

Подвесной лодочный мотор «Катран-5»

Влад Багров

Зная об огромном интересе читателей к подвесным моторам, не требующим прав для использования на лодке, спешу рассказать о подвесном лодочном моторе «Катран-5», выпускающемся в Санкт-Петербурге. Около трех лет назад на двух самых известных сайтах водномоторников почти одновременно были представлены образцы советско-китайских гибридов 5-сильных моторов. За основу в них были взяты дейдвуд мотора «Ветерок-8» и моторные «головы» китайского производства 1P64FV, T475 и т. п. Как известно, дейдвуды «ветерков» весьма надежны и выпущены огромным количеством, запчастей много, винты недорогие. Серьезней всего отнеслись к данной разработке в Санкт-Петербурге. В результате «мозгового штурма» и последующей доводки напильником мотор приобрел более brutальный внешний вид, несколько важных внутренних доработок и получил название «Катран-5». Гибрид силового блока от мотокультиватора и дейдвуда «Ветерка» оказался вполне жизнеспособным, и вот уже третий год многие счастливики рассекают на нем водные просторы России.

Когда я взял данный аппарат на тест-драйв, то сам лично провел основные замеры. Вес мотора с маслом в картере 25.5 кг, он 4-тактный, с принудительным воздушным охлаждением. Мало того, это мотор с воздушным фильтром! Мощность, указанная на «голове» мотора, 4.75 л.с., конструкция распределительных валов сделана по технологии OHV, что дает приличную экономию топлива. Блок сделан из алюминия с запрессованной чугунной гильзой. Встроенный бак – всего литр, но мой знакомый, по его словам, «додорожил» на этом моторе два с лишним часа. В принципе можно сделать и выносной бак, добавив топливный насос, но лишние шланги только под ногами «болтаться» будут, все-таки это аппарат для небольших лодочек. Винт у мотора от «Ветерка», но немного переделан.

Выхлоп у «Катран-5» в воздух, и я с чистой совестью отправился на первичные испытания на одно из ближайших озер, кстати закрытое для обычных двигателей внутреннего сгорания, но почему-то по нему носятся мощнейшие гидроциклы, а простым рыболовам низя, ай-я-яй! Испытания проходили в 30-градусную жару. Мотор завелся со второго рывка. Прогрев пару минут и в бой. Мелководные участки с илом и песком, а также заросли, недоступные моторам с водяным охлаждением, были преодолены легко и просто. Это, конечно, не замена американским «моторам-болотоходам», но вполне экологически чистая альтернатива электромоторам.

Когда-то в далеком детстве я побывал на Днестровском лимане, и до сих пор помню невероятное количество песка в воде. Вот для таких мест этот моторчик просто незаменим, как мне кажется.

Мотор настолько тих, что я спокойно провел двухчасовые испытания, не нервировав рыболовов с удочками, находясь от них на дистанции всего в тридцать метров. Мотор очень-очень тихий, говорю вам как бывший владелец ПМ Honda 2.3 и Stalker JET 1.5 M. При ловле на дорожку его почти не слышно, а на полном газу можно переговариваться чуть повысив голос. Выходит, что при желании и умении можно сделать тихим даже мотор с воздушным охлаждением.

Второй раз я испытывал моторчик в Ладозских шхерах, установив его на «Пеллу» с укрепленным транцем. Осень, +5°, движок завелся со... второго рывка и под непрерывным дождем отпахал пять часов кряду, дольше не выдержал я, и испытания тяги на швартовых прошли в упрощенном виде, так как желающих помочь не было. Старинный безмен на 70 кг, три попытки, сам рулю, сам смотрю и все это под непрекращающимся дождем. Тяга получилась 50 кг, но как оказалось впоследствии, в мастерской «Доктор Моторовъ» мне по ошибке установили стандартный «ветерковский» винт, а не переделанный как надо. Так что скину процентов десять на всякий случай и будем считать, что тяга на швартовых примерно 45 кг.

Вместо заключения: задумывался недорогой аппарат экономкласса, а получился вполне современный почти экологически чистый мотор. ■

