

Смело, братья! Ветром полный
Парус мой направил я,—
Полетит на скользки волны
Быстрокрылая ладья!

Н. Языков



E. Васильева

БЕЛЫЕ ПАРУСА

Откровенно сказать, в то утро я была почти абсолютно уверена, что еду зря. Всю ночь с черно-серого неба падал тот самый унылый снегодождь, к которому все мы привыкли более или менее терпимо относиться только в Ленинграде.

Возле Финляндского вокзала я по колено провалилась в жидкую снежную кашу. Тоскливо подумала: «Ну зачем еду? Не будет сегодня буерных гонок, не придет Лалыко. В такую погоду хозяин собаки...» и т. д.

Но я ошиблась. На последней минуте в вагон стремительно ворвался юношески румяный, худощавый мужчина. Борис Герасимович Лалыко был в коротком демисезонном пальто, вязаной лыжной шапке, и по всему его облику сразу можно было определить бывшего спортсмена. Лишь случайно взгляд мог уловить, что он немного прихрамывает, изредка, словно ненароком, опираясь на небольшую палочку.

Борису Герасимовичу Лалыко — одному из самых неистовых энтузиастов среди ленинградских «парусников» — я и обязана тем, что в тот день воочию убедилась: для того, кто любит парус, препяд поистине нет.

— Неужели будут гонки? Да ведь кругом вода!

— Никакой воды, — удивляясь моему неверию, развел руками Лалыко. — Самая приятная погода для буеристов.

А поезд уже двинулся в путь. Постепенно темное городское шоссе, идущее вдоль рельс, стало бледнеть,

и чем дальше, тем гуще покрывал снег поля, ветки деревьев, крыши домов.

Оказалось, за городом спокойно живет-поживает обыкновенная зима.

БУЕРА УХОДЯТ

Мы шли к озеру Разлив сначала по шоссе, а потом мягко поскрипывающей снежной тропинкой. Борис Герасимович рассказывал, что парусом начал заниматься еще до войны, мальчишкой ходил на яхте «Стахановец». Теперь ее уже мало кто из яхтсменов помнит, а отличная была яхта, прекрасные ходовые качества. Тогда же увлекся он и буером. Сегодня открытое первенство «Труда», поэтому в нем принимают участие спортсмены и других обществ, в частности «Водника». Лалыко работает инструктором на водной станции морского училища, базирующегося при клубе «Водник». И естественно, тоже выйдет на старт.

Чем дальше от шоссе, тем холоднее; с маxу дунуло в рукава колючей сыростью, а мой спутник с аппетитом потянул носом, подмигнул:

— Слышите, это с озера. Есть ветерок!

И еще бойче застучал своей палочкой к берегу.

Нет, не понять любителям часами сидеть в кресле перед телевизором, страшшимся насморка и прочих напастей, тех, кого мы увидели в тот день на озере Разлив. Берег прямо-таки бурлил: со всех сторон несся стук топоров, скрежет напильников, перезвон молотков. Под небесами, которые мрачновато улыбались низкими снежными тучами, десятки людей готовили в путь свои суда — замысловатое сочетание лодки, острых длинных коньков и паруса.

Стучали все, пилили, натачивали и завинчивали, не жалея сил. Буер — сооружение серьезное, подчиняется не каждому. Собственно, по сложности управления его, пожалуй, трудно даже с чем-нибудь и сравнить. Есть, например, буера, конструкция которых позволяет развивать скорость до 150 километров в час. Но в отличие от любой быстроходной машины ни один буер не имеет... тормозов. Любители «лихой» езды поймут, что это означает.

Буеристы любят согреться шуткой. Рассказывают, один видный инженер как-то приехал на станцию, увидел впервые буер, весь его обошел, потрогал снасти, повертел руль, понимающее покивал и авторитетно заметил:

— Я неплохо разбираюсь в аэродинамике, так что мне все ясно. Но... где тут мотор?..

Ответом ему был общий хохот. Вот тебе и «ясно»! Да настоящий «парусник» презирает мотор!

Они, «парусники», спаяны особой дружбой. То один, то другой подходят друг к другу, помогая что-то привинчивать, точить длинные буерные коньки, укреплять поперечный брус, ставить мачту. Авария на дистанции — дело нешуточное, особенно опасны столкновения на большой скорости. Но случаи такие крайне редки: дело чести рулевого не сойти с точного, выверенного курса, подготовить свой буер так, чтобы он выдержал любую атаку ветра.

Буера, как люди, — разные, но что интересно, порой внешность хозяина как-то удивительно подходит к «внешности» буера. Судите сами: у мощных «двенадцатиметровок», с огромным, взмывающим, как пламя, ввысь крылом типа самолетного, и хозяева — могучие мужчины: один черноволосый, в очках, настоящий великан, выше всех на две головы, другой — широкогрудый,

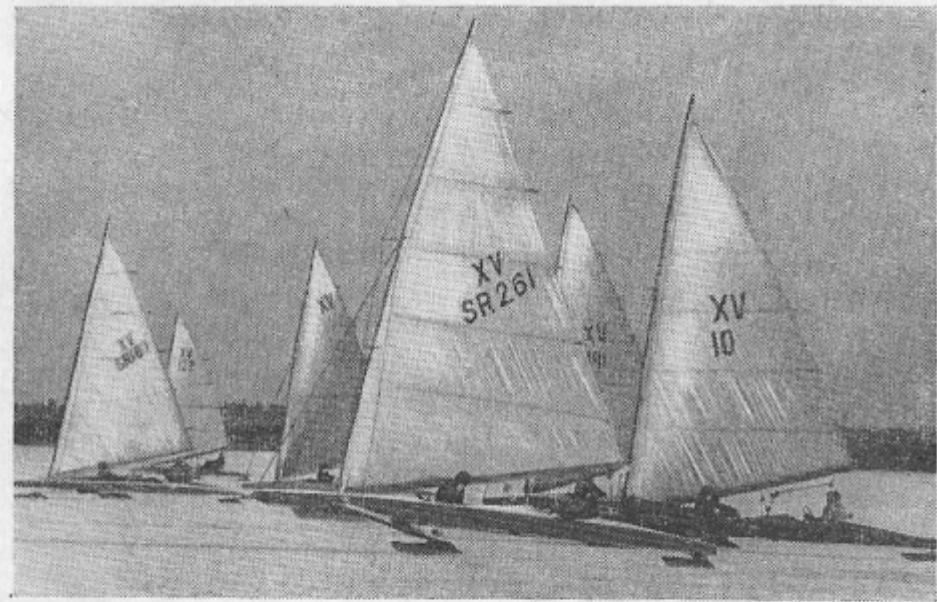
прямо — кряж, в его огромном кулаке молотка и не видно... Ведь только разогнать на льду такую машину весом в полтонны надо иметь силенку. Стройные веселые парни наперегонки вытаскивают на середину озера изящные «ДН» — это тот класс буера, на котором наши эстонские спортсмены завоевали на чемпионате Европы 1970/71 года золотую и бронзовую медали, четверо вошли в первую шестерку. Готовится в путь и буер, выкрашенный нежно-розовой краской, — его хозяйка в вязаном лыжном костюме, видимо, хотела сделать его покрасивее...

