

1947 год

В ознаменовании 10-летия со дня открытия Канал Москва-Волга был переименован в Ордена Трудового Красного Знамени канал им. Москвы. А станция «19 километр» («Щапово») в «Водники».



В 1947-м году Московские яхтсмены впервые совершили дальний поход.

ПЕРВОЕ ПЛАВАНИЕ МОСКОВСКИХ ЯХТСМЕНОВ НА РЫБИНСКОЕ МОРЕ

Этот отчет содержит фотографии, иллюстрирующие первый поход московских яхт в год образования «Рыбинского моря», в 1947 году. Все комментарии к фотографиям и предисловие даны капитаном яхт «Пинта» и «Борей» Львом Николаевичем Григорьевым сыном коммодора этого похода Н.В. Григорьева.

Ясно, что инициатива была снизу, а получить разрешение надо было сверху. Поэтому эта инициатива была обставлена необходимой бюрократической шумихой и т.д. (Тем более, что ВЫСОКАЯ организация похода давала возможность запасть жратвой, что в то время, наверное, определяло многое - карточная система была).

Видимо, всевозможная режимность (прохождение мостов, шлюзов и т.д.), априори, предполагала оформление кучи бумаг, подписей, поручительств и т.д.

Подробности: харчи были получены с большой задержкой, поэтому в походе появились прокисшие сметана и творог, которые, естественно, были съедены в первые дни, что вызвало маяту животом у всех участников похода - понятно!?

Далее, Н. Григорьев рассказывал, что когда грузили на яхту в Северном порту хлеб, какой-то доброхот с баржи сказал, что мало, мол, берёте - на Волге хлеба нет.

Отец, даже, дёрнулся было сдавать этого «очумельца» в органы, как распространителя антисоветской пропаганды, но, подумавши, велел прикупить хлеба ещё.

И не зря, потому что в Угличе хлеб добывали с боем, прикрываясь значимостью похода и ворохом бумаг, подтверждающих эту значимость.

Ещё о еде в этом походе. Были какие-то американские консервы - вроде котлет, которые поначалу пытались жарить, но есть их было трудно - внутри котлет получался "песок" и сухая пыль.

Эти консервы стали добавлять в супы, что придавало им мясной вкус и сухой осадок на дне кастрюли. В. Чистова, видимо, единственная владевшая «аглицкой» речью, прочитав этикетку, поняла, что внутри банок содержится собачий корм - пикикан - чёрт знает, каких животных мясо вместе с костями, провёрнутое мясорубкой - осадок это молотые кости.

Сожрали!

Ещё: на первом переходе под парусами на яхте «ОРЁЛ» ведро(!) с топлёным маслом опрокинулось в трюм – собирали чуть ли не слизывая языками. Собрали все до капли!.

**ПОХОД
ЯХТ**

**МОСКВА —
РЫБИНСКОЕ МОРЕ —
МОСКВА**

Группа яхтсменов, участвовавшая в походе на парусных судах по маршруту Москва — Рыбинское море — Москва, возвратилась в столицу.

Москвичи совершили плавание на шести парусных судах и были в походе 19 дней. В состав флотилии входили флагманское судно «Орел» под командованием чемпиона СССР Архангельской и командора похода яхтенного капитана Григорьева, яхты «Снарк» с командиром чемпионом СССР Чумаковым, «Кормаран» под командованием рулевого Зворыкина, «Компромисс», «Нерпа» и «Кашлот» под командованием чемпиона СССР Сахаровой, чемпиона Москвы Пинегина и рулевого Линьковского.

Всего пройдено 1.000 километров. Было совершено два ночных похода по компасу и карте кильватерным строем. На Рыбинском море яхты попали в шторм.

СУДОВАЯ РОЛЬ.

КРЕДИТНОГО ПЛАВАНИЯ ЯХТМЕНОВ г.м.с.с.к.в.д.

МАРШРУТ: Северный берег /Гудок/ - Дыгров - Углич - Иванки и обратно буксировка. Мышкин - Потежонье - Колотарь - Чусьеголок - Москва - Мышкин - северное плавание.

ВРЕМЯ ПЛАВАНИЯ: 10 - 27 июля 1947 года.

