

Экзамен для механика – «JOHNSON 3.5»

■ ВАЛЕРИЙ БАЖМИН,
Г. ЛАБИТНАНГИ

*Прежде чем поведать
занимательную и
поучительную историю
моего общения с этим чудом
техники, вероятно, следует
обратиться к истокам
и вкратце проследить
последующую эволюцию
моих поступков, чтобы
понять, что подвигло меня
к решению приобрести
лодочный моторчик
«Johnson».*



Среди отрывочных эпизодов своего раннего детства я вспоминаю широкий разлив р. Реня. Именно через него в р. Мологу к городу Весьегонску я вел большую деревянную лодку, нагруженную беспечными родственниками, не совсем трезвыми и потому беззаботно веселыми. Мне было лет пять, моя ладонь сжимала дрожащий румпель одноцилиндровой «Стрелы». Вокруг бушевала гроза, лил дождь, раскатисто грохотал гром, темное небо расчерчивали ломаные линии молний, от далекого берега нас отделяло мелководье, а я был несказанно горд, что сам по береговым ориентирам везу нашу шумную компанию к дому.

Надо заметить, что уже в те годы я ощущал себя рыбаком гораздо в большей степени, нежели судоводителем, однако эпизодические случаи, когда меня усаживали к румпелю, с годами имели определенное продолжение, которое и привело меня... впрочем — обо всем по порядку.

Рыбалка до сих пор является неотъемлемой частью моего существования, и именно для того, чтобы наиболее быстро и с наименьшей потерей калорий продвигаться к излюбленным рыбным местам, а также чтобы максимально расширить свой рыболовный ареал, я с малолетства испытывал неодолимое влечение к технике. Посему я

ездил на велосипедах, мопедах, мотоциклах, снегоходах, лодках с различными лодочными моторами, большинство из которых «живы» и по сей день.

Не ведая сомнений, я приобретал различный хлам — точил, рубил, винтил, колотил, регулировал, доводил и форсировал — и вдыхал-таки искру жизни в изначально абсолютно «конченные» агрегаты, испытывая не меньшее удовольствие от самого процесса ремонта, чем от его эксплуатации. То есть в деле ремонта я — не новичок, и мое упрямство в возрождении всякого «железа» окупалось все более дальними поездками и успешными рыбалками, которые были недоступны моим «безлошадным» сверстникам, а затем и коллегам по работе.

Рыбалка и рано проявившаяся нездоровая тяга к дальним путешествиям, вероятно, уберегли меня от множества бед и искусных ловушек, что расставляет на пути любого юноши провиденье — ведь учился я в городе Иваново, где, как известно, в пору беспечной юности и полового созревания лучше не оказываться. По завершении всестороннего обучения в славном городке ткачих и первого Совета я приложил все силы, чтобы получить распределение в наиболее дикие и максимально удаленные от «цивилизации» места. В результате

оказался за Полярным кругом, в Ямало-Ненецком округе, в самом северном городке Лабитнанги, где, не мешкая и не терзаясь сомнениями, уверенно вступил на свою колею — обзавелся техникой и погряз в походах и рыбалках.

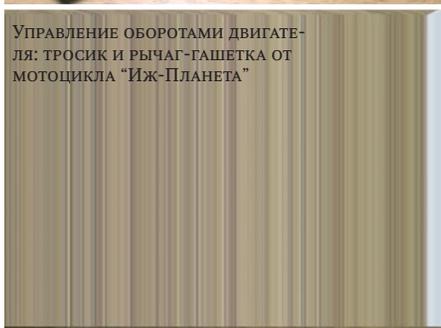
Я продолжаю говорить о путешествиях неспроста, так как это имеет непосредственное отношение к теме. На данный момент я прошел сплавом практически все горно-тундровые реки Полярного Урала, начинающиеся в горах и заканчивающиеся на равнине, причем по течению здесь часто можно пройти лишь половину, а то и треть маршрута. Поэтому на протяжении многих лет после замечательного отдыха в районах верхнего и среднего течения я познавал «радость» изнурительной гребли на участках рек, где течение практически отсутствует, нередко помногу часов (и даже дней) подряд «лопятил» воду наперекор ветру и встречной волне. От такого отдыха дубели поясница и спина, а шею и плечи жгло от боли. Это уже не было отдыхом — это была расплата за прошлые беззаботные дни.