А группа подростков окружила голубую лодку и вместе с тренером мастером спорта Юрием Ефимовым, электромонтером по профессии, подгоняет поперечный брус. Все ребята похожи и на студентов, и на молодых рабочих, и чем-то даже друг на друга. Один с виду — явно студент: в очках, в профессорской шапочке пирожком. А на самом деле Володя Максимов — слесарь «Электросилы», уже имеет первый юношеский разряд по буеру. Он придирично проверяет, правильно ли поставлен брус, точно бьет молотком по муфте.

И сам буер молоденький — он «родился» в декабре минувшего года. Ребята сами его делали, сами испытывали, красили, ходили на нем по заливу. Теперь сами ремонтируют. В сегодняшнем соревновании они еще не участвуют, оно — для взрослых спортсменов.

— У нас — своя программа, — сдержанно отвечают ребята.

Рядом — голубой буер с интригующим названием «Эврика». Рулевым на нем — Анатолий Коновалов из центрального яхт-клуба «Труд», чемпион Ленинграда 1971 года. Уже не одно первенство выиграл он на своей «Эврике». Анатолий среднего роста, среднего для буериста возраста — за тридцать, богатырем не смотрит, улыб-



Ледовые яхты — буера — на озере Разлив.

ка в карих глазах тихая, даже застенчивая. И профессия у него не романтическая — парусный мастер. Шьет паруса.

Коновалов нежно поглаживает мачту своей «Эврики» и вдруг предлагает:

— Хотите прокатиться?

Если такое предложат вам, соглашайтесь обязательно! Вы садитесь на дно буера, где обычно помещается шкотовый. Анатолий с товарищами разгоняет буер и на ходу прыгает на место рулевого. С этой минуты он не улыбается, да тут и не до улыбок. Скорость растет с каждой секундой, ветер крепчает, свирепо рвет снасти, но Анатолий без страха смотрит вперед. Твердой рукой

он успевает и поворачивать руль, и втугую натягивать парус. Холод — впору надеть два тулупа, а рулевой сидит в телогрейке нараспашку, без перчаток. Напряжение такое, что ему жарко.

Вот буер на всем ходу делает крутой поворот, почти ложится на борт... Опасный момент! Лицо рулевого спокойно и сосредоточенно, а глаза блестят вдохновением, счастьем свободного полета!.. Это ведь и есть полет: буер, как птица, несется в три, в четыре раза быстрее ветра.

Противоположный берег стремительно приближается. Еще один поворот, а потом гибкой ясной линией, словно вычерченной гигантским циркулем, вы летите обратно и плавно, как лебедушка, подплываете к месту стоянки.

Анатолий закрепляет руль, спрыгивает на лед. Он опять затаенно улыбается — очень уж доволен своей «Эврикой».

Откуда у типичного горожанина эта древняя страсть, это непостижимое для других желание бороться со стихией один на один, голыми руками? В наш-то век техники и машин!

Впрочем, не каждый «парусник» может стать буеристом, освоить искусство управления ледовой яхтой. Здесь нужны и нервы покрепче, и особое хладнокровие, и, конечно, большие специальные знания.

...А вдали уже расставлены знаки — специальные вышки, которые буерам во время соревнования надо будет огибать, выписывая сложные вензеля. Рулевые и шкотовые выстраивают свои ледовые яхты в ряд, судья на старте готовится поднять флаг. Борис Герасимович вместе со своим шкотовым гонит красный «Бумеранг» в общую шеренгу. Он одет уже по-походному — ватник, ушанка, валенки с галошами. Путь предстоит неблизкий, а ветер усилился. Палки при нем уже нет, но и

не заметно, что она нужна: Лалыко крепко упирается здоровой ногой в бок буера, сильным рывком водворяет его в строй. По коротким, резким словам команды, особо сноровистым движениям в нем сразу виден человек с военной закалкой.

Судья поднимает флаг, все замирают. Ровно через пять секунд буера трогаются с места — сначала тихо, потом все быстрее, быстрее... И вот один за другим они словно тают в дали, соединившей дымчатой пеленой и небо, и лед озера.

ЯХТЫ СПЯТ

Когда-то, еще в начале века, на Петровской косе — в то время далекой окраине — стоял керосиновый завод. Хозяин его, некто фон Рокс, обосновался рядом, в двухэтажном особняке новейшего тогда стиля «русский модерн». Огромные окна, цветные витражи, резные деревянные лестницы, кабинеты, наверху — органный зал. В общем, керосиновый капиталист любил уют и комфорт.

Когда в тридцатых годах решили расширять яхт-клуб на Петровской косе, здание это весьма пригодилось. Здесь и теперь помещается Центральный яхт-клуб ДСО «Труд».

На втором этаже в просторном холле расположен музей клуба. Собственно, это стенды с фотографиями, газетными вырезками, портретами. Осмотрев их, начинаешь понимать, почему так популярен парусный спорт.

