

Якутская эпопея

Андрей Текуцкий

Мы мечтали об этом маршруте в течение последних пяти лет! Мы считали его, чертили, все промеряли. Все четверо будущих участников болели этим глухим, труднодоступным и закрытым маршрутом. Более того – в 2013 г. мы попытались зайти на него, но река Юдома в тот раз не сдалась... Помешали заброситься скверная погода и уровень воды в горах Верхоянского хребта. Теперь же мы вроде хорошо подготовились.



Цели экспедиции были такими. Первое: зайти на Верхоянский хребет (выше 2000 м), подняв туда на вездеходе лодки «Беркут», «Фрегат» и «Гольфстрим». Спуститься с истока Юдомы, берущей свое начало с высоты 2230 м, пройти по четырем рекам Якутии (Юдома, Мая, Алдан и Лена) и финишировать в Якутске, преодолев около 2000 км по воде.

Второе: протестировать новые лодки и оценить моторы «Гольфстрим» в экстремальной эксплуатации.

Третье: подготовить материал для фильма о горной Якутии и прекрасной Юдоме.

Наконец закончены сборы. «Все, что надо – забыли, все, что не надо – взяли». Загрузили вездеход «Урал», заправили тонну солянки и 600 л бензина, и вышли 14 июля на маршрут из Якутска. Ходом прошли по трассе «Колыма» 500 км и свернули в тайгу.

На подъеме в горы лодка «Беркут S» на крыше «Урала» смотрелась очень угрожающе и романтично – мы тогда еще не сознавали степень

трудности и уровень испытаний, которые выпадут на нее и нас всех.

Заброска на место старта растянулась на семь дней: пробиваться по долинам ручьев и по горным речкам – всегда непростая задача. Мы перешагнули через три перевала Мус-Хаята и на седьмой день вышли к реке Авлия, истоку Юдомы. Там за день поставили свои лодки на воду и подготовили их.

С отличным настроением и стабильным прогнозом погоды 21 июля группа начала сплав. Первые километры по Юдоме мы похлеще бурла-



8(800) 555-85-81 Бесплатный звонок из любого региона России

+7 (812) 949-89-89 +7 (495) 514-67-89 info@nwmotors.ru

WWW.NWMOTORS.RU

Санкт-Петербург

Санкт-Петербург, г. Пушкин,
ул. Автомобильная, д. 10

Москва

Москва, Московская область, г. Щербинка,
ул. Звездная, д. 2А



БЕНЗИНОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ MerCruiser

Новый морской двигатель 3.0 л (181 c.i.d.) стандартного вращения, без навесного оборудования, для замены MerCruiser MSM 3.0 L3 1995-1997гг. и MerCruiser MSM 3.0 L 1998-2013гг., Volvo Penta 3.0.



269.950 руб.

Новый морской двигатель 5.0 л V-8 (305 c.i.d.) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 5.0L с 1996-2015гг., OMC, Volvo Penta. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.



279.950 руб.

Новый морской двигатель 5.7 л V-8 (350 c.i.d.) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 5.7L 1996-2015гг., OMC, Volvo Penta. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.



279.950 руб.

**СРОЧНАЯ ЭКСПРЕСС
АВИА-ДОСТАВКА
ОТ 1 ДНЯ!
В ЛЮБОЙ РЕГИОН РОССИИ**

Новый морской двигатель MerCruiser 4.3 л V-6 (262 c.i.d.) стандартного вращения без навесного оборудования, для замены MerCruiser 4.3L (1996-2012), Volvo Penta (1996-2010), OMC. Подходит для карбюраторных и инжекторных (MPI).



269.950 руб.

Новый морской двигатель 6.2 л V-8 (377 c.i.d.) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 6.2L 1996-2015гг., OMC, Volvo Penta. Подходит для карбюраторных и инжекторных (MPI).



399.500 руб.

Новый морской двигатель 7.4 л V-8 (454 c.i.d.) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 7.4L 1996-2015гг., OMC, Volvo Penta. Подходит для карбюраторных и инжекторных (MPI).



529.500 руб.

Бензиновый карбюраторный двигатель MerCruiser 3.0 TKS L-4 135 л.с. с навесным оборудованием, гидроусилителем и станцией гидродождья.



399.500 руб.

Бензиновый карбюраторный двигатель MerCruiser 4.3 TKS V-6 190 л.с. с навесным оборудованием, гидроусилителем и станцией гидродождья.



499.900 руб.

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 4.5 MPI 250 л.с. с навесным оборудованием.



НОВИНКА

745.900 руб.

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 350 MAG 5.7 V-8 300 л.с. с навесным оборудованием, гидроусилителем и станцией гидродождья.



949.700 руб.

