

Валерий Бажмин, г. Лабытнанги. Фото автора

Заполярный «экстрим»:

пять сезонов с «Johnson 3.5»*

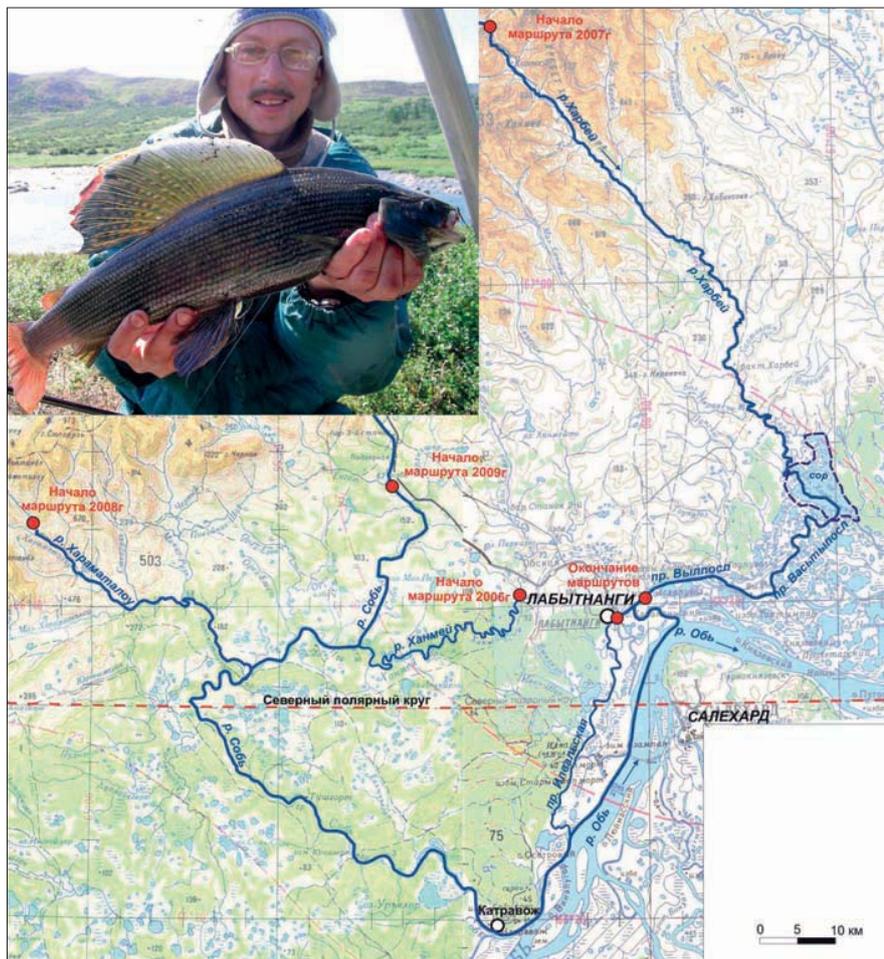


Схема водных маршрутов

2006 г. (осень): р. Ханмей–р. Сось, пос. Катравож;
2007 г.: р. Харбей–оз. Харбейский сор–прот. Васьтыпосл–прот. Вылпосл–г. Лабытнанги;
2008 г.: р. Хараматалоу–р. Сось–р. Горная Обь–р. Обь–прот. Шомапосл–г. Лабытнанги;
2009 г.: р. Сось–р. Горная Обь–р. Обь–прот. Илвальская–прот. Вылпосл–г. Лабытнанги

лишний раз ТО или толика внепланового бензина.

