

«Sail 15»



Игорь Лагутин. Фото автора

первые впечатления

О том, как живут подвесные моторы китайского производства в России, мы писали в № 219. С этого сезона мы начинаем длительные испытания мотора «Sail 15 ОТН», который нам предоставила компания «Сторк», занимающаяся поставками моторов из КНР, чтобы либо опровергнуть мнение о том, что китайские моторы не имеют права на жизнь у нас, либо подтвердить.

Итак, получив от компании «Сторк» коробку с мотором, мы первым делом стали все рассматривать и исследовать. Первые впечатления оказались вполне благоприятными. Мотор внешне выглядит молодцом, окраска ровная и, судя по всему, надежная, винт «толстенький», но ровный и также хорошо покрашен. Богатое приданое, состоящее из многих полезных деталей и деталюшек, а также кое-каких расходников тоже порадовало.

Насмотревшись на мотор, стали сравнивать с «Yamaha 15», который и явился прототипом

для «Sail 15». Если честно, то по технике отличий мы найти не смогли, и даже винт, показавшийся нам «толстеньким», был очень похож на тот, что устанавливается на «Yamaha». Судя по внешним признакам, есть небольшие отличия в сборке, такие как «немного торчащие края прокладки», «чуть-чуть» гуляющие заглушки и т.д. Топливный бак и шланг с грушей также выполнены один в один с «Yamaha», правда, длина шланга показалась немного большей, чем у «оригинала», а коннекторы имеют чуть большие люфты при присоединении и ту же устанавлива-

ются. «Но длинный шланг – это, скорее, хорошо, чем плохо, а с коннекторами как-нибудь разберемся», – решили мы и стали устанавливать мотор на лодку.

С первой попытки это сделать не удалось, так как транец оказался немного толще, чем позволяет ход струбцин мотора, поэтому, вооружившись напильником с говорящим названием – драчевый, убрали часть выступа на транце, а потом «личным» немного убрали оставшиеся неровности. Мотор встал хорошо, но низко. Однако пока будет идти обкатка, мотор оставили в таком положении и стали спускать

Последствия удара мотора о подводное препятствие





лодку и готовиться к первому плаванию.

Несмотря на то, что все моторы «Sail» сегодня проходят четырехчасовую обкатку на заводе и потом подвергаются проверке, мы запланировали провести полную обкатку, т. е. десятичасовую в соответствии с рекомендациями в руководстве. Первый бак (полный объем – 25 л) обкаточной смеси приготовили из расчета 25:1 (масло «Yamalub», бензин Аи-95). Подсоединили коннекторы, накачали «грушей» смесь в карбюратор, провернули три раза коленчатый вал ручным стартером, вытянули «подсос», оттянули шнур ручного стартера до начала сопротивления, дернули и... мотор завелся сразу. Примерно после минуты работы «на подсосе», утопили соответствующую клавишу, и мотор дальше заработал в обычном режиме. Вибраций сначала почти не было, звук оказался достаточно низким, и уровень шума порадовал слух. Обороты на холостом ходу оказались нормальными и соответствующими тем, которые прописаны в инструкции по эксплуатации.

Через десять минут работы на холостых оборотах, а также ощупывания мотора со всех возможных сторон и созерцания струйки теплой воды, бодро вытекающей из контрольного отверстия, мы «мягко» включили режим механизма реверса «вперед» – и началась обкатка. При включении

реверса обороты мотора слегка изменились, но прибавлять газ не пришлось, лодка тронулась с места и потихоньку пошла в нужном направлении.

Первые два часа ходили «малыми ходами», стараясь не превышать режим «в полгаза», т. е. при 2500–2800 об/мин коленчатого вала. Лодка при этом при движении по ветру выходила на глиссирование, и обороты можно было контролировать. В некоторых случаях давали примерно три четверти газа на пару минут, чтобы выйти на глиссирование против ветра и волны. Примерно через час работы мотора звук стал немного глуше, дыму – поменьше, мотор начал тянуть чуть хуже – обкаточная смесь начала давать свои плоды.



