

Игорь Лагутин

Даже несведущий в водно-моторных делах человек хорошо понимает, что жизнь на воде чревата сюрпризами и самые продвинутые любители порой могут остаться с «умершим» мотором один на один, когда до ближайшего центра цивилизации, если верить В. Высоцкому: «Туда 500, сюда 500», разумеется, километров. Как этого можно избежать?

## Дополнительный мотор на лодке

Самый радикальный совет – иметь на лодке или катере страхующий мотор. Тем, у кого установлена спарка моторов, проще – до ближайшего жилья можно дойти и на одном. Тем же, кто на лодке держит один мотор, советуем озаботиться выбором второго мотора малой мощности и его покупкой.

Вариант первый: маршевый мотор – двухтактный. Если вы используете на своей лодке двухтактный мотор с предварительным приготовлением смеси бензин-масло в роли основного, то резервный мотор должен быть тоже двухтактным (необязательно, но удобно), так как в этом случае вопрос с топливной смесью будет решен заранее. Помехой этому может стать только марка бензина, если, к примеру, для основного мотора требуется бензин марки А-76 (Аи-80), а «мальш» не может жить без Аи-92 (Аи-95). Но и тут есть выход: иметь небольшой запас соответствующих бензина и моторного масла.

Вариант второй: резервный мотор – четырехтактный маршевый или двухтактный с «автомиксом». В этом случае бензин на лодке должен быть «чистым», в том числе и в дополнительном баке, как того требует четырехтактный мотор, и тогда можно приготовить нужную смесь при наличии двухтактного масла.

Если речь идет о глиссирующем судне, то на роль вспомогательного

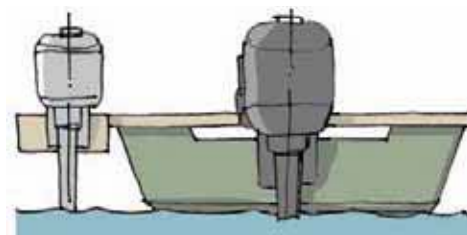


имеет смысл приобретать мотор мощностью не менее 10% мощности (максимальной) рекомендованного производителем. К примеру, если максимально допустимая мощность основного мотора 25 л.с., то резервный можно приобрести в 2.5 л.с.; основной мотор мощностью 15 л.с., резервный – 2–2.5 л.с., поскольку моторов (винтовых) менее мощных сегодня попросту в продаже нет.

Допустим, у вас имеются лодка длиной 4.5 м с мотором 50 л.с. Для нее имеет смысл приобретать мотор в 4 л.с., лучше в 6 л.с., тогда он позволит уже уверенно сопротивляться волне, ветру или течению. Однако надо помнить, что максимальная скорость подобного корпуса не превысит 10 км/ч. Для лодки (катера) длиной около 6 м с мотором в 100 л.с. и более придется покупать мотор мощностью никак не меньше 10 л.с. (в эту категорию попадают и моторы в 9.8 и 9.9 л.с.), лучше – 15 л.с., поскольку на скорости данного

«пакета» сказываются и вес катера, и его формы. В любом случае запас по мощности на воде не помешает.

Но есть еще одна загвоздка, которая осложняет выбор дополнительного мотора – его вес. Чем меньше «пароход», тем больше шансов, что установка резервного мотора изменит центровку лодки. Это тоже надо учитывать. Поэтому на небольших легких лодках имеет смысл устанавливать более легкий двухтактный мотор либо возить его не на транце, а внутри лодки уже в случае необходимости устанавливать в положенное место.



Возможный вариант установки резервного мотора

К слову, о месте: сегодня имеется довольно большой выбор выносных транцев стоимостью в среднем от 2000 до 7000 руб. (есть и более дорогие) в зависимости от конструкции. Есть «стационарные», высоту которых по отношению к воде (к днищу судна) невозможно изменить, есть и такие, высота которых корректируется. Первые дешевле, но область их применения ограничивается судами со сравнительно большой шириной транца и удобной для установки конструкцией задней части корпуса. Вторые дороже, но более универсальны, и их можно ставить практически на любые суда, независимо от конструкции кормовой части.

