 2008, 09:59) Евгений Александрович! Про судьбы «Лены» и «Саида» более-менее понятно. А что стало с Вашим первым «Гетаном»? Видимо, я что-то пропустил.

После нескольких тренировочных походов по Каспию я понял, что для выхода в океан созрел и начал готовить яхту, снаряжение и прочее. В добрые советские времена, чтобы получить разрешение на выход в заграничное плавание, мне понадобилось пятнадцать лет извести на переписку с чиновниками всех рангов, от простого махачкалинского клерка до горячо любимых Брежнева, Черненко, Андропова и пр., не один центнер бумаги. Из высшестоящих кабинетов письма переправлялись в Спорткомитет СССР — для принятия решения и ответа автору. И, как говорится, в один прекрасный день ответили...

В Махачкале яхт-клуба нет, и «ГЕТАН» стоял в торговом порту, где я работал механиком. По звонку олимпийского чемпиона (фамилию не называю) из ФПС СССР стоянку в порту запретили, и яхта оказалась в море на якорях (осень 1984 года). С наступлением зимы пришлось вытащить её на городской пляж, там доброжелатели и сожгли её, предварительно разобрав на сувениры дельные вещи и всё, что блестит. Гениальное, апробированное годами решение проблемы!

#### **7 Apr 2008, 11:31 Отправлено #2306**

Уважаемый Дмитрий, на Ваш вопрос: «...А вот что непонятно: вы матросом с собой, чтобы поделиться опытом, могли бы взять? Пусть на малую часть перехода, пусть и не меня вовсе (хотя я был бы несказанно благодарен)» отвечу так:

Одиноким кругосветное плавание будет считаться тогда, когда его совершит один человек, если же на некотором отрезке пути экипаж будет состоять из двух-трёх бравых молодцев, то вряд ли такое плавание можно отнести к разряду одиночных.

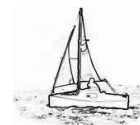
Что касается предстоящего третьего плавания, то от Махачкалы до Гибралтара и на обратном пути от Гибралтара до Махачкалы на яхте можно будет отыскать уголок для самых близких друзей и родственников. Ну а после выхода из Гибралтара в океан (Атлантика, Тихий, Индийский) на борту яхты из простых смертных должен быть я один.

С уважением Е. Гвоздёв.

P. S.

В прошлом году известный наш яхтсмен (фамилию не называю) вышел на новенькой десятиметровой яхте в Средиземное море и для передачи своего богатого опыта пригласил в экипаж четырёх начинающих яхтсменов.

В начале плавания на борту яхты сложилась такая психологическая обстановка, что большая часть команды «закончила учебную практику», высадившись на берег в Эгейском



море, а наиболее усидчивый практикант, по вине капитана, осваивал азы хорошей морской практики, гремя кандалами в турецкой каталажке.

И это, замечу, на десятиметровой яхте, а чего можно ожидать от старого ворчливого капитана на судёнышке значительно меньших размеров, к тому же до топа мачты загруженного личными вещами и судовым имуществом?

По моим представлениям, месяц, проведённый на «Лене» в Красном море или в Средиземном, можно приравнять к трём месяцам отсидки в застенках святой инквизиции, гестапо или того же НКВД (там хоть кормят бесплатно).

### **31 Май 2008, 15:14 Отправлено #2417**

(s 17 @ 22 May 2008, 18:25) Здравствуй, Евгений Александрович, если вас не очень затруднит, помогите разобраться.

1. Как мне говорили наши бюрократы, в судовом билете яхты указан район плавания. К примеру, напишут прибрежное плавание, Черное море. Вопрос: как за границей смотрят на эти судовые бумаги, не бывает ли проблем? И как можно застраховать яхту для плавания, к примеру в Средиземном море, если в судовом билете указано прибрежное плавание? Спрашиваю потому, что тут много написано, что в маринах везде спрашивают страховку. Может, можно это как-то обойти?

2. Еще один, как мне кажется, важный вопрос: В некоторых странах требуют, чтобы на яхте был плотик, буй спасательный, который работает через спутник, ну и тому подобные штуки. Как вам удавалось путешествовать, что вас никто особо не напрягал приобрести эти вещи? Спасибо.

Уважаемый s17. Как я понимаю, Россия является правопреемницей СССР, который подписал Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море, и, хотим мы этого или нет, должна соблюдать положения конвенции.

Отсюда и требования к маломерным судам (ограничение района плавания, необходимое снаряжение, спасательные средства и пр.).

Я не берусь судить, как было у других яхтсменов, но что касается «Лены» и «Саида» скажу: обе яхты не имели страховки, и никто о ней не спрашивал. Полагаю, это моё личное дело — страховать яхту или нет (к тому же в моей судовой кассе и денег для этого нет).

Все мои яхты (ГЕТАН, Ассоль, Лена, Саид) по судовым документам могли уходить в море не далее 50-ти (пятидесяти) миль от порта-убежища. Иногда дотошные чиновники, разглядев судовые документы, не разрешали выход в океан. Так, в порту Арика (Чили) мне не дали отход до Таити и разрешили переход вдоль берега только до порта Кальяо (Перу). Я, законопослушный гражданин, вышел из порта, прошёл вдоль берега с десятков миль и... повернул на Таити (считаю, никто не имеет ни юридического, ни морального права указывать мореплавателю-одиночке куда ему, на чём и когда идти).

В моём понимании, капитан на яхте с экипажем, да ещё и с пассажирами несёт полную ответственность за весь «колхоз» и не может позволить себе (и совершенно правильно) то, что одиночка. Не в обиду будь сказано — «Что дозволено Юпитеру, не дозволено быку». :-)

Что касается спасательного плотика на такой яхте как «Саид», то неразумно возить ненужный балласт — мини-яхта должна быть НЕПОТОПЛЯЕМОЙ.

С уважением Е. Гвоздév.



**6 Jun 2008, 17:16 Отправлено #2427**

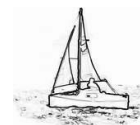
Уважаемый НОВ.

В моём отправлении №2418 фраза «...(считаю, никто не имеет ни юридического, ни морального права УКАЗЫВАТЬ мореплавателю-одиночке КУДА ему, на ЧЁМ и КОГДА идти)» относится к свободным гражданам, а не к рабам, которых в добрые советские времена даже до Стамбула не выпускали. В действительности же и по нынешним временам любой чиновник может попытаться запретить, скажем, «Саиду» переход из порта Арика (Чили) до Таити на том основании, что его мачта не в ту сторону смотрит или у капитана, пардон, природные подвески не того калибра, что и случилось с «Саидом» на самом деле.

Что же касается того, что на судне должно быть организовано постоянное наблюдение за окружающей обстановкой, то это другой вопрос, и тут Вы правы — это единственная «защепка», которой могут воспользоваться чиновники при оформлении отхода яхты. Служивого понять несложно: он либо старается прикрыть свою задницу, либо норовит намазать маслице яхтсмена на свой хлебушек, но при некотором опыте общения с этой братией, а тем более при наличии в судовой кассе энной суммы препятствие легко преодолимо.

С уважением Е. Гвоздёв.





## Морская практика

**Гвоздѣв 9 Jan 2006, 06:13 Отправлено #123**

(Aleksk @ 7 Jan 2006, 14:26) Уважаемый Евгений Александрович! Я знаю, что на некоторых зарубежных микрояхтах стоят 2-3,5 сильные подвесные моторы для передвижения в штиль, по каналам и в маринах. Почему на «Саиде» не использовался такой моторчик, например, «Ветерок»? Причина в весе или ненадежности мотора в условиях океана? А если бы мотор был установлен, то сколько, в процентном отношении, он бы работал?

Уважаемый Aleksk, я обеими руками ЗА мотор, но... мои мечты всё время упираются почему-то в пустой кошелек.

Перед выходом «Саида» в море мне подарили «Салют», добрался я с трудом до Астрахани и из-за поломки оставил двигатель в яхт-клубе (не везти же его с собой в качестве балласта). Кстати, для работы в солёной воде он оказался непригоден.

В Мар-дель-Плата (Аргентина) мне подарили «Джонсон» 3 л.с., он до сей поры в рабочем состоянии. За четыре года скитаний по белому свету мотор отработал 220-250 часов (проливы Магелланов и Торресов, Суэцкий канал, заход — выход в порты). Если бы не строжайшая экономия бензина, полагаю, часиков с тысячу отработал бы. В открытом море при волнении подвесной мотор мне приходилось убирать в каюту или оставлять в кокпите завернутым в целлофан.

С уважением Е. Гвоздѣв.

**Гвоздѣв 29 Jul 2006, 06:55**

(micromegas @ 17 Jul 2006, 22:02) Есть норвежская морская пословица, которая в корявом переводе звучит как «Не говорите, куда идете, пока туда не придете!» Если можно, Евгений Александрович, прокомментируйте, пожалуйста, эту пословицу с точки зрения хорошей морской практики.

Я судовой механик, и не пристало мне смешить профессиональных штурманов заумными рассуждениями о хорошей морской практике. Но поскольку я, какой никакой, а всё же судоводитель-любитель маломерного судна, то, глядя со своей колокольни, возьму на себя смелость утверждать: прогулочный швертбот «Лена» отошёл от причала № 6 Махачкалинского морского торгового порта и, совершив кругосветное плавание, через четыре года ошвартовался у того же причала. Экипаж жив и здоров. Это и есть хорошая морская практика!

С уважением Е. Гвоздѣв.

**Гвоздѣв 22 Aug 2006, 21:05**

(Guennady @ 21 Aug 2006, 20:59) Евгений Александрович! хотел спросить Вас о том, какие самые опасные ситуации, связанные с волнами, были во время Ваших походов.

В шторм в открытом океане и «Лену», и «Саид» несколько раз накрывало волной, точнее, гребнем от неё, но поскольку паруса заранее убирались, и яхта отстаивалась на плавучем якорю, то переворотов и разрушений не было, а я, сидя в каюте, отделялся испугом и синяками.

В штормовую погоду, при плавании вдоль берега при попутном ветре и встречном постоянном или приливном течении, небо, особенно ночью, кажется с овчинку. В данной ситуации,



образно выражаясь, надо срочно искать камыши и становиться на все якоря. Ну а если до укрытия добраться не представлялось возможным, то я выходил на глубины не менее двадцати метров и отстаивался «преспокойненько» на якоре.

Яхта «Ассоль» с буксиром (друзья из Казахстана подарили мне «Кадет») на переходе через Каспий по маршруту мыс Урдюк — остров Чечень угодила в шторм. Ветер ост до 30 м/сек. (попутный) развёл волну до трёх метров, видимость 3-5 км, временами осадки. Принято решение: обойти остров с севера и под прикрытием его западного берега переждать непогоду, но...

С рассветом в 250-300 метрах прямо по курсу разглядел (очень поздно) низкий берег острова. Обойти с севера не смогу, надо попытаться проскочить в узкий и мелководный проливчик между островом Чечень и к югу от него Аграханским полуостровом. Ставлю грот (и это на «Ассоли» в штормовую погоду), ложусь на курс 180 градусов, время пошло. «Кадет», залитый водой, кувыркается за кормой, тормозит, сукин сын, и обрезать буксир жалко — подарок всё-таки.

У входа в пролив иду на палубу, убираю грот, в этот момент яхту положило мачтой на воду и накрыло прибойной волной (глубина под килём 1,5-2,0 метра). При падении упал грудью на мачту, после этого две недели при дыхании ощущал сильную боль. Виной тому — отсутствие хорошей судоводительской школы (шёл на глазок, прокладку не вёл, зазнался, вундеркинд замызганный).

#### Гвоздёв 23 Aug 2006, 17:38

(GEKI-TAN @ 23 Aug 2006, 08:36) Уважаемый Евгений Александрович! Для успокоения разбушевавшейся морской стихии Вы не пробовали применять растительное масло? Это очень эффективное средство для сглаживания штормовых волн, и в критические моменты моряки им часто пользуются.

С уважением Евгений.

Пробовал... и врагу своему не посоветую.

Что из этого получилось, я уже рассказывал на страницах журнала «Капитан клуб» в статье «Рыбий жир».

Если позволите, я отвечу Вам теми же словами, изменив несколько текст.

Итак:

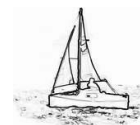
...Трудно сказать, когда и кому первому пришла в голову мысль применять масло для успокоения разбушевавшейся морской стихии. Несомненно одно: эта голова имела рационализаторский ум, а её обладатель — чувство юмора. С той поры сия идея обросла жуткими, порой фантастическими подробностями, шагнула за порог портовых таверн, обосновалась на страницах приключенческих романов и солидных учебников по мореплаванию, где и приобрела статус непререкаемой истины.

Вспомним жюль-верновского «Пятнадцатилетнего капитана»:

...По цвету воды Дик понял, что между рифами есть проход, необходимо было смело войти в него, чтобы выброситься на мель как можно ближе к берегу. Молодой капитан не колебался ни мгновения. Он круто повернул штурвал и направил корабль в узкий извилистый проход. В этом месте море бушевало особенно яростно. Волны стали заливать палубу. Матросы стояли на носу возле бочек с жиром, ожидая команды.

— Лей ворвань! — крикнул Дик. — Живей!

Под слоем жира, который потоком лился на воду, море, словно по волшебству, успокоилось, но через минуту забушевало с удвоенной яростью. Од-



нако этой минуты затишья было достаточно, чтобы «Пилигрим» проскочил за линию рифов и ринулся к берегу...

А вот что говорит к.т.н., доцент К. Болдырев в «Учебном пособии для штурмана дальнего плавания»:

...Масло, даже в небольшом количестве вылитое в воду, растекается по поверхности воды очень тонким слоем — около 0,001 мм. Этот слой масла обладает большим поверхностным натяжением, препятствующим срыву ветром гребней волн.

Для успокоения волнения можно применять любое масло. Лучшие результаты дают животные масла (особенно рыбий жир), затем растительное (льняное масло, скипидар) и, наконец, минеральные (нефть, мазут, керосин)... При встречной зыби масло льют в клюзы, а мешки выставляют с форштевня на выстрелах, что особенно удобно на судне с бушпритом. Масло льют также в наветренные шпигаты с помощью сосудов, установленных над ними и выпускающих масло небольшими дозами.

Далее автор настоятельно рекомендует:

...При низкой температуре воздуха масло надо слегка подогреть.

В старые добрые времена судовые спасательные шлюпки комплектовались парусиновым мешком с промасленной паклей и ёмкостью с запасом масла (жира). Потерпевшим кораблекрушение рекомендовалось применять их для успокоения штормовых волн. Не стал и я пренебрегать хорошей морской практикой.

10 сентября 1979 г. самодельная яхта «ГЕТАН» была полностью подготовлена к плаванию по Каспию. Планировалось пройти в одиночку тысячу миль, и близившаяся осень не исключала встречу со штормами. «Люция Каспийского моря» предупреждала: на пути «ГЕТАНа» в районе Нефтяных Камней волны могут достигать высоты 12 метров.

Для их возможного успокоения взял: 2 л олифы, 3 — скипидара, 0,75 — подсолнечного масла, 1,5 — тюленьего жира (по моему убеждению, не хуже китового) и столько же рыбьего, который выпросил на жиромучном заводе. Думалось, с таким арсеналом «успокоительного» не то что каспийская, любая океанская волна уляжется в считанные минуты.

...Плавание подходило к концу. Третьего ноября на переходе Баку — Махачкала «ГЕТАН» угодил в жестокий шторм. Прижаться к берегу значило напороться на каменные гряды между мысом Килизская Коса и Камнями Наружными Средними. Поставить паруса (они сшиты в 1953 г.) и штормовать в открытом море не представлялось возможным, в считанные секунды их изорвёт в клочья. А лечь в дрейф, отдав плавучий якорь, и к ночи очутиться среди нефтяных вышек Апшерона — смерти подобно. Встречный норд-вест порывами до 30 м/сек. вынудил стать на якорь на глубине 44 метра.

В полдень ударом волны «ГЕТАН» сорвало с якоря, развернуло лагом и понесло на юг. Простые штурманские расчёты подтвердили: с наступлением темноты яхта окажется у камней «Два Брата». Выбираю обрывок якорного каната и отдаю запасной якорь Матросова весом 15 кг и 150 м капронового конца с куском цепи 10-12 кг посередине. Якорь на грунт не ложится, и вся эта премудрая система тащится за яхтой почти у поверхности воды.

Точно вижу: выглядывает во впадине между волнами. Вот так дрейф! Решаю добавить груз и зацепиться за грунт, для чего необходимо пробраться на нос яхты со стальной цепью в 15 кг и закрепить её такелажной скобой к якорному концу. Цепь соскользнёт по нему до середины, и якорь, по моим расчётам, ляжет на грунт. С тоской поглядываю на очередную 5-ти метровую





волну и прикидываю, как при этом не свалиться за борт (леерного ограждения на «ГЕТАНе» нет). И тут меня осенило: «Масло! Ну, конечно же, масло!».

...Наблюдения, — как утверждают В. Назаров и А. Муромцев в книге «Океанография», — показывают, что достаточно небольшого количества масла для того, чтобы сгладить штормовые волны. Из практики известно, что 50 куб. см масла покрывает за 20 мин около 15 тыс. кв. м. Таким образом, для судов среднего водоизмещения достаточно около 3 л масла в час, чтобы успокоить вокруг себя самые сильные штормовые волны.

...Чтобы рыбий жир согрелся, (температура воздуха не превышала +4°C), подержал пластиковую бутылку за пазухой, затем проколол её шилом и на шкертке осторожно опустил в воду с наветренного борта. Янтарная жидкость тоненькой струйкой выливалась из плавающей бутылки, растекаясь по взбесившейся поверхности моря. Чтобы, как говорится, уж наверняка успокоить разбушевавшуюся стихию, выливаю за борт и тюлений жир. Никаких изменений. Кажется, Каспий ещё больше озверел от такого угощения.

Прошло полчаса. Выбрав момент, пытаюсь пробраться на нос яхты. «ГЕТАН» принимает очередной удар волны, и... палуба, вымазанная смесью рыбьего и тюленьего жира, ускользает из-под ног. К счастью, падение оказалось удачным — без серьёзных травм. Стальная цепь исчезла за бортом. Ухватившись за основание мачты, пытаюсь встать. Безуспешно: ноги скользят. Каспий порцию за порцией выплёвывает рыбий жир на палубу. «ГЕТАН» швыряет из стороны в сторону, а вместе с ним и незадачливого капитана. При очередном ударе волны страховочный пояс натянулся так, что перехватило дыхание и потемнело в глазах.

Расстояние до спасительного кокпита одолел уже без пояса. Плюхнулся на сиденье и... о, Боже! — заскользил по нему за борт. Вцепившись руками в нактоуз, соображаю, что после такого совмещения «теории успокоения морских волн» с практикой только на топе мачты можно отыскать место, куда рыбий жир ещё не попал. Секунда, и я, перепачканный жиром, проскальзываю в каюту. Там, почувствовав себя в безопасности и уняв нервную дрожь, прошелся «добрым словом» по авторам научных трактатов, а заодно и по себе — за излишнюю доверчивость.

Прошли годы. За кормой «ГЕТАНа» остались тысячи миль (44 одиночных перехода через Каспийское море, ходил в любое время года и в любую погоду). В двух кругосветных плаваниях я без особого волнения вглядывался в скалы и рифы, основания заброшенных нефтяных вышек, торчащие из воды, и прочие навигационные опасности, но при одном упоминании о рыбьем жире меня продирает озноб.

Я глубоко убеждён: в штормовом море лить жир за борт, а следовательно, и на палубу яхты (речь идёт только о яхтах) — в высшей степени неразумно. Вы спросите: «А как же учёные мужи, как Жюль Верн?» Ответу вопросом: «А кто-либо из этих почтенных авторов лил когда-нибудь ворвань за борт?».

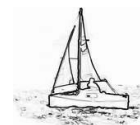
P. S.

...Сам я никогда не прибегал к такому методу; один из моих знакомых яхтсменов, который его использовал, больше всего запомнил, что весь перепачкался в масле.

Эти слова взяты мной из книги «Море синее» Питера Хитона (Л.: Гидрометеиздат, 1974).

**Гвоздѣв 25 Aug 2006, 17:49**

(Док.М. @ 24 Aug 2006, 09:49) Уважаемый Евгений Александрович. Как Вы выкрутились в случае с экспериментами с маслом, незаконченность какая-то. Заинтриговали. :-) С уважением Михаил.



А дальше, выражаясь поэтическим языком: романтические грёзы юности столкнулись с суровой правдой действительности. Снял с себя мокрую, испачканную в масле одежку, засушил её в целлофановый мешок, одеколоном протёр в каюте (заодно и сам «умылся»), одел «на босую ногу» рыбацкий непромоканец (из сухих вещичек в запасе оставались рубашка, свитер и пара нижнего белья, поэтому пришлось «экономить») и пошёл на палубу выбирать якорь.

Беглый осмотр горизонта и... тоска зелёная. С подветренного борта в шести — семи кабельтовых от яхты камни «Два Брата»... Четырёх-пятиметровая волна бьёт о скалы и на 10-15 метров вздымается вверх... Красотища, не приведи Господь.

Якорь не держит, «ГЕТАН» несёт на камни. Выбираю треть якорного конца (полностью якорь выбрать не успею, да и силёнок уже не осталось), ставлю стаксель и...

Ну, Гвоздév, спокойно. Попробуй курс держать, попробуй не теряться, когда жестокий шторм и черти веселятся...

В ста метрах к осту прошёл от камней «Два Брата» и с наступлением сумерек в полутора милях к югу от них уцепился за грунт — к единственному якорьку дополнительно приспособил ещё и сухозаряженную электробатарею 32 кг (такие устанавливают на сигнальных буйках).

Утром погодка наладилась, и «ГЕТАН» взял курс домой.

Р. S. В первом тренировочном плавании (сентябрь — ноябрь) из шестидесяти двух суток на долю «ГЕТАНа» выпало тринадцать штормовых! С ума сойти!

#### **Гвоздév 24 Aug 2006, 05:50 Отправлено #570**

(Guennady @ 23 Aug 2006, 12:29) Я однажды поднимал вопрос о толщине и длине якорных концов — интересны Ваши комментарии: какой длины Вы рекомендуете иметь якорный канат в таких походах и какого диаметра, а также из какого материала (плетёный, витой, пр.)?

Уважаемый Guennady!

1). Прошу извинить за то, что не ответил на Ваш вопрос, видимо, проглядел. Я ещё раз внимательно просмотрю, что говорилось по этому поводу в теме «Дважды вокруг света».

2). На «Саиде» для трёх якорей (два станových и один запасной) имелся капроновый трёх-прядный конец диаметром 12-16 мм, длина — 375 м (общая). Для плавучего якоря и для облегчённого якорька-кошки служил капроновый конец в оплётке диаметром 9-12 мм, дл. около 200 м.

С уважением Е. Гвоздév.

#### **27 Aug 2006, 22:16**

(Guennady @ 27 Aug 2006, 11:54) Господи благой!!! Где ж Вы их хранили в таком кол-ве на яхте 3,7 м??? А как ведет себя яхта на якорё на глубине порядка 40-50 метров? И вообще — на какой максимальной глубине можно стать на якорь с хоть какой-либо гарантией с такими якорными концами? И еще вопрос — в шторм Вы ставили якоря каждый на свой конец или гуськом?

1) В открытом море (океане) все якоря, цепи, концы и пр. принадлежности хранились в каюте в рундуках ниже ватерлинии. При плавании вдоль берега один становой якорь находился в кокпите в сиюминутной готовности к отдаче, второй — в каюте и в течение одной-двух минут мог быть отдан, третий (запасной) — в рундуке в десятиминутной готовности. При плавании в Магеллановом проливе оба станových якоря находились в кокпите, и без выхода на палубу в считанные секунды любой из них мог быть отдан.



2) В Италии в штиль вблизи скалистого берега (в сторону скал работало течение 0,3-0,4 узла) «Лена» на облегчённом якорё отстала вась всю ночь на глубине 150 метров (по карте).

3) «ГЕТАН», «Лена», «Саид» и «Ассоль» отлично вели себя в штормовых условиях, отстаиваясь на якорях на глубинах 40-50 метров (на других яхтах я не ходил, и мне не с чем сравнивать).

4) Северный Каспий. В шторм, с наступлением ночи «ГЕТАН» стал на два якоря (гуськом). Под утро лопнул якорный конец (за ночь перетёрся обо что-то) и яхту понесло в сторону Астраханского рейда.

С той поры я, как правило, отдаю якоря по отдельности — один якорь потерял, на другом можно отстояться, хотя были и исключения: в Магеллановом проливе отстаивался на четырёх якорях — два гуськом и ещё два гуськом (ветер не менее 45 м/сек., и в ста метрах по корме «Саида» скалы).

С уважением Е. Гвоздѐв.

**30 Aug 2006, 16:14**

Уважаемый Renown, спасибо Вам за фото.

Уходя в плавание, моряк мог забыть дома иконку святой Девы Марии, он мог, при удобном случае, наставить рога самому Николаю Угоднику, он мог в портовом кабаке заложить настельный крест, но во все времена моряки с глубочайшим уважением относились к судовому компасу и якорям и другого обращения с корабельными святынями не позволяли себе, даже будучи мертвецки пьяными. Ну, а что касается «сухопутных крыс», то тут, как говорят, о вкусах не спорят (в сумасшедшем доме, прошу прощения, и валенки насилуют, да ещё и в очередь становятся).

С уважением Е. Гвоздѐв.

**13 May 2007, 17:58**

(druzhinin @ 4 May 2007, 10:12) Евгений Александрович, поделитесь, пожалуйста, конструкцией своих плавучих якорей, потому как авторитеты в один голос утверждают, что проведенный на борт вытяжной линь от верхушки якоря в результате кручения якоря будет неизбежно намотан на якорный конец, метод с томбумом работает, но неудобно.

В своей практике мне доводилось в качестве плавучего якоря использовать: и ведро, и алюминиевый тазик для стирки белья; иногда его приходилось мастерить из подручных средств (багор, весло, парус, кусок брезента и пр.), но чаще в комплекте судового снабжения имелись якоря в виде конуса (пирамиды, парашюта и др.).

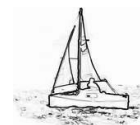
И на «Лене», и на «Саиде» применялся капроновый плетеный якорный конец, к тому же, около плавучего якоря и в месте крепления конца к яхте имелись два вертлюга, в этом случае якорь мог вертеться, как пропеллер на самолёте, но якорный конец не скручивался. Как мне представляется, конструкция плавучего якоря — это только малая часть того, что я называю — «отстаиваться на плавучем якорё в шторм».

С уважением Е. Гвоздѐв.

**Отправлено: 15 May 2007, 08:27**

ДОПОЛНЕНИЕ

За годы хождения под парусами мне приходилось отстаиваться на плавучем якорё не только в шторм, но и в хорошую погоду (скажем, при встречном ветре).



На «ГЕТАНе», начитавшись «Пособий для яхтсменов» и вдоволь наслушавшись рекомендаций морских волков, я на собственной шкуре постигал азы хорошей морской практики, на «Лене» полученные знания совершенствовались, на «Саиде» проблем с плавучим якорем уже не было, и для себя я сделал выводы:

1) Конструкция плавучего якоря может быть любой, я предпочитаю конус, пирамиду, парашют (их несложно сшить самому).

2) Якорь будет работать нормально тогда и только тогда, когда его площадь составляет не менее 1/2 от площади погруженной в воду части мидель шпангоута.

3) При необходимости, плавякоря можно ставить гуськом.

4) Глубина погружения якоря должна быть не менее 3-4 высот волны (вблизи взволнованной поверхности работа якоря крайне ненадежна).

5) Длина якорного конца должна быть не менее полутора длин волны.

6) Длина вытяжного линя должна быть на 20-25% больше якорного конца.

7) Вытяжной линь должен быть плавающим.

8) Необходимо иметь два вертлюга для якорного конца и, минимум, один для вытяжного линя, а также различные по весу грузы (куски цепи и т. п.).

9) В кругосветном плавании желательно иметь на борту четыре плавучих якоря: основной, запасной и два — площадью 50% и 25% от основного.

10) Применять для плавучего якоря томбуй не следует.

11) В хорошую погоду, когда ветер (в штиль — течение) и волнение не совпадают по направлению, можно стать на шпринг.

12) Становиться на плавучий якорь и выбирать его на борт желательно из кокпита.

## 15 May 2007, 22:07

Уважаемый алекс3.

Представим себе на минутку, что в штормовую погоду плавучий якорь, скажем парашют, находится в метре — двух от поверхности воды, как это зачастую изображается на рисунках в учебных пособиях. Нетрудно догадаться, как он будет, и будет ли вообще, работать на 4-6 метровой опрокидывающейся волне, не говоря уже о более серьезном волнении. А теперь предположим, что якорь находится на глубине 30-40 метров, спрашивается: какое влияние на него будет оказывать эта волна?

Вот и приходится решать эту задачу с помощью груза.

## 16 May 2007, 02:24

Уважаемый алекс3.

Прежде всего следует помнить о том, что речь идёт об опыте, полученном в одиночном плавании на яхтах «ГЕТАН», «Лена», «Саид», а не на суперяхтах длиной 20-25 метров с экипажем 6-10 бравых молодцев, и применять его (опыт) следует весьма осторожно, да и то — только после проверки на собственной шкуре.

1. С грузом, исполнением, вопросов нет.

Ой ли? Вот как раз с грузом на якорном конце всё не так-то просто. Допустим, в шторм 9 баллов «Лена» отстаивается на плавучем якорю. Вопрос: в каком месте якорного конца (длина 150 м.) следует закрепить груз и сколько его надобно?

2. Смущает глубина, определяемая от высоты волн. 40 м глубина — 10-12 м волна (спаси Господи). Выше в отправлении №682 сказано: 4). Глубина погружения якоря должна быть НЕ МЕНЕЕ 3-4 высот волны.



3. Может, сравнить ПЯ просто на якорь-цепи? там 90 метров, да и выбирать потом проще.

Тридцать лет назад я «баловался» гирей весом 24 кг: левой рукой выжимал 73 раза, правой 71. Но, когда на «ГЕТАНе» при волнении 2,5 метра понадобилось с глубины 45 м выбрать ручную груз в 32 кг, то, содрав ладони до крови, не смог этого сделать и пришлось обрезать капроновый конец. Выбрать же ручную 90 метров якорной цепи, пожалуй, и Геркулесу не под силу.

#### **17 May 2007, 09:41 Отправлено #683**

Еще интереснее, что практика Гвоздѣва прямо противоположна практике Пардей.

Последний советует не загружать якорь и дать ему стоять у поверхности воды, про этом длина конца должна быть две длины волны, тогда лодка и якорь будут на вершинах волн через одну.

По моим наблюдениям, плавучий якорь типа парашют, находясь на поверхности пологой волны, работает вполне нормально. При крутой опрокидывающейся волне случалось, и не раз, когда его, образно выражаясь, закатывало в трубочку — купол парашюта запутывался в стропах, и якорь не держал.

Пардей не использует вытяжную веревку, она всегда путается. Он вытягивает якорь как рыбу на крючке: когда веревка ослабевает — тянет, когда натягивается — ждет.

Уважаемые коллеги, кто из вас в шторм, один, ручную сможет выбрать плавучий якорь без вытяжного линя — поднимите, пожалуйста, руки.

#### **18 May 2007, 00:14**

Вы используете трос из плавучего материала (полипропилен) либо навешиваете на него небольшие поплавки, как на рыболовную сеть?

На «Саиде» имелся полипропиленовый вытяжной линь диаметром 6-9 мм (работал он отлично). На «ГЕТАНе» — капроновый линь с поплавками (пробовал экспериментировать), работает хуже.

Правильно ли я понял, что никакой поплавок, ни находящийся на поверхности, ни подводный, к якорю не подвешивается?

В начале яхтенной карьеры были и поплавки, и буйки, и чёрт знает ещё что. На «Саиде» я отказался от всяких поплавков.

#### **18 May 2007, 23:28**

(Ayrton @ 18 May 2007, 11:09) А вот такой вопрос: если плавучий якорь должен быть на глубине 4 высот волн... Как вообще можно определить глубину положения плавякоря, если якорный конец 150 метров?

В отправлении №682 мною сказано: «Глубина погружения якоря должна быть не менее 3 — 4 высот волны (вблизи взволнованной поверхности работа якоря крайне ненадёжна)».

Предположим: «Саид» в Атлантике, дует слабый встречный ветерок, атмосферное давление резко падает (похоже, будет шторм), за прошедшие сутки непрерывной лавировки капитан основательно вымотался и решил отдохнуть (дело под вечер). Убраны паруса, отдан плавучий якорь типа «парашют», скажем, на стометровом капроновом конце без груза. «Саид» развернулся носом к волне, якорь тащится по поверхности моря (вблизи её).

Если непосредственно к плавучему якорю привязать груз, то и сам Нептун не сможет разумительно ответить, на какой глубине он (якорь) находится и какой груз надо подвешивать. Крепить груз на середине якорного конца тоже не лучший вариант, и вот однажды в мою седую



голову забралась крамольная мысль: «К якорному концу груз надо подвешивать в непосредственной близости от яхты!».

С той поры «Саид» становится на плавучий якорь так: якорь (или два якоря гуськом), вертлюг, якорный конец длиной 100-150 метров, вертлюг, груз (кусок цепи 3-5 кг, иногда до 10 кг), промаркированный кончик около 50 м (я его называю — «коротыш»). Выбирая или потравливая «коротыш», можно менять глубину погружения груза, а следовательно, и глубину погружения самого якоря (точность два-три лаптя гарантирована).

#### 19 May 2007, 17:29 Отправлено #692

(krovaviy @ 19 May 2007, 10:58) В нашем случае (относительно большая яхта) получается, что лучше всего крепить якорный коренным концом к цепи (может, не отклепывая якоря) и травить шпилем на требуемую глубину. Опять же, не перетрется в клюзе. На пологой волне проблем не должно быть, при крутой же опрокидывающейся волне шпиль, возможно, будет испытывать сильные рывки. А нельзя ли эту идею проверить в море в штормовых условиях?

Помнится, полсотни лет назад рыболовный сейнер «Радищев» (водоизмещением 325 т) вышел в море на лов кильки. В районе лова на глубине 60-70 метров стали на вспомогательный якорек (кованый «Адмирал» 125 кг), к нему — цепь 25-30 метров и якорный канат 150 метров (пеньковый, с вплетённым стальным сердечником).

Через двое суток от зюйд-веста ударил шторм. Пока чесались, пока то да сё, ветер 25-27 м/с развёл крутую каспийскую волну. При снятии с якоря в клюзе уже оставалось метров 8-10 цепи, неожиданно-негаданно «подыграла» волна, якорь подбросило вверх, он, описав в воздухе дугу, упал на брашпиль, расколол чугунную станину брашпиля, отскочил в сторону и улёгся на своё штатное место в носу судна.

20 May 2007, 21:54

(алекс3 @ 20 May 2007, 00:55) Все равно не пойму, Как вы определяли, что ПЯ был на 40 метрах, а не на 20 или 15? В шторм разглядеть его на 150 метрах не-возможно. Тогда как?

Уважаемый Алексей!

1) Я говорил о постановке «Саида» на плавучий якорь, а то, что годится для яхты длиной 3,7 метра, может быть неприемлемым для яхт «Джипси Мот» Чичестера, «Алые паруса» Конюхова и тем более для авианосца «Энтерпрайз».

2) Допустим, плавучий якорь (конус диаметром в один метр) с якорным концом длиной 150 метров имеет нулевую плавучесть и в течение трёх часов буксируются глубоководным аппаратом со скоростью 1,5 узла.

Первый час мини-подлодка идёт в надводном положении (полный штиль), второй — на глубине 25 м (какие бы то ни было течения, отсутствуют), затем ещё час идёт на глубине 50 метров. Спрашивается, можно ли с завязанными глазами определить, на какой глубине находился плавучий якорь в середине каждого часа?

Видимо, в половине первого якорь будет находиться на глубине не менее 0,5 метра, в середине второго — около 25 м и в третьем часу — на глубине 50 м.

А теперь представим, что, при прочих равных условиях, вместо подводного аппарата на глубине 10 метров движется, образно выражаясь, булыжник (груз, привязанный кончиком к «Саиду») с прикреплённым к нему выше указанным якорем. На какой глубине в данном случае находится плавучий якорь, я думаю, ответить не трудно.



3) В действительности всё гораздо сложнее, и на «Саиде», по мере надобности, приходилось не только регулировать длину «коротыша», но и добавлять груз (делалось это в считанные минуты).

С уважением Е. Гвоздёв.

#### **27 May 2007, 08:53 Отправлено #701**

1) Итак, на какой глубине находится плавучий якорь (с нулевой плавучестью), мы определились.

2) На «Саиде» же плавучие якоря (основной и запасной) сшиты из плотной капроновой ткани и по окружности каждого вставлен стальной трос диаметром 4 мм. Два вертлюга сделаны из нержавеющей стали. Капроновый якорный конец не цельный, а состоит из нескольких «смычек» длиной по 30 м. (по обоим концам каждой из них заделан огон). При необходимости между «смычками» можно вставлять куски цепи (1-5кг) и довести общую длину и вес якорного конца до 250-300 м и 15-18 кг соответственно.

3) В шторм без плавучего якоря «Саид» за сутки унесло по ветру на 25-28 миль, с ПЯ площадью 0,75-1,0 кв. метра — дрейф в полтора-два раза меньше.

4) Если среднюю высоту волн принять около пяти метров, то плав. якорь, по моим соображениям, должен находиться на глубине не менее 15-20 м (коротыш длиной 50 м с грузом до 18 кг позволяет это сделать).

Имелась возможность увеличить груз до 30-35 кг, но в тех штормовых условиях, в которые попадал «Саид», надобности в этом не было.

5) В шторм (9 баллов) среднее давление на поверхность, нормальную к ветру, — 47 кг/м<sup>2</sup>. Не вдаваясь в подробности, скажу, что в этом случае «Саид», отстаиваясь на плавучем якорю, испытывает нагрузку 80-85 кг. С какой скоростью он «мчится» по ветру и каков груз, удерживающий плавучий якорь (0,75-1,0 кв. м) на должной глубине, я думаю, определить несложно (тем более с точностью два-три лаптя).

#### **28 Jun 2007, 08:18 Отправлено #749**

(JinnFX @ 27 Jun 2007, 22:32) Давно хотел спросить: а как решается проблема вахт в зоне интенсивного судоходства у одиночника без автопилота, без радара, без AIS?

Из личных соображений:

В районе интенсивного судового движения спать по ночам не приходится — раздавят и глазом не моргнут, зато днём можно и вздремнуть (братья старшие «постесняются» раздавить бедную крошку «Саид»).

Из личного опыта:

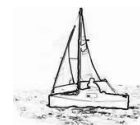
1). После выхода в плавание через недельку-другую организм адаптируется к походной жизни и по ночам, вдали от судоходных трасс, сплю 5-8 минут, затем осматриваю горизонт, проверяю курс и снова — «богатырский сон» (за ночь набирается 3-5 часов).

2). Для меня труднее всего — в шторм, ночью, отстаиваясь на плавучем якорю вблизи судоходной трассы: видимости — никакой, яхта без движения и, в случае чего, из-под форштевня не выскочишь... Сплошной кайф!

#### **28 Jun 2007, 15:31 Отправлено #760**

(Liber @ 28 Jun 2007, 10:03) ...А как вышел один в Азовское море, то попытался спать-неспать, через двое суток голова стала «чугунной», и я уже плохо





понимал, что я делаю, решил отоспаться под берегом. Ветер, естественно, зашел, и в результате меня выкинуло на берег.

Уважаемый коллега!

Смею предположить, яхту выбросило на берег не потому, что Вы уснули, а оттого, что перед тем, как лечь спать, Вы пренебрегли хорошей морской практикой, а может, и отсутствие должного опыта сказалось. Поясню: Азовское море мелководное и отстаиваться на якоре можно в любой его точке.

Р. С. «Лена», а затем и «Саид» прошли вдоль берега: а) от Новороссийска до Гибралтара (Европа); б) от Брисбена до Дарвина (Австралия); в) от Сальвадора через Магелланов пролив до порта Арика (Южная Америка), и, не будь якорных стоянок для ночного отдыха и сна, эти плавания вряд ли бы осуществились.

### **29 Jun 2007, 13:08 Отправлено #770**

(Liber @ 28 Jun 2007, 16:31) ...Сейчас я сделал на своей новой лодочке (длина 7,5 м) возможность выбора якоря из копиты. Мотор в колодце, и якорей у меня уже не 2, а 4 — это по результатам кораблекрушения.

Для себя я уяснил простую истину: в длительном одиночном прибрежном плавании на яхте самым ценным, кроме моей жизни, являются якоря и умение отстаиваться на них при любых погодных условиях.

### **1 Jul 2007, 08:55 Отправлено #775**

#### **ИЗ ИСТОРИИ МОРЕПЛАВАНИЯ**

В 1872 году в Индийском океане на широте острова Мадагаскар клипер «Катти Сарк» под командованием капитана Моуди попал в жестокий шторм и лишился руля. С помощью плавучего якоря восемь суток, пока длилось изготовление нового руля, судно удерживалось против волн и штормового ветра. На родину «Катти Сарк» вернулась своим ходом.

#### **ИЗ ЛИЧНОГО ОПЫТА**

В 1994 году в Тихом океане на подходе к Галапагосским островам на швертботе «Лена» сломался руль. Убраны паруса, отдан плавучий якорь. Чтобы заменить расположенные ниже ватерлинии болты, пришлось всё судовое имущество перенести на нос яхты. Нос ушёл под воду, корма приподнялась из воды, остальное — дело рук.

Как известно, «Лена» вернулась домой своим ходом.

#### **ИЗ ТЕМЫ «У БЕРЕГОВ ШВЕЦИИ СПАСЁН ЭКИПАЖ РОССИЙСКОГО СУДНА»**

27 июня 2007 года у берегов Швеции на катамаране Centaurus 2 при штормовой погоде сломался руль (по другим сообщениям — двигатель). Подан сигнал бедствия. Экипаж катамарана (семь человек) снят спасательным вертолётom с аварийного судна и доставлен на берег.

Неужто перевелись на Руси моряки?

### **3 Jul 2007, 07:12 Отправлено #832**

(now @ 3 Jul 2007, 02:34) Плавучий якорь — вещь полезная. Он хотя бы стабилизирует положение судна относительно волн и ветра и дает дополнительное время. А если там еще и обычный якорь использовать в качестве утяжеления и «кошки», то, вероятно, толку еще больше будет... Если придется штормовать, обязательно попробую.

Постановку на плавучий якорь следует отрабатывать в тренировочных походах задолго до того, как нагрянет шторм. Приобретённые в нормальных условиях плавания опыт и умение сгодятся в штормовые минуты, когда небо начнёт казаться с овчинку.



#### **4 Jul 2007, 04:58 Отправлено #868**

(krovaviy @ 3 Jul 2007, 22:35) V korne neverno. S navetra ot berega dreyfovat v storm opasnaya zatea, na grani prestuplenia.

При переходе судна из порта «А» в порт «Б» наипервейшая обязанность капитана состоит в том, чтобы кратчайшим и безопасным маршрутом привести в порт назначения в целости и сохранности доверенное ему судно (груз, пассажиров и т. д.).

Прибыл ли катамаран в порт? Нет. Что же с ним произошло: взрыв? Пожар? Оверкиль? Утонул? Сел на мель? Разбило о скалы? Эпидемия скосила экипаж? Захватили пираты? Лох-Несское чудовище утащило в пучину морскую? Инопланетяне упёрли его на Марс, а может это происки англо-американских поджигателей войны?.. Нет, катамаран был брошен экипажем, и через сутки взят на буксир проходящим судном и доставлен в ближайший порт.

На катамаране вышел из строя руль. В этой ситуации капитан обязан был принять все меры для устранения неисправности. Было ли это сделано? Очевидно, нет, иначе судно, потрепанное штормом, дошло бы своим ходом до ближайшего порта.

Интересно, руль сломался при нормальной погоде или в шторм?

#### **4 Jul 2007, 05:38**

(from @ 3 Jul 2007, 21:22) Да я не про глубину даже, не верю, что что есть на яхте место, куда можно привязаться без разрушений. Потому и спрашиваю — это реальная практика или домыслы из танкерного опыта?

С уважением. Андрей.

Уважаемый Андрей!

Когда требуется надёжно закрепить на судне якорный либо буксирный конец, то заводят «брагу», не ту брагу, которая употребляется внутрь, а достаточной толщины трос или цепь и уже к ней, браге, крепят якорный (буксирный) конец. Ну, а если на яхте слабые, не рассчитанные на штормовые условия плавания, утки (кнехты, рымы и т. п.) или их вообще нет, то воспользоваться брагой сам Нептун велит.

С уважением Е. Гвоздёв.

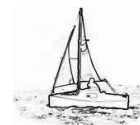
#### **4 Jul 2007, 06:49 Отправлено #870**

О непочтительном отношении к плавучим якорям, об их, якобы, неэффективности и т. п. говорят в основном яхтсмены, порой даже с мировым именем, у которых опыта работы с плавучими якорями кот наплакал, и которых, образно выражаясь, жареный петух в задницу не клевал.

#### **4 Jul 2007, 14:57 Отправлено #882**

В своей практике мне доводилось отстаиваться на плавучем якорю немногим более трёх-сот раз: из них около сотни — при вынужденных обстоятельствах (шторм, устранение неисправностей, встречный ветер, болезни, ночной отдых и т. п.), и остальное — тренировки, испытания и пр.

Оглядываясь назад, могу сказать, если у капитана нет должного опыта применения плавучего якоря, то полученные даже из хороших учебных пособий знания в нужный момент окажутся бесполезными.



#### **4 Jul 2007, 22:09 Отправлено #903**

Предположим, судно (яхта, катер) село на мель. Если для его снятия с мели закрепить буксирный конец за кнехт (утку, рым), то при рывке их может вырвать (сломать), словом, повредить. Чтобы этого не произошло, вокруг корпуса судна (надводной его части) заводят прочный трос (капроновый, стальной) или цепь. Этакая петля вокруг судна и называется у нас на Каспии «брагой». К браге крепится буксирный конец, и спасательные работы продолжаются. Кстати, если нет уверенности в том, что при стоянке на якоре (якорях) во время шторма кнехт (утка, рым) выдержит нагрузку, то следует завести брагу либо полубрагу. Полубрага охватывает петлёй не весь корпус судна, а только часть его, скажем так: проходит с носа по левому борту, огибает заднюю стенку рубки и далее — по правому борту идёт в нос.

И брага, и полубрага применялись мной, и неоднократно. Полагаю, если заранее продумать все детали, немножко потренироваться, то в критическую минуту вековой опыт многих моряков сгодится.

#### **5 Jul 2007, 10:20 Отправлено #932**

(FireFox @ 5 Jul 2007, 08:33) Уважаемый Евгений Александрович! Вы 2 раза обогнули шарик в одиночку! У Вас не было команды, людей, за жизни которых надо быть ответственным. А представьте, что с Вами бы вышли жена или дети или внуки... Как при этом бы Вы оценивали ситуацию? Уверен, что не так самонадеянно.

Уважаемый FireFox! В первой кругосветке я интересовался семейными экипажами (муж, жена, двое — трое малолетних детишек) и пришёл к выводу: если у капитана «Лены» одна проблема, то у капитана семейного экипажа их две, да ещё во второй степени.

А теперь представьте себе: Вы вышли в море, на борту яхты полудюжина родственников и друзей, ломается руль, Вы подаёте SOS и ждёте спасателей. Проходит десять минут... двадцать... час... пять, а яхту «со скоростью 18 узлов» несёт к берегу. Проходят сутки, а спасателей всё нет, и не придут они вовсе потому, что сигнал бедствия не приняла ни одна радиостанция в мире (ваш передатчик не сработал). На вторые сутки до сознания капитана доходит — надо заняться ремонтом руля, но время упущено, уже невооружённым глазом виден скалистый берег.

И вот в этот момент у Вас появилась бы возможность по достоинству оценить одно из моих правил: на спасателей надейся, а сам не плошай.

#### **5 Jul 2007, 17:15 Отправлено #974**

(Liber @ 29 Jun 2007, 22:31) ...Все, что Вы писали о стоянке на якорях, я уже «намотал на ус». Удивляло, что такие длинные концы Вы брали в малюсенькую лодочку.

Если я выхожу на прогулку по озеру Ак-Гёль (есть у нас в Махачкале такое, 3 метра наибольшая глубина, и в шторм волны больше 0,75 м не бывает), то мне якорного конца 12-15 м вполне достаточно. В Азовское море я бы рискнул выходить с двумя якорями (каждый с концом 40-60 м и с 2-мя кусками металлической цепи общим весом 15-20 кг). В океане, особенно при плавании вдоль берегов, на душе у меня спокойно тогда, когда на борту судна имеются в готовности к отдаче четыре якоря (два станowych, запасной-становой и облегчённый), каждый якорёк имеет свою верёвочку 120-150 м длиной и соответственно — куски цепи общим весом 60-75кг.



#### **5 Jul 2007, 18:58 Отправлено #975**

(Guennady @ 5 Jul 2007, 14:31) Шутки в сторону — на самом деле все очень серьезно. Я уже начинаю ходить с подростками и в позапрошлый выход решил попрактиковаться в ситуации «человек за бортом».

Четверть века назад в Махачкале в КЮМ было две «Ассоли», четыре самодельных «Оптимиста», столько же надувных лодок и с десятков парусных досок. Летом во время тренировок на воде один из «Оптимистов», выполняя секретную инструкцию тренера, ложился парусами на воду и юный моряк, оказавшись в воде, с перепугу вопил на всю округу (делалось это столь естественно, что сам Марчелло Мастрояни позавидовал бы мастерству юного артиста). «Ассоли» устремлялись на помощь и капитан (мальчишка лет 11 — 13), который приходил к месту «аварии» первым, брал на себя руководство по спасению «утопающего». Разумеется, делалось это после изучения теории, под наблюдением тренера и, соответственно, с разбором ошибок.

А теперь представим себе, семейный экипаж (муж, жена, ребёнок 11-13 лет) вышли на яхте на прогулку. Погодка — благодать, жена готовит обед, наследник — у руля, а капитан в спасательном жилете, но не пристёгнутый страховочным кончиком, решил на носу яхты что-то там закрепить, подтянуть и т. д. и т. п. Вышел на палубу и... очутился за бортом.

Вопрос: смогут ли в этой ситуации не имеющие опыта жена и сын помочь пострадавшему? И вообще в случае гибели капитана смогут ли они добраться до людей?

#### **6 Jul 2007, 04:12 Отправлено #982**

(Aleksk @ 5 Jul 2007, 23:04) Из этого следует, что во время шторма яхта полностью неуправляема (плавучий якорь ее держит носом на волну) и приходится рассчитывать лишь на удачу, которая не позволит попасть маленькому суденышку под форштевень сухогруза. Желаю удачи. Алексей.

Уважаемый Алексей!

Проведённая в шторм на плавучем якоре в зоне интенсивного судоходства ночь — для меня самая трудная и беспокойная. Готовы к применению: пиротехника (сигнальные ракеты, фальшфейера и пр.), сигнальный фонарик, боцманский нож (на случай, если понадобится срочно сниматься с якоря, перерезав якорный конец), а также штормовой стаксель и трисель.

По моим наблюдениям, с момента появления на горизонте судовых огней и до того, как судно окажется рядом с яхтой, проходит в среднем 25-27 минут (военные корабли в такую погоду идут экономическим ходом, и вахта на них организована должным образом). За это время по расположению ходовых огней не сложно определить, куда держит курс проходящее судно, и если на меня, то даю белую (зеленую) ракету. Как правило, помогает. Ну, а если бы на яхте была УКВ радиостанция, то, надо полагать, и проблем было бы меньше.

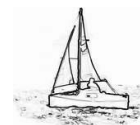
Вот так и живу: ночью несу бессменную вахту, а днём отсыпаюсь всласть.

С уважением Е. Гвоздév.

#### **6 Jul 2007, 13:13 Отправлено #993**

(Авача @ 6 Jul 2007, 11:05) Извините, у Вас УКВ-станции на борту не было?

На «Саиде» переносную радиостанцию мне подарили наши моряки с лайнера «Максим Горький» при встрече в Пунта-Аренос (Магелланов пролив). По прохождении пролива аккумулятор сел и, без зарядного устройства, она стала бесполезной. Затем уже на Кипре ребята подарили радиостанцию, которая питается от сменных эл. батареек, и проблемы мои закончились (меняй сухозаряженные эл. батарейки хоть каждый день).



Вообще-то без зарядного устройства (солнечная батарея, ветрогенератор и т. п.) в эфир при необходимости не всегда выйдешь, даже если на борту имеется дюжина радиостанций.

Получается, что на «Саиде» УКВ-станцией я пользовался в Магеллановом проливе и от Кипра до Сочи, остальное (Атлантика, Тихий и Индийский океаны) — увы.

#### **6 Jul 2007, 15:04 Отправлено #995**

(SKR @ 6 Jul 2007, 11:04) Женщины довольно легко осваивают управление яхтой, если им не забивать голову излишней информацией и не материться, что значительно сложнее.

Надо часто проводить учения по подходу к буйку или спасательному кругу.

1) В махачкалинском КЮМ существовала «Секция дальних плаваний», и юные капитаны (мальчишки 11-13 лет) швартовались на «Ассолях» так, что некоторые яхтенные капитаны, наблюдавшие за швартовкой, переставали выпячивать грудь колесом и подогу молчали в присутствии юных моряков. Когда же кто-то из опытных яхтсменов допускал промашку при швартовке, то коллеги «рекомендовали» ему пройти стажировку у юных моряков, дальше — без комментариев.

2) Прижимной ветер 12-15 м/сек., прибойная волна 1,5-2,0 м, в море — ни одного купальщика, а у ребят два часа очередной тренировки — выход в море на надувных лодках и высадка на берег, отойти от берега — высадиться на берег, отойти — высадиться.

Тренировка в такую погоду на резиновых лодках особой опасности не представляет, даже если её бросит на зазевавшегося юного моряка. Зато окунулся с головой в воду и... сиди на берегу, суши лапти: по условиям задачи можно намочить только до пояса.

#### **6 Jul 2007, 19:18 Отправлено #1006**

Уважаемые Guennady, Плэт!

Так готовились 8 (восемь) ребят к переходу через Каспий на двух «Ассолях» по маршруту: Махачкала — Баутино — Шевченко — Махачкала (немногим более 400 миль).

За плечами у ребят: два похода на надувнушках (на вёслах) по 20 миль каждый; три плавания на «Ассолях» вдоль северного побережья Дагестана (общей протяжённостью около 200 миль); 25-суточное плавание Махачкала — Астрахань — Махачкала.

Были и шторма 20-25 м/сек. (самый продолжительный 12 часов на Астраханском рейде), высота волны до 2,5-3,0 м.

Каждый из ребят мог оказать первую медицинскую помощь другу, закупить на весь колхоз на неделю-другую продуктов, составить меню, приготовить вкусный обед, не говоря уже о таких «мелочах», как навигация. Каждый из юных капитанов решил добрую сотню задач по навигации и мог, без вмешательства преподавателя, привести яхту в любую точку Северного Каспия.

Разумеется, всё делалось с согласия родителей, и, если до занятий морским делом кто-то из ребят лазил по чужим сараям в поисках варенья, то после моря желание лакомиться ворованным вареньем напрочь отпало.

#### **7 Jul 2007, 06:34 Отправлено #1014**

(Алекс М560 @ 6 Jul 2007, 16:18) Честно говоря, мне тоже не верится...

