

Игорь Лагутин. Фото автора

30 часов с ПМ «Sail 15 ОТН»

полет нормальный

Продолжим, как и обещали, отчет о длительных испытаниях подвесного мотора «Sail 15 ОТН». На момент написания материала он успел поработать немногим более 30 часов.

Летом редакция вначале тестировала моторы мощностью 20 л.с., затем «Нептун 25», и вот настал черед продолжения теста 15-сильного 2-тактного подвесного мотора «Sail 15 ОТН». Несмотря на все страсти, которые горели на сайтах вездесущего Интернета и на стоянках, наш «Sail» до сих пор заводится, как правило, с первого раза и неплохо чувствует себя как в неводской воде, так и в водах Ла-



дожского озера и Маркизовой Лужи. Самая низкая температура воды, при которой его довелось эксплуатировать, составила 4°C, а температура воздуха – 0.5°C. Несмотря на то, что мотор простоял без движения примерно две недели (на улице), он завелся со второй попытки, т. е. со второго рывка после предварительно накачивания грушей бензина в карбюратор и двух «протяжек» ручного стартера до полного вытягивания веревки до упора.

Масло как в начале сезона, так и осенью использовалось фирмы «Motul», так как мотор после обкатки хорошо работал именно на нем. Экспериментировать с маслами других производителей мы не рискнули и решили, пусть на нем служит дальше, тем более что и редакционный «Нептун 25» очень неплохо «переваривает» его. Короче, оба мотора питались в этом сезоне маслом из одной банки, но разными бензинами. Вообще «Sail» неплохо работает на любом бензине, купленном, правда, на проверенной АЗС. «Любом» – это

значит марок Аи-92 и Аи-95. На Аи-92 мотор немного лучше заводится и лучше работает в холодную погоду.

«Дымность» и «шумность» на разных бензинах, но с одним и тем же маслом примерно одинаковые. Когда температура воздуха опускается ниже 10°C, «Sail» при запуске, как и многие более именитые собратья, выпускает довольно много дыма, но по мере прогрева дымовая завеса рассеивается, и на малом ходу дым почти незаметен.

В чем заключалась основная проблема этого сезона? В инструкции по эксплуатации мотора указано, что обороты холостого хода должны составлять 700–800 об/мин, что мы сразу же после обкатки и решили проверить. Замеры примерно после 12 часов работы мотора (4 часа работы на заводе не в счет) показали, что на холостых оборотах подвесник крутит коленчатый вал немного быстрее, чем положено: 900 об/мин. Но попытки достичь значительно более низких оборотов пока нельзя назвать успешными. Мотор стабильно ра-

ботает на холостом ходу в режиме «нейтраль» при 850–900 об/мин. При более низких оборотах его начинает немного «колбасить», и работа становится неуверенной. В течение недели мы сделали несколько «подходов» к регулировке оборотов холостого хода, но в итоге пришли к выводу: пусть лучше уверенно работает при 850–900 об/мин, чем страдает при более низких. Тем более что при включенной трансмиссии частота вращения уверенно держалась у отметки 790–810 об/мин.



С родным винтом «Sail» явно не докручивал. Но примерно на 20-м часу работы обороты (при стабильном весе лодки) подросли сами собой до 5100–5150 об/мин. Замена стандартного винта на винт с шагом 9 дюймов («Rascal») позволил мотору раскрутиться до 5350–5400 об/мин. При этом он стал уверенно переносить дополнительную нагрузку. С одним человеком в лодке (общий вес равен примерно 350 кг) максимальная скорость составила 36–37 км/ч. При общей нагрузке в 420 кг «Sail» спокойно разгонял лодку до 31–32 км/ч, а вот при 480–490 кг больше 25 км/ч из него было не выжать. Сильные порывы встречного ветра при общем весе лодки около 500 кг и вовсе «сбрасывали» лодку с режима глиссирования. Короче, все в рамках правил гидродинамики...

«Поиграв» некоторое время с разными винтами, мы пришли к выводу, что при постоянной эксплуатации жесткого корпуса лодки общим весом около 350 кг имеет смысл оставить

штатный винт, который позволяет достаточно быстро выйти на глиссирование и разогнаться до 36–37 км/ч (рекорд лодки общим весом 330 кг «под пятнашкой» – 39 км/ч, о марке мотора скромно умолчим). При большем весе мотору все-таки требуется другой винт, с меньшим шагом. В нашем случае подошел «Rascal 9×9». С этим винтом мотор чувствует себя поувереннее.

Для того чтобы как-то ускорить испытания, мы заставляли работать мотор какое-то время в очень сложных

условиях, т. е. на полном газу при большой нагрузке или просто при длительной езде на максимальной скорости.

Не всегда на состояние двухтактного мотора благотворно действует и низкая скорость. Какое-то время мы пробовали ходить в режиме троллинга. В результате после 4 часов постоянного медленного и нудного передвижения по водной глади со скоростью около 4 км/ч мы бросили это занятие, так как каких-либо изменений в работе мотора не обнаружили. Температура воды во время «троллингового» теста была 14°C, воздуха – 16°C.

Как мы ни старались «загнать» мотор, он постоянно заводился с первой попытки, держал максимально возможную скорость и ни разу не подвел. Мы даже уже заскучали и перестали возить с собой полный набор инструмента. Возможно, 30 часов – это не так уж и много, возможно. Явных признаков появления у мотора каких-нибудь «недомоганий» нет до сих пор; даже после заморозков он заводится если

не с первого раза, то с третьего точно. Максимальный расход топлива по сравнению с замерами, произведенными после 11 часов работы (не считая времени обкатки на заводе), практически не изменился.

Может показаться, что наши выводы слишком «сладкие» и находятся в противоречии со многими отзывами владельцев таких же моторов. Но факты пока остаются фактами, и менять их в чью-либо пользу мы не собираемся. Возможно, наш подопытный



мотор удачно собран, возможно, он – из той партии, что выпущена с учетом требований российской стороны в лице компании «Сторк», возможно... Однако, судя по отзывам в Интернете, на стоянках и на воде (многие «Sail 15 ОТН» были куплены для установки на надувные лодки), можно сделать вывод, что моторы, выпущенные два года назад или позже, не слишком досаждают своим хозяевам, даже при сравнительно небрежном уходе и нарушении правил эксплуатации, которые содержатся в инструкции.

Как видите, редакционный «Sail 15 ОТН» оказался очень скучным, его не за что поругать и в нем ничего пока не надо чинить. Звезд с неба он не хватает (не слишком тихий, не слишком быстрый...), но работает себе и работает. Посмотрим, как он перенесет зимнюю спячку и как покажет себя в новом сезоне.

Редакция выражает благодарность компании «Мир техники» (тел. +7 921 933-85-33) за помощь в организации материала.