К слову, о бензине. На следующий день мы поднялись на несколько километров вверх по реке Хараматалоу с экскурсионной целью. Делать это пришлось волоком, поскольку встречный поток со средней скоростью в 7–8 км/ч наша посудина под мотором осилить не могла. Наутро к нам пожаловали гости – трое туристов на катамаране, которые шли до устья Хараматалоу не по Ханмею, как мы, а по Соби, от поселка Харп. Их пройденный под «Yamaha 3» путь составил 50–52 км, и экспедиционный запас бензина при этом уменьшился ровно на 4 л. Интересно, что мы использовали почти 5 л топлива, однако наш путь был длиннее на целых 25 км, т. е. в полтора раза! И он проходил по реке, изобилующей поворотами и мелями, имеющей меньшую скорость течения. Конечно, все дело могло быть в заданной скорости движения, отразившейся на экономичности, но ведь и двигались они на заведомо более скоростном, чем спаренные лодки, судне-катамаране. Безусловно, в данной ситуации «Johnson» оказался намного экономичнее «Yamaha». Кроме того, следует добавить, что у ребят по пути возникли проблемы с винтом, во время как наш пластмассовый винтик вел себя, как ни в чем не бывало.

Подходя к устьевой зоне Соби, где течение практически незаметно, мы периодически двигались почти на полных оборотах и в тишь, и во встречную волну. Расход топлива на весь маршрут составил около 12 л, т. е. в среднем на 1 л 92-го бензина мы проходили 12 км. При этом суммарный вес двух

Экономичность мотора мы смогли оценить и пару месяцев спустя, в пору уже золотой осени, во время 140-километрового моторизованного похода на спарке по рекам Ханмей и Сось. Ханмей – это довольно мелководная, узкая, извилистая и быстрая на перекатах река. Перед вхождением в очередной слив я просто сбрасывал газ до минимума, а когда редуктор начинало подбрасывать на камнях (отчего винт в сухом кашле выхлопа сыпал вокруг брызгами), включал нейтраль, придерживая бьющуюся, словно в приступе эпилепсии, голову мотора.

Наиболее неприятной оказалась

протяженная песчано-илистая отмель перед устьем Ханмея – мотор «на малых» просто медленно проталкивал шестиметровую спарку на своем винте, точнее, шаггал на нем по дну, поднимая вокруг шлейф густой мути.

Конечно, ситуация, когда из системы охлаждения вытекает не вода, а грязевая смесь, отнюдь не способствует долговечности иных узлов, и рекомендовать прыгать «на хвосте» по камням либо прорывать винтом каналы на мелководных реках я не могу. Но так уж случилось, что до темноты нам хотелось добраться до запланированного места, на веслах же идти здесь было практически невозможно, и моторчик все перенес и пережил, за что ему – коль захочет –

* Начало см. в № 224

загруженных лодок и трех человек был около 400 кг.

Следующее испытание ждало наши плавсредства в июле 2007 г. *Горную р. Харбей мы прошли от самых истоков до Харбейского сора – огромного предустьевого разлива, затем против течения по обским протокам Васьтыпосл и Вылпосл до нашего города Лабытнанги.* Весь маршрут составил 125 км, из них 64 км прошли под мотором.

Верхняя часть Харбея – в основном довольно быстрая и мелководная. Примерно в 15 км от пересечения с трассой «Обская–Бованенково» река входит в живописный каньон, где уже привычные тягуны и быстрые сливы чередуются с небольшими порогами, порой

тогда чрезвычайно сложно сдвинуться с места. Глубина – иной раз по пояс и выше, а от валунов не так-то просто оттолкнуться, тем более если они сырые и едва возвышаются над водой. Чтобы избежать вынужденных остановок среди этих развалов, приходится то и дело прибавлять газ для очередного рывка, в то время как винт в любую секунду может «врубиться» в какой-нибудь подводный камень. *Важно сидеть поближе к мотору, чтобы вовремя воткнуть нейтраль и тут же, через секунды, при необходимости дать мотору почти полный газ, чтобы втиснуться в следующую каменную нишу в этом водном «саду камней».* Словом, на этот раз и запас «лошадиных сил», и, ко-

на «транцевых» лодках, и здесь удивляться нечему, поскольку они ведь и спроектированы под мотор и для подобных низинных разливов.