Центральное (и заслуженное) место занимает портрет Петра I. Во взгляде царя — присущие каждой «морской душе» лихость и острота; так и представляешь себе, как он, скинув треуголку, с развевающимися волосами,

в расстегнутом на груди камзоле, зычно командаeт на шхуне, перекрывая грохот волн.

Петр был, говоря современным языком, активным пропагандистом парусного спорта, но, конечно, на свой собственный манер. Специальным указом он повелел заниматься парусными «экзерцициями» (тренировками) не только адмиралам, корабельным мастерам и врачам, но и сановникам, архиереям и даже... монахам. Для этого он роздал им в вечное и потомственное владение 141 судно, запретив использовать свой дар для перевозки и каких-либо иных надобностей, «ибо сии суда даны дабы их употребляли так, как на сухом пути креты и коляски, а не как навозны телеги...».

Петр сам принимал участие в эскадренных плаваниях и весьма строго следил за «экзерцициями» своих подопечных. В этих учениях он видел, конечно, не веселое развлечение. Дальновидный Петр заботился о подготовке кадров для русского флота.

Еще в апреле далекого 1718 года Петр основал Невский потешный флот, собственно, первый в мире яхт-клуб. База его была расположена напротив нынешнего ЦПКиО имени Кирова; на этом месте теперь клуб ДСО «Водник».

После Петра клуб захирел, но в 1860 году возродился под новым названием: «Санкт-Петербургский речной яхт-клуб». Членами-учредителями его были Корнилов, Нахимов, Лазарев, Беллинсгаузен и другие знаменитые русские флотоводцы. Есть в музее и портреты известных ленинградцев, которые были членами клуба. Каких только людей не привлекал мужественный спорт! Академик Лукинский, хирург Чечулин, народный артист СССР Брянцев...

Но музей — это прошлое, а у клуба есть и большое будущее. На столе директора клуба Виля Дмитриевича

Обухова лежит фотография макета спортивного комплекса, который будет здесь создан.

На территории клуба идет строительство. Уже сделана набережная, построены фундаменты четырех больших эллингов, проложены подземные коммуникации. Будет и парадная гавань, и рабочая, бассейн, спортивный зал, детская парусная школа...

Нева замерзла, поэтому все суда, суденышки и крупные шхуны поставлены на зимовку. Яхты вытащены на берег, покрыты брезентом и будто спят, как огромные рыбы. Спят давно: на спинах их холмами лежит снег. А шхуна «Ленинград» стоит с запертymi дверями и окнами, воздев к небу голые мачты.

Пока вид у всех судов, по правде говоря, неказистый, сиротливый. Но это только до первых теплых дней. Растиает лед, придут на суда моряки, и шхуны, яхты оденутся флагами, выйдут в залив... Раздастся команда:

— С якоря сниматься! Ставить паруса!

Там им любой штурм ни почем.

А пока два моряка сидят в маленькой теплой комнатке первого этажа рядом с бильярдной и беседуют. О чем? Да, конечно, все о том же. О море!

Один — уже знакомый нам Борис Герасимович Лалыко — изредка вставляет замечания, уточняет, — оказывается, все гонки за последние 25 лет он помнит досконально. Второй — высокий, плечистый, бритоголовый, черты лица крупные, волевые, даже в тяжелом штатском пальто сразу виден кадровый моряк, — внешность, знакомая по фотографиям на стенах музея. Иван Петрович Матвеев, заслуженный мастер спорта, одиннадцатикратный чемпион Советского Союза, кавторанг в отставке...

Матвеев вспоминает, как еще в конце сороковых годов во время девяностомильной гонки вокруг средней банки

в Финском заливе шторм ударила такой, что Шепелевский маяк невозможно было разглядеть. А дело было в сентябре, под вечер, зюйд-вест — семь-восемь баллов, дождь хлещет... Убрали гrott — главный парус, мачта сломалась, и легкую яхту понесло на подветренный берег, который был на расстоянии всего в две с половиной мили. А там — камни, и яхту, конечно, разбило бы в щепки. В ту гонку именно так затонула яхта «Валгалла».

— Держались дальше от берега, — рассказывает Матвеев, и его лицо сохраняет спокойное, внушительное выражение, наверное, таким оно было и в тот темный и страшный вечер. — Подняли весь такелаж на борт, поставили гик и натянули парус. Высота волн была...

— До трех метров, — немедленно отзыается Лалыко.

— Соревнования закончились благополучно, мы пришли в Кронштадт первыми, — невозмутимо продолжает Матвеев.

— Чуть не утонули... Вернулись измученные, еле живые? — не могу я удержаться от вопроса.

— Почему же?.. Песни пели.

— «Врагу не сдается наш гордый „Варяг“, пощады никто не желает», — с явным удовольствием, блестя глазами, декламирует Борис Герасимович, а Матвеев меланхолически замечает:

— Тонуть нам было тогда никак невозможно, жилетов спасательных в то время еще не было. Теперь-то все проще... Впрочем, в хороший шторм и жилет не очень поможет.

— А помнишь гонку с финнами в пятьдесят четвертом? Поздней осенью, еще снег валить стал?

— Дело было такое: шторм на море, а на небе снежная буря. Внезапно налетела туча, и пошло... Голубев, шкотовый, начал ставить спинакер, а его рвануло вместе с парусом и — за борт. Голубев, правда, успел

схватиться за ванту, но если бы хоть секунду помедлил второй шкотовый — Мазовко и не схватил его за штаны мертввой хваткой — кормить бы Голубеву рыб...

— А как в пятьдесят пятом шли из Таллина в Кронштадт на «Драконе»? В девятибалльный?..

— Двадцать два часа добирались. Я всю ночь сам сидел на руле. В районе Гогланда волна была до четырех метров высотой. А кругом скалистые острова и мгла — хоть глаз выколи, берегов не видно. Вокруг — ад кипящий... Летим как в пропасть!

Иван Петрович на минуту оживился, порозовел, но сразу же успокоился и закончил в том же ровном, несколько флегматичном тоне, присущем, как я поняла, истому мореходу:

— Когда увидели Кронштадт, сразу полегчало. Поняли: мы уже дома.

