



Живет на свете капитан...

Анна Федотова ► Капитаны бывают разные. Одни долго учатся на профессионалов. Другие однажды заболевают страстью к путешествиям по рекам и озерам, и она становится частью их жизни. Таков Владимир Бамунэр, капитан яхты «Пинта», к 60-летию которого подготовлен этот материал.

Все началось с пламенной любви к Морю его отца, Александра Бамунэра. Мечта стать капитаном дальнего плавания не сбылась, однако он не отчаялся, купил катерочек, и увлек короткими походами по Неве и Ладожскому каналу сына Володю. Когда сын подрос, они выбрали судно посерьезнее. Катер был приобретен летом 1980 года за 1500 рублей. Он был построен одним «Кулибиным» без расчетов и проектов в 1972 году. Деревянный корпус длиной 6.7 м, с высотой рубки 2.2 м и осадкой 0.4 м, как ни странно, практически не имел течи.

Возникает вопрос: «Как столько лет сохраняется корпус деревянного судна?» Каждую весну Владимир тщательно отдирает краску с днища; все швы шпаклюются смесью олифы и мела (впрочем, в последние лет десять используется готовая смесь), затем шлифуются. Днище покрывается

краской 2 раза; палубу неоднократно перестилали – внизу брезент, сверху герметик и краска.

Особое внимание обращает на себя материал, зафиксированный латунными саморезами ручной работы по периметру борта, который частично выполняет функцию привального бруса – это кусок поручня эскалатора для пассажиров, любезно предоставленный капитану друзьями из метрополитена.

Катер, несмотря на чудовищные обводы, вызывал восторг у владельцев – отца и сына. Однако в головах этих мореманов продолжали клубиться мечты о переходах в шторм, о завывании ветра в парусах. И вот, потратив годы на расчеты и добычу строительного материала, они создали проект перестройки катера в парусную яхту.

Начиналось все с того, что Владимир встал на крышу рубки с багром и изображал, как бы мог выглядеть

картер, если бы на нем вдруг выросла мачта. Затем мачта и мачта обрели реальные формы и габариты. Странная конструкция не отличалась изяществом и грацией, свойственным яхтам, и единственное имя для судна, которое приходило создателям на ум – «Сирано» в честь Сирано де Бержерака за необычный нос. Однако, попросив прощения у Колумба, они назвали свое детище «Пинта», что прозрачно намекало: судно, хоть и не наливное, но на нем легко можно распить пинту-другую пива, а может и чего покрепче.

Походы на судне проводились каждое лето, сначала в направлении Вознесенье – Вытегра, затем, с появлением парусного вооружения – по Онеге в Петрозаводск. Ладожское озеро всегда пугало своим непредсказуемым и суровым характером, однако однообразие пейзажей и событий в Ладожском канале настолько наскучили капитану, что «Пинта» стала ре-



гулярно совершать переходы из Шлиссельбурга в Свирь через юг Ладоги.

Как и положено, на корабле велся судовой журнал. Пожалуй, его фрагменты можно было бы издать с не меньшим успехом, чем «Трое в лодке, не считая собаки». Благодаря скрупулезным записям, очевидно, до какой же степени надо было быть фанатом подобного отдыха, чтобы преодолеть все препятствия и свой единственный в году отпуск тратить на организацию и проведение этого летнего водного праздника. Сколько сложностей приходилось преодолевать! Чего стоят получение всяческих документов, обязательные членства в каких-то организациях, вступительные, ежемесячные взносы, бесконечная бюрократическая волокита. Зато капитан «Пинты» – не только владелец с правами на управление плавсредством, но и член организации с короткой аббревиатурой СДСП ЛГСТК (Союз дальних спортивных плаваний Ленинградского городского спортивно-технического клуба) – ведь без такой «корочки» пойти куда-либо даже по акватории Невы было затруднительно.

Когда на половине пути длиной в 1500 км надо было заправиться, выяснялось, что Госбензозаправка для катеров осуществляет бункеровку только по талонам рыночного фонда, которые продаются в культмаге и в хозмагах. Но ни там, ни там талонов не было. Зато некая Дмитриевна в магазине города В. могла налить 40 л «за наличные в виде исключения». Уверена, что соратники по аналогичным



походам по Онежскому каналу тех времен сейчас встрепенутся от этих воспоминаний!

За годы путешествий, конечно, выработался оптимальный алгоритм заправки судна. Это до сих пор одно из ярчайших впечатлений детства «капитанской дочки»: «Я, девочка лет 10, стояла на трассе рядом с местом, где река Шоткуса берет начало, около автомобильной дороги. Рядом со мною стояли три канистры пирамидой и наверху бутылка спирта «Рояль». Грузовики охотно останавливались и мужики, со знанием дела, отсасывали прямо из бака бензин в канистры, вызывая мой бурный восторг своими «прыыыы» и «брррры», если топливо попадало им в рот», – рассказала Федотова Анна.

Несомненно, те, кто путешествовали с нами параллельно в те годы, вспомнят обязательное заполнение Маршрутного листа, отчетов в наших судовых журналах есть доскональное расписание работы почтовых отделений всех населенных пунктов по пути следования. Удивительно, какое колос-

сальное значение раньше имела почта! «С почты звонить» – сейчас дети и не поймут, наверное, подобной фразы. А каким специалистом в области логистики надо было быть, чтобы заранее спланировать маршрут с точностью до часов, организовать стыковки экипажа с приезжающими гостями – ведь билеты на автобусы и поезда в Под-

порожье, Лодейное Поле, Вознесенье, покупались заранее, еще до выхода «Пинты» из клуба в Ленинграде. Договаривались о встречах на 3–4 месяца вперед, с почты капитан рассылал телеграммы, подтверждающие расписание продвижения судна и люди умудрялись встретиться точно в срок.

