



Сергей Соколов,  
рыболовный гид

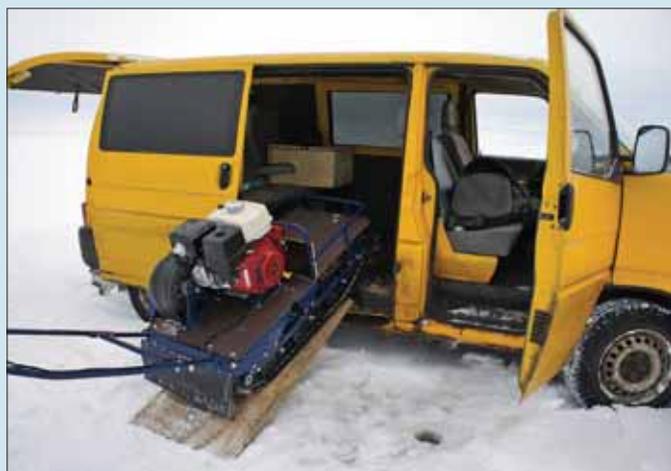
## «СОБАКА» — друг человека?

Несколько лет назад для любителей зимней рыбалки на Ладоге и Финском заливе два подряд зимних сезона были крайне осложнены необычной ледовой обстановкой. Поверх льда лежал слой снега толщиной от 30 до 70 см, и сверху еще выросла корочка наста, которая через шаг проламывалась, доводя рыболовную «пехоту» до настоящей истерики. Охотничьи лыжи выручали, небывалый спрос на них взвинтил цены, потом они и вовсе пропали с рынка. Снегоходы уверенно мчали седоков на скорости не менее 70 км/ч. Стоило не угадать с местом остановки, как аппарат медленно, но неизбежно погружался в снежно-водяную кашу глубиной 10–30 см. Этот сэндвич

на поверхности льда даже обрел собственное выразительное и говорящее, хоть и неблагозвучное интернетовское имя «дрисналище», но мой товарищ Коля Белов всегда называл это состояние льда кизьмом. Иногда рыбакам удавалось извлечь плененную спецтехнику самостоятельно, иногда же, уже на следующий день, снаряжались спасательные экспедиции. Один мой знакомый на Финском заливе не доехал до берега 150 метров, когда его «засосала трясына», и был вынужден обращаться за помощью в МЧС.

Расскажу еще один случай. Окунь в марте ловился как на грех исправно. Клевал и на блесну, и на балансир, при этом радовал рыбаков размером. Но в

8 км от берега. С утра мы с Колей Беловым налегке по прихваченному утренником насту долетали до места за час сорок. Набегавшись и насверлившись за долгий весенний день, возвращались по кизьму с пятью перекурами и 15–20 кг добычи в корыте-волокуше. На излете последних сил, привычно зорясь более сюда ни ногой, с трудом добрались до берега за три с половиной часа. На обратном пути мимо нас иногда проносились, как нам тогда казалось, странноватые обозы, называемые «собаками». Проблем в тот год не было ни у «собачников», ни у судов на воздушной подушке, которые по ряду причин я для будущего не рассматривал, а вот роль какюра мне показалась



весьма привлекательной, тем более что и квадроциклы – не панацея. Мой товарищ, счастливый обладатель квадрики, безнадежно застрял вдали от берега – при движении накатом подтаивший наст держал технику без водителя, под нагрузкой же колеса моментально зарывались. Выручил его лишь владелец мотобуксировщика. Квадроцикл на веревке, его водитель на «собаке», каюр в корыте – так и доехали.

