

МАКАРОВ И ЯХТА VAMARIE

Никита Кузнецов

Имя выдающегося адмирала Степана Осиповича Макарова (1848–1904) знакомо, пожалуй, любому человеку в нашей стране, хоть что-то знающему об истории российского флота. Гораздо менее известна история жизни его сына, Вадима Степановича Макарова (1892–1964), по примеру отца выбравшего стезю военного моряка. Он служил на боевых кораблях в годы Первой мировой и Гражданской войн, а в 1920 г. оказался в эмиграции в США. На чужбине он стал успешным бизнесменом и увлекся яхтингом.



Вадим Степанович Макаров родился 29 апреля 1892 г. в Санкт-Петербурге. Его отец в тот момент в чине контр-адмирала исполнял должность главного инспектора морской артиллерии. В семье С. О. Макарова и его супруги Капитолины, помимо Вадима, было двое дочерей: Ольга и Александра.

Когда вице-адмирал С. О. Макаров погиб при взрыве эскадренного броненосца «Петропавловск» 31 марта 1904 г., его сыну было 12 лет. В 1906 г. Вадима после сдачи экзаменов приняли в Морской кадетский корпус. Начальство отмечало, что на характер подростка оказало большое влияние женское воспитание. В 1907 г. ему дали следующую аттестацию: «Очень нравственный и воспитанный мальчик. Правдивый, самонадеянный, болезненно самолюбивый, эгоист. Очень развитый, способный, очень старательный, интересующийся. К обязанностям и правилам относится аккуратно. Товарищами не любим за гордость, кичливость и эгоизм. С имуществом и пособиями бережлив. Владеет свободно языками — английским, французским, занимаясь отдельно с репетиторами. При делании ему замечаний слезится и раздражается».

Под влиянием обстановки Морского корпуса характер юноши менялся в лучшую сторону. Вот что писало начальство о нем в 1909 г.: «Приобрел большой авторитет в товарищах, любим большинством, совершенно пропали гордость и кичливость; с удовольствием помогает слабым товарищам. Занимаясь предметами или чтением морской литературы, иногда злоупотребляет правилами корпуса. К фронту (строевой подготовке и внешнему виду. — Прим. авт.) довольно серьезен». Подчеркивались в документах и способности к учебе и морской службе, проявившиеся во время практических плаваний. Несмотря на то, что В. С. Макаров был сыном прославленного адмирала, поблажек никто ему не давал, и дисциплинарные взыскания за проступки (правда, не очень многочисленные) он получал наравне со всеми.

5 октября 1912 г. Вадима Степановича произвели в первый флотский офицерский чин мичмана и зачислили в 1-й Балтийский флотский экипаж, на крейсер «Россия». С апреля 1913 г.

Часть офицеров и команды крейсера «Адмирал Макаров». Второй справа (сидит) — мичман В. С. Макаров, 1913–1914 гг.





Русские и американские морские офицеры в Нью-Йорке, 1917 г. В первом ряду в центре вице-адмирал А. В. Колчак, справа от него — капитан 1-го ранга М. И. Смирнов, будущий морской министр Всероссийского правительства и командующий Речной боевой флотилией (Камской). В верхнем ряду (слева направо): старший лейтенант В. В. Безуар и лейтенант В. С. Макаров

он проходил службу на крейсере, названном в честь его отца, — «Адмирал Макаров», что, конечно, символично. Здесь его застало начало Первой мировой войны. На этом корабле Макаров служил до 15 декабря 1915 г., занимая должности вахтенного офицера, вахтенного начальника, младшего минного офицера. 6 декабря 1915 г. его произвели в лейтенанты. «Адмирал Макаров» участвовал в боевых действиях на Балтике с первых дней войны. Он неоднократно прикрывал минные постановки русских кораблей, вступал в бой с кораблями противника.

За боевые заслуги 5 января 1915 г. Вадима Степановича наградили орденом Станислава III ст. с мечами и бантом. Во время корабельной службы молодой офицер проявил себя способным артиллеристом. Он окончил Артиллерийский офицерский класс и получил назначение на эскадренный миноносец «Орфей», на котором и служил до 1917 г., активно участвуя в боевых действиях (в частности, в минных постановках). За кампанию 1916 г. Макарова наградили британским Военным крестом.