В день удавалось отходить не более двух часов. В результате на обкатку ушло пять дней. Последние два часа на короткое время давали полный газ, чтобы как-то облегчить работу мотора, так как, похоже, что обкаточная смесь уже достаточно сильно влияла на работу свечей. И вот наступил, наконец, тот счастливый день, когда в бак залили нормальную смесь в соотношении 50:1 (масло «Motul» и Аи-95) и дали поработать мотору от души. Примерно через пару минут работы на полном газу все проблемы улетучились, как дым, исчезли неприятные звуки (были резонансные звуки непонятного происхождения), и мотор, как говорят спортсмены, зашел.

Все пять дней обкатки погода не радовала. Постоянный северо-западный ветер нагонял короткую высокую волну, температура воздуха колебалась от 11 до 20°С, а воды – от 11 до 13°. На десять часов обкатки было израсходовано 28.5 л обкаточной смеси. Мотор заводился всегда с первого рывка, причем с «полшнура», как холодный, так и теплый. Правда, заводить мотор надо строго по инструкции: холодный – с «подсосом», горячий – без него. В противном случае он заводиться отказывался. Если мотор простоит в нерабочем состоянии около 5–10 минут, подсос все равно вытаскивать придется.

Во время обкатки первое, что

Магнитная пробка редуктора после 10 часов наработки. Многим картина покажется «ужасной», однако специалисты считают, что это нормальное явление и связано в первую очередь со способом изготовления шестеренок.





Рукоятку газа пришлось закреплять заново, был сильный люфт, виновником которого стал маленький кусочек пластмассы, попавший под головку винта

Свечи зажигания после 10 часов работы на обкаточной смеси. Вроде все нормально. Не понравилось только то, что на них был установлен зазор 0.6 мм вместо рекомендованного 0.9–1.0 мм. После установки зазора 0.95 мм мотор обрел «второе дыхание».



Сам винт почти не отличается от тех, что устанавливаются на «Yamaha», несмотря на то, что лопасти кажутся излишне «толстыми». Вместо «нужного» нам 10-дюймового на моторе установлен винт 9 1/4x11"-J

Судя по «рисунку», выхлоп в норме даже при обкаточной смеси и долгих ходах на малых оборотах



Коннектор на баке не тривит, но его фиксация может быть нарушена механическим воздействием в горизонтальной плоскости

пришлось сделать сразу – это убрать люфт рукоятки газа. Он был изначально. Ручка немного болталась. Вылечилось все просто. Достаточно было открутить соответствующий винт и удалить маленький кусочек пластмассы, который попал между головкой винта и корпусом рукоятки. На этом механические вмешательства с нашей стороны закончились.

В самом конце обкатки, вернее как раз в тот самый момент, когда в бак уже залили новую смесь (дело было в Финском заливе) и стали давать полный газ, произошла небольшая авария. После штормов в Маркизовой Луже собралось достаточно всякой гадости, которая дрейфовала в сторону Финляндии и Швеции, в том числе злосчастная бочка, которая спокойно плыла в полузатопленном положении на глубине примерно 15–20 см вдоль судового хода (глубина в данном месте составляет 4.5 м по карте). Лодка, шедшая на скорости примерно 25–28 км/ч, сначала задрала нос, забираясь на эту бочку, а затем клюнула носом вниз, мотору тоже досталось, но не сильно – водитель успел сбросить газ и выключить передний ход, благо удобная рукоятка переключения реверса находится в легкодоступном месте. В результате – нет худа без добра – испытали мотор на прочность... На корпусе редуктора остался задира, на «шпоре» побило краску, винт не пострадал.

После удара ни один элемент подвески мотора не вышел из строя, по крайней мере, на них нет искривлений, заломов и т.д., функциональность не нарушена – все работает, все шевелиться. Лодку, правда, пришлось немного реанимировать, убирая следы от прохождения по килю металлической бочки.