СОСТАВ СУДОВ:

1. «Орел» швертбот класса Т командир АРХАНГЕЛЬСКАЯ Е.Б.
2. «НЕРПА» швертбот класса Т командир ПИНЕГИН Т.А.
3. «СНАРК» яхта класса Л 3 командир ЧУМАКОВ А.А.
4. «КОМПРОМИСС» швертбот класса Т командир ЗВОРЫКИН Д.Л.
5. «КАШЛОТ» швертбот класса Т командир ШАВРИН В.С.
6. «ВЛАДИВОСТОК» яхта класса Л 45 командир САХАРОВА Е.И.
7. «ПОИСК» швертбот класса Т командир ШЕШКИН Г.Г.
8. «КАСАТКА» швертбот класса Т командир ЛЕБЕДЕВ С.Г.

КОМАНДИР СОЕДИНЕНИЯ капитан речного плавания **Н.В. ГРИГОРЬЕВ**
ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА рулевой I класса **Е.Г. РОМАНКОВ**
ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА рулевой I класса **Д.Л. ЗВОРЫКИН**
ПОСЕТРИК ПОХОДА рулевой 2 класса **С.Г. ЛЕБЕДЕВ**
ЧИСЛЕННОСТЬ ЭКИПАЖА: - по 4 человека на яхте.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ МОСКОВСКОГО КОМИТЕТА ФИЗИКУЛЬТУРЫ И СПОРТА *А.А. Канунников* /Канунников/
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАРУСНО-СЕКЦИИ ПРИ *А.А. Адамович* /Адамович/
Вла Удирекции Канала Москва-Волга *Шинько* 16/12/47.
22 45 нач. кан. Шинько

На обороте вкз пункты похода: -

Распечатка черновика отчёта о походе 1947-го года, написанного рукою Н.В. Григорьева

нач. УСО МГКФИС т.Чатлих

Нач.ЦВМК Леонтьеву

Предс. Моск. Парусной секции т.Адамовичу

Отчёт об учебно-тренировочном походе московской сборной команды яхтсменов в июле 1947 г.

I. Цели и задачи похода и подготовка

Учебно-тренировочный поход проводился на основании приказа Московского комитета по делам физкультуры и спорта №__ об организации Сборной команды г. Москвы по парусному спорту.

Поход должен был проводиться одновременно с зачётным походом школы яхтенных капитанов, которая должна была выполнить поручение Республиканского Комитета об изучении берегов Рыбинского водохранилища и подыскании места для организации Республиканского Яхт Клуба.

Однако, осложнения в снабжении и финансировании этого мероприятия вынудили Комитет РСФСР отказаться от своего предложения и поэтому экипажи и суда, которые должны были его выполнять, частично присоединились к походу Московской Сборной.

Поход имел своей главной задачей тренировку членов Команды в условиях открытых водных пространств, т.е. большой волны, переменных ветровых условий и выработки навыков вождения тяжёлых судов в незнакомой обстановке.

Финансирование и продовольственное снабжение похода было определено Комитетом на 18 участников в течение 20 дней. Лимитация мест на продукты была получена на 305 ч/дн 10.07 к концу дня. 11, 12 и 14 июля оформлялись в нескольких инстанциях наряды.

15 - были получены и отвезены в гавань продукты, а 16-го в 18ч. 35 минут суда похода тронулись в путь на буксире за самоходной баржей №36.

Таким образом, поход начался с опозданием на 8 дней.

В момент начала похода в его состав входили следующие суда:

<u>Название судна</u>	<u>Класс</u>	<u>Владелец</u>	<u>командир судна</u>
ОРЁЛ	Некл.	Спартак	Е.Б.Архангельская
КАШАЛОТ	Т	Динамо	В.Б.Линковский
КОРМОРАН	Т	Кр.Сов.	Д.Л.Зворыкин
КОМПРОМИСС	Некл.	Энергия	Е.И.Сахарова
СНАРК	Некл.	Кр.Сов.	А.А.Чумаков
НЕРПА	Т	ЦВМК	Т.А.Пинегин

Из них "Нерпа" вышла 12.07 в качестве разведчика.