В свете вышеизложенного, мне не составило труда найти инвестора, нарисовав поистине нью-васюковские перспективы грядущих рыбалок. Мои товарищи, купившие «мотособак» год назад, в один голос посоветовали мне фирму «Лебедев-гараж». Проанализировав каталог их продукции, мы остановились на варианте с 500-миллиметровой гусеницей и 9-сильным китайским двигателем со сцеплением в масляной ванне, переднего расположения и с пластиковым капотом. Из опций – электростартер, фара и подогрев рукояток. Специалисты компании почему-то не сочли необходимым объяснить нам, что для полноценной подзарядки аккумулятора необходим генератор, и к середине первого же рыболовного дня пришлось перейти на ручной запуск двигателя. К счастью, у «китайца» даже в  $-26^{\circ}\text{C}$  с этим проблем не было. Единственный тюнинг – я приобрел свечу зажигания более известной марки и на единичку погорячее. Возможно, это блажь гуманитария.

На второй рыбалке у «собаченции» срезало болт кронштейна ведущего вала. К счастью, нас выручили рыбаки

на «Буране». Мы погрузили буксировщик в корыто и за 600 полновесных рублей были доставлены к находящемуся в 6 км берегу. В «Лебедевом-гараже» просверлили дополнительные отверстия и усилили конструкцию китайскими болтами.

На двух следующих рыбалках проблем не было. Правда, один раз при погрузке не сбросился газ, и это стоило мне помятой стойки автомобиля, в другой раз «собака» попыталась и во все сбежать, но зарылась в сугробе. Да и в Интернете появлялись сообщения о сгинувших на ладожских просторах подобных «животных». Возникла также проблема при движении по неглубокому налитанному водой снегу. Перед корытом образовывался снежный валик, и сцепления гусеницы не хватало, чтобы его переехать. Приходилось вылезать и толкать конструкцию руками. Терпению моему пришел конец, обращаться к специалистам фирмы унижительно, да и чувствовалось – не до меня им. Я решил, что Михайло Ломоносов здесь не нужен, хватит и Кулибина, закупил все необходимое в магазинах мототехники и метизов и собственноручно приступил к апгрейду девайса.

Для начала поднял 100-килограммовое чудовище в пассажирском лифте на девятый этаж – на дворе-то мороз! В теплой холостяцкой (какая бы жена это стерпела) квартире разложил агрегат на молекулы и собрал заново. Заменял болты на каленые от жигулевского сцепления, поменял тросик и рычаг газа. Тросик смазал силиконом. Снял стартер, аккумулятор, фару и обогрев

рукояток. Заменял масло в картере сцепления на масло для автоматических коробок передач, поскольку со штатным на морозе холодная «собака» начинала вяло ползти. Немного увеличил вырезы на пластиковом капоте, дабы получить возможность вывернуть свечу и чтобы пластик не плавился вокруг глушителя. Также я зашиповал гусеницу саморезами  $4.2 \times 16$  с головкой под шестигранник 7 мм с бортиком. Для этого удобно использовать магнитную головку и шуруповерт. Закручивал саморезы в самые «мясистые» места, и поскольку двигатель был заправлен маслом, я «собаку» не кантовал, а перекатывал. Это вещи элементарные. Тут не надо высшего образования, хватит и среднего соображения. Штатное демпферное устройство я заменил веревкой с застежкой. Это ускорило присоединение корыта, улучшило маневренность, а также в ситуации со снежным валиком избавило от необходимости вставать с насиженного места. Достаточно сбросить газ, подтянуть «собаку» к корыту и газануть. Кинетической энергии 100-килограммового монстра достаточно, чтобы продолжить движение.

После этого проблем с эксплуатацией больше не возникало. Почему не довести до ума технику в производственных условиях, для меня и по сей день загадка.

Относительно мощности средств перевозки «мотособак». Мы с Колей Беловым несколько раз выбирались половить корюшку на заливе в десятке километров от побережья Кронштадта. Дорога от подъезда моего дома до лунок, включая выгрузку «собаки»,





занимала не более часа, что по питерским меркам совсем немного. Там же рыбачили наши знакомые. Их аппарат был оснащен гусеницей шириной 380 мм и двигателем 6.5 л.с. После очередной рыбалки мы одновременно выехали от лунок. Когда мы загрузились и переоделись, они только подъезжали к берегу. Мы даже помогли им загрузить технику в УАЗ «Патриот».

