



Парусный спорт в Петрограде

Игорь Владимирович Гирс

Рисунки из журнала «Рулевой», 1914 г.

Свидетельств о состоянии парусного спорта в послереволюционном Петрограде сохранилось, увы, немного. Тем интереснее небольшой отрывок из воспоминаний Игоря Владимировича Гирса (1902–1975), взятый из публикации в санкт-петербургском историко-краеведческом сборнике «Невский проспект» (1999). Их автор родом из старинной русской семьи со шведскими корнями. Его предки переехали в Россию и перешли на русскую службу в начале XVIII столетия. За прошедшее с той поры время они дали стране ряд государственных, общественных и военных деятелей.

Игорь Владимирович окончил кадетские классы Морского училища и Кораблестроительный факультет Военно-морского инженерного училища. Работал в Опытном судостроительном бассейне и в ЦНИИ им. А. Н. Крылова. Был ведущим специалистом в области ходкости кораблей и подводных лодок, автором большого числа научных работ. В последние годы жизни занимался историей судостроения.

Яв Инженерном училище увлекался парусным спортом. Организовал при клубе парусный кружок и был его старостой. Мне удалось связаться со старым яхтсменом И. А. Тахвановым, и он стал у нас инструктором. Завели три килевые яхты: маленькую, с небольшим кокпитом и крошечной двухместной каютой, названную таким неподходящим для парусного судна именем — «Авось», средних размеров гоночник без каюты «Норман» (яхта международного 8-метрового класса — *Прим. ред.*) и небольшую крейсерскую «Искру». Мы собирались наш парусный флот увеличить за счет еще двух судов: большой «Утехи» и средней крейсерской яхты, которую мы нарекли «Красной газетой», тщетно надеясь, что вооружить училищу ее поможет шефская «Красная газета».

«Утеха» была притоплена у берега острова Голодай, и ее пришлось поднимать из воды с помощью плавучего крана грузоподъемностью 50 т, принадлежавшего Ленинградскому военному порту, и потом откачивать из нее воду. Но до конца отремонтировать ее не удалось из-за недостатка

средств, так что она не была восстановлена. «Красная газета» находилась на борту линейного корабля «Фрунзе», стоявшего на приколе для долговременного хранения у стенки Балтийского завода. Линкор был необитаем и обесточен. Я проверил, что штатный кран-шлюпбалка на линкоре может приводиться в действие вручную. Это относилось к его поворотной стреле, и я добился разрешения начальства, которое всегда шло мне навстречу, организовать спуск «Красной газеты» добровольцами из числа членов парусного кружка ВМИУ. Когда мы застропили «Красную газету» и приступили к ее спуску, оказалось, что метра на три или четыре она не доходит до воды, и тогда я решил рискнуть и сбросить ее в воду, освободив от стропов. На борту яхты во время спуска находился слушатель Лапшин, который согласился участвовать в этом цирковом трюке и резким толчком дал стропам соскользнуть с ее кия. Яхта упала. Лапшин оказался в воде, в водяном коридоре, образованном вертикальными бортами «Фрунзе» и другого судна, стоящего рядом. Ему подали конец, он, как старый матрос,

уцепился за него, и мы его вытащили. Цель была достигнута, правда, дорогой ценой, так как деревянный корпус яхты от толчка потек, и пришлось срочно принимать меры к постановке яхты где-нибудь на берегу. Помогли мои связи и знакомства, которыми я к этому времени обзавелся. Яхту подняли плавучим краном на стенку Галерного островка и там, не без хлопот с моей стороны, на следующий год вооружили и отремонтировали. Какое наслаждение я получал от управления парусной яхтой, когда она, покачиваясь и отбрасывая форштевнем брызги воды, с небольшим креном шла по Невской губе!

Мы ходили в походы с ночевкой в Петергоф, Стрельну и на ковш 114-го пикета Морского канала. Нам разрешили плавать в пределах Невской губы до Кронштадта, Ораниенбаума и Лисьего носа. Мне удалось привлечь в парусный кружок человек десять-пятнадцать энтузиастов парусного спорта, и мы с увлечением посвящали ему все свое свободное время. В июне, в период белых ночей, я любил вместе с товарищами уходить на яхте в море и возвращаться утром, когда солнце уже стояло на небе достаточно высоко. Эти «перламутровые» ночи на заливе представляли собой незабываемое зрелище и запомнились мне на всю жизнь. Из моих товарищей по училищу, увлекавшихся, как

и я, парусным спортом, надо упомянуть в первую очередь П. Б. Богдановича, В. П. Геннадиева и А. А. Фролова.

Раз я пошел на «Авосе» один. Разразилась гроза, когда я находился посередине Невской губы. Ветер был такой сильный, что нельзя было бросить румпель и не только зарифить, но и вовсе убрать парус. Пришлось принять ветер в бакштаг, сохраняя постоянным угол между направлением ветра и курсом яхты. Ветер все время заходил на запад, и я описал таким образом огромную дугу по Невской губе между ее северным и южным берегами. Я боялся, что яхта не выдержит такого испытания, но ничего страшного не произошло. Зато какое колоссальное удовлетворение от такого плавания я получил!

Вспоминаются еще несколько походов. Однажды пришлось заночевать в яхте, когда из-за сплошного тумана надо было бросить якорь вблизи камней у Петергофа, на которые я боялся наткнуться из-за полного отсутствия видимости.



А буера! Какое наслаждение получаешь, идя на буере в бейдевинд, все круче и круче к ветру, натягивая парус втугую и тем самым увеличивая скорость! Ведь при курсе бейдевинд буер часто идет быстрее ветра. Раз у меня был такой случай. Я шел на буере, лед под его тяжестью слегка потрескивал, но я все шел и шел вперед. Вдруг порыв ветра подхватил буер, и я — не помню, как это случилось — мгновенно очутился десятка на три или более метров впереди того места, где находился до этого. Незабываемое впечатление от скорости!

Парусный кружок, военно-морской кружок... способствовали созданию у слушателей морского мышления. А оно было необходимо. Приведу такой пример: мой товарищ по факультету, некто Муравьев, участник Гражданской войны, приглашенный покататься на буере по льду Невской губы, увидел перед собой необъятный простор замерзшего залива и непроизвольно воскликнул: «Я и не знал, что в Ленинграде так широко раскинулась степь».