Из состава Московской Сборной в походе приняли участие следующие лица:

1. Е.Б.Архангельская (Спартак)
2. Е.А.Гаудио (Кр.Сов.)
3. Л.С.Генфер (Кр.Сов.)
4. М.С.Колужная (Энергия)
5. А.С.Кузьмина (Спартак)
6. К.В.Мельгунов (Кр.Сов.)
7. М.П.Поляков (Спартак)
8. Т.А.Пинегин (ЦВМК)
9. Е.И.Сахарова (Энергия)
10. А.А.Чумаков (Кр.Сов.)

Кроме того, в походе участвовали слушатели школы яхтенных капитанов-

1. Е.Г. Ромашков (пом. начальника похода)
2. Е.Б. Линковский (политрук похода)
3. Д.Л. Зворыкин (Зам.нач. похода)



Александр Чумаков, 2-кратный Чемпион СССР в классе Олимпик, участник «Рыбинского плавания» 1947г.



Лидия Сергеевна Генфер, участница «Рыбинского плавания» 1947г.

Знаменита была в московско-парусном мире, прежде всего как преферансист очень высокого уровня.

ЛЕГЕНДА: В электричке по дороге к платформе "ВОДНИКИ" Лида, сидя рядом с парой мужиков, шуршащими картами, согласилась расписать с ними пульку. Быстро поняв (вист 5 копеек), что играют "на лапу", она ухитрилась раздеть их в пух-и-прах до Водников. Расплатившись, мужики целовали ей руки - за урок. (Записано по памяти со слов Л.Сухова)



Сахарова Екатерина Ивановна, трехкратная чемпионка СССР.(1946, 1948, 1950) участница «Рыбинского плавания» 1947г.



Юрий Шаврин. 8-ми кратный Чемпион СССР (классы «Олимпик», «Финн», «Дракон»), участник «Рыбинского главания» 1947г.

Лица, взятые на пополнение команд:

1. В.Н. Бондарь Яхт.матрос (Динамо)
2. М.Л. Кербер "-" (Динамо)
3. О.М. Лебедева "-" (Спартак)
4. В.П. Чистова "-" (Динамо)
5. В.Сорокин рул. 2 кл. (Кр.Сов.)
6. В.П. Юрков "-" (ЦВМК)
7. Е.Тарасова рул. 2 кл. (ЦВМК)
8. А. Мильман Яхт.матрос (ЦВМК)
9. В.И. Замечник рул. 2 кл. (Кр.Сов.)

Таким образом всего на 6 судах вместе с начальником похода принимало участие 22 человека, из них 15 обеспеченные довольствием от Моск.К-та и 7 за свой счёт. Все члены Моск.сборной были распределены по всем судам.

II. Календарь похода

12 июля из гавани ЦВМК вышел первым швертбот "НЕРПА" для предварительной разведки и установления мест береговых стоянок.



Все яхты (кроме Нерпы) в ожидании самоходки №36 на левом берегу канала напротив Хлебниковского затона. 1947г.

16 июля остальные 5 судов были взяты в Хлебниково на буксир с/х баржей №36, а **17 июля** в 13 ч. отцепились от неё в районе устья р.Нерль у дер.Медведица и пошли в свободное плавание при ветре в 4-5 баллов в лавировку.



Тронулись на буксире самоходки №36; до боли знакомый мост Дмитровского шоссе, которого уже нет. На переднем плане «КОРМОРАН». Июль 1947г.



"КОМПРОМИСС". все зарифлены – переход от Медведицы до Никитского. Июль 1947г.

в **19:10** встали на ночёвку у дер.Никитское около Калязинского ж/д моста.

18 июля при ветре до 6 б. в лавировку прошли под мостом и в 14:30 ошвартовались у пристани Калязин.



Калязин, июль 1947г. Затопление церкви и поселка произошло вследствие строительства канала Москва-Волга.



В наши дни.

Калязин. Вокруг затопленной во время строительства канала «Москва-Волга» церкви создан рукотворный остров. Построен причал. На снимке сын автора Андрей (См. «...не против ветра!») и ему уже 42 г. 2014 год. (см. стр. 218)

В этот день имели место две аварии: на ш/б "КОРМОРАН" вырвало скобу вертлюга, на ш/б "КАШАЛОТ" поломало перо руля и патент-риф.