Уважаемый Алекс М560. Правильно делаете, что не верите. Иногда уважаемые, казалось бы, люди сморозят такое, что, выражаясь «интеллигентным» языком, ни на один хрен не натянешь.



Всё ясно и понятно, когда берег приглубый и с моря катит двухметровая волна. А теперь представим себе, что прибрежная отмель с глубинами 1,5-2,0 м отходит на полмили от берега. С моря идёт всё та же двухметровая волна.

Смею предположить, что у края отмели её высота будет несколько больше 2-х метров, на середине — меньше, а в 5 метрах от уреза воды высота её будет воробью по колено (если я чего-то загнул, пусть моряки меня поправят). И вот надувная двухместная лодка отходит от берега... Спрашивается, на каком расстоянии от уреза воды её поджидает наибольшая опасность?

## **27 Jul 2007, 09:19 Отправлено #1260**

Уважаемый Guennady!

Я буду говорить о тех требованиях, которые предъявлялись мною к якорному устройству яхты «Саид». Итак:

1) Один становой якорь должен надёжно удерживать яхту при ветре до 25-27 м/сек., два — при ветре ураганной силы.

2) «Саид» должен иметь возможность в штормовую погоду при волнении моря 5-6 м отстаиваться на якорях на глубине 30-50 м, а при ветре до 8-12 м/сек. — на глубинах 75-100 м.

3) На борту «Саида» должно быть 4 (четыре) якоря: два становых (Денфорта, Брюса, Плуг, Дельта, Матросова, Адмирал и т. п.), один запасной и один облегчённый (для постановки в хорошую погоду на больших глубинах).

4) На носу «Саида» установлены два рыма для крепления якорных концов либо буксира, а при необходимости и стропов для подъёма яхты. На транце также имеются два рыма для тех же целей.

5) В любое время суток и при любой погоде якоря отдаются из кокпита и выбираются в кокпит.

6) В хорошую погоду отстаивался на одном якорю, при наличии по корме скал, рифов и прочих опасностей — на двух.

Один из вариантов постановки на якорь:

«Саид» левым галсом идёт на юг вдоль атлантического побережья Аргентины. Ветер прижимной усиливается, атмосферное давление падает, погода портится, укрытий поблизости нет, силы капитана на пределе, надо становиться на якорь, иначе...

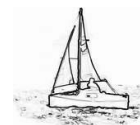
Отхожу подальше от берега и на глубине около 30 м отдаю якорь весом 8-12 кг, к нему такелажной скобой крепится кусок стальной цепи 5-10 кг (общий вес якоря и цепи не должен превышать 15-18 кг), к ней ещё одной такелажной скобой присоединён вертлюг и дальше — трёхрядный капроновый конец диаметром 14-16 мм, длиной около 50 метров. Затем крепится второй кусок цепи (15-18 кг) и второй якорный конец 50 метров и, наконец, третий кусок цепи 15-18 кг и третий кончик 50-60 м длиной. Итого: на глубине 30 метров, при ветре 20-25 м/сек. и волнении до 5-6 метров у «Саида» за борт вытравлено 150-170 м якорного конца и 45-50 кг металла. И это при всём том, что водоизмещение загруженной до предела яхты не превышает 1000-1100 кг.

Продолжение следует.

Евгений Александрович! Как же эту методику использовать на лодке 5-6 тонн водоизмещения, даже 3 тонны?

Уважаемый Авача!

1) Следует отметить: то, что пригодно для «Саида», для другой яхты может оказаться и вовсе неприемлемым. Согласитесь, в любом конкретном случае необходим творческий подход.



2) Если я не ошибаюсь, для выборки якоря весом 20 кг и более на яхте необходимо иметь шпиль (брашпиль, лебёдку и т. п.) или «бригаду колхозников», готовых по приказу капитана чёрту рога свернуть, не то что выбрать 20-30 кг груза с глубины 30-40 метров. А что делать на яхте, скажем, длиной 10-14 м, на которой вместо брашпиля имеются две мужские руки? Жена и малолетние дети не в счёт. И тут возникает вопрос: почему, как Вы говорите, «на лодке 5-6 тонн водоизмещения, даже 3 тонны?» должен быть якорь весом 20-30 кг? А почему бы вместо одного такого «тяжеловеса» не иметь на борту два якорька по 10-15 кг каждый?

И кто нам запрещает становиться на якоря гуськом, к тому же усовершенствовать саму постановку «по методу нищего капитана Гвоздёва», и после шторма выбирать их по очереди, с перекурком, чаепитием и без опасения заработать грыжу?

#### **11 Aug 2007, 17:10 Отправлено #1287**

(Guennady @ 7 Aug 2007, 15:12) Пошил, вот, плавучий якорь...

Уважаемый коллега!

Опыт мне подсказывает, что плавучий якорь работает нормально тогда и только тогда, когда его площадь составляет не менее 1/2 погруженной части мидельшпангоута судна. Ваш якорь диаметром 60 см даже для «Саида» маловат, и Вы, вдоволь наэкспериментировавшись с «недомерком», можете, к великому своему сожалению, разувериться в эффективности нормального плавучего якоря. И второе. Для тренировок, получения опыта и отработки той или иной конструкции плавучего якоря я бы не стал тратить денежку, а вот после того, как окончательно уяснил бы, что мне требуется для океанского семейного (одиночного) плавания, не грех и раскошелиться.

#### **19 Nov 2007, 02:43 Отправлено #1939**

(Aleksk @ 18 Nov 2007, 20:31) Как удавалось избежать подобного при огибании Южной Америки? Ведь Вы шли длительное время рядом с берегом, а приемника (факса) погоды и эхолота, как я понял, не было. На берегу ночевать — проблема. С уважением Алексей.

1) К тому времени, когда «Саид» начал своё плавание в прибрежных водах Южной Америки (Бразилия, Уругвай, Аргентина, Чили), его капитан имел уже опыт хождения вдоль берега на «Лене» от Махачкалы до Гибралтара (Европа) и от Брисбена до Дарвина (Австралия).

2) За восемь лет скитаний по белому свету я в общей сложности около недели спал на берегу у друзей, остальное время отсыпался на своей яхте.

3) Наличие на борту «Саида» GPS и навигационных карт позволяло без особой нервотрепки становиться на якорь ночью (в непогоду, при ограниченной видимости) в заранее выбранном месте и на нужной глубине.

4) В Атлантике в штормовую погоду и прижимном ветре (при отсутствии поблизости укрытия) выходил на глубину 20 — 30 метров и отстаивался на якорях; при отжимном ветерке — старался укрыться под берегом.

В Тихом океане отстаиваться на якорю вблизи берега весьма сложно, и пришлось добираться от порта до порта без перекуров.

#### **20 Nov 2007, 22:57 Отправлено #1941**

(Aleksk @ 19 Nov 2007, 14:26) Спасибо! Наверное, в таких условиях надо каждые полчаса просыпаться для проверки направления и силы ветра. Чтобы не





оказаться выброшенным на скалы при смене ветра на прижимной. Успехов, Алексей.

На «Саиде» имелось четыре иллюминатора (два по бортам, в носу и в корме рубки), что позволяло на якорной стоянке в непогоду следить за окружающей обстановкой не выходя на палубу. К тому же с помощью подаренного мне GPS несложно определить — держит якорь или ползёт и, тем не менее, через каждые 20-30 минут приходилось выглядывать наружу для осмотра горизонта (так сказать, для успокоения души).

Когда якорная стоянка выбирается без спешки (заранее) с учётом ожидаемой погоды, то особых сюрпризов, как правило, не возникает. Если же обстоятельства (шторм, шквал, штиль, течение и т. д.) вынуждают срочно убирать паруса и отдавать якорь там, где Богу угодно, то без нервотрёпки не обходится.

#### **20 Nov 2007, 23:55 Отправлено #1943**

(StrangerM @ 20 Nov 2007, 23:04) Извините, я не морской. Но однажды в Шокшинской бухте (Онега) пришлось вахты применить. Якоря держали, а все ж в бухте дуло. С тех пор мой любимый якорь — Матроскин 40-50 кг. Но с 20 м его тащить... сложно. Хотя в шхерах приходится.

Сейчас уже и не припомню, но где-то я читал, что для выборки якоря весом 19-20 кг и более, на яхте (катере) необходимо иметь якорную лебёдку (шпиль, брашпиль), всё остальное — не от хорошей жизни. Разумеется, бывают моменты, когда техника подводит и приходится «поиграть мускулами», но делать это постоянно — неразумно.

В непогоду «Саид» отстаивался на двух якорях (в общей сложности в воде было 80-100 кг металла), но выбирал я их на борт судна вручную с глубины 20-30 м (нередко и с 50-75 м) без проблем — по частям 15-18 кг.

#### **21 Nov 2007, 01:21 Отправлено #1946**

(Velli - vell @ 21 Nov 2007, 00:09) Извините, я правильно понял, у Вас на яхте было до ста кг якорей?

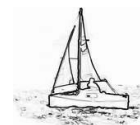
Находясь в прибрежном плавании, «Саид» имел: четыре станových якоря разного типа весом от 5 до 15 кг (общий вес 30-40 кг); куски металлической цепи по 5-15 кг (общий вес 60-75 кг). Перед выходом в океан «лишние» куски цепей оставлял на берегу (брал с собой не более 30-45 кг). После трансокеанского перехода снова запасался цепями в первом же яхт-клубе (марине).

#### **21 Nov 2007, 14:07 Отправлено #1947**

(Slav @ 21 Nov 2007, 00:14) Уважаемый Евгений Александрович! Давно «мучает» меня такой вопрос. Если Вас шторм застает в районе относительно небольшого острова, что Вы считаете целесообразным: укрываться с подветренной стороны острова или уходить на большую воду и штормовать там?

Понятно, что со временем ветер будет менять свое направление и силу (даже в большую сторону), и надо будет постоянно за этим следить и своевременно менять якорную стоянку. Вячеслав.

Если есть хотя бы малейшая возможность заблаговременно укрыться от надвигающегося шторма, то я предпочитаю трусливо отсиживаться в камышах, чем проявлять чудеса храбрости в открытом океане. Предположим, ветер встречный шпарит сутки — вторые и если под прикрытием островка яхта стоит на месте и я преспокойненько отдыхаю, то в море меня снесёт за это



время на пару-тройку десятков миль, измочалит нервы, и физически я буду, как выжатый лимон. А если в десяти-пятнадцати милях от островка скалистый берег материка и яхту понесёт к нему?

В моей практике были случаи, когда штормовой ветер менял направление и выбрать якорь не представлялось возможным. Приходилось к якорному концу привязывать буёк, оставлять якорь на месте, уходить к другой стороне островка, становиться на запасной якорь, а после шторма возвращаться и спокойно выбирать оставленный якорёк. Было и такое, когда по самонадеянности упускал момент и ветер, сменив направление, прижимал яхту к берегу.

В такой ситуации за один надёжный якорёк готов заложить чёрту душу со всеми святыми вместе взятыми.

Ещё на Каспии я сделал для себя вывод: при надёжных якорях и должном опыте лучше отстаиваться в шторм под прикрытием островка или какой-нибудь загогулины, чем штормовать в открытом море.

С уважением Е. Гвоздёв.

## 21 Mar 2008, 11:57 Отправлено #2128

О якорях не думай свысока...

Осенью 1979 года на яхте «ГЕТАН» мне довелось в одиночку пройти по штормовому морю за шестьдесят одни сутки свыше тысячи миль и дважды пересечь Каспий. Переделанный собственноручно из отжившего свой век спасательного вельбота, ГЕТАН выдержал тогда одиннадцать штормов, в том числе и ураган (ветер достигал, по прогнозам синоптиков, 36 м/с).

Шли годы, за кормой «Лены» и «Саида» две кругосветки, и сегодня, оглядываясь назад, могу со всей серьёзностью сказать: успешное окончание любого из этих плаваний в немалой степени зависело и от... приспособления для временного крепления судна к грунту дна водоема, именуемого среди яхтсменов и моряков ЯКОРЬ.

Перед первым выходом яхты в дальнее плавание на голову капитана, как из рога изобилия, посыпались вопросы, среди которых и такой: «Сколько необходимо взять якорей?».

Учебник судоводителя-любителя (М.: ДОСААФ СССР, 1976, стр. 216) предупреждает: «... На сравнительно крупных катерах важно иметь кроме основного станового якоря второй, дополнительный, который обычно легче станового на 15-35%. И тут же авторы успокаивают доверчивого читателя: «Если металлический якорь утерян, вместо него можно сделать якорь из дерева и камня». Другие авторы утверждают, что «...этот вопрос обычно встаёт перед капитанами сравнительно крупных катеров и яхт, предназначенных для дальних плаваний» (300 советов по катерам, лодкам и моторам. Л.: Судостроение, 1974, стр. 34, совет 26).

В этом случае, считают они, необходимо иметь второй становой якорь, который может быть на 20-30% легче основного. Кроме того, и небольшой (5 кг) шлюпочный якорь, или кошку. Чтобы разобраться во всём этом и принять правильное решение, обратился к истории: «... на «Александрии» Герона было четыре якоря из дерева и восемь из железа...» — пишет О. Курти (Постройка моделей судов. Л.: Судостроение, 1978, стр. 360). И далее: «В средние века суда имели от четырёх до шести якорей...» (стр. 366), «В XVII веке английские суда вооружали четырьмя носовыми или становыми якорями, двумя верпами и одним стоп-анкером» (стр. 367) и тут же: «В XVIII веке каждое судно обычно несло шесть якорей...».

Как видно, в старину к якорям относились с почтением, а каково в наш космический век?

Передо мною:

- 1) Справочник судоводителя Каспийского моря. Баку: Госиздат, 1957 г.
- 2) Справочник капитана дальнего плавания. М.: Транспорт, 1973 г.



- 3) Учебное пособие штурмана малого плавания. М.: Морской транспорт, 1952 г.
  - 4) Дидык А.Д. Устройство и техническая эксплуатация судна. М.: Морской транспорт, 1961 г.
  - 5) Морская практика. М.: Морской транспорт, 1952 г.
- И другие учебные пособия (всего четырнадцать книг).

Просмотрев их, прихожу к выводу, что современные суда неограниченного района плавания должны иметь: два станových якоря, один или два (в зависимости от размеров судна) запасных якоря того же типа, как и станových, и, по крайней мере, два вспомогательных (верпа). Словом, на этот счёт существуют вполне определённые требования, продиктованные вековой практикой, и если капитан яхты выходит в дальнейшее плавание с одним, в лучшем случае с двумя сомнительными якорями, то, по моему убеждению, поступает он в высшей степени безрассудно.

ГЕТАН (длиной — 6,50 м, шириной — 2,30 м, водоизмещением около 2 тонн, площадь парусов — 18,6 кв. м) в первом походе имел четыре якоря: два станových и два вспомогательных. На случай потери одного из станových планировалось два вспомогательных отдавать гуськом. Во втором плавании (25 суток без захода в порты) на борту яхты было уже пять якорей: два станových, один становой запасной и два вспомогательных.

Ныне, перед выходом в океан, даже на яхте микроскопических размеров, намерен иметь четыре якоря, тремя из них уже обзавёлся, а именно:

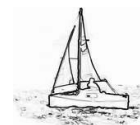
- 1) Якорь становой №10, левый борт, вес 7 кг;  
цепь №1, длина 2,6 м, вес 2,1 кг;  
конец №1 капрон плетёный, длина 17 м, вес 4 кг;  
цепь №2, длина 2,05 м, вес 1,85 кг;  
конец №2, капрон плетёный, длина 18 м, вес 1,4 кг;  
конец №3 капрон плетёный, длина 18 м, вес 1,4 кг;  
«коротыш» капрон витой, длина 3 м, вес 1 кг;  
общая длина якорного конца 56 м, вес 5,2 кг;  
глубина постановки на якорь — до 15 м;  
общий вес 16,15 кг (плюс: вертлюг, такелажные скобы, и пр.); итого 16,5 кг.

Примечание: в длительном плавании вдоль берега необходимо дополнительно обзавестись куском цепи 3-5 кг и вставлять его между концами №2-3. При необходимости увеличить глубину постановки на якорь можно удлинить якорный конец, привязав к нему буксирный трос (длина 45 м

- 2) Якорь становой №2, правый борт, вес = 6 кг;  
цепь №1 — длина 2,6 м, вес 2,1 кг;  
конец №1 капроновый плетёный — длина 30 м, вес 2,3 кг;  
цепь №2 — длина 2,05 м, вес 1,85 кг;  
конец №2 капроновый плетёный — длина 31 м, вес 2,5 кг;  
конец №3 капрон плетёный — длина 46 м, вес 3,0 кг;  
«коротыш» капрон витой — длина 3 м, вес 1 кг;  
общая длина якорного конца 110 м, вес = 8,8 кг;  
глубина постановки на якорь — до 30 м;  
общий вес 18,75 кг (плюс: вертлюг, такелажные скобы, коуши и пр.); итого 19 кг.

Примечание: при длительном плавании вдоль берега следует дополнительно обзавестись куском цепи 3-5 кг и вставлять его между концами №2-3.

- 3) Якорь вспомогательный (складная кошка с четырьмя лапами), вес 2,5 кг;  
цепь стальная, длина 0,67 м, плюс вертлюг и две такелажные скобы, итого 1,5 кг;  
якорный конец капрон витой — длина 27 м, вес 2,2 кг;



«коротыш» (он же кормовой швартовый) длина 11 м, вес 0,7 кг;  
общий вес 6,9 кг.

Теперь, уважаемые коллеги, ломаю голову над тем, как бы с этими железяками, верёвками, буйками и прочим богатством уложиться в 40 (сорок) кг и где это всё разместить.

P. S.

В океане за булку свежего ржаного хлебушка взамен готов отдать все металлические цепи и в придачу любой из якорей, а вблизи берега, да в штормовую погоду за лишний килограмм ржавой цепи не пожалел бы и десяти кг чёрной икры да сверх того пуд украинского сала.

P.P.S. Простите великодушно, если забодал цифирью.

С уважением Е. Гвоздёв.

## 24 Mar 2008, 12:11 Отправлено #2140

(Лявон @ 21 Mar 2008, 22:06) Евгений Александрович, можно поинтересоваться: для чего нужна вставка цепи между якорными концами в длительном прибрежном плавании?

Спору нет, идеальным соединительным звеном между якорем и судном остаётся стальная цепь. Однако в жизни мне доводилось отстаиваться на якорю на глубинах до 150 метров и, естественно, на яхте для этих целей служил капроновый конец и куски цепи.

Предположим, на мини-крейсере имеется становой якорь весом 5 кг, кусок цепи 15 кг и капроновый конец 120 м.

В штормовую погоду, при ветре со стороны берега, с учётом приливо-отливных явлений выхожу на глубину 3-5 м (в малую воду), становлюсь на якорь (якорь, цепь 15 кг, конец 30-40 м) и... балдею.

Если ветер прижимной и нет возможности укрыться в бухте, то ухожу подальше от берега и на глубине, примерно в четыре-пять раз превышающей высоту штормовых волн, то есть, при высоте волн 5-6 метров отдаю якорь на глубине 30-35м (якорь, 15 кг цепи, 120 м конца). Такая постановка на якорь мне не нравится, и я от неё отказался (бывали времена, когда якорь начал ползти, да и в случае экстренной необходимости, даже при волнении 2-3 метра выбрать вручную на палубу 20 кг металла не так то просто, тем более с глубины 150 метров).

Можно было бы к якорю прикрепить цепь весом 5 кг, а остальные десять килограмм цепи разделить на равные части и вплести их в капроновый конец, скажем, через каждые десять метров (проверено на Каспии). В воде такой якорный конец работает выше всяческих похвал, и выбирать якорь — нет проблем. Но при хранении в кокпите он может так перепутаться, что, прежде чем отдать его снова, вспомнишь поименно всех святых, к тому же на глубинах до десяти метров иногда появляется необходимость сместить весь груз (в данном случае, цепь) поближе к якорю.

Однажды в Аргентине рыбаки подарили мне капроновый конец длиной 25 метров и толщиной 16 мм, внутри него по всей длине проходила хлорвиниловая трубочка, а в неё вставлена свинцовая проволока диаметром около 3-4 мм. В качестве якорного конца такому подарку цены нет.

Самое умное, что за годы скитаний по морям и океанам пришло в мою седую голову, это разделить цепь на три части. При необходимости можно соединить такелажными скобами (карабинами) все куски вместе и прикрепить к якорю. В штормовую же погоду на глубине 30 м отдаю якорь с цепью 5 кг (общим весом 10 кг), затем оставшиеся цепи крепятся через каждые 40 м якорного конца, и преспокойно дожидаясь окончания шторма. Амортизирует такая «система Ля-Пупс» превосходно!



Выбирать по частям якорь — одно удовольствие, выбрал пять кг железа — попил чайку, выбрал ещё пять кг — поковырялся в носу, оставшиеся 10 кг (цепь и якорь) — даже мне, старику, выбрать при качке не проблема. К тому же в слабый ветерок в воде находится якорь с одной цепью, а засвежеет или засвистит, так оставшиеся в кокпите два куска несложно вытравить за борт.

Когда в Буэнос-Айресе (Аргентина) в яхт-клубе военных моряков я рассказал о такой постановке на якорь в штормовых условиях, это было выслушано с неподдельным вниманием и оценено по достоинству.

С уважением Е. Гвоздёв.

## **2 Apr 2008, 17:54 Отправлено #2258**

(Renown @ 24 Mar 2008, 19:32) А как эти куски цепи крепятся к веревке? Или они на своих концах спускаются по якорному канату?

Если кусок цепи со своим концом «пристегнуть» такелажной скобой или карабином к якорному канату и по нему опустить цепь на некоторую глубину, то при волнении скоба (карабин) будут перетирать якорный конец (проверено на личном опыте). К тому же две верёвки могут запутаться одна вокруг другой, и выбирать их на борт яхты придётся одновременно. На «Саиде» с обоих концов якорного каната заплетался огон и к цепи он (канат) крепился скобой, но лучше карабином — и времени надобно считанные секунды, и работать можно одной рукой.

## **2 Apr 2008, 18:01 Отправлено #2259**

(maxik @ 29 Mar 2008, 21:03) По поводу опреснителя — вчера как раз смотрел выступление Евгения Александровича в московской яхтенной школе. Там он говорил, что ему подарили опреснитель, и он хранит его для третьей кругосветки. Он чем-то не подходит? Собственно, мне пока такая техника не нужна, но, мало ли, вдруг куда соберусь. Так что хотелось бы получить рекомендации опытного человека по выбору такого устройства.

Гелиоопреснителем (солнечным) морской воды мне доводилось пользоваться. С другими, в том числе и с ручным опреснителем, опыта работы нет, и сказать что-нибудь вразумительное об их достоинствах и недостатках не могу. Что касается второго (запасного) опреснителя для предстоящего плавания, то ответу вопросом на Ваш вопрос: зачем нужен парашютисту запасной парашют?

Р. S. Если мне кто-нибудь бесплатно предложит на выбор либо мотор, скажем, за тысячу долл., либо опреснитель за триста, я выберу опреснитель из тех соображений, что без мотора вокруг света прошли тысячи судов, а без воды кругосветка просто немыслима.

С уважением Е. Гвоздёв.





## Жизнь на борту

**Гвоздѣв 7 Apr 2006, 07:44 Отправлено #362**

(Ersh @ 7 Apr 2006, 00:21) Жуть как интересно, как ловятся такие красавцы?

Уважаемый Юрий!

Я не люблю убивать, а тем более для спортивного интереса. И если иногда приходится лишать жизни братьев наших меньших, то ради того, чтобы выжить самому.

При плавании в океане вдоль экватора надо воистину обладать талантом, чтобы не изловить какую-нибудь живность себе на обед. А если заранее обзавестись орудиями лова и прочими снастями, то можно будет и брюшко откормить.

С уважением Е. Гвоздѣв.



Золотистая корифена.

**Гвоздѣв 8 Apr 2006, 01:56**

(UKA @ 7 Apr 2006, 11:42) Уважаемый Евгений Александрович, где-то читал, что у вас был ручной опреснитель. Можно поподробнее узнать ваше мнение на сей счёт. Я, так понимаю, вопрос достаточно актуален для пико-крейсеров.

Во втором кругосветном плавании мне на острове Таити яхтсмены подарили портативный ручной опреснитель. В дальнейшем, продолжая плавание, я им не пользовался (не было необходимости) и опыта работы с ним нет никакого. Полагаю, опреснитель крайне необходим на яхте небольших размеров. На переходе от порта Арика (Чили) до Таити за три месяца не упало ни капли дождя, и суточное потребление воды 1,5 литра (приготовление пищи, чай и пр.) — это чрезвычайно сложное и тяжёлое «удовольствие», скажу без преувеличения, на грани выживания.



Балык по-океански.  
Фото из архива Е.А.Гвоздѣва.

Если перед выходом в третье плавание (на яхте с размером «Саида») передо мной встанет дилемма: либо опреснитель, либо подвесной двигатель, то я отдам предпочтение опреснителю.

**Гвоздѣв 11 Apr 2006, 00:13**

(kaa @ 10 Apr 2006, 08:01) Евгений Александрович! Если можно, поделитесь пожалуйста, возникали ли в длительном плавании проблемы с атрофией мышц из-за недостатка движения в ограниченном пространстве? Если да, то занимались ли Вы какими-либо физическими упражнениями для борьбы с этим? И еще вопрос — приходилось ли в плавании сталкиваться с болезнями (мы тут на берегу все регулярно боеем :-)), и если да, то как Вы решали подобные проблемы? Что из медикаментов Вы брали в плавание?



1) Самым длительным (без захода в порты) было плавание на яхте «Саид» от порта Арика (Чили) до острова Таити — четыре месяца, и, работая по 18—20 часов в сутки, о малоподвижном образе жизни не задумывался, наоборот, постоянно мечтал завалиться на диванчик и отоспаться денёк-другой всласть. Судите сами:

Яхта идёт 24 часа в сутки, авторулевого нет, и 24 часа, как я понимаю, рулевой должен управлять судном и так... все 120 суток. На судне должно быть организовано круглосуточное наблюдение за окружающей обстановкой, и бравый капитан яхты «Саид» через каждые 10—12 минут высовывается из каюты наружу и осматривает горизонт (за сутки таких «высовываний» набирается сотни полторы, чем не физзарядка, скажите, пожалуйста);

Поскольку вахта на судне несётся круглосуточно, то доблестную команду надо накормить раза четыре, да посуду перемыть, да во время качки надо умудриться сварить и при этом кастрюльку на ноги не опрокинуть, да вечерний чай, да утренний кофе, да.... Вот хозяйки меня поймут с полуслова.

Ежедневная приборка в каюте и на палубе, генеральная приборка — раз в неделю. Работа с парусами и их ремонт (старенькие). Ежедневный осмотр стоячего и бегучего такелажа (а перед ухудшением погоды и после штормовой внеочередной осмотр). Раз-два в неделю мелкая постирушка, два-три раза — баня. Как минимум, четырежды в сутки заполняется дневник. Определение координат судна.

Рыбалка (добыча пропитания). Сбор дождевой водички. Раз в десять дней ревизия всех съестных припасов и т. д. и т. п.

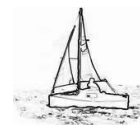
2) В судовой медицинской аптечке имелись те лекарства и перевязочные средства, которые, по моему разумению, могли мне пригодиться в плавании и которые можно приобрести недорого в аптеке без рецепта. В плаваниях были: падения за борт, ушибы, порезы и трещины на рёбрах, переохлаждение и ожоги, пищевые отравления и встречи с ядовитыми морскими обитателями, головная боль и ангина, авитаминоз (с явными признаками цинги) и чёрт знает ещё что.

Два года, как закончилось плавание, что со мной творится — уму не постижимо: в Германии наводнение, а у меня поясницу ломит; в Северной Африке знойный сирокко дует вторые сутки, а у меня голова звенит, как пасхальный колокол. То ли дело в море! Поскользнулся на обледелой палубе, свалился за борт, выскочил из воды, как ошпаренный, в кокпите снял с себя мокрую одежку, в костюме Адама забрался в остывшую каюту (плюс три-четыре градуса), постучал зубами часик-другой, и нет проблем со здоровьем. А на берегу? Тьфу...

## Гвоздёв 12 Apr 2006, 06:16

(каа @ 11 Apr 2006, 11:33) Евгений Александрович! ...Ведь, как ни крути, а большую часть времени приходилось проводить в сидячем положении. И мo-цион совершить явно негде.

Если поковыряться в «Истории одиночных трансокеанских плаваний», то можно вспомнить переход через Атлантику Франца Ромера на байдарке в 1928 году. Несмотря на «внушительные» размеры байдарки (длина 6,5 м, ширина 0,95 м и осадка 0,25 м), Ромер вынужден был провести всё плавание в сидячем положении, укрывшись от морских волн резиновым покрывалом. Ханнес Линдемман дважды пересёк Атлантику: на пироге и на байдарке и вполне нормально перенёс тяжелейшие испытания. Ален Бомбар на надувной резиновой лодке, Том Макнелли — на яхте длиной 1,66 м. Примеров много. Так что «Саид» с герметичной каютой — вполне комфортабельный и солидный «Покоритель океанов и гроза морей».



Ещё в тренировках на Каспии я сделал для себя открытие: имея на борту яхты пару-тройку эспандеров (в спортмагазине купить не проблема), да при желании, можно так загрузить своё бременное тело упражнениями, что через пару часиков язык высунешь от усталости. Хотя в каюте, заполненной до предела продуктами, одеждой и снаряжением, не очень-то руками помашешь, но, почесав левой, затем правой пяткой затылок (кстати, очень полезное упражнение), можно до чего-нибудь и додуматься.

Конечно, «Саид» не оборудован гимнастическим залом, нет плавательного бассейна и, стыдно признаться, нет даже бильярдной комнаты. Но в хорошую погоду, высунувшись по пояс из каюты, можно сплясать матросский танец «Яблочко», или «Гопака» впрыска. Чем не нагрузка? Было б желание, да хорошая погода.

### **Гвоздév 13 Apr 2006, 23:36 Отправлено #382**

(Саид @ 12 Apr 2006, 22:50) Кстати, где Вы находились большую часть времени плавания: в каюте или в кокпите?

В океане, в зависимости от погоды, время проводил: 2-4 часа на палубе (судовые работы и отдых); 8-12 в каюте (отдых, приготовление пищи, работа); 8-12 часов стоя в каюте и высунувшись наполовину из входного люка (управление яхтой, работа, физические упражнения и пр.). Разумеется, при плавании вдоль берега пребывание в каюте сокращается до минимума (приготовление пищи), зато в штормовую погоду — старался на палубу не высовываться.

В Магеллановом проливе днём, от зари до зари, постоянно находился в кокпите (работа с парусами, управление яхтой), а на ночь становился на якорь (отогревался, обедался, отсыпался и т. д.). При стоянке в порту с вечера до утра отсыпался всласть, вытянувшись в полный рост на диванчике в каюте. Обалдеть...

### **Гвоздév 14 Apr 2006, 17:34**

(krovaviy @ 14 Apr 2006, 09:44) Не так все радужно. К сожалению, некоторые факты свидетельствуют об обратном. Линдеман шагу ступить не мог после финиша — атрофия мышц ног и фурункулы, если не ошибаюсь. Ромер Атлантику до конца не пересек и пропал вместе с байдаркой.

Отвечая коллеге каа о малоподвижном образе жизни при плавании в океане, я в качестве примера привёл случаи перехода через Атлантику на плавсредствах значительно хуже, чем «Саид», оборудованных и приспособленных для длительного плавания. Даже в ограниченном пространстве можно и должно давать нагрузку на организм. Об этом, если я правильно понял, шёл разговор. Что же касается подорванного здоровья Алена Бомбара, Ханнеса Линдемана и др., то это уже другой вопрос, как мне представляется, — вопрос полноценного питания. И если на переходе от Арика (Чили) до Таити Гвоздév, по примеру Алена Бомбара, питался бы одними морепродуктами, то вполне возможно, что через четыре месяца плавания вынесли бы капитана с яхты вперёд ногами.

### **Гвоздév 23 Jun 2006, 04:46**

(Саид @ 17 Jun 2006, 22:18) Как лучше разместиться и разместить груз в лодке?

Честно говоря, я не представляю, как можно, и можно ли, на нормальную яхту, скажем, водоизмещением шесть тонн загрузить двенадцать тонн снаряжения. На «Саиде» же перед каждым выходом в океан (Атлантика, Тихий, Индийский) уложить 700 кг (продукты, вода и прочее) — это наисложнейшая проблема и постоянная головная боль для капитана. Творческий процесс





начинался с закупки продовольствия. Всё тщательно укладывалось, затем перекладывалось, потом снова укладывалось... и так до финиша на другом континенте.

Главное, что я усвоил, — надо тяжёлые предметы (якоря, консервы) затолкать ниже ватерлинии, а лёгкие (спальные принадлежности, одежду и пр.) — где отыщется место.

И всё это богатство должно быть надёжно закреплено (на случай штормовой погоды и переворота яхты «кверху лаптями») и непременно находиться под рукой, чтобы в считанные минуты достать нужную вещь, иначе...

Если накануне выхода в океан вытащить из каюты вещички, то понадобится задержаться в порту ещё на два-три дня, чтобы снова уложить всё, как было. Тут от капитана требуется талант.



#### Гвоздёв 21 Jul 2006, 11:07

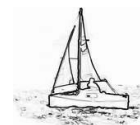
(Ayrton @ 20 Jul 2006, 17:11) Евгений Александрович, а как формировался рацион питания на борту «Саида»? Тут ведь масса нюансов.

По съестным припасам автономность плавания на «Саиде» составляла четыре месяца (120 кг продовольствия из расчёта = 1кг/сутки), да плюс ещё один месяц плавания (на случай аварийной ситуации имелся неприкосновенный запас — 20кг). Итого, перед каждым выходом в океан (Атлантика, Тихий, Индийский) на борту яхты было 140 кг харчей, и, по моим расчётам, в течение полугода голодная смерть экипажу не угрожала.

Суточный рацион составляли:

1. Мясные консервы (желательно в небольшой упаковке) — 100 г/сут.
2. Рыбные консервы (в масле, с овощами и т. д.) — 100 г/сут.
3. Молочные продукты (сгущ. и порошковое молоко, сливочное масло и пр.) — 100 г/сут.
4. Крупы разные (рис, гречка, перловка, пшено, кукурузная и др.) — 100 г/сут.
5. Макароны изделия (вермишель и пр. плюс картофельное пюре) — 100 г/сут.
6. Консервы овощные (огурчики, капуста и пр.) — 100 г/сут.
7. Бобовые (консервы: зелёный горошек, кукуруза, бобы и др.) — 100 г/сут.
8. Хлебобулочные изделия (печенье, сухари и пр.) — 100 г/сут.
9. Сухофрукты, орехи, фруктовые консервы, соки и пр. — 100 г/сут.
10. Сахар, чай, кофе, поливитамины, соль, специи и пр. — 100 г/сут.





Бесспорно, при таком питании наши космонавты будут визжать и плакать от «удовольствия», но я при составлении рациона исходил из размеров своего пролетарского кошелька. Боже упаси рекомендовать кому бы то ни было подобную диету. Для меня, при работе по 18-20 часов в сутки, это — минимум, после чего начинаешь терять вес и сожалеть, что не взял с собою кирзовые сапоги.

Продолжение следует.

#### **Гвоздёв 21 Jul 2006, 19:14**

При стоянке в портах консервы, суп, каша и прочие «деликатесы» из суточного меню включались и, по возможности, бравый капитан переходил на овощные салаты, фрукты и пичкал свой организм витаминами. В океане ежедневно принимал поливитамины. Замечу, при современном развитии пищевой промышленности и изобилии всевозможной «химии», три-пять месяцев без свежих овощей и фруктов это не проблема, по крайней мере для меня.

Полагаю, при наличии в судовой кассе «Саида» необходимой суммы, можно было бы и на год запастись продуктами и в плавании не испытывать особых лишений. Но...

Продолжение следует.

#### **Гвоздёв 21 Jul 2006, 23:19**

1) Обычно в океане при нормальной погоде (ветер до 17-20 м/сек.) на «Саиде» трижды в сутки готовилась горячая пища. Утром в 5-6 часов на завтрак, как правило, молочная каша, растворимый кофе. В полдень — каша (суп из макаронных изделий) с мясными или рыбными консервами, чай (кофе). На ужин (перед заходом солнца) — картофельное пюре с остатками консервов, чай. В полночь — так называемый вечерний чай (сухофрукты, печенье). В промежутках между приёмами пищи — чай, кофе (сырую воду из предосторожности не пил).

В штормовую погоду — консервы, печенье, сухари, чай, кофе, сухофрукты. Приготовление пищи несколько отличается от принятого среди нормальных людей: крупа предварительно замачивается, затем содержимое кастрюльки доводится до кипения, газ в целях экономии выключается и варево заворачивается в ватную телогрейку. Через четверть часа добавляется, по вкусу, соль, сахар, молоко и... можно наслаждаться «пищей богов и героев».

2) Крупы перед варкой, как правило, предварительно промываются водой. На переходе от порта Арика (Чили) до Папеете (Таити) на борту «Саида» возникла проблема с водой (за три месяца не упало ни капли дождя).

Купленный накануне отхода рис оказался некачественным (загрязнённым), и вместо каши предстояло питаться до конца рейса чёрт знает чем. Попытался провеять рис на ветру, как делалось нашими предками встарь. При качке и ветре не получилось, большая часть риса, на радость рыбам, оказалась за бортом...

Через недельку в мою голову пришла блестящая мысль (на голодный желудок думается продуктивнее): надо рис промыть водичкой, а затем эту воду профильтровать! И на ней варить кашу! Ай да умница, Евгений Александрович! И потери драгоценной водички незначительные!

С этого момента экипаж объедался кашей, а не размазнёй с мусором и пылью.

Продолжение следует.

#### **(MAZ @ 22 Jul 2006, 00:17)**

И сколько литров газа Вам хватало в среднем на месяц при таком расходе?

Газовый баллончик (190 г) хватало по-нормальному на неделю (готовил трижды в сутки варево и кипятил 5-7 чашечек чая, кофе).



Больше чем на десять дней «растянуть» баллончик не удавалось. Следует отметить, в Магеллановом проливе расход газа увеличивался (температура в каюте 7-10 градусов), вблизи экватора — уменьшался (в каюте 30-40 по Цельсию).

С уважением Е. Гвоздёв.

#### **Гвоздёв 22 Jul 2006, 10:41**

Евгений Александрович, а как формировался рацион питания на борту «Саида»? Тут ведь масса нюансов. Человек по природе хищник — ему необходимо мясо. Рыба в море есть, но не всегда она хочет на борт лодки.

На севере ездовой собачке (хищнику) скармливают в сутки 1 кг мяса, или 2 кг вяленой рыбки. Вот и мне, как представителю хищной породы, приходилось, вместо мяса, восполнять нехватку белков, жиров и пр. за счёт морепродуктов.

Яхта «Саид» тихоходная (в Индийском океане рекордный суточный переход 98 миль), и вблизи её постоянно плавает какая-нибудь живность от мелюзги в полтора-два см до исполинов моря 10-16 метров.

Загарпунить золотистую корифену особого труда не представляет, были бы надлежащие «орудия труда», твёрдая рука и меткий глаз (скажем, как у капитана яхты «Саид»). А вот с «жаревом и варевом» — по причине экономии газа рыбацкой ухой наслаждался по большим праздникам. Зато вяленую и свежую сырую рыбку кушай, сколько влезет. Сначала от сырой корифены душу воротит, а затем привыкаешь и... за уши не оттащить.

Особенно вкусна корифена под соусом «А ля кукареку». Рекомендую: загарпуненную корифену (именно загарпуненную, а не пойманную на крючок или в сети) порезать дольками, размять куриный кубик «Галина Бланка» или «Магги» и посыпать им сверху. Через десять минут можно приступать к трапезе. Уверяю, ни одному миллиардеру, не говоря уже о миллионерах, и во сне не снились подобные деликатесы.

#### **Гвоздёв 26 Jul 2006, 14:09**

(al\_mt @ 23 Jul 2006) Хм... А кишечных паразитов от сырой рыбки не опасались?

И на «Лене», и на «Саиде» соблюдалась некоторая предосторожность: сначала дегустировалась малюсенькая порция сырой рыбки, затем через 20-30 минут (если признаков отравления не наблюдалось) — капитан подкреплялся более основательно.

По моему разумению, больных рыб в открытом океане должно быть крайне мало (ослабленные особи тут же поедаются сильными и здоровыми «подругами»). Другое дело в прибрежных водах, где «больному» можно спрятаться в норке или отлежаться под кустиком. Но вблизи берега на морепродукты на «Саиде» наложено табу (да и в тропиках, особенно у берегов Австралии, ядовитой живности предостаточно, попробуй разберись, что съедобно, а что и нет).

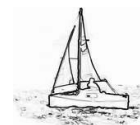
К тому же подножный корм (морепродукты, кокосовые орехи и т. п.) составлял лишь часть суточного рациона, съестные припасы покупались на берегу в супермаркете, и до того момента, пока на яхте не имелся в наличии четырёхмесячный запас харчей, в море не выходил.

С уважением Е. Гвоздёв.

#### **Гвоздёв 19 Aug 2006, 14:34**

(Guennady @ 18 Aug 2006, 23:53) Расскажите, пожалуйста, о случаях падения за борт.

В моём рыбацком и яхтенном житье-бытье падения за борт случались и неоднократно. И что удивительно, происходило это (Бог свидетель) всегда при абсолютно трезвой голове. От-



сюда я делаю вывод: не только выпивохам выпадает «счастье» оказаться за бортом против своей воли.

Наиболее серьезных случаев — два:

1) Каспий. Февраль 1992 г. Яхта «Лена» вышла из порта Актау (Казахстан) в море на ходовые испытания. Предстояло: пройти вдоль берега на север до мыса Урдюк, затем повернуть на запад и наикратчайшим путём (примерно 100 миль) перейти Каспий и далее от острова Чечень повернуть на юг и под прикрытием бережка добраться до Махачкалы.

Ночь застала на подходе к мысу Урдюк, ветер сменился и зашёл от норд-веста 15-18 м/сек. (встречный), повалил густой, мокрый снег. Решено стать на якорь. При уборке стакселя для устойчивости на палубе упёрся левой ногой о леерное ограждение и... Стальной тросик на талрепе по вине сборщиков оказался не запрессованным.

Из воды, как мне показалось, выскочил на палубу в считанные доли секунды, но самое трудное началось опосля: в каюте — минусовая температура (отопления нет), переодеться не во что (запасной одежки нет) и для внутреннего согрева — ни хрена нет.

2) Чёрное море. Июль 2003 г. «Саид» идет на буксире у яхты «Город Сочи». На ходу, перебираясь с борта одной яхты на другую, поскользнулся, при падении ударился левым боком об угол (палуба — борт), дыхание перехватило и, будучи уже наполовину в воде, успел подсознательно проявить обезьянью прыть и ухватиться рукой за штаг... Перед глазами поплыли круги... Как забрался в каюту — не помню.

В данной ситуации это был единственный шанс.

С уважением Е. Гвоздёв.

На мой взгляд, в подавляющем большинстве случаев виновными оказываются сами пострадавшие.

### **Гвоздёв 19 Aug 2006, 21:34**

В тренировочных походах на Каспии, наряду с другими вопросами, интересовавшими меня (питание, вода, баня, стирка белья, постанова на якорь, плавание зимой в штормовых условиях др.), в летнее время «отрабатывалось» и падение за борт. Точнее, меня интересовало, смогу ли я выбраться на ходу яхты из воды и как это сделать.

Не вдаваясь в подробности, скажу: болтаясь за кормой на 15-ти метровом страховочном конце, одетым в ватные брюки, телогрейку и кирзовые сапоги, при скорости яхты два — два с половиной узла, вскарабкаться на палубу — сложности не представляло. Но поскольку «ГЕТАН», «Лена» и «Саид» иногда «мчались с бешеной скоростью» — выше четырёх узлов, то додумался привязывать страховочный конец к румпелю. Экспериментатор-самоучка падает за борт, страховочный конец натягивается и через блок поворачивает румпель, яхта приводится к ветру и... нет проблем. Благо, автопилота не было, мотора — тоже.

### **Гвоздёв 20 Aug 2006, 00:39**

(Guennady @ 18 Aug 2006, 23:53) Расскажите, пожалуйста, и о том, были ли случаи переворота (хотя бы до положения парусами на воду) в Ваших путешествиях.

Испытать на своих рёбрах, что такое оверкиль мне не довелось, Бог миловал, а вот парусами на воде лежал, и не единожды.

Ноябрь 1979 г. На переходе Баку — Махачкала «ГЕТАН» под штормовым стакселем идет КК 5 градусов (ветер зюйд-ост до 20 м/сек., высота волны — 3,0-3,5 м). Под вечер короткая крутая волна поставила яхту на попа (носом воткнула в воду, корма торчит вертикально вверх), раз-



вернула на девяносто градусов по часовой стрелке и бросила левым бортом на воду. Новоиспечённый мореплаватель-одиночка не то чтобы сообразить, что с ним стряслось, а даже испугаться не успел. Гордый мини-крейсер «ГЕТАН» встал на ровный киль (балласт 600 кг), отряхнул с паруса воду и преспокойно лёг на курс 90 градусов.

Австралия. У мыса Каприкорт яхту «Лена» положило на левый борт (полагаю, мачта ушла под воду градусов на 20-30, не менее). Ветер попутный 15-20 м/сек., и волнение до трёх с половиной метров, но течение было встречным. Тут полностью моя вина. Чтобы не утомлять коллег, в заключение скажу: все неприятности подобного рода случались тогда, когда доблестный капитан терял нюх и, прощу прощения, хрен забивал на хорошую морскую практику.

### **Гвоздév 21 Aug 2006, 20:04 Отправлено #562**

(Guennady @ 21 Aug 2006, 11:58) А как «Лена» встала? Только балласт или какие-то активные действия?

Грамотно спроектированная и построенная в соответствии с чертежами яхта микрокласса, как я понимаю, будучи положена мачтой на воду, должна встать (с грузом 10 кг на топе мачты) на ровный киль. Второе. Залитая водой яхта, должна остаться на плаву, на ровном киле и поддерживать четырёх членов экипажа и т. д. (если я что-то загибаю, яхтенные конструкторы, пожалуйста, поправьте).

На «Лене», по моей просьбе, вклеили в шверт стальную пластину (примерно 40-45 кг) и все тяжёлые предметы (якоря, цепи, инструмент, консервы и т. п.) в море находились в рундуках ниже ватерлинии, рундуки задраивались, чтобы при перевороте яхты барахлишко не посыпалось на голову.

Плюс ко всему, в штормовую погоду, на случай переворота, в кокпите около рубки привязывались две пустые 30-литровые пластиковые канистры, а это дополнительный запас плавучести, и, главное, увеличивается восстанавливающий момент (голь на выдумки хитра).

У мыса Каприкорт «Лена» встала на ровный киль сама, без моей помощи, но...

Оплошность заключалась в том, что я, сидя в кокпите, вопреки отработанному мной же правилу, пристегнулся коротким страховочным концом (около 0,5 м). В момент, когда мачта ушла под воду, я оказался под водой. И всплыть не могу, и отстегнуть карабин не могу, и дышать нечем, захлёбываюсь, начинаю терять сознание.

«Лена» встала, и в данной ситуации это был мой единственный шанс.

С уважением Е. Гвоздév.

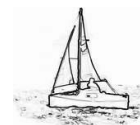
### **Гвоздév 5 Sep 2006, 00:29**

(GEKI-TAN @ 4 Sep 2006, 08:40) Уважаемый Евгений Александрович! Неужели действительно потребуется два дня, чтобы уложить в каюте «Саида» всё яхтенное снаряжение и продовольствие? Я сомневаюсь, однако... Два-три часа, другое дело. С уважением Евгений.

Уважаемый Евгений!

Вы, сам того не подозревая, подбросили мне блестящую идею. Претворив её в жизнь, я уже в этом году смогу сколотить кругленькую сумму, купить наконец-то нормальную яхту и на следующий год выйти в новое кругосветное плавание.

Суть идеи такова: я ставлю на бочку свою пролетарскую пенсию 3000 (три тысячи) рублей, а желающие установить рекорд Гиннеса — всего-навсего тысячу. И засекаем время. Задача претендента — уложить на яхту «Саид» 700 кг снаряжения, продовольствия и прочее барахлишко. Через два дня (рабочий день с 8.00 и до 17.00 с перерывом час на обед) он должен



отыскать место в каюте и продемонстрировать болельщикам, как рекордсмен будет спать (по эстетическим соображениям, высовывать задницу из входного люка не рекомендуется, можно только ноги). Ну, а если в течение нескольких минут ему ещё удастся из рундука достать нужную вещь, то денежки и рекорд — его, а нет — мои.

Полагаю, шоу можно устроить в Москве на Воробьёвых горах, в Питере и др. городах России (из скромности умалчиваю о Париже, Лондоне, Нью-Йорке).

P. S.

Если же говорить всерьёз, то:

#### **ЯХТА «САИД» (основные данные)**

|                                                                      |               |
|----------------------------------------------------------------------|---------------|
| Длина наибольшая                                                     | 3,70 м.       |
| Ширина наибольшая                                                    | 1,46 м.       |
| Высота надводного борта на миделе                                    | 0,55 м.       |
| Осадка (в полном грузу)                                              | 0,85 м.       |
| Масса яхты (без снабжения)                                           | 50-360 кг.    |
| Вес фальшкиля (свинец)                                               | 110 кг.       |
| Грузоподъёмность                                                     | 700 кг.       |
| Полное водоизмещение                                                 | 1000-1100 кг. |
| Площадь парусности (максимальная)                                    | 5,9 кв. м.    |
| Спальных мест                                                        | 2.            |
| Экипаж                                                               | 1.            |
| Автономность плавания (по запасам продовольствия и воды) — 4 месяца. |               |

#### **Оборудование и снаряжение:**

|                                                           |       |
|-----------------------------------------------------------|-------|
| Компас (магнитный)                                        | — 2.  |
| Бинокль (полевой)                                         | — 1.  |
| Барометр-анероид                                          | — 2.  |
| Ручной анемометр                                          | — 1.  |
| Термометр (спиртовой)                                     | — 2.  |
| Пассивный радиолокационный отражатель                     | — 1.  |
| Прокладочный инструмент (комплект).                       |       |
| Лупа увеличительная (2,5-кратная)                         | — 1.  |
| Секстан СНО-М                                             | — 1.  |
| Часы наручные                                             | — 2.  |
| Секундомер ручной                                         | — 1.  |
| Радиоприёмник общевещательный                             | — 1.  |
| *** Переносная УКВ-радиостанция                           | — 1.  |
| *** GPS 300 MAGELLAN                                      | — 1.  |
| Микрокалькулятор МК 51                                    | — 1.  |
| Карты морские (комплект).                                 |       |
| Навигационные пособия (МАЕ, МТ-75 и пр., всего — 6 книг). |       |
| Судовые журналы (дневники)                                | — 12. |
| Справочная литература по мореходной астрономии (5 книг).  |       |
| Судовые и личные документы, деньги и т. п.                |       |
| Набор письменных принадлежностей.                         |       |
| Фотоаппарат                                               | — 2.  |



|                                                                                              |              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Набор фотоплёнок (цветных).                                                                  |              |
| Лаг механический.                                                                            |              |
| Лот ручной (измерения глубин до 30 метров)                                                   | — 1.         |
| Якоря становые (разного типа, весом от 5 до 15 кг)                                           | — 4.         |
| Якорный канат (капрон 12 - 16 мм)                                                            | — 375 м.     |
| Металлическая цепь, куски по 5-15кг, (общий вес 45 кг).                                      |              |
| Якоря плавучие (разного типа)                                                                | — 3.         |
| Якорный конец 9-12 мм, (для плавучего якоря)                                                 | — 200 м.     |
| Концы: швартовые, буксирный, бросательный и др.                                              |              |
| Багор (он же спинакер-гик, он же футшток)                                                    | — 1.         |
| Весло разборное, алюминиевое                                                                 | — 1.         |
| Портативная газовая плитка (кемпинг газ)                                                     | — 2.         |
| Запас топлива (газовый баллончик: вес = 190 г, ёмкость 0,4 л)                                | — 20 шт.     |
| Набор кухонной и столовой посуды (12 предметов).                                             |              |
| Запас продуктов питания                                                                      | — 120 кг.    |
| НЗ...(продукты)                                                                              | — 20 кг.     |
| Вода питьевая                                                                                | — 250–300 л. |
| Тент для сбора дождевой воды                                                                 | — 1.         |
| Гелиоопреснитель (солнечный) морской воды                                                    | — 1.         |
| *** Ручной портативный опреснитель морской воды                                              | — 1.         |
| Гарпун трезубый (нержавеющая сталь)                                                          | — 1.         |
| Набор рыболовных принадлежностей.                                                            |              |
| Калорифер с 3-литровым газовым баллоном для обогрева каюты                                   | — 1.         |
| Тент солнцезащитный                                                                          | — 1.         |
| Медицинская аптечка (набор лекарств и перевязочных средств).                                 |              |
| Дезинфицирующее средство (хлорка, марганцовка, спирт, одеколон).                             |              |
| Одежда (три комплекта зимней и два летней) в трёх герметичных упаковках.                     |              |
| Обувь (кеды, туфли, ботинки, сапоги резиновые и т. д.).                                      |              |
| Костюм водозащитный, рыбацкий                                                                | — 2.         |
| Спальные принадлежности (два комплекта).                                                     |              |
| Туалетные принадлежности (шампунь, мочалка, лезвия для бритья, зубная щётка, ножницы и пр.). |              |
| Стиральные принадлежности (тазик, стиральный порошок и пр.).                                 |              |
| Водоотливные средства (ведро, черпак, губка и пр.).                                          |              |
| Электрофонари (с набором запасных электробатареек)                                           | — 3.         |
| *** Импульсный электрофонарик (строба лайт)                                                  | — 1.         |
| Пояс страховочный                                                                            | — 1.         |
| Спасательный жилет (надувной)                                                                | — 2.         |
| Пиротехника (ракеты сигнальные — 12, фальшфейера — 12, дымовые шашки — 6 и пр.).             |              |
| *** Спасательный гидрокостюм (утепленный)                                                    | — 1.         |
| Набор слесарных инструментов (21 предмет).                                                   |              |
| Набор столярных инструментов (9 предметов).                                                  |              |
| Набор для ремонта парусов.                                                                   |              |
| Запасной комплект стоячего и бегучего такелажа.                                              |              |
| Набор ремонтных и расходных материалов (эпоксидная смола, стеклоткань,                       |              |



клей, герметик, краски и пр.).

Упаковочный материал, пластиковые ёмкости и пр.

\*\*\*Мотор марки «Салют», «Джонсон», 3 л. с.

Запас бензина и масла (для двигателя) — 40 литров.

\*\*\* ЗИП для подвесного мотора.

ПРИМЕЧАНИЕ: предметы, отмеченные (\*\*\*), подарены в плавании друзьями.

И попробуйте за 3,5 часа всё это «богатство» втиснуть, образно выражаясь, в домашний двухстворчатый шифоньер, да к тому же ещё и самому «разлечься» на отдых

С уважением Е. Гвоздёв.

### Гвоздёв 6 Sep 2006, 09:15

(mal @ 5 Sep 2006, 14:00) Уважаемый Евгений Александрович, два вопроса:

— Что из перечисленного Вы не стали бы брать в следующий раз (что было лишним — если есть такие пункты)?

— Что бы Вы хотели взять в следующий раз из того, чего нет в списке (чего особенно не хватало)? Помимо большего запаса и разнообразия припасов, конечно. С уважением Андрей

Уважаемый Андрей!