Не стоит думать, что резервный мотор – это «мертвый груз», которым, возможно, никогда и не придется воспользоваться. Он пригодится также при троллинге (ловле на «дорожку»), при этом ресурс основного мотора будет «экономиться». Кто служил на флоте, знает или, по крайней мере, слышал, что такое «проворачивание механизмов», без которого ни один боевой корабль независимо от размеров не обходится. Так вот, резервный мотор имеет

смысл сравнительно регулярно, хотя бы раз в месяц, запускать – «проворачивать», т. е. давать ему поработать хотя бы пару часов под нагрузкой примерно в 1/2–3/4 газа. Это касается как двух-, так и четырехтактных моторов.

Еще один вариант: резервный мотор – подвесной электрический. Однако надо всегда помнить, что ресурсы аккумулятора ограничены, а подвесной электромотор малой мощности не во всех условиях сможет обеспечить приличную скорость и позволит побороть стихию.

И еще одно напоминание: при выборе резервного мотора не забудьте об удлинителе румпеля, в некоторых условиях он может потребоваться. С их покупкой сегодня проблем особых нет – они легко доступны в специализированных магазинах, а также в Интернет-магазинах. Экспериментировать с различными трубами сантехнического назначения, конечно, тоже можно, но как показывает личный опыт, а также опыт многих других обладателей моторов, неудачно выполненный самодельный удлинитель румпеля может привести к плачевным последствиям.

Вспомогательный мотор используется в основном на лодках длиной от 4,5 м при мощности маршевого 40 л.с. и более. Жители же о. Крит или Кипр устанавливают такие моторы уже на четырехметровые суда при мощности основного мотора от 25 л.с., поскольку в поисках рыбы они удаляются от берега, скорее всего, на более приличное расстояние, чем материковые жители. Любопытно, что профессиональные рыбаки, владельцы небольших водоизмещающих судов со стационарными моторами крайне редко устанавливают вспомогательный мотор.

И напоследок одно небольшое соображение: на катерах с рубкой и высоко расположенной палубой практически невозможно грести веслами, да и положено им по правилам иметь лишь «гребок», так что на таких плавсредствах не грех и вспомогательный мотор установить. Стоимость же приличного комплекта «мотор–лодка (катер)» длиной до 9 м в среднем составляет от 200 тыс. до 1 млн. руб., и, наверное, изыскать еще 20–60 тыс. руб. для обеспечения собственной безопасности имеет смысл.



## Весь модельный ряд лодок «Wellboat» с двигателями «SUZUKI» и «HONDA»

|   |   |  |
|---|---|--|
|  |  |  |
| Wellboat-43   | Wellboat-50   |  |



|  |               |
|--|---------------|
| "Wellboat-36" + "SUZUKI" DT155             | от 99000руб.  |
| "Wellboat-42K" + "HONDA" BF20 A4 LRTW      | от 217000руб. |
| "Wellboat-43" + "HONDA" BF40/BF 50 A4 LRTW | от 329000руб. |
| "Wellboat-45" + "SUZUKI" DT40 WRS          | от 223000руб. |
| "Wellboat-50" + "SUZUKI" DF50 TL           | от 405000руб. |
| "Wellboat-51P" + "SUZUKI" DF70/DF90 TL     | от 483000руб. |
| "Wellboat-51C" + "SUZUKI" DF70/DF90 TL     | от 490000руб. |
| "Wellboat-51T" + "SUZUKI" DF70/DF90 TL     | от 540000руб. |
| "Wellboat-63P" + "SUZUKI" DF140 TL         | от 875000руб. |

ООО «ТД «Вельбот-Марин»  
187330, Ленинградская обл., г. Отрадное, Никольское шоссе, д. 2, лит. Б  
Тел./факс: (812) 703-7246, (812) 983-6328  
E-mail: wellboat-marin@yandex.ru / www.wellboat-spb.ru