В 1917 г. произошла Февральская «бескровная» революция (во время которой на кораблях и в базах Балтийского флота было убито более 60 офицеров и кондукторов), и Макаров вынужденно оставил службу на кораблях, так как не смог найти общего языка с матросами, жаждавшими «свободы» и не желавшими выполнять боевые приказы.

В мае 1917 г. В. С. Макаров отправился в США в качестве помощника морского агента (по сегодняшней терминологии — военно-морского атташе). В дальнейшем он вошел в состав «Русской морской комиссии

в Американском флоте», которую возглавлял вице-адмирал А. В. Колчак (Макаров стал его адъютантом). До конца октября 1917 г. члены комиссии знакомились с американским флотом и занимались обменом боевым опытом, а затем отплыли из Сан-Франциско в Йокогаму. Между тем в России разгоралась Гражданская война.

Покинув Америку, Макаров через Владивосток отправился в Омск, куда прибыл 18 ноября 1918 г. В этот день состоялся переворот, в результате которого верховным правителем России стал адмирал (этот чин ему был присвоен тогда же Советом министров) А. В. Колчак, занимавший этот пост до 4 января 1920 г. Вскоре после прихода к власти Колчака Морское министерство выделили в отдельное ведомство (ранее оно совмещалось с военным), и все морские офицеры, оказавшиеся в тот момент на территории, подконтрольной омскому правительству, активно включились в работу по созданию сухопутных частей, укомплектованных моряками, и речной флотилии, которой предстояло действовать на Каме. Один из современников событий тех лет писал: «...Малозаметная, но упорная война шла... на всей Волге, на Каме, Белой... на всех реках, озерах, чуть ли не прудах, где можно было вооружить пушкой или пулеметом катер, буксир, баржу или парусную шхуну». Для Востока России речные коммуникации имели очень важное значение, так как именно они часто являлись единственными транспортными артериями во многих регионах.

В работах по созданию Речной боевой флотилии (Камской) участвовал и В. С. Макаров. 18 апреля 1919 г. за отличия по службе его наградили орденом Святого Владимира IV ст. и произвели в старшие лейтенанты.

Камская флотилия существовала недолго, но Макарову довелось принять участие в ее самых крупных операциях. За мужество и храбрость, проявленные во время последней из них, 26 августа 1919 г. Вадим Степанович удостоился мечей и банта к ордену Святого Владимира IV ст. Впоследствии флотилия отступала вместе с войсками под ударами Красной армии и прекратила свое существование в устье реки Чусовой (недалеко от Перми) в конце июня 1919 г.

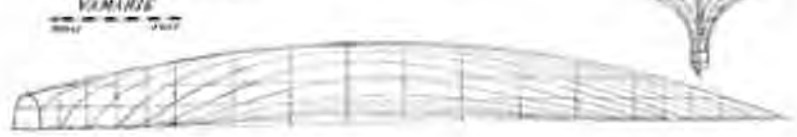
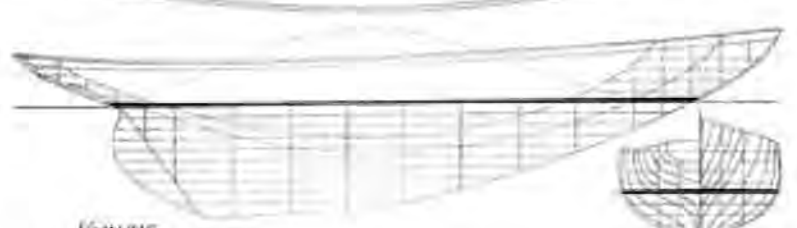
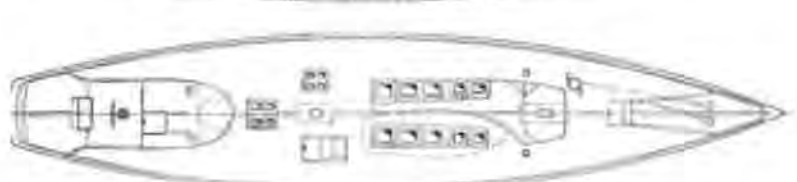
Затем Макарова назначили флагманским артиллеристом Обь-Иртышской речной боевой флотилии, а 13 августа он вступил в командование одним из двух ее дивизионов, формировавшихся в Омске. Осенью 1919 г. корабли Обь-Иртышской флотилии активно участвовали в боевых операциях, но колчаковские войска отступали, и к концу октября и эта флотилия прекратила свое существование.