Выше я приводил «список снаряжения яхты «Саид» несколько сокращённым. Я не включил в него: ружьё для подводной охоты, видеокамеру, аккумулятор, солнечную батарею и ещё чёртову дюжину нужных и полезных в плавании вещей.

При первой же охоте ружьишко оказалось неисправным, «судовой умелец» отремонтировать его не смог и пришлось преподнести подарок Нептуну — выбросить за борт. В первом же порту договорился подзарядить аккумулятор и, перебираясь с яхты на берег, уронил его в воду. Видеокамерой так и не воспользовался и после аварии «Саида» расплатился ею за оказанную мне услугу и т. д.

На «Саиде» я старался в список судового имущества включить то, что, по моему мнению, сгодится в длительном плавании. Например: ножовкой по металлу я не воспользовался ни разу, но на «Лене», когда сломало мачту, неделю пилил и строгал. Отремонтировался и продолжил плавание. Неприкосновенный запас одежды герметично упаковал в сорокалитровый пластиковый баллон и так четыре года вёз его вокруг света (к счастью, не понадобился). А вот увеличительную лупу (помимо прямого назначения, можно использовать вместо отсыревших спичек или при ремонте парусов — оплавить капроновую нить либо краешек ткани) после того, как я «разбогател» и перешёл на газовую зажигалку, можно было бы и подарить кому-нибудь.

Конечно, в следующем плавании не лишними были бы: надувная резиновая лодочка, автопилот, спутниковая связь, радар, эхолот, ноутбук, ветрогенератор, МАНИ, «калашников», противотанковый гранатомёт и ВУМЕН не помешала бы, но это будет уже семейное плавание.

На «Саид» я старался втиснуть в каюту то снаряжение, которым располагал и которое имело двойное-тройное назначение (багор, он же спинакер-гик, он же футшток, он же удлинитель румпеля, он же гарпун, он же оружие для самообороны и пр., а если присобачить к нему кусок фанеры, то и весло).

С уважением Е. Гвоздёв.

### 9 Jul 2007, 08:56 Отправлено #1066

(Лявон @ 8 Jul 2007, 23:33) Удивительно, что не тронули аккумулятор и солнечную батарею... Уважаемый Евгений Александрович, не могли бы Вы





рассказать немного о работе солнечной батареи?

В Сан-Хуане (Пуэрто-Рико) мой друг Хильберто Кастро подарил мне солнечную батарею, сейчас уже даже не вспомню ни фирму-изготовитель, ни марку её. Длина 85-90 см, ширина — около 30 см, толщина — около 1 см, вес примерно 400-500 г, напряжение 12 вольт, зарядный ток 6-8 А. Изготовлена она на мягкой основе и запросто сгибалась в дугу, а то и вовсе трубой, имела пару люверсов и, по желанию, её можно было привязать к гику, уложить в кокпите или на рубке. Очень удобная и полезная вещица! На ночь убирал её в каюту, предварительно протерев от соли смоченным в пресной воде ватным тампоном. Сколько она стоит — не знаю, но в длительном кругосветном плавании окупит она себя с лихвой.

#### **Гвоздѣв 9 Jul 2007, 13:22 Отправлено #1073**

Когда мои пуэрториканские друзья узнали, что я иду через Панамский канал в Тихий океан и дальше, то ребята из береговой охраны установили на «Лене» УКВ радиостанцию, антенну на топе мачты и кислотный аккумулятор 12 вольт 45 Ач. Всё новенькое, всё отлично работало (освещение каюты и компаса, ходовые огни, общевещательный радиоприемник, диктофон и радиостанция УКВ).

#### **Гвоздѣв 9 Jul 2007, 15:46 Отправлено #1080**

(Guennady @ 9 Jul 2007, 13:58)

...Т.е. батареи хватает на все нужды, включая радиостанцию.

Я обратил внимание на то, что семейные экипажи, которые бродят годами по белому свету, имеют, как правило, солнечную батарею, ветрогенератор и зачастую либо навесной генератор на главном двигателе, либо отдельный дизель-генератор. И не мудрено: у морских бродяг потребителей электроэнергии не меньше, чем на круизном лайнере: автопилот, GPS, радиостанция, телевизор, холодильник, стиральная машина и т. д. и т. п.

#### **Гвоздѣв 10 Jul 2007, 08:35**

(Diver97 @ 9 Jul 2007, 16:51) ...Однако сейчас, с высоты своего опыта, вы бы отправились в дальний поход, к примеру, на такой яхте — Leisure 17, длина 5,2 м, моторчик 3,5 л.с. тохатсу? С уважением Олег.

Уважаемый Олег!

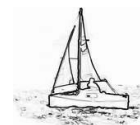
Если указанная Вами яхта обладает достаточной прочностью и остойчивостью, да к тому же и непотопляемостью, что немаловажно для судёнышка небольших размеров, то любой нормальный человек, имеющий некоторый опыт одиночных плаваний, сможет совершить на ней кругосветку. Я в этом не сомневаюсь.

Что касается времени (месяц, два, полгода...), которое можно провести в океане без захода в порты, то на яхте длиной 5,0-5,5 м при соответствующем снаряжении можно, как мне представляется, совершить не только переход через Атлантику, но и кругосветное плавание НОН-СТОП.

С уважением Е. Гвоздѣв.

#### **Гвоздѣв 10 Jul 2007, 15:09 Отправлено #1122**

(Liber @ 9 Jul 2007, 20:50) Подождем мнения Капитана Гвоздѣва по этому вопросу. А то я до конца не понял, рекомендуют изготовители опреснителей пить эту воду постоянно, или только на случай аварии.



В Тихом океане на «Лене» было три солнечных опреснителя морской воды. Провозившись с одним из них добрую неделю и не добившись нужных результатов (за день больше стакана воды не удавалось собрать), отложил эксперимент «на чёрный день». Полагаю, виновником неудачи было сильное волнение (3,5-4,0 метра).

На «Саиде» появился ручной опреснитель (подарок таитянских друзей), но к тому моменту острая необходимость в питьевой воде миновала, и я им не воспользовался. Мне почему-то думается: если из океанской воды, из конской мочи, из... трупов добыть воду, я имею в виду  $H_2O$ , и «облагородить» её нужными для человеческого организма микроэлементами (магний, кальций, фосфор, железо, цинк, медь, марганец, молибден и пр.), то в течение плавания от пункта А до пункта Б проблем не будет, да и осложнений после кругосветки тоже.

#### **Гвоздёв 11 Jul 2007, 07:41 Отправлено #1139**

...После опубликования в печати рекомендаций А. Бомбара и экспериментальных данных Ж. Ори среди моряков стало распространяться убеждение, что вредность питья морской воды преувеличена.

В связи с этим Комитет по безопасности мореплавания в 1959 г. обратился к Всемирной организации здравоохранения с просьбой высказать своё компетентное заключение по этой проблеме.

В Женеву были приглашены видные специалисты по проблеме выживания в океане, биологи и физиологи — Р.А. Маккенс и Ф.В. Баскервиль из Англии, швейцарец Ж. Фабр, француз Ш. Лабори и американец А.В. Вольф.

Эксперты обстоятельно изучили материалы многочисленных экспериментов на людях и лабораторных животных, проанализировали случаи использования морской воды терпящими бедствие и пришли к единодушному мнению, что морская вода разрушительно действует на организм человека. Она вызывает глубокие расстройства многих органов и систем (The Danger of drinking Seawater, 1962).

Поэтому памятками и инструкциями для моряков и лётчиков питьё морской воды в условиях автономного пребывания на спасательных лодках и плотах запрещено.

В.Г. Волович. Человек в экстремальных условиях природной среды, стр. 162.

#### **Гвоздёв 11 Jul 2007, 08:21 Отправлено #1140**

Однажды в Тихом океане на «Лене» от нечего делать засунул в прозрачную пластиковую 5-литровую бутылку свою изорванную рубашку чёрного цвета, налил туда литра полтора морской воды, поставил её в кокпит на солнцепёк, резиновым шлангом соединил «испаритель» с литровой бутылкой и опустил бутылочку — «конденсатор» в ведро с морской водой. За день опреснитель фирмы Гвоздёв и К° выдал 120-150 мл водички, пригодной для питья.

Полагаю, при рациональном подходе 400-500 мл опреснённой воды таким способом получить можно.

#### **Гвоздёв 13 Jul 2007, 09:50 Отправлено #1209**

(Ayrton @ 12 Jul 2007, 17:27) А вот, кстати, любопытный вопрос Евгению Александровичу. Какие из «немыслимых» навыков были бы полезны в таком экстриме, как кругосветка на «Саиде»?



Перед выходом яхты «Саид» в кругосветное плавание её капитан прошёл многолетний курс выживания в океане (врагу не пожелаю). Было: и многомесячное полуголодное житьё-бытьё, и питание сырыми морепродуктами, и двухнедельная «диета» на одном размоченном в воде рисе, и холод, и зной, и жажда, и болезни, и поломки руля и мачты, и дружеская беседа под дулом автомата, и прогулка на спине у кита, и...

А вот чему бы мне хотелось научиться перед третьим плаванием на яхте крохотных размеров, так это — из обыкновенного топора готовить настоящий украинский борщ.

#### **Гвоздёв 13 Jul 2007, 21:22 Отправлено #1213**

В штормовую погоду на Северном Каспии, смею предположить и Азовском море, при короткой крутой волне 2-3 м яхту, оказавшуюся лагом к волне, может запросто положить парусами на воду, а то и вовсе перевернуть кверху лаптями. Но я не припомню случая, чтобы перевернуло яхту, которая в непогоду отстаивалась бы на якорях. Северный Каспий и Азовское море мелководны, и постановка на якоря сложности не представляет (кроме зимы, когда на море льды).

#### **Гвоздёв 15 Jul 2007, 08:06 Отправлено #1238**

В светлое время суток при плавании вдоль берега, в узких проливах, вблизи скал и прочих навигационных опасностей «Саид» и «Лена» строго придерживались заданного курса. Ночью, как правило, отстаивался на якорях.

В открытом океане «Лена» и «Саид» при благоприятном ветерке сутками, а то и неделями шли, образно выражаясь, противолодочным зигзагом — три-пять миль влево от генерального курса и столько же вправо. В океане скорость яхты становилась второстепенной, главное для меня — это сохранить свои силы и работоспособность, а также поддерживать судно в исправном техническом состоянии.

Ну, а в непогоду шёл как Бог на душу положит.

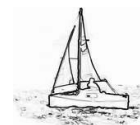
#### **Гвоздёв 11 Aug 2007, 18:41 Отправлено #1288**

(RAPIRA @ 7 Aug 2007, 22:01) Уважаемый Евгений Александрович, поделитесь, пожалуйста, каким образом решали вопрос с флажками под краспицу? Из Ваших ответов я понял, что в близости суши старались идти под берегом, это ж сколько тервод пришлось перемолотить, и всякий раз обозначь уважение, понимаете ли.

Уважаемый коллега!

На «Лене» флаг СССР (в начале плавания было такое), затем РФ, а также Белоруссии и Республики Дагестан нёс на ахтерштаге примерно в 2,5 метра от ватерлинии, на «Саиде» же эти флаги вывешивались на топенант-гике. Флаг иностранного государства, в чьих водах находилась яхта, поднимался под правой краспицей (в порту с 8.00 местного времени и до захода солнца, в море, а также при выходе или заходе в порт флаги нес, невзирая на время суток). Под левой краспицей, по мере необходимости, поднимались флаги МСС (Международный свод сигналов) и иногда вымпелы яхт-клубов и марин.

За кордоном в яхтенном магазинчике в каждой марине (яхт-клубе) приобрести флаг того или иного иностранного государства — пара пустяков, но поскольку в судовой кассе «Лены» и «Саида» денег на покупку флагов, почему-то не было, то обзаводился ими по принципу: если Господу Богу было угодно создать Францию, Аргентину, Таити, Барбадос и т. п., то почему бы Ему не расщедриться и не подарить бедному российскому мореплавателю-одиночке такую ме-



лочь, как флаг страны захода? И, как правило, Господь не скупился (каждый флаг по-своему дорог мне, и о нём можно рассказывать часами)...

**Гвоздёв 13 Aug 2007, 09:33 Отправлено #1291**

(RAPIRA @ 12 Aug 2007, 21:29) Уважаемый Евгений Александрович! Если флаги стран пребывания после использования не уходили за борт, то сколько же их накопилось за время плавания? Какой объем они занимали, и сколько все это хозяйство весило, включая вымпелы яхт-клубов и марин? Вопрос к тому, что на борту, как я понимаю, с пространством всегда было туго.

С уважением.

1) Флаги для морских судов (танкер, контейнеровоз, фрегат, авианосец) и для «мелюзги» (яхта, катер, шлюпка) шьют разных размеров. На «Саиде», например, флаг РФ был чуть больше мужского носового платка и много места не занимал.

2) Январь 1994 г. «Лена» стоит в Кабо-Рохо (Пуэрто-Рико). Мой друг и ангел-хранитель врач-терапевт Луис Лосадо вместо истрепанного за время перехода «Лены» через Атлантику флага заказал в швейной мастерской новенький, а старый повесил на стену у себя в кабинете как сувенир. Мастер, который сшил флаг, за материал и свою работу ни цента не взял, объяснив это так: «Ты первый, кто в одиночку пришёл на яхте из России в Пуэрто-Рико, а я хочу быть первым в Пуэрто-Рико, кто сшил флаг России». «Лена» несла этот флаг в Тихом и Индийском океанах. На «Саиде» в трёх океанах он поднимался по торжественным дням и в трудную минуту. Сейчас флаг хранится у меня дома, выбросить его за борт рука не поднялась.

3) Что же касается других флагов и вымпелов, то я предпочитаю дарить их друзьям в качестве сувениров, а не выбрасывать в море.

**Гвоздёв 30 Aug 2007, 10:00 Отправлено #1568**

(plis @ 30 Aug 2007, 08:47) Уважаемый коллега, какой самый большой промежуток времени в течение Ваших путешествий Вы находились в каюте непрерывно?

Практически, при любой погоде (от штиля до урагана) выходить на палубу, хотя бы на несколько минут, приходится ежедневно (даже Папе Римскому, наместнику Христа на земле, необходимо иногда посещать галльон). В штормовую погоду и при температуре пять градусов и выше, чтобы не намочнуть, выскакиваю на палубу, в чём мать родила, затем ныряю в каюту, вытираюсь полотенцем насухо, надеваю бараклишко. Благодарить!

Без учёта этих «прогулок», в каюте, как в берлоге, отсиживался иногда неделями. Если взять время, проведённое в океане на «Саиде», то процентов 80-85 провёл в каюте, иногда высушившись по пояс из люка (на «Лене» около 60%).

**Гвоздёв 30 Aug 2007, 22:11 Отправлено #1595**

Уважаемые коллеги! Относительно приготовления пищи проблем нет. На «Саиде» четыре маленьких газовых баллончика весом по 190 г каждый, хватало на месяц (если экономить, то и тремя можно обойтись).

Когда одежда и спальные принадлежности сухие, то при температуре, близкой к нулю, в каюте спать одно удовольствие. Самое скверное, когда в каюте всё промокло, холодно и переодеться не во что. Бывает это не так часто, но когда такое случается, то за сухую рубашку готов чёрту душу продать.



**Гвоздѣв 25 Sep 2007, 08:07 Отправлено #1811**

(AMN @ 24 Sep 2007, 23:27) А кстати, чем можно заняться на 3-метровой яхте?

Ну, кроме как опреснитель качать?

Отвечу вопросом на вопрос. Предположим, «Саид» при попутном ветерке 7-12 м/сек. и волнении высотой два метра идет под всеми парусами 24 часа в сутки (автопилота на яхте нет). Спрашивается, сколько часов в сутки рулевой не выпускает румпель из рук?

**Гвоздѣв 25 Sep 2007, 20:56 Отправлено #1824**

(AMN @ 24 Sep 2007, 23:27) А кстати, чем можно заняться на 3-метровой яхте?

В одиночном кругосветном плавании на 3-метровой яхте приходится изо дня в день по 24 часа в сутки, как и на нормальной яхте, выполнять все те же обязанности (капитана, вахтенного помощника, боцмана, рулевого, матроса, кока и судового врача). Когда в Буэнос-Айресе на «Саиде» при падении сломал два ребра, то в плавании по причине полного невежества в вопросах медицины и отсутствии необходимых лекарств два месяца выл от боли на луну, а после ещё пару годиков не мог спать на правом боку.

**Гвоздѣв 14 Oct 2007, 00:32 Отправлено #1912**

(Diver97 @ 13 Oct 2007, 19:28) Уважаемый Евгений Александрович, во время (или до) ваших путешествий вы когда-нибудь делали прививки (вакцины), принимали ли специфические лекарства (от малярии и пр.). Вообще, по вашему мнению, стоит это делать заранее? Или при определенной осторожности можно без этого обойтись? С уважением Олег.

Уважаемый Олег, когда я работал на судах, то регулярно проходил медицинскую комиссию и, естественно, делали прививки. Выйдя на пенсию, к врачам не обращался и вот уже добрых два десятка лет — никаких прививок. Отправляясь в кругосветное плавание с заходами в порты слаборазвитых стран, к вопросу о прививках, как мне представляется, следует отнестись вполне серьёзно.

С уважением Е. Гвоздѣв.

**Гвоздѣв 18 Nov 2007, 12:57 Отправлено #1937**

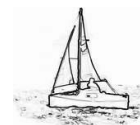
(Авача @ 18 Nov 2007, 09:08) Что-то Вы, коллега, перемудрили. Мы всегда промывали рис морской водой, последний раз споласкивали пресной.

Во все времена во всех морях и океанах при наличии на борту достаточного количества питьевой воды я поступал точно так же, как и Вы — сначала промывал рис заборной водой, а затем — споласкивал пресной, но... В Тихом океане при переходе «Саида» от Чили до Таити в течение трёх месяцев не упало на палубу ни капли дождя и при суточном потреблении 1,5 (полтора) литра пресной водички (моя медицинская норма 4 литра/сутки), хочешь, не хочешь, а пришлось дрожать над каждой каплей.

Р. S. Если у кого-нибудь появится желание в течение месяца, о трёх я уже и не заикаюсь, поэкспериментировать на своём желудке с полутора литрами пресной воды в сутки (приготовление пищи, питьё-мытьё, баня и т. д. и т. п.), то можно и продолжить обмен мнениями.

**Гвоздѣв 1 Mar 2008, 12:08 Отправлено #2000**

В истории мореплавания мне неизвестны случаи, чтобы вокруг света прошли с девушкой... с женщиной — другое дело! :-)



Если говорить всерьёз, то по белому свету бродят на яхтах десятки тысяч пар (он — она), лишь бы желания совпадали с возможностями. Например, в Гибралтаре мне встретила пара молодых людей из Англии, так они всё лето провели в Средиземном море, за это время отсняли на видео более двадцати кассет и отправили их на телестудию БИ-БИ-СИ (на мой взгляд, неплохой способ пополнить судовую кассу).

Будь я лет на пятьдесят моложе, то для начала прошёлся бы со своей возлюбленной вокруг старушки Европы, поднабрался бы опыта, а затем сообща и решили бы — куда проложить дальнейший курс.

#### **Гвоздév 1 Mar 2008, 12:15 Отправлено #2002**

##### **ЗАДАЧА:**

Предположим, дорогие друзья, что мы отправляемся в море в одиночное плавание без захода в порты и, по нашим расчётам, продлится оно 100 (сто) дней. На время похода берём с собой 75 кг продовольствия (из расчёта 750 г/сутки), на непредвиденный случай (ненастная погода, болезнь и т. д.) прибавим ещё месяц сроку и в качестве неприкосновенного запаса — 25 кг продуктов.

Сбалансированный суточный рацион должен содержать: 80-100 г белков, 80-100 г жиров, 400-500 г углеводов, 20 г хлористого натрия, 0,1 г витаминов (без холина), 0,5-1,0 г холина.

Калорийность рациона должна покрывать энергетические траты организма, примерно 3000-3500 ккал.

**СПРАШИВАЕТСЯ:** Какие из продуктов и сколько их следует закупить, чтобы к концу плавания не околеть с голоду? Просьба чёрную икру, мясо кентавра и яйца жар-птицы не предлагать.

С уважением Е. Гвоздév.

#### **Гвоздév 3 Mar 2008, 11:31 Отправлено #2007**

(adriliano @ 1 Mar 2008, 12:52) Вопрос питания очень важен и интересен. Сам хочу его изучить. Икру я бы и в самом деле не предлагал, а вот сублимированные продукты, хоть они и дороже, мне кажется, достойный выбор. Главное здесь — брать не химические с концентратами и прочее, что обычно продаётся в магазинах, а именно сублимированные (высушенные) продукты. Экономия газа, времени. Плюс сублимированное в крайнем случае можно есть всухую, запивая водой.

Я согласен с Вами и, более того, первого марта купил сухофруктов, сухарей, порошкового молока, картофельного пюре и прочих «деликатесов» и, как подопытный кролик, грызу всё, что попадётся на зуб, предварительно взвесив каждую крошку и взяв на учёт её калорийность. Надеюсь, к концу месяца буду иметь вполне конкретное представление о том, что мне следует взять с собой в море и от чего придётся отказаться.

#### **Гвоздév 21 Mar 2008, 11:54 Отправлено #2127**

Уважаемые коллеги! Выскажу некоторые соображения относительно «Задачи» (отправление 2003 от 01 марта 2008 г.):

1) На яхте запасы питьевой воды — отдельный вопрос, и при разработке суточного рациона питания его не следует пока затрагивать.



2) Само собой разумеется, мясо водоплавающей птицы, рыба, планктон и прочий подножный корм по возможности будет употребляться в пищу как добавка к суточному рациону, но включать его в те 750 г не следует.

3) При плавании, скажем, от Новороссийска до Гибралтара с питанием вообще не должно быть проблем (75 — 100 кг продовольствия можно схарчить за пару недель, затем зайти в ближайший порт, пополнить запасы и продолжить плавание). При переходе через Атлантику, даже если плавание затянется на 2-3 месяца, сто кг продуктов на это время вполне достаточно. Находясь в иностранных портах, можно объедаться чем угодно и сколько угодно, но в Тихом океане плавание может растянуться на полгода, и при ограниченных размерах судна к вопросу о питании следует отнестись серьёзно.

Если бы у меня в судовой кассе имелась сумма раза в два-три превышающая годовой бюджет России, Соединённых Штатов, и Китая вместе взятых, то лучшие диетологи мира через неделю выдали бы мне такой рацион питания, о котором космонавты и мечтать не смеют. Поскольку оплачивать труд специалистов мне нечем, то приходится самому, да с помощью друзей решать подобные вопросы.

4) На Каспии перед выходом в море я каждый раз взвешивался на весах, затем через месяц-два по окончании плавания снова взвешивался, и если мой вес оставался прежним (плюс/минус 1-2кг), то считалось, что с питанием в походе всё нормально. Если же капитан «ГЕТАНа» обзаводился брюшком или излишне терял в весе, то в следующем плавании, выражаясь блатным языком, пайка увеличивалась либо уменьшалась.

5) Я не привередлив к пище и могу неделями без хлеба есть трижды в день бараний жир, закусывать свиным салом и запивать всё это топлёным тюленьим жиром. Однако суточный рацион весом 750 г, о котором идёт речь, должен содержать в себе всё необходимое для поддержания нормальной жизнедеятельности человека, возраст которого 75 лет, рост 181 см, вес 80-85 кг, и работать (нести вахту) ему придётся по 16-18 часов в сутки.

6) В прошлом году я купил на рынке 48 солдатских пайков (индивидуальный рацион питания боевой) вес каждого 1,5 кг (брутто).

Рацион содержит: белки — 115 г, жиры — 147 г, углеводы — 383 г, калорийность — 3595 ккал. Разделил каждый паёк на две суточные нормы и в течение месяца добросовестно изображал из себя подопытного кролика. Выводы: жить можно, но почему-то в сторону женщин шея не поворачивается.

В этом году снова купил 12 солдатских пайков, несколько килограммов сухофруктов, орехов (коллега Давуд настоятельно рекомендует арахис и грецкий орех), всевозможных концентратов и уже пару недель «объедаюсь деликатесами», составленными в разных пропорциях. И вот что из этого получается:

#### ЗАВТРАК

Паштет мясной (баночка 75 г) содержит:

Белки — 6,75 г.

Жиры — 16,8 г.

Калорийность — 177,75 ккал.

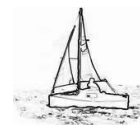
Хлебцы армейские (пачка 50 г) содержат:

Белки — 4,95 г.

Жиры — 2,85 г.

Углеводы — 31,05 г.

Калорийность — 193,5 ккал.



Сухой завтрак «Мюсли» (80 г ассорти + 12 г сахар песок + 10 г сухие сливки) содержит:

Белки — 11,5 г.

Жиры — 5,8 г.

Углеводы — 81,78 г.

Калорийность — 407,26 ккал.

Горячий напиток (кофе 2 г + какао 10 г + сахар 12 г) содержит:

Белки — 2,48 г.

Жиры — 1,18 г.

Углеводы — 13,45 г.

Калорийность — 74,3 ккал.

Итого: завтрак в 6-7 часов утра массой 251 г содержит: белки 25,68 г, жиры 26,63 г, углеводы 128,28 г, калорийность 912,06 ккал (подсчитывал на бумаге с карандашом, могут быть неточности). Я вполне наедаюсь и до обеда (в 12-13 часиков) есть не хочется, к тому же три раза в неделю такой завтрак, смею предположить, не надоест в течение длительного плавания. Что скажете, коллеги?

Приятного аппетита!

P. S. А теперь несколько усложним задачу:

Можно ли составить сбалансированный суточный рацион питания весом 750 г и стоимостью 65-70 рублей?

С уважением, Е. Гвоздѐв.

#### **Гвоздѐв 25 Mar 2008, 11:45 Отправлено #2143**

(Sevanopula @ 19 Mar 2008, 08:54) У меня возникла идея, а что если в путешествие с собой брать дистиллированную воду, а потом разбавлять ее до нужной солевой консистенции морской водой. Думаю, выигрыш процентов 15-20 должен быть.

Иногда дистиллированную воду я брал в качестве НЗ (неприкосновенного запаса), хранилась на яхте по 8-12 месяцев, и никаких проблем с микроорганизмами, запахами, вкусом и пр. Добавлять же в неё морскую воду не следует, выгоды никакой, а вред здоровью причинить можно запросто.







## ГЕТАН

**Гвоздѣв 29 Dec 2005, 23:54 «ГЕТАН» (Наброски)**

В конце пятидесятих годов попался мне обрывок какой-то газеты с кратким сообщением о кругосветном плавании француза Марселя Бардьо. Рано осиротев, он с одиннадцати лет начал зарабатывать себе на пропитание и, как многие мальчишки в этом возрасте, мечтал о море. Шли годы. Незадолго до второй мировой войны Бардьо, будучи вполне самостоятельным молодым человеком, решает построить парусную яхту и совершить на ней одиночное кругосветное плавание. Упорно преодолевая материальные затруднения и всевозможные лишения, он приступает к строительству.

Война внесла свои коррективы. Только 1 января 1950 года «Катр ван» (Четыре ветра), так назвал яхту мореплаватель, вышла из Парижа и через восемь лет, оставив за кормой около 70 тысяч миль, вернулась к себе на родину.

Помнится, тогда меня, профессионального моряка, больше всего удивила та дерзость, с которой был брошен вызов Его Величеству Океану. Восхищали упорство и мужество мореплавателя. Неужели можно, вот так, одному в океане? Мне понятно, когда на яхте экипаж несколько человек, но — один, в океане!

С этого клочка газетной бумаги началось моё знакомство с историей одиночных транс-океанских плаваний. Удивительный мир парусов незаметно увлёк меня. В букинистическом магазине случайно приобрёл книгу Джошуа Слокама «Один под парусом вокруг света», и желание самому совершить одиночное кругосветное плавание накрепко запало в душу.

Сам я по профессии судовой механик, и что касается лоции, навигации и прочей судоводительской премудрости, то с помощью знакомых капитанов и своей усидчивости надеялся со временем одолеть их. Со строительством яхты и наукой ходить под парусами дело представлялось несколько сложнее.

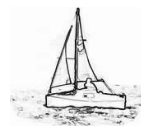
Под парусами я от роду не хаживал и не видывал, как это делают другие, яхт-клуба же, где можно было бы чему-то поучиться, в городе Махачкале, где я проживаю, нет.

Поразмыслив, решил для начала пройтись по книжным магазинам в поисках литературы по малому судостроению. Расположенный на берегу Каспийского моря город Махачкала имеет торговый и рыбный порты, судоремонтный завод и ряд предприятий связанных с морскими ведомствами. Казалось бы, от литературы для моряков и яхтсменов полки книжных магазинов и городских библиотек должны ломиться. Увы! Кроме описания моделей эскадренных миноносцев времён второй мировой войны, речных бронекатеров и подводных лодок да чертежей крейсера «Аврора» ничего не смог выискать.

Двумя годами позже вышел первый номер научно-популярного сборника «Катера и яхты», и по многим интересующим меня вопросам появилась определённая и полная ясность. Пополнив теоретические знания, приступаю к поиску и проработке чертежей будущей яхты, приобретаю необходимые материалы для её строительства, готовлюсь к выходу в море.

Однако в размеренную и так хорошо спланированную жизнь вмешалась Судьба — заболела и умерла жена. На руках остались двое малолетних ребятишек, житейские дела на долгие годы отодвинули мечту о парусах.

В конце семидесятых годов появилась возможность заняться яхтенными делами. К этому времени, будучи постоянным читателем журнала «Катера и яхты», я уже имел представление о том, что такое однокорпусная парусная яхта со стационарным вспомогательным двигателем,



построенная в соответствии с лучшими мировыми стандартами по проекту ведущих яхтенных конструкторов на стапелях солидной судостроительной верфи.

Такая посудина, имеющая неограниченный район плавания, достаточный комфорт и полное снаряжение — весьма дорогое удовольствие, и мне, строителю светлого будущего, не по зубам. Тщательно изучив свой семейный бюджет, порывшись в родословной и не отыскав в ветвях фамильного дерева ни явных, ни тайных обладателей необходимой для покупки яхты суммы, пришёл к трезвому выводу — надо самому строить.

Теперь-то я знаю, что такое — строить яхту своими руками! Это истёртые ноги в поисках оцинкованных шурупов; это кровавые волдыри на руках от знакомства с рубанком; это свободные от работы вечера и воскресные дни, растраченные чёрт знает зачем и для чего; это бесконечные советы друзей и знакомых — как надо делать и чего не следует делать. От них у судостроителя-любителя в конце-концов наступает «просветление», и, убедившись в своей полной никчемности, он начинает всерьёз задумываться: а не лучше ли сжечь почти готовое к спуску на воду творение рук своих.

И всё же! Чего стоят те мытарства в поисках отвердителя для эпоксидной смолы, куска бакелитовой фанеры или полоски стеклоткани в сравнении с запахом свежей древесной стружки! Что такое домашняя ковровая дорожка в сравнении с секстаном, который удалось достать за полцены! Ну и что из того, что старый плащ уже стыдно надевать? Зато какой стаксель подвернулся! Не какая-нибудь парусина, а настоящий лавсан!

А если с первого раза, точно и правильно отбить ватерлинию, то, уверяю вас, наслаждение судостроитель получит не меньшее, чем от созерцания полотен Левитана. Когда же ваш мини-крейсер, или, как уверяли знатоки, «рундук», закачается на волнах и вы, осторожно ступив на палубу, поймёте, что он, как ни странно, держит вас и не намерен скрыться под водой, тут до вашего сознания доходит: яхтсмен тоже человек, притом способен на такое, что не под силу простому смертному.

Не верите? А вы попробуйте на одной любви к парусу построить, как утверждают (не без оснований) солидные научные трактаты, сложное техническое сооружение, именуемое яхтой, тогда поймёте. И хотя после первого же пробного похода судостроитель, теперь уже — судовладелец, снова примется пилить, строгать, подгонять, перекраивать, перестраивать и ...так до скончания дней своих — боже упаси скептиков непочтительно отозваться о мини-крейсере, пострадавшем в муках и созданном, грубо выражаясь, из отходов производства.

Вопрос, где строить, имеет немаловажное значение. Хорошо, если есть собственный дом или дача. Неплохо, если они имеются у родственников или друзей. Местный яхт-клуб или лодочная станция могут пойти вам навстречу. Но что делать тому, кто живёт в коммунальной квартире, а во всей округе нет ни одного квадратного метра свободной площади, где бы вы могли после работы и в воскресные дни мастерить? Здесь каждый судостроитель-любитель проявляется во всём блеске своей изворотливости.



1977 г. Будущий ГЕТАН.  
Фото из архива Е.Гвоздёва.



Например, мой товарищ Эдуард Богданов, энтузиаст водномоторного спорта, смог уговорить свою жену, и она разрешила занять под эллинг одну из двух комнат (согласитесь, не у каждой такая жена). За зиму моторная лодка типа «Москвичка» длиной 3,6 метра и шириной 1,25 была построена. Как при этом Эдуард Никитич умудрился не беспокоить соседей — не представляю. Но подлинно известно, что некоторые из них даже не подозревали о том, что за стеной их квартиры находится судостроитель.

Зато, когда в четыре часа утра из окна пятого этажа кооперативного дома стали спускать на землю готовое судно, без усиленного наряда милиции не обошлось — судостроителя приняли за грабителя. Затем разобрались и, как нельзя кстати, помогли доставить к берегу моря пахнущую свежей краской моторную лодку.

Для меня отыскать в Морском торговом порту, где я работал, заброшенный уголок, спросить у администрации разрешение на его, так сказать, аренду, расчистить место от мусора и камней, особого труда не составило. «Уголок» оказался по соседству с причалом портового флота, и в течение всего строительства кто-нибудь из товарищей по работе или просто знакомых, выкроив минутку для перекура, считал своим долгом поделиться со мной полезными советами на все случаи жизни. Я и не подозревал — каково строить яхту на виду у профессиональных моряков!

Теперь, после двух лет строительства, я с полной ответственностью утверждаю: во всей Вселенной не существует более компетентных болельщиков и никто в мире не даст столько бесплодных советов, как они. Шутки шутками, но если хвататься за сердце при виде того, как подоготовленным к установке сухим стрингером измеряют глубину у причала или единственной отделочной кистью белят деревья на субботнике, то провались оно всё пропадом — лучше арендовать необитаемый остров в Тихом океане.

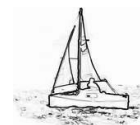
До начала постройки и теперь я придерживаюсь того мнения, что яхту лучше строить «с нуля», то есть разработать самому или подобрать готовый проект и, сообразуясь со своими возможностями, приступать к закладке киля. Яхты «Калан», «Морской конёк», «Нерпа» и ряд других проектов, описанных в сборнике «Катера и яхты», удовлетворят многих, не ограничивая творческого подхода судостроителя-любителя. Тогда как переделка судна (чаще шлюпки) вынуждает действовать в определённых рамках.

Тем не менее для меня постройка яхты из отжившего свой век списанного вельбота оказалась самой доступной в смысле материальных затрат (примерно 600 рублей). К тому же ставились три основные задачи: научиться строить, научиться ходить под парусами и, наконец, в походах отработать такую конструкцию яхты, которая удовлетворила бы меня, как будущего мореплавателя-одиночку.

Два года упорного труда, и к лету 1979-го в моём распоряжении оказался дешёвый, мореходный, безопасный и сравнительно комфортабельный мини-крейсер, переделанный из списанного вельбота.

На яхте имелись портативная газовая плитка, запасной газовый баллон, два компаса, секстан, бинокль, двое часов, переносной радиоприёмник, четыре якоря и прочее снаряжение, необходимое для длительного плавания без захода в порты (продолжительностью четыре-шесть месяцев).

Задолго до спуска яхты на воду встал вопрос — как назвать творение рук своих? Оказывалось, вовсе не просто придумать имя своему детищу. Перебрал сотни три названий: Аврора, Андромеда, Мария, Афродита, Лада, Русь... и т.п. Только яхт, катеров и моторных лодок с благозвучным названием «Елена Прекрасная» мне доводилось видеть с полдюжины, а так хочется чего-нибудь особенного.



Наконец после утомительных поисков и раздумий проблема решилась сама собой: надо назвать яхту — «ГЕТАН» (аббревиатура имён всех членов моей семьи). Просто, оригинально и приятно ласкает слух и согревает душу судостроителя-любителя, а теперь уже — судовладельца и, разумеется, молодого, растущего капитана, который со временем непременно обратится в морского волка.

**Гвоздёв 18 Nov 2007, 05:48**

Август 1979 г.

«ГЕТАН» выходит на ходовые испытания. Первое в моей жизни плавание под парусами началось. Опыта — кот наплакал.

На пятый день плавания с наступлением вечерних сумерек решил стать на якорь и отоспаться (перед этим двое суток не спал). Убраны паруса, на глубине 1,5-1,7 м отдан якорь, включен якорный огонь, входной люк закрыл марлей от комаров и... спать. Благо, ветер с берега (NW 3-5 м/сек.).

Ночью ветер сменился и зашёл на SO (прижимной), продолжаю спать... Под утро «моряна» (название юго-восточного ветра на Каспии) усилилась до 15—18 м/сек. К полудню пришла волна, и началось. Оказывается, «ГЕТАН» стоит на якоре в двух кабельтовых от низкого, поросшего камышом берега и в 20-30 метрах от того места, где глубины резко увеличиваются с 1,5 до 10-15 метров. С моря идёт волна около двух метров, на меляке растёт до трёх и выше, «вскипает» и обрушивается на яхту.

Пару раз «ГЕТАН» коснулся корпусом о грунт. Ветер усиливается. Что делать? Надо сниматься с якоря и уходить в море, но выбрать якорь не хватило силёнок. Успокоившись, замечаю, что метрах в пятидесяти по корме от яхты и далее в сторону берега волны значительно меньше. А что если потравить якорный канат?

Достаю все свои запасы верёвок (75 метров), наращиваю ими якорный конец и, багром измеряя глубину, осторожно спускаюсь под ветер. И действительно, на новом месте высота волн чуть больше метра, а глубина под килём яхты осталась прежней. Ура! Жить можно.

...К вечеру ветер стих, ночью волнение улеглось, ходовые испытания продолжаются.



**Гвоздёв 8 Sep 2006, 02:50**

### ПОСЛЕДНЯЯ ВСТРЕЧА (Дневник Е. Гвоздёва)

...В полночь 11 ноября 1983 года ветер стих до 1-2 м/сек. К утру, продвинувшись ещё на пару миль, ГЕТАН застыл с обвисшими парусами. Судя по всему, осенний Каспий решил отдохнуть — не качает, не валяет, тихо, безоблачно и сравнительно тепло. Горизонт закрыт дымкой, видимость неважная. Наскоро позавтракав, беру швабру и приступаю к генеральной приборке. Пошли восемьдесят шестые сутки одиночного плавания без захода в порты, и на-



звать яхту белокрылой, а тем более — белоснежной язык не поворачивается. Изодранные паруса требуют иголки с ниткой, измочаленные фалы и шкоты — замены. Подводная часть корпуса покрылась водорослями и ракушкой, и, чтобы не терять скорость, надо умудриться его очистить. Словом, хочу с максимальной выгодой использовать дарованное Природой затишье.

В 07.00 слева по борту слышатся звуки работающих дизелей, и, словно призрак, из марева появляется теплоход «Геокчай». Изменив курс, судно направляется к яхте и на малой скорости проходит в двадцати метрах от ГЕТАНа. На ходовом мостике старший помощник капитана Валерий Овчинников, мой давний приятель. Обмениваемся приветствиями. Спрашивает, нужна ли помощь. Отвечаю — всё о'кей! Узнав, что они идут в Махачкалу, прошу передать капитану порта Крахмалёву: на ГЕТАНе всё в норме.

Расстояние между яхтой и теплоходом увеличивается. На прощанье желаем друг другу счастливого плавания. «Геокчай» прибавил обороты двигателям, берёт курс на Махачкалу, а ГЕТАН — на восток, в свой семнадцатый в этом плавании бросок через Каспий.

Как и планировалось, через месяц, оставив за кормой свыше 6 тысяч миль, ГЕТАН, истерзанный осенними штормами, вернулся в родной порт.

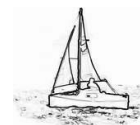
А двумя неделями позже на переходе из Бекдаша в Махачкалу в районе Дербентской впадины «Геокчай» с грузом сульфата попал в жестокий шторм. Волной сорвало люковое закрытие носового трюма, и вода хлынула внутрь. Агония судна продолжалась недолго.

В канун Нового года, 31 декабря теплоход «Геокчай» (капитан А. Ландов) затонул, унеся с собой 16 человек экипажа и двух пассажиров — жену и девятимесячного сына Валерия Овчинникова. Спасательные средства, как известно, не использовались...



«Геокчай» в Бакинском морском порту, 1965 г.  
Фото из архива Б.Е.Вдовенко.





# Лена

**Гвоздѣв 15 Jun 2005, 22:12**

Как говорят, скромность украшает человека.

Вот и я, будучи скромным, возьму себе в соавторы Вильяма нашего товарища Шекспира и скажу: нет повести печальнее на свете, чем повесть о яхте «Лена». Полгода яхту строили и готовили к плаванию. Четыре года первый и пока единственный в мире прогулочный швертбот шёл вокруг света. Восемь лет яхта, совершившая первое в Союзе (России) одиночное кругосветное плавание, валялась на мусорной свалке!

Два последних года «Лена» стоит на пьедестале в яхт-клубе Адмирал. Замечу, президент этого яхт-клуба Юрий Борисович Канцев пятнадцать лет назад, будучи тогда президентом фирмы Совмаркет, первым из деловых людей предоставил возможность совершить это плавание.



«Лена» на пьедестале в яхт-клубе Адмирал (г. Москва)

Вспомним историю:

Три века назад царский отпрыск, будущий император и самодержец всея Руси, поелозил задницей на банке корабельного бота и с той поры с «Дедушки российского флота» сотрудники музея ртом сдувают пыль и языком вылизывают место, где сидел царь-батюшка.

За четыре года на швертботе «Лена» Строитель светлого будущего, Ударник коммунистического труда, (и т.д. и т.п. на целую страницу) до костей истёр свою пролетарскую задницу и... через десяток лет яхта «Лена», внучка дедушки российского флота, прикажет нашим внукам долго жить. А ведь плавания «Лены» и ботика Петра первого несопоставимы.

**7 Jul 2007, 20:28**

В старые времена в Дагестане, когда между мужчинами возникал спор и джигиты уже были готовы выхватить кинжалы, женщина снимала с головы платок и бросала его к ногам забияк. Спор мгновенно прекращался. Считалось, кто после этого скажет хоть одно слово, тому пристало вместо папахи носить женский платок.



В качестве этакого платка решил дать здесь пару писем с «Лены».

ЕГ — 020 (См. стр. 22)

ЕГ — 021 (См. стр. 24).

ЕГ — 026 (См. стр. 26).

ЕГ — 030 (См. стр. 29).

Итак, 21 июля 1994 г. в 10 часов вышел из Папезте, о. Таити...(см. стр. 34).

ЕГ — 034 (см. стр. 33)

#### **Гвоздёв 8 Jul 2007, 04:21**

ЕГ — 041. (См. стр. 37)

ЕГ — 042 (См. стр. 38)

#### **Гвоздёв 8 Jul 2007, 04:38**

Ну, как? Не надоело читать? Тогда ещё парочку писем подброшу.

ЕГ — 044 (См. стр.41)

ЕГ — 046 (См. стр.43)

## **Саид**

#### **Гвоздёв 18 Apr 2006, 14:13**

QUOTE(al\_mt @ 18 Apr 2006, 10:29) Скажите, Евгений Александрович, а проект «Саида» существует в бумажной форме? Просто я тут высказал мысль, что «Саид» может быть прототипом массового класса в силу «раскрученности» :-). Ведь каждому захочется просто прикоснуться, если не к оригиналу, то к «точно такой же яхте» :-)

Чертежей яхты «Саид» не было, а эскизы и рисунки где-то затерялись.

Как я понимаю, «Саид» никоим образом не может быть прототипом «массового класса». Несмотря на то, что яхта совершила кругосветное плавание, тем не менее строить подобное ЧУДО я не рекомендую и врагу своему. Если есть желание и хотя бы малейшая возможность обзавестись яхтой, то следует подумать о несколько больших размерах. Помнится, в шторм у берегов Бразилии «Саид» отстаивался трое суток на якорях. После шторма я пришёл к выводу, что в средние века палачи инквизиции были добрейшими и наивными детьми — придумали какой-то там испанский сапог. Тоже мне, попытка.

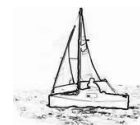
Да посади они еретика на яхту «Саид», и пусть он пару суток поболтается в штормовом океане, вмиг по святости переплюнет самого папу римского. Гарантия — сто один процент.

#### **Гвоздёв 19 Apr 2006, 04:01**

QUOTE(al\_mt @ 18 Apr 2006, 16:36) Чертежи-то при желании восстановить можно и по имеющимся фото :) А что касается самой яхты, то понимаю, что после 4-х лет жизни внутри этого чуда, Вы, наверное, с трудом удержались от «победного костра» :-). Но где-нибудь на Азове, да и в Чёрном море, такая яхта — милое дело, а уж про водохранилища вообще молчу. Да и на трейлере её возить удобно было бы.

Если на корову, пусть даже и костромской породы, натянуть седло, арабский скакун из неё всё равно не получится.





Корпусом для «Саида» послужил списанный рабочий тузик, палуба и рубка сделаны из отходов производства и т. д. и т. п. Ни дизайна, ни комфорта, ни скорости, ничегошеньки. Вот если бы на каком-нибудь комбинате по переработке бытовых отходов запустили конвейер по изготовлению яхт «ведущего яхтенного конструктора России Е. Гвоздёва», то уж, так и быть, нашёл бы эскизы яхты «Саид» для серийного производства.

А всерьёз, я полагаю, следует внимательно присмотреться к обсуждаемым темам здесь в «К-К» и при желании можно отыскать несколько удачных проектов мини-крейсера как для внутренних водоёмов, так и для Азова, Каспия и других морей.

С уважением Е. Гвоздёв.

#### **Гвоздёв 19 Apr 2006, 22:17**

QUOTE(al\_mt @ 19 Apr 2006, 09:13) Вы правы, но ни на одной другой яхте нет брэнда «Гвоздёв вокруг света» :-)

Если быть точным, то в 1992-1996 гг. прошлого столетия прогулочный швертбот «Лена» совершил такое кругосветное плавание, о котором зарубежные строители яхт «микрокласса» до сих пор и мечтать не могут. Ну и что? Кто-нибудь из наших доморощенных бизнесменов зарабатал на этом хотя бы копейку? То-то же. Не хватило ни опыта, ни знаний, ни деловой хватки, ни ума, ни... Перечислять можно до бесконечности чего не хватило, и фирма-строитель «Лены» вылетела в трубу.

«Саид» далеко не лучший вариант семейного «мини-крейсера», и не стоит на нём задерживать своё внимание. А вот если появится на свет божий надёжный «Покоритель океанов» в длину метров этак пять-шесть и возникнет необходимость в рекламе, то, как мне представляется, можно это сделать значительно лучше и профессиональнее, чем в случае с «Саидом» или «Леной».

#### **Гвоздёв 3 Sep 2007, 04:58**

QUOTE(Tramper @ 2 Sep 2007, 21:33) Уважаемый Евгений Александрович, просто любопытство — а почему «Саид»? В смысле — имя для яхты.

За полгода до спуска яхты на воду встал вопрос, как назвать её. Перебрал десятки названий: «Чебурашка», «Винни-пух», «Чунга-Чанга», «Ну, погоди»... Ничего определённого в голову не приходило. Всех друзей и родных задал вопросом, как назвать яхту.

О моём полугодовалом существовании в начале плавания на «Лене» писали в местных газетах, и, очевидно, мэр города Махачкала Саид Амиров знал об этом. После того, как он во всеуслышание сказал буквально следующее: «На этот раз Гвоздёв с голоду не умрёт», журналист Олег Санаев предложил назвать яхту «Саид».

#### **Гвоздёв 22 Jan 2006, 14:54**

QUOTE(rodion\_mazin @ 22 Jan 2006, 00:05) Хотелось бы узнать, какой полный объем дневника и будет ли возможность у заинтересованных лиц (читателей, яхтсменов) ознакомиться с данным материалом?

12 сентября 1979 года яхта «ГЕТАН» отошла от причала Махачкалинского морского торгового порта, и с этого момента я веду дневниковые записи обо всех своих приключениях и злоключениях, на воде и около неё. За годы скитаний по морям и океанам накопилось примерно 25-30 кг (о страницах и тетрадях я уже и не заикаюсь) дневников — титанический труд.

Разумеется, всё писалось шариковой ручкой, в походных условиях, не всегда с должным прилежанием и, чтобы разместить в «Кают-компании» ту или иную страничку, мне необходимо





время. Так, неделю назад я подготовил электронную версию плавания от Махачкалы до Стамбула на яхте «Саид», но где-то что-то не там нажал (видимо, мои мозги зашкалило от нагрянувших холодов) и до сих пор не могу найти, куда всё запропастилось. Осталось с десятков страниц, и те не всегда удаётся переслать — связь отвратительная (точнее, плохому танцору и... природные подвески мешают).

Ознакомиться с дневниками в полном объёме яхтсмены смогут в том случае, если удастся написать книгу. Те же отдельные странички, которые будут вынесены на суд коллег по Форуму, должны послужить мне нитью Ариадны в литературном лабиринте, и я заранее благодарю всех, кто поможет мне выбраться из него на финишную прямую.

С уважением Е. Гвоздёв.

### **Гвоздёв 29 Dec 2005, 03:54**

На вопрос о книге отвечу подробнее.

«Саид». (Вместо предисловия).

Летом в 1996 году закончилось одиночное кругосветное плавание на яхте «Лена». Отогрелся в лучах славы (поздравления, подарки, награды, внимание местной прессы) и принялся за необычное для себя занятие — писать книгу. По профессии я — судовой механик, обслуживание и ремонт двигателей и вспомогательного оборудования для меня сложности не представляет.

Обращаться с зубилом, молотком, гаечными ключами — привычное дело, а вот писательский труд — не моё это ремесло, и всё же, чтобы поставить точку в одиночном кругосветном плавании, необходимо, как мне представляется, написать книгу о нём.

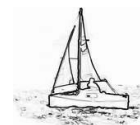
В плавании на «Лене» мне повстречались 23 (двадцать три)! мореплавателя-одиночки (среди них одна женщина), которые уже закончили кругосветку или ещё продолжали её. Всем им я задавал один и тот же вопрос: напишут ли они книгу о своём путешествии. Четверо ответили утвердительно; один сказал, что может и напишет; остальные не собираются этого делать, так как считают, что плавание — их личная жизнь, и никому она не интересна. Более того, они даже дневниковых записей не ведут, разве что на видео да на фото снимают исключительно на свою потребу.

Вспомним историю мореплавания. 8 мая 1898 года капитан Джошуа Слокам на яхте «Спрей» впервые в истории земной цивилизации замкнул кольцо одиночного кругосветного плавания, совершив тем самым подвиг, которому среди последующих мореплавателей-одиночек нет равных. Но ещё большей заслугой, с моей точки зрения, является его книга «Один под парусом вокруг света». Книга переведена на многие языки, выдержала несколько изданий, рекомендуется американским школьникам для чтения вне класса, и вряд ли отыщется поклонник одиночных океанских плаваний, который не слышал бы имени легендарного капитана Слокама.

Сегодня мы имеем возможность отправиться в беспрецедентное кругосветное плавание на борту «Спрея» благодаря именно этой книге.

И вот другой пример: 20 декабря 1977 года болгарин Георгий Георгиев на яхте «Кор Кароли» закончил кругосветное плавание, и когда журналисты спросили его, собирается ли он писать книгу и есть ли дневники (вахтенный журнал), мореплаватель ответил, что книга будет, а дневники он не вёл, дескать, у него хорошая память. Вскоре капитана не стало, и его кругосветки как бы и не было.

За столетие со дня плавания Джошуа Слокама уже несколько сот мореплавателей-одиночек совершили кругосветное плавание, многие по несколько раз, а некоторые — дважды без захода в порты. В принципе, любой нормальный человек может совершить одиночное



кругосветное плавание, было бы желание. Однако в силу тех или иных обстоятельств (здоровье и др.) человек может всю жизнь вынашивать мечту о кругосветке, но так ни разу и не заглянуть за горизонт. И тут хорошая, умная книга избавит нас от рутинных повседневных забот, унесёт в дальние края, ревущие сороковые, сказочную Полинезию...

Каждое путешествие уникально в своём роде, и быть ему достоянием одного человека, я полагаю, несправедливо, а посему, Евгений Александрович, надо писать свою книгу!

Пораскинув мозгами над вышесказанным, решил не откладывать дела в долгий ящик: обзавёлся новенькой недорогой портативной пишущей машинкой; бумагой — для печати и копировальной; ручками, карандашами и прочими, по моему мнению, крайне необходимыми для будущего писателя-мариниста принадлежностями. Достал из книжного шкафа дневники кругосветного плавания на яхте «Лена», благо, сохранились при ограблении яхты сомалийскими «патриотами» на мысе Рас-Хафун, уселся в мягкое кресло и...

Понадобилось полгода кропотливого труда (по 10-14 часов в сутки), чтобы уразуметь, как не надо писать книгу. А вот как должно, до сих пор я так и не понял.

### **Гвоздёв 29 Dec 2005, 23:39**

Дорогие друзья! Вы мне дали крылья. Огромное вам спасибо!

На днях Давуд Мухумаев (компания IWT) дал задание своим служащим, чтобы в срочном порядке разработали САЙТ для меня. Надеюсь, в январе что-то появится в интернете. Видимо, это будет описание первого и второго плавания (подборка материала, ранее опубликованного Олегом Санаевым). Со временем и я постараюсь «выдать на-гора» что-нибудь из своих дневников. По счастью, дневники сохранились, и за тридцать лет моего увлечения парусом их накопилось предостаточно. Полагаю, на сайте можно будет развернуться. Здесь же, на форуме, как я понял, обсудим те или иные детали. Согласен!

Поздравляю с Новым годом. Счастья Вам, благополучия и крепкого здоровья.

С уважением Е. Гвоздёв.

### **Гвоздёв 7 Jan 2006, 06:55**

Евгений Александрович, расскажите, пожалуйста, о постройке яхты «Саид».

Какими соображениями вы руководствовались при проектировании? Какие «хитрости» заложены в яхту? Какие проблемы выявились во время плавания?

После того, как я попытался на «ГЕТАНе» выйти в Атлантику, из Федерации парусного спорта по телефону позвонил известный олимпийский чемпион, и Гвоздёва обложили так, что в брянских лесах тамошние волки навзрыд рыдали, выражая мне глубокое соболезнование (за всю историю охотники так безжалостно не травили даже их).

Из торгового порта (место базирования яхты) попросили в три дня убраться, в противном случае бульдозером испытают корпус на прочность. В Махачкале яхт-клуба нет, берег открыт всем ветрам, и на зиму «ГЕТАН» остался в море на якорях...

Как говорят, голь на выдумки хитра, вот и в мою умную голову пришла блестящая мысль: лучше, чем собственный балкон, места для стоянки собственной яхты не отыскать. Придёт весна, спущу судно на воду, поброжу назло врагам и на радость друзьям по морю, отведу душу, осенью подниму яхту в док, то есть на балкон и «...ко всем чертям с матерями катись...» имени-тые чемпионы и прочая шантрапа.

Сказано — сделано.