Иван Петрович Матвеев — потомственный моряк, его отец был капитаном торговой шхуны. Вместе с отцом он уже с шестилетнего возраста ходил в Таллин, Либаву, Ригу. А когда сыну исполнилось десять лет, капитан торговой шхуны привел его в яхт-клуб, который находился еще на старом месте — напротив Елагина острова.

Карьера сына развивалась стремительно: уже через год мальчика взял к себе на «Орион» лучший гонщик клуба Владимир Щепкин, еще через два года Иван Матвеев пошел в дальний рейс, в Швецию. А в семнадцать лет он вместе со знаменитыми Щепкиным, Аляевым и Людевиком получил первый приз клуба. Короче говоря, с 1936 года Матвеев прочно занял первое место в гонках на первенство Советского Союза на кильевых яхтах и швертботах. В 1940 году одним из первых он получил звание заслуженного мастера спорта...

Но началась Великая Отечественная война, и у штурмана-судоводителя Матвеева появилась новая профессия. Он был назначен начальником штаба противовоздушной обороны Невской губы.

— И сидел я в этом же здании, — вспоминает Иван Петрович. — Только в другой комнате. И вокруг — наши же яхтсмены. Были они уже военными моряками...

Задача была такая: держать противовоздушную оборону со стороны Финского залива. Между Ленинградом и Кронштадтом находились баржи, на них установили батареи, прожектора, укрепили аэростаты заграждения. Обслуживали эти баржи катера, буксиры — подвозили снаряды, воду, продовольствие. А зимой все это везли на буерах. Да, обычный буер способен везти до тонны груза; а был один, выкрашенный в черный цвет и прозванный за то «Черт Иванович», так он вез до двух тонн. Вел его тоже недавний спортсмен клуба Паша Круглов.

— Лихой был буерист, — Иван Петрович задумывается. Говорит медленно, словно проверяя точность каждого слова: — Впрочем, трусов у нас вообще не было.

Двадцать два года отдал Иван Петрович Матвеев Балтийскому флоту и теперь воспитывает будущих моряков. Он — капитан шхуны «Ленинград». Примерно таким, как его нынешние воспитанники, и пришел он сам в яхт-клуб, да и торговая шхуна отца была в общем-то до странности похожа на «Ленинград»...

Вот ведь как поворачивается иногда судьба! Надо сказать, у моряков она бывает с особыми причудами. Взять хотя бы спортивную биографию Петра Тимофеевича Толстыхина, директора Дворца спорта «Юбилейный». Посмотреть на него, когда он на работе, — типичный хозяйственник, весь в хлопотах, взгляд озабоченный, стол бумагами завален, с портфелем почти не расстается... А ведь Петр Тимофеевич тринадцать лет подряд



Один из старейших «парусников», участник Олимпийских игр, заслуженный мастер спорта И. П. Матвеев.

был в сборной Советского Союза по парусному спорту, ходил вместе с Иваном Петровичем Матвеевым на его «Драконе», участник Олимпийских игр в Мельбурне, рекордсмен страны по буеру.

Во время войны Толстихин учился в школе летчиков-истребителей, занимался в аэроклубе. После войны увлекся мотоциклом. В этот период и познакомился он в штабе с Матвеевым — тот формировал яхт-клуб (при СКА) и решил, что Толстихин ему очень пригодится: знает мотор, следовательно, будет из него хороший водомоторник. Однако в новом яхт-клубе не было еще ни моторных лодок, ни моторов. Были буера...

— Так и стал я буеристом, — говорит Петр Тимофеевич. На его широком, до красноты обожженном ветром лице, в светлых, как бы выгоревших на солнце глазах — удовлетворение: человек нашел свое спортивное призвание.

Всезнающий Лалыко тут же замечает, что рекорд Толстихина — 97,7 километра в час на буере «М-15», поставленный еще в 1962 году, до сих пор не побит. И по сей день Петр Тимофеевич — неизменный участник всех городских соревнований.

Пока яхты и шхуны дремлют под снегом, в классах идут занятия. Наглядные пособия сделаны в основном руками бывших и нынешних учащихся, некоторые — еще в прошлом веке. С подлинно ювелирным тщанием изготовлены модели яхт, шхун, буеров; на стенах — барельефы в рамках, изображающие старинные суда: «Эскадренный броненосец „Императрица Екатерина II“», «Первая русская галера 1695 года», «60-пушечный корабль „Ингерманландия“ 1712 года»...

Моряк должен уметь и знать все. В классах — глобусы, книги, учебники. «Высоты и азимуты светил» — эта книга учит определять место корабля по солнцу

и другим светилам. На стенах — еще довоенное панно, изображающее море, а на нем — буи, маяки. Посредине комнаты стоял тяжелый судовой компас, и будущие моряки, глядя на эти маяки и буи, учились определять курс корабля...

Наверное, те, кто впоследствии ушел на фронт, кто защищал Ленинград со стороны Невской губы или воевал в других местах, и так же бесстрашно, были благодарны своим учителям; наверное, они сидели и слушали так же внимательно, так же прилежно учились вязать морские узлы, разбирать такелаж, как и нынешние ребята — в расклешенных брюках, с любовно отращенными баками. Они, довоенные яхтсмены, так же уносились мыслью в романтику морских просторов, давая названия своим буерам — «Беркут», «Демон», «Метеор», «Отважный»...

...На столе главного тренера клуба ДСО «Труд» звонит телефон. Дмитрий Николаевич Коровельский снимает трубку и — вежливо, предупредительно:

— Я слушаю вас... Пожалуйста... А сколько вам лет? — С улыбкой: — Ах десять! Ну что ж. Приходи, запишем в детскую спортивную школу... Что принести? Справку от врача, разрешение от родителей.

Для ребят от десяти до тридцати лет есть в клубе специальные суденышки под хорошим названием «Оптимист». Маленькие, как корытце; парусов там всего шесть квадратных метров. Но это ведь только начало, а потом — сколько поплавает яхтсмен на разных судах...