"КОРМОРАН" исправил повреждения сам, а "КАШАЛОТ" - в мастерских местного техникума.

В 16:35 все суда за исключением "КАШАЛОТ"а, который ожидал окончания ремонта, отошли при ветре в 2-3 б. в лавировку и в 19:35 встали на ночёвку на правом берегу напротив пристани Прилуки.

Во время этого перехода на Снарке и Орле было замечено, что новые паруса рвутся по швам, т.к. нитки были гнилые.



Углический шлюз, 1947г.

19 июля, отойдя от места стоянки в 10:30, в 12:45 подошли к воротам Углического шлюза, но так как "КАШАЛОТ" всё ещё находился в Калязине, встали на ночёвку в 3-4 км от шлюза у дер.Котово. Ночью подошёл "КАШАЛОТ".

20 июля в 9:00 вошли под парусами в шлюз, прошлюзовались и под парусами же вышли к пристани Углич, - всё при встречном ветре силою 2-3 б.



Углический шлюз. Июль 1947г.

Вход в Углический шлюз и выход из него под парусами. В истории Московского парусного спорта это было первое самостоятельное шлюзование (на канале им.Москвы было строго - только на буксире с каким-нибудь караваном). Плаврымов не было, яхты шлюзовались одни, воду спускали очень шустро - видимо, было весело.

В Угличе запаслись продуктами, осмотрели город и музеи, и в 13:45 отошли вниз по Волге при слабом ветре переменных направлений.

Около 21:00, пройдя пристань Мышкин, встали в бухте у дома отдыха "Мосэнерго" у с.Одотино **21 июля** в 9:05 - 9:20 дан старт крейсерской гонки с гандикапом с финишем у дер.Ефаново в Рыбинском в-ще.

Пункт финиша оказался недоступен, т.к. путь к нему преграждался полосами затопленного леса.



Затопленный лес на Рыбинском водохранилище, в районе дер. Ефаново. 1947г.

Но последовательность судов и их ходовые качества определились задолго до финиша.

Пройдя выходной буй Рыбинского моря увидели ш/б "НЕРПА" и, соединившись с ней, взяли курс на Юршинский о-в (вблизи г.Переборы), где встали в 20:15.

Этот день яхты впервые шли при очень длинной накатистой волне в условиях, резко отличающихся от "своей" акватории.

22 июля была вновь назначена гандикапная гонка с финишем у дер. Колобово на сев. мысе устья р.Сагожь (район Пошехонье-Володарск).

Старт раздельный с 9:08 до 9:50. Гонка шла в лавировку галсами продолжительностью от 2-х до 3-х часов.

Дистанция проходила при ветре в 2 балла, но при большой волне и вне видимости берегов. Суда финишировали от 15:40 до 16:22, пройдя около 60 км.

23 июля с 9:00 до 9:50 дали старт гандикапной гонке Колобово-Мякса вдоль восточного берега водохранилища с удалением от него до 10-15 км.

Около 15:20 с W надвинулась гроза, сопровождавшаяся двумя шквалами силою до 8-9 баллов. В результате этого суда потеряли друг-друга из видимости, у ш/б "НЕРПА" порвало паруса, а ш/б "КАШАЛОТ" лёг, и был поднят после шквала подошедшими к нему яхтами "СНАРК" и "КОМПРОМИСС", после чего все трое направились к берегу в районе дер.Щетинское, там встретили Нерпу и остановились на ночёвку.

"ОРЁЛ" и "КОРМОРАН", встретившись в Гаютино, продолжали путь в ночное время, неся топовые огни, до Мяксы, к которой и подошли ночью 24 июля.

Отставшие суда присоединились к ним 25 июля между 15 и 16 часами.

26 июля в 9:25 вышли обратно при попутном ветре переменной силы курсом на мыс коренного берега западнее о-ва Юршанский. С наступившей темнотой "КАШАЛОТ", "КОРМОРАН", "НЕРПА" и "СНАРК" несколько увалились и вышли к о.Юршанскому, где и заночевали.