В ходе Харбейского вояжа мы, пожалуй, впервые столкнулись с сильным встречным течением, по которому было необходимо пройти около 40 км. В обской пойме по осени активно падал уровень воды, отчего скорость течения в иных протоках возросла многократно. И если на широком Вылпосле вдоль одного из берегов еще можно было найти более тихую воду, то узкий и извилистый Васьтыпосл иногда дарил нам прямо по курсу пусть и небольшие, но настоящие водовороты! Здесь на 10 км пути выходило уже не 700 г бензина и не литр, а около 2 л, что заставило не только выбирать оптимальную скорость движения, но и изрядно поволноваться, поскольку топливо уже было на исходе. При заходе в грязную родную городскую гавань в бачке оставалось всего граммов 300 топлива. И все же мы «сделали» этот маршрут, что вряд ли бы удалось, не появившись у нас однажды «Johnson», поскольку на веселках тут уж явно не выгрести! В это путешествие с группой из четырех человек мы брали с собой всего 10 л бензина, и их едва хватило на эти 64 км. Таким образом, на одном литре бензина в ходе этого путешествия мы проходили в среднем 6.5 км.

При «поддержке» белоголового мотора в 2008 г. нам удалось совершить еще замечательный 170-километровый водный маршрут: *верховья р. Большая Хараматалоу–р.Собь–р.ГорнаяОбь–р.Обь–протока Шомапосл–г. Лабытнанги.* Настоящее украшение маршрута – это Хараматалоу, красивая, рыбная и быстрая горная река. В ее верховьях, как и на любой реке, берущей начало в горах, конечно, части группы пришлось двигаться по берегу, пока мы с Олегом проводили груженные лодки через многочисленные мели или лавировали на мелководных, местами заваленных камнями шиверах. Протаскивания, отталкивания, прыжки в подхваченную потоком лодку – сплав!

Последовавшие ниже (столь ужасно расписанные в туристической литературе и Интернете) именитые пороги Титова и Гагарина также не составили каких-то сложностей для наших замечательных лодок.



стремящимися плеснуть в лодку ведро другого воды. Для лодок «ЛЭ-ЗМ» это привычная стихия, сплав на них дарит изрядную порцию адреналина и вселяет неистребимую уверенность как в лодку, так и в свои силы.

Ниже моста, там, где заросли высоких ив подступили к реке, мы связали лодки в спарку, подвесили мотор и до конца маршрута уже не брали в руки весла. Далее на протяжении нескольких километров река представляет собой череду протяженных плесов, перемежающихся с развалами крупных валунов, раскиданных по всему створу. Лавировка на длинном шестиметровом судне не проста – течение может навалить его на камни, завернуть, прижать к ним поперек реки, и

нечто же, неломаящийся пластиковый винтик мотора сэкономили нам время и силы, и при этом удалось получить немалое удовольствие от этого участка маршрута.

В Харбейском сору – мелководном, густо заросшем разливе – винт мотора, естественно, забивался травой. Если заправлять мотор я приспособился через воронку с длинным шлангом, используя мерные полуторалитровые пластиковые бутылки из-под пива, то при наматывании травы из-за конструктивных особенностей выносного транца приходилось выворачивать его набок и тянуться к нему, ложась грудью на корму и борта. И заправку в условиях качки, и очистку винта, конечно же, удобнее выполнять



Река Сось оказалась интересной для множества туристских групп со всей страны, и почти каждая (в отличие от прошлых лет) имела в своем арсенале небольшой подвесной мотор. Как изменились времена! А ведь всего несколько лет назад на просторах рек Полярного Урала со своим «Johnson 3.5» мы были пионерами! Выделить какую-то марку (фирму), пользующуюся наибольшей популярностью сложно, здесь выбор, вероятно, зависит от того, из какого региона приехали туристы. Если в кругу их знакомых в фаворе «Yamaha», едва ли они приобретут «Mercury», и наоборот. Тем не менее всегда приятно увидеть знакомый элегантный белый корпус мотора «Johnson», который, словно дирижер в белом фраке, выделяется среди разноцветных «уличных музыкантов и зрителей». И чаще всего это была модель «3.5»! Хочется верить, что на этот выбор повлияли и мои статьи в журналах «Катера и Яхты», «Рыболов» и «Рыболов-ELITE», где на пейзажных фотографиях нередко присутствует мой белоголовый непритязательный труженик.