За 60 рублей купил списанный корпус рабочей шлюпки, поднял его на балкон, закрыл палубой, смастерил рубку и... в путь-дороженьку. Эпоксидную смолу и стеклоткань покупал на



рынке, а всё остальное нашлось на мусорной свалке. С мачтой, парусами и дельными вещами помогли друзья.

На «Саиде» планировалось ходить по Каспию. Я придерживаюсь того мнения, что если яхту, образно выражаясь, сбросить на воду, скажем, с высоты трёх метров и она при этом не развалится, то и в океане в штормовую погоду можно за прочность корпуса не опасаться. Далее мой мини-крейсер, будучи опрокинут ударом волны «вверх лаптями», непременно должен встать на ровный киль, для чего на «Саиде» в плавниковый киль залито свинца 110 кг (около 30% от водоизмещения порожнём). И, наконец, непотопляемость. На маленькой яхте её, непотопляемость, обеспечить несложно (рубка, палуба, переборки и пр. сделаны из пенопласта и оклеены несколькими слоями стеклоткани).

Ничего нового из себя яхта не представляет, а вот к недостаткам следует отнести отсутствие термоизоляции (планировалось внутри каюту обклеить пенопластом, но... почему-то у пенсионера в судовой кассе денег не оказалось).

Как известно, «Саид» оправдал надежды своего создателя.

С уважением Е. Гвоздév.

**Гвоздév 2 Sep 2007, 18:21**

**ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ. Вахтенный журнал №1/17. 17-20 апреля 1999 г. Даёшь Актау!**

Суббота, 17 апреля 1999 г. Порт Махачкала.

В 07:20 (время московское) «Саид» пришвартовался к борту яхты «Мираж». На сегодня намечен выход в море на ходовые испытания, и для оформления документов у таможенников и пограничников понадобится зайти в сухогрузный порт. Двигателя на моём мини-крейсере нет, и накануне отхода договорился с капитаном и владельцем яхты «Мираж» Александром Мелеховым о буксировке меня из гавани судоремонтного завода в морской порт и затем — на выход из порта.

Придерживаясь добрых морских традиций, в 08:00 (время судовое) на яхте «Саид» — торжественный подъём государственных флагов России и Республики Дагестан.

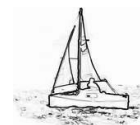
Через пару часиков собрались друзья, чтобы проводить мореплавателя в тренировочное Транскаспийское плавание до порта Актау (расстояние 167 миль и столько же обратно). Дует ветерок от норд-веста 6-11 м/сек. с дождём, и синоптики обещают усиление ветра во второй половине дня до 15-17 м/сек. (для ходовых испытаний вполне «приличная» погода). Нормальные яхтсмены предпочитают в такую погоду отсиживаться с друзьями в пивном баре, но поскольку капитан «Саида» мечтает об океанском плавании, то, даже если с неба будут сыпаться камни, выход яхты в море на ходовые испытания состоится.



Махачкала, 17 мая 1999 года.

САИД уходит в плавание.

Фото О.Санаева.



Перед обедом с разрешения диспетчера Махачкалинского порта на буксире у яхты «Мираж» перешли в Морской Торговый порт, и в 12:40 получено «добро» на выход в море. Таможенники и пограничники оформили документы в считанные минуты, без проволочек и весьма доброжелательно, видимо, ребята ещё помнят меня по первому кругосветному плаванию на яхте «Лена».

До развала Советского Союза на Северном и Центральном Каспии пограничников не было и для выхода яхты в море ничего разрешения не требовалось. Теперь же Республика Казахстан является иностранным государством, и для перехода из Махачкалы в порт Актау необходимо получить «добро» у таможенников и пограничников, что и сделано.

Через полчаса отданы швартовы, прощаюсь с друзьями, и опять же на буксире у «Миража» (своего мотора на яхте нет, а под парусами по акватории порта разгуливать запрещено) идём из гавани до буя № 5 (8). В 13:25 отдан буксир, поставлены паруса, и «Саид» довольно резво идёт компасным курсом 60°. Друзья с «Миража» утверждают, что скорость не менее пяти узлов (наверняка, льстят), я же оцениваю её значительно скромнее — в три с половиной.

Через десять минут прощаюсь с друзьями, и «Мираж» возвращается в порт к родному причалу, а мы, Евгений Свет-Александрович, на своём «Утюге» следуем на восточный берег Каспия в порт Актау (Республика Казахстан) в гости к моим казахским друзьям-яхтсменам.

Меня могут спросить: не разумнее ли проводить ходовые испытания вблизи своих берегов? Оно так: при серьёзной поломке или штормовой погоде можно отстояться на якоре, затем попытаться устранить неисправность, и уж в крайнем случае местные рыбаки помогут добраться до порта. Двадцать лет назад в свой первый выход в море на яхте «ГЕТАН» я так и поступил — сходил вдоль берега от Махачкалы до Астраханского рейда и обратно. Сейчас же, имея за спиной некоторый опыт, можно позволить себе удовольствие — посетить старых друзей и заодно проверить яхту в море.

Время судовое 15:00. Ветер норд-вест порывистый и усилился до 10-12 м/сек. Яхта не загружена, идёт с креном 20-25° на правый борт, и от рулевого требуется повышенное внимание. Находиться в кокпите неуютно — холодно, сыро (солёные морские брызги, летящие из-под форштевня, и мелкий дождь портят настроение капитану). Поразмыслив, убираю грот, веревочками фиксирую руль в положении, при котором более-менее выдерживается заданный курс яхты, забираюсь в сухую каюту и... даёшь порт Актау!

В 19:20 спущены флаги Республики Дагестан и РФ. Под одним стакселем «Саид» довольно устойчиво лежит на курсе, и мне ничего не остаётся делать, как время от времени выглядывать из каюты и осматривать горизонт — нет ли поблизости проходящих судов. Через десять минут включил ходовой (белый круговой) огонь и подготовил электрический фонарик, две сигнальные ракеты и пару фальшфейеров на тот случай, если вдруг понадобится подать сигнал при встрече с проходящим судном.

Полночь, судовое время 24:00, следуем компасным курсом = 60°, ни городские огни, ни Махачкалинский маяк не наблюдаются по корме (накрапывает дождик). Ветер усилился до 15 м/сек. (полученный утром прогноз погоды подтверждается), высота волн около двух метров. «Саид» при таком волнении радуется своего создателя хорошим поведением, самостоятельно выдерживая заданный ему курс. Признаков морской болезни доблестный капитан не ощущает, на борту яхты всё нормально.

Воскресенье, 18 апреля. Время судовое 02:00 (на переход до порта Актау московское время принято за судовое). Неподдалёку от яхты в направлении на север прошло крупное судно. Интересно, видит ли вахтенный на ходовом мостике мои судовые огни, и на каком расстоянии их заметили? Жаль, на борту яхты нет УКВ-радиостанции: заодно можно было бы узнать, просмат-



ривается ли «Саид» на экране локатора, уточнить свои координаты да и просто предупредить, чтобы в потёмках не раздавили «бедную крошку».

Ветер норд-вест 5-8 м/сек., похоже, начинает стихать, температура в каюте +12° Цельсия, и я основательно замёрз, экипировка у нищего российского мореплавателя-одиночки никуда не годится, разве что для тропиков, где и в набедренной повязке жарковато.

В 06:00 подъём (если только после бессонной ночи это слово уместно), малая приборка в каюте, лёгкий горячий завтрак — всё, как у приличных людей и... за работу. Поставлен грот, яхта прибавила ход и при волнении высотой до одного метра добросовестно, словно живое существо, выдерживает курс 60°, мне только остаётся следить за показанием компаса да изредка поправлять руль. Построенный на балконе из отходов производства «утюг» ведёт себя прилично и радует душу его создателя, владельца и капитана. Впрочем, не следует обольщаться, Евгений Александрович, если оседлать корову, пусть даже и костромской породы, арабский скакун из неё вряд ли получится, но, как говорится, чем богаты, тем и рады.

В полдень ветерок стих до четырёх-шести м/сек., волнение — около метра, совершенно безоблачное синее небо, температура в каюте выше +16 градусов не поднимается. Яхта устойчиво лежит на заданном курсе, постепенно втягиваюсь в походную жизнь (работа, отдых, приготовление пищи и прочее).

Время судовое 19:00. Вот и первый штиль пожаловал, и мини-крейсер с обвисшими парусами раскачивается на каспийских волнах — удручающее зрелище для морехода. Через полчаса солнышко чисто село за горизонт, спущены оба флага, плотный ужин, и готовлюсь к бессонной ночной вахте (включая ходовой огонь, достаю пиротехнику и т. д.).

Незадолго до заката на небе появился тоненький серп нарождающейся Луны — ещё одна радость для мореплавателя-одиночки.

В полночь заштилело основательно, «Саид» лежит в дрейфе (паруса убраны), на палубе и рангоуте выпала обильная роса, температура в каюте +14 градусов, повышенная влажность, и старому морскому волку приходится мерзнуть. Отопления на яхте нет, термоизоляции в каюте нет, одежка оставляет желать лучшего, всё ясно и понятно — голь перекатная вышла в море на ходовые испытания.

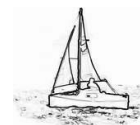
Понедельник, 19 апреля.

Тихая звёздная ночь, время 02:00, на горизонте судовых огней не наблюдается, и можно было бы поспать, если бы не собачий холод и сырость (в каюте плюс 12 градусов, на подволоке и по бортам образуется конденсат, одежда и спальные принадлежности влажные), лежим в дрейфе, погода без перемен.

В шесть часов утра, словно по расписанию, подъём, уборка, завтрак. Чтобы как-то согреться, загружаю себя судовой работой: внимательно проверил стоячий и бегучий такелаж, подтянул талрепы на штаге и вантах, в каюте привязал вещички на случай штормовой погоды и пр. «Саид», лениво раскачиваясь на мёртвой зыби, лежит в дрейфе, ветра по-прежнему нет, над седым Каспием воцарился полный штиль.

В 09:35 тянет ветерок 1-3 м/сек. неустойчивый по направлению (NE-E-SE), поставлены паруса, и, принаравливаясь к каждому его дуновению, «Саид» переменными галсами продолжает плавание. Ровно через двадцать пять минут «топтанья на месте» снова заштилело, снова убраны паруса, и, поскольку температура в каюте поднялась до 18 градусов, проходящих судов поблизости нет, беспокоить меня некому, то решено отоспаться в тепле.

Полдень, на небе появились пёристые просвечивающие облака, примерно 4 балла, штиль, в каюте 22° тепла — божья благодать! Капитан, утомлённый предыдущей бессонной ноченькой, благоразумно продолжает восстанавливать свои силы посредством послеобеденного сна.



В 15:00 от норд-веста подул слабенький ветерок (2-5 м/сек.). Без промедления, в считанные минуты отдохнувший удалой экипаж ставит паруса, и «Саид» курсом 60° продолжает плавание к восточным берегам Каспия. По небу, вытянувшись с востока на запад сплошным валом, медленно, но неукротимо надвигается фронт тёмно-серых облаков, надо полагать, Евгений Александрович, погода вскоре испортится.

К 17:00 (время московское) ветер усилился до 7-11 м/с, развёл короткую волну высотой около метра и сбивает яхту с курса. Надо убирать грот. Под одним стакселем и с закреплённым в диаметральной плоскости румпелем «Саид» идёт спокойнее и, если ветер устойчив по направлению и по силе, старательно выдерживает заданный ему курс. Через часик фронт облаков, напугавший мореплавателя, прошёл на юг, небо очистилось от туч, в каюте похолодало (+14°C) и стало как-то неуютно и тоскливо.

В 19:31 солнце, выражаясь морским языком, чисто село в воду, и, по моим соображениям, завтра должна быть хорошая погода. Через полчаса после заката включаю ходовой огонь, одеваюсь потеплее и готовлюсь к несению бессменной ночной вахты. Вообще-то на борту яхты имеются два равноценных комплекта одежды: один на мне, а другой хранится в герметичной упаковке — на случай, если намокну и возникнет необходимость переодеться во всё сухое. Конечно, можно было бы надеть на себя всю одежонку, какая имеется в наличии и по ночам от холода не стучать зубами, точно кастаньетами, но вдруг этакая «луковица» свалится за борт, и что тогда?.. И на палубу не вскарабкаешься, и отопления в каюте нет, и переодеться будет не во что, и придётся мореплавателю грести прямым курсом в ад — поближе к тамошнему огоньку.

К полуночи холодный, порывистый норд-вест усилился до 15 м/сек., развёл волны высотой около двух метров и, похоже, до рассвета будет дуть не ослабевая. Под стакселем №2 «Саид» отлично держит курс 60°, неплохо ведёт себя на короткой крутой каспийской волне, воду на палубу не берёт, ходовые испытания продолжаются...

Вторник, 20 апреля.

В 06:00 (время судовое) выключен ходовой огонь, «Саид» упорно следует компасным курсом 60 градусов, а околевший от ночного холода капитан согревается чашечкой горячего кофе. Ветер не утихает, дует ровный, как по заказу, норд-вест силой до 15 м/с поднял волну высотой около 2,0-2,5 м и разудало посвистывает себе в снастях, ходовые испытания яхты продолжаются. Над Каспием синее без единого облачка небо, линия горизонта чётко просматривается, проходящих судов не замечено, и даже морских чаек не видно вблизи — нелётная для них погода.

Полдень, погода без перемен, настроение у капитана прескверное — с утра разболелась голова, видимо, от недосыпания, сырость и холод по ночам также действует угнетающе. Принял от головной боли пару таблеток цитрамона из судовой аптечки, от обеда отказываюсь, нет аппетита, да и сварить что-нибудь на портативной газовой плитке при такой качке весьма не просто, лежу на рундуке (диванчике) с левого борта и жалею себя, горемычного.

По полудни ветер начал стихать, и с наступлением сумерек норд-вест 5-10 м/с усердно подгоняет к намеченной цели. Волнение на море около 2,0-2,5 метров ещё держится, и, похоже, к полуночи Каспий успокоится. Для яхты-крошки длиной 3,7 метра ветер 15-17 м/с и короткая крутая каспийская волна два метра и выше — это уже довольно-таки серьёзное испытание. Сегодня утром убелённый сединами капитан яхты «Саид», как бы это деликатнее сказать, смалодушничал что ли, не поднял на мачте флаг отчизны родной — нарушил добрую старую морскую традицию, каналья. Видите ли, он ещё к судну не приноровился и в скверную погоду не желает нарушать технику безопасности (подозреваю, боится высунуться на палубу и, не дай бог, промокнуть). Как я понимаю, Евгений Александрович, для предстоящего кругосветного плавания тебе понадобятся: а) добротная одежда, а не старые обноски; б) нормальное яхтенное



снаряжение и оборудование, а не рухлядь, собранная по сусекам; в) и где это всё богатство раздобыть, и на какие шиши его купить.

В 19:29 солнце огромным багровым шаром чисто спряталось за горизонтом, спустя полчаса включаю ходовой огонь и буквально через три минуты (в 20:03) прямо по курсу яхты разглядел зарево городских огней и чуть справа по носу, курсовой угол  $15^\circ$ , открылся огонь маяка на мысе Меловой. Белый и красный переменный проблесковый огонь маяка, установленного на крыше десятиэтажного жилого дома, чётко просматривается. Полагаю, «Саиду» осталось пути менее пятнадцати миль (дальность видимости красного огня — 16 миль, белого — 21).

Ай да капитан, ай да навигатор, ай да светлая голова, точно вывел яхту к назначенной цели! — позабыв о скромности, расхваливаю я сам себя и начинаю готовить вечерний чай. «Саид» берёт курс на маяк...

**Гвоздёв 22 Jan 2006, 22:47**

### **«САИД» НА КАСПИИ. Дневник Е. Гвоздёва, среда, 19 мая 1999 г.**

В 05:23 (время судовое) солнце чисто встало из-за горизонта, и буквально через семь минут после восхода выбран якорь, поставлены паруса, плавание вдоль Аграханского полуострова продолжается. Дует слабый северо-западный ветерок, высокие слоисто-кучевые облака до трёх баллов неторопливо плывут по небу, видимость — хорошая, температура внутри каюты плюс шестнадцать градусов, божья благодать. Чего ещё желать в начале пути!

Ровно через полтора часа заштилело, вынужден убирать паруса и ложиться в дрейф. В таких случаях во времена парусного флота бывалые матросы убеждали молодёжь потихоньку пошвистеть и поцарапать ногтем деревянную мачту, как говорится: чем бы морские волки не тешились, лишь бы скоротать время. Вот и мне, пошвистеть-то можно — не проблема, а где найти деревянную мачту, на яхте она изготовлена из алюминиевого сплава и для сотворения чуда не пригодна. Ничего страшного, мой капитан, безвыходных положений не бывает, надо только Николаю Угоднику поставить восковую свечу (парафиновая не подходит), либо ублажить святого трёхэтажным матом. Как сказывали опытные рыбаки, он большой поклонник морского «фольклора». За неимением на судне свечи приходится выбирать последнее, испытанное годами средство. Помогло! В десять часов с юга подул лёгкий ветерок, паруса поставлены бабкой, плавание вдоль низкого, с чахлой растительностью берега продолжается.

Вообще-то на северном Каспии у рыбаков сложилось несколько иное отношение к святым и прочим обитателям царствия небесного, чем, скажем, у братьев-доминиканцев. Помнится, лет сорок пять назад на острове Чечень я присутствовал при подготовке местных рыбаков к ночному лову. Уже готова к выходу в море бударка, загружены снасти, пора отходить, и тут между отцом и сыном, парнем лет двенадцати, произошёл следующий диалог (привожу со стенографической точностью).

— Андрей, — с напускной строгостью обращается старый рыбак к своему юному помощнику, — ты принёс иконку?

— Да, тятя. Вот, взял Матерь Божью, — сын поспешно разворачивает не первой свежести вышитое, как мне показалось, ещё при царе Горохе, домашнее льняное полотенце и показывает отцу образ пресвятой девы Марии с младенцем Иисусом на руках.

— Выкинь безмозглую бабу за борт! Что эта вертихвостка понимает в нашем морском деле? Возьми Николая Угодника, сколько раз тебе повторять!



Замечу, в те времена на острове обитали вовсе не богохульники, а вполне порядочные, набожные островитяне.

В 12:55 (время судовое) со стороны берега подошёл моторный катер с двумя рыбаками на борту. Ребята поинтересовались, не нужна ли мне помощь и куда путь-дороженька лежит. Поблагодарил их за внимание (приятно, когда в море соблюдаются добрые, старые традиции) и ответил, что на яхте всё в норме, а иду я в Астрахань, о том, что собрался в кругосветное плавание помалкиваю, засмеют чего доброго. Минут пять поговорили ещё о плавании, о нашем распроклятом житье-бытье, о погоде и, пожелав друг другу удачи, распрощались, визитёры ушли на катере к берегу по своим нелёгким рыбацким делам, а я, говоря изысканным языком Александра Сергеевича, «на север путь свой продолжаю».

После обеда ветер зашёл от зюйд-оста и усилился до 5-10 м/с. Мой мини-крейсер прибавил скорость и, послушный твёрдой руке и воле своего капитана, исправно выдерживает заданный курс. В 20:30 «Саид» вошёл в узкий и мелководный Чеченский проход (пролив между островами Яичный и Чечень) и на глубине полтора метра стал на якорь против некогда процветавшего, а ныне разрушенного рыбного промысла (посёлка) Главный Банк. Буду здесь ночевать.

С наступлением сумерек включаю якорный огонь. В проливе в направлении Аграханского залива работает течение (скорость до полутора узлов), яхту развернуло кормой на ветер, и через иллюминатор входного люка, примерно в пяти милях к WNW, наблюдается белый проблесковый огонь маяка острова Чечень.

Незаметно стемнело. К борту яхты бесшумно, на малых оборотах двигателя, подошёл моторный катер, и один из двоих рыбаков поинтересовался, чем могут мне помочь. Из разговора выяснилось, что позавчера они видели по местному ТВ отход из Махачкалы яхты «Саид» и, дескать, гордятся и очень рады за меня, а также счастливы, что довелось нам повстречаться. Под конец беседы парни предложили «на уху» свежего осетра с полпуда весом. От истинно царского угощения пришлось, к сожалению обеих сторон, отказаться, так как ни у них, ни у меня не оказалось достаточно соли, чтобы всего его засолить, а поскольку в каюте излишне высокая температура и весьма душно, то едва ли он (осётр) просолится и наверняка пропадёт.

Сварить же раз-другой настоящую рыбацкую уху, наесться вдоволь, а затем оставшуюся осетрину (6-7 кг деликатеса) выбросить за борт — рука не поднимется, жалко.

Пока разговаривали, в каюту налетело комарьё. Ясно, к утру от бедного мореплвателя-одиночки останется обглоданный скелет, съедят запросто. Тщательно закрываю входной люк марлевой занавеской, включаю в каюте освещение и с истинным наслаждением занимаюсь смертоубийством — кровь за кровь, паразиты!

Через полчаса, покончив с кровососами, протёр открытые части тела средством против комаров, а для большего эффекта «окропил» каюту каким-то хвалёным аэрозолем от насекомых и улёгся спать.

В полночь лёгкий, тёплый юго-восточный ветерок сменился порывистым северо-западным ветром до 15-18 м/сек., пошёл холодный, проливной дождь, видимости практически никакой, всё вокруг окутала кромешная тьма. Яхту развернуло лагом, при этом якорный капроновый конец зацепился за перо руля и дополнительно ещё дважды намотался вокруг кия. Якорь, сын собачий, не держит, ползёт по грунту, и судёнышко медленно несёт на берег, похоже, остаток ночи, к огромной радости местных комаров, придётся отсиживаться в камышах.

Второй становой якорь по моей вине к отдаче оказался не подготовлен. За всю свою яхтенную карьеру это случилось впервые, и хвала Всевышнему, что убелённый сединами капитан, мягко выражаясь, потерял нюх не вблизи скал, нефтяных вышек и прочей чертовщины, а в защищённом от всех ветров, мелководном проливчике, в зарослях камышей. Выскакиваю на палу-





бу (в непроглядной темноте ничего не разглядеть) и, не раздеваясь, прыгаю за борт, лихорадочно пытаюсь наощупь освободить руль от проклятой верёвки, чёрт бы её забрал.

Через час с «аварийно-спасательными работами» покончено, перепачканный илом («Саид» стоит на глубине до полутора метров) залез на яхту, разложил одежонку на палубе для стирки под дождевиком, а заодно и сам вымылся пресной водичкой, замёрз основательно...

В каюте, согревшись чашечкой горячего кофе, капитан Евгений Александрович учинил разнос своим подчинённым: боцману Гвоздёву, за нерадивое исполнение им приказаний вахтенного офицера, объявлен выговор и, если впредь случится нечто подобное, то он будет списан на берег... без выходного пособия. Заодно досталось и вахтенному помощнику Евгению за халатное отношение к своим прямым служебным обязанностям. Распустились, голубчики!

Воспользовались тем, что капитан на минутку прилёг отдохнуть, и прекратили вести наблюдение за окружающей обстановкой. Ну, души ваши окаянные, я до вас доберусь.

**Гвоздёв 23 Jan 2006, 07:46 (далее другие сообщения в форуме за январь 2006 г.)**

### **«САИД» НА ВОЛГЕ. Дневник Е. Гвоздёва, вторник, 25 мая 1999 г.**

В пять часов утра подъём, уборка, завтрак, всё по расписанию, как на круизном лайнере. Погода стоит расчудесная: дует слабый попутный ветерок, над головой безоблачное синее небо, температура в каюте 18°C. Снимаюсь с якоря, запускаю мотор, ставлю паруса и «двойной тягой» с превеликим трудом преодолеваю волжское течение. Идти против течения только под одним мотором или только под парусами не получается, яхту сносит назад, вот и приходится работать одновременно и мотором, и парусами.

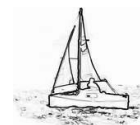
Двенадцать часов двигатель добросовестно трудился и ел свой честно заработанный хлеб (бензин с маслом), только однажды закапризничал, но механик Евгений Гвоздёв, светлая голова и золотые руки, почистил загоревшую свечу, и плавание продолжилось. Топлива и масла, купленного в Махачкале, осталось меньше половины, и завтра уже надо подумать о дозаправке.

Под вечер владельцу яхты господину Е.А. Гвоздёву был причинён невосполнимый ущерб: при заправке топливного бака механик уронил за борт полуторалитровую бутылку с бензином, выловить из воды, естественно, не смог (и куда ему с кривыми руками). На замечание капитана Евгения Александровича о необходимости строжайше экономить горючее, механик Евгений Гвоздёв в своё оправдание с философским смирением ответил: — На всё воля Божья, и ни одна бутылочка не упадёт за борт без Его Высочайшего на то соизволения.

В 18:30 несколько повыше по течению от плавучего рыбозавода №7 «Саид» зашёл в узкую, тихую речную протоку и стал на якорь для ночёвки. Весь день капитан, занятый управлением яхтой, мужественно отсидел в кокпите под палящим солнцем без обеда, страдалец этакий, даже чашечку чайку не удалось вскипятить, устал и оголодал, бедолага, теперь намерен отдохнуть. Неподалёку, около сотни метров от яхты, работает бригада рыбаков, полагаю, ночью они не станут меня беспокоить.

Судовой кок Алексаныч в считанные минуты приготовил ужин (вермишель отварная с мясными консервами, свежий хлеб и краснодарский чай). Уставший, измученный дневными работами капитан, не торопясь, наслаждался «пищей богов и героев» и прилёг на диванчик отдыхать.

В 23:30 (время судовое) к яхте подошёл катер № 676, похоже, пограничный, на нём вооружённые до зубов два омовца в камуфлированной форме, рыбинспектор, двое, по-моему, из погранвойск и строгим голосом потребовали, чтобы я со своими документами прибыл к ним на борт. Беру судовые и личные документы и перебираюсь на патрульный катер. Служивые



люди проверили мои бумаги и жестко объяснили, что я нахожусь в запретной зоне, а посему они составят протокол о грубом нарушении и взыщут с меня штраф. Что я нарушил и чего не нарушал, выяснять не стал, неинтересно, а относительно штрафа, то я законопослушный гражданин и с радостью готов искупить свою вину (попробуй возразить, они при оружии). Но, к глубокому сожалению, ребята, наличных денег у меня нет, рубликов этак пятнадцать, может, где-то и завалилось... Мою малюсенькую пенсию перечисляют на сберкнижку, так что, мужики, выписывайте счёт с указанием суммы штрафа и точного адреса, куда, когда и кому следует переслать денежки из трудовой сберкассы, и я в Астрахани незамедлительно отправлю переводом.

За годы общения с вымогателями всех мастей и калибров я твердо уяснил простую истину: никогда, ни при каких обстоятельствах не следует торопиться вытаскивать из кармана свой собственный кошелек. Честно заработанным рублём всевозможных подонков не ублажишь, себе лишь только навредишь.

«Мужики» минут десять посовещались в сторонке и отпустили российского пенсионера, Ударника коммунистического труда девятой пятилетки, не взяв с него ни цента, велели завтра утром прибыть на контрольный пост РИ ОМБИР (чёрт знает, что это такое) и там обратиться к Курнакову Дмитрию. Затем пожелали спокойной ночи и ушли по своим делам.

Ребята не грубили, вели себя «прилично», но брань, заглушая шум работающего дизеля, ещё долго разносилась по всей округе. Как пояснил истинный знаток и ценитель классического русского мата боцман Гвоздév, стражи волжских рубежей, эти импровизаторы-самоучки, подменив классику вульгарными местными выражениями, пытаются таким способом отпугнуть комаров. Не получится, слишком беден у них словарный запас.

Среда, 26 мая.

Похоже, я уже начинаю постепенно привыкать к походной жизни: подъём в пять тридцать, малая приборка в каюте и на палубе, обязательно горячий завтрак и через часик снимаюсь с якоря. Под мотором и всеми парусами с трудом одолеваю сильное встречное течение и порывистый ветерок 5-10 м/с от зюйд-оста добросовестно подгоняет яхту.

Вчера при работе с гротом по неосторожности фаловой дощечкой разбило мне переносицу. За ночь нос распух до размеров стоваттной электрической лампочки, приобрёл тёмно-красный цвет, дышать приходится ртом, и сегодня утром, во время приёма пищи, великомученик капитан яхты «Саид» осознал, наконец-таки, сколь жизненно необходим этот человеческий орган и поклялся впредь беречь его пуще собственного глаза.

Днём заходил на КП (контрольный пост), но там ребят с катера 676, что пытались оштрафовать меня, не застал, а другие парни уже были в курсе ночного происшествия и извинились за своих не в меру усердных, молодых и неопытных сослуживцев. После непродолжительной беседы угостили настоящей рыбацкой ухой и чаем, на прощанье дали булку свежего хлеба, два десятка вяленой воблы и... нет проблем.

Для заправки топливом зашёл в небольшой посёлок под названием Мумра и там за сорок рублей купил 20 литров бензина. Поболтал с местными мужиками о рыбалке, о погоде, почистил свечу от нагара и после наспех приготовленного обеда плавание продолжил. До вечера два раза останавливался, чтобы почистить свечу. Подозреваю, что из-за некачественного бензина, разбавленного на автозаправочной станции нашими «умельцами», так часто образуется нагар на свече. Дважды срезало шпонку на гребном винте.

По причине неисправностей и в основном из-за сильного встречного течения, за световой день продвижение в сторону Астрахани крайне незначительное, притом дует юго-восточный попутный ветерок и «Саид» несёт все паруса. Капитану, старому морскому волку, приходится сле-



дить за окружающей обстановкой и усваивать науку управления и мотором, и парусами одновременно при плавании по реке.

### **НОВОРОССИЙСК. Дневник Е. Гвоздёва, суббота, 19 июня 1999 г.**

В прошлый вторник из Махачкалы в Астрахань прислали машину «КАМАЗ». Яхту общими усилиями друзей затолкали в крытый кузов, раскрепили верёвками и вечером отправились в путь-дорогу. Среду провели в пути и в четверг в час ночи были уже в Новороссийске в яхт-клубе «Семь футов». Переезд по бездорожью Калмыкии «Саид» выдержал превосходно (в нескольких местах потёрся киль), а вот в кузове машины на днище образовалась дыра в полметра квадратных.

На пути от Астрахани до Новороссийска нас шестнадцать раз останавливали на постах ГАИ: первый раз с шофёра взяли штраф за то, что одно колесо оказалось «лысым», затем на двенадцати постах пытались взыскать «пошлину за перевозку яхты». Я так и не понял, о какой пошлине идёт речь, и никто из стражей порядка мне толком этого не объяснил. Не стану описывать всех тонкостей психологической дуэли с любителями взимать пошлину, но скажу: Остап Бендер, известный герой Ильфа и Петрова, пришёл бы в неописуемый восторг от блестяще проведённой операции по сохранению судовой кассы от полного разорения.

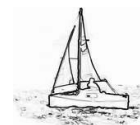
На двух постах сотрудники инспекции вспомнили публикации в газетах о кругосветном плавании на «Лене», пожелали счастливого пути — и нет проблем. В самом Новороссийске нас остановила патрульная машина ГАИ, проверили груз, указали дорогу в яхт-клуб, пожелали всего наилучшего ипустили. Похоже, и среди гаишников встречаются порядочные люди.

Позавчера (в четверг) после обеда собрались мои новороссийские друзья и знакомые по первому плаванию. Приехал директор клуба Юрий Просол и отругал меня за то, что не предупредил о приезде заранее — дескать, организовали бы встречу. Затем электрокраном выгрузили яхту и установили её на тележку для окраски подводной части корпуса необрастайкой и подготовки к спуску на воду.

Под вечер сходил на центральную почту и отправил Олегу Санаеву в Махачкалу письмо. Рассказал ему о переезде в Новороссийск, о подготовке к плаванию и о предполагаемом дне старта. Попросил Олега Анатольевича передать через газету «Новое дело» мою признательность начальнику автоколонны 17-36 Магомеду Гайдарбекову и водителю Абасу Магомедову (машина 41-97 ДАБ) за отличную работу и неоценимую услугу, оказанную мне. Молодцы ребята!

Получил от Владимира Степанова из Казахстана посылку с комплектом новеньких парусов для яхты «Саид». На обратном пути в яхт-клуб купил фруктов и вечером устроил себе празднество по поводу благополучного переезда. До поздней ночи разговоры, вопросы, расспросы, ответы, и так до одури. От любопытных отбоя нет, терплю.

Вчера весь световой день занимался судовыми работами: вымыл яхту снаружи и внутри от дорожной пыли, навёл в каюте морской порядок, почистил подводную часть корпуса от водорослей и подготовил к покраске, трудился без перекура на обед, устал изрядно. Поздно вечером сразу после ужина лёг отдыхать, и внезапно сильная боль свела судорогой пальцы и икры обеих ног, очевидно, от усталости, а скорее всего это результат нервного перенапряжения, связанного с переездом. Делаю массаж, растирание. Костерю себя последними словами — «ну, сокол мой ясный, тебе ж не двадцать лет, надо бы и побережься». Через час боль поутихла, вероятно, крепкое словцо помогло.



### **Отрывки из дневника, пятница, 25 июня 1999 г.**

Днём закупал провизию: мясные и рыбные консервы, разные крупы и макаронные изделия, сахар, сгущённое молоко, галетное печенье, чай, кофе, немного свежих овощей и фруктов и другое.

Всего около ста килограммов, в расчёте 1 кг/день. Хочется до захода в Гибралтар, а ещё лучше — до Лас-Пальмаса (Канарские острова) не расходовать валюту на продовольствие, а только лишь пополнять в пути водичку. Набрал в пластиковые канистры около ста литров воды, на месяц должно хватить. И это всё богатство необходимо разместить и закрепить, да так, чтобы в штормовую погоду какая-нибудь консервная банка или того «лучше», двадцатилитровая канистра с водой не свалилась на голову. «Саид» явно перегружен и сидит в воде «по уши», а если добавить ещё литров сто-двести воды, вряд ли яхта будет обладать положительной плавучестью.

Одно утешение — с каждым днём плавания съестные припасы будет уменьшаться, а судно — приобретать дополнительную плавучесть.

### **Отход из Новороссийска. Дневник мореплавателя-одиночки. Пн., 28 июня 1999 г.**

Утром с разрешения заместителя капитана порта и дежурного погранзаставы «Саид» покинул стоянку в яхт-клубе «Семь футов» и ошвартовался у катерного причала Морского вокзала для прохождения таможенного и пограничного досмотра и оформления документов на отход до Стамбула.

Взяв с собой судовые и личные документы, иду к пограничникам на контрольно-пропускной пост. Дежурный по КПП выслушал меня и предложил оформить судовые документы через агента. Как мне объяснили яхтсмены, в торговом порту работают 23 агента, и теперь слово «взятка» звучит более благозвучно — «оплата за оказанные услуги». Всё пристойно, система отлажена, не подкапашься. От услуг посредников отказываюсь, поскольку не понимаю, почему, кому и за что я должен, и должен ли, платить деньги. Тогда меня отсылают к капитану порта, тот — к своему заместителю. Заместитель капитана порта порекомендовал обратиться в новороссийский яхт-клуб «Семь футов» и... пошло-поехало. Начальник отдела пограничного контроля подполковник К.П. Вдовцов пояснил недогадливому мореплавателю-одиночке, что капитан Новороссийского морского порта не разрешает мне выход в море, а без такового они, пограничники, отход не будут оформлять. Снова иду к заместителю капитана порта. Тот на чистейшем русском языке (видно, я его уже достал) объяснил, что портовые власти ко мне и моей яхте никакого отношения не имеют и вообще не в их компетенции давать отход утюгу, построенному на балконе. Всё ясно! Всё понятно! Его устами глаголет сама истина.

За день восемь раз поднимался на четвёртый этаж портового офиса, дважды ездил на Малую землю в яхт-клуб. Нанёс тринадцать визитов к пограничникам на КПП, и это в мои шестьдесят пять! Под вечер в бумагах для отхода появились печати таможни и яхт-клуба.

С женским персоналом таможни общаться — одно удовольствие. Бумаги выправили в считанные минуты и, узнав о предстоящем плавании, принесли мне на ужин: ветчины, горчицы, хлеба, помидоров, домашних пирожков и торт. Дай Бог им здоровья, молодцы девчата! Спрашивается, и за каким чёртом мне нужен Рио-де-Жанейро, если нас и в Новороссийске неплохо кормят? За день, пожалуй, все сотрудники таможни в перерывах от работы побывали на яхте, изумляясь её весьма скромным размером, снаряжению и оборудованию.

В яхт-клубе печать поставили без промедления. Яхтсмены, узнав, что я отказался от услуг агента, в один голос уверяют, что документов на отход мне не видать, как собственных ушей, и



пообещали, если дело застопорится на неопределённое время, то они сбросятся и помогут деньгами. Такова жизнь! В принципе, печать яхт-клуба мне не нужна и пограничникам для проведения досмотра тоже не нужна. Я не спортсмен, не состою ни в каком клубе, плавание проводится по частной инициативе, яхта построена на балконе, принадлежит лично мне, никому я ничего не должен, от алиментов и судебных преследований не пытаюсь скрыться за кордоном, не состоял, не привлекался.

Но поскольку находятся желающие свой хлебушек помазать моим маслом, то и печать оленеводческого совхоза «Заветы Ильича» Ямало-Ненецкого округа могут потребовать. Со времён египетских фараонов наши родные бюрократы преуспели в крючкотворстве, и я несколько не удивлюсь, если для выхода в море понадобится справка от «Общества любителей подлёдного лова», но обязательно за личной подписью Александра Македонского, в крайнем случае, адмирала Нельсона.

О том, что в судовой кассе имеется 350 долларов США (таков мой годовой бюджет), записано в таможенной декларации. Об этом знают даже портовые бродячие псы, и, как я понимаю, на КПП решили, что плавание вокруг света можно совершить и с меньшей суммой. Местные яхтсмены, с кем доводилось мне раньше общаться, утверждают, что отход на Стамбул обходится им, как минимум, в сотню долларов США — такова такса. С начала «перестройки» челночные рейсы на яхтах в Стамбул и обратно приносят доход не только торговцам, но и лично защитникам священных рубежей нашей Родины. Мужики настолько вошли во вкус, что не могут отличить коммерческий рейс комфортабельной яхты от кругосветного плавания «утюга» длиной 3,7 метра, построенного нищим советским пенсионером у себя на балконе. Обнищал нынче душой вымогатель, ох и обнищал... Совести у него нет!

Для меня лишиться ста долларов, значит, четыре месяца сидеть голодным. Как бы там ни было, но никому ни одного цента из судовой кассы я не намерен отдавать! Кукиш с маслом — пожалуйста, разделим по-братски, а трудовую копейку — ни-ни.

18:00 (время московское). На КПП начальство закончило рабочий день. С первого захода не удалось оформить судовые документы и пройти досмотр. Верь после этого, что понедельник — не проклятый день! Не зря в старые времена уважающие себя моряки в понедельник в море не выходили (видимо, и тогда подданные царя-батюшки пошаливали с воскресного перепоею).

Благодаря служивым на КПП и я решил (за меня решили) не нарушать добрых традиций — отложил выход в море. Интересно, сколько меня будут держать у причала? День, два... неделю? На причале около яхты в течение дня собираются любопытные горожане, и каждому надо ответить на вопросы: когда и куда, зачем и почему, кто спонсор и т. д. Утомительно, и сердиться на них нельзя. Люди интересуются предстоящим плаванием, сочувствуют моим невзгодам и, конечно же, дают советы на все случаи жизни. Слушаю отрешённо, мысли заняты житейскими проблемами: что не сделано и что ещё можно сделать за оставшиеся часы. Поздно вечером один из посетителей яхты, как и я, пенсионер и тоже судовой механик (работал в Мурманске в траловом флоте), дал мне дельный совет: ты с этой публикой (разговор шёл об отходе) не вздумай скандалить, а то вместо Стамбула прямым курсом загремишь на Колыму.

Мужики на провокациях собаку съели, и я несколько не удивлюсь, если завтра на борту яхты найдут наркотики, оружие и прочую контрабанду. Потом доказывай, что ты не верблюд. В истории нашего царства-государства примеров тому тьма-тьмушая. И запомни, Евгений Александрович, прапорщик берёт взятки тогда и только тогда, когда у Главнокомандующего рыло в пуху и жаловаться тебе некому. Впрочем, можешь сходить в церковь и поставить Всевышнему и Николаю Угоднику свечи, они этих упырей покарают — заставят на том свете раскалённую скородку лизать языками.



Пренебрегать подобными советами, Евгений Александрович, пожалуй, неразумно...

### Дневник Е. Гвоздёва. Вторник, 29.06.1999 г.

Сегодня с утра пораньше опять иду на КПП к пограничникам. От них звоню по телефону начальнику рангом повыше и пытаюсь объяснить, тот не стал вникать в суть вопроса и, кажется, не горит желанием разобраться в нём. Терпение, Евгений Александрович, и ещё раз терпение, успокаиваю сам себя и направляюсь в контору капитана Новороссийского порта.

В офисе капитана порта при моём появлении у чиновников исказились лица. Заместитель капитана порта недвусмысленно намекнул, что если буду им надоедать, то спустят меня вниз по лестнице с четвёртого этажа. Затем в течение пяти минут на повышенных тонах вдалбливал в мою седую голову, что они, портовые власти, ко мне отношения не имеют и, естественно, никакого отхода не станут оформлять. Лично мне задолго до этой встречи с уважаемым заместителем было ясно и понятно, что: ни в одном порту мира ни один капитан морского торгового, рыбного или военного порта не имеет ни морального, ни юридического права — разрешать или запрещать мне, мореплавателю-одиночке, выход в море. Портовые власти могут выставить счёт на оплату услуг: за стоянку у причала, за воду, за электроэнергию и прочее, но пойду ли я в Стамбул, на Гавайи или к чёрту на рога, это, выражаясь классическим русским языком, не их телячье дело до моей собачьей жизни.

За стоянку яхты «Саид» у катерного причала Новороссийского Морского вокзала портовые власти плату не взяли, и я благодарен морякам за их великодушие и помощь и пообещал больше не беспокоить их по пустякам.

Несколько минут отдохнул на яхте, подкрепился чашечкой горячего кофе и снова иду на КПП. На этот раз вручаю начальнику отдела пограничного контроля майору К.П. Вдовцову письменное заявление. Копию его предусмотрительно оставил у себя на яхте и, если не последует никакой реакции со стороны начальства, то намерен отнести её в редакцию газеты «Новороссийский рабочий». Придётся не мытьём, так катаньем одолевать этих захребетников, пардон, защитников трудового народа.

#### ЗАЯВЛЕНИЕ.

17-го мая с. г. яхта «Саид» регистрационный номер «Р36-06Д» вышла из порта Махачкала в одиночное кругосветное плавание. 28-го июня яхта ошвартовалась в Новороссийском морском порту для оформления отхода на Стамбул (Турция), где и получено разрешение на переход от таможенных властей. Прошу сегодня в удобное для Вас время, направить своих представителей на борт яхты для оформления отхода пограничниками.

Капитан яхты «Саид» (подпись).

29 июня 1999 г.

Возвращаюсь на яхту и занимаюсь судовыми работами. Через двадцать минут прибежал взмыленный молодой солдат с КПП и говорит, что мне велено прибыть к начальнику. Беру с собой судовые и личные документы и в сопровождении симпатичного парня иду в кабинет самого (господина — товарища — гражданина) начальника.

Господин подполковник К.П. Вдовцов встретил меня сидя за письменным столом и на приветствие, кивнув головой, сказал:

- Я ознакомился с вашим заявлением, можете забрать его.
- Спасибо. Но у меня есть копия, а это я для вас написал.
- Мне не нужно ваше заявление.
- Порвите его или бросьте в мусорное ведро.



— Вчера я лично вам русским языком объяснил, что до той поры, пока капитан порта не даст разрешения, мы вам никакой отход до Стамбула оформлять не будем. Вам ясно?

— Понятно, товарищ подполковник. Но капитан порта и его заместитель вчера также на русском языке, правда, с рязанским акцентом, растолковали мне, что они, портовые власти, к выходу яхты «САИД» в автономное плавание никакого отношения не имеют. Скажите, пожалуйста, можно ли мне пойти вдоль берега из Новороссийска в Сочи или Ростов?

— Нет проблем, хоть сию минуту...

— А в Батуми или в Керчь?

— Нельзя.

— Почему?

— Там иностранные государства...

— Тогда объясните, пожалуйста, почему в Махачкале пограничники и таможенники дали мне отход в порт Актау (Казахстан) не спросив разрешения у капитана Морского торгового порта? Как вы считаете, Республика Казахстан — это наша территория или всё же суверенное иностранное государство?

Вопрос повис в воздухе, и с нескрываемым раздражением мореплавателя пускают по новому кругу. Гражданин подполковник, то ли от большого ума, то ли от избытка служебного рвения, требует от меня пройти освидетельствование яхты (разумеется, платное) на пригодность её к плаванию. Служивого понять нетрудно, человек он подневольный, получил приказ — драть с яхтсменов шкуру, вот и служит верой и правдой... «трудовому народу».

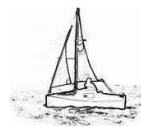
Полагаю, с освидетельствованием он поставит себя в ещё более неудобное положение. Дело в том, что ГИМС (Государственная Инспекция по маломерному судостроению) в Республике Дагестан зарегистрировала яхту «Саид» под номером Р36-06Д и разрешила плавание до конца двухтысячного года. К тому же предписанное ей имущество (багор, якорь, пожарное ведро и прочее) имеется на борту в должном количестве и полной исправности. Район плавания для яхты определён в 50 миль от бухты, где можно укрыться в непогоду, и запретить ей переход из Новороссийска до Керчи или Батуми — это уже похоже на вакханалию канцелярских крыс.

После обеда сходил на Центральную почту, позвонил по телефону домой и рассказал о своих мытарствах по должностным кабинетам. На обратном пути купил фруктов и овощей, наелся мороженого и на закате дня устроил на яхте роскошный ужин: салат из свежих овощей, ветчина, фрукты, торт (остатки вчерашнего изобилия) и купеческий чай. Со дня отхода из Махачкалы питаюсь в основном салатами из свежих овощей и фруктами. Газовую плитку включаю лишь для приготовления кофе или чайку. Сегодня устроил небольшую стирку белья, затем натянул верёвку между вантами и штагом, развесил на ней вещички для просушки и на фоне этой «экзотики» позирую с посетителями перед фотокамерой, обалдеть!

Как известно, яхту «Спрей», на которой Джошуа Слокам совершил одиночное кругосветное плавание, в порту Мельбурн (Австралия) таможенные чиновники обложили корабельными сборами, и, чтобы возместить понесённые убытки, капитан Слокам стал взимать по шесть пенсов с каждого посетителя «Спрея». Может, и мне последовать его примеру и брать умеренную плату с желающих покрасоваться перед фотокамерой на палубе моего «утюга»? А что если взять и выставить на причале коробку с надписью: «Для подношения должностному лицу»?

Надо полагать, и пограничники зашевелиятся, и от рэкетиров отбоя не будет, смеху не оберёшься.

От праздных посетителей нет покоя, и в каюте не спрятаться — душно. В кокпите на сиденье с левого борта расстелил старенький спальный мешок, уселся удобнее, с наслаждением выпиваю чашечку горячего кофе, отдыхаю, так сказать, дышу вечерней прохладой. Под взорами



любопытных визитёров чувствую себя весьма неуютно, словно заморская букашка под микроскопом натуралиста, не достаёт только приколоть булавкой, ни тебе левой пяткой за правым ухом почесать, ни пальцем в носу поковыряться, что за жизнь распроклятая! Только теперь начинаю понимать, каково доводится популярным спортсменам, звёздам эстрады и экрана, именитым политикам. Ох, и не позавидуешь этим несчастным бедолагам.

На причале собралось десятка два жителей из соседних домов, люди, перед тем, как усесться у экранов своих телевизоров, вышли подышать свежим воздухом и почесать языком. Вопросы задают почти одни и те же и я, как чистокровный амазонский попугай, отвечаю без запинки. Вдруг слышу: — Дедуля, зачем тебе на старости нужна эта головная боль?

Интересно, это что за внуки беспокоятся о моём здоровье? Смотрю, среди любопытных стоит семейная троица. Он — малый двухметрового роста, она — ну, просто, Василиса Прекрасная, и их наследник лет четырёх кулаком трёт глаза, похоже, намерен расплакаться. Как выяснилось, родители не хотят покупать ему мороженое.

И тут во мне пробудился оратор:

— Знаешь, уважаемый, один ищет счастье на дне пивной кружки, другой — на тюремных нарах, третий — в услужении Всевышнему, а мне так хочется открыть (и с годик в ней пожить) страну, что Эльдорадо называется. Затем нарочито грубо обращаюсь к малышу, но так, чтобы всем было слышно: — Мужик, ты когда-нибудь кормил акулу каспийскими кильками в томатном соусе?

Мальчик прижался к матери, перестал тереть глаза и с любопытством взглянул на бородастое чудище, именуемое «дедулей». Не кормил? Нет? А указательным пальцем чесал четырёхметрового крокодила за правым ухом? Тоже нет? И, вспомнив слова из песни послевоенных лет, довожу юного наследника до крайнего изумления (какое там мороженое и до него ли сейчас):

— А знаешь, ты, где спят туманы? Где бушуют ураганы? И когда цветут бананы на Гавайских островах?

От удивления, а может от моей наглости, папа с мамой онемели, похоже, они сами не представляют, когда цветут бананы, и цветут ли вообще. Ну, не расстраивайся, мужик! Подрастёшь, окончишь школу, будешь работать капитаном дальнего плавания и привезёшь маме и папе гроздь бананов с острова Пуэрто-Рико. Кстати, там очень вкусные бананы, мне они понравились. Будешь в тех местах — обязательно попробуй. А вот кокосовые орехи больше всего мне понравились в Австралии. А на острове Таити, представляешь, лето — круглый год!

Неожиданно пошёл дождик, и о сказочном острове, затерянном в океане, рассказ пришлось прервать. Прячусь в каюте, отдыхаю...

### **Отрывки из дневника Е. Гвоздёва. Среда, 30 июня 1999 г.**

Днём стоит скверная погода — ветер западный, порывистый, с грозой, небо сплошь закрыто чёрными тучами, осадки, и не знаешь, то ли радоваться тому, что стоишь у причала (не качает, не валяет), то ли огорчаться задержке с выходом в море.

Пограничники не дают разрешение на переход до Стамбула. Кажется, добрые молодцы берут бедного российского мореплавателя на измор — либо гони монету, либо стой у причала до посинения. Система отлажена, ничего не скажешь, перестроились соколики ясные. Со своей стороны и я не бездельничаю, пробую прошибить стену лбом — иду в редакцию городской газеты «Новороссийский рабочий», рассказываю журналистам о своих мытарствах, они обещают помочь моему горю. С местного телецентра корреспондент так и не появился, хотя я и звонил им по телефону трижды, и они, шантрапа пронырливая, обещали навестить ко мне.





В первом кругосветном плавании на яхте «Лена» доблестные албанские пограничники ограбили судовую кассу подчистую — сто долларов США и пять тысяч трудовых российских рубликов упёрли, гады ползучие. Чтобы на сей раз не искушать «джентльменов удачи», решил обзавестись, как порядочный яхтсмен, пластиковой карточкой, что ни говори, а 350 долларов для меня это целое состояние, год можно жить припеваючи. Но, как мне объяснили сведущие люди, на полученную в нашем родном российском банке карточку деньги за границей мне никто не даст и лучше иметь наличными, хотя и рискованно. Пришлось разделить деньги на месячные «порции» и спрятать в потаённых местах. В судовом журнале отметил места «захоронения кладов», и этот бесценный документ отныне буду беречь пуще собственного глаза. Как утверждал Децим Юний Ювенал: «Путник, у которого ничего нет при себе, может распевать в присутствии разбойника». Видимо, мужик житейскую премудрость постиг на своей шкуре.

За день немало встреч с любопытными горожанами, много-много разговоров. Как сказал один знакомый, через пару-тройку дней около Морского вокзала сочувствующие мне новороссийские пенсионеры устроят митинг в поддержку мореплавателя-пенсионера с Каспия, они уже и лозунг выдвинули — «Даёшь отход «Саиду»... Шутки шутками, а дважды до обеда побывал на КПП и безрезультатно. Доблестные пограничники начинают вести себя вызывающе, если не сказать нагло, хотя ни малейшего повода я им не давал, разве что не желаю «поделиться» зелёненькими.

#### **Четверг, 1 июля 1999 г.**

С утра вышла газета «Новороссийский рабочий» №120 (21029). В ней на первой полосе автор статьи «САИД» СТРЕМИТСЯ В КРУГОСВЕТКУ Наталья Лейзерович рассказывает читателям о предстоящем плавании и в конце пишет буквально следующее: «Если честно, то Гвоздév, запасаясь самым необходимым (продуктов ему хватит до самого Лас-Пальмаса), дня три бы уже как держал курс на Стамбул и в уме прокладывал бы маршрут на Францию, Италию и дальше. Но вот незадача. Отголоски той «неразрешительной» советской системы аукнулись, как ни странно, сегодня. Гвоздév прошёл таможенный досмотр, получил добро, а вот пограничники его выпускать не хотят. Не положено, говорят, без портовых властей отход оформлять.

Теперь Гвоздév мягко, но настойчиво вынужден «штурмовать» капитанию порта, чтобы добиться разрешения на отход...».

После завтрака автобусом добираюсь на улицу Портовую, дом 32 к пограничникам, точнее, к начальству рангом повыше. Через десять минут беседы с полковником Чемеричко Александром Анатольевичем вопрос с отходом решился. Мужик выслушал меня, просмотрел документы, позвонил по телефону капитану порта и... нет проблем. Так должно было быть ещё четыре дня назад. Спрашивается, зачем морочили голову, или ждали, когда появится статья в газете? Впрочем, Бог им судья. Завтра ухожу.

На обратном пути заглянул на минутку в редакцию газеты «Новороссийский рабочий», поблагодарил ребят за помощь, сказал об отходе, простился.

Сегодня двойной праздник: первый — у сына и дочери день рождения, второй — наконец-то прогрыз бюрократическую стену, получил разрешение у пограничников на выход в море. По такому случаю не грех закатить праздничный обед, что и делаю с превеликим удовольствием (много фруктов и много, много мороженого, несколько сортов).

После обеда побывал на теплоходе «Академик Курчатов», вымылся горячей водичкой под душем, поговорили о предстоящем плавании, взял прогноз погоды на завтра, и на прощанье ре-



бятя подарили мне рыбацкий костюм огромного размера (в холодную ненастную погоду можно одевать его поверх телогрейки).

На «Саиде» предстартовая лихорадка: стараюсь вспомнить, что ещё не сделано... В каюте креплю вещички по-походному (на случай штормовой погоды)... Позвонил по телефону домой в Махачкалу и поделился радостной вестью... Выслушиваю от посетителей и друзей поздравления, массу пожеланий и успеваю отвечать на вопросы... И поздно ночью засыпаю тревожным сном. Всё! Закончилось хождение по кабинетам! Завтра — в море!

### **Новороссийск — Зонгулдак (Турция). Пятница, 02 июля 1999 г.**

В этот день недели, если верить религиозным преданиям, был распят Иисус Христос, и потому все пятницы объявлены церковниками скорбными днями. Во времена парусного флота многие моряки-христиане причисляли пятницу к «несчастливым» дням и выход в море откладывался под любым благовидным предлогом. Думаю, основной причиной задержки было не сострадание к мукам Господа нашего Иисуса Христа, а прелести местных красавиц и содержимое подвалов портовых таверн и кабачков. Тем не менее, если вспомнить историю мореплавания, то именно в этот день недели Христофор Колумб отправился в своё первое и, как известно, довольно успешное путешествие к берегам Нового Света. Примеров, когда начатое в этот день плавание заканчивалось благополучно, можно привести множество. Для меня пятница несколько не лучше и не хуже остальных дней недели. Сегодня распрощаюсь с Новороссийском, и... в путь-дороженьку.