"ОРЁЛ", возвращавшийся за отставшим "КОМПРОМИСС"ом, ночевал с ним на острове у дер.Легково. Суда соединились утром 27 июля и общей колонной в 10:00 вышли на Мышкин с попутной остановкой на о-ве Песчаном - на обед.

28 июля - днёвка в бухте у д/о "Мосэнерго" - штиль и дождь.



29 июля 1947г. - тренировочная гонка с пересадкой в г.Мышкин. У шеста Н.В.Григорьев, справа Зворыкин (при колоколе) и может быть Архангельская.

29 июля начали тренировочную гонку с пересадкой.

После нескольких стартов, на втором круге ш/б «НЕРПА» потерял мачту, вследствие невнимательности рулевых Кузьминой и Архангельской.

После этого было принято решение возвращаться в Москву.

30 июля в 22:00 с попутным караваном вышли из Мышкина в Москву.

(есть подозрение, что значительная часть последующего текста написана матушкиной рукой. Причины - невосстановимы. Л.Н.Г.)

Вследствие недостатка продуктов часть экипажей была в Кимрах отправлена поездом (вечером 7 августа), а оставшиеся у Большой Волги переселились на самоходную баржу.

2 августа в 19 часов вышли с самоходной баржей в Москву, куда и прибыли **3 августа** в 7 часов утра.

Всего за поход пройдено.....км. из них под парусамикм. Ходовых дней под парусами – 10 на буксире - 4, стоянок - 4 дня. Средняя продолжительность ходового дня - 7.5 часов

Продолжительность ходового дня составляла в большинстве случаев от 5 до 9 часов, два дня были по 3-4 часа, а два дня - по 13-14 часов (переход Колобово-Мякса и Мякса- Юршинский).

III. Итоги похода

Подводя итоги похода можно сказать, что поход решил большую часть поставленных задач, за исключением обеспечения полноценной спортивной тренировки. Вследствие малого знакомства с условиями плавания в районе похода, основной упор похода был сделан на плавание в Рыбинском море, специфика которого такова, что плавать можно только в большом удалении от берегов.

Отсутствие береговых стоянок, более или менее подходящих для проведения тренировочных гонок, не позволило выполнить план тренировок, что усугубилось аварией яхты "НЕРПА", которая помешала провести пересадки в конце похода.

Большой моей ошибкой, как кажется теперь, было то, что по незнанию условий плавания с самого начала похода не была введена ежедневная (от стоянки до стоянки) смена экипажей между судами, что без всяких пересадок сделало бы тренировку весьма эффективной.



Яхта «НЕРПА» со сломанной мачтой. А.Кузьмина и Н.В.Григорьев. Произошло следующее: на встречных галсах А.Кузьмина и Е.Архангельская не разошлись, стукнувшись мачтами - результат...

По скудным сведениям А.Кузьмина - ну, очень азартная гонщица.

Яхта «НЕРПА» - цельно дубовый швертбот, включая палубный настил - в памяти потомков известная как яхта Пинегина. Т.А.Пинегин - говорить не надо. Олимпийский чемпион 1960 года. Ну, очень злобный гонщик!

Дисциплина участников похода, в общем, была на достаточно высоком уровне, за исключением двух-трёх случаев недисциплинированности командиров судов, происходившей от их неопытности и слишком большой самоуверенности.

В походе имели место две аварии, суждение о которых должна вынести аварийная комиссия судорегистра. Это авария с швертботом "КАШАЛОТ" под командованием Линковского и авария яхты "НЕРПА" в гонках с пересадкой по вине Кузьминой и Архангельской.

Менее серьёзные аварии (разрыв парусов, поломка руля, румпеля, поломка патентрифа и т.д.) ликвидировались силами команд и не нарушали графика похода.

Считаю, что большая часть участников похода серьёзно относилась к его задачам и получила нужную морскую практику.

Часть участников в полной мере можно считать сдавшими практически экзамены на яхтенных капитанов речного плавания.

В числе лучших следует отметить: Чумакова, Зворыкина, Сахарову, Гаудио, Архангельскую. Кроме них, следует считать сдавшими практические нормативы в объёме, требуемом для яхтенных капитанов речного плавания, рулевых I класса: Камошную, Ромашкова и Линковского и на рулевых I класса рулевого 2 класса Кузьмину.