После подобного сплава изнуренные участники обычно отправляются на Большую Землю или на юг, с семьями или по одиночке отогреваются на пляжах, покрываются загаром и постепенно забы-

НЕОПРЕНОВАЯ РУЧКА И КНОПКА "СТОП" В ЕЕ ТОРЦЕ



УПРАВЛЕНИЕ ОБОРОТАМИ ДВИГАТЕЛЯ: ТРОСИК И РЫЧАГ-ГАШЕТКА ОТ МОТОЦИКЛА "ИЖ-ПЛАНЕТА"



«ДЕФОРМИРОВАННАЯ ЧАСТЬ» ТРУБКИ, СОЕДИНЯЮЩЕЙ ВОДИЛО И ШТАТНЫЙ РУМПЕЛЬ



вают о лишениях. В отпуске и после него они показывают знакомым фотографии и видеосъемки своего рыболовного сплава. Им завидуют, и они чувствуют гордость оттого, что бывают в местах, куда обычному обывателю не попасть ни за какие деньги (и где, сказать честно, он может просто погибнуть). Уже потом, при встречах, мы иногда вскользь затрагиваем вопросы снаряжения и снастей, переходим на воспоминания и, наконец, где-нибудь к Новому году, под просмотр в теплой компании фото и видео о былом начинаем состыковку отпусков и решаем идти на новую, еще не пройденную реку!

Полагаю, теперь становятся понятны рассказанная выше предыстория и мотивы, заставившие меня задуматься о приобретении небольшого мотора, который я планировал ставить на лодку на тиховодных и устьевых участках рек, а в остальное время использовать его для рыбалки и отдыха в выходные. И хотя эта очевидная идея родилась как-то запоздало и неожиданно, вскоре она оформилась в явное и неотвязное желание. В моем будущем приобретении должны были сочетаться (в порядке приоритетности) несколько «лошадок», способных с некоторой скоростью передвигать по воде две загруженные резиновые

лодки общим весом около 600 кг, малый вес в сочетании с надежностью, экономичностью и неприхотливостью к топливу. Цена для меня не имела большого значения.

К вопросу выбора (чтобы наугад не попасть пальцем «куда не надо») я отнесся со всей ответственностью. Я уже давно переболел чувством ложного патриотизма и о многом имею собственное мнение, поэтому без шор на глазах могу представить, «что такое хорошо и что такое плохо». Продавайся «Салют» на «заворках империи», где я живу, вероятно, руководствуясь принципом «на безрыбье и рак — рыба», я бы его все же приобрел, но маломощные двигатели в магазинах отсутствовали. Получалось, что мотор необходимо где-то заказать, и если уж выбирать — то что-нибудь безопасное, надежное, легкое и экономичное, т.е. импортное.

На севере, в низовьях р. Обь, табун импортных лодочных моторов пока невелик, тем более здесь не встретишь рыболова на маломерном судне под маленьким мотором. Выходило, что и моторчик и информация о нем получить в наших местах нет никакой возможности.

Самое время было внедриться во «всемирную паутину», куда я незамедлительно проник и, ослабев от информации и рекламы, вскоре вовсе запутался.

Во-первых, все фирмы хвалили только свою продукцию. Во-вторых, технические характеристики и «навороты» одной и той же модели не всегда совпадали, а цены порой значительно различались. Кроме того, в наше нестабильное время не было ясности, что каждая конкретная фирма-продавец или магазин понимает под «у. е.» — доллары либо евро. В-третьих, я обнаружил рекламу двигателей, о существовании которых не подозревал, и потратил немало времени на поиски разъяснения, что это такое, прежде чем понял — такие чудеса инженерной мысли мне ни к чему.