Любопытно, чем закончится, и закончится ли вообще, одиночное кругосветное плавание Евгения Гвоздёва, ведь из Махачкалы я вышел в «тяжёлый» понедельник (17-го мая) и сегодня в «несчастливую» пятницу снова ухожу в море. Ой, Евгений Александрович, добром дело не кончится, вот увидишь. С утра сходил на центральную почту, написал письма друзьям и родным, позвонил по телефону-автомату в Махачкалу к себе домой (сказал, что сегодня ухожу в море). На обратном пути купил в ларьке на оставшиеся деньги булку белого хлеба, килограмм свежих яблок и наелся вдоволь мороженого.

Дважды ходил на КПП (контрольный пропускной пост) и оформил у пограничников отход. Служивые, не подозревая того, осчастливили меня на всю оставшуюся жизнь — выдали мне разрешение на отход, в котором 11 (одиннадцать!) печатей и штампов, да ещё в паспорт поставили один штамп. Если этот шедевр бюрократического творчества выставить в Англии на известном аукционе, то на вырученные от продажи деньги можно будет в Подмоскovie купить дачу, в Швейцарских Альпах виллу, неподалёку от Майами присмотреть ранчо и где-нибудь на Гавайях обзавестись скромной хижинкой миллиона за три доллара. Попробуй понять этих новых российских пограничников! В течение четырёх дней пытались содрать с нищего пенсионера гроши, а тут вдруг целое состояние пожаловали — бумагу, да какую, с одиннадцатью печатями и штампами! Королевский подарок, до гробовой доски не забудется.

Всё, Евгений Александрович, с земными делами покончено, пора уходить в море, а то засиделся здесь, в Новороссийске. В 11.00 (время московское) небольшой портовый теплоход под названием «Водолей» вывел мою яхту на буксире с территории торгового порта. Тёплое, сердечное прощание с новыми друзьями, ставлю паруса (стаксель и грот), и короткими галсами (по 15-20 минут) «Саид» идёт в лавировку на выход из Новороссийской бухты.

Дует слабый, встречный ветерок, моё внимание сосредоточено на управлении яхтой и наблюдением за окружающей обстановкой. Теперь, как я понимаю, мне следует подальше отойти от берега, постараться расслабиться и поскорее войти в колею походной жизни. Прохожу мимо яхт-клуба «Семь футов» и замечаю: на молу собралось более двадцати провожающих. Ребята



по-дружески машут руками, кричат напутствия, в небо взлетает несколько сигнальных ракет. Накануне отхода генеральный директор клуба Юрий Николаевич, обратившись ко мне, сказал: «Ну, Евгений Александрович, если за оформление документов ты не дашь нашим доблестным пограничникам ни цента, мы к твоему возвращению из плавания поставим тебе бронзовый памятник на Малой земле». Через день эта фраза стала известна многим членам яхт-клуба, и теперь друзья выражают свою радость по случаю общей победы. Хотим мы того или нет, а «Саид» установил мировой рекорд, достойный Книги Гиннеса — впервые за всю историю существования КПП Новороссийск-порт яхта вышла в плавание, не позолотив ручки чиновникам!

Судовое время 16.00, «Саид» проходит в сорока метрах от приёмного буя. Дует встречный ветерок от пяти до десяти м/с. Иду короткими, переменными галсами, придерживаясь генерального курса 220. Тепло, видимость — хорошая, ясное, безоблачное небо, яхта под белыми парусами — экзотика, и миль на пятнадцать от берега море загрязнено плавающими бытовыми отходами... Издержки цивилизации...

С заходом солнца (в 21.00) на мини-крейсере «Саид» вахтенный матрос Женя, придерживаясь добрых морских традиций, спустил флаги РД и РФ (или мы — не моряки?). Через пятнадцать минут вахтенный помощник капитана Евгений включил ходовые огни, о чём и сделал соответствующую запись в судовом журнале. Капитан Евгений Александрович, отдав распоряжения относительно несения ночной вахты, спустился к себе в каюту и, после вечернего чая, не раздеваясь, прилёг на диванчик отдохнуть.

В первом кругосветном плавании яхта «Лена», находясь в российских или в нейтральных водах, несла флаг России с восьми часов утра (время судовое) и до захода солнца. В штормовую погоду, по соображениям безопасности, это правило иногда нарушалось. В территориальных же водах иностранного государства на мачте, под правой краспицей, дополнительно поднимался флаг страны, в чьих водах находилась яхта, и оба флага неслись круглосуточно. Надеюсь, эта добрая традиция будет неукоснительно соблюдаться и в начатом втором кругосветном вояже.

Солнышко село чисто за горизонт, и через десять минут включаю ходовой огонь. Согласно новым Международным правилам предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72) на парусном судне длиной менее семи метров необходимо иметь наготове ручной электрический фонарик или зажженный фонарь с белым круговым огнём. Правило неукоснительно соблюдается мной от захода до восхода солнца и при любой погоде. В дополнение к зажженному круговому огню наготове лежат: электрический фонарик, пара зелёных ракет и два сигнальных фальшфейера.

За прошедший день неподалеку от яхты разными курсами прошло с десятков крупных судов, ночью встреча с ними не исключается. Если в светлое время суток «Саид» сравнительно хорошо виден, то в темноте или в густом тумане его могут и вовсе не заметить. Пассивным отражателем радиосигналов яхта не оборудована, и я сомневаюсь в том, что её видят на экранах своих локаторов проходящие суда, а посему вблизи берега или судоходной трассы капитану мини-крейсера спать по ночам не приходится.

Полночь. За кормой наблюдается зарево городских огней Новороссийска. Над мачтой ясное, без единого облачка, звёздное небо. Дует слабый, встречный ветерок, лавировка: два часа иду левым галсом, затем столько же правым, снова левым и... так — до умопомрачения. К сожалению, двигателя на яхте нет, убрать паруса и лечь в дрейф — не хочется и приходится «топаться» на одном месте, терпеливо дожидаясь рассвета. Терпение, Евгений Александрович, и ещё раз терпение — успокаиваю сам себя. Куда спешить бедному российскому пенсионеру (это во мне уже пробудился философ), наслаждайся прелестями июльской ночи, выпей чашечку го-



рячего кофе, чтоб не спалось, и радуйся беспечной жизни. Чай, на заслуженном отдыхе находишься.

Автопилота (подруливающего устройства) на яхте нет, и управление вручную по 18-20 часов в сутки отнимает много сил. Если оставить руль без присмотра, особенно при попутном ветре и волнении, то в считанные секунды «Саид» отклонится от заданного курса. Посему, чтобы исключить самопроизвольную перекладку руля с одного борта на другой, приходится сам руль раскреплять всевозможными верёвочками.

К румпелю прикручен на болтах «удлинитель», изготовленный умельцем-судостроителем (это я о себе) из ножки от кухонного стола. Через открытый входной люк его конец выступает сантиметров на десять внутрь каюты. В ненастную погоду можно управлять рулём, не выходя на палубу. На моём мини-крейсере удлинитель незаменим, и стоит он значительно дешевле автопилота. При определённом навыке можно, лёжа на диванчике, босой ногой управлять рулём. Надеюсь, через полгода плавания удастся освоить премудрость управления яхтой всеми четырьмя конечностями, и тогда никакой автопилот не сравнится по надёжности (читай, примитивности) с удлинителем конструкции «изобретателя» Гвоздёва.

Постоянного освещения компаса тоже нет, и, чтобы узнать курс судна, приходится время от времени включать электрический фонарик. В безоблачную ночь по носу яхты замечаю яркую звезду и стараюсь держать направление на неё. Двойная польза — глаза не устают от взглядывания в картушку компаса и... экономия электрической энергии.

На рассвете основательно заштило, дымок от зажжённой спички тоненькой струйкой поднимается вертикально вверх. Безоблачное, лазурное небо; атмосферное давление 760 мм, температура стоит гробовая; яхта лежит в дрейфе, слегка покачиваясь на мёртвой зыби. В 05.40 (время судовое) выключаю ходовой огонь, убираю паруса, лёгкий завтрак (галетное печенье, чай со сгущённым молоком) и ложусь спать. В утренние часы в каюте сравнительно прохладно, не то что днём. Если меня никто и ничто не побеспокоит, пара часиков нормального крепкого сна снимет, надеюсь, ночную усталость.

### **«САИД» ИДЁТ ВОКРУГ СВЕТА. Дневниковые записи. Суббота, 03 июля 1999 г.**

Судовое время 08.00, идёт второй день плавания. Полный штиль, небо наполовину закрыто кучевыми облаками, чёткая линия горизонта хорошо просматривается, берега не видно, судов проходящих тоже. С рассветом на яхте объявились нежелательные пассажиры — десятка полтора мух и оводов залетели после восхода солнца и беспардонно нарушили покой капитана. Залётным оккупантам пришлось растолковать, кто на судне есть истинный хозяин и с полотенцем в руках защитить свои частные владения от посягательств.

Отдыхаю — это слишком громко сказано! Каюта до отказа заполнена снаряжением, одеждой, продуктами питания и другим имуществом, необходимым для длительного одиночного плавания, поэтому улечься на диванчике, вытянувшись в полный рост (у меня 181см), нет возможности. Вот и приходится первую неделю «отдыхать» полусидя, как верно подметили новороссийские яхтсмены, скорчившись в три погибели. По мере уменьшения продовольственных запасов места для отдыха увеличивается, и через месяц в каюте отыщется уголок и для... морской русалки с Нептуном.

В 10.15 от SSW потянул ветерок 2-4 м/с. Поставлены паруса, «Саид» идёт длинными галсами, придерживаясь генерального курса 220°. Занимаюсь повседневными судовыми работами: управлением яхтой, малой приборкой в каюте, приготовлением обеда. Пробую расчистить от вещей место на диване по правому борту, чтобы можно было нормально спать лёжа в полный



рост. Яхта перегружена, и перед выходом в Атлантику придётся кое от какого снаряжения избавиться.

В 17.00 (время судовое) впереди яхты, курсом на Туапсе прошёл теплоход «Руза-4». Связался с ним по УКВ-радиостанции. Традиционные вопросы — кто, куда, откуда, нужна ли мощность и т. п. Моряки сообщили координаты своего судна: широта северная 44°09'54 и западная долгота 037°25'30. Прогноз погоды на ближайшие три дня синоптики обещают хороший. На прощание пожелали друг другу счастливого плавания и всех земных благ. К моему сожалению, за всё кругосветное плавание это был первый и последний сеанс радиосвязи с проходящими вблизи судами (на яхте нет ни аккумуляторов, ни дизель-генератора, ни ветрогенератора, ни солнечной батареи и, стыдно признаться, нет даже... «примитивной» атомной установки). Через пару сеансов связи переносная УКВ-радиостанция без электропитания превращается в дорогой, но совершенно не нужный балласт. Другое дело, когда на судне имеется зарядное устройство, здесь, как принято говорить, комментарии излишни.

После захода солнца ветер незаметно сменил направление и дует от WSW около 3-6 м/с, других изменений погоды не наблюдается. В открытом море и подальше от рекомендованных судовых путей можно поспать пять-десять минут, затем просыпаюсь, встаю, высовываю голову из каюты «на свет божий», осматриваю горизонт и паруса, уточняю курс и, если вблизи не видно огней проходящих судов, снова ложусь спать. За ночь маленькими «порциями» набирается в общей сложности два-три часа сна. Ничего нового в этом нет. Как известно, великий итальянский художник и учёный Леонардо да Винчи спал мало — по несколько минут много раз в сутки. Днём, в зависимости от окружающей обстановки, можно между делом «выкроить» ещё часика три-четыре. Итого, за сутки набирается пять-семь часов «дробного» сна, этого достаточно, чтобы чувствовать себя вполне нормально. Разумеется, к концу рейса постоянное недосыпание начинает сказываться, появляется раздражительность по пустякам, апатия, быстро устаёшь и т. п.

### **Воскресенье, 04 июля 1999 г.**

Время судовое — час тридцать минут. На море штиль, и яхта лежит в дрейфе без признаков жизни.

На горизонте огней проходящих судов не наблюдается, и я сижу в кокпите пристёгнутый страховочным поясом, как цепной пёс, и урывками, по пять-десять минут, стараюсь поспать. Помнится, в начале своей яхтенной карьеры при отдыхе в ночные часы, чтобы вовремя проснуться, я пользовался будильником, в этом плаваньи обхожусь без такового по причине его отсутствия. Сейчас, чтобы не проглядеть встречное судно, сижу, словно индийский йог в неудобной «позе лотоса», подвернув под себя руку или ногу и... засыпаю.

Через восемь-десять минут онемевшая рука (нога) разбудит кого угодно, даже мертвецки пьяного боцмана. Надеюсь, через неделю-другую мой организм адаптируется к такому собачьему отдыху и необходимость в «занятиях йогой» отпадёт, походная жизнь потечёт размеренно.

В десять утра после непродолжительного, редкого, мелкого дождика подул юго-восточный ветерок около двух-трёх м/с. Атмосферное давление в норме — 760 мм. Не торопясь ставлю грот и стаксель, плавание продолжается.

Временами набегает небольшие тучки, идет дождик, и упустить возможность искупаться самому и помыть яхту было бы неразумно. Беру шампунь, мочалку и в костюме Адама выскакиваю на палубу под освежающий, летний душ. После «бани» приступаю к тщательной приборке на палубе и в каюте. Всё протирается влажной тряпкой, смоченной в дезинфицирующем раство-



ре, и делается это после каждого выхода из порта (излишняя предосторожность в одиночном плавании не повредит). Так было в первом плавании на «Лене», так будет и на яхте «Саид».

В полдень по случаю воскресного дня устраиваю праздничный обед — овощной салат, баночка рыбных консервов, картофельное пюре и черный растворимый кофе. Последние дни в Новороссийске питался нерегулярно и в основном фруктами и овощными салатами, теперь пора переходить на супы, каши и кушать, по возможности, трижды в день.

Пока имеется газ и стоит отличная погода, надо готовить горячую пищу, хватит лениться, Евгений Александрович, хватит!

С правого борта в двухстах метрах от «Саида» резвится парочка дельфинов, наблюдать за ними — истинное удовольствие. И опять на яхту пожаловали мухи, будто бы нахожусь не в открытом море, а рядом с городской мусорной свалкой. Оголодали божьи твари и, не спросив разрешения старшего в каюте, лезут в тарелку с салатом. Терплю, но когда одна из них, нарушив всякие приличия, свалилась в чашку с кофе, терпению моему пришёл конец. Свернул в трубочку газету «Вечерний Новороссийск» и через двадцать минут безжалостно расправился с любителями кофе. Отныне все без исключения разносчики микроорганизмов и злостные расхитители съестных припасов объявляются на судне вне закона.

Вечером (в 19.30) с правого борта, примерно в двух кабельтовых от яхты, встречным курсом прошли три российских военных корабля, хорошо идут, каналы, залюбуешься! А буквально через пятнадцать минут после встречи заштило, убраны паруса, опять ложимся в дрейф, на этот раз, похоже, надолго. В 21.20 (время судовое) включаю ходовой огонь, вокруг огней проходящих судов не видно, полный штиль, и грешно было бы не воспользоваться предоставленной возможностью — поспать часик-другой, что и делаю с превеликим наслаждением.

### **Новороссийск — Стамбул. Дневник Е. Гвоздёва. Понедельник, 05 июля 1999 г.**

В два часа по московскому времени судовые часы переставлены на два часа назад — по времени второго восточного часового пояса, и теперь на яхте судовое время 00 час. 00 мин. 00 сек. Тихая звёздная ночь, судовых огней, постоянной причины моих тревог и волнений, поблизости не замечено. Чего ещё пожелать мореплавателю-одиночке для «полноценного» ночного отдыха! Ложусь на диванчик по правому борту, вытянувшись в полный рост и... Благодать-то какая!

После восхода солнца выключаю ходовой огонь и готовлю на завтрак молочную рисовую кашу. Технология приготовления несколько отличается от домашней — рис (три-четыре полных столовых ложек) замачивается в воде с ночи. Утром кастрюльку с рисом ставлю на огонь, довожу до кипения и выключаю газ. Недоваренный рис заворачиваю в ватную телогрейку. Через двадцать минут добавляю две столовые ложки сгущённого молока, соль — по вкусу и... за уши не оттащить. Объяснение весьма простое: экономлю газ. И ещё одна кулинарная особенность: если плавание проходит вблизи берега и есть возможность зайти в порт и там пополнить запасы питьевой воды, то крупы перед варкой, как принято, промываются в воде. В открытом же океане, где каждый литр драгоценной влаги на строжайшем учёте, промывать крупу пресной водичкой — непозволительная роскошь, тем более, когда дождей не бывает подолгу. Так было в первом плавании на «Лене» и, по всей вероятности, так будет и в предстоящем круизе.

После завтрака решил навести идеальный морской порядок в каюте и кокпите. Руководствуясь пословицей «Чистота — залог здоровья», ещё раз протираю ватным тампоном, смоченным спиртом-денатуратом, каюту и вещички. После часа кипучей трудовой деятельности над черноморскими волнами зазвучала в моём исполнении песня неизвестного автора «По ди-



ким степям Забайкалья...». Судовые работы временно прекращены, кажется, я излишне переутомился, отдыхаю в кокпите на свежем воздухе.

За бортом под днищем яхты плавают небольшая стайка рыбок. Среди них есть особи величиной до 20 см, и поймать их, думаю, несложно. Среди прочего яхтенного снаряжения имеется две дюжины рыболовных крючков разных размеров, леска диаметром от 0,5 до 1,5 мм, гарпун нержавеющей стали (на крупную добычу) и другие принадлежности. Однако лов рыбы ради спортивного интереса меня не привлекает, а охотиться для пропитания насущного ещё не настало время, продовольствия вполне должно хватить до захода в Гибралтар.

Утром в 08.00 от норд-веста подул слабый ветерок. Атмосферное давление 762 мм, на небе нет ни единого облачка, видимость хорошая. Поставлены паруса, следуем компасным курсом 240 градусов. Яхта идет сама без моего вмешательства, и рулевому остаётся только следить за показанием компаса. Чтобы не нарушать центровку, стараюсь как можно меньше двигаться. Для такого крохотного судёнышка, как «Саид» (водоизмещением 350 кг), переместить с одного борта на другой груз весом 80-85 кг (таков мой собственный вес), значит основательно нарушить центровку судна, появится дополнительный крен на борт. Яхта непременно начнёт приводиться к ветру или уваливаться под ветер, и, чтобы этого избежать, капитан, он же судовладелец, он же конструктор и судостроитель старается передвигаться по палубе своего собственного детища, рождённого на балконе, как лунатик.

Судовое время 19.18, солнце огромным малиновым шаром медленно спряталось за горизонт. Полагаю, завтра будет отличный денёк, а сейчас погода стоит без изменений. Стая рыбок, спрятавшись под корпусом яхты, продолжает её сопровождать, не отстаёт мелочь толстопузая. Включил ходовой огонь, и пока на горизонте не видно проходящих судов, удобно улёгся на диванчике с твёрдым намерением уснуть, когда ещё подвернётся такой случай? И почему бы мне, старому морскому волку, не воспользоваться предоставленной возможностью и не выспаться впрок?

Распорядок дня на яхте, а также и настроение капитана во многом зависят от состояния погоды: сухо, тепло, слабый ветерок, хорошая видимость — жизнь становится расчудесной, и душа радуется. В ненастье (шторм, холод, сырость, слякоть и прочие неприятности)... небо покажется с овчинку. Естественно, хочется знать, какая будет погодка на ближайшие дни. При современном уровне развития техники (компьютеры, спутниковая связь и прочие плоды цивилизации) несложно получить прогноз погоды для данного района плавания. А если этого ничего нет, тут волей-неволей станешь оракулом. В учебных и справочных пособиях для судоводителей, а также для яхтсменов есть раздел «метеорология», и любознательный мореплаватель может без особого труда овладеть премудростью предсказания погоды на ближайшие сутки по местным признакам.

На транспортных и рыбодобывающих судах вахтенному помощнику капитана наряду с другими обязанностями вменяется также и наблюдение за состоянием погоды. Её изменения записываются в судовый журнал. Поскольку на яхте один человек, то нести вахту все двадцать четыре часа в сутки не представляется возможным. На «Саиде» наблюдения ведутся утром в шесть, в полдень, вечером в 18.00 и в полночь. Показания барометра, термометра и т. п. записываю в вахтенный журнал, точнее в дневник, и затем пытаюсь определить, чем порадует или огорчит меня Всевышний на следующий день. Преинтересное занятие.

## **Вторник, 06 июля 1999 г.**

В два часа ночи впереди яхты замечены судовые огни. Беру бинокль и стараюсь разглядеть — пройдёт ли сухогруз мимо или мне самому надо уступать дорогу этому «бегемоту»?



Нет, нахально прёт прямиком на меня. Ручным электрическим фонариком подсвечиваю белые паруса, должны же, сукины дети, заметить бедолагу мореплавателя. Одновременно держу наготове сигнальные ракеты и фальшфейеры, в крайнем случае придётся и ракету выстрелить вверх, а что делать, не целовать же мне его форштевень. Три, пять, семь минут томительного ожидания, и судно метрах в тридцати от «Саида» прошло мимо. Спать мне уже расхотелось.

Со дня выхода из Новороссийского порта стоит хорошая погода и приступов морской болезни не ощущаю, чувствую себя превосходно. На яхте «Лена» (в первом кругосветном плавании) подметил особенность своего организма: в течение недели после выхода из порта привыкаю к качке, после чего волнение на меня уже не влияет. А если с первых дней стоит плохая погода, а тем более штормит, то от приступов морской болезни страдаю, словно салажонок. Затихнет шторм, и дней через пять-семь приду в норму, в дальнейшем морская качка на меня не действует до захода в порт. Стоит простоять в порту с месяц, а затем выйти в море, и всё повторяется. Остаток бессонной ночи прошёл спокойно.

Утро, дует устойчивый ветерок от NNW четыре-восемь м/с, высота волн до одного метра, атмосферное давление 762 мм, тепло. «Саид» без вмешательства рулевого идёт компасным курсом 240 градусов. Проходящих судов поблизости не видно, и после наскоро приготовленного завтрака надеюсь пару часиков спокойно поспать.

В полдень готовлю на обед гречневую кашу с мясом — сто граммов консервированной говядины, затем — цейлонский чай с сахаром и на десерт два небольших яблока (остатки береговой «разгульной» жизни в Новороссийске). Отныне до захода в порт свежих овощей и фруктов в рационе питания не будет, и потребность организма в них придётся компенсировать таблетками поливитаминов.

После обеда мою посуду забортной водичкой (при стоянке в порту ложки, тарелки и прочие «орудия труда» моются пресной). Если плавание проходит вдоль берега и особенно недалеко от крупного города или устья реки, то столовые приборы дополнительно протираю бумажными салфетками, пропитанными дезинфицирующим раствором (спирт, хлорка, марганцовка и пр.). В одиночном плавании соблюдение правил гигиены, полагаю, не повредит.

Вообще-то на яхте набор столовой и кухонной посуды ограничен до предела: алюминевая кастрюлька ёмкостью один литр, миска нержавеющей стали, кружка эмалированная ёмкостью 0,25 литра, столовая и чайная ложки. В запасе имеются ещё две ложки, чайная и столовая, и кружка ёмкостью 0,75 литра. В начале своей яхтенной карьеры я по неосторожности уронил ложку за борт и потом до конца плавания в течение недели на личном опыте убедился в справедливости народной поговорки «видит око, да зуб не берёт». Чайной ложечкой, да молочный супчик, да при сильной качке в скверную погоду, для здорового, голодного мужика — это уже не смешно. С той поры без запасного «инструмента» от причала не отхожу ни на шаг.

Покончив с хозяйственными делами, решил после обеда побездельничать — адмиральский час есть адмиральский час, и его на флоте никто не отменял. Снял с себя всю одежду, улёгся на палубе (в каюте душно) и загораю. А чтобы спросонок не свалиться за борт, привязался капроновым концом за мачту. Курорт, да и только! Конечно, солнечные ванны полезнее принимать в утренние часы, скажем, с семи и до девяти, но не всегда такая возможность представляется, а тут сам Бог велел позагорать.

Будучи один в море, стараюсь соблюдать технику безопасности, в частности, на палубу, независимо от погодных условий, выхожу только со страховочным поясом. В каюте нахожусь без страховки, а в штормовую погоду (на случай экстренного выхода наверх) и в каюте страховочный пояс не снимаю. Этого простого правила придерживаюсь с начала плавания и до его





окончания. В моей морской практике случались падения за борт, и без страховочного пояса, уж точно, не было бы и этих строк.

После непродолжительного отдыха осмотрел стоячий и бегучий такелаж, крепление руля и всё, что может порваться, сломаться, расшататься и т. д. Чтобы в сложной ситуации не подвела какая-нибудь снасть, еженедельно провожу осмотр парусов, мачты, такелажа и прочего снаряжения и оборудования. Перед ухудшением погоды и после шторма проводится внеочередная проверка. Так было заведено в первом плавании на яхте «ГЕТАН», так было на «Лене», такого правила я придерживаюсь и по сей день. Как говорится, в морском деле мелочей не бывает.

Часика в три после обеда ветер зашёл от норда, других изменений погоды не наблюдается. Метрах в десяти над яхтой пролетели четыре короткохвостые, похожие на чаек птицы, таких я видел раньше на Средиземном море. Конечно, при наличии охотничьего ружья или хорошей рогатки можно было бы одну из них подстрелить. Всевышний милостиво посылает свежее мясо, и от способностей и сообразительности оголодавшего мореплавателя будет зависеть, побаловать себя на обед крылышком, левой лапкой (она нежнее правой) или жевать кирзовый сапог. Пожалуй, Евгений Александрович, надо обзавестись рогаткой на чёрный день: и недорого стоит, и места на судне много не занимает. Чем чёрт не шутит, может, и сгодится при случае.

В 19.22 (время судовое) солнышко малинового цвета «чисто» село в воду. Известно, если по секундомеру точно засечь время восхода или захода светила, а затем из Морского астрономического ежегодника (М.А.Е.) выбрать время восхода-захода того же светила на меридиане Гринвича, то по разности моментов, введя соответствующие поправки, несложно определить долготу места. Точность определения координат судна таким способом вряд ли удовлетворит судоводителей-профессионалов, но для меня вполне сгодится, лишь бы солнце не пряталось за облаками. Из-за качки иногда очень сложно взять секстаном высоту светила, вот и приходится определяться дедовским методом. В настоящее время ни одна яхта не выходит в мало-мальски серьёзное плавание без GPS, но мне, российскому пенсионеру, этот навигационный прибор не по карману.

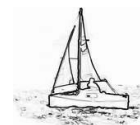
Полночь, на борту яхты продолжается походная жизнь. Поспать до утра вряд ли удастся — за два часа неподалёку прошло с полдюжины крупных судов, придётся нести бессменную вахту до рассвета. На небе появилась незначительная облачность, на южной стороне у самого горизонта беспрерывно полыхают зарницы. Зрелище завораживает и, словно по волшебству, снимает сон...

### **Среда, 07 июля 1999 г.**

Дует северный ветерок, до 10 м/с. Короткие, крутые волны высотой около двух метров сбивают яхту с курса. Приходится постоянно следить за компасом и рулём. Утомительно. Ночь провёл без сна и, чтобы немного отдохнуть, привести себя в порядок и поесть по-человечески, вынужден убрать грот, и с семи часов утра «Саид» продолжает свой путь под одним стакселем.

Походная жизнь постепенно налаживается: несение вахты, приборка в каюте и на палубе, приготовление пищи, отдых, определение координат судна, смена парусов... И так будет до конца плавания.

В полдень ветер зашёл от норд-оста 6-11 м/с. Снова на яхте завелись нежелательные пассажиры: мухи, мелкая мошкара, овод, даже белая бабочка пролетела за кормой, ну не море во круг, а лесная полянка, где-нибудь в Подмосковье. Удивительно: сутки дует северный ветерок, и мне непонятно, как эти божьи твари добрались сюда из Турции? Или их, родненьких, из



крымских курортов занесло сюда попутным ветром? Скорее всего, это — «дезертиры» с проходящих судов, а коль так, нет им пощады, захребетникам окаянными.

В 18.00 (время судовое) на небе появились высокие слоисто-кучевые облака до трёх баллов, видимость хорошая, атмосферное давление 760 мм, ветер норд-ост 4-8 м/с, волнение — до полутора метров, компасный курс (КК) 240 градусов.

В объявленном крестовом походе против мух и прочей нечисти несу потери — опрокинул чашечку с растворимым кофе. Пришлось доставать из камбузного рундука залитую божественным напитком посуду и другие кухонные принадлежности, протирать всё насухо и снова укладывать на место. Проклятий и крепких слов в адрес «дезертиров» отпущено предостаточно (хорошо, что есть на кого свалить вину). Кстати, преданных анафеме и убиенных мух можно использовать в качестве наживки при рыбной ловле. Наживка не высший класс, но, как говорится, в море и жук — мясо. Для приготовления очередной чашечки кофе объявлено перемирие.

В 19.23 солнце растворилось в лёгкой дымке у самого горизонта. Через десять минут после его захода включаю ходовые огни, готовлюсь к ночной вахте. Мой мини-крейсер капризничает — не лежит на курсе, и время от времени капитан вынужден направлять его на путь истинный.

Полночь. На борту яхты всё нормально. Вахту коротаю в кокпите, пристроился полулёжа на правом сиденье и пробую спать небольшими порциями. Получается и неплохо! Пожалуй, через день-два окончательно адаптируюсь к походной жизни, после чего мне и сам чёрт — не брат. Ночью главное не прозевать встречное судно, увидеть его своевременно и, желательно, как можно дальше от яхты. Ещё в плаваниях на Каспийском море заметил: с момента появления на горизонте судовых огней и до того, как судно оказывается рядом с яхтой, проходит примерно 25-30 минут. Следовательно, мне, чтобы не угодить под форштевень, отпущено для сна десять, максимум пятнадцать минут и не более того.

#### **Четверг, 08 июля 1999 г.**

Ночь прошла спокойно.

Утро, судовое время 06.00, ветер северо-восточный 5-10 м/сек., короткая крутая волна — до полутора метров, безоблачное небо, видимость хорошая, атмосферное давление 760 мм. Следую компасным курсом 180 градусов (идём к турецкому берегу). За ночь выспался, настроение от этого преотличное. На завтрак готовлю молочный вермишелевый суп и растворимый кофе. Походная жизнь постепенно налаживается. В ближайшие дни предстоит совершить героический поступок — заняться физическими упражнениями. Яхта маленькая, перегружена, свободного места нет, и надо хотя бы часик в сутки прыгать, ходить, приседать, танцевать, словом, нагружать организм. Необходимо заставить себя двигаться. Как писала газета «Советская Россия» 21 ноября 1982 г., «человек в течение жизни проходит пешком в общей сложности 402 тысячи километров». Примерно десять раз вокруг Земли. Сказано это, уж точно, не про меня. На яхте длиной 3,7 метра не разгуляешься, и всё же двигаться непременно надо.

В 06.45 с правого борта прошло судно под турецким флагом (порт приписки Стамбул, а вот название не смог разглядеть). Поприветствовали друг друга. Кричу туркам, как мне кажется, на чистейшем английском языке «I go to Istanbul». В ответ с мостика теплохода вахтенный указывает рукой направление, куда мне следует держать курс. Благодарю собратов старших за столь ценную информацию. Всё ясно и понятно, обыкновенная встреча на морских дорогах: обменялись приветствиями, пожелали друг другу счастливого плавания и... на весь день подзарядился хорошим настроением.



В полдень стоит отличная погода. После обеда стараюсь навести в каюте, как говорится, образцовый морской порядок — закрепить все вещички так, чтобы в случае переворота яхты кверху килём (в шторм подобное не исключено) они не могли сместиться со своих мест, иначе неприятностей не избежать. Якоря, якорные цепи, металлические банки с консервами, инструменты и прочие тяжёлые предметы укладываю в рундуках на самый низ (ниже ватерлинии). Сверху укладываются лёгкие вещи — одежда, спальные принадлежности и т. п. и всё надёжно крепится. Во время качки вещички должны находиться на своих штатных местах, а не гулять беспорядочными по каюте. На малюсенькой яхте поддерживать строгий порядок чрезвычайно сложно, но делать это крайне необходимо для своей же безопасности.



Добрые спутники — дельфины.  
Фото из архива Е.А.Гвоздёва

После обеда ветер начал капризничать, а к вечеру и вовсе стих, зла на него нет. Яхта раскачивается на мёртвой зыби, обвисшие паруса хлопают, иду на палубу — надо убирать грот и стаксель пока они, голуби сизокрылые, не превратились в клочья. Покончив с парусами, занялся штурманскими делами — подготовил навигационные карты пролива Босфор и Мраморного моря. На яхте имеется комплект стареньких морских карт на переход Стамбул — Гибралтар, а вот от Новороссийска до Босфора иду без них, как Бог на душу положит, нищета проклятая. Думаю в Стамбуле долго не задерживаться: отправлю домой телеграмму (полагаю, это можно будет сделать с борта нашего судна, стоящего на рейде в Стамбуле), наберу водички, искупаюсь в бане и продолжу плавание.

В 19.23 солнце огромным малиновым шаром чисто село за горизонт. Закат радует глаз и душу капитана и предвещает на завтра хорошую погоду. Чего ещё желать моряку... Полный штиль. Включаю ходовой огонь и ложусь на диванчик, отдыхаю.

### Пятница, 09 июля.

Судовое время три часа ночи, полный штиль, яхта лежит в дрейфе. Мне через каждые 15-20 минут приходится высовываться из каюты и осматривать горизонт — нет ли вблизи проходящих судов. В штиль из-за отсутствия на яхте двигателя увернуться из-под форштевня какого-нибудь сухогруза или танкера вряд ли удастся, вот и вынужден вертеть головой на все триста шестьдесят градусов, высматривая в ночи судовые огни. Если же дует ветерок и «Саид» несёт паруса, то ночь проходит отчасти спокойно, можно и поспать урывками несколько минут, а в штиль... В штиль, призывая ветер, надо слегка посвистеть на палубе и поцарапать ногтем деревянную мачту. Указательным пальцем левой руки поцарапал деревянный подмачтовый пиллерс (авось поможет) и, беззлобно поругивая Николая Угодника и иже с ним, терпеливо дожидаясь рассвета.

На палубе выпала обильная роса, давненько такого не наблюдалось. Как говорят старые моряки, роса — это признак хорошей погоды. Беру тряпку и с удовольствием протираю ей па-



лубу. В литературе по выживанию человека в экстремальных ситуациях мне доводилось читать буквально следующее: «Ранним утром с металлических частей лодок, тентов, баллонов плотов, резины, полиэтилена можно собирать поролоном, тряпками или просто языком выпавшую росу». Автор всерьёз рекомендует потерпевшим кораблекрушение таким образом утолять жажду. Интересно, как сам автор сочетает теорию с практикой? Вот бы поучиться у него, как надо правильно лизать палубу! А то непонятно: то ли с правого борта к левому, то ли с носа до кормы и сворачивать ли при этом язык в трубочку или, наоборот, растянуть его лопаткой.

Из личного опыта я не припомню случая, когда дистиллированная влага (хотя бы одна капля росы) попала мне на язык. В море, а тем более в океане, небольшая яхта подвергается ударам волн, и морская вода, испаряясь на солнце, покрывает палубу, рангоут, такелаж, дельные вещи и всё, что не защищено от брызг, тонким слоем соли. Со временем соль накапливается, и выпавшая ночью роса из живительной влаги превращается, по меткому выражению каспийских рыбаков, в тузлук. Конечно, можно смочить тряпочку и ею протереть, скажем, лицо, шею и пр., но отсасывать ртом из неё влагу — это уже, извините, из области доброго старого матросского юмора.

В шесть утра подул северо-западный ветерок три-пять м/с, поставлены паруса, «Саид» следует компасным курсом 210 градусов. На небе появились высокие просвечивающие облака в виде барашков, атмосферное давление 760 мм, видимость хорошая. Яхта сама выдерживает заданный курс, и моего вмешательства в управление не требуется.

С наступлением рассвета напряжение ночи спадает, и рулевой может расслабиться (ночью, даже в хорошую погоду, чувства обострены до предела). Того и гляди, наскочишь на какое-нибудь бревно или плавающую пустую бочку из-под бензина, а то и вовсе угодишь под форштевень встречного танкера. Днём же с ходового мостика проходящего судна яхту увидят, должны, по крайней мере, увидеть, и... постесняются её раздавить. Днём можно, наконец-то, отоспаться вдоволь, чем и пытаюсь сейчас заняться.

Перед обедом устроил небольшую стирку, а затем и «баню» (израсходовано около трёх литров пресной водички). При современном изобилии всевозможных моющих средств, стирка белья в солёной морской воде сложности не представляет. Банно-прачечные проблемы зимой имеют свою специфику, летом же главное — после морской воды прополоскать вещички пресной. В первом кругосветном плавании на всё про всё тратил в неделю от стакана до нескольких литров живительной влаги. В этом плавании норма расхода пресной воды, очевидно, сократится (яхта «Саид» на 1,8 метра короче, чем «Лена», соответственно съестных запасов и питьевой воды на борту имеется значительно меньше).

В 12.00 (время судовое) дует северо-западный ветерок три-шесть м/с, от норд-оста катит мёртвая зыбь до полутора метров, безоблачное небо, атмосферное давление 760 мм., температура в каюте +32, следуем компасным курсом 210 градусов. В полдень по случаю знаменательной даты (как-никак пошла вторая неделя со дня отхода из Новороссийска, уважительная причина) приготовил праздничный обед: вермишель быстрого приготовления (концентрат) с мясными консервами, индийский чай с мёдом и галетное печенье. Гулять так гулять!

Вечером (19.00) ветер стих полностью, яхта раскачивается на мёртвой зыби с обвисшими парусами. При качке паруса время от времени хлопают, и это беспокоит уставшего за день капитана. Пришлось убрать их, родненьких.

Перед заходом солнца спряталось в дымку у самого горизонта, воздух насыщен влагой.

Полночь. Штиль. Лежим в дрейфе. На борту яхты всё в норме, отдыхаю.



### Гвоздѣв 19 May 2006, 00:35

QUOTE(Aleksk @ 4 May 2006, 01:04) Уважаемый Евгений Александрович!

Судя по фотографиям яхты Саид, отверстие для уключин не было? Вы в экстренных (и не очень) случаях пользовались только одним деревянным веслом?

Быстро увернуться от танкера или скалы, или в штиль маневрировать, когда нет бензина...

1) На яхте «ГЕТАН» не было ни мотора, ни вёсел.

2) На «Лене» в кругосветном плавании (из Новороссийска — в Новороссийск) мотора не было, если не считать прохождение Суэцкого канала. Два складных весла (гребка) из лёгкого сплава использовал в штилевую погоду для... физических упражнений (ради интереса и забавы).

3) На «Саиде» в начале плавания имелось складное весло (от надувной резиновой лодки), а после его утери разжился деревянным складным. В общей сложности пришлось поработать им часиков 18-20 и одолеть мили три-четыре. А после утери спинакер-гика (он же по совместительству и багор, и гарпун, и пр.) приспособил весло под спинакер-гик.

4) Ночью в штилевую погоду уворачиваться на вёслах из-под форштевня танкера мне не доводилось. При явной угрозе столкновения я зажигал фальшфейер или давал вверх сигнальную ракету, и уже танкер уворачивался из-под форштевня «Саида». А что делать? Жить-то хочется.

### Гвоздѣв 19 May 2006, 21:23

QUOTE(shark @ 18 May 2006, 13:58) Евгений Александрович, сейчас внимательно разглядел Вашего «Саида». А как же Вы, например, со стакселем на нем работали? Насколько понял, на хорошей волне даже добратся до штага может быть непростой задачей.

Если бы сегодня, после трёх лет жизни на берегу, я вышел на «Саиде» в море и угодил на нём в шторм, то при уборке стакселя небо показалось бы мне с овчинку. Через два-три месяца плавания вытягиваешься в ритм походной жизни, и уже при ветре 20-25 м/с и соответствующем волнении при уборке стакселя вальсируешь на палубе, словно цирковой артист-канатоходец.

Стаксель, что показан на фото, работал в основном при ветре от 5-8 до 15-18 м/с, и для его уборки приходилось выходить на палубу.

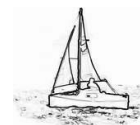
В океане при усилении ветра на внутреннем штаге ставился штормовой стаксель (на фото внутренний штаг «убран по-походному» и проходит от краспиц вдоль мачты до её степса). В шторм, благодаря соответствующей проводке такелажа, ставил и убирал паруса, не выходя на палубу (высунувшись по пояс из входного люка). При ветре 25-27 м/сек. и выше паруса, как правило, убирались и «Саид» становился на плавучий якорь.

Вся эта хитромудрая система проводки стоячего и бегучего такелажа после очередного посещения местной свалки совершенствовалась, и уже в Тихом океане «Саид» нёс три (!) паруса, и ставились они, а также убирались, не выходя на палубу.

Разумеется, при достаточном финансировании, «Саид» можно было бы оборудовать для кругосветного плавания должным образом и не мыкать горюшко по морям и океанам, но...

### Гвоздѣв 1 Jul 2006, 18:05

Аргентина, Буэнос-Айрес, Морской музей, 1999 г. Уговорил администратора музея, и он разрешил мне облазить и ощупать яхту с ног до головы. Построенная в 1934 году, она и сейчас



выглядит добротно, и хоть сегодня можно выходить на ней в океан.

Вечером побывал в доме, где жил Вито Дюма, осмотрел картины (капитан Дюма неплохо рисовал), личные вещи, познакомился с сыном и внуком легендарного мореплавателя-одиночки, на прощанье мне — «Сеньору Руссо Навиганте» подарили книгу отца и деда со своими автографами.

Удивительная встреча!

Аргентина, Мар-дель-Плата, на борту катамарана «КАУРО», 1999 г.

Отличные ребята! Молодцы! Но... Накануне моего визита в экипаже сложилась обстановка, схожая с «Благовестом», и виной тому — зелёный змий. Вспомнив весь свой словарный запас классического русского мата и рискуя оказаться за бортом, я занялся воспитанием подрастающего поколения кругосветчиков... Помогло. Как известно, плавание закончилось успешно.

Атлантика, 1999 г.

Морская черпаха основательно запуталась в тряпку размером с простыню, и, вероятно, дни её были сочтены. Пришлось убрать паруса и заняться спасением утопающих. Через пару часов с помощью ножа и крепкого слова в адрес «венца природы» божья тварь обрела свободу.

### Гвоздѣв 3 Jul 2006, 12:21

QUOTE(Demis @ 3 Jul 2006, 11:07) Капитан катамарана «КАУРО» умер в прошлом году — сердце.

Да, я знаю... Эта кругосветка окончательно подорвала его здоровье. Добрейшей души человек и классный яхтсмен. Я благодарен судьбе за то, что довелось мне встретиться с капитаном Валдисом...

### Гвоздѣв 4 Jul 2006, 09:00

QUOTE(Ayrton @ 3 Jul 2006, 16:19) Вито Дюма был первым, кто прошёл по ныне традиционному маршруту в «ревущих сороковых». Но я никогда не слышал, что у него есть книга. Она переведена на английский (другими не владею :shuffle:)? Как она называется?

VITO DUMAS. LOS CUARENTA BRAMADORES. Editorial Guillermo KRAFT Ltda.

Buenos Aires. Переведена ли книга на английский язык — не знаю.

С уважением Е. Гвоздѣв.

Р. S. Моё пребывание в Б.-Айресе совпало с траурно-торжественной церемонией перезахоронения останков мореплавателя с «пролетарского» на «престижное» кладбище. Это сегодня Вито Дюма — национальный герой, пример для воспитания молодёжи, гордость аргентинского яхтинга. А при жизни каждый нувориш норовил пнуть его ногой.

### 1 Mar 2008, 12:02

QUOTE(Ersh @ 30 Nov 2007, 10:28) Тут Володя Лопухов очень интересовался лавировочными качествами «Саида». Не могли бы Вы сказать, какой был его лавировочный угол и скорость на острых курсах при разных ветрах и волнении, при разной степени загрузки? Как Вы боролись со встречными ветрами? Где в Вашем плавании они доставили Вам наибольшее количество хлопот, и как это было преодолено?

У «Саида» угол лавировки составлял примерно 110 градусов. При встречном ветре 7-12 м/сек. удавалось пройти по генеральному курсу в среднем 12-15 миль за сутки (в добрые времена — до 20-25, а в чёрные денёчки сносило на 6-8 миль в обратном направлении). При усилении



ветра до штормового в открытом океане убирал паруса и отстаивался на плавучем якоре, при плавании вдоль берега — старался укрыться в укромном местечке и на якоре переждать непогоду и когда ветер сменит направление.

На «Саиде» изнурительная лавировка до умопомрачения пришлась на Магелланов пролив, на «Лене» — на Красное море, где каждую милю одолевал, образно выражаясь, не мытьём, так катаньем.

Р. С. Как мне представляется, при наличии соответствующих знаний и опыта, при желании и должной подготовке, проявив настойчивость и терпение, от Новороссийска до Гибралтара можно добраться под парусами и на плоту из брёвен, скажем, типа «Кон-Тики». Сколько времени и нервов потратишь, это уже другой вопрос.



## Проект – 3

**Гвоздёв 21 Aug 2007, 21:09 Отправлено #1320**

Уважаемые коллеги!

Кто может разработать или предложить уже готовый проект (чертежи, сметную документацию и пр.) трёхметровой яхты, способной выдержать одиночное кругосветное плавание?

**Гвоздёв 21 Aug 2007, 23:29 Отправлено #1339**

(AMN @ 21 Aug 2007, 22:29) ...Что, лодка 3 метра может обойти вокруг света так же, как и лодка 3.6 метра? В чем такая уж разница?

Одно дело спустить «Саида» (длина 3,7 м, вес 360 кг) со второго этажа и другое — яхту (длина 3,0 м, вес 250 кг) с восьмого. Чувствуется разница? Не обижайтесь, коллега, я пошутил, а если говорить всерьёз, то хрен редьки не слаще.

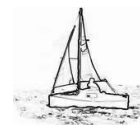
**Гвоздёв 22 Aug 2007, 00:03 Отправлено #1346**

(AMN @ 22 Aug 2007, 00:37) Золотые слова, Евгений Александрович! Может, и не стоит оно того? Если уж так хочется в те дали прекрасные, может, «Саид» еще на что сгодится?

Нет, коллега, не так! «Саид» уже пройденный вариант. Для творческого человека надо или превзойти, или что-то принципиально другое. Например, расслабиться на лодочке от 9-ти метров, так сказать, «по местам былых баталий». Ну а если без экстрима никак, то тогда 3 метра, и это будет тот самый хрен с редькой. Я так думаю.

**Гвоздёв 22 Aug 2007, 13:49 Отправлено #1359**

- 1) Итак, на яхте длиной 3,0 метра пройти вокруг света можно (особых возражений как будто нет?).
- 2) Ни о каких рекордах во славу того-сего речь не идёт (в моём возрасте не пристало питаться мякиной).
- 3) Для начала, назовём яхту «Чудо-Юдо» (кто предложит другое имя?).



4) Яхта, будучи залита водой, должна остаться на плаву, на ровном киле и, если не смоем волной, с экипажем на борту (из спасательных средств — один жилет).

5) В непогоду из каюты должен быть круговой обзор за окружающей обстановкой и возможность посушиться и обогреться.

6) Весовые нагрузки:

Экипаж, одежда, спальные принадлежности — 110 кг.

Судовое снабжение, оборудование, штурманские приборы, навигационные пособия и пр. — 140 кг.

Запасы продовольствия, медикаменты и пр. — 100 кг.

Вода 150 л. (плюс ручной опреснитель морской воды).

Итого: 500 кг (возможно ли такое «богатство» разместить на яхте 3,0 м?).

#### **Гвоздѐв 22 Aug 2007, 21:27 Отправлено #1372**

(Albert Nazarov @ 22 Aug 2007, 15:54) В общем, если будет реальный интерес — можем что-нибудь придумать.

Уважаемый Альберт! Как я понимаю, самому Господу Богу угодно, чтобы на этой яхте прошли в Ревущих сороковых. Ну что ж, будем строить. Через недельку-другую приведу бал-кон в порядок и... за дело.

С уважением Е. Гвоздѐв.

#### **Гвоздѐв 22 Aug 2007, 22:06 Отправлено #1373**

(Апричник @ 22 Aug 2007, 21:07) По поводу чертежей трехметровой яхты я хочу сказать, что раньше я разрабатывал для своей яхты «Тузик» как раз 3 метра.

Саша!

Приветствую тебя в «Кают-компании», желаю обзавестись здесь на форуме надёжными друзьями и единомышленниками. Рад за тебя — первую казахстанскую ласточку. В начале сентября будем с коллегой Давудом в Актау, там посмотрю твой «Тузик», и совместно решим, что из него выйдет.

Р. S. Подробности по эл. почте.

#### **Гвоздѐв 23 Aug 2007, 21:19 Отправлено #1402**

Уважаемые коллеги!

Относительно кокпита мнения прямо противоположные: одни говорят — нужен, другие не нужен. Вспомним, у Сѐржа Тесты на яхте 3,6 м его не было, на «Саиде» (3,7 м) — был. А ведь вопрос далеко не праздный, поясню сказанное: ежедневно, хотим мы того или нет, а вынуждены справлять, прошу прощения, нуждишку, и делать это на голой палубе или сидя в кокпите, уверяю вас, большая разница. Тут уж дело не только в комфорте, но и в технике безопасности, и поскольку тёплый галюн на яхте не предусматривается, то кокпит (минимальных размеров) скрасит жизнь многострадального экипажа.

#### **Гвоздѐв 23 Aug 2007, 22:47 Отправлено #1411**

(Albert Nazarov @ 23 Aug 2007, 21:38) С точки зрения безопасности отказ от кокпита — это устранение проблем с заливанием кокпита (его трудно при таких размерах сделать самоотливным). Да и герметичный люк проще сделать плоским, чем Г-образным... Просто соображения.





1) На «Лене» и на «Саиде», как правило (а в ненастную погоду — всегда), в ванне кокпита в начале плавания стояли вплотную друг к другу канистры с водой (её расходовал в первую очередь), затем — пустые канистры. Все ёмкости крепились на случай переворота яхты, и в штормовую погоду для 2-3-х вёдер воды в кокпите «Лены» и 1-2-х на «Саиде» попросту не было места. Возможно, что на «Чуде-Юде» кокпит и не нужен (при отправлении естественных надобностей можно вполне комфортно воспользоваться кормовым релингом).

2) Будучи в краеведческом музее в Брисбене (Австралия), я облазил яхту Сёржа Теста «с ног до головы» и её Г-образный входной люк мне не понравился (проблемы с герметичностью).

#### **Гвоздёв 23 Aug 2007, 23:41 Отправлено #1413**

Относительно полусферического прозрачного колпака для наблюдения за окружающей обстановкой есть возражение: вещь дорогая, трудно достать, тяжёлая, при разности температур наружного воздуха и в каюте на нём образуется конденсат, в шторм без мотоциклетного шлема голову в колпак не засунешь — расколется как грецкий орех, будучи установленным на верхней крышке входного люка, при перевороте яхты может наделать беды.

#### **Гвоздёв 24 Aug 2007, 04:33 Отправлено #1416**

Пара слов о целесообразности иметь на мини-яхте кокпит.

Снимаемся с якоря, и куда укладывать мокрый конец длиной 50–150 м? В каюту или кокпит? На судне затеяна постирушка, сунули одежку в ведро, налили водички, уселись на голой палубе, зажали ведёрко между ног, скользим задницей по мокрой мыльной палубе, руки хватаются за что угодно, только не за бельишко... и как тут не вспомнить про малюсенький кокпит, где размещались бы 10-литровое ведро и кусок мыла (пачка стирального порошка)? А ведь можно заткнуть пробкой шпигат, налить в кокпит водички, и бултыхайся всласть. Весь свой гардероб можно выстирать! Мечта, да и только.

#### **Гвоздёв 24 Aug 2007, 09:05 Отправлено #1419**

(Diasv @ 24 Aug 2007, 05:03) ...радиусом 20-25 см стоит где-то 120 условных баксов, изготавливается из специального пластика — легкий и разбить проблематично (не стекло ж).

Честно говоря, я не знаю, нужен колпак или нет. У Тома Макнелли (он перешёл на яхте 1,76 м через Атлантику) колпак был установлен на крышке входного люка. Однажды я видел на яхте длиной около 14-15 м колпак, намертво установленный прямо над штурманским столом (хозяин яхты уверял в полезности такого нововведения). Надо взвесить все ЗА и ПРОТИВ.

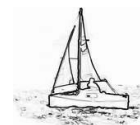
#### **Гвоздёв 23 Aug 2007, 18:01 Отправлено #1395**

(ЮЛА @ 23 Aug 2007, 13:14) Надеюсь что на счет «Ревущих сороковых» это шутка!

Мною перед каждым выходом в море на «ГЕТАНе», «Лене», «Саиде» всегда ставились как минимум две задачи: программа-максимум и программа-минимум, и всегда оставались пути к отступлению (я предпочитаю не сжигать мосты за собой).

В третьем плавании хочется взглянуть на «Ревущие сороковые» (программа максимум) и, если не хватит ума и силёнок, то пройти вдоль экватора (программа минимум).

Признаюсь начистоту, из меня такой же яхтенный конструктор, как из вылупившегося цыплёнка беркут, поэтому для плавания в южных широтах понадобится грамотно и, я бы ска-



зал, талантливо спроектированная яхта. Моих знаний для этой работы не достаточно. Талантом судостроителя тоже Бог обделил, руки растут не из того места, и в 75-летнем возрасте построить на балконе что-нибудь путёвое — чрезвычайно сложная задача. О строительстве яхты сегодня разговаривал с коллегой Давудом, и он согласился взвалить на себя мою головную боль (в ближайшее время ему понадобятся рабочие чертежи яхты, материалы и пр., пр.).

Что же касается самого плавания, то его успех будет на 75% зависеть от яхты и от подготовки к нему, оставшиеся 25% — от опыта, трудолюбия и везения капитана. Что делать, придётся поработать (назвался груздем, полезай в лукошко).

#### **Гвоздёв 26 Aug 2007, 19:08 Отправлено #1457**

Уважаемые коллеги!

Непотопляемость 3-метровой яхты — это сильнейший психологический допинг, и в открытом океане в штормовую погоду не понадобится капитану массажировать дрожащие от страха колени.

Когда я говорю о том, что яхта должна быть непотопляемой, то имею в виду, прежде всего, сам корпус с мачтой, стоячим такелажем, дельными вещами и т. п. (даже если яхту переломит пополам, обе половинки должны остаться на плаву).

Что же касается груза 500-550 кг (продукты, снаряжение и пр.), то вопрос решается весьма просто, например: 20 кг мясных (рыбных) консервов в металлической упаковке уложил в 25-30-литровую пластиковую канистру с широким горлышком и — плыви на ней хоть через Ламанш. Или взять сахар: насыпал 1 кг в пластиковую бутылку ёмкостью 1,25 л, и нет проблем.

#### **Гвоздёв 26 Aug 2007, 20:53 Отправлено #1458**

Уважаемые коллеги!