В 2012 году перед началом сезона у меня появилась возможность приобрести новую спецтехнику для зимней рыбалки. Какую, вопрос даже не стоял. Любая кроме «собаки» порождает множество проблем: хранение, транспортировка, удостоверение на право управления, да и цена... Стал анализировать посредством опроса знакомых, «серфа» в Интернете, посетил несколько тест-драйвов. Мое теперь уже более искушенное внимание привлекла модель под странноватым названием «Пахус 550». Не вдаваясь в этимологию, стал разбирать по косточкам особенности конструкции, варианты комплектации, возможности приобретения, технического обслуживания, ремонта, наличие запчастей и главное – цену. На форуме любителей мотобуксировщиков motodog.ru нашел упоминание об аналогичной модели, производимой в Питере, да и магазин, где можно это чудо инженерной мысли посмотреть, потрогать и в конечном итоге купить, находится недалеко от моего дома. Долгого ящика у меня нет, не мешкая отправился навстречу своей

мечте. В наличии обнаружилось множество моделей, кроме той единственной, что я себе придумал.

Двигатель – Honda GX390 мощ-

ностью 13 л.с. без электростартера. Масса его 31 кг против 25 девятилетнего. Разница в цене в моем случае – 4500 рублей. Можно осилить. Гусеница разрезная 380 мм, расширенная за счет П-образных стальных планок до 550 мм. Чем шире гусеница, тем устойчивей в торосах и в лесу аппарат, ниже удельное давление и, кроме того, планки являются хорошими грунтозацепами (но не на голом льду!).

Трансмиссия – вариатор «Сафари» обеспечивает более высокую скорость и надежность (по мнению производителей) в сравнении со сцеплением типа «в масляной ванне». Правда, троганье с места с вариатором менее плавное. Это уже из личного опыта.

Ходовая часть представлена в двух вариантах – катки или склизы. Не знаю, возможно ли их комбинированное применение. Эксплуатация склизов не желательна на голом льду. Без водяной смазки они будут вонять и изнашиваться. Хотя на снегу склизовая подвеска предпочтительнее. Мне на охоту не ездить, дрова из леса не возить – только рыбалка – и посему выбрана катки.

Заказ сделан, правда, предоплату с меня получить отказались, теперь только ждать. Сказали неделю. Сделали за полторы, тоже неплохо. Еду получать. Оказалось, вместо катков поставили склизы. Меня уверили, что завтра со склада привезут катки, и за полчаса прямо в магазине внедряют их на место. Приезжаю, катки в магазине, в моем присутствии снимают склизы (не знаю, почему это не сделали без меня), оси катков на свои места вставить отказались. Нужно отправлять «шайтан-арбу» на переделку, причем «ушки» – стальные квадраты 20×20×2 с отверстием в центре под

ось катков, приваренные к элементу рамы в торец, сразу же показались жидковатыми, но я смолчал, понадеявшись на точность расчетов инженеров компании и разрекламированные в Интернете многочисленные ходовые испытания, вплоть до продувки в аэродинамической трубе в условиях Крайнего Севера.

В конце концов, недели через три продавцам удалось сбавить изделие, заполнив все необходимые документы, в том числе и гарантийные. Да и мне надоело мотаться в магазин и мучить невинных придирками.

Первые же рыбалки обнажили проблемные элементы конструкции. При выдергивании вилки аварийной остановки двигатель глохнет после пугающей паузы в 3–5 секунд. В начале этого сезона у знакомого рыбака что-то сломалось в прицепном устройстве, он остался в саях, а буксировщик споро умчался в голубые дали. Учитывая ладожские просторы, курсовую устойчивость аппарата, запас хода и наличие открытой воды на горизонте, поиски такого беглеца – дело безнадежное.

