

> В. Бажмин, г. Лабитнанги

Часть вторая

Начало –
см. № 202
2006 г.

Экзамен для механика «Johnson 3.5»

Следующий выезд был идентичен первой презентации, и мне стало ясно, что здесь дает себя знать какая-то хроническая «болезнь». Поскольку зажигание не вызывало нареканий, все дело, возможно, в карбюраторе. Но чему здесь «быть», в этой простейшей детали? После наладки карбюратора «Стрелы» этот примитив просто умилял. Но я недооценил качество сборки и саму «изюминку» конструкции воздушной заслонки. Образно выражаясь, желая «накормить» впускное отверстие карбюратора, к нему необходимо было подбираться с «заднего прохода». Происходит это следующим образом: при движении рычажка обогатителя, расположенного на передней панели мотора, пластинка-рычажок, которая доходит до «тыльной» части карбюратора и загибается на 90°, проворачивает ось, проходящую через прилив в теле карбюратора (располагается параллельно рычажку!). На другой стороне этой оси, опять же под углом в 90°, крепится воздушная заслонка. И все это порождение гения-изобретателя, эта спираль прозрения, уходящая в сумерки сознания, скрыта за панелью, из-за чего проконтролировать, что происходит с системой питания без частичной разборки «капота» нет никакой возможности.

Мало того, что заслонка оказалась в заусенцах и задирах, которые снимали «стружку» по периметру впускного отверстия, попадающую, и ежику понятно, в картер и цилиндр. Немудреная деталька эта еще и чудовищно люфтила на оси, а ось люфтила в месте закрепления на гнутой пластинке-рычажке. В результате заслонка при попытке обогатить смесь (и прогреть мотор) перекрывала отверстие лишь наполовину, а при обратной манипуляции, напротив, открывала не полностью. В Поднебесной или в тропиках заслонка, возможно, и

вовсе не нужна, но на Севере она просто необходима – и не как нечто самостоятельно болтающееся в проходе.

– Проблем-то! – скажет вам любой любитель отечественной техники. – Подтянуть крепление заслонки и рычажка – и дело в шляпе!

Но подтянуть их было невозможно по простой причине: нормальная резьба здесь, по-видимому, не была предусмотрена, т. е. намек на резьбу как бы был, но самой резьбы – не было, а соединения названных деталей оказались просто расклепаны! Под этими неряшливыми клепками весело и вольготно гуляли люфты!

Я имел дело не просто с конструктором «ЛЕГО» – в моих руках было Лего-го! Ведь если ось закрепить в «посадочных прорезях» заслонки и рычажка, то для их нормальной работы, для перемещения рычажка, придется дополнительно пропиливать лицевую панель мотора!

Моей первой мыслью было продырявить лицевую панель и насадить заслонку на какую-нибудь отвертку – так будет проще, технологичнее и надежнее, тем более, если эту новую ось «пропустить» через резиновое уплотнение, а для опоры – засадить в уже готовое отверстие карбюраторного прилива. Однако я счел подобное вмешательство в конструкцию надругательством над светлой инженерной мыслью и ограничился обработкой периметра заслонки, а также «расточил» прорези, правильно сориентировал в них ось и пропаял с кислотой все люфтящие соединения.

После этого моторчик зажил новой жизнью. Вы думаете, он избавился от своей болезни?! Да черта с два! Он мог завестись с пол-оборота и работать на протяжении всей поездки, а мог не завестись и через полчаса интенсивных упражнений с ручным стартером.



Простейший вариант модернизации фиксатора подъема



Пропаянные соединения в узле воздушной заслонки

Особенно памятен случай, когда я убедил себя и близких, что мотор перестал капризничать и его пора опробовать на резиновой лодке с самодельным транцем.

Знакомый вывез нашу компанию на пирс, что находится от города километрах в шести, выше по течению. В выходной день тут было немало зевак, «сведущих» в технике и довольно пьяных. Мы выслушали столько едких замечаний по поводу нашего «Johnson», который никак не желал заводиться, что при отплытии от берега на веслах я готов был разрубить этот «гордиев узел» единственно напрашивающимся методом – метнуть в толпу свой белоголовый мотор и избавиться от надежд, разочарования, обид и унижения одним разом. Когда течение отнесло нас за поворот и мы гордо и будто бы независимо покинули эту затянущую сцену позора, я уже под дождем дал выход своим эмоциям и применил некоторые непрописанные в инструкции, но известные любому отечественному моторолюбителю меры воздействия: словесные, химические и физические, после которых мой «Johnson» все же завелся, прогрелся и работал уже без нареканий.