Следует считать полностью сдавшими практические экзамены на рулевого 2 класса яхтенных матросов: Юркова, Бондарь и Лебедеву.

Следует отметить некоторые моменты, относящиеся к дальнейшей организации подобных походов:

- а) нельзя допускать проведения таких походов на швертботах класса "М" и "Р";
- б) необходимо иметь в ЦВМК достаточное количество карт Рыбинского и Углического водохранилищ;
- в) снабжать суда, идущие в походы, как минимум, компасами и, желательно, "лагами";
- г) в будущем году провести поход небольшой группы квалифицированных яхтсменов на яхтах, снабжённых всеми необходимым штурманским оборудованием, для нанесения на карту всех

ориентиров и контуров плохо проходимых мест, а также составления краткой лоции Рыбинского моря.

С точки зрения пригодности таких походов для тренировки сборной считаю их безусловно полезными для тренировки наиболее квалифицированных членов сборной на килевых яхтах. Сбор будущего года следовало бы провести не в походе, а на базе дома отдыха "МосЭнерго" напротив Мышкина.

Столовая дома отдыха может принять на снабжение всех участников сбора, а район плавания подходит для всех классов судов, которые весьма легко могут быть туда доставлены.

Это же место мы считаем одним из самых подходящих для организации учебной базы-лагеря для подготовки яхтенных капитанов.

Прошу Секцию и Комитет рассмотреть вопрос об организации такой базы.

В заключение отмечаю хорошую работу зам.нач.похода по хоз.части т.Зворыкина.

Командир похода

яхтенный капитан

"Н.В.Григорьев".

Приложение:

1. Карта похода
2. Судовая роль.
3. Списки личных вещей и снабжения яхт
4. План похода



За время похода яхтенный фольклор пополнился такими куплетами -

*На швертботе «Корморан»
ходят в бурю и в туман –
даже, полный штиль когда,
у него свои хода!*

*На килёвой яхте «Снарке»
дисциплина вся насмарку.
Потому что Вовка-шкет –
хочет робит, хочет нет.*

*А на флагманском корвете,
девки - краше нет на свете!
Их со вкусом подбирал
дядя Коля - адмирал!*

*«Наблоинился и пиляй,
и не дрейфь, и мать эти...» –
так Григорьев Николай
обучает братию.*

*Нас мотало по морям,
что ни день - то хуже.
Сколь приятна стала нам
клязьминская лужа.*



Яхта Орел, 1947г.



Флагманское судно "ОРЁЛ" единственная яхта в эскадре с бермудским вооружением. По воспоминаниям Михаила Леонидовича Кербера его экипаж был следующим: Николай Владимирович Григорьев, Елена Борисовна Архангельская, Валентина Павловна Чистова (в скором времени ставшая Григорьевой) и М.Л. Кербер. Однако, на ряде фото отчётливо видно 5 человек. 1947г.



Собрание капитанов. По часам: Д.Зворыкин, Н.Григорьев, В.Линковский, Е.Сахарова, А.Чумаков, Е.Архангельская. 1947г.

В.Б.Линковский - участвовал в перегоне яхт "АВРАЛ" и "СЕРГО" из Москвы в Саратов в 1938 г.. Был председателем тех.комиссии в ЦВСК ВМФ. В ВМФ судьба дала Л.Н. Григорьеву возможность встретиться с ним. Ходили по Волге походом три яхты: "Порыв", "Поиск", "Победа" в честь 100-летия В.И Ленина, адмиралом был Линковский.

Замечательно, что в Рыбинске в шлюз заходили под парусами - ТРАДИЦИЯ! Надо будет попытаться вспомнить этот поход - много забавных баск.



В г.Мышкин. Слева - направо: Л.Кербер, А.Чумаков, (перед ним Константин Мельгунов), Л.Генфер, Н.Григорьев (сзади), Д.Зворыкин, Е.Архангельская, В.Бондарь. 1947г.



Стоянка на острове Песчаный на подходе к г. Мышкину. Жара. Варили компот. Ведра с ним охлаждали в спасательных кругах на плаву. Наслаждались жизнью. Слева – Зворыкин. Справа – Сахарова. 1947г.