В тёплое время года при длительном плавании в океане особых проблем с баней не возникало, а как вымыться, скажем, при температуре плюс 5-10 градусов, да к тому же на 3-метровой яхте? Ну, хорошо, можно «помыться» мокрым полотенцем, протереться ватным тампоном, смоченным в спирте (одеколоне), но уже через пару-тройку месяцев грязь вместе со шкурой придётся соскабливать наждачной бумагой. И как быть? Кто-нибудь может предложить что-то дельное?

Р. S. Кто-то мне говорил (сейчас не вспомню), что есть якобы портативная сауна — нечто наподобие мешка, залез в него, высунул голову наружу, чтоб не задохнуться, и... парься себе на здоровье. Кто-нибудь слышал?

#### **Гвоздёв 26 Aug 2007, 21:30 Отправлено #1460**

Вопрос, что делать с топливом и где его хранить, тоже пока открыт!

На «Саиде» ахтерпик, отделённый от каюты водонепроницаемой переборкой, был разделен в свою очередь на два отсека непроницаемой перегородкой, установленной в ДП. Доступ в отсеки — через верхние герметичные лючки. В одном отсеке ахтерпика хранились якорные, швартовые, буксирные и пр. концы, а в другом, после того как разбогател, канистры с бензином, масло и т. п. Видимо, на трёхметровом «Покорителе океанов» каюту более 185-190 см в длину делать нецелесообразно, так что места для ахтерпика и форпика предостаточно.

#### **Гвоздёв 26 Aug 2007, 22:35 Отправлено #1464**

На первый взгляд может показаться, что спроектировать, построить и снарядить всем необходимым для кругосветного плавания яхту-кроху проще пареной репы. Так можно гово-



рить только до той поры, пока сам не возьмешься осуществить эту затею, и тут голова начинает идти кругом.

При современном развитии техники для нормальных яхт столько всего напридумали, что выбирай по каталогам всё, что душе угодно, и устанавливай не ленись. Для ненормальной же трёхметровой яхты проблем, как у бездомного пса блох.

Пример: как обогреться и обсушиться при температурах, близких к нулю? Какова должна быть отопительная система и на каком топливе работать?

#### **Гвоздѣв 27 Aug 2007, 13:00 Отправлено #1483**

(Плэт @ 27 Aug 2007, 00:54) А вообще говоря, гораздо проще и дешевле, соглашусь, было бы купить тот же «четвертак», оборудованный для одиночного плавания, в Скандинавии, как уже здесь говорилось.

С уважением Александр

Уважаемый Александр!

В приморском городе Махачкала с населением около восьмисот тысяч есть Нефтяная гавань, Судоремонтный завод, Морской Торговый порт, Военный порт, Рыбный порт и... яхту негде поставить, собственно, и яхт нет, кроме одной единственной микрошки у коллеги Давуда. И куда я с «четвертьтонником» денусь?

То ли дело с трёхметровым «Чебурашкой»! Побродил по морям-океанам, поднял яхту на балкон, ремонтируйся, попивай чаёк, пиши мемуары, мечтай о новых приключениях. Не жизнь, а малина! При наличии рабочих чертежей у меня есть возможность за зиму построить такую яхту (как в народе говорят, лучше синица в руках, чем журавль в небе).

С уважением Е. Гвоздѣв.

P. S.

После возвращения «Саида» из плавания четыре года просидел дома, обзавёлся брюшком, задница приросла корнями к дивану, мышцы атрофировались... и вдруг с ужасом понял, что если я сегодня не встану с дивана и не отправлюсь в очередное плавание, то завтра придётся отправляться на собеседование к самому Господу Богу. Понял и выбрал океан.

#### **Гвоздѣв 27 Aug 2007, 19:07 Отправлено #1489**

(Ayrton @ 27 Aug 2007, 12:42) Исходя из этой фразы, речь идёт о рекорде.

Если быть предельно точным, то «Саид» строился не НА балконе, а ЗА балконом, будучи притороченным верёвками и стальными тросами с наружной его стороны.

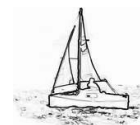
В зимнее время работать с эпоксидной смолой даже на балконе не получится, вот и додумался — строить... в комнате (чем бы старик ни тешился, лишь бы не валялся на диване), отсюда и длина 3 (три) метра. Возможно, придётся изготовить две половинки (правую и левую), затем через окно вытащить их на балкон и уже там с приходом тепла состыковать и накрыть палубой (рубкой).

P. S.

Что касается рекордов, то пусть ими занимается молодёжь. Мне бы отведать ушицы из золотой корифены, да где-нибудь в Австралии в обществе тамошних крокодилчиков полежать на песочке кверху брюхом... Божья благодать!

P. P. S.

Разумеется, если плавание состоится, то, хотим мы этого или нет, а своеобразный рекорд будет. Другое дело, как к нему относиться. Лавры рекордсмена на моей седой голове вряд ли будут смотреться, но если найдутся капитаны, которым лавровый венок к лицу, то можно и...



гонки устроить. А чего мелочиться! Построим несколько яхт, пригласим известных и не очень капитанов и... Даёшь кругосветку!

**Гвоздѣв 27 Aug 2007, 21:34 Отправлено #1498**

(kadaga @ 27 Aug 2007, 20:45) Несчастный балкон... ведь скоро дом рухнет.

Да, уважаемые коллеги, бизнесмен из меня никудышный. Судите сами, владею единственным в мире балконом, с которого яхты отправляются в одиночное кругосветное плавание, и от этой золотой жилы не имею ни цента. Может, организовать платные экскурсии? Глядишь, и яхту за пару-тройку миллионов УЕ приобрету.

**Гвоздѣв 29 Aug 2007, 07:09 Отправлено #1530**

(al\_mt @ 28 Aug 2007, 09:38) «Шноркель». Если мачта — алюминиевая труба, то можно сделать, чтобы она же являлась каналом вентиляции.

Уважаемый коллега!

Вы читаете мои мысли!

Причѣм, вентиляция должна быть как вдувной, так и вытяжной, и не просто вытяжной, но одновременно служить и дымоходом для системы отопления. Кому под силу решить эту головоломку?

P. S.

Степс мачты должен находиться на рубке (при необходимости в каюте под мачтой устанавливается пиллерс).

**Гвоздѣв 29 Aug 2007, 10:35 Отправлено #1536**

(lukas75 @ 29 Aug 2007, 07:54) Могу предложить электронные карты формата BlueChart и GPS. Может, и с защищённым ноутом что-нибудь решится.

Огромное Вам спасибо.

Электронными картами мне не доводилось пользоваться, придётся осваивать эту премудрость. На «Саиде» было 16 кг бумажных навигационных карт, да плюс справочная литература (МАЕ, МТ, Огни и знаки, Лоции и пр.), для трёхметровой яхты это многовато. После спуска яхты на воду планируется пройтись по Каспию (ходовые испытания), затем на машине перевезти её в Новороссийск и далее — до Гибралтара своим ходом. Там, с учётом полученного в Средиземном море опыта, и определится дальнейший маршрут: либо кругосветка по экватору, либо Ревущие сороковые. На любом отрезке пути не исключено и позорное возвращение домой (как-никак за плечами три четверти столетия).

Коллега Давуд предлагает не брать на яхту всё сразу, а, по мере надобности, высылать в порты захода (те же карты), да и обратно можно отослать, скажем, дневники, судовой журнал и пр. Пожалуй, он прав.

Для начала понадобятся карты на переход от Новороссийска до Гибралтара.

С уважением Е. Гвоздѣв.

**Гвоздѣв 29 Aug 2007, 22:15 Отправлено #1552**

На «Лене» и «Саиде» в ненастную погоду с температурой внутри каюты минус 13 градусов и выше при стоянках на якорѣ проблемы, как обогреться и обсушиться, не возникало. В океане же в штормовую погоду сырость и холод становятся врагом номер один, и тут уже, без преувеличения, начинается борьба за выживание. На мини-яхте всё будет повторяться один к одному, и плавание в южных широтах без системы отопления я не представляю. Что делать?



#### **Гвоздѣв 30 Aug 2007, 09:02 Отправлено #1563**

На какой палубе мне было бы сподручней работать? Начну с кормы:

1) Самоотливной кокпит длиной 900-1000 мм; сиденья в кокпите — на уровне палубы и по бортам защищены невысоким фальшбортом; ванна кокпита дл. 600-700 мм, шириной 400 мм и глубиной в половину расстояния от ВЛ до палубы; для слива воды два шпигата вырезаны в транце. Желательно иметь кормовой и носовой релинг.

2) Рубка с наклонными кормовой, носовой и бортовыми стенками имеет четыре иллюминатора; на рубке установлен степс для мачты; в 100-120 мм от мачты идёт носовая палуба.

3) Входной люк с прозрачной сдвижной верхней крышкой и откидывающейся на петлях задней дверцей.

#### **Гвоздѣв 30 Aug 2007, 11:58 Отправлено #1570**

Колесо уже завертелось и с каждым днём набирает обороты: Альберт Назаров проектирует мини-яхту; коллега Давуд — готовит место, материалы и специалистов для её постройки; участники форума — взялись помочь снаряжением.

Так что не будем менять лошадей на переправе — яхта для кругосветного плавания должна быть длиной 3 (три) метра и ни миллиметром больше. Согласны?

И, пожалуйста, не вводите меня в искушение.

P. S. Коллега Давуд предлагал мне свою микрошку, я наотрез отказался.

#### **Гвоздѣв 30 Aug 2007, 14:47 Отправлено #1583**

Деньги 7 (семь) тысяч рублей, которые передал мне коллега Kapitan, лежат в Сбербанке на моей книжке. Последние два года каждый месяц добавляю к ним по 500 р. из своей пенсии и намерен потратить их в предстоящем плавании.

#### **31 Aug 2007, 06:00 Отправлено #1609**

(Albert Nazarov @ 31 Aug 2007, 03:43) Я как раз хотел запросить антропометрические данные (рост, вес) для разработки проекта.

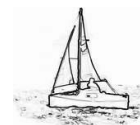
Нормального телосложения, рост — 181 см, вес — 85 кг. Сажусь на «диету» и к моменту старта 80 кг.

#### **Гвоздѣв 1 Sep 2007, 12:05 Отправлено #1675**

(ColdFusion @ 30 Aug 2007, 00:58) P. S. Удовлетворюсь моими именем и фамилией, написанными на яхте. Маленькими буквами подойдёт. Таким образом я совершу кругосветку. Или не совершу. Как карта ляжет.

По моим наблюдениям, в кругосветных гонках (регатах, соревнованиях) яхты, разукрашенные как павлин, смотрятся вполне нормально. Яхта же, совершающая одиночное плавание, расписанная от топа мачты до ватерлинии рекламными «шедеврами», в портах и маринах воспринимается яхтсменами негативно и наглядно демонстрирует уровень эстетического воспитания капитана. Полагаю, по бортам (в носовой части) должно быть написано название яхты и на транце — порт приписки. В каюте на видном месте — табличка с данными проектанта и строителя, а также фотография крёстной матери. Всё.

После успешного завершения кругосветного плавания, перед тем как яхта «ошвартуется» на вечную стоянку в краеведческом музее, я думаю, каждому, кто примет посильное участие в этом проекте, сам Бог велел — оставить свой автограф на борту яхты. Что скажут коллеги?



**Гвоздѣв 2 Sep 2007, 09:31 Отправлено #1688**

Дорогие друзья!

Сердечное спасибо всем, кто готов оказать мне посильную помощь.

В пятницу сходил в Сбербанк, проконсультировался, взял реквизиты банка, субботу поразмыслил и пришёл к выводу: счёт, во избежание всяких кривотолков, следует открыть после того, как будет заложен киль яхты.

С уважением и благодарностью Е. Гвоздѣв.

**Гвоздѣв 23 Sep 2007, 11:02 Отправлено #1784**

Уважаемые коллеги! В том, чтобы на яхте микроскопических размеров при стоянке на якоре в порту (в бухте, на реке, в море под прикрытием берега) обогреться и обсушиться в холодную ненастную погоду, для меня проблемы нет — приоткрыл сдвижной люк, сверху натянул брезент, чтоб не капало, развёл в каюте костёр и суши портянки. Вопрос стоит несколько иначе, предположим, жестокий шторм в открытом море, температура забортной воды и наружного воздуха плюс пять-шесть градусов, при перевороте яхты повредило входной люк, вода попала внутрь каюты, вещички намочили. Неисправность устранили, люк задраили «наглухо» (волны разгуливают по палубе), и как в этих условиях обогреться и просушить одежонку?

**Гвоздѣв 25 Sep 2007, 07:52 Отправлено #1810**

И на «Лене», и на «Саиде» имелся утеплённый спасательный гидрокостюм. В крайнем случае, я мог находиться в нём в мокрой одежде длительное время и не окоченеть от холода (проверено в течение 12 часов при температуре в каюте плюс 6-7 градусов, но пытка, я вам доложу, похлеще средневековой дыбы). Вот если бы в гидрокостюм вдувать сухой воздух или вставить какой-нибудь поглотитель влаги, то чувствовал бы себя как в раю. Словом, при температуре в каюте близкой к нулю, одежда должна быть сухой, иначе...

P. S.

Как хранить сухую одежду, опыт имеется, а вот как из мокрой рубашки сделать сухую — ума не приложу.

**Гвоздѣв 26 Sep 2007, 12:47 Отправлено #1832**

(navu @ 20 Sep 2007, 09:27) По поводу финансового обеспечения ЕА на время перехода. Что если кому-то из устроителей или участников выставки в феврале следующего года в Москве придет в голову счастливая мысль выставить не только технические приамбасы, но и духовные достижения российского паруса...

Уважаемый navu.

Надеюсь, в ближайшее время вопрос с финансированием предстоящего плавания решится положительно (дело в том, что мне должны присудить Нобелевскую премию).

Поясню: жертвы кораблекрушений, оказавшись в воде, подвергались нападению акул, как говорится, попадали из огня да в полымя. Особенно велики были потери личного состава кораблей и самолётов от прожорливых хищников в годы Второй Мировой войны. Лучшие умы воюющих стран пытались найти отпугивающее акул средство и безрезультатно. И только в 1994 году на «Лене» в Тихом океане мне удалось гениально разрешить эту проблему: три недели не моешься в бане, и ни одна акула не подплывает к яхте ближе, чем на полторы мили.



#### **Гвоздѣв 27 Sep 2007, 12:26 Отправлено #1863**

(ВМГ1 @ 27 Sep 2007, 08:20) Господа коллеги не видят главного — техзадания. Сказано же — НЕ ДЛИННЕЕ 3 метров. Т.е. 2,800 можно, 2,950 можно, а 3,100 уже нет. И 6,000 нет. У каждого своя специализация. Кто-то ставит рекорды скорости, а кто-то рекорды короткости.

Уважаемый ВМГ1. Не исключено, что яхту придётся строить самому, и тут возникает вопрос, как в комнате размером 5 на 3 = 15 кв.м построить яхту длиной 9 или даже 6 метров? К тому же, состыковав два листа фанеры 1,5 на 1,5 м, получим длину обшивки 3,0 м., да если учесть то, что транец будет не плоским, а несколько «выпуклым», глядишь, и наберётся общая длина яхты 3,0 м.

Р. S. Что касается мировых рекордов, то за четыре года плавания «Саид» установил их в 2,3 раза больше, чем волос на шкуре годовалого детёныша шимпанзе. Чего только стоит переезд из Астрахани в Новороссийск! Машину 16 раз останавливали на постах ГАИ и 13 (тринадцать раз) пытались содрать денежку с капитана, и ни цента он им не дал! Да за такой подвиг и Героя России мало пожаловать.

Так что сотней рекордов больше, сотней меньше — значения не имеет.

#### **Гвоздѣв 7 Oct 2007, 04:00 Отправлено #1890**

(adriliano @ 5 Oct 2007, 21:37) Какие у Вас представления о яхте для одиночки, какими качествами она должна обладать и т. д.?

Яхта длиной 7,5-9,0 м, полностью подготовленная и снаряжённая для, так сказать, «одиночного кругосветного плавания для души», для меня — несбыточная мечта, а поскольку приходится ходить на том, что Бог дал, то основные требования к яхте — это прочность, остойчивость и непотопляемость. Всё остальное — мелочи жизни, которые при желании и сноровке вполне преодолимы.

#### **Гвоздѣв 8 Oct 2007, 00:08 Отправлено #1898**

(ЮЛА @ 7 Oct 2007, 08:15) Вы явно лукавите! Сил и возможностей у человека, дважды обошедшего вокруг света, явно больше, чем необходимо для просто приобретения такой лодки! Тут просматривается упорное нежелание использовать эти возможности!

ЛУКАВИТЬ — хитрить, притворяться с каким-нибудь умыслом.

(Толковый словарь русского языка. Под ред. проф. Д. Н. Ушакова. Том 2. М., 1938).

Мастерство мореплавателя-одиночки (в моём понимании) обратно пропорционально размерам его яхты, вот и приходится продираться сквозь тернии к звёздам.

(Капитан «Саида» шутит).

#### **Гвоздѣв 1 Nov 2007, 08:28 Отправлено #1931**

(катерщик @ 31 Oct 2007, 22:11) Зря Вы со счётом тянете, всё же помощь...

Я ни на йоту не сомневаюсь в том, что в третьем плавании, если оно состоится, друзья окажут мне необходимую помощь, но сегодня говорить о каких бы то ни было деньгах преждевременно. Вот после того, как яхта будет спущена на воду, пройдёт ходовые испытания, её доблестный капитан намылится в кругосветку и развернёт оглобли курсом на Атлантику, тогда и счёт в сбербанке можно открыть со спокойной совестью.

С уважением и благодарностью Е. Гвоздѣв.



### **Гвоздѣв 2 Nov 2007, 06:10 Отправлено #1933**

(Slav @ 1 Nov 2007, 15:59) Евгений Александрович! А можно узнать на каком сейчас этапе строительство яхты? Нужна ли помощь в каком-либо конкретном вопросе? С уважением Вячеслав.

Вячеслав Олегович!

1) Строительство яхты не начал (нет рабочих чертежей).

2) В океане может всякое случиться, и, прежде чем отправиться в плавание, следует привести в порядок свои домашние дела (распорядиться квартирой, дневниками и пр.), чем и занимаюсь.

3) На днях перебрал остатки былой роскоши — якоря, верёвки, штурманские принадлежности и пр., составил список недостающего судового оборудования (снаряжения) и теперь, высунав язык, бегаю по городу в поисках его.

Пока обхожусь своими силами.

С уважением Е. Гвоздѣв.

### **Гвоздѣв 1 Mar 2008, 11:40 Отправлено #1996**

Уважаемые коллеги!

В середине декабря прошлого года я перебрался в другую квартиру, домашнего телефона нет, и на форуме с той поры не появлялся. Поразмыслив о предстоящем плавании и вспомнив слова из «Интернационала» — «... никто не даст нам избавленья: ни бог, ни царь и ни герой...», решил заняться проектированием очередного «Покорителя океанов». Получилось «корыто» длиной — 2,3 м и шириной — аж целый метр! (яхта почти впритык пролезет в окно).

Теперь жду, когда установится тёплая погода, чтобы на балконе можно было пилить, строгать и пр., схожу на оптовый рынок, закуплю необходимые материалы и, ради спасения от лени собственной души, займусь строительством (чем бы старик ни тешился, лишь бы не валялся на диване).

Если хватит сил и здоровья, то весной следующего года яхта должна быть на воде. Такова задумка...

Тем, кому не смог ответить, приношу свои извинения.

(Igor @ 20 Mar 2008, 01:19) При всём уважении, я таких размеров не понимаю...

Я тоже не понимаю, но передо мною встала дилеммы — либо синица в руках, либо журавль в небе, и я предпочёл первое.

(gurkin @ 20 Mar 2008, 14:38) ...Но я, честно говоря, пока не понимаю, зачем идти на лодке размером меньше «Саида».

Не беда. Многие до сих пор не возьмут в толк — зачем идти в океан на яхте меньше «Лены». Помнится, в 1979 году один мужик (фамилию не называю) посмотрел на «ГЕТАН» (между прочим, длина 6,5 метра), постучал кулаком по борту и спросил:

— Ты на этом корыте выходил в море?

Получив утвердительный ответ, покачал головой, пожал плечами и произнёс:

— Надо быть круглым идиотом, чтобы собственными руками построить гроб и отправиться на нём в плавание по осеннему Каспию. Тебе что, на кладбище места мало?

Замечу, это сказано было капитаном дальнего плавания. Прошли годы, мужик спился и уже десять лет как обитает в мире ином (упокой, Господи, душу раба твоего), а круглый идиот готовится к очередному плаванию, надеюсь, не последнему.





**(AMN @ 20 Mar 2008, 15:01)**

Так Е.А. Гвоздѣв ответил же — Гинесс, или как там оно пишется. Рекорд, короче, нужен.

Уважаемый AMN. Что-то с памятью моей стало, подскажите, пожалуйста, номер страницы в теме «Дважды вокруг света», где мною такое сказано.

**(ЮЛА @ 20 Mar 2008, 18:16)**

По мне, так Гвоздѣв рассуждает следующим образом: получится обойти — так славы заработаю ещё больше, не получится — так напоследок «дверью хлопну», всё лучше, чем помереть где-то на пятом этаже неизвестно какой улицы и какого города.

Уважаемый ЮЛА. Одинокое кругосветное плавание — слишком серьёзное для меня занятие, и гадать на кофейной гуще «получится — не получится» не в моих правилах, я склонен просчитывать наперёд с математической точностью каждый свой шаг.

**(Александр Яковлев @ 21 Mar 2008, 08:15)**

...А почему бы Евгению Александровичу просто не воспользоваться теми лодками, на которых он уже ходил?

Четыре года назад, когда «Лена» валялась на мусорной свалке, я обратился к руководству яхт-клуба «Адмирал» (Москва) с просьбой продать мне яхту для третьей кругосветки и получил вежливый отказ. «Саид» стоит в фойе школы № 39 (Махачкала), и отнимать для личных нужд яхту у ребятишек — совесть не позволяет.

**(adriliano @ 22 Mar 2008, 18:12)**

Евгений Александрович, пользовались ли Вы в океане авторулевым, каким, и если нет, то как управляли яхтой во время отдыха. Как вы вообще относитесь к авторулевым?

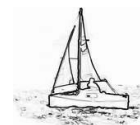
И ещё один нескромный вопрос. Учитывая Ваш ответ, будете ли Вы рассматривать вариант, если кто-то подарит, даст на время, или вдруг все тут скинутся, или супер-пупер верфь построит яхту бесплатно. Т.е. какой-либо вариант другой, кроме как постройка 7 футовой яхты в квартире?

1) Я обеими руками «ЗА» автопилот, но... Яхты, на которых мне доводилось ходить, не имели авторулевого. В длительном плавании руль крепился растяжками, время от времени приходилось вручную подправлять курс, а чтобы не нарушать центровку, старался поменьше перемещаться с борта на борт. Иногда по ночам для отдыха убирал грот или стаксель (в зависимости от направления и силы ветра), иногда растравливал паруса так, что работали они, как Богу будет угодно, лишь бы яхта двигалась вперёд (тут уж не до скорости), при этом миникрейсер шёл, как в годы Второй Мировой войны ходили боевые корабли и транспорта — противолодочным зигзагом. При встречном ветре убирал паруса, становился на плавучий якорь и отсыпался всласть. За всё ходовое время разов пять-шесть убирал паруса при благоприятном ветре и ложился спать (случалось это при болезни или при смертельной усталости).

2). Любое из предложений будет мною внимательно рассмотрено, но не всякое из них будет принято.

С уважением Е. Гвоздѣв.





## Возвращение в море

**Давуд 27 Мар 2008, 18:52 Отправлено #2168**

Зашел сегодня к Евгению Александровичу после почти месячного перерыва — уезжал в горы. И обнаружил его рисующим мидель-шпангоут на полу своей однокомнатной квартиры! :-)) Стены комнаты изрисованы проектом яхты, а коридор и знаменитый балкон завален рейками, как он объяснил, из мусорного бака. Похоже, что третья кругосветка неизбежна и ничто не может остановить упрямого «мореплавателя-одиночку». Он уже успел купить топор, рубанок и еще что-то на деньги, присланные дочерью на одежду.

После длительных споров он согласился принять мою яхту в подарок, которую я ему и до этого неоднократно предлагал. Основным аргументом послужило то, что на ней можно выйти в кругосветку уже в этом году. Завтра я начну ее переоформление на Гвоздѣва.

Яхта 5,5 метра, построена в Актау, с усиленным корпусом и фиксированным килем. Корпус в отличном состоянии. Мачта тяжелая, деревянная, паруса и рангоут, конечно, тоже надо поменять, если идти на ней в океан.

Похоже, настало время от-крыть Евгению Александровичу расчетный счет и всем, кому это интересно, принять участие в подготовке 3-й кругосветки. Сейчас у него дома нет телефона и инета, форум он обычно смотрит по понедельникам, наверно, в понедельник он сам и скажет конкретнее о своих планах.



**27 Мар 2008, 23:32 Отправлено #2179**

Давуд — молодец! :-)) Вот это поступок! Да и народ, чувствуется, повеселел. Со своей стороны тоже готов оказать посильную помощь Евгению Александровичу.

**Давуд 28 Мар 2008, 12:52 Отправлено #2183**

На фото: спуск моей уже бывшей яхты, перед началом навигации 2007. На переднем плане Гвоздѣв.

**Гвоздѣв 29 Мар 2008, 13:42 Отправлено #2190**

Дорогие друзья!

Если вести спартанский образ жизни, то с имеющимся у меня снаряжением на яхте, подаренной коллегой Давудом, можно выходить в океан хоть завтра, но поскольку планируется заглянуть в ревущие сороковые, то желательно как минимум:

- 1) Заменить мачту, стоячий и бегучий такелаж,
- 2) Комплект основных и штормовых парусов (грот + стаксель).

P. S.



Кроме того, желательно иметь на борту яхты (предварительное название GETAN II) для комфорта и безопасности плавания:

- 1) Двигатель подвесной 3-4 л.с.,
- 2) Солнечная батарея 12 вольт и аккумуляторы,
- 3) Лодка надувная грузоподъёмностью 150-200 кг,
- 4) Система обогрева каюты,
- 5) Автопилот,
- 6) Ручной портативный опреснитель (2-3 л/час),
- 7) Гидрокостюм,
- 8) Радиобуй, спутниковый телефон,
- 9) Фото-, видеокамера.

P. S.

Планируется: в конце мая — начале июня с. г. пройти ходовые испытания на Каспии, во второй половине августа перевезти яхту в Новороссийск и в сентябре, на радость друзьям и с помощью Всевышнего, стартовать.

С уважением Е. Гвоздёв.

#### **Гвоздёв 2 Apr 2008, 18:05 Отправлено #2260**

(Slav @ 30 Mar 2008, 19:41) Готов предоставить Евгению Александровичу в постоянное пользование плёночный фотоаппарат Olimpus (мю II) с блоком цветной плёнки. Фотоаппарат в отличном состоянии и очень удобный в работе. Ни разу не подводил.

Вячеслав Олегович, большое спасибо. Плёночный фотоаппарат у меня уже есть, хлопот с проявкой и хранением плёнок на «Лене» и «Саиде» было предостаточно (в разных концах света за проявку плёнки брали от 6 до 12 долл.). В предстоящем плавании хочется иметь такую цифровую штученку, чтобы из любой дыры можно было бы отправлять фото друзьям, а не хранить на яхте в ожидании, пока их упрут братья-сомалийцы.

С уважением Е. Гвоздёв







**Гвоздѣв 9 Apr 2008, 11:16 Отправлено #2308**

Вячеслав Олегович!

1) По вопросу о рекламе мы с коллегой Давудом пришли к единому мнению — на бортах и транце яхты должно быть: название судна, бортовой номер, название порта приписки и никакой рекламной мишуры. Что касается парусов, то и здесь следует хорошенько призадуматься.

Реклама на парусах, как мне представляется, это тот случай, когда о вкусах следует поспорить. Та макулатура, которой наши беспринципные рекламодатели заполнили ТВ и другие СМИ, на мой непросвещённый взгляд, для белокрылой яхты не пригодна.

2) Относительно НПО «Квант» и других производителей (солнечных батарей, аккумуляторов, двигателей, надувных лодок, видеокамер, автопилотов и прочего снаряжения) выскажу своё мнение: руководство и владельцев компаний следует поставить в известность о предстоящем плавании и не более того.

Если у них есть возможность и желание принять посильное участие в третьей кругосветке, то они это сделают, если же нет ни того, ни другого, то хоть на коленях перед ними ползай — они не помогут.

И ещё я категорически против того, чтобы мои друзья отрывали от своей семьи деньги и тратили их на покупку той же солнечной батареи, автопилота и пр. Видеокамеры, автопилота и многого другого не было в предыдущих плаваниях, обойдусь я без них и на сей раз, были бы здоровье, харчи, да чтобы Фортуна иногда целовала меня в макушку.

С уважением Е. Гвоздѣв.



Подъём флага по случаю спуска яхты  
«ГЕТАН-II» на воду

**Renown 9 Apr 2008, 17:03 Отправлено #2309**

Ну и въедливый же этот старик — Гвоздѣв. Молодец! Больше всего в нем поражает внутренняя свобода. Вот чего большинству из нас не хватает и народу России в целом — тоже.



### Гвоздѣв 30 Apr 2008, 13:09 Отправлено #2361

Уважаемые коллеги! Мои благодарность и низкий поклон всем, кто принимает посильное участие в подготовке яхты «ГЕТАН-II» к выходу в плавание. Поздравляю коллег с Первомайским праздником и желаю счастья, здоровья и благополучия.

На сегодня в судовой кассе имелось: 9 (девять) тыс. рублей, перечисленных на мой счёт, плюс 7 (семь) тысяч, которые Виктор Иванович Титов (коллега Каритан) переслал ранее, и 12 (двенадцать) тыс. рублей, отложенных мной из пенсии. ИТОГО: 28 тыс. руб.

Из этих денег уже расходовал на закупку продуктов питания, а именно:

- а) Паштет мясной (баночка 75 г, цена 4 руб.), куплено 130 шт. на сумму 520 руб.
- б) Паштет сосисочный (баночка 100 г, цена 10 руб.), куплено 60 шт. 600 руб.
- в) Фарш колбасный отдельный (банка 350 г, цена 24 руб.), куплено 10 шт. 240 руб.
- г) Консервы рыбные (разные) — 20 банок на сумму 370 руб.
- д) Вермишель быстрого приготовления (в пакете 60 г, цена 5 руб.) 20 шт., 100 руб.
- е) Мюсли (пачка 500 г, цена 30 руб.) 9 пачек, 270 руб.
- ж) Сахар песок (1,0 кг стоит 25 руб.) 15 кг, 375 руб.
- з) Чай, кофе, какао на сумму 355 руб.
- и) Стиральный порошок (5 пачек по 17 руб.), 85 руб.

В качестве неприкосновенного запаса закупил 16 суточных солдатских индивидуальных рационов питания (по 65 руб./рацион) на общую сумму 1040 руб.

Всего израсходовано 3955 руб. Осталось в кассе 24005 руб. Разумеется, продукты питания будут ещё покупаться (планируется к выходу в море иметь на борту яхты минимум четырёхмесячный их запас из расчёта 800 г/сутки).

2 Sclis. Большое спасибо.

На борту «ГЕТАН-II» имеется два GPS Магеллан и на крайний случай секстан. Как видите, нет необходимости в четвёртом приборе. Ещё раз спасибо.

2 UNICORN71.

Дмитрий, спасибо за помощь. Теперь, с имеющимися у меня парусами, не стыдно на люди показаться, и, если бережно с ними обращаться, на виток вокруг шарика вполне должно хватить. К тому же плавание под новыми парусами значительно безопаснее. Спасибо.

2 Slav. Вячеслав Олегович! Я не разбираюсь в солнечных батареях, но, как мне представляется, она должна в течение светового дня (скажем, 7-8 часов) полностью подзарядить аккумулятор напряжением 12 вольт и ёмкостью 45 Ач. Что же касается её габаритов, то чем меньше — тем лучше. Если батарея будет размером со спичечный коробок (шучу), да к тому же фирма предоставит нам её бесплатно, то от счастья я буду на седьмом небе и готов даже на приёме у английской королевы в дружеской беседе с Её Величеством на все лады расхваливать отечественных товаропроизводителей (не шучу). В рабочем положении батарея должна располагаться на палубе либо на сиденье кокпита, в походном — в каюте (т. е., быть переносной). Устанавливать её стационарно, как это практикуется на нормальных яхтах, мне кажется, нецелесообразно.

2 FireFox. Солнечная батарея и ветрогенератор не исключают, а дополняют друг друга и, как правило, для кругосветного плавания на нормальных яхтах устанавливают и батарею и генератор. На «ГЕТАНе II», в случае переворота, а такое не исключено, ветрогенератор вряд ли уцелеет (хорошо, если при этом не наделает пробоин). Вот если бы раздобыть переносной ветрогенератор (такие я видел на яхтах в первом плавании), то всё решалось бы просто — при



необходимости подвесил его на штаг (ахтерштаг) и заряжай аккумулятор до «посинения», а на ходу или в штормовую погоду убрал его в каюту, и нет проблем.

Впрочем, у Тома Макнелли на яхте длиной менее двух метров ветрогенератор стационарно крепился на корме, и ничего страшного не произошло.

В настоящее время выхода в интернет у меня нет, и коллега Давуд является связующим звеном между мной и цивилизованным миром. Так, видимо, будет и во время кругосветного плавания.

Вблизи берегов планируется поддерживать регулярную связь по мобильному телефону, в портах в интернет-кафе можно будет отправлять и получать письма, а в море (океане) без спутниковой связи ничего не получится (одна надежда — на встречные суда и бутылочную почту).

Чтобы обзавестись спутниковым телефоном, я обратился с просьбой в редакцию газеты «АиФ», взамен пообещал регулярно снабжать их подробной информацией о ходе плавания, а по возвращении — вернуть телефон спонсорам. В редакции уважаемой газеты выслушали и любезно отказали по той простой причине, что это плавание читателям «АиФ» неинтересно.

С уважением Е. Гвоздév.

#### **Гвоздév 21 Май 2008, 15:24 Отправлено #2409**

Всем друзьям спасибо за помощь в подготовке к третьему плаванию.

В мае в Махачкале стоит тёплая погода, и работы на яхте ведутся ежедневно. Пожалуй, в первую неделю июня «ГЕТАН II» будет на воде.

С уважением Е. Гвоздév.

P. S.

Среди яхтсменов и журналистов, пишущих о морских приключениях, считается, что одиночное плавание вокруг мыса Горн является наивысшим достижением, так сказать, своеобразным Эверестом в парусном спорте. Если же вспомнить историю мореплавания, то во времена парусного флота подавляющее большинство капитанов, как правило, шли именно вокруг мыса Горн, поскольку путь Магеллановым проливом считался значительно труднее и наиболее опасным. А теперь вопрос: можно ли на яхте микрокласса обойти мыс Горн и что для этого понадобится?

#### **Гвоздév 26 Май 2008, 11:16 Отправлено #2412**

Уважаемый Ruus!

Честно говоря, мне всё равно, будет ли Гвоздév первым или сто двадцать первым. Вопрос не в этом. Как мне представляется, если обходить мыс левым бортом (из Тихого океана в Атлантику), то особых трудностей не предвидится — залез в каюту, закрылся наглухо и балдей до той поры, пока яхту не пронесёт ветром и течением мимо мыса. При плавании же в западном направлении придётся большую часть времени провести в открытом кокпите, поскольку на яхте не предусмотрено управление парусами изнутри каюты, и тут небо покажется с овчинку. Может, имеет смысл соорудить над кокпитом из прорезиненной ткани нечто наподобие рубки-убежища?

С уважением Е. Гвоздév.

P. S. Будучи в городе Рио-Гальегос (Аргентина), я познакомился с яхтсменами, которые на надувной лодке под мотором обогнули мыс Горн: вышли из порта, добрались «закоулками» до мыса и, дождавшись погоды, проскочили вокруг него. Такие выкрутасы мне неинтересны. Хочется самому под парусами, как в добрые старые времена, почувствовать: чего стоит фунт лиха.



Р. S. Видимо, спуск на воду яхты «ГЕТАН-II» придётся отложить на недельку. Дело в том, что при строительстве были внесены изменения и яхта получила отрицательную плавучесть (нет ни воздушных ящиков, ни блоков пенопласта). Понадобится в каюте в рундуках под сиденьями установить водонепроницаемые перегородки и в носу и корме уложить пенопласт («ГЕТАН-II», будучи залит водой, должен остаться на плаву).

#### **Гвоздѣв 6 Jun 2008, 17:20 Отправлено #2428**

Уважаемые коллеги!

В океане и «Лена», и «Саид» встречались с китами. В третьем плавании подобные встречи вполне могут быть. Вопрос: можно ли каким-то образом отпугивать этих гигантов от яхты?

С уважением Е. Гвоздѣв.

#### **Давуд 29 Jun 2008, 16:30 Отправлено #2453**

Вчера (28 июня) вернулись из Актау. 5 дней в море и 3 в гостях у очень гостеприимных актауских яхтсменов. Еле ушли от командора яхт-клуба Александра Аверкиева и Александра Курятникова, огромное им спасибо... (на фото — слева направо).

Встречались с актаускими кругосветчиками Ивановым и Лавриновым.

Ходовые испытания, на мой взгляд, прошли нормально. Основная задача была проверить укороченную до 6 м мачту. При ветрах от очень слабых до 12-15 м/с средняя скорость перехода 3-4 узла, максимальная — 5,5.

Причем это при полностью зарифленном гроте от 7.85 м мачты и стакселе от «Кадета». Если еще подготовить паруса именно под эту мачту, по-моему, вполне достаточно для океанского круизера.

Итог — мачту решено сделать новую, но длиной 6 м. Новую потому, что на ней все-таки есть микротрещины и неизвестно, что у нее внутри творится.

Мне показалось, что яхта с укороченной мачтой ничуть не потеряла в ходовых качествах, но стала намного стабильней на курсе.

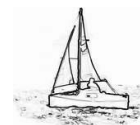


С друзьями-яхтсменами А. Курятниковым и А. Аверкиевым  
порт Актау, июнь 2008 г.

#### **Irin 18 Jul 2008, 11:03 Отправлено #2475**

В этом году я узнала, что Евгению Александровичу подарили яхту и теперь мой дедушка собирается в третье кругосветное плавание. На работе отпросилась в отпуск, чтобы навестить его. И вот теперь хочу поделиться впечатлениями о пребывании в гостях у Евгения Александровича в Махачкале.

Сразу, еще с порога, становится ясно, что подготовка к плаванию идет полным ходом. Одна треть маленькой квартирки заставлена пакетами, коробками, банками и канистрами все-



возможных размеров. Чего здесь только нет! И GPS, и спальный мешок, и запас консервов, и даже загадочный прибор 1976 года выпуска (как потом оказалось, это была буссоль).

Евгений Александрович большую часть времени проводит на яхте, подготавливая ее к путешествию. Сам капитан уже готов: здоровье у Евгения Александровича отличное, а в мыслях он уже гордо рассекает океан у берегов Таити. А на днях я напросилась в гости к Евгению Александровичу на яхту. «Гетан-II» стоит на старом судоремонтном заводе в Махачкале. Среди ржавых гигантов-судов и еще действующих пароходов и катеров я не сразу заметила будущего покорителя морей и океанов. Издалека яхта показалась мне совсем крошечной. Но, несмотря на свои размеры, «Гетан-II» гордо сиял белизной и как будто рвался в открытое море.

На яхте я была первым посетителем женского пола... Надеюсь, это принесет путешественнику удачу, а не обернется плохой приметой. Снаружи все блестело чистотой — так капитан принимает гостей. При входе в каюту лежат домашние тапочки капитана — яхта для него больше, чем просто плавсредство.

Яхта поразила меня во второй раз: при внешней хрупкости и небольших размерах внутри она довольно просторна и вместительна. Но я все равно не представляю, как Евгению Александровичу удастся разместить там все необходимые вещи и продукты. Сейчас внутреннее пространство заполнено лишь на одну четверть.

Мы долго беседовали в каюте. Капитан рассказывал о планах, о подготовительных работах на яхте, о проблемах, которые нужно решить перед плаванием. Сейчас перед Евгением Александровичем стоят две основные задачи: подыскать новую мачту и повысить запас плавучести судна.

Вот так, за чашечкой растворимого напитка «Молодец», мерно качаясь на волнах, я ощутила давно забытое чувство, пришедшее откуда-то из детства, когда рассказы о далеких путешествиях, затерянных городах и гробницах фараонов будоражили воображение, а истории Робинзона Крузо и Пятнадцатилетнего капитана долго не давали уснуть. И ты был уверен, что на Земле еще есть неизведанные места и великие открытия ждут именно тебя...

С уважением Ирина Гвоздѣва.

#### **Irin 20 Jul 2008, 14:20 Отправлено #2479**

Ну вот, каждый имеет право на собственное мнение и его высказывание. Мне кажется странным и нелепым обсуждать вопрос, поднятый уважаемым kolobkom. Поэтому продолжу, «по многочисленным заявкам», освещать события, которые сейчас разворачиваются в Махачкале :)

Наблюдая за сборами Евгения Александровича в путешествие, я очень удивилась вот какому факту. Все запасенные в плавание сыпучие продукты: сахар, соль, гречневые и овсяные хлопья, картофельное пюре быстрого приготовления (дедушка говорит, что с сухими сливками, залитое кипятком пюре — это просто объедение, которого не сыщешь даже на Таити!), макароны, а также стиральный порошок хранятся в пластиковых бутылках 1,5 литра из-под воды и лимонада. Странно, ведь они занимают больше места — на такой маленькой яхте, как «Гетан-II», каждый сантиметр пространства на счету. Да и пользоваться ими не очень удобно: чтобы во время качки извлечь из бутылки с узким горлышком макароны (!), нужно постараться.

И я обратилась с вопросом к опытному мореплавателю-одиночке. Ответ поразил меня — такой способ хранения продуктов объяснился просто и в то же время был очень хорошо продуман. Бутылки с закручивающейся крышкой герметичны и позволяют сохранять продукты сухими. Но в путешествии еще важнее то, что пластиковые бутылки имеют положительную плавучесть, а потому в случае переворачивания судна или попадания за борт они, даже запол-





ненные продуктами, не утонут. Думаю, этому способу найдется применение даже в моем сухопутном хозяйстве :-)

Находясь в Махачкале, я изо всех сил помогала Евгению Александровичу в подготовке к плаванию. Важным вкладом стали переведенные с английского инструкции для пользования ручным опреснителем морской воды и GPS 300 Magellan (кажется, бывший хит сезона, новинка 1996 или 1998 года выпуска) — приборы, подаренные капитану во время путешествия на «Саиде». Мне даже довелось подержать эти «механизмы» в руках. Конечно, 10-летний GPS лучше, чем секстан или буссоль 1976 года, а опреснитель, дающий 24,2 литра чистой воды за раз, лучше, чем ничего, но я с тревогой задумалась о предстоящем плавании...

Мне еще есть чем похвастаться: я подарила бабушке книгу для записей, которую мы гордо называли «Журнал Почетных Посетителей». Теперь в этом Журнале — солидной книге в твердом переплете — посетители судна «Гетан-II» и друзья капитана смогут поделиться впечатлениями от встречи, выразить напутствия, оставить свои фотографии. Впервые такая многочисленная «команда» пойдет вокруг света на маленькой яхте! :-)

Я написала пожелание мореплавателю на первой странице Журнала — и всей душой верю, что оно обязательно сбудется!

20-25 августа планируется перевозка яхты на машине в Новороссийск. Там у путешественника будет еще недели две на последние приготовления. Старт намечен на 12 сентября. Почему именно эта дата?

12 сентября 1979 года Евгений Александрович, тогда еще начинающий молодой капитан, впервые вышел на самостоятельно построенной яхте «Гетан» в одиночное плавание по Каспию. Теперь, 29 лет спустя, «Гетан-II» отправляется в кругосветное путешествие, а «за штурвалом» — опытный морской волк. Удачи ему, семь футов под килем!



19 августа 2008 г. Перед отъездом в Новороссийск  
(База отдыха Инчхе, Избербашское взморье)

**Давуд 24 Aug 2008, 10:50 Отправлено #2531**

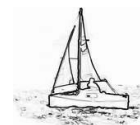
Проводили сегодня, 24 августа, Евгения Александровича в Новороссийск.

До места, скорее всего, доберутся в понедельник вечером. Он планирует стоять в яхт-клубе «Семь футов» до 10-12 сентября.

**adriano 1 Sep 2008, 20:06 Отправлено #2544**

Всем привет.

Был в Новороссе, встречался. Подарил необрастайку. Е.А. говорит, что из-за нехватки времени красить будет в Гибралтаре. Я так думаю, что можно сейчас хорошенько зачистить, покрыть необрастайкой, а в Гибралтаре перед океаном покрыть необрастайкой из второй банки



(одна банка грунта, две необрастайки). Так что если у кого есть время и возможности, мне кажется, можно подойти в яхт-клуб и физически подготовить яхту к путешествию. Работ хватает, а уйти Е.А. планирует 12 сентября — дата первого одиночного плавания. Всего не успеть.

Гвоздѣв благодарен всем форумчанам за денежную помощь.

И ещё одна большая проблема, о которой много говорилось, — это мачта. То, что есть, не лучший вариант. Если у кого есть на примете мачта от Микро — постарайтесь помочь.

#### **BotsmanJ 3 Sep 2008, 21:57 Отправлено #2547**

В понедельник отдал фотоаппарат со всем причитающимся лично в руки. Только вот — не нашел штатив-струбцину (чтобы экипаж тоже иногда в кадр попадал). Очень интересно поговорили. За время разговора Евгению Александровичу было несколько звонков на мобильный, пару раз подходили с ним сфотографироваться, предлагали помощь.

#### **Dmi3 7 Sep 2008, 11:24 Отправлено #2557**

Евгений Александрович передает всем горячий привет!

В настоящее время он буквально не сходит на берег, все время подгоняя/налаживая/прикручивая оборудование. Все вещи он уже уложил на свои места — вернее, правильно сформировал по всей каюте своеобразную кучу всевозможных упаковок, канистр, мешков.

Свободным остался только правый «гроб». Смеется, что на «Саиде» спать нередко можно было только, наполовину высунувшись в кокпит, а сейчас у него целая «зала» свободна :-)

Мачту ему пообещали новую из Франции (если верно я запомнил), потому менять её будет в Гибралтаре, там же и корпус покрасит. Сейчас же не хочет все делать в спешке. Мое время инета заканчивается. Евгений Александрович любезно пригласил меня пожить у него на борту, потому ночью в кокпите в спальнике. Итак, до пятницы, потом буду сообщать чего да как. Вчера его посетили аж пять форумчан (включая меня), но об этом они сами и поведают.





#### **RV6ASX 7 Sep 2008, 18:46 Отправлено #2561**

Это просто подарок жизни, что удалось пообщаться вживую с Евгением Александровичем! Вчера возвращались с Русланом из Новороссийска, впечатлений и тем для разговора хватило до Новомихайловки. Очень интересный и контактный Человек с потрясающим чувством такта и юмора. Сидящая в одном кокпите с Евгением Александровичем «молодежь» не ощущала возрастного порога. Рассказы Евгения Александровича неоднократно сопровождались взрывами хохота.

Посетители записали свои пожелания удачного путешествия в судовой журнала «ГЕТАНА-II». Фотографии Руслан, думаю, обязательно выложит. Дмитрий (Dmi3) часть беседы снимал на видео. Надо будет его всем форумом попросить выложить. Запомнилось много чего, например:

- Евгений Александрович, а почему вы выбрали профессию моряка?
- Евгений Александрович немного помялся, потом ответил:
- Книжки в детстве разные читал, про дальние страны, про путешествия...
- Потом с улыбкой добавил:
- В печку надо было их кинуть, а я читал :)

#### **Dmi3 9 Sep 2008, 14:11 Отправлено #2576**

(RV6ASX @ 9 Sep 2008, 07:45)

Печку так и не нашел. Продавцы в магазинах поголовно советуют сделать из консервной банки. :-) Остальное прибудет в Новороссийск сегодня днем.

Сергей, все прибыло. Евгений Александрович в великой радости. Готов буквально сейчас скинуться на воду и тютю. Все, по его словам, готово! Сегодня же вернули компас с энергома-лопотребляемой подсветкой! В общем, печку точно сделаем из консервной банки, хотя, наверное, из кофейной. Сегодня были на базаре, закупились недостающими мелочами, в том числе и очередным фонарем (их уже несколько на яхте). Короче, еще в день отплытия немного фруктов и — в добрый путь :)

#### **Dmi3 10 Sep 2008, 18:44 Отправлено #2587**

Сегодня дата выхода опять корректировалась. Евгений Александрович решил выйти по всем морским традициям, то есть ни в пятницу (12-ое), ни 13-го (суббота). Тут еще с погодой неопределенка.

В общем, на 14 все сместилось. Но это воскресенье, как службы все сраба-тают, не знает, а там опять понедельник, вот такие дела :-)

Сегодня Евгению Александровичу подсобили с разовыми газовыми балло-нами (по 450 грамм) и горелкой. Плюс соорудили на скорую руку из консерв-ной банки печку для спиртовых горелок и удачно вскипятили чайку, однако зав-тра возьмем еще одну банку и сделаем улучшенную модификацию :-)





Кто желает повстречаться лично и проводить, поспешите!

Ruus. Телефон Каклюгина обязательно передам. Да, очень ждет ваше фото.

Евгений Александрович всех рад видеть и никому не отказывает в общении!

Codezero. Каждое утро, просыпаясь, лицезрею вашу яхту, почему бы вам действительно не зайти на «Гетан-II» лично?

Цитата Е.А. Гвоздѣва:

Никогда еще, выходя в плавание, моя яхточка не была так отлично подготовлена и укомплектована, передай, что высоко ценю оказанную мне помощь. Если б не было моей ветки в данном форуме, навряд ли все это бы могло произойти. Большое человеческое спасибо всем вам, ребята!

#### **Dmi3 11 Sep 2008, 10:28 Отправлено #2592**

Все, я уезжаю и больше не буду в курсе событий. Парни, кто будет встречать Евгения Александровича по пути, не ленитесь, выкладывайте, что с ним да как. Действительно все волноваться будем.

Сегодня он ходил к пограницам, говорит, что проблемы не будет, а так вообще за выход просят 800 долларов. За стоянку в яхт-клубе с него тоже денег не взяли, спасибо начальнику клуба, Гвоздѣва давнему знакомому, он и прежде не брал с него ни копейки.

#### **ua6dx 12 Sep 2008, 03:17 Отправлено #2598**

Доброго времени суток!

Только что вернулся домой с Новороса. Море эмоций. Познакомился и провёл несколько часов в общении с замечательными людьми Дмитрием и Евгением Александровичем!

Теперь на борту будет:

- российская солнечная батарея 21 ватт;
- немецкий контроллер заряда аккумулятора;
- оставлены деньги на покупку нового аккумулятора;
- тайваньский трёхсотваттный преобразователь 12 в 220 вольт;
- японский трансивер, он же передатчик всеволновый, 100-ватный;
- зарядное устройство для пальчиковых аккумуляторов.

По мелочи:

- тех же пальчиковых аккумуляторов 2300 мАч — 4 шт.;
- плоскогубцы с режущей кромкой;
- коаксиальный кабель и провод для антенны;
- герметик — всё это дело замазывать.

Ищу через профессиональных радистов торгового/военного флота частоты вещания и расписание работы станций, передающих WX propagation. На русском языке. Англицкий не «канает». С уважением ваш DX.

#### **codezero 18 Sep 2008, 08:37 Отправлено #2645**

Вчера беседовал с Евгением Александровичем, он сказал, что сегодня на 12 часов назначен отход и закрытие границы на морвокзале. Там его будет ждать агент.

#### **UNICORN71 19 Sep 2008, 19:34 Отправлено #2672**

Ну, вроде всё. Земля, прощай! В добрый путь! :-) Журналисты почти всё перепутали, но «Время новостей» подтверждает отход Е.А. Гвоздѣва сегодня, пт. 19.09.2008 после 12.00.



**Евгений БД, 10:23 Город: Lugansk УДАЧИ!!!**

**serj, 11:21 Город: Геленджик Счастливого плавания!!!**

**UNICORN71, 11:39 Город: Рига**

Доброго Ветра Вам, Евгений Александрович, и Богатырского Здоровья!

**mbimbad, 12:32 Город: Ashdod**

Счастливого плавания!!! 7 футов под килем и полветра. Здоровья, удачи.

**Salin Bot, 12:37 Город: Рига**

Эх, неугомонный старик. Счастливого плавания и возвращения!

**Плэт, 14:28 Город: Одинцово Счастливого плаванья!!!**

**RV6ASX, 16:20 Город: Краснодар**

Счастливого плавания и семь футов под килем! Хороших встреч и хороших друзей встретить по пути! Было бы здорово, если кто-нибудь сфотографирует выход Евгения Александровича и выложит здесь.

**Ruus, 16:50 Город: Tuapse region**

Форум КиЯ не только виртуальный проект, и третья кругосветка Гвоздѣва тому свидетельство. Семь футов, Евгений Александрович, попутного ветра и железного здоровья!

**submariner, 16:52 Город: С-Петербург**

Так вперед, за цыганской звездой кочевой!

На закат, где горят паруса...

Семь футов Вам, Евгений Александрович, удачи...

**Indygo, 18:01 Город: Bar, Kerkira**

Семь футов под килем. И удачи безграничной, как все океаны.

**yht, 19:10 Город: SPB**

В счастливый путь, Евгений Александрович! Но помощника я себе все-таки взял бы. Ну не царское это дело ходить в одиночку.

**Serg-IF, 19:21 Город: Павлово-на-Оке**

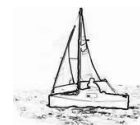
Удачи, ветров попутных, семь футов под килем, чтоб шторма проходили стороной.

В общем, я думаю, всем форумом кулаки будем держать...

**FireFox, 20:46 Город: Екатеринбург С Богом! И 7 футов...!!!**

**Renown, 21:27 Город: Toronto С Богом! И 7 футов...!!!**





**adriliano, 21:38 Город: Новомихайловский**

Семь футов и Удачи!! Кто-нибудь владеет достоверной информацией — вышел ли в море Гвоздѣв? Погодное окно очень неудачное. В 16 часов хорошо этак плюнуло с запада, и числа до 20-го штормовать.

**ColdFusion, 22:01 Город: Кишинёв Удачи!**

**Я&R, 22:05 Город: Иерусалим В добрый путь!**

**Slav, 22:12 Город: Москва**

Счастливого плавания Вам, Евгений Александрович. Мысленно мы с Вами. До встречи на Таити!

**Ahab, 22:45 Город: Germany**

Вчера беседовал с Евгением Александровичем, он сказал, что сегодня в 12 часов назначен отход. Mast und Schottbruch!!! Здоровья и Семь Футов Вам!!!

**19 сентября 2008 г. УЗОН, 00:20 Город: Петропавловск-К.**

Здоровья, удачи, попутных ветров и течений! Семь футов!

**norland, 08:29 Город: Красноярск Удачи!**

**Dmi3, 09:10 Город: Брест В добрый путь! Семь футов! Хороших встреч!**

**RobinCruzo, 10:19 Город: родные просторы**

Счастливого плавания! Семь футов под килем! Благоприятных ветров!

**Боханярка, 15:16 Город: Минск**

Подписываюсь под всеми пожеланиями. Доброго пути Евгению Александровичу. Мы с нетерпением будем ждать вестей от него с его нелёгкого маршрута. Богатырского здоровья, хороших людей при встрече, уверенности в себе и в своей лодке, немного везения и просто хорошей погоды почаще.