Детство проходит, на смену ему спешит юность, потом — зрелость... Многое надо в себе воспитать за эти годы, чтобы стать не просто спортсменом-парусником (что тоже очень нелегко), но и чемпионом.

Не случаен в этом отношении спортивный успех члена ДСО «Труд», чемпиона страны на «Драконе»

Бориса Хабарова, члена сборной олимпийской команды СССР. Собственно, не одного Хабарова: он ведь ходит вместе со своим экипажем. Хабаров — рулевой, а кроме него на яхте два матроса — Николай Громов и Владимир Яковлев. Это тот самый коллектив, где важна максимальная сработанность, полное, буквально с первого взгляда, взаимопонимание. Один здесь ничего не значит, он — в поле не воин. У каждого свои обязанности, но в трудную минуту (а из этих «трудных минут» состоят все соревнования) каждый выполняет то, что ему сподручнее.

Главное же — собранность, четкое взаимодействие. Например, яхта идет по ветру — надо поставить парус-спинакер. Но вот перед вами поворотный знак. Направление ветра будет по отношению к движению яхты изменяться, и тогда спинакер будет только мешать. Его надо убрать. Но когда? Чем позже, тем лучше: он же прибавляет скорость! Однако если затянуть — плохо: после поворота он остановит яхту.

Спинакер убирают как можно позже и как можно быстрее. Буквально за несколько секунд нужно на большом ветру при сильной качке, когда яхта перекатывается словно с горы на гору, снять, свернуть и убрать под палубу парус площадью 30 квадратных метров, выбрать шкоты, изменить положение других парусов.... То один, то другой матрос, а то и сразу оба «лежат по борту» — свешиваются в воду, стараясь уменьшить крен яхты.

В такие рискованные моменты и решается исход соревнования. Ну, если сразу двое кинутся, например, убирать спинакер? Они будут только мешать друг другу, а парус может упасть, наберет воды и будет держать яхту на месте; если же тащить его второпях — лопнет. А тем временем другие участники на своих яхтах



Гонки на яхтах в Финском заливе.

не зевают, нагнать их будет уже практически невозможно.

Соревнование на яхтах можно сравнить с хоккейным, где от взаимодействия тройки тоже зависит многое. Но, пожалуй, на яхте (да простят мне болельщики хоккея!) «притертость» участников должна быть еще крепче...

В экипаже Хабарова все люди с разными характеристиками, разной судьбой. Николай Громов, монтер с завода имени Жданова, — самый старший. Он высоченный, про таких говорят: «под потолок», ну и голос его соответствует росту и фамилии. Если что не так, он, человек напористый, выступает от лица всей тройки.

Владимир Яковлев, монтажник, наоборот, роста небольшого; голоса его на берегу почти не слышно; он лысует, с виду не силен. Но это только с виду. Матрос он очень опытный и умелый, а также крайне требовательный не только к себе, но и к другим. Прежде это мешало ему долго уживаться с рулевыми. Своим светлым колючим взглядом Владимир прямо-таки пронизывает рулевого и сразу видит его ошибку. При этом он далеко не всегда считает нужным воздержаться от критики прямо в пути. Да еще умеет сказать или только посмотреть так, что надолго запомнишь...

И на производстве Владимир знает свое дело отлично. Доказательство — орден Ленина на его парадном пиджаке.

Но так или иначе, а из тройки Хабарова Яковлев уходить не собирался.

Оба — и Громов, и Яковлев — мастера спорта, оба фанатически преданы парусу. Громов живет в Петровском дворце, чуть ли не каждый день весной и летом, после работы, до позднего вечера занимается в клубе. Приезжает он домой с последней электричкой, а в шесть утра — уже снова в поезде, едет на завод. Потом — опять в клуб и т. д. А ведь уже не юноша — ему за сорок... Владимир Яковлев тоже не смотрит на часы, когда дело идет о его судне. Окончится ответственное соревнование, все, усталые, замотанные беспокойным днем, уйдут, а Яковлев до глубокой ночи будет ползать по палубе с тряпкой, обтирая каждый уголок — как бы не осталась соленая вода, она разъедает лаковое покрытие. Никакая самая неусыпная хозяйка не сравнится с ним по приверженности к чистоте.

Едва начинается весенне-летний сезон, на каждой яхте работы невпроворот: от чистоты, гладкости подводной части зависят скольжение, скорость хода, а значит,

и грядущие победы. Вот и возятся с ней изо дня в день: красят, лакируют, полируют; многое надо уметь сделать своими руками — различные лебедки, металлические детали. Не случайно большинство матросов — рабочие, инженеры — люди, которые умеют работать руками. Белоручкам здесь, конечно, делать нечего.

Таковы матросы в экипаже Хабарова. И сам он опять-таки со своим, особым характером, кое в чем поистине удивительным.

Центральный яхт-клуб на Петровской косе для Бориса Хабарова с самых юных лет стал, возможно, даже чуть ближе, чем родной дом. Борис пришел сюда и поступил в спортивную школу четырнадцатилетним подростком. Как только наступила весна, удержать его дома не могли никакие родительские угрозы и упреки. От зари дотемна жил он на швербите и к началу лета на солнце и ветре обгорал до густой красноты. За это ребята и прозвали его «индеецем». В то время и познакомился он с Вилем Дмитриевичем Обуховым, своим постоянным и единственным тренером.

Хабаров начал участвовать в соревнованиях, и с успехом, но тут пришло время идти служить в армию. После демобилизации он сразу же вернулся в свой яхт-клуб...

Интересно, что позднее Хабаров получил другое прозвище, на первый взгляд даже несколько иронически-обидное: «пожарник». Прозвали его так потому, что заметили: Борис в свободную минуту любит... поспать. Да, после соревнования или тренировок на сборах кто слушает музыку, кто играет в шахматы или другие игры. А Борис берет учебник (он студент-заочник Северо-западного политехнического института), поштудирует его час-другой, а потом ложится, поворачивается лицом к стенке и спит. В комнате может стоять галдеж, пение

и даже пляска — это ему ничуть не мешает видеть счастливые сны...

