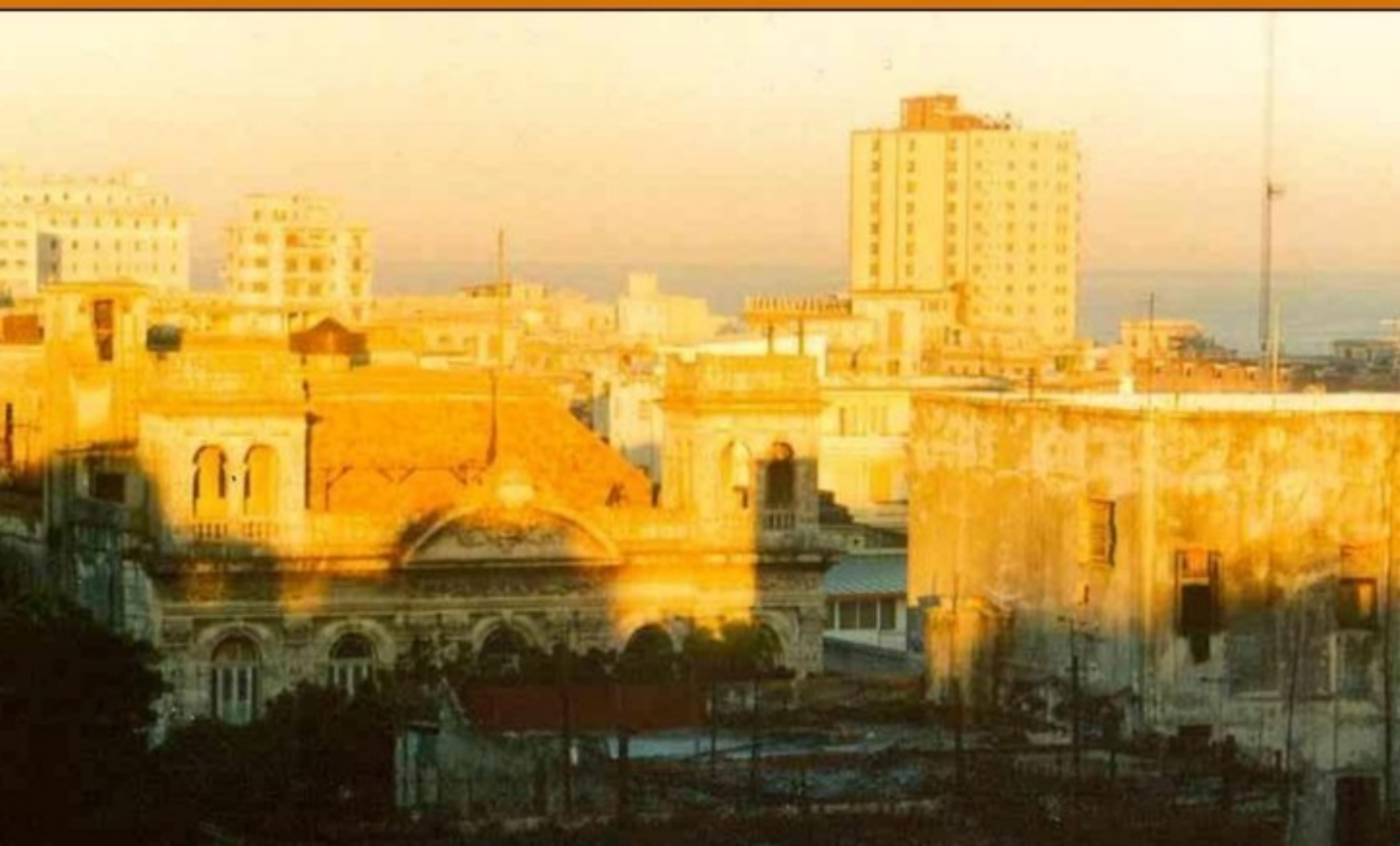


Алексей Прагер

Кубинский песок

Записки путешественника



Алексей Прагер

**Кубинский песок.
Записки путешественника**

«Издательские решения»

Прагер А. В.

Кубинский песок. Записки путешественника / А. В. Прагер —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-901554-9

Книга написана от первого лица о реальном путешествии группы российских дайверов по Кубе в 2002 году. Автор не является профессиональным писателем и фотографом, что возможно сказывается на качестве написания книги, зато подтверждает ее правдивость.