В августе 2008 г. Сось после дождей довольно быстро несла свои воды в Обь. В результате спарка общим весом около 500 кг на 125–130 км моторизованного пути до города израсходовала около 12 л топлива, *т. е. в среднем на одном литре бензина мы проходили чуть больше 10 км.*

Ради «универсальности» и безопасности, которую дарят наши лодки и мотор, я думаю, им можно простить и не слишком высокую скорость движения.

В частности, на последний 75-километровый «рывок» по горной Оби, Оби и Шомапосу у нас ушло около восьми часов чистого ходового времени. В принципе, эта скорость типична для движения нашей посуды в условиях относительного тиховодья.

Завершить обзор моих маршрутов (некоторым из которых не суждено бы было состояться, не будь у меня «ЛЭ-3М» с самодельным транцем и «усовершенствованным» моторчиком «Johnson 3.5») мне бы хотелось наблюдениями во время автономного одиночного *170-километрового путешествия 2009 г. Оно проходило по маршруту р. Сось–р. Горная Обь–р. Обь–протоки Илвальская и Вылпосл–г. Лабьтнанги.*

Лето выдалось холодным, ветреным и дождливым, но уже начинался отпуск, перенести который даже на неделю не было никакой возможности. Все еще терзаемый сомнениями, холодным ветром и моросью, я стоял на берегу Соби и, методично работая помпой, накачивал свой оранжевый челн. Тем не менее стоило выйти на воду и оказаться в привычной стихии, когда быстрые прозрачные воды понесли лодку, унося меня на несколько дней от человеческого жилья, как настроение, да и погода, заметно улучшились. По GPS-навигатору скорость течения на этом участке Соби в среднем – 8 км/ч. Я явно удалялся от горной долины, в которой, по-видимому, и «завязла» холодная дождевая туча, «тиранившая» все эти дни окрестности города. Похоже, на Севере наконец-то наступало

настоящее лето – солнце еще несмело проглядывало сквозь серый занавес, но это солнце, которому радовалась вся окружающая природа. В кустарнике пели птицы; олени, отбившиеся от стада, выходили к реке поглазеть на непонятный предмет, дрейфующий по ней; на границах струй и заводей всплескивали хариусы... Отпуск!

Несколько часов я лишь выравнял веслами скользкую по воде лодку или неспешно с толком, с чувством и расстановкой ловил рыбу. К месту первой ночевки в устье реки Ханмей подходил уже под мотором, которому изредка встречающиеся на пути каменистые мели были вовсе ни о чем.

На следующий день мне предстояло пройти (с неизменными рыбалками на перспективных местах) довольно большое расстояние по реке. Прибавив к местами возрастающей скорости Соби «возможности» моего моторчика, *я двигался вниз с удивительной и небывалой доселе скоростью – до 27 км/ч!*

Приближаясь таким образом к устью Хараматалоу, я заметил прямо по курсу белую ПВХ лодку, которая резво вылетела из притока и с хрустом врубилась в каменисто-галечную отмель. Роскошное плавсредство двух геологов из Екатеринбурга смотрелась просто шикарно – оно было большим и «транцевым», просторным, с мягкими сиденьями и высокими, толстыми, накачанными до состояния баскетбольного мяча бортами. Однако, по отзывам хозяев, с этой лодкой они изрядно помучились – от души потаскали ее по



мелким каменистым перекатам и серьезно поранили на одном из порогов, после чего сушились и «ремонтировались почти целый день». Лодка оказалась слишком тяжелой и «негабаритной» для горной реки, неповоротливой и плохо поддавалась ремонту.

Не могу не вспомнить, как в прошлом сезоне мы проходили Большую Хараматалоу, и не из района среднего течения, как геологи, а сверху, и этот маршрут на наших (уже старых!) резиновых лодках «ЛЭ-ЗМ» мы прошли без проблем.