В обычных условиях Борис спокоен, необидчив, — никто не видел его озлобленным, надутым, он никогда даже голос не повысит. Зато в море, его товарищи рассказывают, Хабаров — настоящий командир, и его приказ — закон. Иначе, конечно, и не был бы он чемпионом Советского Союза на своем «Драконе».

А умение оставаться спокойным и ровным в любых условиях говорит, возможно, о крепких нервах, выдержанке да еще об уважении к людям, которые рядом с тобой...

Разговор с Борисом Александровичем Хабаровым поначалу шел туго: на каждый вопрос — ответ в два-три слова и долгое, томительное молчание... Да, команда заняла первое место в 1969 году на первенстве Советского Союза в Севастополе. А на следующий год — четвертое место, проиграли три десятых очка Михайлову из Баку. Зато на Спартакиаде народов СССР в июле 1971 года в Риге — второе место, первое занял Анатолий Дегтярь из Николаева. Но в октябре на соревновании на Кубок СССР «поменялся» с Дегтярем, занял первое...

— А как же вам удалось «поменяться»? Дегтярь-то, наверное, не новичок в гонках?

— Яхтсмен первоклассный, — отвечает Хабаров. — Бороться с ним...

При этих словах малоподвижное, даже несколько унылое лицо Хабарова удивительно меняется — красноватое, навсегда обветренное, как у всех «парусников», оно словно изнутри вспыхивает, глаза под воспаленными веками приобретают стальной, «победительный» отблеск — человек молодеет, хорошеет... Вот что значит одержать трудную, заслуженную победу!

И разговор становится иным, из Бориса уже не надо тянуть слова; он берет в руки карандаш и для наглядности рисует берег, где была установлена стартовая линия; вдоль нее курсируют яхты, ожидая сигнала...

Оказывается, стартовая линия должна проходить под углом 90 градусов по отношению к направлению ветра. А ветер-то может внезапно, перед самым стартом, перемениться... Начнут линию переставлять — но тогда поворотный знак (его должны обогнуть яхты во время соревнования) будет от одного конца линии ближе, а от другого — дальше. Понятно, все стремятся подойти к тому месту линии, откуда ближе до поворотного знака...

— И вы, конечно, тоже?..

— Не всегда, — многозначительно поднимает палец Хабаров. — Ведь сгрудятся яхты в кучу, будут мешать друг другу. А чуть столкнутся — дисквалификация. Иногда бывает лучше отойти в сторонку, подальше от выгодного места, зато сразу взять старт с хорошим ходом...

Последние минуты — самые важные; советуемся с Вилем Дмитриевичем, где лучше встать, как идти, — словом, намечаем «план операции»: ведь Обухов-то не только тренер и в прошлом сам видный яхтсмен — он человек военный, а тут без знания тактики не обойдешься...

На спартакиаде в Риге одна гонка была особенно тяжелая: ветер почти стих, да еще начал то и дело менять направление. Смотрю — яхты ползут, как сонные мухи... Наконец поворотный знак, тут-то мы и успели раньше других поставить спинакер и пришли к финишу буквально за шесть — восемь секунд до его закрытия... Первые! Благодаря этому по правилам и остальным участникам гонки добавили тридцать процентов времени

нашего прохождения дистанции... В тех соревнованиях до последнего дня Дегтярь был на пятом-шестом месте, а мы боролись с командой Рогачева за первое место. На Дегтяря мы и внимания не обращали... А зря... Оно, оказывается, и не думал оставаться в хвосте.

Наступает последний день соревнования — на него было назначено две гонки. Во время первой ветер переменился, стартовую линию сдвинули, и большинство яхт, в том числе и наша, и Рогачева, сгрудились у выгодного места. И пока мы разбирались, кто куда пойдет, Дегтярь отошел в сторонку, да как даст ходу! И — первый! Видно, победа эта так его подхлестнула, что и на второй, завершающей гонке он ловчее нас управился со спинакером при повороте, точнее определил направление ветра и тоже пришел первым...

Оказывается, в парусном спорте мало быть сильным, умелым, ловким — нужна еще и наблюдательность, зоркость глаза. В этом отношении яхтсмен сродни таежному охотнику, способному попасть в глаз белке... Даже явный промах — и тот может сыграть яхтсменам на руку. Хабаров вспоминает, как перед одной из гонок в 1969 году в Севастополе его яхте случилось нечаянно пересечь стартовую линию раньше сигнала. За это положено наказание: яхта должна обойти оба конца линии и, естественно, начать гонку, когда другие уже далеко. И быть бы им последними, если бы не сумели они по парусам идущих впереди яхт определить, где сильнее ветер, слабее встречное течение, ниже волна...

А то был такой случай. Перед стартом дальновзоркий Громов успел заметить в сизо-голубом небе, у самого горизонта, небольшое темное пятнышко. «Туча идет!» — понял Громов.

А что дальше делать — всем троим было ясно: со стороны тучи поднимается сильный ветер. Вот команда



Утро на Петровской косе.

и поставила яхту так, чтобы этот будущий ветер быстрее ее гнал. И снова — победа!

У Бориса Хабарова и его команды за многие годы появился и не опыт даже, а особое чутье, интуиция. Но ведь и у их соперников тоже есть такое чутье... Так что «зевать», рассчитывать на легкие победы нашей тройке нельзя.

Парусный спорт, как, впрочем, любой другой, нелегкий. Обычно соревнование включает 7 гонок, каждая — не менее чем по 5 часов, а всего за год спортсмен берет не менее 100 стартов, это — не считая тренировок. Балтийская регата, Черноморская регата... Так и ходят на своем «Драконе» трое очень разных по характеру, но

одинаковых в одном, главном: смелые они люди, так и хочется им схватиться не с кем-нибудь, а с самой неистовой, коварной стихией, не сидится им дома...

...На Петровской косе тишина. Зима уже присмирела, хотя еще огрызается злобным ветерком. Солнце с каждым днем сильнее пригревает спины яхт — скоро придет конец их спячке... Сколько разноцветных судов будет носиться по волнам! И новенькие, прямо с верфи, «Л-6», с оранжевой подводной частью, и хорошо повидавшая виды, но выкрашенная в голубой цвет шхуна «Ленинград» с двумя мачтами. Здесь же и совсем старая шхуна с красной ватерлинией — ну вылитый «Стахановец»!