ISBN 978-5-44-901554-9

© Прагер А. В.
© Издательские решения

Кубинский песок

Записки путешественника

Алексей Вильевич Прагер

© Алексей Вильевич Прагер, 2017

ISBN 978-5-4490-1554-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Мне подсказали замечательную идею – вести дневник. И ничего не забудешь, и, самое главное, время занимает, а его иногда девать некуда во время отдыха. А кроме того, можно потом ничего не рассказывать, дать почитать – и дело с концом. Так что приступаю с задержкой на несколько дней, но писать буду за каждый день отдельно, пока еще все свежо в голове.

16.11. Перелет. Само по себе ничего хорошего лететь 14 часов, а уж тем более в полном народе ИЛ-96. Взлет в 2 часа ночи, и после взлета начинают кормить как бы ужином, который длится до 5 утра. После чего кто может уснуть – тот спит, кто не может – мучается. Пассажиры в основном кубинцы, которые везут на родину в огромном количестве покрышки от «Жигулей» и прочие запчасти к нашей родной автотехнике, а также русские, китайцы, вьетнамцы и т.д., народ вполне соответствует качеству самолета, поэтому к концу полета в туалеты уже зайти страшно. Никакого кино никто даже не собирается предлагать, нет даже наушников с музыкой, тем более, что их некуда воткнуть. Все под лозунгом «Летайте самолетами Аэрофлота», потому что больше никто на Кубу не летает. А раз монополия, то можно особо о сервисе не заботиться. В общем, очень хочется быстрее долететь.

Долетели. Вышли. Страна победившего социализма встретила мелким дождем, что при температуре +29С и почти стопроцентной влажности создавало впечатление сауны.

Офис агентства аренды автомобилей, где мы уже заранее забронировали машины, начал работать только с 12.00, а мы прилетели в 9.00. В соседнем агентстве, которое почему-то работало, нам подсказали, что есть еще один офис нашего CubaCar, только на другом терминале в 5 километрах. Доехать можно на такси. Наши девушки, начитавшись путеводителей с описанием местных нравов, заранее спросили, сколько стоит туда такси. Ответ – 1, максимум 2 доллара. Дальше все было, как в Шереметьево: очередь такси, старший, который сразу сказал: 5 долларов. Мы сказали – 2. Все отвернулись. Ну мы-то все это знаем, сами такие. После долгих препирательств нам подогнали такси из конца очереди, водителю которого не жалко, что столько отстоял на 2 доллара. «Препирательства» – это сильно сказано, никто из таксистов по-английски не говорит, а по-русски тут вообще ни одного человека говорящего пока не встретили. Так что изъяснялись в основном на пальцах.

Поехали на другой терминал вчетвером, остальных оставили с вещами. Тут не мешало бы коротко описать нашу группу, тем более, что я их уже немного знаю. Игорь Марченко, наш руководитель и дайв-мастер, организатор всей этой поездки, хотя слово организатор к нему совсем не подходит, поскольку он в принципе ничего не может организовать. Зато он умеет нырять, много пить и выкуривать две пачки в день. Внешне Игорь – копия клоуна Полунина (без грима). Да и внутренне немного тоже – бесконфликтный пофигист.

Семья Макаровых – Игорь и Алла. Нормальные ребята моего возраста, из таких походов, которые везде побывали. Игорь очень спокойный, из себя вообще не выходит, а Алла немного экзальтированная и любит мужем поругать.

Александр – самый старший в нашей группе, ему уже 53. Вырвался от многочисленной еврейской семьи, которая живет в Израиле, и от финансовой работы, которая осталась в Москве. Человек вполне обеспеченный, явно не фанат экстрима, просто приехал отдыхать, так что ныряет через раз, ссылаясь на усталость. Несмотря на возраст, на девушек заглядывается все время, в том числе на наших спутниц. Особенно много комплиментов он расточает Елене, наверное потому, что она самая молодая, и, я заметил, потому что невысоким мужчинам нравятся высокие девушки. Внешне похож на Луи де Фюнеса, только уставшего. По привычке любит руководить.

Лена – самая молодая. Состав семьи неизвестен, поскольку отсутствует. Она наоборот стесняется своего роста, поэтому немного сутулится, отчего при своей худобе напоминает знак вопроса. Любит папайю, экзотические коктейли и танцы. При этом очень уверенно водит машину, что говорит о некой крепости характера (хотя «уверенно» совсем не значит, что хорошо).