Через пару поворотов нашей троице (лодка, мотор и я) предстояло пройти первое серьезное препятствие. На участке с довольно быстрым течением я попал в настоящую «аэродинамическую трубу», где вольный встречный ветер, несущийся со стороны открывшихся гор, поднял на пути высокую острую белопенную зыбь. Течение толкало лодку сзади, а стоячие валы плескали и падали в нее с носа. Увеличение оборотов мотора в основном давало только отрицательный эффект. Высаживаться на берег и ожидать «у моря погоды», т. е. уменьшения ветра, не имело смысла, поскольку дует на Полярном Урале почти всегда, а стихнуть может лишь через несколько дней или в лучшем случае к вечеру. Здесь следует помнить, что вообще все реки в большей или меньшей мере извилисты, за поворотом ветер бывает уже не такой сильный, и тогда появляется возможность уйти под подветренный берег и двигаться под защитой леса. «Все пройдет, важно

не паниковать». Поэтому, меняя обороты, я минут 40 лавировал под самым берегом, все же продвигаясь вперед, затем выгружался на берег и отливал воду из лодки. Как здесь не вспомнить добрым словом нашу спарку – на ней двигаться вперед было бы наверняка если не комфортнее, то явно безопаснее. Впрочем, мне трудно представить какое-либо судно, за исключением разве что скоростного катера, которому подобное буйство стихий далось бы легко. Встреченные мною под вечер рыболовы из поселка Харп на двух ПВХ лодках под моторами в 12 и 15 л.с. рассказывали, что на названном участке также хлебнули горя. Радует, что подобные случаи не столь уж часты на наших горных реках.

Несколько слов о скорости. Даже небольшое попутное течение благотворно влияет на этот показатель. В то время как средний темп движения на тиховодье (1/2–2/3 от максимума оборотов) на одиночной лодке или спарке составляет 7–9 км/ч, любая собственная скорость реки значительно увеличивает этот показатель, причем зависимость эта не линейна! Так, при скорости течения на Оби в 2 км/ч лодка на привычных (не максимальных) оборотах в безветрие шла со скоростью 12–14 км/ч. Показательно, что на Соби ее скорость достигала 27 км/ч, в то время как скорость течения где-либо едва ли превышала 10 км/ч. (Таким же образом встречное течение отбирает у мотора силы – ведь, несмотря на то, что по «тихой» воде мотор на высоких оборотах способен

легко разогнать данную лодку до 10–12 км/ч, встречное течение со скоростью 6–8 км/ч все же становится для нее непреодолимым!).

При движении вниз и Сось, и Обь, и ее протоки радовали рыбой и течением. В этом путешествии прошел под мотором я на самых разных оборотах 160–165 км, израсходовав при этом 11 л топлива, т. е. на одном литре лодка (не спарка) с общей загрузкой около 150 кг проходила в среднем 15 км.

Попробую подвести итоги и сделать некоторые выводы. Переделки и доработки в конструкции лодок, транца и «Johnson 3.5» (о чем я уже рассказывал в «КиЯ» № 202 и 203) оказались вполне оправданны. За весь период эксплуатации ничего не вышло из строя, замена масла в редукторе (ТО) проводилась всего два раза. Поскольку чисто «джонсоновских» масел мне найти не удалось, для редуктора и бензина я использовал ямаховские «ойлы». Чтобы румпель в процессе движения не разбалтывался, в качестве доработки в поворотное соединение с корпусом мотора была добавлена лишь толстая шайба из ПВХ. Шпонка, винт и свеча – те же.

Вопрос о среднем расходе топлива, безусловно, нуждается в комментариях. Он важен потому, что в ненаселенной зоне отрогов Полярного Урала восполнить недостаток топлива бывает просто негде и нечем. Оказалось, что на литре «92-го» на обычных (1/2–2/3 от максимума) оборотах мотор проходит в среднем почти вдвое большее расстояние по воде, чем на «76-м». То

есть, применяя последний, сэкономить в цене и, что особенно важно, в весе и объеме не удастся. Заявленная производителем всеядность мотора «от бензина с октановым числом «69» и выше» на самом деле просто показатель того, что двигатель без ущерба для своего ресурса теоретически может переваривать любую бодягу. Радует, что на подобное способен далеко не каждый заморский мотор, однако и для «Johnson» лучше применять более современное и качественное топливо. Я говорю «в среднем», поскольку скорость течения, характер реки и погодные условия всегда различны. Кроме того, если памятный нам по фильму «Джентльмены удачи» Василий Алибабаевич будто бы ведал секрет разбавления топлива ослиной мочой, то на Севере его последователи, по видимому, порой заменяют ее оленьей. Поскольку ветвисторогатые стада оказываются в районе заправочных станций лишь периодически, и в большинстве случаев вам здесь продадут относительно качественное топливо, факт разбавления, а соответственно, замены октанового числа непонятно чем все же всегда следует иметь в виду. Исходя из вышеизложенного, теперь мы всегда пользуемся «92-м» из расчета 1 л на 10 км пути в среднем. Конечно же, на течении расход топлива меньше, при движении против волны – больше.