— Она и есть, — откликается Лалыко.

Оказывается, шхуна эта — одна из четырех уцелевших здесь в годы войны. Ее использовали как учебно-посыльное судно. И до сего дня она живет, трудится, как мужественный, не знающий тусклого покоя человек, — а сколько всего повидала на своем долгом веку... Теперь имя ее — «Россия».

Завидная судьба!

А НАСТОЯЩАЯ ЛЮБОВЬ НЕ УМИРАЕТ

Февральская суббота снова выдалась туманная, сероватая. Почему-то даже лыжников возле входа в ЦПКиО имени С. М. Кирова в это позднее утро почти не было: наверное, завязанные, настоящие лыжники уехали в Кавголово, а просто любителей не манило из дома бледно-сизое, будто к вечеру, небо. И дорога вдоль парка по проливу была серая, как в тумане. Мимо особняков чуть ли не екатерининских времен, с пилястрами и ротондами, ехали грузовики. За особняками нескладно

дыбились металлические конструкции безлюдных санных гор. Вдоль дороги сиротливо горели фонари... И над всем этим неуютом, словно нарочно «подкачивая» в душу унылость, гремел голос Владимира Трошина, разнося слова чьей-то мольбы:

За то, что я не самый лучший,
Прости меня, прости меня...

Настроение было отнюдь не праздничное, когда я увидела у самого берега большие дебаркадеры. Один из них, выкрашенный в цвет первой весенней травки, и был тот, где расположилась база клуба «Водник» и где мы условились встретиться с Лалыко. Увидев Бориса Герасимовича, я почувствовала, что для этого человека не существует скучного утра. Лалыко был как всегда бодр, деятелен, даже, пожалуй, более обычного оживлен и задирист. Оказывается, недавно прошло заседание Ленинградской Федерации парусного спорта, на нем разбередили многие больные вопросы, и Борису Герасимовичу не терпелось поделиться новостями с молодыми спортсменами. Все, кто был, — всего человек тридцать — собрались в нижнем помещении парусной мастерской, расселись на столах и стульях. Ребята в основном молодые, но был народ и постарше: парусный спорт требует, как известно, зрелости, опыта.

Лалыко сразу перешел к делу и сообщил, что «лед тронулся», теперь каждый клуб будет иметь свою территорию, фонды на строительство, и клуб «Водник», видимо, тоже наконец-то начнет строительство необходимых зданий. Ведь что ни говори, а дебаркадер — дебаркадер и есть, это не капитальный дом...

Но чем дальше, тем звонче, злее говорил Лалыко, тем более колючие реплики подбрасывали ему спортсмены.

Разговор пошел о том, что в соревновании выигрывает не только сила, ловкость, опыт человека. Решающую роль играет «материальная часть», иначе говоря — паруса, снасти, само судно. Ведь если материал паруса слабый, под действием ветра он деформируется, теряет упругость, парус приобретает так называемое «пузо» — и тут хоть надорвись яхтсмен или буерист, а тебя обгонит тот, у кого парус лучше. Многое зависит и от самого судна — его отделки, формы, веса и прочего. Все это должно отвечать современным требованиям. Но на отечественных верфях еще не строят в большом количестве спортивных судов, достигших, как говорится, уровня мировых стандартов. Покупаются такие суда нередко за границей, и дают их пока только выдающимся спортсменам.

В Ленинграде в последние годы не было почти ни одного такого судна. Вот и не может угнаться ленинградский спортсмен за таким же по опыту, а то и слабее, но зато вооруженным до зубов новейшей и отличной по качеству «материальной частью». Не случайно спортсменов из города на Неве в пятидесятых годах (когда еще не было импортного оборудования) в сборной страны было до 70 процентов, а теперь уже четыре года только два экипажа. Это с ленинградскими-то традициями, природными условиями!

Наш чемпион на новейшем импортном паруснике легко обгоняет на внутренних соревнованиях тех, кто тащится за ним на судах отечественных. Но на международных соревнованиях он, избалованный легкими победами, нередко терпит поражение.

Значение «материальной части» трудно переоценить. Заведующий учебной частью клуба ВЦСПС Дмитрий Николаевич Коровельский рассказывает, что чемпион страны Пинегин на импортном «Звезднике» уезжает от

своего ближайшего соперника, как от пешехода на автомобиле... Из семи гонок он без осечки выигрывает все семь. Будь у них равные по качеству суда, не удалась бы Пинегину такая «чистая» победа. Разница здесь, и явная, в ходовых свойствах самой яхты.

Даже в сборной команде спортсмены не первых номеров получают паруса и прочее «из-под» своих более удачливых товарищей.

А на судне важно все, но особенно — парус, его материал. Лучший — дакрон, его у нас пока не производят. Отечественные паруса — все из обычного лавсана, а он на ветру деформируется. Московский научно-исследовательский институт шелка уже давно разработал ткань, по своим качествам ничем не уступающую зарубежному дакрону. Но что-то мешает пустить ее в производство. Вот уж сказали бы спасибо за отечественный дакрон все «парусники», а ленинградские — особенно.

Но время идет, а проблема пока остается. Недавно к Коровельскому пришел талантливый гонщик, надежда клуба. Пришел проститься.

— Неужели тебе не жаль уходить?

Гонщик скжал губы, отвернулся:

— Лгать не буду, полсердца оставляю. Но... ухожу в греблю. Там, если выиграю, так я, мои руки. А здесь — хороший парус выиграет, я же его до бороды не получу. Обидно это...

Каждый раз, когда надо посыпать спортсмена на крупное соревнование, тренер ломает голову, что ему дать? Собирают буквально с миру по нитке... Да и мало это помогает, ибо собирать, по сути дела, нечего.

— И все-таки неправильно он поступил, что ушел, — качает головой Борис Герасимович, когда я передаю ему наш разговор с Коровельским. — Уйти — это слабость. Тот, кто по-настоящему любит наш спорт, не уходит. Нет...