Однажды на воде мотор заглох. В этот момент он эксплуатировался в режиме «в три четверти газа». Заглох вдруг и сразу. Виной тому стало то, что коннектор на баке, который переместился в корме и уперся коннектором в серьгу винта струбины мотора, соскочил со своего посадочного места. После присоединения коннектора на место мотор завелся и заработал как надо. Коннектор, понятное дело, «ямаховский», вначале с трудом устанавливался на ответную часть бака, при этом легко отсоединялся. Сейчас, после нескольких присоединений-отсоединений, его стало проще устанавливать, зазор между коннектором и приемной частью бака уменьшился. Подсоса воздуха нет (и не было). Проблема – в «неработоспособности» механизма защелки. Указатель уровня топлива, как и на всех баках, не всегда правдив. Хорошо показывает «полный бак», но, после того как бак опустеет наполовину, с готовностью сообщает, что тот опустел полностью...

В заливной горловине топливного бака установлен специальный «сетчатый стаканчик» (все,



Мягкая накладка на рычаге механизма откидки мотора слабо держится. Есть риск ее потерять. Поэтому сразу лучше накладку чем-нибудь закрепить, к примеру, изолентой.



«Минусовые» провода, которыми пренебрегают наши конструкторы, играют большую роль, особенно если на моторе установлено мощное электронное зажигание



Хорошее «приданое», в котором есть почти все, что необходимо для первых 50 часов жизни мотора, и даже более того...

как у «Yamaha»), основная задача которого – отсечение воды от внутренней полости бака и, разумеется, карбюратора. Смесь масло–бензин, приготовленную в канистре, через этот стаканчик залить в бак не представляется возможным, при этом по отдельности бензин и масло проходят через него хорошо (бензин быстро, масло медленно, но проходит). Это не минус и не плюс, просто об этом стоит помнить, если используете топливную смесь, готовя ее не в баке, а в отдельной канистре.

После обкатки было заменено масло в редукторе, и появилась реальная возможность без ущерба для мотора давать полный газ на длительные периоды. До установки мотора на должную высоту максимальная скорость по ровной воде составила 32–33 км/ч, что для «пятнашки» очень даже неплохо, учитывая, что вес лодки составляет 125 кг, водителя – 100 кг, запаса бен-

зина в канистрах – примерно 50 кг, масла – 4 кг, оснащения лодки (якорь, инструмент и т.д.) – около 35 кг. То есть общий вес лодки с мотором составляет около 350 кг. После того, как мотор подняли на дюйм, скорость составила 34–35 км/ч. Мотор слегка не «докручивает» до положенных максимальных оборотов, поэтому пока не поменяем винт, о скорости говорить больше не будем. Сейчас на моторе установлен «штатный» винт с шагом 11 дюймов. По всем расчетам и опыту эксплуатации тестовой лодки («SkyBoat 440»), пятнадцатисильный мотор должен ее разогнать при указанном весе водителя и с грузом около 40 кг примерно до 38–39 км/ч. Скорее всего, мотор еще не «разбежался», посмотрим, как он себя поведет после 30 часов наработки. Любопытно, что «Yamaha» рекомендует использовать топливную смесь в пропорции 100:1, в то время как ее клон, т. е. «Sail 15», по мнению про-

изводителя, должен «питаться» смесью в пропорции 50:1. Заливать пока смесь в пропорции 100:1 мы не планируем, однако попробуем использовать бензин Аи-92, тем более что инструкция против этого не возражает.

На сегодняшний день мотор отработал 15 часов. Кроме перечисленных проблем (разве это проблемы?), никаких претензий к его работе нет. Заводится, разгоняется, на максимальных режимах потребляет примерно 6.8 л топливной смеси в час (максимально заявленный расход – 7.3 л/ч), на средних оборотах – около 3 л. В общем и целом, пока впечатления только положительные. Посмотрим, что будет дальше. Надеемся, что все изменения, которые сделаны на заводе (поставлены новые кольца, новые элементы из пластмассы и выполнена доводка мотора после заводской обкатки) делаются не зря, и «наш» мотор проживет долго и счастливую жизнь.

Редакция выражает благодарность компании «Мир техники» за помощь в организации проведения испытания мотора «Sail 15». Тел.(812)933-8533

Мотор предоставлен компанией ООО ФК «Сторк» 119071, Москва, 2-й Донской проезд, д. 10 Тел./факс 8 (495) 647-0219, 984-7706 www.katamarans.ru sail-motors@yandex.ru