Электропроводка «Пахуса» проложена как попало. Хочется сделать книксен в сторону прошлой «собаки» от лебедевского гаража: у них провода собраны в пучок, уложены в пластиковую гофрированную разрезную трубку, она тщательно обмотана изолентой, прикреплена электромонтажными хомутами на всем своем пути к элементам конструкции. У моего Р-550 сразу оторвался поводок кнопки «стоп».

Болты фиксации рукояток снабжены самоконтрящимися гайками. Чтобы всякий раз не хвататься за ключи, я заменил их на «барашки» с шайбами Гровера.





В конце третьей рыбалки, примерно после 75 км пробега отломались пресловутые «ушки-квадратики» и одновременно две пары катков вышли из строя. Пришлось идти на берег и выезжать на неокрепший лед на микроавтобусе.

Отвез «собаку» к «ветеринарам», в гарантийный ремонт. Попытался объяснить руководителю производства, как на мой взгляд следует укрепить конструкцию. В ответ на это, он кивнул в мою сторону офисным барышням: «еще специалист». Захотелось уменьшиться в размерах, превратиться в точку и исчезнуть. Вместо этого пришлось попросить заодно разобрать с тросиком газа, который как всегда заедало, и двигатель не развивал полные обороты, и привести в порядок электропроводку.

Исправили недочеты они оперативно, приварили вместо квадратики уголки, причем по периметру. На мой взгляд, на уголке сэкономили, сославшись на требования эстетики. Впрочем, меня заверили, что сломается все, что угодно, только не это. Но всегда ведь не хочется, чтобы вообще что-то ломалось.

Следующее испытание мы провели по полной программе. На Ладоге была оттепель с ветром и дождем. Глубина луж на льду местами была до 10 см. Мы вчетвером за день проехали более 15 км. Расклад был таков: я стоя рулил, в моем же корыте, сидя на ящике – Андрей, второй в следующем с рыболовным скарбом – Виталий. На площадке буксировщика разместился Сергей Федотов, создатель широко известной в узких кру-

гах оригинальной системы ловли окуня на блесну (остальные, по его мнению, ловят бессистемно), которая, должен признать, исправно работает. Причина такой расстановки по позициям в том, что вес нашего барахла на тягаче не обеспечивал нужного сцепления даже зашипованной гусеницы со льдом для уверенного троганья с места. «Собака» вставала на дыбы и рыла под собой траншею, обдавая меня душем из воды и ледяного крошева. Серегины антропометрические данные вписывались в ограничения (80 кг) для грузовой площадки буксировщика. Дальше все пошло как по маслу. Правда, несколько раз глох двигатель по неизвестной мне причине, но через пару минут удавалось его запустить. Возможно, этого не происходило бы при наличии защиты от брызг со льда и дождя, в виде пластикового колпака-капота.

Если бы еще удалось перенести двигатель с вариатором в переднюю часть машины, то и проблем со стартом бы не возникло. У буксировщиков Лебедева с передним расположением движка с капотом развесовка представляется более удачной, но они не используют вариатор.

Представление об идеальной «собаке» у каждого свое, исходя из условий эксплуатации, возможностей транспортировки и хранения. Все равно в природе и у производителей ее не существует, надо быть готовым к доработкам и переделкам своими силами, но обитателям 1/6 суши к этому не привыкать. **✍**

P.S. Недавно случайно выяснил, что вопреки уверениям производителей необходимо сделать регистрацию и удостоверение тракториста в гостехнадзоре, а также платить ежегодный налог, если объем двигателя превышает 50 кубиков.

P.P.S. Свое мнение о чиновниках и производителях оставлю при себе.



## Алюминиевые лодки из Швеции



## Приглашаем дилеров к сотрудничеству в России

Официальный дистрибьютор в России и Беларуси ООО «АПРИЛА»  
220114, г. Минск, ул. Кедышко 24-3  
тел.: +375 (17) 266-29-98/97  
+375 (29) 688-36-38  
[www.tohatsu.by](http://www.tohatsu.by), [www.aprila.by](http://www.aprila.by)