Все шесть яхт на о. Юршинский. "ШАРК", "КОРМОРАН", "ОРЕЛ", "НЕРПА"...1947г.



На переходе Колотово-Мякса в шторм Кашалот лег, был поставлен на киль при поддержке Снарк и Компромисс. На этом фото они сушатся у деревни Щетинское. Носом влево – Снарк, вправо – Компромисс, кормой – Кашалот. 1947г.



В Мяксе. Слева направо: 1 Александр Александрович Чумаков, 4 Лидия Сергеевна Генфер, 5 М.Л. Кербер, 6 Вова Бондарь, 7 Е.Б. Архангельская, 8 В.П. Чистова, 9 Н.В. Григорьев, 10 Екатерина Сахарова. 1947г.

А.А.Чумаков - на тот момент чемпион СССР. В Московском парусном спорте известная личность.
Лидия Генфер - знаменита была в московско-парусном мире, прежде всего как преферансист очень высокого уровня.

ЛЕГЕНДА: В электричке по дороге к платформе "ВОДНИКИ" Лида, сидя рядом с парой мужиков, шурующими картами, согласилась расписать с ними пулюку. Быстро поняв (вист 5 копеек), что играют "на лапу", она ухитрилась раздеть их в пух-и-прах до Водников. Расплатившись, мужики целовали ей руки - за урок. (Записано по памяти со слов Л. Сухова)

Миша (Михаил Леонидович) Кербер - сын Леонида Львовича Кербера, заместителя А.Н. Туполева по оборудованию.

Вова Бондарь - в будущем военный моряк, самый молодой участник похода.

Е.Б. Архангельская - многократный чемпион Москвы и СССР. Кличка - "Королева слабых ветров". В начале 70-х была тренером в я/к "Аврора" и пестовала женскую команду на "М".

АНЕКДОТ: *предисловие - строились в "Авроре" разные яхты, в том числе - "ГОЛЬФСТРИМ" силами В.Марченко с примкнувшими - очень долго.*

1 апреля Л.Н. Григорьев приходит к Е. Архангельской и шутит: "Е.Б., слышали, ГОЛЬФСТРИМ замёрз!" Ответ Е.Б.: "А, я всегда говорила, что Марченко - мудаки!"

Ясно, что женщина ребят, щенков, со своим чувство юмора могла легко "загнуть под скамейку".

В.П. Чистова – в скором будущем станет Григорьевой, люто ненавидела парусный спорт, любя при этом мужа, и разрешая приобщать меня к нему парусному спорту.

Н.В. Григорьев

Е. Сахарова - на тот момент чемпион СССР. .



Караван. 1947г.

Поимев моральный ущерб, а главное по причине полного отсутствия харчей на этот момент, предприятие решили свернуть. Часть личного состава была выслана в Москву поездом с остатками денег, которых хватало на покупку по пирожку на рыло плюс 15 коп. на трамвай. Яхты с оставшимся экипажем встали на буксир, что мы и видим: впереди "СНАРК", затем "КОМПРОМИСС", "КАШАЛОТ", "НЕРПА" с мачтой на палубе, слева - "ОРЁЛ" и "КОРМОРАН".

Интересно, что поскольку жрать было нечего, а караван шёл не спеша (медленно), то пару раз какая-то из яхт (вероятно буксировавшихся слева) отцеплялась от каравана и под парусами, устремлялась к берегу, чтобы накопать картошки и, догнав караван, обеспечить какой-то едой коллектив.

Примечание Автора: Несмотря на бездарную и безответственную подготовку Похода со стороны Московских чиновников от спорта (поход начался с опозданием на 8 дней и был свернут по причине полного отсутствия харчей) 22 московских яхтсмена на 6 яхтах «Орел», «Кашалот», «Корморан», «Компромисс», «Снарк» и «Нерпа» вырвались за пределы столичных водохранилищ и показали дорогу к дальним плаваниям и путешествиям под парусом.



Грустный флагман Н.Григорьев в компании прекрасной дамы (Е.Архангельской) переживает неудачное завершение похода, на буксире по пути в Москву. 1947г.