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 377 MAG 6.2 V-8 320 л.с. с навесным оборудованием, гидроусилителем и станцией гидродождья.



1.099.900 руб.

ПОДВЕСНЫЕ ДВИГАТЕЛИ MERCURY

Двухтактные лодочные моторы Mercury от 2.5 до 90 л.с. Надежные и компактные двигатели для малых лодок.



~~от 26.950 руб.~~
от 28.200 руб.

Двухтактные подвесные двигатели Mercury Optimax - это мощные двухтактные моторы от 90 до 250 л.с. с системой сцепивания топлива и масла и стабилизацией холостого хода.



~~от 624.780 руб.~~
от 433.800 руб.

Двухтактные подвесные лодочные двигатели Mercury SeaPro для профессионального морской эксплуатации от 15 до 60 л.с.



~~от 114.950 руб.~~
от 95.300 руб.

Четырехтактные подвесные моторы Mercury от 2.5 до 150 л.с. обеспечивают плавность работы, высокий коэффициент сгорания топлива, низкий уровень вредных выбросов.



~~от 54.950 руб.~~
от 40.000 руб.

Четырехтактные моторы Mercury Verado - это мощные подвесные двигатели от 150 до 300 л.с. с цифровой системой управления и турбонаддувом.



~~от 859.995 руб.~~
от 850.000 руб.

Четырехтактные водонитные моторы Mercury Jet от 25 до 40 л.с. - это подвесные водониты для маневренности и труднодоступных мест с надежной технологией впрыска EFI.



~~от 269.950 руб.~~
от 219.600 руб.

MERCURY
MerCruiser

**ЭЛЕКТРОННЫЙ
КАТАЛОГ**
Все 50000
запчастей на сайте
NWMOTORS.RU

ВСЕ МОДЕЛИ ГРЕБНЫХ ВИНТОВ MERCURY

Гребные винты Mercury Black Max, трехлопастные, диаметр 7-16, шаг винта 5.5-25, вращение правое. Диаметр 16, шаг 11, трехлопастные, вращение левое.



~~3.485 руб~~
от 1.199 руб.

Гребные винты Mercury Sprinter, четырехлопастные, диаметр 12-23, шаг 9.5-19, вращение правое.



~~12.859 руб~~
от 9.950 руб.

Гребные винты Mercury Alpha 4, диаметр 14-15, шаг 16-20, четырехлопастные, вращение правое/левое.



~~от 14.995 руб.~~

Гребные винты Mercury Bravo 3, диаметр 13.375-14.25, шаг 20-30, трехлопастные, вращение правое. Диаметр 14.75-16, шаг 20-30, вращение левое.



~~от 44.995 руб.~~

ПОВОРОТНО-ОТКИДНЫЕ КОЛОНКИ И ТРАНЦЕВЫЕ СБОРКИ MerCruiser

Транцевая сборка MerCruiser Alpha В комплекте цилиндр гидродождья, трос реверса, набор прокладок, датчики положения колонки



от 149.950 руб.

Транцевая сборка MerCruiser Bravo В комплекте цилиндр гидродождья, трос реверса, набор прокладок, датчики положения колонки



от 159.950 руб.

Колонка MerCruiser Alpha One Gen2 В наличии все передаточные отношения: 1.47, 1.62, 1.81, 2.00



от 149.950 руб.

Колонка MerCruiser Bravo Three 3 В наличии передаточные отношения: 1.81, 2.00 3.20



от 399.500 руб.

ФИЛЬТРЫ И МАСЛА

Моторное масло Quicksilver 25W-40 для лодочных моторов и четырехтактных стационарных двигателей, объем 4 л



~~2.370 руб~~
2.099 руб.

Трансмиссионное масло Quicksilver High Performance Gear Lube, объем 1л.



~~850 руб~~
750 руб.

Фильтр масляный Quicksilver для бензиновых двигателей MerCruiser 3.0 / 5.0 / 5.7 / 4.2 / 7.4



~~776 руб.~~
737 руб.

Синтетическое моторное масло Quicksilver 25W-40 для лодочных моторов и четырехтактных стационарных двигателей, 4 л



~~2.845 руб~~
2.599 руб.

Вододвигательный топливный фильтр Quicksilver для лодочных двигателей и моторов MerCruiser



~~697 руб.~~
662 руб.

БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА В ЛЮБОЙ РЕГИОН РФ ПРИ ПОКУПКЕ ОТ 9950 РУБЛЕЙ*

*Бесплатная доставка по РФ со склада транспортной компании "Деловые линии" или "Жидореконструкция" в регионе проживания покупателя, при одновременной покупке свыше 14995 руб. Обращаем ваше внимание на то, что вся представленная информация, касающаяся комплектаций, технических характеристик, цветовых сочетаний и т.д. является публичной офертой, определенной положениями Статьи 437 (2) Гражданского кодекса Российской Федерации.