С таким неугомонным характером мы будем ждать книги от него ещё очень долго, а Евгений Александрович будет писать её в чистовик день за днём страничку за страничкой. Я не знаю, как Вам, друзья мои, но мне уже приятно просто думать об этом человеке, приятно следить за его поступками, приятно то, что он где-то в общем-то рядом на своей лодке идет себе мило за милей, а я веду сына в сад, затем еду на работу и вдруг вспоминаю, что Гвоздѣв где-то в море и как ему там, человеку, живущему по своей совести. Смотришь, в трудные минуты становится легче.

Надеюсь, форумчане поняли изгиб моих мыслей! Всем 7 футов под килем!

**UNICORN71, 19:34 Город: Рига**

Ну, вроде всё. Земля, прощай! В добрый путь! Журналисты почти всё перепутали, но «Время новостей» подтверждает отход Е.А. Гвоздѣва сегодня Пт. 19.09.2008 после 12.00.



**RV6ASX, 20:05 Город: Краснодар**

Второе фото «Евгений Гвоздёв — бывалый мореход», по-моему, тоже из старых архивов. Ну, журналисты, надо же так все напутать! Может, новоросийцы подтвердят выход Евгения Александровича?

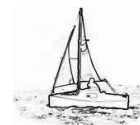
**GreyAngel, 20:21 Город: Живу на лодке**

Не хотел поздравлять заранее. А теперь, кажется, уже можно. Счастливого плавания!

**Basfett, 20:30 Город: Курск**

Присоединяюсь ко всем пожеланиям.





## Незаконченная кругосветка

**RV6ASX, 20:39 Город: Краснодар**

Вот еще информация, более толковая, даже фотография похожа на взаправдашнюю.

Евгений Александрович Гвоздѣв вышел в море из новороссийского яхт-клуба на пятиметровой яхте Гетан. Отплытие было запланировано еще на 12-е, но только сегодня погода позволила поднять паруса. Позвонил сейчас Игорю UA6DX, попросил его набрать сотовый Евгения Александровича. Результат — «вне зоны действия сети», значит, путешествие началось!

Сейчас нашел источник указанной мной ссылки. Судя по дате этого сообщения, Евгений Александрович вышел вчера (18 сентября). Короче, без новоросийцев нам правды не узнать. Расскажите, что там и как было!

**UNICORN71, 20:57 Город: Рига**

Статья о Гвоздѣе от Московской яхтенной школы. Они обещают освещать всю III кругосветку Евгения Александровича:  
[http://www.mys.ru/Article\\_232.html](http://www.mys.ru/Article_232.html)



МОСКОВСКАЯ ЯХТЕННАЯ ШКОЛА



О школе | Учебные курсы | Практика

Поделиться Like 0

**Евгений Гвоздев. Третье кругосветное путешествие.**

Известный мореплаватель и отважный человек Евгений Гвоздѣв покорение земного шара. В сентябре этого года путешественник очередную кругосветку. Новая яхта «Гетан-2» готовится к испытаниям. Московская яхтенная школа будет освещать весь поход знаменитого моряка.

**Ruus, 21:06 Город: Tuapse region**

Новость прошла в 14:19 Радио СИТИ-FM: «Пенсионер из Новороссийска в одиночку отправился в кругосветное плавание». А так, да — ждѣм информацию из первых рук.

**20 сентября 2008 г.**

**codezero, 09:42 Город: Новороссийск**

Гвоздѣв ушел, несмотря на неблагоприятный прогноз. Он сказал, что для него главное, чтобы было не холодно, а со встречным ветром он справится.

Вчера в пятницу у нас тут регата началась, так юго-западный ветер дул со скоростью до 20 м/с. На выходе из бухты у Суджукского маяка волна была 3 метра. Гонщики говорят, слышали по радио, кто-то SOS подавал, надеюсь, это не Евгений Александрович. Сегодня ветер подстих и должен поменяться на Норд-Ост, а это для Гвоздѣва очень благоприятно.

**UNICORN71, 11:17 Город: Рига**

Отчаянный человек, наш Гвоздѣв. Храни его Бог и всех Мореплавателей под Парусами и не только.

**UNICORN71, 13:31 Город: Рига**

Вчерашнюю новостную «кашку» о Гвоздѣе перепечатали почти все новостные каналы. Несмотря на, мягко говоря, не совсем точную информацию о Гвоздѣе, радует то, что интерес к его плаванию очевиден. Еще больше радует, что вроде (то есть, взято из новостей, а именно это





они вряд ли могли придумать) внука Евгения Александровича Ирина (на форуме Irin) берётся за написание книги на основе дневников и рассказов деда, и это очень похоже на правду. Хотелось бы знать это из первых рук, то есть от неё самой. Было бы здорово, чтобы новости о кругосветке давали изданиям сам Евгений Александрович, Давуд, Ирина Гвоздѣва и люди с форума, получившие информацию от Е.А. лично. То есть новостники не писали бы отсебятину, а только реальные факты, завизированные (одобренные) вышеперечисленными лицами.

**22 сентября 2008 г.**

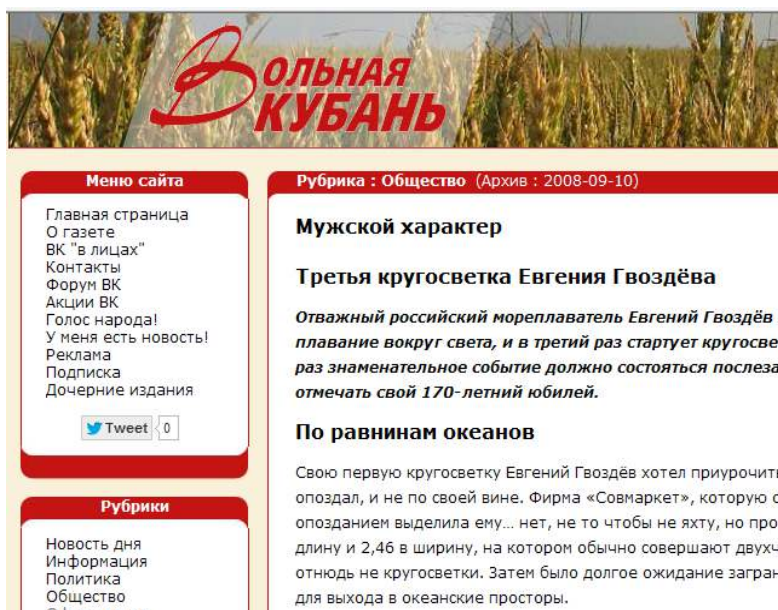
**RV6ASX, 09:32 Город: Краснодар**

Нашел еще одну статью про Евгения Александровича.

Мужской характер. Третья кругосветка Евгения Гвоздѣва.

Отважный российский мореплаватель Евгений Гвоздѣв в третий раз готовится выйти в одиночное плавание вокруг света, и в третий раз стартует кругосветка путешественника в Новороссийске. На этот раз знаменательное событие должно состояться послезавтра, 12 сентября, когда город-герой будет отмечать свой 170-летний юбилей...».

Автор статьи: Евгений Рожанский.



**Плэт, 10:34 Город: Одинцово**

Хороший журналист писал. Евгений Рожанский... Запомним.

**codezero, 14:08 Город: Новороссийск**

Мне Евгений Александрович говорил, что у него внука учится в Москве и ей он доверит написать книгу на основе дневников. Сам я, говорит, не люблю писать. Я, говорит, больше «болты и гайки крутить люблю, а писательство не моё».

**RV6ASX, 15:06 Город: Краснодар**

2 codezero, стесняюсь спросить, может фотографии случайно есть с проводов Евгения Александровича? Может, фотографировал кто?

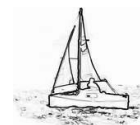
С уважением Сергей.

**Slav, 16:16 Город: Москва**

Цитата (codezero @ 22 Sep 2008, 14:08): Сам я, говорит, не люблю писать, я говорит больше «болты и гайки крутить люблю, а писательство не моё». Тем не менее это у него получается тоже хорошо.

**submariner 22 Sep 2008, 21:19 Город: С-Петербург**

Тожe стесняюсь... может, кто подаст... фото страждущим.



**23 сентября 2008 г. codezero 23 Sep 2008, 10:01 Город: Новороссийск**

Друзья, я, к сожалению, из-за работы не смог попасть на его проводы. Я поспрашиваю в яхт-клубе, если кто фотографировал, обязательно попрошу и выложу фотки. Я его видел в день перед отходом, он передал привет всем форумчанам.

**Slav 26 Sep 2008, 16:21 Город: Москва**

Так как отплытие Е.А. было от таможенного терминала без доступа широкой общественности, думаю, подробных фото не будет. Будем ждать фотоприветов от самого Е.А. Удачи ему в походе!

**28 сентября 2008 г.**

**codezero, 13:44 Город: Новороссийск**

Я спросил, из клуба никто фотографий не делал, только журналисты. А где их искать, я, к сожалению, не знаю.

Как-то сидели мы с Евгением Александровичем на лавочке на причале возле его лодки. У меня на коленях стоял ноутбук, там на электронной карте NaviSailor 3000 он показывал мне, где он проходил. Рассказывал про свои путешествия, про Магелланов пролив, про то, как его ограбили обезьяны из двух воюющих между собой деревень в Сомали возле мыса Рас Хафун. Потом я ему рассказал про путешествие нашей яхты на Афон в Грецию. Он так внимательно посмотрел на карту и говорит: «Ого, сколько там монастырей». Очень его заинтересовала святая земля. Наверное, после Стамбула он захочет туда зайти; потому что он очень стал задумчивый после моего рассказа про Афон.

**29 сентября 2008 г. Давуд, 12:10 Город: Махачкала**

Только что звонил Гвоздév. Стоит на якоре в турецком порту Эрегли. Ждет таможеню. Говорит, что в шторм поломалось новое перо руля, пришлось менять. И повредило стаксель. В остальном, вроде, все гут. Подробнее поговорить не получилось, села батарейка на его телефоне. Наверное, оформится, подзарядит телефон и перезвонит попозже.

**ЮЛА, 12:19 Город: Геленджик**

Хорошо, что он объявился! Я уж волноваться начал.

**Давуд, 12:27 Город: Махачкала**

Восточнее Босфора, чуть более 100 миль.

**RV6ASX, 13:33 Город: Краснодар**

Да, видать, нелегко пришлось Евгению Александровичу в Черном море. По генеральному курсу получилось 345 миль, средняя скорость около 1,5 узла. Будем надеяться, что дальше легче будет.

Ждем подробностей.

**Боханярка, 19:41 Город: Минск**

Скажите, Codezero, если Вы, конечно, знаете, сколько всё же стоил отход Евгению Александровичу.



Тут фигурировали цифры 800 бак, и вообще расскажите немного, как всё было. Или, может, кто другой может рассказать, пожалуйста.

**30 сентября 2008 г. Slav, 13:30 Город: Москва**

Я думаю, что отход для Е.А. ничего не стоил. Он и раньше ничего сверх положенных пошлин не платил, принципиально. А тут еще и общественный резонанс. Да и удивительно, что надо что-то платить. На машине (транспортное средство) выезжаешь за границу — ничего не платишь, хотя проходишь таможенный и пограничный контроль. В чем тут существенная разница? Хотя определенные потуги у сотрудников КПП иногда возникают. Если есть хоть малейшая зацепка или берут на пушку, пользуясь незнанием законов в деталях выезжающим. Но это как себя поведешь. Надо требовать представления конкретных статей закона, причем с последними изменениями. В идеале надо выучить наизусть номера имеющих отношение положений и уверенно ими манипулировать. Это действует очень сильно на чиновника, и он понимает, что здесь наезд не пройдет и проще оформить все по закону.

codezero, 17:11 Город: Новороссийск

Дело в том, что для открытия границы агентские компании собирают комиссию в составе 1 таможенник и 1 пограничник и привозят её на уходящее судно. За это агенты платят определённую сумму таможене и пограничникам, накидывают на это свой интерес, так получается сумма 800 баксов. Мне Гвоздёв сказал, что ничего агентам платить не будет. Может, агенты взяли расходы по оформлению границы на себя и оформили его бесплатно в качестве благотворительной помощи, я, честно сказать, затрудняюсь, ответить на этот вопрос, как там все было на самом деле.

**2 октября 2008 г. Боханярка, 06:41 Город: Минск**

Как всё происходит, я знаю, долго работал на сухогрузах в БОПе после мореходки. Неоднократно бывал в Новороссийске, поэтому и спрашиваю. Страна становится всё привлекательнее для развития яхтинга.

RV6ASX, 14:07 Город: Краснодар

Да, давно новостей не было от Давуда. Узнать бы, что там и как.

**14 октября 2008 г. odes, 12:15 Город: Odessa**

Давуд, откликнитесь. Если и вам ничего неизвестно, сообщите. Ведь от Стамбула 200 км, надеюсь, решится кто-то из наших отмахать?

**17 октября 2008 г. Дміз, 11:10 Город: Брест**

Действительно тишина. Чтобы заполнить паузу: в Бресте начало моей статейки о Е. Гвоздёве, наконец, напечатали — «Что там, за горизонтом?». Правда, только на бумаге, сайта у них нет.

БРЕСТСКАЯ  
Газета

## ВОКРУГ СВЕТА

1942-1963 17.10.2008 - 23.10.2009

7

## Что там, за горизонтом?

Новороссийск. Яхт-клуб «Семь футов». Из всего разнообразия дорожек яхт выделяется малышка на кильблоках под названием «ГЕТАН-2». Она все еще здесь, значит мой 50-часовой бросок из Бреста совершен не зря. Цель этого путешествия — лично познакомиться с Евгением Гвоздем, отважным российским мореходом-одиночкой. О его подвиге я узнал из Интернета 5 лет назад. Некогда через свои яхты из Махачкалы в Новороссийск, и в решил навестить этого достойного и храброго морехода.

**День первый.**  
**Морской романтик**

Капитан застает за окрестной дачей своего зятя. Постоянное общение с морем наложило на облик Евгения Александровича неизгладимый отпечаток. Среднего роста, широкий в плечах, с синими, как небо, глазами, короткими темными волосами, которого, должно быть, и в зрелом пору не складят зря. Говорит всегда спокойно и тихо, греческие в белогривных усах и бороде улыбки. Восточный ум испробовал 74 года. Но он остается по-прежнему бедный стилистично, полновислый и добродушный.

Евгений Геодиз — наш земляк, уроженец Пинска. Он впервые увидел море после войны, ровно 60 лет назад, когда побывал в Одессе. Увидел и сразу же навсегда влюбился

А до этого была эвакуация в город, куда больше отца и матери, соратство. Еще подростком он перебрался в Махачкалу, окончил Астраханскую мореходку — почти по окончании начался «Дальнийдоклад». Увлечение катанием спортом. Годовое начало прошил под прищипкой на шее. Изучил Каспийские моря, стал действительно членом Географического общества СССР. И вместе с выходом на пенсию решил осуществить давнюю мечту — освоить «прошлый век» в охоту вокруг Земли.

Первый раз Евгений Александрович явился из Махачкалы в Норвегию по приглашению члена шведского «Лена» в 1992 году. Оценить дарность поступка могли лишь бывшие моряки. Они же и на судилище, проинформированные, что ты

Евгений Александрович кри-  
чал, запасами продуктов  
ежедневно с пресной водой.  
Только мать правого брата  
оставила свободное место  
для сна. Снаружи на шатро-  
ви заперта большая чис-  
тота веревочных снастей  
для удобства управления ле-  
той в одиночку. Морская поч-  
та не пользуется автоматизи-

[illegible][illegible]

| Case | Year | Gender | Age | Location | Outcome  |
|------|------|--------|-----|----------|----------|
| 1    | 1998 | Male   | 25  | USA      | Survived |
| 2    | 1999 | Female | 32  | USA      | Survived |
| 3    | 2000 | Male   | 28  | USA      | Survived |
| 4    | 2001 | Female | 35  | USA      | Survived |
| 5    | 2002 | Male   | 30  | USA      | Survived |
| 6    | 2003 | Female | 38  | USA      | Survived |
| 7    | 2004 | Male   | 33  | USA      | Survived |
| 8    | 2005 | Female | 40  | USA      | Survived |
| 9    | 2006 | Male   | 36  | USA      | Survived |
| 10   | 2007 | Female | 42  | USA      | Survived |
| 11   | 2008 | Male   | 39  | USA      | Survived |
| 12   | 2009 | Female | 45  | USA      | Survived |
| 13   | 2010 | Male   | 41  | USA      | Survived |
| 14   | 2011 | Female | 48  | USA      | Survived |
| 15   | 2012 | Male   | 44  | USA      | Survived |
| 16   | 2013 | Female | 50  | USA      | Survived |
| 17   | 2014 | Male   | 46  | USA      | Survived |
| 18   | 2015 | Female | 52  | USA      | Survived |
| 19   | 2016 | Male   | 48  | USA      | Survived |
| 20   | 2017 | Female | 55  | USA      | Survived |
| 21   | 2018 | Male   | 50  | USA      | Survived |
| 22   | 2019 | Female | 58  | USA      | Survived |
| 23   | 2020 | Male   | 52  | USA      | Survived |
| 24   | 2021 | Female | 60  | USA      | Survived |
| 25   | 2022 | Male   | 55  | USA      | Survived |
| 26   | 2023 | Female | 62  | USA      | Survived |
| 27   | 2024 | Male   | 58  | USA      | Survived |
| 28   | 2025 | Female | 65  | USA      | Survived |
| 29   | 2026 | Male   | 60  | USA      | Survived |
| 30   | 2027 | Female | 68  | USA      | Survived |
| 31   | 2028 | Male   | 62  | USA      | Survived |
| 32   | 2029 | Female | 70  | USA      | Survived |
| 33   | 2030 | Male   | 65  | USA      | Survived |
| 34   | 2031 | Female | 72  | USA      | Survived |
| 35   | 2032 | Male   | 68  | USA      | Survived |
| 36   | 2033 | Female | 75  | USA      | Survived |
| 37   | 2034 | Male   | 70  | USA      | Survived |
| 38   | 2035 | Female | 78  | USA      | Survived |
| 39   | 2036 | Male   | 72  | USA      | Survived |
| 40   | 2037 | Female | 80  | USA      | Survived |
| 41   | 2038 | Male   | 75  | USA      | Survived |
| 42   | 2039 | Female | 82  | USA      | Survived |
| 43   | 2040 | Male   | 78  | USA      | Survived |
| 44   | 2041 | Female | 85  | USA      | Survived |
| 45   | 2042 | Male   | 80  | USA      | Survived |
| 46   | 2043 | Female | 88  | USA      | Survived |
| 47   | 2044 | Male   | 82  | USA      | Survived |
| 48   | 2045 | Female | 90  | USA      | Survived |
| 49   | 2046 | Male   | 85  | USA      | Survived |
| 50   | 2047 | Female | 92  | USA      | Survived |
| 51   | 2048 | Male   | 88  | USA      | Survived |
| 52   | 2049 | Female | 95  | USA      | Survived |
| 53   | 2050 | Male   | 90  | USA      | Survived |
| 54   | 2051 | Female | 98  | USA      | Survived |
| 55   | 2052 | Male   | 92  | USA      | Survived |
| 56   | 2053 | Female | 100 | USA      | Survived |
| 57   | 2054 | Male   | 95  | USA      | Survived |
| 58   | 2055 | Female | 102 | USA      | Survived |
| 59   | 2056 | Male   | 98  | USA      | Survived |
| 60   | 2057 | Female | 105 | USA      | Survived |
| 61   | 2058 | Male   | 100 | USA      | Survived |
| 62   | 2059 | Female | 108 | USA      | Survived |
| 63   | 2060 | Male   | 102 | USA      | Survived |
| 64   | 2061 | Female | 110 | USA      | Survived |
| 65   | 2062 | Male   | 105 | USA      | Survived |
| 66   | 2063 | Female | 112 | USA      | Survived |
| 67   | 2064 | Male   | 108 | USA      | Survived |
| 68   | 2065 | Female | 115 | USA      | Survived |
| 69   | 2066 | Male   | 110 | USA      | Survived |
| 70   | 2067 | Female | 118 | USA      | Survived |
| 71   | 2068 | Male   | 112 | USA      | Survived |
| 72   | 2069 | Female | 120 | USA      | Survived |
| 73   | 2070 | Male   | 115 | USA      | Survived |
| 74   |      |        |     |          |          |





### **RV6ASX, 12:23 Город: Краснодар**

Хорошая статья, Дмитрий, мне понравилась. Продолжение, надеюсь, тоже можно будет здесь увидеть.

Давуд, по моим наблюдениям, почти каждый день бывает на форуме, но почему-то информацией не делится.

Я тут надыбал DVD с сюжетом нашей местной телекомпании о Евгении Александровиче. Комментарии корреспондентские, конечно, еще те, но заснят момент спуска на воду лодки и отправление Евгения Александровича из гавани яхт-клуба на таможенный контроль.

Не знаю, как этим поделиться. Подскажите.

### **18 октября 2008 г. Давуд, 10:01 Город: Махачкала**

У меня, к сожалению, нет пока новостей. Я был в отъезде и смотрел инет по мобильнику как раз в надежде узнать что-нибудь от форумчан. Попытаюсь что-нибудь выяснить у турок. Если есть кто в Стамбуле, попробуйте позвонить в Атакой марину.

### **20 октября 2008 г. Давуд, 17:43 Город: Махачкала**

Звонил Гвоздév. Уже в Греции, в районе Афин. Голос бодрый, говорит все в порядке. Не смог зайти в марину в Стамбуле из-за погоды. Были проблемы с зарядкой мобильника, а спутниковый еще не активирован.

### **RV6ASX, 19:45 Город: Краснодар**

Спасибо, Давуд! Заждались уже!

### **submariner, 20:01 Город: С-Петербург**

GETAN-II третья кругосветка! См. карту:





**ЮЛА, 20:47 Город: Геленджик**

Хорошо придумано! Если вы не забросите это дело, то думаю, что не только я буду вам благодарен!

**Dmi3, 17:23 Город: Брест**

Что говорить, все читатели будут благодарны.

**22 октября 2008 г. Slav, 11:27 Город: Москва**

20 октября 2008 г. Евгений Александрович поднял якорь в районе Афин и проследовал далее по маршруту. Информация от нашего коллеги Kapitana, который общался с ним по телефону. Также отмечает бодрый голос, хорошее настроение. Проблем на лодке нет.

**27 октября 2008 г. RV6ASX, 16:08 Город: Краснодар**

<http://radionavigator.ucoz.ru/load/1-1-0-2> — репортаж местного телеканала о Евгении Александровиче Гвоздёве. Комментарии за кадром в духе современного телевидения, но остальное стоит посмотреть.

**Stepanich, 17:08 Город: Северодвинск**

Уважение и почет в веках Вам, Евгений Александрович, Вашу историю про кругосветку на «ЛЕНЕ» я услышал совсем незадолго до того, как «заболел морем». После этого, увидев небольшую статью в газете «Вечерний Сочи», я очень удивился: почему об этом подвиге, не побоюсь этого слова, писали так МАЛО. Я не так долго тут на форуме «КиЯ», не так долго на воде. Но Вы для меня живая легенда.

**3 ноября 2008 г. viktor\_au, 18:10 Город: Adelaide**

Скажите форумчане, а где можно найти больше информации про яхту к-на Гвоздёва Гетан-II? Скажем — размеры, план и так далее?

**ЮЛА, 18:20 Город: Геленджик** Классическая микроуха проекта «Рикошет»!

**ЮЛА, 23:34 Город: Геленджик**

Гетан-II — это лодка, на которой Е.А. Гвоздёв сейчас в морях!

Юра, микроуха не называлась Гетан-II. Совмаркет вроде. Гетан-II — это нынешняя лодка.

А вторая называлась Саид, как Алексей верно заметил.

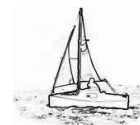
**AMN, 23:38 Город: Санкт-Петербург**

Да ты че!? А я думал, малипусенькую построил. Склероз, приношу свои извинения.

**adriliano, 23:39 Город: Новомихайловский**

Первая яхта — это самоделка «ГЕТАН». В первую кругосветку Гвоздёв пошёл на классическом «Рикошете» со швертом. Во вторую на яхте, построенной на балконе, длиной 3,7 м, под названием «Саид». В этом плавании он чуть не погиб от рук пиратов. Сейчас Евгений Александрович в кругосветке на яхте «ГЕТАН-II» — классический «Рикошет», но вместо шверта — фальшкиль. Надеемся, название принесёт Евгению Александровичу Удачу!

Лёгкого плавания!



**4 ноября 2008 г. adriliano, 00:47 Город: Новомихайловский**

Если вспомнить, что в первую кругосветку Е.А. отправился на чужой (спонсорской) яхте и скорее всего были взаимные обязательства, то компания имеет право использовать этот факт для рекламы. И ведь не пишут, что сейчас в кругосветке на «Микро», т.к. эту яхту предоставили не они. Пишут, что была совершена кругосветка. Но если компания не имеет к первой кругосветке никакого отношения — тогда не по совести.

**viktor\_au, 06:39 Город: Adelaide**

Может, кто подскажет, где можно найти планы яхты ГЕТАН-II?

**UNICORN71, 08:21 Город: Рига**

Цитата (viktor\_au @ 3 Nov 2008, 19:53)

В принципе, да, но не совсем, т.е. основу составляет именно такая лодочка Рикошет 550 (Микро). Евгений Александрович Гвоздѣв сходил именно на таком (как описано выше) швертботе «Лена» в свою первую кругосветку (1992-1996 г.), только тогда проект ещё назывался Рикошет 2 (Круизѣр). У сегодняшней лодки Гвоздѣва (ГЕТАН-II) основа та же, но есть ряд существенных отличий: корпус самострой (с некоторыми отличиями в конструкции от Рикошета 550, в основном другой кокпит и кормовой релинг), мачта уменьшена с 9 до 6 м (для прочности), парусность уменьшена соответственно, вместо шверта перьевой киль и т. п.).

Вроде так. Если что, в этой ветке на предыдущих страницах писал подробности сам Е.А. Гвоздѣв и его друг Давуд, подаривший ему последнюю лодку ГЕТАН-II и помогавший готовить её к этой кругосветке.

**UNICORN71, 08:56 Город: Рига**

Если нужны планы именно лодки ГЕТАН-II, то это к Давуду. А если нужен прототип, т.е. классическая микро (Рикошет 550), то это в архив журнала «Катера и Яхты».

**gooRu, 10:50 Город: Москва**

У Андрея Маслова есть, цитирую: На проект Рикошет 550С есть полная техническая документация, оформленная по всем правилам, с печатями и подписями. Правильное название его — проект 373.00.000 ТУ 62-02-05-220-87. В ней есть чертежи на всё, вплоть до последнего болта и его положения.

См: <http://microclass.ru/forum/index.php/topic...48.html#msg7948>

**5 ноября 2008 г. viktor\_au, 06:46 Город: Adelaide**

Спасибо, gooRu, нашёл я там кое-что...

**naina\_RUS24, 13:05 Город: С-Петербург**

Как там Евгений Александрович? Есть новости?

**submariner, 13:37 Город: С-Петербург**

Живем надеждой! Вероятно, надо ждать Гибралтара.

**6 ноября 2008 г. ЮЛА, 18:49 Город: Геленджик**

Гвоздѣв делает то, что хочет делать! В том, что он делает, для него есть глубокий смысл.



Мы можем долго тереть по поводу того, что он имел в виду или не имел, но из личного общения с ним я для себя понял, что для него не важно то, что кто-то может подумать, для него важно то, что он может сделать!

**Basfett, 19:27 Город: Курск** Это называется свобода.

**7 ноября 2008 г. Давуд, 14:52 Город: Махачкала**

Гвоздѣв сейчас в Ионическом море, на подходе к Мессинскому проливу.

**ЮЛА, 15:04 Город: Геленджик** Спасибо за информацию!

**submariner, 20:50 Город: С-Петербург**

Уф-ф-ф! Прикрепленные файлы: karta\_sredizemnoe.jpg (163.27 килобайт)

Кол-во скачиваний: 228. См. карту:



**10 ноября 2008 г. Давуд, 12:55 Город: Махачкала**

Звонил Гвоздѣв. Дошел до Италии, мыс Spartivento, координаты 37.55.16N 16.05.19E.

На переходе с Греции погода была нормальная, если не считать грозы с ветром до 15 м/с. Планирует пройти Мессинским проливом, если ветер будет подходящий. Идет только под парусом, мотор отказывается работать.

**X-ray, 17:02 Город: Москва** До среды, судя по прогнозам, ветер.

**12 ноября 2008 г. паву, 21:52 Город: Москва**

Коллега Давуд, нельзя ли проверить и подтвердить живучесть Махачкалинского «Витас банка», где находится счет Е.А., в условиях последних глобальных финансовых событий? Народ наскреб еще денюшек на новую мачту, надо переслать. Хотелось бы убедиться, что они уйдут в нужном направлении.





**13 ноября 2008 г. Давуд, 11:53 Город: Махачкала**

Сложный вопрос. Страхование вкладов у них есть, а насчет живучести не могу сказать. У нас правительство меняет прогнозы раз в неделю хотя бы, кто здесь может что-нибудь гарантировать. Сравните прогнозы президента, правительства и ЦБ за последнюю неделю. Кредитка у него с собой, и он может обналичить деньги в евро, если будет на берегу.

**Давуд, 12:03 Город: Махачкала**

Ночью был подходящий ветер, и Гвоздév прошел Мессинский пролив. Сейчас движется в направлении Неаполя. Координаты на 11 часов по Москве — 38.34.22N 15.47.33E.

**Dmi3, 12:53 Город: Брест**

Давуд, после Турции Евгений Александрович сходил где на берег?

**Dmi3, 13:57 Город: Брест**

Временно был без компа, потому фото с опозданием, звиняйте. Львиную долю фоток и видео выложит чуть позже Дима (Dmi3). А пока то, что есть. Задержал материал — траблы жизненные не давали времени к нему подступить.

Получился дивидишник (под 4 гига объем) он содержит

1. Монолог Евгения Александровича с включением кадров предстартовой обстановки — 42 минуты.

2. Беседа с проходящими на борт форумчанами — 53 минуты.

3. 12-минутный ролик, состоящий из показа 123 фотографий (эти же фотографии уложены в 4-мегапиксельном разрешении в отдельную папку, из меню ДВД не доступную. На компе можно их будет просмотреть или в режиме работы ДВД по папкам).

Конечно, видео можно ужать до 600-800 метров, качество есс-но немного поползет — но файлы можно будет выложить у кого на сайте. Если интересно, можно порассуждать, как это до вас донести. Например, можно, как распространяли заветный КиЯ диск — получил, отправь копию другому.

**RV6ASX, 14:00 Город: Краснодар** Конечно, интересно! Может, по почте?

**Dmi3, 14:09 Город: Брест**

Яж брал у вас адрес — обязательно вышлю (в эту субботу) и еще 2 штуки кому обещал.

**Dmi3, 10:09 Город: Брест**

Дело так повернулось. Добрый человек с форума предложил помощь в создании ролика из моего отснятого материала (он профи в этом деле). Думаю, стоит дождаться — будет однозначно компактнее.

А по этому диску — я спрошу, не против ли те ребята, которым я их вышлю, копии далее переслать. Просто все дело в волшебных пузырьках, и потому всем выслать и не смогу.

**RV6ASX, 10:43 Город: Краснодар**

Я не против, даже за! Обязуюсь передать копии дисков здесь на побережье нашим ребятам (заявки принимают) и в Австралию отправлю посылочку (уже пообещал).





**Бочаров Вячеслав 14 Nov 2008, 15:05 Город: Минск**

Для доставки диска можно сделать комбинированный метод:

1. Через ftp сервер (ftp сервер я предоставляю).
2. Также могу выложить и на torrents.ru и обеспечить раздачу.
3. Передам диск по Белоруссии.

Тот, кто заберет диск через Инет, передает остальным. И, конечно, потом уже смонтированный ролик выложите.

Так будет немного быстрее.

**18 ноября 2008 г. Давуд, 18:57 Город: Махачкала**

Цитата (Dmi3 @ 13 Nov 2008, 12:53): Давуд, после Турции Евгений Александрович сходил где на берег?

Он в Турции на берег не сходил, стоял в порту на якоре. Первый выход в Неаполе, пару дней назад. Но там ему не очень-то понравилось. Скорее всего, скоро пойдет дальше.

**24 ноября 2008 г. Бочаров Вячеслав, 11:16 Город: Минск**

Уважаемые форумчане, диск с видео от Dmi3 получил.

Пока отдаю как есть. Скачивать всю папку Gvezdev2008, смотреть в DVD плеерах.

Чуть позже отконверчу в другие форматы для вашего удобства.

На этой неделе буду в Смоленске, пишите заказы, могу передать в Курск и Брянск.

**26 ноября 2008 г. Давуд, 17:47 Город: Махачкала**

Гвоздѣв сегодня вышел из Неаполя. Идет пока вдоль берега, ищет подходящую марину с инетом и таможней. Если кто знает, подскажите.

**Dmi3, 18:10 Город: Брест**

Благодарим за информ. Очень интересно, как у него, поподробней, ждем «живого» общения.

**27 ноября 2008 г. RV6ASX, 10:42 Город: Краснодар**

Решил продублировать на эту страницу просьбу Давуда. Кто-то из коллег шел в тех местах этим летом (если я не путаю). Подскажите. Будет реальный шанс узнать подробности от Евгения Александровича.

**29 ноября 2008 г. Давуд, 14:51 Город: Махачкала**

Координаты Гвоздѣва 41.38.18N 12.24.56E

Сегодня утром яхту перевернуло. Мачта сломана. В момент оверкиля волнение было 5-6 м. 14.15 связывался с ним последний раз.

Незадолго до этого, когда он наводил порядок в каюте, яхту опять положило на 150-170 гр. Почти весь запас воды, бензин и еще кое-что по мелочи смыло за борт. Сам Евгений Александрович тоже, видимо, побывал за бортом, но обошлось небольшим ушибом плеча. По его словам, ветер стихает, волнение 2-3 м. В остальном вроде все в порядке. То, что осталось от мачты, уже на борту, он собирается её крепить и идти в ближайший порт. Позже буду еще связываться, если что новое сообщу.



**ЮраМер, 18:16 Город: Подмосковье**

Вот те на. Ближайший на северо-запад около 10 миль Porto Turistico di Roma. Завтра к вечеру по прогнозу опять ухудшение. Удачи Евгению Александровичу.

**Slav, 18:16 Город: Москва**

Так это в районе Рима. Близко от берега. Волны, наверное, опрокидываются на мелководье. Как у него настроение?

**adriliano, 18:40 Город: Новомихайловский**

Удачи, Бог в помощь!! Есть ли новости? Насколько известно, ПМ не работает.

**30 ноября 2008 г. Плэт, 17:57 Город: Одинцово Н-да... Помоги ему Бог!**

**Salin Bot, 18:07 Город: Рига** Всем нутром желаю ему только удачи!

**RV6ASX, 20:28 Город: Краснодар**

Новости есть? Визы у Евгения Александровича, как я понимаю, нет. Как могут власти разрешить ремонт в этом аварийном случае?

**1 декабря 2008 г. submariner, 01:36 Город: С-Петербург**

Давуд, этот счет рабочий? Для электронных платежей:

ООО «ВИТАС БАНК» г. Москва, ИНН 7716079036 КПП 054102001 БИК 044585398

...основание — для зачисления на счет Гвоздёва Евгения Александровича

Немного запутанно конечно. Но с ними легко работать. Они обещали еще сделать визу голд с бесплатным обслуживанием.

**RobinCruzo, 11:16 Город: родные просторы**

Ув. Давуд, не томите, как дела у Евгения Александровича, есть ли хорошие новости?

**Давуд, 16:08 Город: Махачкала**

Вчера днем связывался последний раз. Был в порядке. Воду всю вычерпал, дырки от степса заделал. Переночевал нормально, нашел сухую одежду и спальник. Но волнение еще не позволяло делать временную мачту. 1-го декабря по прогнозу там должен быть штиль. И еще 2-3 дня безветренной погоды. Сегодня в договоренное время на связь не вышел. Видимо, занят какими-то работами.

**Давуд, 16:22 Город: Махачкала**

Счет действительный и банк вроде в порядке, насколько я знаю.

**RV6ASX, 16:25 Город: Краснодар**

Дырки от степса по какой причине образовались? Не совсем понятно.

**Давуд, 16:35 Город: Махачкала** Потому что его вырвало вместе с болтами.



**Dmi3, 18:32 Город: Брест**

Ух, слава Богу и, конечно, Евгению Александровичу! Каждый час после сообщения о потере мачты в инет выскакивал, ждал чего да как. А в форуме все про то, про сё, да не про события.

**RV6ASX, 21:58 Город: Краснодар**

Просьба к Давуду: При очередном общении с Евгением Александровичем передайте ему номер телефона Александра Каклюгина. Он живет во Франции, в Страссбурге, думаю, реально сможет чем-то помочь. Его телефон: ... Может быть, даже получится какие-то вопросы решить с ремонтом и проч.

**2 декабря 2008 г. submariner, 01:38 Город: С-Петербург**

Цитата: Дырки от степса по какой причине образовались? Не совсем понятно. Перегружен он, и сильно перегружен, центр тяжести близок к ватерлинии.....

**Димон-Димон, 11:47 Город: Кривой Рог** Удачи тем, кто в море.

**4 декабря 2008 г. RV6ASX, 13:23 Город: Краснодар**

Сильно тревожит отсутствие информации о Евгении Александровиче (мысли вслух).

**Gena59, 15:04 Город: Киев**

Уважаемый коллега Давуд! Дайте хоть какую информацию, беспокоюсь очень, тем более Вы в форуме.

**5 декабря 2008 г. Давуд, 10:42 Город: Махачкала**

У меня никакой информации нет, к сожалению. Последний раз связывался с ним 30 ноября, я об этом писал. Стоял на якоре недалеко от берега. Координаты 41.38.18N 12.24.56E. Собирался зайти в ближайший порт на ремонт. Звоню каждый день — недоступен. Если кто знает, как его искать в Италии, можно попытаться спросить в ближайших маринах и портах.

**Gena59, 13:09 Город: Киев**

Совет один: устье реки 41 44 25 N 12 13 60 E координаты самой базы 41 44 40N 12 15 19E ближе одни марины и рыбацкие стоянки.

**БЧ-5, 18:43 Город: Урал**

Если сдрейфует на юг, там есть большая марина Неттуно N 41.27.17 E 12.39.41

Но это миль 30 от его координат. Больше приткнуться действительно негде, кроме вышеупомянутого места в устье.

**6 декабря 2008 г. БЧ-5, 20:48 Город: Урал**

Коллеги, у кого в Италии знакомые есть?

**7 декабря 2008 г. UNICORN71, 18:40 Город: Рига**

Давуд, у меня пока остался новый гик для Гетана, нужен ли он сейчас Евгению Александровичу? Как он сам и где сейчас?



**Marinaio, 18:56 Город: Parma**

Я живу в Италии, но домой вернусь только к Рождеству.

**ua6dx, 22:40 Город: Краснодар**

Завтра пообещали дать ответ от Coast Guard. Или, как там они у итальянцев называются. Будем ждать.

**AMN, 22:59 Город: Санкт-Петербург Жесть...**

**8 декабря 2008 г. ua6dx, 10:39 Город: Краснодар**

Первые ответы на сегодня:

07:31:38 IK0FTA Sergio (UA6DX) to Mokba phone number 007 4956261052 (I think 007 it's a Prefix by Italy). The local guard-life knowing the problem but they couldn't pass info to me direct. 07:35:57 IK0FTA Sergio (UA6DX) my plesure I hope that all will be safe ... I asked but the replied that only info colud be pass by Moscow.

Я звонить не буду, так как на итальянской мове не могу. Звоните, кто сможет, только сначала договоритесь кто. А то там и так уже шороху человека три (итальянца) наводят.

**RV6ASX, 10:53 Город: Краснодар**

Позвонил по указанному телефону. Это телефон Государственного морского спасательного координационного центра (в Москве). Там мне ничего сказать не смогли. Говорят — если бы был аварийный буй, зарегистрированный и т. п., то у них была бы какая-нибудь информация. Посоветовали обратиться в наш МИД оперативному дежурному для дальнейшей связи с Итальянскими службами. Телефона не знают.

**Salin Bot, 11:01 Город: Рига**

Да спокойно, без паники. Никуда Дед не денется. Не первый раз.

**RV6ASX, 11:04 Город: Краснодар**

Понятно, что Евгением Александровичем все нормально. Но надо же выяснить, какая помощь ему необходима. Связи по телефону нет. А там в Италии ему может понадобится помощь от финансовой до организационной. Ситуация с поломкой мачты достаточна серьезна.

**Salin Bot, 11:07 Город: Рига**

Конечно, серьезная. Но было у него уже и такое.

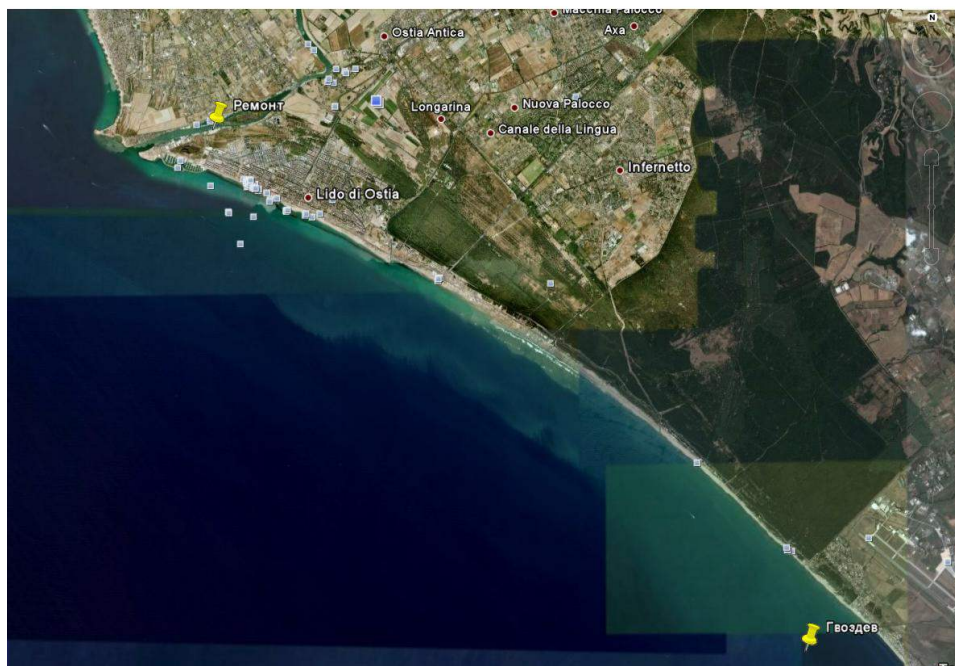
Я думаю, в самое ближайшее время он выйдет на связь.

**Давуд, 11:32 Город: Махачкала**

Лучше, конечно, все-таки поспрашивать. Ситуация нештатная, и был договор созвониться 1 декабря.

**BotsmanJ, 11:33 Город: Ростов-на-Дону**

Посмотрел архив погоды. По идее — его могло отнести в сторону Корсики.



Координаты 41°38.18N 12°24.56E — последняя стоянка Е. Гвоздёва.

**RV6ASX, 11:42 Город: Краснодар**

Коллеги, как считаете, есть необходимость связываться с нашим МИДом или нет? Телефон кто-нибудь сможет найти?

**Давуд, 11:46 Город: Махачкала**

Если они в Италии такие же, как везде, то никакого смысла нет, по-моему. Если только через какую-нибудь оф. структуру.

**AMN, 11:48 Город: Санкт- Петербург**

Визы нет. Скорей всего надо с иммигрейшин связываться, в Италии.

**Gena59, 11:50 Город: Киев** Надо связываться однозначно, ведь неделя прошла.

**RV6ASX, 11:56 Город: Краснодар**

Ну, так это и есть официальная структура — оперативный дежурный МИД России (в Москве). Итальянские кост гард не дают информацию по прямым запросам. Итальянцы, к которым обратился Игорь, UA6DX писали об этом.

**RV6ASX, 12:03 Город: Краснодар**

Вот нашел в интернете телефон МИД.

Цитата: Министерство иностранных дел Российской Федерации Адрес: Смоленская-Сенная пл., 32/34, г. Москва, 119200 Справки: +7 (495) 244-16-06 Давуд, попробуйте позвонить. Вы все-таки владеете большей информацией о Евгении Александровиче.

**BotsmanJ, 12:04 Город: Ростов-на-Дону** Москвичи есть? Позвонили б уже, что ли.



**ua6dx, 12:08 Город: Краснодар**

Знать местоположение было бы совсем хорошо. Есть пара человек в непосредственной близости от имеющихся координат. Не факт, что кто-то поедет к нему, но был бы грех не попросить ребят в такой ситуации.

**RV6ASX, 12:10 Город: Краснодар**

Вот еще цитата: Посольство Российской Федерации в Итальянской Республике

Адрес: Via Gaeta, 5 — 00185 Roma. Телефоны: (39) 06/4941680/1/3 Факс: (39) 06/491031

Web-сайт: [www.ambrussia.com](http://www.ambrussia.com) E-mail: [rusembassy@libero.it](mailto:rusembassy@libero.it)

**ua6dx, 12:22 Город: Краснодар** Так звякни им.

**RV6ASX, 12:26 Город: Краснодар**

Я думаю, что Давуду все же сподручнее. Он непосредственно разговаривал с ЕА 30-го. Позвонить — нет проблем. Просто желательно, чтобы запросы были из одного источника. А то мы начнем хором звонить, сразу в новостях что-нибудь неперевариваемое (как всегда в этих случаях) появится.

**Давуд, 12:57 Город: Махачкала**

Звоню. Посоветовали консульский департамент 2444581. Занято уже минут 5.

**Давуд, 13:09 Город: Махачкала**

Дозвонился. Дали номер референта по Италии, 2444066/91. Нет на месте. Буду еще звонить в течение дня.

**Давуд, 15:44 Город: Махачкала**

Референта так и не дождался. Другой сотрудник МИДа, судя по всему, спец по Европе, посоветовал написать все на бумагу и прислать им по факсу. Будем писать или как?

**navu, 15:53 Город: Москва** Давай я напишу, по какому факсу посылать?

**Давуд, 15:54 Город: Махачкала**

По моему опыту, они нас будут футболить до последнего. А если предполагать проблемы у Гвоздѣва, надо действовать быстро. На мой взгляд, все-таки нужна какая-то госструктура типа спорткомитета, депутатов. Простые граждане для них никто, так было всегда.

**navu, 15:57 Город: Москва**

Я копию зашлю в Российское посольство в Италии. Хуже не будет.

**Давуд, 16:04 Город: Махачкала**

Но написать надо, конечно, все-таки. Может, кто возьмется за письмо? Координаты есть выше, телефон, по которому я с ним связывался 30 ноября примерно в 12.00 по Москве, +79634288468. Письмо я постараюсь направить в МИД по офиц. каналам.



#### **RV6ASX, 16:17 Город: Краснодар**

Я тут набрасывал черновик с утра:

Уважаемые господа!

Прошу Вас оказать содействие в получении информации. Гражданин России — Гвоздѣв Евгений Александрович, житель Махачкалы, в настоящее время путешествует на своей парусной яхте «GETAN-2» вокруг света (это его третье путешествие). Ему 74 года, он опытный яхтсмен. 30-го ноября 2008 года от него была получена по телефону информация, что у западного побережья Италии (координаты 41, 38,18 N 12, 24, 56 E), во время шторма его яхта перевернулась, мачта сломана. В момент разговора яхта находилась на ровном киле, угрозы к затоплению не было. Яхтсмен травм при этой аварии не получил, был, по его словам, здоров, запас продуктов имелся. В его намерениях было изготовить временную мачту для следования в ближайший порт на ремонт. Подвесной мотор, по имеющейся у нас информации, неисправен, запасы топлива смыло за борт.

В настоящее время связаться с ним по телефону нет возможности (телефон выключен). Прошу, если это возможно, выяснить, находится ли на территории Итальянской республики Гвоздѣв Е.А., требуется ли ему помощь для ремонта и оформления законного пребывания в Итальянской республике.

#### **паву, 16:18 Город: Москва**

По факсу официального канала не бывает, а по нефаксу долго. Если только от субъекта федерации — Республики Дагестан. Напишу-ка я неофициально от имени Общественной организации «Российский крейсерский клуб». Была такая идея на форуме, пора воспользоваться. Уж бланк-то на компьютере нарисую.

Болванку запроса вечером пошлю в личную почту, если у Вас случится какой-нибудь официальный канал — было бы здорово.

А МИД нехай отрабатывает наши налоги — для чего еще такую ораву чиновников содержим, как не помощи своим соотечественникам за границей.

#### **паву, 16:26 Город: Москва**

Мерси, это ускоряет процесс, через полчаса отошлю, чтобы с утра попало на доклад.

#### **Давуд, 16:32 Город: Махачкала**

По-моему, надо добавить номер телефона, по которому связывались, и время.

#### **Давуд, 16:50 Город: Махачкала**

Скорее всего его каким-то образом понесло в море. Если бы он был на берегу, нашел бы способ связаться за неделю, место достаточно оживленное. Когда я звонил 30-го, он стоял на якоре и держал в запасе второй. На след. день, 1 декабря, планировался штиль, и он хотел поставить мачту и догрести до берега. Если он решил пойти не в ближайший поселок, который был в миле от него, а в марину в 20 милях, по дороге могла поменяться погода и унести куда-нибудь в сторону Корсики или Сардинии. Может, поищем фактическую погоду в этом районе после нашего с ним разговора и попробуем смоделировать ситуацию?



**Давуд, 17:00 Город: Махачкала**

Мы с ним договорились созвониться на следующий день 1-го декабря в 11-12 ч. по Москве. Он не позвонил. Насколько я представляю, или поломался мобильник по каким-то причинам, или ночью его сорвало с якоря, или он решил сначала добраться до берега, потому что с утра поставил мачту и погода наладилась. Но потом что-то пошло не так.

**паву, 17:41 Город: Москва**

Отправил от имени Общественной организации «Российский крейсерский клуб» факсом в МИД Лаврову и в Посольство РФ в Италии по электронной почте.

За неимением времени для размещения на бланке РКК стащил у кого-то чужой логотип: роза ветров, внутри вписан значок @. Нехорошо, но надо было.

**Ruus, 18:15 Город: Tuapse region**

Придётся ждать, пока ЕГ сам не выйдет на связь. Клерки из посольства, точно, никого искать не будут, в лучшем случае оповестят береговую охрану.

**ua6dx, 18:49 Город: Краснодар**

паву, будьте любезны, скиньте мне на почту копию того, что ушло в посольство. Если завтра до обеда реакции от послов не будет, буду ускорять процесс по мере возможностей своими каналами.

**RV6ASX, 22:49 Город: Краснодар**

Архивов так и не нашел, а вот прогноз на 10.12 не радует. Обещают 30-35 узлов ЮЮВ, вдоль всего западного побережья Италии. Картинка не цепляется, взято с турецкого погодного сайта. Надо торопиться.

**9 декабря 2008 г.**

**ua6dx, 00:03 Город: Краснодар**

**08.12.08**

**19:27**

**Dear Mr. Derkak Igor,**

**My name is Marcello D'ALESIO and I am a Lieutenant of the Carabinieri (Italian police). I am investigating on a boat, called GETAN II, found on the west coast of Italy, exactly at Rome-Ostia, on December 2 2008. The boat was damaged probably by a storm. I know that you contacted the crew of the above mentioned boat before the indicated date; this is the reason I am writing to you, so I would be grateful if you could communicate the name of the people who were on board and the last day that you contacted them.**

**Please, let me know any news sending an e. mail to the following address: [grposninv1szcte@carabinieri.it](mailto:grposninv1szcte@carabinieri.it)**

**Thanking you in advance, best regards. Ten. Marcello D'Alesio**

**GreyAngel, 00:30 Город: Живу на лодке**

**GETAN II, found on the west coast of Italy, exactly at Rome-Ostia, on December 2 2008. The boat was damaged probably by a storm.**





Я надеюсь, Капитан выжил. Его смыло за борт, но поскольку это было рядом с берегом, он выбрался на сушу. И сейчас находится где-нибудь в больнице. Я надеюсь на это.

**ua6dx, 01:15 Город: Краснодар**

Лейтенанту отписал... Низким поклоном отблагодарил ребят, которые всё-таки достучались до Coast Guard of Italy.

**Мушенков, 02:22 Город: Москва**

То есть Гетан не затонул. Как же так, Гвоздév всегда пристегивался и утверждал, что пока яхта на плаву, покидать её не надо?

Где нашли Гетан, в море или на берегу? Если на берегу, может, еще есть надежда...

**Renown, 04:55 Город: Toronto** Хочу надеяться на лучшее.

**UNICORN71, 05:33 Город: Рига**

Вот перевод письма итальянца, лейтенанта карабинеров Марселло Д'Алесио:

Уважаемый господин Игорь Деркач.

Меня зовут Марселло Д'Алесио, Лейтенант Карабинеров (полиция Италии). Я занимаюсь расследованием на лодке, под названием GETAN II, найденной на западном побережье Италии, точнее в Римской Ости (Rome-Ostia), 2 декабря 2008 г. Лодка, вероятно, была повреждена штормом. Я знаю, что Вы связывались с командой вышеупомянутой лодки перед обозначенной датой; это — причина, по которой я пишу Вам, таким образом, я был бы благодарен, если Вы могли бы сообщить имена людей, которые были на борту и в последний день, что Вы связывались с ними. Пожалуйста, сообщите мне любые новости, посылая е-почту в следующий адрес:

grposninv1szcte@carabinieri.it

Благодарю заранее, с наилучшими пожеланиями.

Лейтенант Марселло Д'Алесио.

Судя по всему, лодку выбросило штормом на берег. Там её и нашли.

Остия это приморский курорт возле Рима (вроде Юрмалы рядом с Ригой). Пляжи там, судя по гуглу, песчаные. Верю в Гвоздэва и надеюсь, что он жив.

Пытаюсь наладить контакт с русскими в Италии, им проще найти информацию, да и итальянским они владеют.

<http://www.italia-ru.it/forum/2008/12/07/s...evgenii-gvozdev> (Сайт: «Италия по-русски»).

07/12/2008 - 21:10 — UNICORN71: Утром 29 ноября 2008 года в районе Рима (координаты 41.38.18N 12.24.56E) перевернулась парусная лодка «Гетан-II» (класс микро, длина 5,5 метра) и сломала мачту и потеряла емкости с пресной водой и топливом. Её капитан — известный Российский путешественник Евгений Александрович Гвоздév из Махачкалы (Дагестан, Россия). Ему 74 года, он — единственный в Мире человек, прошедший кругосветку на прогулочном швертботе («Лена» 5.5 метра) с 1992-1996 годы. Подробности: <http://katera.ru/forum...> Я тоже принял посильное участие в подготовке этой III кругосветки Евгения Александровича Гвоздэва.

Связи (телефонной) с Е.А. Гвоздэвым нет уже несколько дней (возможно, банально села батарея). Надо найти его и помочь в ремонте мачты. Конечно, это могут сделать и итальянцы, но мы же тоже люди. Он идёт без спонсоров, просто скинулись небогатые читатели форума



журнала «Катера и Яхты», с миру по нитке. Новую информацию буду выкладывать по мере её поступления.

**Salin Bot, 08:01 Город: Рига**

М-да, нет слов. Песчаные пляжи — это, конечно, плюс, дающий шанс, но... прошла уже неделя как минимум.