Людмила, последний член команды, самый трудноквалифицируемый персонаж. Возраст – за тридцать, разведена, приемный сын поступил в институт. Тема болезненная, так что не вникал. По ее словам муж не вынес, что жена больше зарабатывает. Случай достаточно типичный. Умная к тому же женщина, очень трезво и в то же время оптимистично смотрящая на жизнь. В любых ситуациях сохраняет самообладание, при этом привыкла добиваться своего. Таксистов, например, построила именно она, не спеша дожав их до нужного решения. Сразу выдвинулась в переводчики, поскольку в совершенстве знает немецкий (спецшкола в Москве), английский (сама учила), шведский и наполовину норвежский. Пыталась учить и неплохо понимает французский, перед поездкой хотела взяться за испанский, но работа не оставляет времени. Работает в какой-то крупной скандинавской компании. Недостатки – любит много говорить и еще рассказывать анекдоты, совершенно этого не умея делать. Хотя чувство юмора присутствует.

Я – седьмой и последний член группы. Пару месяцев назад исполнилось сорок четыре, только закончился кризис в бизнесе, как начался кризис среднего возраста. Уже четыре года занимаюсь йогой, уже почти год как бросил курить, пить и даже собираюсь наконец креститься. Вот такая разношерстная компания.

Так вот, четверо из нас – Марченко как старший, Людмила как переводчик, мы с Игорем как водители (поскольку Марченко после перелета еще не успел протрезветь) поехали на другой терминал, где получили два своих заказанных джипа SUZUKI Vitara, которые оказались какой-то невиданной никем ранее модификации, высокие, неустойчивые, двухдверные, с открытым верхом, обтянутые брезентом и практически без багажника. Что нас сразу и убило, учитывая нашу дайверскую экипировку. Однако делать было нечего, мы вернулись к своим товарищам, раздвинули немного багажное отделение за счет салона, и буквально втрамбовали туда наши огромные сумки со снаряжением. Еще часть сумок пошла в салон первой машины, где ехали три человека, и все равно чемодан Елены никуда не влез, и его решили ставить в наш салон торчком за сиденьем водителя. Этот чемодан мы проклинали всю поездку, поскольку все наши дайверские сумки были спортивного образца и подвергались уплотнению, но ленин чемодан был пластиковый, он не предназначался для снаряжения, но как раз подходил для хранения нарядов, туфель и прочего барахла модницы-путешественницы. И он был огромным, неудобным и неподъемным. И никуда не влезал. В общем, ехали мы все поджав ноги и меняясь местами, когда кому-то становилось совсем невмоготу.

Как-то сразу так получилось, что в первую машину сели Макаровы с Марченко, а мы вчетвером составили второй экипаж. И вдохнув воздух, с мечтами хотя бы о чашке кофе и песчаном пляже, мы тронулись в путь. Что само по себе было непросто, т.к. дождь все усиливался, а тормозить на этих машинах на мокром асфальте просто невозможно. Я специально посмотрел, что же это за марка резины, когда совсем новая машина (3 тысячи км прошла по спи-

дометру) при торможении моментально идет юзом в любую сторону, кроме нужной. Марка резины оказалась совершенно никому неизвестной, думаю, какой-то местный гибрид из дешевых отходов от нормальной резины.



А дождь все усиливался.

А мы все же поехали.

Так вот, теперь наконец о Кубе. Даже мы, не забывшие до конца прелести социализма, с трудом представляем себе, что такое социализм в условиях экономической блокады. Выводы свои я оставляю на потом, а пока буду писать просто об увиденном по мере этого самого видения.

Итак, дороги. Они есть и даже местами ничего, во-первых, потому что морозов не бывает, во-вторых, ездят мало. Бензин очень дорог, да и машин нет. А то, что ездит, машинами назвать трудно. Часть машин – это все-таки машины, но чаще всего – что-то вроде наших джипов со спецтуристскими номерами коричневого цвета, т.е. машины в аренду. Синие номера – это государственные, и это наши УАЗы и «Лады» солидного возраста. Остальное население ездит либо на древних советских «Москвичах» и «Жигулях» первой модели (и это хорошо, им всего лет по 20 – 25), либо еще на американских авто, брошенных при отступлении колонизаторами. Т.е. это полный антиквариат возрастом от 50 до 70 лет, поскольку мы видели даже «Форд» 30х годов из фильмов про чикагскую мафию, а в «Шевроле» 44-го года я сам сидел. Все это ездит, выпуская клубы черного дыма и грохоча неизвестно чем (как я потом узнал, клубы черного дыма извергаются по причине использования в качестве топлива сырой нефти или мазута). Наши «Победы» и 21-е «Волги» – за счастье. «Жигули» лет пятнадцати – крутая тачка. Поэтому дороги пусты, 99% населения пользуется велосипедами, мопедами и повозками, запряженными кобылой или мулами. Из-за этого по населенным пунктам ехать приходится очень медленно, со скоростью велосипедистов. Все радостно машут руками в ответ на гудки и продолжают ехать посередине дороги.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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