ков волокли лодки на себе по бесконечным перекатам и косам. Ждали встречи с полноводными притоками, но дождались другого. На вторую ночь пошел дождь, быстро превратившийся в ливень на шесть часов, и наутро вода в реке «вздулась»: поднялась на метр и с рассветом превратилась из изумрудной в коричнево-серую взвесь. Скорость течения реки доходила до 18–20 км/ч.

Дождь не переставал... Ждать падения уровня воды не стали. Решили идти. Где-то на веслах («Гольфстрим-400»), и где-то на моторе-водомете. «Фрегату» было проще, если не считать мусор и палки, кото-

рые моментально забивали «улитку» мотора. Тяжелее всех было «Беркуту» – он хотя и весит 160 кг, но в расчете на режим автономки катер загрузили по самое-самое, и вытаскивать такой груженный болид на поворотах и перекатах веслами уже невозможно. Впрочем, и «Гольфстрим» уже к первому вечеру поймал оверкиль в очередном завале. Поэтому экспедиционный ход был очень плохой – проходили (проползали) 15–17 км в день.

...А дождь не переставал уже второй день. К третьей ночевке пришла вторая волна наводнения. В 4:30 утра вода начала подниматься со скоро-

стью 10 см/ч. Так как в речной долине шириной 2–3 км всегда тяжело подойти к коренному берегу, мы ставили лагерь на высоких косах. И вот те на – за последний час наша коса оказалась под водой. Делать нечего – пошли пробиваться к коренному высокому берегу. Конечно, ни о каких веслах или сплаве тут речи не было. Поставили моторы «на палочки» (народный метод северян – так называемый «трим для мелководья»).

Река уже не помещалась в свое русло и споро пробивала себе путь «в свободном режиме» – сносила острова, поглощала лес, убирала все на своем пути. Мы шли в этом арма-



геддоне на двух хрупких надувнушках и маленьком «Беркуте-S». За час все-таки удалось пробиться до коренного правого берега и разбить лагерь на нем.

«Фрегат» попал под завал из деревьев, но потопить такой танкер у реки не получилось. Когда лодку прижало, водитель смог передвижками вытащить ее на воду и выйти, даже не пробив баллона.

На дневке мы высушились – выдался день без дождя – перепаковались, отдохнули, а вода все прибывала. Делать нечего – пошли дальше. Уже на моторах, среди стремительно летящих лесин и топляков.

В этот раз прошли без особых происшествий за ходовой день 27 км – и это было самым настоящим достижением. Юдома все поднималась – чувствовалось, что в нее начали поступать воды из притоков, и она становилась все шире и мощнее. Количество воды радовало, но пугали перекаты с более чем метровой стоячей волной. Если для «Фрегата» это уравнение решалось «на раз», для «Гольфстрима» с трудом, но тоже решаемо, то вот «Беркуту» с его загрузкой и «клюющим» килем сдавать речные экзамены было очень ловко.

Вот подошли к первому серьезному перекаату – Дикому. Все как обычно: разлив реки, тишина, благодать, течение до 5 км/ч. Но впереди слышен оглушающий рев, и кажется, что за поворотом нас поджидает Ниагарский водопад. Остановились,

провели разведку – и на одном дыхании прошли Дикого как на параде! Даже снять смогли кое-что на видео. Но не успели перевести дух, сразу вышли на знаменитые Юдомские ворота – словами не описать. Река здесь похожа на увеличенную в сто раз стиральную доску с каменным входом и тремя такими же выходами.

В тот день ночевали прямо перед воротами. Провели разведку, тщательно определили ход. Конечно, мы не сомкнули глаз в эту ночь... Наверное, Бог есть – наутро вода упала на полметра, и мы прошли ворота, конечно, не без волнения, но достаточно чисто.

В дальнейшем Юдома стала более предсказуемой и спокойной. И перекаты с волной до 2 м мы уже проходили без разведки – заходя вперед на глиссирующем «Беркуте», а после докладывая ситуацию надувнушкам по радию. Теперь предстоял участок, где можно было выжать полный газ, и тут началась борьба за вес. Весовой расклад экспедиции был таков: бензина 500 л плюс 5 человек (500 кг), вещей на 200 кг и аппаратуры на 100 кг. Провиант, оружие и снасти – это еще 100 кг, итого 1400 кг. На «Фрегате» водомет и «гольфстримовский» мотор мощностью 25 л.с. не позволял брать более 400 кг. На «Гольфстриме» на борт также не полагалось более 400 кг. Получалось, что все время мы перегружали «Беркут», и на его «плечи» ложилось до 600 кг.