Поскольку о реальных эксплуатационных характеристиках импортных моторчиков узнать было не у кого, я стал искать и пылливо изучать рейтинги в интернете. Когда на одном из сайтов по опросу большого количества лучшим мотором был назван «Ветерок», я вдруг осознал: меня, что называется, «разводят», а в мои планы это как-то не входит. Я не против «Ветерка», тем более «8-го», но неужели он лучше «Honda» или «Mercury»? Интернет предоставил и полезную информацию — теперь я знал, что мне не нужна «Honda» (на которую я, было, «положил глаз»), так как четырехтактные моторы тяжелее двухтактных той же мощности, к тому же — и это очень важно — в реальных условиях похода или сплава их нельзя перевозить в перевернутом положении.

Кстати, о весе. До сих пор я пребывал



Винты со съемной втулкой



Качество обработки винта Hustler по своим техническим параметрам ничем не отличается от своих стальных аналогов. Приобретая одну втулку и две лопастные насадки можно всегда иметь в наличии как «скоростной», так и «тяговый» винты

Новая серия винтов для подвесных моторов зарубежного производства с мощностью от 25 до 35 л.с. При ударе такая конструкция эффективно предохраняет от повреждения все элементы редуктора



Для каждого судна



и для любого мотора



Специально разработанная серия скоростных винтов даст возможность судну иметь более высокую скорость и прекрасные динамические характеристики, обеспечив при этом оптимальный расход топлива

Стальные винты Express среди прочих технических достоинств обладают оптимально сформированными «cupping» поверхностями кромок лопастей, что дало возможность увеличить к.п.д. винта на 4-7%



www.BADGER.ru

Компания «Баджер» официальный дистрибьютор Turning Point в России г. Санкт-Петербург (812) 321 88 80 (812) 327 75 99



Удлинитель рычага
переключения
«ХОД-НЕЙТРАЛЬ»



Эластичная трубка отвода охлаждающей
жидкости, выведенная на другую сторону
мотора и расположенная выше



ЭЛЕМЕНТЫ
«ДИСТАНЦИОННОГО
УПРАВЛЕНИЯ»

в детском неведении, а вернее, в иллюзиях относительно того, что иномарки легче аналогичных по мощности отечественных моторов, а ведь вес в условиях автономного похода имеет первостепенное значение. По телосложению я — не Геракл, а вес рюкзака на старте перед двухнедельным сплавом без мотора и бензина приближается (или превосходит ее) к отметке в 40 кг. Примерно столько же перемещает в пространстве каждый участник. Именно по этой причине я вновь отыскал и выписал параметры всевозможных моторов и с пристрастием занялся поиском наилегчайших. Если покопаться в памяти, можно вспомнить, что та же пятисильная «Стрела» неспешно и стабильно могла «толкать» как лодку, так и баржу средних размеров, а «двухсильный» «Салют» упирается, но уверенно двигает по тихой воде «Прогресс».

Однако пятьдесят «кубиков», работающих на почти предельных режимах (оборотах) — это все же не есть хорошо. По-видимому, для моих целей их необходимо хотя бы в полтора раза больше, не менее 75 — 80, несильно «форсированных», заключенных именно в одном (а не двух) цилиндре, и желательно «в паре» с хорошим, увесистым маховиком. В этом случае (по сравнению с 50-кубовыми моделями) появляется возможность подобрать оптимальные обороты и винт под каждое конкретное судно либо двигаться не на «полную катушку», а это, как мы понимаем, — запас мощности для непредвиденных ситуаций, больший ресурс двигателя и меньший расход топлива при относительно небольшом приросте веса. К тому же, всем хорошо известно — большой объем цилиндра менее чувствителен к допускам и выработкам, а значит, менее капризен и опять же более долговечен. По этому планка 50 см³, включая «Suzuki 2.2» была оставлена «за бортом», а точнее — за пределами моих интересов.

Таким образом я, скрепя сердце, вышел на двигателя в 3–3,5 л.с. при весе от 13 кг, после чего я с сожалением расстался с мыслью приобрести «Yamaha Malta» о трех лошадиных силах, которая, по описанию в интернете, весила недопустимо много — 16,5 кг.

«Mercury» импонировал мне, но северный народ был не за него. Оставались «Johnson» и «Tohatsu». О последнем у нас даже не слышали, однако сходились во мнении, что «японцы» — лучшие моторы. Хотя, если размышлять по трезвости и не торопясь — для наших мест они пока «темные лошади»...