После окончательного крушения Восточного фронта Белых армий в конце 1919 — начале 1920 гг. Макаров оказался во Владивостоке, откуда уехал в Японию, а затем в США.

В Америке В. С. Макаров некоторое время трудился на правительственном артиллерийском заводе, где усовершенствовал угловые указатели для управления артиллерийским огнем. Затем он отправился на нефтяные разработки в штат Вайоминг. Начав грузчиком, через несколько месяцев Вадим Степанович стал заведующим нефтяным оборудованием фирмы, а, кроме того, изобрел и смог запатентовать специальное «сверло для бурения нефти». Потом основал в Нью-Йорке импортно-экспортную компанию Makaroff & Co, просуществовавшую до 1945 г. Дела фирмы, одним из главных направлений деятельности которой стала торговля икрой, быстро шли в гору, и вскоре в американской прессе Макарова стали называть икорным королем. Однако жизнь успешного бизнесмена не ограничивалась лишь деловыми интересами. Он изобретал сам, поддерживал изобретателей, обращавшихся к нему за советами. Число полученных патентов перевалило за сотню.

Море не отпускало. Более или менее встав на ноги, Макаров решил заняться парусным спортом и обзавестись собственной яхтой. Этому предшествовало (а во многом и способствовало) важное событие в его жизни. В 1931 г. Вадим Степанович женился на Мари Жозефине Хартфорд (1903–1992), известной американской светской львице. В высшее общество Макаров вошел, будучи уже состоявшимся бизнесменом, и, думается, женился по любви.

Супруги катались на горных лыжах в Швейцарии, увлеченно разрабатывали дизайн своей виллы «Риф», расположенной в Палм-Бич (штат Флорида). В этот счастливый период они стали владельцами яхты.



Основные размеры швертбота «Vamarie»:

Длина наиб. 21,94 м
Длина по КВЛ 16,45 м
Ширина 4,65 м
Водоизмещение 46 т
Осадка 3,15 м
Площадь парусности 213,6 кв. м



В. С. Макаров за штурвалом «Vamarie»

Судно спроектировали в нью-йоркском конструкторском бюро Cox & Stevens, а построили в 1933 г. на германской верфи Abeking & Rasmussen, что неподалеку от Бремена. Автором проекта был Джаспер Морган, хотя очевидно, что в разработке проекта ее будущий владелец принимал живое участие. Яхту назвали «Vamarie», соединив имена Вадим и Мари.

В кубрике располагались три койки, за ним — кладовка и камбуз. Далее в корму по левому борту находилась гостевая каюта, напротив нее — галюнь. Кают-компания в средней части освещалась двумя рядами световых люков на крыше рубки. Трап в кают-компанию располагался по правому борту, а слева был оборудован второй галюнь. В двухместной кормовой капитанской каюте кожух над двигателем использовался в качестве штурманского стола. Туда вел отдельный трап с палубы.

Основные инновации «Vamarie» были в плане парусности и конструкции рангоута. Она имела вооруженные стаксельный кеч, и ее главный парус растягивался

ушбоном. Считается, что это первое применение такого рангоутного дерева на крупной яхте.

Грот на ушбоне имел эффективную форму, апсель (бизань-стаксель), поставленный под ним, заполнял оставшееся пространство между мачтами. В сильный ветер для уменьшения площади парусов убирали грот.

«Vamarie» оказалась хорошо сбалансированным судном, ходким и обладающим прекрасной управляемостью. Уже в одной из первых гонок, проходившей в 1933 г. по маршруту Майами — Нассау, скорость ветра достигала 50 узлов. Девять из 12 яхт сошли с дистанции из-за поломок, но «Vamarie» показала отличную мореходность и выиграла гонку. Яхта, занявшая 2-е место, финишировала лишь через 18 ч.