Рассказывая о нашем моторчике и маршрутах, я до сих пор не объяснил читателю, на каких собственно экспедиционных оранжевых «челнах» мы путешествуем. Резинотканевая лодка, имеющая аббревиатуру «ЛЭ-ЗМ», расшифровывается как «лодка экспедиционная трехместная». Когда-то она выпускалась в Башкирии, на заводе им. Фрунзе для нужд геологоразведки, имела собственный вес всего 12.5 кг и грузоподъемность 400 кг. Из современных аналогов определенное внешнее сходство с ней имеет «Турист-3», однако обводы носа и кормы у последнего не идут ни в какое сравнение с экспедиционной лодкой. Если их поставить рядом на пороге или бурном перекате, то более крутой нос «Туриста» охотно примет вал воды внутрь, в то время как «ЛЭ-ЗМ» подминает его под дно «катамаранного» типа и выходит из переделки практически «сухой». Я уже не говорю о весе, ведь «Турист» в полном комплекте весит около 25 кг! К сожалению, лет 15 экспедиционные лодки уже не выпускаются, и, говоря об этом, я искренне надеюсь, что кто-нибудь из современных промышленников услышит мои отзывы и вновь наладит производство этой превосходной конструкции!

Повествуя о наших резиновых лодках, я ни разу не упомянул их замечательно малой осадки – при правильном распределении экспедиционного

груза они легко проходят места глубиной всего 8–10 см. Встретив донный камень или излом каменистого слива, «ЛЭ-ЗМ» благодаря надувному дну и эластичности словно перетекает через преграду, в результате, невзирая на то, что лодкам уже более 15 лет, подобные препятствия они проходят легко и без повреждений. Представьте теперь, как бы повели себя в подобных условиях любые другие плавсредства, и наверняка вместе с нами вы будете сожалеть, что подобные уникальные лодки по чьему-то недомыслию или злому умыслу уже давно сняты с производства. Подтверждением сказанного могут служить отзывы геологов, которые я приводил выше.

Мое мнение остается неизменным: если ваши путешествия проходят по относительно спокойным, широким и глубоким водоемам и если вам нужна скорость передвижения, лучшими из «надувнушек» окажутся современные транцевые ПВХ лодки. Если же это туризм с переноской лодки в рюкзаке вместе с другим экспедиционным снаряжением или с обносом трудных водных препятствий, сплав по настоящей горной реке с выходом в равнинные реки, то оптимальным и универсальным плавсредством все же будет старая добрая легкая и надежная резиновая лодка соответствующей конструкции.

А какой мотор? Для меня однозначно – «Johnson 3.5»!



IGC composites & marine equipment

НГК
WWW.IGCO.RU

Полиэфирные смолы, гелькоуты, топкоуты, стекломаты, ровинг производства «SCOTT BADER» (Англия)
Продукция сертифицирована «Lloyd's Register»

МОСКВА: (495) 926-60-06
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: (812) 438-56-30
НОВОСИБИРСК: (383) 334-02-33
САМАРА: (846) 997-72-06

info@igco.ru
igc-spb@inbox.ru
ngk-nsk@hotmail.ru
ngk-samara@mail.ru



**НАСТОЯЩИЕ
ДЕРЕВЯННЫЕ
КОРАБЛИ!**

<http://varyag.onego.ru>

VARYAG

Верфь деревянного судостроения ЗАО «ВАРЯГ»
185005, г.Петрозаводск,
ул. Онежской флотилии, 43
тел./факс (8142) 73-35-80
e-mail: varyag@onego.ru