По интернету же я выяснил московскую цену на «Johnson 3.5» — она составляла 21 300 руб., и предновогодних скидок на них не было. Сей факт укрепил меня в решении приобрести именно этот мотор. Я продолжал изучать интернет, когда

однажды на одном форуме, где, не слушая других, каждый хвалил свою иномарку, услышал, как «кто-то крикнул из ветвей»: маломощные моторчики выпускаются не у себя на родине, а в стране Цзедунда. Это был неожиданный, коварный и подлый удар по моим иллюзиям.

Я снова оказался перед мучительным выбором. Сыграла ли свою роль бравая команда Ж-И. Кусто, что передвигалась по всему миру исключительно на «Джонсонах», или то, что низкооктановым бензином можно, если возникнет необходимость, заправиться в любом северном поселке, моя усталость от поисков оптимального варианта или упрямство, но я в результате решил купить не «темную японскую лошадку», а «всеядную» продукцию «BRP», пусть даже и изготовленную умелыми китайскими руками.

Следующим этапом на пути к намеченной цели был поиск продавца. Я засел за телефон и начал обзванивать магазины и интернет-магазины Москвы и Петербурга. Оказалось, моторами «Johnson» торгуют далеко не все. Удивил и ответ одного продавца: «Не торгуем, потому, что они плохие», однако — чем, объяснить не смог. Но я был упрям.

В общем, решил не связываться ни с местными барыгами, ни с интернет-магазином. В Москве знакомая прикупила мне мотор, а жена, будучи проездом в столице, прихватила его. И вот, наконец-то, наступил момент, когда посередине коридора нашей квартиры оказалась довольно большая коробка.

«Какой он?» — спрашивал я себя в волнении, надрезая ножом швы картонной упаковки. Вскоре из заточения был извлечен мой «Johnson 3.5». Он показался мне выше и больше, чем я предполагал, и был окрашен в белый цвет; имел румпель, но без ручки газа (а зачем мотору такой анахронизм?). Крышка оказалась пластмассовой, на трех черненьких пластмассовых зажимчиках, снималась с небольшими проблемами, но это был милый пустячок в сравнении с задачей напаять эту гибкую штуковину на место. «Что ж, — решил я, — значит, мотор ломается редко и частое лазание в него, т.е. под крышку, не предусмотрено». В крышке этой было что-то до боли знакомое. Ее форма очень походила на форму бензобака мотоциклов «Jawa», особенно 638-й и 640-й моделей. Поскольку эту форму «советские чехословаки» выдумали не сами, можно было догадаться, что дизайн мотора далеко не революционен. Кручиниться все же не стоило — мотор уже привезен, а то, что он, возможно, несовременен, можно назвать «традициями, проверенными временем».

Любуясь новеньким агрегатом, переворачивая его и коробку, я все хотел найти

описание устройства мотора и инструмент, но, видимо, заводские мудрецы сочли, что на столь надежном моторе они не нужны, как, впрочем, и обещанный температурный датчик. Успокаивая себя, я, наконец-то, обнаружил в моторе нечто очень привычное: все белое и пластмассовое не сходилось и не стыковалось. Оно и понятно: через щели — лучше охлаждение, да и излишки топлива, если что — в воду...

Тут я пресек эти придирательства и задал себе суровый мужской вопрос: что для меня важнее, качество отделки или работа мотора? И сам себе ответил: если в импортном маломощном движке, который продается по цене мотора «Нептун-23» эти два параметра несовместимы, тогда я выбираю качественную работу мотора, а от берега можно держаться подальше, откуда щелей не видно.

В моем приобретении меня как механика-любителя интересовал вопрос, каким образом изготовлена камера сгорания, если в ней без негативных последствий может сгорать топливо в октановом диапазоне от «69» до «92» (или даже «95»)? Очевидно, что по мере «увеличения» октанового числа камера сгорания должна изменять форму, уменьшаться в объеме и, наоборот, увеличиваться при переходе на низкооктановый бензин. На практике любители эту подгонку обычно осуществляют прокладками различной толщины, подрезанием гильзы цилиндра или подбором другой головки цилиндра. Однако инженеры «Johnson» нашли какое-то другое, не заметное глазу решение, либо просто не придали этому значения. Я, ободрав руку, уже открутил свечу... и застыл в немом восхищении — сквозь отверстие было видно блестящее днище поршня в концентрических нарезках от станка.