В следующих поездках он работал почти без сюрпризов, и я мог облегченно вздохнуть – близилось время запланированного сплава, и движок к нему был готов!

За три дня до отъезда, пребывая в некотором напряжении оттого, что на этот знаменательный день у нас еще не было конкретной договоренности с вездеходом, который должен был доставить нас к месту начала сплава, перед тем как упаковывать моторчик в большой экспедиционный рюкзак, я решил провести маленькое ТО моего приобретения. Оно должно было заключаться в смене масла в редукторе, но я уже говорил, что винты в сливные отверстия закручивал невероятно сильный китаец. В результате смог открыть

лишь одну пробку, вторую не удалось вывинтить, даже осадив молотком. Поскольку схемы устройства мотора у меня не было, решил попробовать подобраться к маслу редуктора со стороны «сапога», т. е. отвинтил «низ» вместе с антикавитационной плитой и редуктором. Здесь меня обуяла любознательность, и я раскрыл «узел принудительного охлаждения». Маленькая крыльчатка находилась внутри тоненькой жестяной гильзы, которую по неосторожности не мудрено было погнуть пальцами, если бы это тщедушие не оказалось упаковано в пластмассовую оболочку.

Со стороны кривой проволоочки, в задачу которой входит переключение «скорость–нейтраль», к редукторному маслу было также не подобраться, по сему я вновь взялся за молот и все же стронул с места непослушный винт. Масло было заменено, но в результате поиска «подходов» к нему воочию проявилась еще одна «тысячепервая китайская проблема»...

Здесь надобно отлистать календарь назад и раскрыть некую довольно щекотливую и интимную тему или сторону жизни моего приобретения – его хроническое недержание. Буквально со второй поездки он нещадно и безудержно тек, сопливил и испражнялся какой-то зеленоватой жижой из всех «нижних» отверстий прямо на пол моей квартиры. Он «ходил под себя», не переставая, незаметно и безапелляционно заливал все вокруг, пока я не пересадил этого засранца в пластмассовое ведро из-под селедки. Теперь, как пародия на мудрого Диогена или как гипертрофированное, вспучившееся и побелевшее от неведомой хвори растение, он произрастал и возвышался из кадки, ни на час не оставляя своих гнусных намерений. Текло из него не столь уж и много, но постоянно и планомерно...

Итак, сняв редуктор, я заглянул в то, что «у них» называется дейдвудом, а у нас – «сапогом», и увиденное меня немало поразило. Все внутреннее пространство «ноги» было заполнено какой-то субстанцией, напоминающей зеленоватый вазелин, который теперь истекал на ковер в моей прихожей. Эта субстанция явно происходила от активного смешения остатков несгоревшего масла (ведь шел процесс обкатки) и воды из системы охлаждения. Пришлось, скрепя сердце, отвинтить «сапог» от двигателя, тем более что «отцепив» редуктор, не так-то просто одновременно поставить на место вал, трубку охлаждения и «проволочину» переключения передач.

То, что открылось моему взору, повергло меня в состояние молчаливого и напряженного оцепенения. Я словно видел, как некий уже немолодой работник (назовем его Сунь) снул прокладку между двигателем и «сапогом», а недостающую часть заменил то ли хорошей жевательной резинкой, то ли плохим герметиком! И эта «заплатка» из непонятного материала почему-то свесилась в канал охлаждения и имела



Технически необоснованное соединение рычага и воздушной заслонки



явные намерения перекрыть где-нибудь поступление охлаждающей воды.

«В рот вам всем компот», – только и подумал я сокрушенно, впадая в какое-то грустное, безысходное и нехорошее оцепенение. И что делать мне среди этой гнусной зеленой лужи, которая медленно пополняется из «сапога», образовавшаяся оттого, что часть воды, «поднятой» крыльчаткой, выплескивалась рядом с выпускным отверстием цилиндра, смешивалась с несгоревшим маслом и лезла во все отверстия, мешая заводке и работе двигателя? Что делать мне за три дня до сплава, запланированного именно в расчете на этот мотор, без которого сплав (учитывая сроки, договоренности с транспортом и взятые в отпуск билеты) просто невозможен – в ситуации, когда дома и у знакомых, которых я обзвонил по телефону, нет подходящего куска паронита?

Как сказал бы поэт, грусть моя была высока и чиста, являя собой полную противоположность окружающему. Ведь на загаженном моторными испражнениями полу, на котором я пребывал в тот светлый и трагический момент неожиданного прозрения, вокруг меня в грязной жиже лежали: пластмассовые детали кожуха, инструменты, шпонка, винт, редуктор, потроха и трубки из «сапога», сам сочащийся зеленой жижей «сапог», прокладка, объедок недожеванной китайской жвачки и двигатель...