На 6-й день сплава после усиленных ужинов и пересмотра вещей мы вывели все лодки на эффективный «глиссер» и получился вот такой среднестатистический ход с учетом скорости реки (10 км/ч): «Беркут» на «Гольфстрим-40» – 50 км/ч, «Фрегат» на «Гольфстрим-25 Jet» – 36, «Гольфстрим» на «Гольфстрим-25» (4 такта) – 42 км/ч. Как вы понимаете, для экспедиции это не очень хороший разброс. Вот и приходилось «Беркуту» по полчаса ждать «пэвэ-хашных» товарищей. Средняя скорость хода составила 27–30 км/ч. На 7-й день прошли 198 км. Но вот незадача – пробили «Гольфстрим», причаливая к избе «Юдома Крестовский», где на берегу были забиты стальные колья для лестницы. На них и насадили лодку в мутной воде. Заклеили быстро, прошив для надежности. Вышли в путь ровно в полдень на следующий день, после баньки и царских хором.

Решили дойти до первого населенного пункта Югаренок. Сделали 250 км – река позволяла, а погода могла нас удивить только уже снегом. В поселок пришли уже в полной темноте. На берегу ждал нас ждал егерь. Простой и надежный немногословный сибиряк накормил котлетами из сохатины. Здесь же заправились завезенным зимой бензином (96 руб./л), обслужили моторы (ТО-1) и пошли дальше.

Только там мы узнали, что наш вездеход «Урал» не успел выскочить с гор на обратном пути и уто-





нул в реке Тыры – ребят с него сняли на третий день вертолетом со скал.

До конца Юдомы оставалось 200 км. Задача была – выйти в реку Мая. Впервые увидев ее чистые воды, мы здорово обрадовались, но вода Юдомы сопровождала нас еще 800 км. Мая – спокойная равнинная река с течением 5–8 км/ч, с пологими берегами. Ход по ней был скорее маршрутным решением и чтением самой реки (косы, мели и протоки). Моторы шли ровно, стояли еще первые винты, а вот водомету все время доставалось от мусора на реке. Трудяга «Беркут» поймал 20-метровую лесину на полном ходу – сорвало крепление

мотора. После осмотра «раны» мы сразу двинулись дальше.

Расход топлива нас очень порадовал – у четырехтактного «Гольфстрима-25» он не превышал 6 л/ч. У двухтактной «сороковки» расход оказался 35 л на 120 км или 15 л/ч. У водомета как обычно 12–14 л/ч. На самом деле, собираясь в дорогу с китайскими моторами, мы готовились к худшему и в пути были приятно удивлены.

После прохождения устья Май мы вошли в реку Алдан – она входит в первую десятку России по водосбору. По Алдану мы уже пошли по 260–300 км в день. Попутно заехали на «якутскую ривьеру» – реку Амгу с темпе-

ратурой, достигающей летом 22°C, и течением 3 км/ч. Здесь мы день отдохнули, проверили технику после такого экстримпрохода. Подготовились к финальному броску по Алдану на Лену и до Якутска. Оставшиеся 605 км пролетели за два дня, и мы благополучно финишировали на 20-й день сплава. Всего по воде было пройдено более 2000 км, мы сделали выводы по надежности техники и сняли на видео очень интересный материал.

Выводы

Лодка «Беркут» – выше всяких похвал, и в нашем рейтинге мы ее поставили на первое место среди отечественных производителей. Надувной «Фрегат» надежен, предлагает отличное качество и хорошие технологические решения – оставим себе для дальнейших экспедиций. «Гольфстрим-400» неожиданно удивила качеством для своей цены (в два раза дешевле «Фрегата»).

Моторы «Гольфстрим» китайский завод Parsun делал специально для России – вполне подходящее качество. Без особых излишеств, но это же «эконом-сегмент». Четырехтактный движок 25 л.с. у нас получил оценку «хорошо». Но, говоря по правде, если моторы прошли в таком экстриме 2000 км без отказов – это уже техника! 🇷🇺



Фото участников экспедиции

BERKUT®

АЛЮМИНИЕВЫЕ КАТЕРА

NEW
MODEL



L-Twin Console

ЗАПИСЬ НА ТЕСТ ДРАЙВ

тел.(812) 995-18-59

тел.(812) 914-59-79

NEW
MODEL



L-Jacket Fisher

ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ К СОТРУДНИЧЕСТВУ

Производство алюминиевых катеров и лодок
www.kater-berkut.ru

Санкт-Петербург, ул. Новоселов, д.6
тел.: (812) 914-59-79; (812) 995-18-59