Моторчик нравился мне все больше

— в редукторе, сливные винты которого затягивал китайский фанат армрестлинга, к моему удовольствию, оказалось масло (наши наиболее продвинутые сборщики, как известно, иногда успешно заменяют его металлической стружкой и опилками). Правда, над антикавитационной плитой, в стыке между редуктором и «сапогом» имелась приличная щель, но, как мы понимаем, ухудшить работу она не могла. Зато, пока я крутил мотор так и этак, бессильно обвис румпель, я его притянул на место, что на время помогло. Не оказалось у мотора и обещанной в рекламе «задней» передачи, но мы, молодежькие рыболовы, с детства привыкли ездить без нее, избавляясь от этого излишества, в частности, на «Ветерке».

Наконец-то лед тронулся — у нас появился мотор! На общем собрании мы определились с маршрутом летнего сплава — поедем в край сибирского хариуса, окуня и крупной щуки! Оставалось лишь спроектировать и изготовить транец для нашей экспедиционной лодки.

Мой знакомый самодельщик Миша Пилипенко лет 10 назад уже имел опыт эксплуатации «Салюта» на «Лисичанке» (перемещался он не по горным рекам, но по обским протокам). Его съемный транец являл собой лист толстого железа шириной около 30 см, который незамкнутой окружностью огибал надувную корму лодки. За кормой на этот «рулон» крепился выносной транец, а внутри лодки — лист толстой фанеры, вырезанный по форме дна в районе кормы. Чтобы закрепить на лодке всю эту конструкцию, необходимо было вложить резиновую корму в прорезь «рулона» и накачать судно — в результате корма оказывалась сжата «рулоном», который был зафиксирован фанерной вставкой. Ее, в свою очередь, прижимали ко дну лодки накачанные борта. Все гениально и просто, но

названная конструкция довольно тяжела, к тому же она неразборная и имеет большие габариты, что меня, естественно, не устраивало. Кроме того, у Михаила — посудина с «горизонтальной» кормой, а у моей лодки нос и корма загнуты и при диаметре бортов 40 см возвышаются над уровнем дна на 68 см. Обогнуть их какой-нибудь пластиной не было ни возможности, ни желания — этот элемент я заменил алюминиевыми трубками с внешним диаметром 22 мм, которые внутри лодки просто состыковал через болт и гайку.

Разборный транец подобной конструкции можно рекомендовать не только для «ЛЭ-3М» («Лодка экспедиционная трехместная»), но и для лодок «Турист» и «Батыр», а уменьшенный вариант — для «Уфимки». (Если вы решитесь моторизировать последнюю, рекомендую ставить на нее легкий и менее мощный мотор на 2 л. с.)

Если вы путешествуете по относительно тиховодным рекам и ваша лодка имеет «плоскую» корму, следует изготовить другую, более простую конструкцию. Для ее основы необходимо отыскать крепление для весел, представляющее собой резиновую пластину с двумя проушинами, отверстия которых «смотрят друг на друга», т. е. находятся в створе. Иногда такими креплениями оснащают «Уфимки», такие же неудачные для гребли конструкции устанавливаются на «Батыре». Остается лишь приклеить этот резиновый нахлопек на корму (параллельно корме), подобрать дюралевою трубку по диаметру отверстий, а к трубке привинтить фанерную пластину, которая будет «лежать» на корме. Высота транцевой плиты, которую можно закрепить на фанерной опоре через уголки, определяется длиной «сапога» вашего мотора.

После изготовления транца пришла очередь румпеля, который меня не устраивал

SILVERADO

www.silverado.ru

Просто добавь
МОТОР!