В июне 1934 г. «Vamarie» первой пришла к финишу в Бермудской гонке, преодолев маршрут от Нью-Лондона (штат Коннектикут, США) до о. Сент-Дейвидс (Бермудские о-ва) за 74 ч. Правда, по гандикапу яхта заняла 8-е место в своем классе.

«Vamarie» во время гонки Нью-Лондон — Аннаполис, 1939 г. Продолжаются эксперименты с парусным вооружением; на корме появилась еще одна мачта

Летом 1935 г. «Vamarie» приняла участие в трансатлантической гонке из Ньюпорта (США) в Берген (Норвегия). Дистанцию 3050 миль она прошла за 19 дней 17 мин 10 с, став первой на финише, но снова уступив место по гандикапу другой яхте. Посетив различные европейские порты, «Vamarie» вернулась в Америку.

Всего с 1934 по 1936 г. «Vamarie» под командованием В. С. Макарова участвовала в девяти океанских гонках, пройдя более 30 000 миль.

После развода в 1937 г. в рамках раздела имущества бывшие супруги подарили яхту американской Военно-морской академии в Аннаполисе.

«Vamarie» использовалась для обучения курсантов парусному делу и активно участвовала в местных регатах в Чесапикском заливе. В 1938 г. она вновь оказалась на дистанции Бермудской гонки и заняла 18-е место из 22 в своем классе и 29-е из 44 в общем зачете. Несмотря на скромный результат, это сыграло важную роль в развитии парусного спорта при подготовке будущих офицеров ВМС США. Курсанты академии участвуют в Bermuda Race уже более 80 лет.

В 1940 г. «Vamarie» присвоили обозначение IX-47 и официально зачислили в состав судов академии, а 10 ноября 1944 г. — в состав американского флота.



Судя по сохранившейся переписке, В. С. Макаров следил за успехами и неудачами «Vamarie», пытался давать советы по ее эксплуатации командованию академии (ко-

торое не всегда прислушивалось к ним). Несомненно, большим огорчением для Вадима Степановича стало известие о том, что в октябре 1954 г. ураганом «Хейзел» яхту сорвало с якорей и разбило о мол, в результате чего она получила серьезные повреждения и затонула. Ее подняли, но восстанавливать не стали. 24 февраля 1955 г. «Vamarie» официально вывели из эксплуатации, исключили из списков американского флота и в декабре того же года разобрали.

Экипаж курсантов Морской академии на борту «Vamarie»

Расставшись с супругой и «Vamarie», В. С. Макаров продолжал успешно развивать свой бизнес и заниматься изобретательской деятельностью. Сумев реализовать себя в США, Вадим Степанович никогда не забывал о том, что он русский. Это выражалось прежде всего в его активном участии в общественных и благотворительных проектах. В 1923 г. он стоял у истоков организации Общества бывших русских морских офицеров в Америке (одной из самых крупных морских эмигрантских организаций), стал одним из основателей и вице-председателем Толстовского фонда, созданного в 1939 г. для помощи эмигрантам, членом приходского совета соборного храма Христа Спасителя в Нью-Йорке, входил в совет директоров Пироговского медицинского общества. Помимо этого, он занимался сохранением и увековечением памяти о прошлом российского флота. В основном на средства Макарова удалось установить

памятники на могилах флотских офицеров, убитых в 1917 г. и похороненных в Хельсинки. Он был одним из создателей Русского морского музея адмирала Степана Осиповича Макарова, открывшегося в Лейквуде в 1967 г., уже после его смерти. Не забывал Вадим Степанович и о парусном спорте, периодически участвуя в гонках на швертботе класса Lightning.

2 января 1964 г. Макаров, «исключительно одаренный человек, русский патриот и боевой офицер» (как справедливо отмечено в некрологе), скончался в Нью-Йорке.



Автор благодарит за неоценимую помощь в работе над статьей педагога, яхтсмена, исследователя морской культуры и традиций З. В. Бредову (Санкт-Петербург) и культуролога, переводчика, независимого исследователя А. С. Дементьева (Москва).

Подъем «Vamarie» (IX-47) из воды во время спасательной операции в ноябре 1954 г.