На следующий день я поставил «на уши» весь город, но ни в магазинах, ни у знакомых материала для прокладки не было. Я же не хотел мудрить, а хотел спокойно сплавиться. Конструкция «Johnson» позволяет ставить прокладку между двигателем и «сапогом» практически любой толщины – вал двигателя и вал редуктора стыкуются через четырехгранную трубку без каких-либо фиксаторов. Трубка подвода воды от крыльчатки и механизм переключения режимов работы крепятся непосредственно в «сапоге», т. е. прокладка может быть толщиной 0.5; 1.2 мм и даже, вероятно, 5 мм! То, что в результате нелегких трудов мне удалось достать, я не замерял, а резал острым ножом и фигурным резакком, прилепив скотчем на лист фанеры. Результатом остался вполне доволен, посадил прокладку на русскую масляную краску и собрал всю конструкцию. Возможность сплава снова стала реальной!

К моменту отправки я уже изготовил новую головку для воздушной пробки бензобака взамен старой, которую просто нечаянно сорвал по причине ее тщедушности и ненадежности. Были пересверлены отверстия в дугах транца (крепление

за резиновые шайбы) из-за того, что при движении мотор слишком сильно «уезжал» под лодку. Оставалось лишь загерметизировать его для перевозки на случай залива или даже переворота лодки на горном участке реки, что я и сделал, заглушив все «дыхательные и совательные» отверстия пенополиэтиленовыми пробками и изолентой.

До поры до времени река перемещала нас вниз по течению, а мотор просто лежал в лодке. Однако наступил день, когда нас до полусмерти зажрали комары, а реке Танюю надоело перемещать нас в пространстве и одаривать отменным хариусом. Настало время вырубить две жердины, привязать каждую к бортовым леерам и шайбам двух лодок, получив таким образом одно шестиметровое судно. Поскольку жердин из «нормального» дерева найти не удалось, мы воспользовались гнутыми ивовыми шестами.

Расчет, сделанный на такую конструкцию, оправдался: нос второй «толкающей» лодки упирался в корму первой и двигался в ее кильватерной нише, благодаря чему сопротивление воды при движении было значительно ниже, чем при буксировке лодки на веревке. Одна длинная и относительно узкая посудина обладала меньшим сопротивлением встречному ветру и воде, чем конструкция из двух лодок, состыкованных бортами.

С вечера я снял с мотора заглушки, заправил его бензином и завел для пробы «всухую» – «Johnson» завелся и затарахтел на малых оборотах без проблем. При установке на лодку я удивился – оказывается, моторчик работал даже с пробкой в выхлопном отверстии, которую я забыл снять – на малых оборотах ему хватило и двух маленьких отверстий в «сапоге»! Я вытащил пробку, мы сделали круг почета на спаренном судне по глади реки и, не мешкая, отпраздновали начало новой вехи в наших походах и сплавах – «моторизацию»!

На следующий день мы, подгоняемые комарами и бесчинствующими слепнями, отплыли. Довольно радостно за 50 минут на средних оборотах мы прошли по реке километров семь. Затем моторчик затих и заводиться больше не желал. Оказалось, он, не чихнув, уже «выжрал» целый бак, т. е. полтора литра 76-го бензина! Нам же предстояло пройти по тиховодью километров 160. Я рассчитывал, что на них нам должно хватить 15–16 л и, накинув на непредвиденные ситуации 4 л, на сплав взял две десятилитровые канистры. Краткий подсчет показал, что на оставшемся бензине (при таком аппетите китайского американца) мы сможем пройти по реке менее 90 км, и эта новость в бур-

ный восторг нас, понятно, не привела. Конечно, в крайнем случае мы могли бы поделиться с мотором и собственным горючим – спиртом, но инструкция предупреждала о недозволительности использования спиртосодержащего топлива. Так мы на нашей «спарке» и лопатили воду веслами почти до озера Варчатты, затем я внял стомам команды и завел мотор. Безбрежные 13 км мелководного озера мы уверенно отмахали на самых малых и на одном баке, благо погода была безветренная!