ПЕТРОСЕТ
ГРУППА КОМПАНИЙ








Розничная продажа:

УАМАНА-ЦЕНТР на ПЕТРОГРАДСКОЙ
УЧАСТНИК ГРУППЫ КОМПАНИЙ ПЕТРОСЕТ
Санкт-Петербург,
П.С., Большой пр., 100,
тел.: (812) 346-16-19

УАМАНА-ЦЕНТР на ВАСИЛЬЕВСКОМ
УЧАСТНИК ГРУППЫ КОМПАНИЙ ПЕТРОСЕТ
Санкт-Петербург,
В.О., Средний пр., 86,
тел.: (812) 703-52-50

Оптовые поставки:

ПЕТРОСЕТ-БОЛЬШОЙ
УЧАСТНИК ГРУППЫ КОМПАНИЙ ПЕТРОСЕТ
Санкт-Петербург,
В.О., Средний пр., 86,
тел.: (812) 703-55-05

ни по длине, ни по «энерговооруженности». Чтобы не прыгать через высокую и объемную корму к мотору каждый раз, когда потребуется убавить или прибавить газ, а также заглушить мотор, на запланированный длинный румпель следовало вывести и самые необходимые элементы управления.

«Водило» я изготовил из той же трубы, что и транец. Чтобы в лодке при управлении мотором было удобно сидеть, потребовалась немного изогнутая труба длиной 80 см, на которую я напрессовал переходник — отрезок алюминиевой трубы с внешним диаметром 27 мм и уже на него — трубку, которая была сдеформирована таким образом, чтобы втугую заходить на массивную (прочную) часть румпеля. Естественно, от убогой резиновой ручки управления пришлось избавиться. Вся эта система съемная, и крепится она всего лишь одним болтом М6, который по резьбе вворачивается в «мякоть» заводского румпеля.

В лаконичной инструкции к двигателю, в частности, написано, что во избежание самопроизвольной заводки двигателя, необходимо каждый раз снимать колпачок со свечи. Почти всегда подобная манипуляция у меня заканчивалась тем, что я обдираю костяшки пальцев в узкой пластмассовой лазейке. Помня это, а также не желая быть свидетелем, как «Johnson» однажды в неподходящий момент вдруг начнет тарыхтеть, я решил кнопку «СТОП» на корпусе мотора заменить тумблером. Сама же загерметизированная кнопка теперь нашла место в торце новой длинной — «добавочной» — ручки румпеля, а провод от нее, идущий внутри трубы, через разъем на корпусе двигателя соединялся с проводом зажигания. Корпус нового румпеля, имеющий контакт с мотором, служил, таким образом, «массой».

Испытывая некоторую неловкость за свои поступки перед техническими гениями, создавшими «Johnson», а также помня, что ручка газа (управления дроссельной заслонкой карбюратора) есть на румпеле даже у «Микроши», я решил приладить аналогичную деталь и на свой румпель. Для



В прошлом номере нашего журнала (№ 201) допущена ошибка. Автор материала «QuickSilver Cruiser 460»: первые впечатления» (стр. 60) — Роман Строителев (в журнале указано Столяров). Приносим наши извинения Роману Строителеву за допущенную ошибку.

тех, кто не знает — управление газом на «Johnson» осуществляется ползунком на корпусе мотора. Я даже подобрал ручку от мопеда, но вовремя вспомнил: при длительном движении уставшую руку необходимо менять! Так, если вы управляете мотором левой рукой, то для увеличения оборотов двигателя ручку придется проворачивать «на себя», а если правой — «от себя», что не есть удобно. Немаловажно и то, что ручка «газа» при всей своей простоте весит около 200 г, что, в общем-то, многовато. По этим причинам на румпеле я закрепил гашетку — рычажок топливного корректора от мотоцикла «Иж-Планета» (он не требует постоянной корректировки рукой), нанес на нем риски, соответствующие малым, средним и максимальным оборотам и через тросик с регулятором натяжения соединил (через съемный крючок) со штатным рычажком под крышкой мотора.

Для того чтобы рычажок на моторе всегда стремился «сбросить газ» при отпущенной гашетке, на него была надета пружинка. Завершающим этапом являлась покраска нового румпеля, а также установка на него неопреновой ручки и пенополиэтиленовой обмотки в месте, где румпель во время работы мог касаться транца (во избежание вибраций). Получилась нужная, удачная — «по лодке» — конструкция не очень большого веса — в сборе всего 650 г.