**UNICORN71, 08:49 Город: Рига**

Если его подобрали сердобольные итальянцы и он восстанавливает свои силы у них дома, то об этом могут не узнать карабинеры и через полгода. Специфика страны. Там люди могут жить даже без виз и документов годами. Мой знакомый путешественник и альпинист так же пропал в Италии на несколько месяцев, в 1995 г. (ехал из Риги вокруг Европы), серьёзно простудившись в сезон штормов, переезжая на велосипеде по горным дорогам из Франции в Италию под проливным дождём. Доехав до Рима, он слёг, и студенты-итальянцы привели его в университетское общежитие и отпаивали (лечили) его глинтвейном с перцем больше месяца, пока он не встал на ноги и не поехал дальше в сторону Сицилии. Так с приличным опозданием от своего графика он добрался до Мальты, откуда благополучно вернулся в Ригу.

Надо верить. Иначе кранты.

**zet, 09:08 Город: П-Камчатский**

Чего-то 2 декабря становится напряженной датой для российских яхтсменов...

Крестим пальцы, и чего там еще можно сделать?

**Never Better, 09:22 Город: Almaty**

Тревожные вести. Очень хочется верить в лучшее. Кто-нибудь, позвоните домой. Если он в больнице или у хороших людей, наверное, первым делом позвонил бы домой. (velli-veli)

**Давуд, 10:21 Город: Махачкала**

Вчера связывался с его дочерью. Он домой не звонил. Пожалуйста, спросите у тех, кто нашел яхту, координаты этого места. На берегу это было или в море?

**Плэт, 11:12 Город: Одинцово**

Цитата (Renown @ 9 Dec 2008, 05:55): Хочу надеяться на лучшее.

Цитата (UNICORN71 @ 9 Dec 2008, 06:33): Верю в Гвоздёва и надеюсь, что он жив.

Цитата (UNICORN71 @ 9 Dec 2008, 09:49): Надо верить. Иначе кранты.

Цитата (zet @ 9 Dec 2008, 10:08): Крестим пальцы.

Цитата (Never Better @ 9 Dec 2008, 10:22): Очень хочется верить в лучшее (velli-veli)

Господи, не оставь его своей милостью!

**codezero, 11:26 Город: Новороссийск**

Господь хранит путников в их нелегком пути!

Будем верить, что он жив!

**Давуд, 11:32 Город: Махачкала**

Если яхту нашли на берегу, скорее всего, Евгений Александрович оставался на ней до самого берега. Если яхту нашли на воде, на якорю, надо смотреть надувную лодку и личные



вещи типа мобильный телефон. Может, напишем про это итальянцам, кто хорошо владеет английским?

**ua6dx, 11:39 Город: Краснодар**

Давуд! Дайте мне, пожалуйста, правильное написание имени и фамилии Евгения Александровича, как это написано в паспорте.

Сергей RV6ASX, будь любезен, скинь мне на мыло то письмо, что пришло от итальянца и выдерни где-нибудь фото ЕА крупным планом. От карабинеров пока вестей нет. Я думаю, что сегодня и не будет. Они, наверное, тоже работают посменно, то в отсутствие лейтенанта на службе — никто там суетиться не будет.

**Давуд, 11:50 Город: Махачкала**

Копии загранпаспорта пока не нашел, но скорее всего Evgeniy Gvozdev.

**Давуд, 11:58 Город: Махачкала**

Фото крупным планом на какой адрес отправить?

Отправьте плз. ваш адрес на мою почту. Через форум фото прикрепить не получается.

**ua6dx, 12:23 Город: Краснодар**

Михаил, Сергей, спасибо всё получил. Давуд, на адрес .... yandex точка ru.

**ua6dx, 13:06 Город: Краснодар**

09.12.08 12:52

Mr. Derkach, thanks for your reply.

Let me know if you know their family Evgenij Gwozdew and if he can show me a phone number where you can trace.

Thank you. Ten. Marcello D'Alesio

Пока не отвечал. Параллельно отправил ребятам, которые помогали до этого, фото ЕА, с просьбой «пробить» по маринам и владельцам яхт.

**RV6ASX, 13:21 Город: Краснодар**

Не могу врубиться, что он просит. Телефон семьи Гвоздёва?

**ua6dx, 13:26 Город: Краснодар**

В течение десяти минут, поражаясь собственной тупости, пытался понять, что от меня хочет уважаемый Marcello D'Alesio? Попросил его повторить вопрос. Может, кто мне растолковать, что подразумевал лейтенант.

**AMN, 13:33 Город: Санкт-Петербург**

Это, конечно, тяжелый английский, но попробую по смыслу: «Дайте мне знать, если вы знаете семью Гвоздёва. И если возможно (если вы можете его найти, телефон), их телефон и как с ними связаться». Но смысл последнего абзаца от меня ускользает. Может, он просит мобильный телефон, тот, что был у Гвоздёва? Непонятно.



**Бочаров Вячеслав, 13:47 Город: Минск**

У меня сложилось впечатление, что он спрашивает, знаете ли вы его семью и если ОН ??? (if he can show) даст мне его проследить??? (видимо, правильный ли он)

Может, это подтверждение личности (так хочется надеяться).

Может быть, ЕА без документов?

**kap90, 13:51 Город: Калуга**

Скорей всего. Отследить, откуда был последний звонок. Хотя ведь вышка все равно на берегу...

**ua6dx, 13:51 Город: Краснодар**

Я Давуду отписал с просьбой дать телефон дочери ЕА. И чувствую, что и родственникам и итальянцам предстоит нелёгкая задача по преодолению языкового барьера.

Сергея ASX, послушай мой бред на эту тему: Предварительно связаться с Махачкалой и удостовериться что абонент на месте. Потом подставить Итальянцам твой рабочий телефон, или лучше UA6CW. Потом «перевязать» всё это в конференц-связь. И пусть говорят друг с другом и Лёнкой в качестве переводчика.

**RV6ASX, 13:57 Город: Краснодар**

С конференц-связью, да еще с загранкой, не получится. У нас очередные заморочки на эту тему. Надо телефон Давуда, если они хотят отследить вызовы с сотового Е.А. Если им для связи с родственниками, то надо телефон родственников или Давуда, так как он с ним поддерживал связь и может знать необходимые подробности. Мой сотовый дай. Я надеюсь, что смогу с ними объясниться.

**tor, 13:58 Город: Таллинн**

Если известен ЕМЕI код телефона Евгения Александровича, то его сотовая компания может определить местонахождение телефона, даже если он отключен.

**YachtWorld, 13:59 Город: \*\*\***

Скорее всего, номер Гвоздѣва. По номеру можно проследить, где и когда телефон вышел или есть в ячейке, место нахождения... А чужих номеров там миллион, туристическая же местность.

**RV6ASX, 14:04 Город: Краснодар**

Номер Гвоздѣва Давуд сообщал пару страниц назад: +79634288468

**AMN, 14:08 Город: Санкт- Петербург**

Так надо послать итальянцу номер! Он действительно просит проследить (trace) звонки с номера!

**ua6dx, 14:10 Город: Краснодар**

Давуд! Мои письма на ваш адрес возвращаются! И куда звонить не знаю.



**Renown, 15:36 Город: Toronto**

Пока не отвечал. Параллельно отправил ребятам, которые помогали до этого, фото ЕА с просьбой «пробить» по маринам и владельцам яхт. Нужна информация о телефоне, по которому можно проследить звонки. Нужна информация о родственниках, поскольку обычно они звонят чаще всего. В нашем случае это, вероятно, будут не родственники, а Давуд или кто-то другой, кто звонил в конце ноября. В любом случае: контактная информация родственников и телефоны, по которым звонили Е.А.

Если нужна помощь в английском или звонки международные — дайте знать.

**Давуд, 15:54 Город: Махачкала**

Мой номер телефона +7963..., по нему я связывался с Гвоздёвым 30 ноября 12.10 по Москве. Номер Гвоздёва +7 9634288468. Оба Билайн. Мой дополнительный почтовый ...mail.ru Звоните, пишите в любое время..

**maslopup, 16:47 Город: Москва**

Народ, что случилось? Кто-нибудь может прояснить ситуацию в 2-х словах. Что с Евгением Гвоздёвым? Именно этот человек воткнул меня в паруса!!!

**RV6ASX, 17:03 Город: Краснодар**

В двух словах не расскажешь. Начало две-три страницы назад.

**Давуд, 18:51 Город: Махачкала**

Ua6dx, пожалуйста, спросите телефон лейтенанта и время, когда с ним можно связаться. Спасибо.

**ua6dx, 19:02 Город: Краснодар**

Давуд, все три письма от Вас получил. Сейчас пишу лейтенанту письмо. Но он пока не ответил на моё предыдущее. Я постоянно проверяю ящик. Наладонник всегда со мной. Если будет что-то новое — я Вам позвоню. На всякий случай мой телефон +7 918.... В любое время.

**ua6dx, 20:27 Город: Краснодар**

09.12.08 19:56

Dear Mr. DERKACH,

unfortunately I can not tell you anything because the investigations are covered by confidentiality of investigations. Many items were lost but we found many photos of his friend and the phone. We are trying to trace family members through Interpol.

Ten. Marcello D'Alesio

**vvk01, 20:43 Город: Samara**

Блин, чё там покрывать расследование какой-то тайной. Сказали бы — жив или как?

**ua6dx, 21:01 Город: Краснодар** Не могу дозвониться Давуду. Номер не существует...

**ua6dx, 21:47 Город: Краснодар** Давуд просил исправить номер его телефона: +7 906...



**AMN, 21:54 Город: Санкт- Петербург**

Итальянцы ищут РОДСТВЕННИКОВ!  
Передайте им контактные телефоны родственников. Можно уже и с отделением милиции связаться, родственникам, и отправить свои подтвержденные данные о родственных отношениях. Полиция уже их разыскивает через Интерпол.

**Я&R, 21:59 Город: Иерусалим**

Итальянцы ищут РОДСТВЕННИКОВ!...

**ua6dx, 22:08 Город: Краснодар**

Отправил телефон сына и внуки.

**ColdFusion, 22:34 Город: Кишинёв**

Нехороший знак, что молчат и упорно ищут родственников. Хочется думать, что с Дедом ничего фатального не произошло.

**Slav, 22:53 Город: Москва**

Если я правильно перевел, то Марселло пишет, что много предметов было потеряно, но они нашли фотографии его друзей и его телефон. Что это может значить? Хочу надеяться на благоприятный исход!

**федот68, 23:00 Город: Калуга**

Телефон мог быть потерян, а номера на память весьма немногие люди помнят.  
Рано рыдать, думаю.

**Slav, 23:09 Город: Москва** Не рыдаем, но надеемся и ждем добрых вестей...

**No23, 23:15 Город: Москва**

Я, может, что-то пропустил. Но не пора официальные власти подключать? Любые. Администрацию Пу (сорри!), Медведева, МЧС, МИД и т. д.? Чего тянуть? Положение серьезное.

**10 декабря 2008 г. Renown, 01:01 Город: Toronto**

Когда ищут родственников, дело плохо... Не хочется верить в такое.

**Дельфин, 03:10 Город: Новороссийск**

Завтра пообещали дать ответ от Coast Guard. Или как там они у итальянцев называются... Будем ждать... Частично хорошая новость! Спасибо! Главное жив!!! Будем ждать.

**Barca spiaggiata: quella del morto?**

**Scritto da Redazione**

venerd 05 dicembre 2008

La Capitaneria di porto ritrova una barca a vela spiaggiata a Ostia. Potrebbe essere quella dell'uomo rinvenuto cadavere nella tenuta presidenziale di Castelporziano. La piccola imbarcazione, bianca con una fascia nera e la scritta «Getan II», è stata avvistata e segnalata ai carabinieri mercoledì sera dai marinai che perlustravano lo specchio di mare davanti al litorale romano.



... (ilmessaggero.it)



**Vladimir(UD), 06:57 Город: East Coast USA** Да нет, пока все очень плохие новости.

1. Расследование ведет полиция, а не береговая охрана.
2. Не говорят деталей.
3. Разыскивают родственников.

**BVM, 08:45 Город: Казань**

Вот что-то по-итальянски. В тексте есть слово Getan-II, правда, на фото мачта стоит. Непонятки какие-то, судя по предыдущим постам. С уважением Владимир.

**BotsmanJ, 09:00 Город: Ростов-на-Дону**

Ну, яхта на фото совершенно другая — раза в 2 больше. Обычный прием газетчиков: найти в инете фото с подходящим сюжетом.

**Авача Dec 2008, 09:04 Город: Петропавловск**

Перевод заголовка звучит примерно так «Лодка на пляже — это смерть?»

**RV6ASX, 09:05 Город: Краснодар**

Я перевел с помощью гугльтранслейт:

Харбор обнаружили парусника в Остья пляжа. Это может быть то, что человеческий найден мертвым в президентских печать Castelporziano. Небольшие лодки, белые с черными полосы, а слово «getan II» были замечены и доведены до сведения полиции в среду вечером на матросов, что сканирование зеркала моря в передней части римского побережья.

Лодка была на bagnasciuga пляже набережной свободы оборудованы Америго Веспуччи. На сайте вчера утром по-прежнему существуют одежда: свитера, куртки и брюки на мужчину. На песке были найдены обувь, некоторые банки рыбы, проездных документов и список имен написанных на кириллице символов. Карабинеры пытаются понять, если вы можете обрабатывать суда мужчина найден мертвым на пляже с президентскими резерва. На самом деле в первый раз следователи, которые наряду с правовыми врач видел тело, говорил о мужчине от 50 до 60 лет, с толщиной бороду и соматических кавказские черты. Труп был также очевидным, рана на лбу. Эти два инцидента могут быть связаны с тем. По реконструкция в смерти мужчину обнаружили на пляже произошло бы президентские 36-48 часов до открытия. Период времени, учитывая нынешнее совпадают с перетаскиванием судна в море с пляжа на набережной Остья востока на пару миль от заповедника. (ilmessaggero.it)



На фотографии действительно другая лодка

**Basfett, 09:25 Город: Курск**

Нет никакого сомнения. К тому же не забывайте, что в тексте идет речь о найденном на побережье трупе мужчины 50-60 лет с кавказскими чертами лица. Неужели у них там в полиции не смогли бы отличить возраст 55 и 75? Или на средиземке никто больше в шторм попасть не мог с документами на русском языке?

**Basfett, 09:50 Город: Курск**

Согласен, что головотяпству журналистов нет предела. Но когда в заголовке конкретно спрашивают: Лодка, найденная на пляже, принадлежит тому погибшему? — вряд ли будут втыкать первую попавшуюся фотку, скачанную из интернета.

**Vladimir(UD), 09:53 Город: East Coast USA**

«Кавказская национальность» в английском и, очевидно, итальянском — это белый человек. Я переводил статью на английский, так она более понятна.

В общем, большая беда у нас...

**RV6ASX, 09:58 Город: Краснодар**

Будем ждать информации от Давуда и Игоря. Телефоны родственников и фотографии Евгения Александровича вчера Игорь переслал лейтенанту. Кто знает итальянский? В итальянской статье была ссылка в скобках на новостной сайт. Может, там еще какая-то информация есть?

**Vladimir(UD), 09:58 Город: East Coast USA**

Текст в переводе на английский:

The boat was on the boot topping of an equipped free beach of the seafront Amerigo Vespucci. In the place yesterday morning there were still the suits: sweaters, jackets and trousers of a man. On the sand they have been found again of the shoes, some small tins of fish, documents of journey and a list of names written with characters of the Cyrillic alphabet. The carabinieri are trying to be understood it is possible to deal of the boat of the man with invention died on the beach of the presidential reserve. In fact the first moment the examining magistrates, who together with the legal doctor had seen the body, had talked about a man between the 50 and 60 years, with a thick beard and the Caucasian somatic features. The corpse had also an evident wound on the forehead. Two episodes might be then collegabili. According to the rebuilding the death of the man found again on the presidential beach would have happened 36-48 hours before the finding. Period rising of time that, if who considered also the currents, would coincide with the dragging in sea of the boat up to the beach of the seafront of Sacrificial victim to a pair of kilometres with the reserve. (ilmessaggero.it)

**ЮЛА, 10:01 Город: Геленджик**

Евгению Александровичу не дашь его лет! По крайней мере, я бы ему не дал.

**Basfett, 10:03 Город: Курск**

Без паники. Пока не будет официального подтверждения — надежда есть. Совпадений и неразберих в жизни бывает масса. Найден труп и одновременно из России пошли запросы о пропавшем человеке. Естественно полиция зацепится мгновенно, а журналисты тут как тут. Тем





более что обнаружены бумаги с русскими записями. Но давайте не будем пока... раньше времени, так сказать.

**aniserg, 10:06 Город: Липецк**

Может, кто-нибудь, кто владеет английским, напишет e-mail в эту газету?

**Salin Bot, 11:08 Город: Рига**

Мужайтесь, люди! Я думаю, уже все всё поняли.

На этот раз ОН написал письмо Богу и отправился к нему вместе с Алексием Вторым...

**Григорий Ш., 14:32 Город: Москва**

Письмо в ilmessenger отослал, только непонятно куда — пришла отбивка, что адреса info и editor отсутствуют, осталась надежда только, что postmaster обратит внимание.

**Salin Bot, 14:40 Город: Рига** Сергей, что это изменит?

**Авача, 14:52 Город: Петропавловск** Самое лучшее, не писать сюда пока.

**№23, 14:53 Город: Москва**

Ничего это не изменит, но я предлагаю анализ и разбор полетов (и выводы\*\*) отложить немного на потом. Пока здесь кроме относительно равнодушных\* (ну или спокойных) людей присутствуют люди, глубоко переживающие, и не стоит их травмировать еще сильнее.

\* Не хочу словом «равнодушные» никого обидеть, имел в виду противоположность «сильно переживающим».

\*\* Хотя лично я считаю, что к этому все давно шло, к сожалению.

**Евгений, 14:55 Город: Москва** Надежда есть...

**Плэт, 14:59 Город: Одинцово** Давайте подождём официальной информации, коллеги.

**ua6dx, 15:29 Город: Краснодар**

Здравствуйте. Пока никаких известий нет. Задавал вопрос «в лоб» — ответа нет.

Давуд, Вы не знаете, они звонили родственникам?

**Давуд, 15:49 Город: Махачкала**

Внучка Евгения Александровича отправила письмо, и вроде там нет ничего конкретного. Она обещала мне переслать ответ, и я сразу его опубликую, как получу.

**Давуд, 16:12 Город: Махачкала**

Dear Marcello,

my name is Irina Gvozdeva, I am granddaughter of Evgeniy Gvozdev, traveller and yachtsman from Russia. If you need evidences of our relationship, I can provide it.

Yesterday I got to know that yacht of my grandfather (GETAN II) was found somewhere on Italian seacoast. It was said that the yacht was empty and half-destroyed, but my grandfather was not there and his destination is unknown.



Please give me more information about this situation and about facts that you have. Our family is very worried, last time when we contacted grandfather 2 weeks ago, he told that he was in heavy storm and yacht's mast was broken.

Please help! You can contact me by this mail or call me: +7921...

Thanks a lot in advance, Marcello! I am sure you will find my grandfather and we will hear from him very soon.

Irina Gvozdeva

Ответ:

Ms. Irina,

I can not say more because the police officer in charge of investigations. I can tell you that you will be contacted as soon as the Russian Consulate.

Greetings. Marcello D'Alesio

**Давуд, 16:19 Город: Махачкала** Похоже, пришло время звонить консулу в Италии.

**Бочаров Вячеслав, 16:29 Город: Минск**

Greetings это еще и — Приветствия (хотя е-переводчики это и переводят как поздравление) Так что это просто вежливая форма обращения.

**flakon, 16:31 Город: Тольятти**

Эти полицаи, они как роботы похоже, а ведь знают, что люди места себе не находят.

**Мушенков, 16:31 Город: Москва**

А ведь, похоже, его убили и ограбили. Карабинеры пишут, что на яхте пропало много снаряжения, а труп раздет догола. Первого декабря он отзвонился, что все нормально, шторм стих, он вытащил обломки мачты и чинится. При этом был недалеко от берега. Возможно, его выбросило на берег или он сам подошел. Думал, там Европа, нормальные люди. А там оказались выродки хуже сомалийских пиратов, которые 10 лет назад его ограбили, но не убили.

**RV6ASX, 16:38 Город: Краснодар**

Телефон российского консульства в Риме: (8-10-39-06) 442-34149, 442-35625

Давуд, передайте Ирине Гвоздевой.

**Давуд, 16:45 Город: Махачкала**

Пробую сам. До посольства дозвонился, тоже посоветовали консульство, их пока нет на месте, обед... Подождем немного.

**Renown, 16:51 Город: Toronto**

Цитата (Мушенков @ 10 Dec 2008, 09:31):

Ну, это уж совсем не в жилу. Откуда такие фантазии?

**odes, 16:52 Город: Odessa**

Простите, если считаете несвоевременным... По опыту 62 прожитых лет, далее последует предложение — выехать родственникам на опознание. Предлагаю, если есть каналы, договориться с Билайном об открытии счета SMS на телефон Давуда. Сумма со счета звонящего не бо-



лее 2 евро, хочешь больше — звони несколько раз. Думаю, ехать надо Давуду и внучке. Администрации сайта, дать на бегущей строке объявление с номером Давуда вместо рекламы МЫСА ГОРН (на недельку). Рекламодатели, надеюсь, поймут. Одесса. Владимир. Да, и постарайтесь расшевелить консульскую службу МИД РФ.

**ua6dx, 16:54 Город: Краснодар**

Пожалуйста, не надо эмоций. Офицер полиции — нормальный человек. Его тоже надо понять. Он общается по электронке с людьми, которых в глаза не видел. Он не ждёт официального запроса от интерпола...

Не кидайтесь безосновательно словами типа «выродки». Будет очень неприятно, если люди, звонившие в гвардию или полицию среди ночи, прочтут или услышат эти слова, относящиеся к их стране. Выродок тот, кто советовал мне «просить у береговой гвардии Италии ещё один ящик VODKA». Я знаю его имя, знаю его адрес. Но не буду публично даже говорить, в какой стране он живёт.

**Евгений, 16:55 Город: Москва**

Цитата (Мушенков @ 10 Dec 2008, 17:31): .. А ведь, похоже, его убили и ограбили...

Вот зачем так писать? Мы все не дети, понимаем, что может быть. Но до последнего не хочется верить в плохой исход.

**Давуд, 18:12 Город: Махачкала**

Евгений Александрович погиб. Он ушел как настоящий Человек и Моряк.

**kar90, 18:14 Город: Калуга** Это уже точно?

**Давуд, 18:16 Город: Махачкала** Это официальное сообщение итальянской полиции.

**kar90, 18:21 Город: Калуга** ..... нет слов.....

**Slav, 18:22 Город: Москва**

Светлая ему память! Он навсегда останется в моей душе как образец прекрасного человека.

**ColdFusion, 18:25 Город: Кишинёв** Ну что тут сказать — пусть земля ему будет пухом.

**yht, 18:31 Город: SPB** ...

**Бочаров Вячеслав, 18:33 Город: Минск** ...

**maxik, 18:34 Город: Москва** ...

**Andrey(RS2000), 18:35 Город: С-Петербург** ...

**mbimbad, 18:35 Город: Ashdod** Это большая потеря для всех нас. Остается лишь память.

**roolo, 18:37 Город: kiev** .....



**Vladimir\_A, 18:37 Город: Москва .....**

**Скорпион, 18:37 Город: Москва ...**

**кар90, 18:38 Город: Калуга**

Сижу и плачу... Зажал в сентябре какие-то сутки, чтобы познакомиться с Е.А. Думал, а-а-а, потом успею....

**GreyAngel, 18:40 Город: Живу на лодке**

... Какова причина смерти? Каково официальное заключение?

**naina\_RUS24, 18:45 Город: С-Петербург ..... Светлая память...**

**Sapiens, 18:52 Город: Архангельск Море его не убило. Море его приняло.**

**Плэт, 18:55 Город: Одинцово**

Мир его праху и вечная память...

Беда... Может быть, если бы мы не суежились со своими советами, деньгами, помощью — учил бы он пацанов на Каспии и продолжал бы мечтать о третьей кругосветке... И был бы жив, и нам ещё много чего полезного и интересного рассказал...

А сейчас надо помогать вернуться на родину...

**Р.Роров, 18:55 Город: Москва**

Только сегодня скачал фильм и фотографии... Смотрел и надеялся...

**Андр, 18:57 Город: Панаехаловск ... Вечная память.**

**Илья МГУ, 18:58 Город: Москва**

Светлая память настоящему гражданину моря...

Быть может, когда мне будет 75, я ему позавидую.

**Евгений, 19:03 Город: Москва Когда 9 и 40 дней?**

**кар90, 19:04 Город: Калуга По датам... 9 дней сегодня (или вчера или завтра).**

**FireFox, 19:24 Город: Екатеринбург Снимаю шляпу... до последнего надеялся...**

**s17, 19:28 Город: Калининград Большая потеря для всех нас.**

**Bar.K, 19:34 Город: Казань Море было его жизнью, пока живо Море, жив и Он.**

**Gena59, 19:35 Город: Киев Светлая память...**

**Salin Bot, 19:41 Город: Рига Жил как моряк и ушел, как истинный Моряк!**

Светлая память Вам, Евгений Александрович!



**submariner, 19:43 Город: С-Петербург**

...сегодня получил диски от Dmi3, сердце ёкнуло, зашел на форум....

**ЮЛА, 20:14 Город: Геленджик** Хочется что-то сказать, а слов-то и нет...

**UNICORN71, 20:16 Город: Рига**

Он жил как Человек с большой буквы и погиб, как Настоящий Мужчина.

Снимаю шляпу и склоняю голову перед этим Человеком.

**Евгений, 20:21 Город: Москва**

Земная жизнь Евгения Александровича закончилась, но это не конец жизни его бессмертного Духа. Мы можем помочь ему, вспоминая его добрые дела и советы.

**Evgen Tg, 20:21 Город: Таганрог**

Сочувствие родным.

**Дельфин, 20:22 Город: Новороссийск**

Светлая память.

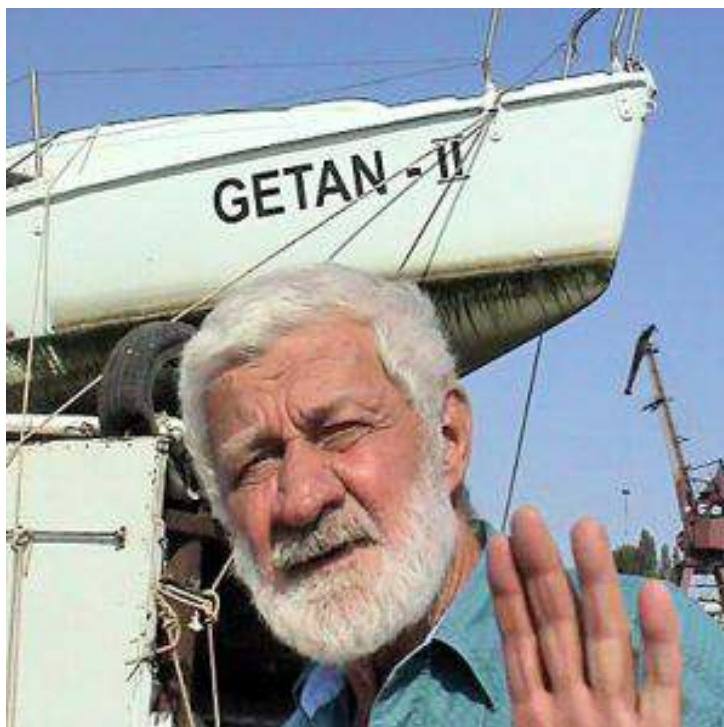
**Киви, 20:22 Город: Англия**

Светлая память.

**Я&R, 20:37 Город: Иерусалим**

Светлая память этому Человеку, исполненному мужества и отваги...

...



Далее еще на нескольких страницах форума следуют слова скорби.





## Евгений Гвоздёв — отважный дагестанский путешественник

В один из майских дней 2004 года на географическом факультете Дагестанского государственного педагогического университета состоялась встреча географов республики с Е.А.Гвоздёвым — отважным дагестанским путешественником, совершившим два одиночных плавания на яхте вокруг света. Главным поводом для этой встречи стали поздравления географов республики Евгению Александровичу: 11 марта этого года ему исполнилось 70 лет. Одним из организаторов встречи в ДГПУ выступило Отделение Пенсионного фонда России по Республике Дагестан, представитель которого поздравил мореплавателя с юбилеем и вручил ему ценный подарок, пожелав крепкого здоровья, семейного счастья, успехов во всех начинаниях и новых, невзирая на пенсионный возраст путешественника, походов вокруг земного шара.

17 мая 1999 года началось второе кругосветное плавание Е.Гвоздёва, которое длилось четыре года и завершилось в августе 2003 года. Это плавание наш герой совершил на уникально малом по размерам судне — яхте длиной всего 3,7 метра и водоизмещением 350 кг под названием «Саид».

Свое же первое кругосветное плавание Е.Гвоздёв совершил также за четыре года — с 1992 по 1996 г.г. Все основные публикации, рассказывающие об этом путешествии, представлены в Трудах Географического общества Дагестана (Вып. XXVIII-XXIX).

На встрече со студентами и преподавателями географического факультета ДГПУ Евгений Александрович вкратце рассказал о втором морском путешествии и главных трудностях, которыми ему пришлось преодолеть. Хорошим подспорьем в этом рассказе послужила большая карта мирового океана, на которой предварительно был отмечен весь маршрут кругосветки.

Как уже отмечалось, старт был взят в Махачкалинском порту 17 мая 1999 г. По прибытии в Астраханский порт яхту «Саид» аккуратно поместили на грузовик и доставили в Новороссийск, откуда 2 июля того же года Е.Гвоздёв двинулся бороздить Мировой океан. Он последовательно преодолел Черное, Мраморное, Эгейское и Средиземное моря, останавливаясь в портах Стамбула, Афин и Калаверде (на острове Сардиния). После Гибралтара начался путь через Атлантику. Гвоздёв успешно достиг Южной Америки, последовательно швартуясь в портах Лас-Пальмас, Рио-де-Жанейро, Монтевидео, Буэнос-Айрес, Рио-Гальегос (южный порт Аргентины), наконец, прошел знаменитый своими злыми штормами Магелланов пролив.

Затем начался путь через Тихий океан. Но прежде отважный капитан прошел вдоль побережья Чили на север, чтобы «прикрепиться» к западному тропическому течению. Старт в этом главном и наиболее длительном и опасном переходе Е. Гвоздёв взял в чилийском порту Арика. Двигаясь под парусами на запад, преодолев тысячи миль, он за четыре месяца дошел до острова Таити, а затем и до северного порта Австралии Дарвин.

Следующий переход — через Индийский океан с посещением Кокосовых островов, Шри-Ланки и индийского порта Кочин. Преодолев Баб-эль-Мандебский пролив, Красное море и Суэцкий канал, Евгений Гвоздёв вновь в Средиземном море, относящемся к бассейну Атлантического океана.



С большими сложностями как естественного (сильный встречный ветер), так и антропо-генного характера (недоброжелательное отношение греческих пограничников, принявших Гвоздёва за турка из-за специфического названия яхты), он преодолел Эгейское море и достиг пролива Дарданеллы, соединяющего это море с Мраморным. Здесь-то и замкнулось его второе кольцо вокруг планеты. Это произошло 10 июля 2003 года. Примерно через неделю он пришвартовался в черноморском порту Сочи. А 9 августа 2003 г. Евгения Александровича на его яхте «Саид» торжественно встречали в Махачкалинском порту.

На встрече с географами Е.А.Гвоздév много рассказывал об интересных встречах с коллегами-яхтсменами, моряками, рыбаками и портовыми властями в море и на береговых стоянках, в яхт-клубах разных стран. И как хотелось бы, чтобы подобного рода информация, сеющая в людях добро, новые знания и благородные порывы, чаще освещалась нашими СМИ. Мы же, к сожалению, вынуждены черпать из них больше негативную информацию, чем позитивную.

Обидно и то, что если ведущие центральных телеканалов и говорят об экстремальных одиночных плаваниях вокруг света, то почему-то вспоминают лишь одного Федора Конюхова. А ведь последний, справедливости ради заметим, фактически ни разу не совершал кругосветного плавания, которое бы начиналось именно от российского порта под российским флагом и заканчивалось бы также в России. Хочется верить, что в летописи мировой история мореплавания все же найдется место и для таких скромных и бескорыстно преданных своему делу людей, как Евгений Александрович Гвоздév.

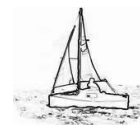
Мужество махачкалинского мореплавателя, яхтенного капитана Е. Гвоздёва должно служить примером для любителей приключений и путешествий, особенно для молодых людей. Поэтому наша задача — быть активными пропагандистами дела Евгения Гвоздёва, быть сподвижниками его благородных начинаний, в том числе и подготовки к очередному, третьему по счету плаванию вокруг света.

Мы должны помочь тем, кто в нашей республике представляет так называемый яхтинг — новый и активно развивающийся вид морского туризма в России. Этот вид путешествий, подобно горному туризму, порой бывает трудно отличить от серьезного профессионального спорта. Яхтинг — это и простое удовольствие, когда морская вода и шум только ветра. И, надо заметить, в Дагестане немало людей, которые могли бы не только своими руками соорудить, но и за приличные деньги приобрести себе яхту. Вполне естественно, что они хотели бы видеть на берегу Каспия приличный яхт-клуб с причалом, у которого было бы не боязно пробить борт своего дорогого судна; иметь возможность посидеть в специализированном яхтенном ресторане, где собираются твои единомышленники и где опрятно, уютно и хорошая кухня; ходить по чистому морю без плавающих фекалий и пятен мазута, чтобы без страха нырять с борта в лазурную морскую воду или ловить рыбу.

Яркие паруса на море создают тот самый имидж привлекательности, доброжелательности и гостеприимства, без которого трудно ожидать инвестиций в дагестанскую экономику. Парусный спорт и яхтенный отдых, как и горный туризм, могли бы послужить визитной карточкой для Дагестана туристского.

Повышая культуру морепользования путем развития яхтинга, мы тем самым создаем своего рода нравственный барьер против экологических дикостей и преступлений — повсеместного красноволнового браконьерства, сброса в море огромного количества отходов производства и жизнедеятельности, несанкционированного изъятия песка с пригородных пляжей и т.д.

Будет ошибкой считать, что современный яхтинг сам по себе представляет экологическую опасность для моря. Полезно знать, что во всех цивилизованных странах экологические требования в отношении яхт и их экипажей весьма жесткие. Их можно установить и у нас. Более или



менее крупные яхты имеют автономные очистные системы и цистерны для сбора отходов. Изготовители современного яхтенного оборудования предусмотрели различные агрегаты и устройства, позволяющие снизить не только факторы, способные вызывать беспокойство, шум, вибрацию, испарения и запахи, но и уменьшить вредное воздействие яхты на природу.

Существует много интересных и красочно иллюстрированных журналов, в которых как для начинающих, так и бывалых яхтсменов содержится полезная информация о том, как проектировать, строить и заключать контракты по их использованию, какие бывают гарантии, где яхту регистрировать и как подбирать команду, во что это все выливается в смысле расходов и многое другое.

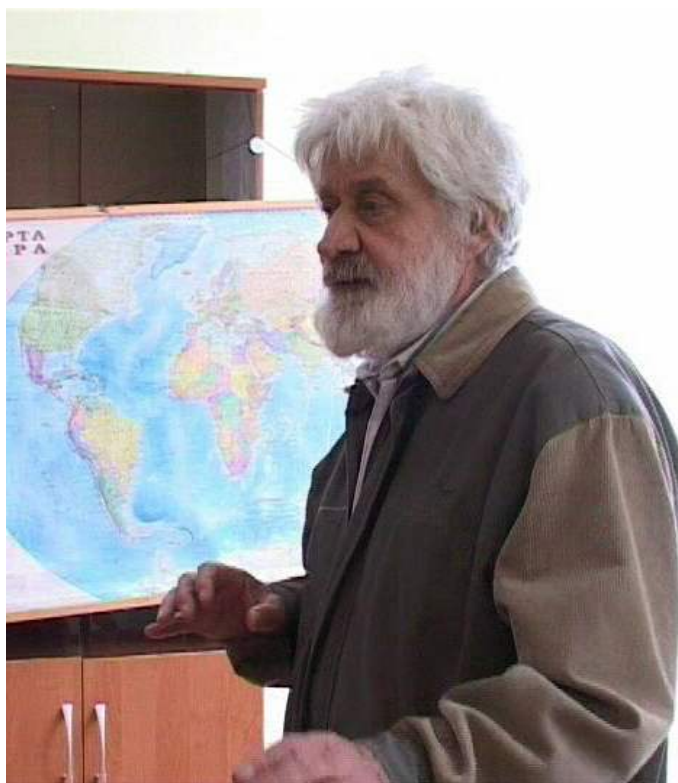
Целесообразно создать в Махачкале школу яхтсменов и дать ей имя Евгения Гвоздѣва. За мечу, что при географическом факультете Московского университета функционирует школа юнг, и ее лучшие учащиеся поступают на этот факультет на очень льготных условиях. А ведь Москва, в отличие от Махачкалы, далека от моря. А мы, живя на море, не имеем не только своей школы юнг, но и яхт-клуба.

Правда, следует сказать, что таким клубом в свое время махачкалинцы располагали.

Он, влача жалкое существование, находился на задворках столицы, южнее ее загородного пляжа. Причем, наверно просто издевательски, прежние городские власти ему отвели место побережья, предназначенное для аварийного сброса фекальных стоков столицы республики. На практике этот водоотводной коллектор стал выполнять функцию не аварийного, а постоянно действующего сброса в море примерно половины от всего объема неочищенных канализационных стоков Махачкалы. Можно легко представить себе, какими запахами и санитарно-гигиеническими свойствами отличалась морская вода у Махачкалинского яхт-клуба.

Но современная морская трансгрессия (повышение уровня Каспия более чем 2,5 м за 16 лет начиная с 1977 г.) не оставила и следа от этого скромного морского сооружения столицы Дагестана. О создании же причалов и доков для яхт в другом месте никто не позаботился. Между тем сейчас в связи со значительным удлинением мола Махачкалинского морского порта возникли весьма благоприятные условия для обустройства площадок и гавани для яхт. Так что есть тема для предметного, делового разговора и с городскими властями, и руководством городского порта.

Наши дети должны грезить морем и морскими путешествиями. Но для этого необходимо больше и чаще говорить о таких путешествиях. Не помешала бы в этом деле специальная программа дагестанского телевидения, периодически освещающая плавания как Е.А.Гвоздѣва, так и других российских путешественников.



Е.А. Гвоздѣв рассказывает о своих путешествиях учащимся школы №46 Махачкалы





Неоценима роль такой информации и с точки зрения социального и физического здоровья пожилых людей. Нужно всем осознавать, что, держа себя в хорошей физической форме, Евгений Александрович тем самым поддерживает здоровье и бодрость духа многих наших пенсионеров, следящих за его походами и просто за его жизнью. И он сам это прекрасно понимает. В одном из своих интервью он как-то отметил, что человек в пожилом возрасте не должен говорить себе: ну вот, пришла пора и отдохнуть, полежать дома на диванчике. Важно продолжать работать, двигаться, возиться на своем огороде, на даче, встречаться с друзьями, просто гулять по городу, водить по утрам внука на пляж, самому постоянно двигаться и т.д. Вернувшись из второй кругосветки, Е.Гвоздѣв узнал, что за это время скончались 12 его сверстников, которых сгубили безделье, водка и домино, действительно ускоряющие путь человека к концу.

В заключение интереснейшего разговора на географическом факультете ДГПУ Евгений Гвоздѣв пожелал всем больше путешествовать, а если появятся материальные возможности, то обязательно приобрести яхту для семейных путешествий по морям и океанам.

Евгений Александрович в свои 70 лет готов вновь штурмовать вершины сложного и опасного ремесла путешественника-одиночки-экстремала. Дагестанское Географическое общество желает ему по-морскому самого главного — попутного ветра и семи футов под килем!

Эльдар Эльдаров,  
(по материалам ежегодника «Труды ГОРД».  
Вып. 31-32. Махачкала, 2004)





## Для всей России

Что определяет место той или иной страны в мире, ее роль в системе международных отношений, образ в глазах мировой общественности — соседей и жителей дальних стран?

Главным для геостратегии по-прежнему остается военное могущество, наращивать которое заставляет древняя как мир заповедь: хочешь мира, готовься к войне. Но все больше растет и роль мирных стратегических факторов и ресурсов.

Экономика, способность страны обеспечить надежное поступательное развитие и достойную жизнь для своих граждан. Ориентиры макроэкономического движения: для России их можно назвать путями «от моря к морю»: Запад — Восток и Север — Юг.

И, наконец, третий фактор геостратегии: культура нации, ее лицо во внешнем мире. Культура в самом широком смысле, включающем науку, спорт, менталитет и духовность народа, цивилизованность и эффективность властных механизмов государства.

Культурное влияние России на зарубежный мир всегда было огромным, и в наше время его возможности очень широки. Миллионы жителей прежних союзных республик и стран социалистического содружества, помимо знания русского языка, сохранили чувство общей истории. Такие чувства свойственны и украинцам, и латышам, и эстонцам, и грузинам, и азербайджанцам... Новые элиты новых самостоятельных государств действуют в собственных интересах, ищут новых союзников и зачастую проводят недружественную политику, относясь к России как к «империи». Но на уровне живого общения людей картина совсем другая: наши бывшие сограждане в своем большинстве продолжают проявлять симпатию, стремление к дружбе и согласию с россиянами.

XXI век ознаменовался наступлением эпохи мгновенных коммуникаций, когда любое яркое и знаменательное событие тут же становится достоянием всей планеты. Крупный международный форум, спортивные состязания, вручение престижной премии, другое выдающееся достижение способны значительно повлиять на бытующее мнение о какой-либо стране, придать ей более привлекательный имидж. Вот почему подготовка высококлассных спортсменов, актеров, музыкантов представляет не только культурно-просветительскую, но и стратегическую задачу любого государства. И это относится не только к России в целом, но и к Дагестану, с имиджем которого пока, скажем прямо, не все благополучно.

После ряда войн, политических мер по «вертикальной» реорганизации власти в стране, ограничению независимости СМИ и многих других известных событий последних лет Россия, к сожалению, приобрела имидж государства, не стремящегося к открытому и всестороннему сотрудничеству. Поэтому она сегодня как никогда нуждается и активно стремится к оказанию культурного, другими словами, «мягкого» политического влияния на зарубежную общественность. Такого влияния, которое не сопровождается скрежетом гусениц бронетехники или скрипом газового вентиля.

Очень приятно, что сегодня Россия начинает оказывать такое влияние на мир, причем с нарастающими темпами и масштабами. Наши спортсмены завоевывают медали и чемпионские титулы на самых высоких и престижных состязаниях.



А «Евровидение»! Телефонные голосования обычно высвечивают доброе отношение жителей прежних союзных республик к представителям России. Казалось бы, у грузин, украинцев и эстонцев имеются политические мотивы пихнуть локтем нашу страну при голосовании. Но российские исполнители неизменно получают много голосов практически из всех стран и республик бывшего социалистического лагеря.

Конечно, сейчас одного таланта спортсменов и артистов для победы недостаточно: нужны большие деньги, и государства проявляют активное участие в продвижении своих представителей к победам. Подготовка певца и всей команды к участию в том же «Евровидении» обходится в миллионы евро, а престижная задача организации и проведения подобных мероприятий, понятно, требует огромных средств.

Власти страны идут на такие затраты, поскольку осознают, что, например, на период проведения крупных состязаний футбол способен превращаться в национальную идею. Что касается зимней Олимпиады в Сочи, государство ради ее проведения пошло на просто колоссальные расходы.

Спрашивается, к чему этот разговор о деньгах и рекламе? Да опять к тому же — к плаваниям Евгения Гвоздѣва! Во всяком случае, раз уж Москва занята своими шоу, мы-то в Дагестане могли бы отнестись к этим уникальнейшим путешествиям как к событиям, которые могли помочь облагородить и возвысить имидж всей нашей республики.

К сожалению, этого не случилось... Во всяком случае, могло быть сделано гораздо больше.

Но и в своем «частном» плавании Евгений Александрович дважды пронес по всему миру флаги России и Дагестана, оставил память в душах тысяч яхтсменов и жителей суши, оставил множество друзей, горевавших о его уходе. Несомненно, услышав что-нибудь о далекой России, даже негативное и тенденциозное, прежде всего они вспоминают теперь «этого безумного русского» — крупную фигуру, копну седых волос, улыбку. И, конечно, отчаянно маленькую лодочку, в которой он едва помещался.

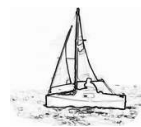
Нельзя не сказать и о том, насколько благотворна в социальном смысле информация о путешествиях Гвоздѣва.

Разве не факт — что наши пожилые люди и старики зачастую не живут, а выживают, поскольку их доходы очень низки? Что касается Дагестана, здесь пенсии зачастую тратятся на поддержку детей.

Пенсионеры спиваются. Это происходит на наших глазах во дворах, где пожилые люди собираются сначала для игр в нарды или домино, а к окончанию настольных баталий начинают распивать горячительные напитки. А ведь именно в таком регулярном употреблении алкоголя и заключается одна из главных причин их скорого ухода в мир иной.

Однако убивают пожилых людей не только нищета и алкоголизм, но и безысходность, отсутствие надежды, цели и смысла жизни. Людям в любом возрасте нужна мечта, нужна надежда — и необходимо помогать им находить этот смысл жизни. Как утверждает московский социолог Александр Шохов, именно в этом состоит одно из главных предназначений социальной политики любого государства.

Конечно, есть религия, которая притягивает к себе души стариков. Да, вера может помочь обрести покой, примириться с неизбежностью смерти... в конце концов, хотя бы уберечь душу от оскотинивания. Но что хорошего в том, чтобы загоясь готовиться к смерти? Старики копят деньги на собственные похороны, чтобы не быть обузой для детей. И часто посвящают этому делу весь свой непродолжительный пенсионный период — воистину драгоценное время, которое можно было прожить совсем иначе.



Плавание Евгения Александровича Гвоздѣва, совершенные им уже на пенсии, в весьма почтенном возрасте — есть ли лучшая встряска для тех, кто подавлен, сетует на судьбу и лишь доживает свои годы? Есть ли лучший вызов, чтобы в ответ на него отбросить в сторону пессимизм, ощутить собственную значимость и снова взяться за какое-то любимое дело?

Знать своих героев — без этого невозможна гордость за страну и настоящее, а не парадно-показное патриотическое воспитание наших детей.

Вот только... нужны ли России герои? Все парусное содружество России и зарубежья, специалисты яхтинга отлично знают Гвоздѣва и восхищаются его достижениями. Это достижения России и Дагестана! Но, к сожалению, для официальных властей страны подвиги Евгения Гвоздѣва неинтересны и видимо, не стоят внимания. Заслуженной государственной награды он так и не дождался. Да, сам он говорил: «Мне за плавание не нужны награды...». Но они нужны *нам*. Нужны для воспитания молодежи, нужны и как знак приверженности государства идеалам справедливости и гуманизма.

Везде человек, совершивший кругосветное плавание, тем более в одиночку, становится героем. Подчеркнем, это не спортивное достижение, это достижение человеческого духа, выражение целеустремленности, негибаемой воли и истинного патриотизма.

Вспомним, как чествовали британцы Фрэнсиса Чичестера и норвежцы — Тура Хейердала. Высшая награда Великобритании была вручена и австралийцу Сержу Честа, который в одиночку совершил кругосветное плавание на крохотной яхте. Королева при вручении награды отметила, что она предназначается не только Сержу, но и всем детям, мечтающим о подобных путешествиях. В Болгарии первым совершил кругосветку в одиночку Георгий Георгиев, и он сразу стал национальным героем. Первый украинский яхтсмен, совершивший кругосветку, Иван Кириченко, стал героем Украины, получив высшую награду этой страны — орден «За мужество». Национальным героем Польши стала Кристина Хойновская-Лицкевич — первая женщина, которая в одиночку на скоростной океанской яхте с веселым названием «Мазурка» за 401 день обошла вокруг света.

И этот список можно было бы продолжить на много страниц.

Год за годом Гвоздѣв претворял в жизнь мечту. Казалось бы, лишь свою собственную.

Причем не только строил лодки и тренировался в морских походах, отдавая этому большую часть собственной жизни, здоровья, надолго лишал себя общения с родными и близкими. Если идти в море — как иначе?

Но он и собирал фанерки на свалках... писал бесполезные письма генсекам, чинушам от спорта и редакциям газет... бился в стену, игнорировал мздоимцев, боролся с обстоятельствами... и при этом незаметно, без всякой шумихи, *не благодаря, но вопреки* — сделал для всех нас, для всей России столько, как мало кто другой в эти годы.

Это настоящий подвиг.

Эльдар Эльдаров,  
председатель Дагестанского отделения  
Русского географического общества  
(по материалам статей в газетах  
«Дагестанская правда» и «Новое дело»)





## Послесловие

Е.А. Гвоздѣв для яхтсменов всего мира был и остается человеком-легендой. Он без колебаний отдал свою душу служению морю и высшим человеческим идеалам. Подобно маяку, своим ярким примером Евгений Александрович помогает всем нам не сбиться с истинного пути, четко различать преходящее от вечного, правду от лжи и стремиться к тем простым, но высочайшим идеалам, которым следовал он сам до последней минуты своей жизни. Его пример должен вести детей и подростков в яхт-клубы, молодежь — в моря и океаны, а пожилых людей к активному и здоровому образу жизни.

Память о Евгении Гвоздѣве, несомненно, послужит дальнейшему развитию парусного спорта в России и Дагестане. Его путь обязательно повторяют отечественные яхтсмены.

В нашей республике есть всё для развития яхтинга. Уверены, что в скором времени Дагестан подарит миру новых отважных кругосветчиков и этот прекрасный вид спорта станет приносить нам олимпийские награды. Следует заметить, что в последние годы увеличилось число видов яхтинга в программе Олимпийских игр.

Поэтому Географическое общество РД обратилось с просьбой к Президенту Республики Дагестан выступить инициатором в деле увековечения памяти Евгения Гвоздѣва:

1. В г. Махачкале установить памятник, как это делается во всех цивилизованных странах в память о своих отважных мореплавателях. Пройдет совсем немного лет, когда мы станем свидетелями настоящего паломничества яхтсменов со всего мира на родину Гвоздѣва.

2. На берегу оз. Акгель выделить участок и выстроить там яхтенный клуб имени Е.А. Гвоздѣва для детей и подростков. Желательно, чтобы рядом с этим яхт-клубом и стоял памятник нашему отважному мореходу.

3. К 75-летию юбилею знаменитого мореплавателя, которое состоится 11 марта 2009 г., подготовить многосерийный документальный фильм на основе богатого текстового, видео- и фотоматериала, которым располагает Дагестанское Географическое общество.

Географы, экологи и краеведы Дагестана выражают глубокое соболезнование родным, близким и друзьям Евгения Александровича Гвоздѣва по случаю его трагической кончины.

Президиум ГОРД,  
друзья и коллеги  
20 декабря 2008 г.





## Старик и море

*Памяти Евгения Гвоздёва*

Старик и море — вместе и вдвоём,  
Наедине друг с другом ежечасно,  
Он — неизменно морем упоён,  
Оно — мечтою избранное страстно.

Кто покори́л — и кто не покоре́н?  
Кому победа вечная досталась?  
Старик ушёл, мечтою озаре́н,  
А море в одиночестве осталось...

Он сам избрал безумную мечту,  
Он выбор сделал в пользу непокоя,  
Оставив морю сердца красоту,  
Пал в неумолчной музыке прибоя.

Старик и море — вместе и вдвоём,  
И небосвод навис над ними властно,  
Уверенный в величии своём,  
За ними надзирающий бесстрастно.

Шторма утихли. Буря унеслась,  
И море вновь волнует синевую,  
И песня волн негромко раздалась  
Над старика седою головою.

Но он затих на чуждом берегу,  
Отторгнутый лавиною морскою,  
Поклон последний отослав врагу  
И вечному отдавший покою.

Не слышит шорох пенистой волны,  
Лазурного не видит небосвода,  
На полустанке чуждой стороны  
Навек обрёл желанную свободу.

Романтик милый, доблестный старик,  
В пучину волн что ринулся отважно,  
Он сам избрал свой путь. И сердца вскрик  
В других сердцах взорвётся не однажды.

Мечтой морской ведомый всё вперёд,  
Он вызов бросил жизни океану,  
А тот, конечно, знал всё наперёд,  
И песню пел, прощаясь, капитану.

Старик и море... Море и старик...  
Кто побеждён? И кто из них велик?...

*Жанна Абуева,  
Махачкала, 2008*



## Eugene Gvozdev circumnavigation



**Eugene Alexandrovich Gvozdev** was the only Russian sailor who made two solo circumnavigations from the territory of Russia and under the Russian flag. The first voyage was by the 5.5-meter-long «Lena» centerboarder, and the second one by 3.7-meter-long «Said» homemade yacht.

He perished on the 2nd of December, 2008 at the beginning of the third circumnavigation, not far from the Italian coast.

Eugene was born on the 11th of March, 1934 in Pinsk, Byelorussian SSR. In 1937 his father was arrested, and never returned from Stalin's prison camps. His mother perished during the fascist bombing. The boy was raised by a distant relative. Since 1949 Evgreny had lived in Makhachkala, Dagestan.

From his youth he dreamed of the sea. He finished the Nautical School in Astrakhan and for 35 years was working as a mechanic on large fishing vessels. In the late 1970s, when he was already a mature man, Gvozdev became interested in sailing and can realize his dream about distant voyages.

After two years of hard work, in 1979 he returned the old decommissioned fishing boat with his own hands into the sailing yacht. The yacht was called «GETAN», consisting of the first letters of the names: Gvozdev Eugene, Tatiana (his wife), Alexander (his son) and Natalia (his daughter).

Since the 13th of September till the 20th of October 1979 for the first time in the history of the Caspian sailing Eugene Gvozdev alone on his yacht had been passing along the Makhachkala – Bautino – Shevchenko – Krasnovodsk – Baku route. In December, 1982 he put to the stormy sea, crossing the Caspian Sea along the meridian. Totally, Eugene Gvozdev crossed the Caspian Sea more than 50 times, having covered about four thousand miles.

In his first solo circumnavigation Eugene went from Novorossiysk on the 15th of December, 1992 by «Lena» centerboard yacht. In July, 27, 1996 «Lena» returned to its starting point.

From May, 1999 to August, 2003 Eugene Gvozdev was in his second voyage around the world by «Said» yacht. Its length was only 3.7 meters.

74-year-old Eugene Gvozdev started his last voyage from the city of Novorossiysk in September, 19, 2008 on «GETAN II» yacht (the centerboard micro-class boat, as «Lena»).

In November, 10 Gvozdev safely reached the Cape of Spartivento, Italy. Then, in the stormy weather he mast was lost. In December, 1 he was last heard on the phone. In December 10, the Italian authorities officially informed the representatives of the Russian consulate, that presumably in December, 2, 2008 Eugene Gvozdev perished in the Mediterranean Sea near the Italian coast. He died under unclear circumstances, his head was injured.

The compilers of this commemorative book:

Eldar Eldarov, born in 1954, is a Doctor of Geography, the President of Dagestan branch of Russian Geographical Society, the leading expert in the study of the socio-economic and environmental processes in the coastal zone of the Caspian Sea.

Grigory Schmerling, born in 1950, is a technical writer and boater. For many times he went by inflatable collapsible multihulls across the White, the Baltic and the Norwegian Seas. In recent years he had been sailing across the Baltic by the 20-ft yacht.