На Варчаттывесе нас пожалел егерь Андрей, замечательный человек, который накормил нас, отмыл в душе и даже наплескал немного 95-го бензина, чтобы мы могли к сроку выйти в Шурышкары. С этого дня моя команда практически не бралась за весла – просто обленилась. На Варчаттывесе и Войкаре с его хорошим (в верховьях) течением мы почти не мочили весла, а, входя в пережат, даже не глушили мотор! Дело в том, что судно шло на малых или средних оборотах, на камнях же, когда начинало подкидывать движок, я просто сбрасывал газ и включал нейтраль. Масса лодки и относительно невысокая скорость не позволяли не то что повредить редуктор, за время такой разгильдяйской эксплуатации даже не была сорвана ни одна шпонка! Я не знаю, как бы повели себя металлические винты других «иномарок», но пластиковый винт моего «Чих-Пыха» даже не был ободран! Правда, при каждой заправке, а то и чаще, приходилось подтягивать болт, крепящий румпель (из-за вибрации он постоянно отвинчивается), но вскоре это стало привычным и не столь обременительным занятием.

На сплаве мы прошли также Варчаттывис, Войкар и огромный Войкарский Сор, вышли в Горную Обь, Малую Обь и, попав ночью в дикую болтанку, наконец, к сроку, вышли в поселок Шурышкары, откуда уже на «Метеоре» двинулись к Салехарду и к дому.

Ночной шторм перед Шурышкарами показал, что «спарка» из двух резиновых лодок – вполне надежная посудина. Правда, если бы шесты по бортам были сделаны не из гибкой ивы, они наверняка не выдержали бы нагрузки и сломались, лодки «сложилось» на волнах и наш вояж, возможно, закончился бы плачевно. На «гибкой», но относительно жесткой сцепке судно прогибалось, обтекало волны, его захлестывало, шесты постанывали и терлись о борта, но мы галсами и «в лоб» все же двигались наперекор стихии. А мотор? Он не

подвел больше ни разу, более того – сказывалась обкатка – и на «средних» шел все быстрее и быстрее, израсходовав на все 160 км в сумме всего 14 л топлива!..

Еще рано делать выводы – впереди не один летний сезон и сплав. Доволен ли я на сегодняшний день мотором? Конечно! Это не скоростная игрушка, а настоящий «всеядный» одноцилиндровый «толкач». Он не «течет», отлично заводится и работает. Но напомним грустную историю «Johnson»: когда-то этот морально устаревший агрегат оказался никому не нужен и его, вероятно по «дешевке», купила компания «Bombardier». По-видимому, она еще проявляет интерес к «большим» моторам и с чисто американским подходом делает ставку на утилитарные, нединамичные, «тугие на ходу» (и хочется верить – долговечные) агрегаты. Но ведь «Johnson» – не «Harley Davidson» и не «Indian», а Ж.-И. Кусто, передвигавшийся на этих моторах четверть века назад, не «Беспечный ездок», посему сделать культ из этого железа едва ли удастся, тем более с такой ценовой политикой и наличием грамотных и старательных конкурентов.

Говоря о старании, я вновь возвращаюсь к китайской сборке. Возможно, мне не повезло и я «вытащил неудачный билет». Но покупка импортной техники не должна быть лотереей – этот «лоток удачи» мы вдводем перелопатили, общаясь с отечественным железом! Воистину – надо наплеватьски относиться к «своей маломощной» продукции, чтобы делать ее в Китае! Мне вспоминаются слова московского продавца: «Он плохой...», значит, не один я столкнулся с подобной сборкой. Ведь если бы не мое упорство, моторчик так никогда и не смог бы нормально заводиться и работать.

Однако я к нему уже прикипел. Я знаю его снаружи и изнутри, я наладил его, я видел его в деле и уже не хочу никакого другого. Чистый, неброский и скромный, он стоит в углу моей квартиры, и при взгляде на него я вспоминаю лучшие дни минувшего лета, гладь воды или волну, когда я кричу экипажу «переднего отсека»: «Эй, на «Фелуке»! Подать капитану огненной воды и закусь!». Под тихое бормотание нашего «Ваньки» мимо скользят невиданные ранее берега, чудные виды и пылающие северные закаты. Хочется верить, что благодаря ему мы еще откроем новые горизонты. И потому, заканчивая свое повествование, я в который раз стучу по дереву и плюю через левое плечо – так будет вернее и надежнее! ≡

SILVERADO

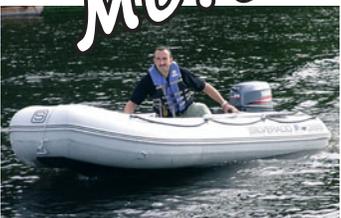
www.silverado.ru

Просто добавь
МОТОР!

ПЕТРОСЕТ

ГРУППА КОМПАНИЙ








Розничная продажа:

УАНАНА-ЦЕНТР на ПЕТРОГРАДСКОЙ
УЧАСТНИК ГРУППЫ КОМПАНИЙ ПЕТРОСЕТ

Санкт-Петербург,
П.С., Большой пр., 100,
тел.: (812) 346-16-19

УАНАНА-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