Весна была поздней, холодной и довольно гнусной, отчего поскорее выбраться на реку я не спешил. В дальнейших мытарствах помог мне, как всегда, Миша. В один из выходных дней он выковырял меня из постели и доставил на реку — к своей лодке. Я неуверенно стонал по поводу его ранневесенней активности, но сам уже намешивал чернильно-синее масло в бензин.

Мишин «Прогресс» стоит в небольшой гавани, скрытый от взора праздных ротозеев и зевак кустами тальника и сарайчиками, в которых северные лодочники держат свой инвентарь. Вскоре мне пришлось оценить достоинства бухты: красивый «Johnson», несмотря на мои потуги, молчал, «как рыба об лед». Приобретая импортный мотор, я, как мне казалось, делал почти революционный шаг от металлического соцреализма и утиля к передовой и исключительно надежной технике. Но я тянул и дергал шнур стартера, однако результатом была лишь струйка воды, периодически писающая из системы охлаждения. Так мы развлекались на пару, поочередно тягали шнур, сначала тянул его я, затем втягивал «Johnson».

На этом отнюдь не молчаливом этапе Миша сменил меня у шнура. Теперь он разрабатывал свои плечи и торс, а я мог вздохнуть всей грудью, чтобы выразить свои чувства во всей полноте. В тот памятный день немало людей, имеющих отно-

шение к продукции «Johnson», вероятно, безудержно и громко икали.

Наконец, мое интернациональное чудо техники слабо пукнуло, чем сразу вселило надежду в неисправимого оптимиста Мишу. Еще несколько минут — и мой «Чих-Пых» завелся, прогрелся и заработал относительно устойчиво. Здесь крайне изнуренный Миша оставил меня, я же остался победоносно тарыхтеть на месте для первичной притирки движка.

Через некоторое время я уже пересекал быструю Обскую протоку. Большое «водило» позволяло мне стоять на широко расставленных ногах, и я гордо, со скоростью в 5–6 км/ч дефилировал туда-сюда, разгоняя застоявшуюся на фарватере рыбу. Мотор теперь заводился отлично! На берегу с узелком и «чекушкой» пришла жена, и мы совершили небольшое романтическое путешествие по округе, в очередной раз окропили белую «башку» «Johnson» огненной водой и, довольные, уже поворачивали к городу, когда тарыхтящий за кормой моторчик внезапно заглох. Хорошо, что мы находились выше по течению от нашей гавани, иначе в такое половодье в бухту под веслами нам было бы не вернуться.

Уже на берегу оказалось, что виноват я сам — похоже, после очередной остановки забыл отвернуть «воздушную» пробку на крышке бака. Из первого опыта эксплуатации моторчика я понял, что о пробке всегда надо помнить, а также выяснил, что инструкция лукавит — движок не столь экономичен, как написано. Не ведая сомнений, он «сжирал» на малом газу бак (1.5 л) за 45–50 минут. На первых порах я решил не придавать этому факту особого значения. Не особенно огорчили меня и горловина бензобака с его пробкой: то ли это заводской брак, то ли, нюхнув бензина, эта «парочка» изменила свои геометрические формы, но воссоединялись они с явной неохотой, и при закручивании приходилось (и до сих пор приходится) долго «ловить резьбу».

В ходе поездки я предположил, что если управлять мотором левой рукой, то, только обладая хроническим косоглазием, можно увидеть тонкую струйку, что истекает из системы охлаждения двигателя где-то внизу, за правым плечом. Я же планировал подвешивать мотор за высокой кормой резиновой лодки «ЛЭ-3М», и в этом случае мне надлежало иметь уже глаз на тычинке, как у рака. Не обладая этими офтальмологическими «изысками», я решил вывести трубку охлаждения «в зону видимости» — на другую сторону и повыше. Для этого просто обрезал фирменный шланг и удлинил его с помощью дюралевого трубки и обрезка трубки от медицинской капельницы.

Продолжение следует