Несмотря на сложности, с каждым годом и, особенно, с появлением парусного вооружения, которое было опробовано на Свири, Ивинском разливе и юге Онежского озера, «Пинта» ставила все более серьезные задачи, и летом 1991 года было принято решение покорять Петрозаводск и шхеры северной Онеги. Под парусами, в шторм, первая попытка не удалась – судно не шло круто к ветру, деревянный корпус дал течь на волне – пришлось вернуться в исток Свири, озеро не сдалось. Однако через несколько дней Онего сжалилось, и капитаны – отец и сын – его преодолели, опровергнув старую поговорку «корабль с двумя капитанами – идет ко дну».

Сейчас об этом переходе страшно даже думать. Наверное, как у Э. Лира:

*В решете по седым волнам.
С берегов им кричали: Вернитесь, друзья!
Но вперед они мчались – в чужие края,
В решете по крутым волнам...*

Как они с вечно барахлящим мотором «Нептун», который еще по пути на Неве и на Свири, глох сам по себе 36 раз (подсчеты по судовому журналу), надеясь только на волю ветра, решились на такой переход?!

Интересно вспомнить Петрозаводск и другие города, села, деревни того времени. Читаем в бортовом журнале о Петрозаводске: «Центр застроен домами городского типа. Но вот аптек очень мало, с трудом нашли одну; много машин с иностранными номерами, много финнов, много проституток. Жажду утолить нечем, пришлось выпить в кафе молочный коктейль». Думается, после опасного перехода и проблем с двигателем двум мужикам, мечущимся по Петрозаводску в поисках деталей редуктора и аптеки, под палящим солнцем Карелии, более всего хотелось молочного коктейля.

А вот запись про Вознесенье тех же времен: «Выяснилось, что толкушки забыты дома, пестиков-толкушек в местных магазинах нет – пришлось картошку разминать в пюре обухом топора, нет и свечек, которые нам нужны для профилактического смазывания молний в спальнях мешках, нет и хлеба, поскольку по указу начальства его дачникам не продают, нет и водки, поскольку она по талонам – местным жителям по 0.5 л в месяц на человека».

Это было в понимании нынешнего поколения странное время. Читаешь в судовом журнале, как нонсенс: «Вернулся ни с чем. В магазинах ничего нет, только сок томатный в трехлитровой банке». Зато рыбу – форель или ряпушку ведрами – местные меняли на водку, дачники мясные консервы меняли на хлеб, спирт на бензин. Так странно это сегодня.

И все это мы помним благодаря «Пинте»! Мы – это разношерстный экипаж яхты – матросы и боцманы,

юнги и коки, салаги и морские волки – дети и друзья капитана-юбиляра.

«Пинта» – кому-то временный кров на воде, кому-то дом, кому-то – вся жизнь. За время существования судна на борту выросло три поколения детей; в период зимних стоянок в ее уютном кубрике неоднократно рождались котята, крысята и мышата; на ее борту побывали собаки, люди в возрасте от 4 до 70 лет, распивались напитки от спирта «Рояль» с водой и веточкой можжевельника (иногда разведенного до 40%, иногда по ошибке до 96%, иногда и до 0%) до изысканных французских коньяков; поедалась еда от банок с кабачковой икрой даже без хлеба до морепродуктов, привезенных пряником из Норвегии.

Дивная природа приносила свои плоды: рыба, грибы и ягоды. Все это со знанием дела консервировалось в походных условиях, и подобные русские деликатесы попробовали люди как минимум из четырех европейских стран, и заокеанские родственники, также побывавшие на борту. Если подвести итоги по судовым журналам, то рыбой, пойманной за время переходов, можно было кормить семью из четырех человек в течение минимум 6 месяцев; солений и варений ежегодно заготавливалось по 30 л; усилия, приложенные для создания «стойбищ-лагерей» в течение этих лет, могли бы привести к постройке добротного зимнего дома. Однако они не хотели жить семьей в зимнем доме, все хотели движения, преодоления, приключений и смены пейзажей. «Пинта» и в этом помогла. Дух путешествия, восхищение новыми природными красотами, новые свершения – теперь это кредо семьи и ее жизнь. Увлеченность, переданная от отца к сыну, теперь охватила и следующие поколения.

Каждую осень и зиму мы планируем работы на судне, каждую весну мы воплощаем новую идею. «Пинта» – отнюдь не плавучий музей. Оснащение судна велось (и ведется по сей день) в ногу со временем: в конце 90-х появилась такая незаменимая вещь как GPS-приемник. Примерно в то же время капитан распрощался с леген-

дарным мотором «Нептун» и всеми его бесчисленными запчастями, заменив его двумя современными двигателями Mercury 10 и Mercury 15. Для более уверенного продвижения в шхерах Ладожского озера на борту появился эхолот. С появлением портативной рации получение прогноза погоды или согласование порядка шлюзования на Свири стало делом двух минут.

Однако главное в том, что, как и много лет назад, все мы ждем нашего водного праздника. «Пинта» – детище капитанов Бамунэр, это хобби, которое увлекло многих на всю жизнь, это один из стимулов семьи и друзей держаться вместе. Как известно каждому, выходящему в море, «если ты ничего не жалеешь для корабля, и корабль не даст в обиду тебя». В частности, благодаря этой морской мудрости капитан Владимир Бамунэр встречает свой юбилей полным сил, бодрости и энтузиазма.

С днем рождения, капитан!