Он молчит, напряженно глядя куда-то — за сараи, за ветхую развалюху — склад «Водник», напоминающую и не здание даже, а некое убогое рубище, за дорогу, по которой все идут и идут грузовики. И заключает — тихо, жестко:

— По себе знаю...

А через минуту в «Запорожце» с буквой «Р» в желтом треугольнике мы уже едем по направлению к Петроградской стороне, в город. Вот и малый Петровский мост позади. Тут выясняется, что с Борисом Герасимовичем мы земляки, оба до войны росли в этих краях.

Наперебой вспоминаем: вот «Красная Бавария», рядом — гардинно-тюлевая фабрика, раньше она была швейная, называлась «Красный парус», в войну тут шили стеганые ватные покрышки для танков... Напротив, где теперь стадион Балтийского завода, был целый жилой городок под названием «Сангала» — по фамилии фабриканта, когда-то выстроившего здесь для своих служащих пятьдесят два дома — двухэтажных, с широкими окнами, большими балконами. Незадолго до войны сняли в центре городка чугунный памятник фабриканту. А в блокаду разобрали на дрова весь городок...

Помню, здесь еще была школа, перед ней — просторная гаревая площадка. Ребята играли в лапту, в штандер, а однажды зимой вожатый школы стал хлопотать о катке. Звали его Коля Павлов, он был молодой рабочий с завода «Вулкан», стройный, чернявый парень. Какой-то пьяный столкнул его на ходу с трамвая, и Коля погиб... Все ребята очень тяжело переживали его смерть... Но с тех пор каждую зиму возле школы заливали каток...

— Так я же учился в этой школе! — восклицает Борис Герасимович. — А после уроков пропадал в яхт-клубе на Петровской косе. Я и жил рядом с яхт-клубом.

Дело было так. Как-то весной построил кораблик с парусами, сделал точно по рисунку в журнале. Вышел на улицу и пускаю его в канаве. Чувствую, кто-то рядом остановился... Смотрю, стоит широкоплечий моряк в фуражке с «капустой», улыбается. Спрашивает: «Ты сам этот парусник строил?» — «Сам», — отвечаю. «Приходи вечером в яхт-клуб. Скажешь: „Меня Гильбо прислал, начальник“». Запомнил?»

Что и говорить! Да яхт-клуб, наверное, с самого рождения был моей мечтой. Как, впрочем, почти всех ребят с Петровского, там в то время училось нас с полсотни.

— А не помните вы одного мальчишку... Волосы белые, высокий; когда на буерах выезжали, он всегда шарф надевал, большой, красный? А летом ходил на яхте «Стахановец»?

Борис Герасимович задумался, отвел глаза.

— Что-то вспоминается, но фамилии тех, с кем учился, я забыл. После контузии на севере...

Когда началась война, все яхтсмены, даже подростки, в первый же день подали заявления с просьбой послать их воевать на флот. В военкомате, помнится, обещали. Но когда группа, в которой был и Лалыко, прибыла в Вологду, оказалось, что моряками они не станут, а будут учиться на артиллеристов. Борис Герасимович сначала был командиром орудия, а потом его как хорошего спортсмена направили в лыжную разведку. Батальон ходил по фашистским тылам, громил немецкие аэродромы, блокировал дороги. Всю войну везло — ни царапины, а в 1945 году уже в северной Норвегии в бою разорвалась рядом мина, и... 36 осколков, левая нога по колено — вдребезги...

Пять месяцев пролежал в госпитале в той же Вологде, а как выписался, приехал в Ленинград. На месте

двуэтажного деревянного дома, в котором жил до войны, нашел покрытый битым кирпичом пустырь; отец и мать погибли в блокаду. Поселился у старой тетки, стал работать на заводе настройщиком станков-автоматов. Вроде все устроилось неплохо, но...

В общем, уже дня через два решился Борис посмотреть, как дела там, на Петровской косе. Опираясь на костыль, вошел в знакомые ворота...

Кто бы мог подумать, что так мало что изменилось в родном яхт-клубе! Яхтсмены, которые служили поблизости, всю войну заботливо присматривали за его хозяйством. Тут же встретил Лалыко старых друзей, многие еще не сняли гимнастерок с нашивками ранений.

— А на другой день я пришел туда без костыля, — вспоминает Борис Герасимович. — Бросил его к черту! Начал снова тренироваться...

Уже в 1946 году у Лалыко был первый разряд, в 1949 году он стал мастером парусного спорта, затем — чемпионом Советского Союза, членом сборной страны. Есть у него снимок тех лет: Дмитрий Коровельский, Игорь Чернаенко и Борис Лалыко принимают поздравления — все чемпионы СССР, и все — инвалиды войны... Известно ведь, что воля человека превозмогает даже, казалось бы, невозможное.

Трудно сказать, как сложилась бы спортивная судьба Бориса Герасимовича, но встретился на его пути некий деятель от спорта. Лалыко вспоминает: фронта не видел, молодой, но уже солидно-полный. Держится свысока, руки не подает. Явно не спортсмен, не то что яхты — скрипа тележного боится... Узнал, что Борис без ноги, и начисто отменил ему заграницные соревнования. Дескать, «там подумают, что у нас нет спортсменов с ногами».

Борис развелся, была даже мысль взять забытый костыль и... Но одумался: ведь не только в большом спорте счастье.

А полные ветра паруса, сиреневую ленту горизонта и отважное сердце не может отнять никто.

Мы расстаемся, но хочется еще раз зайти в яхт-клуб на Петровской косе. Вахтерша у синей будки уже издали улыбается мне, как знакомой. И сразу за воротами навстречу летит ветер — не городской, который бессильно бьется о стены и заборы, а ветер настоящий, неукрощенный, тревожно пахнущий морем...

Им, ветром залива, дышал когда-то и тот парень в красном шарфе. Это был мой брат. Ему, как и многим другим, не довелось в войну стать моряком. Он воевал танкистом и сгорел в 1944 году под Кировоградом.

Но если бы он остался жив, то, я думаю, тоже обязательно пришел бы сюда...