

Игорь Владимиров. Фото автора

«Нептун 25»: первая весна



Все провода и контакты подверглись осенью очистке и консервации специальными препаратами

Мотор «Нептун 25», находящийся в редакции на длительных испытаниях, осенью был законсервирован, как предписывает инструкция по эксплуатации, и «заложен на длительное хранение» в обычном гараже, где зимовать с ним осталась и лодка «Лидер 400», о которой мы писали осенью прошлого года. В общем, «сладкая парочка» успешно перезимовала и весной была обследована на предмет повреждений, собрана и опробована.

Что же произошло с «Нептуном»? Первое: краска, которая осенью на некоторых местах собиралась отвалиться, как говорят в Одессе, «таки отвалилась». Под краской оказался чистый металл, и только в некоторых местах замечены остатки грунта.

Второе: перед подготовкой к зимней спячке в цилиндры мотора было залито столько масла, сколько указано в инструкции. Затем было выполнено «проворачивание механизмов» с нажатой кнопкой «Стоп». В течение зимы мотор мы три раза поворачивали с бок на бок, т. е. сначала он хранился румпелем вверх, затем румпелем вниз и потом опять румпелем вверх. Было сделано это сознательно, для того чтобы масло по возможности оставалось на стенках цилиндров. Весной мотор повесили на стойку, и вот тут случилось «горе от



Силовой агрегат выглядит неплохо, вся краска на месте и нет ржавчины



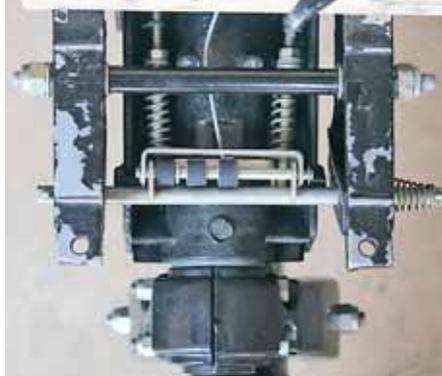
Обработанный консервирующим составом, силовой агрегат остался в полном порядке. Нижняя часть корпуса редуктора (фото справа) облезает не только от того, что мотор иногда ставится на шпору, но и от потока воды.



Регулировкой этой тяги удалось добиться включения заднего хода



Краска, которой окрашен «Нептун», не любит бензин. Те места, куда часто попадает топливо, облезают достаточно быстро. Такое впечатление, что грунта нет вовсе.



Краска слезает лохмотьями не только в тех местах, куда попадает топливо, но и в местах, где мотор крепится к транцу



ума». Через пару часов заметили, что редуктор весь в масле (снаружи), а под мотором образовалась приличная лужица масла. Поскольку освещение в гараже было недостаточным, нам показалось, что течет редуктор. Как выяснилось чуть позже, редуктор действительно подтекал, так как на винте, через которое сливается масло, отсутствовало уплотнение – резиновое кольцо. Кольцо было найдено в банке с маслом, куда, собственно, и было слито осенью из редуктора. На всякий случай масло мы заменили полностью, и герметичность редуктора была восстановлена. Излишки масла, как и положено, просочились через систему выпуска.

Неисправность трансмиссии – не включался задний ход – была восстановлена настройкой тяги переключения. Свечи поменяли на новые (зимой на моторе оставались те, на которых проводилась обкатка), от старых все равно уже проку быть не могло.

Всю электрическую часть перед зимой очистили «Очистителем контактов» и затем обработали «Протектором контактов», оба – препарата производства «Motip». Я использую их уже несколько лет для поддержания в нормальном состоянии электрики автомобильного мотора и всей электрической проводки, и проблем с ними на автомобиле 1990 г. выпуска нет вообще. Высоковольтные провода также были обработаны составом «Motip». Пока все – в идеальном состоянии. Систему зажигания, катушки и все, что скрыто

под кожухом маховика, не трогали, так как на вид то, что удалось разглядеть через окна, находится в нормальном состоянии.

Элементы системы зажигания и управления карбюратором были смазаны литолом из запасов еще советского прошлого. Посмотрим, что с ним станет осенью.

Запуск мотора не вызвал проблем. После накачки бензина «клизмой» в систему питания мотор с третьего рывка запустился. Дым, правда, первое время валил клубами, но после прогрева все стабилизировалось.

Подведем итоги: мотор неплохо перезимовал. На все процессы с консервацией ушло примерно два часа личного времени. Расход – около 450 мл масла МС-20 (60 руб. за литровую банку) для двухкратной по 150 мл заливки в редуктор (осенью и весной, в связи с «горем от ума») и по 75 мл в каждый из цилиндров. Из баллончиков по очистке и консервации контактов и проводов израсходовано не более 10% (стоимость 500-миллилитровых баллончиков – 195 и 220 руб. соответственно). Кстати, на контрольных участках, которые не подвергались консервации, – на верхних плоскостях катушек зажигания появился легкий налет ржавчины. Очищающий состав позволил быстро от них избавиться.

Как видим, консервация не стоит больших денег и не отнимает много времени. Судя по появившейся ржавчине, обработка химическими составами ока-

залась излишней. Да, к смете на консервацию надо прибавить стоимость двух пластиковых 150-литровых мешков для мусора, которые продаются в любом хозяйственном магазине по цене «три копейки за километр» (150 руб. за рулон). Именно в них зимовал мотор, защищенный от пыли и перепадов влажности. С учетом расхода консервантов и очистителей, новых свечей и 20 г литола общая сумма затрат не превышает 180 руб. Посмотрим, что будет дальше.

P.S. При консервации, как показывает опыт, лучше моторы хранить на стойке в вертикальном положении.

авиационные технологии авиационный подход

Казанский Судостроительный Завод

производство и продажа лодок и катеров из стеклопластика

т. (843) 512-00-16
516-82-07
www.kazanboats.ru 516-82-08