

Mercury обошел конкурентов

Андрей Текуцкий ▶ Летом 2013 года мне удалось сравнить работу четырех новых лодочных моторов импортного производства в экспедиции по юго-восточной Якутии (см. «КиЯ» №247). Из уважения к брендам не стану перечислять имена конкурентов. Здесь речь пойдет об одном агрегате — Mercury 25 ML Jet.



Фото автора

Цифра 25 в данном контексте традиционно обозначает мощность в лошадиных силах, а термин Jet используется для маркировки двигателей с водометными насадками. Mercury был единственным водометом в нашем караване из четырех надувных лодок. Мы возлагали на него особые надежды, мечтая подняться в верховья мелководных горных притоков реки Алдан. Что, в общем, нам удалось.

В нашем распоряжении оказался самый простой агрегат, настоящая «рабочая лошадка» с американской

наследственностью: двухтактный, двухцилиндровый, с ручным запуском, с румпельным управлением и регулировкой дифферента по шести позициям. Официальный дистрибьютер Mercury в России, компания «Лакор» (город Уфа), прислал нам абсолютно новый мотор в упаковке и, разумеется, не обкатанный.

Завелся он с четвертого раза. Процедура обкатки не вполне соответствовала рекомендациям завода-изготовителя, но два часа работы на холостых оборотах мы обеспечили. Дальше щадящий режим, на малых,

с небольшими исключениями. Масло использовали только «родное», от дилера. В целом, нештатных нагрузок в первые дни удалось избежать.

А вот дальше «Джет» ждали настоящие испытания. Этому мотору досталось больше всех. Три его винтовых собрата работали рядом с ним, на большой воде, в одинаковых режимах. Но перед выходом на мелководье их глушили и оставляли у берега отдыхать. Дальше работал Mercury. Стандартное «одиночное упражнение» заключалось в 20–30-километровых выходах из базового лагеря, вверх по

ручьям и небольшим речушкам, с экипажем из двух человек, небольшим запасом топлива и снаряжением для рыбалки-охоты. И так три недели, в маршруте высокой автономности, на дистанции 1400 км. Вместо рекоменду-

водомета нет равных. Конечно, можно строить деревянные лодки по чертежам прадедов, можно пилить дно мятой «Казанки», можно еще много чего выдумывать, если важен процесс, а не результат. Но на Крайнем Се-

как водится, указание было одно, а поняли его по-другому. В итоге, лодка с полной загрузкой (около 800 кг) ушла подниматься по протяженному перекаату (около 200 м), средняя глубина которого составляла 30 см. Группа ошарашенно наблюдала за этой битвой из базового лагеря с расстояния двух километров. Через десять минут все было кончено: лодка прошла перекаат, мотор опустили в штатный режим, и экипаж скрылся из виду. Свершился своего рода подвиг, для мотора, разумеется.

В дальнейшем подобные заходы повторялись не раз, правда, в плановом режиме. В итоге, Мерсугу прошел на 200 км больше, чем остальные три агрегата. Эти две сотни — на максимальных оборотах, перемалывая кашу из пены, воды и камня.

Недостатков конструкции — не выявлено. Отказов либо перебоев в работе — не было. Запуск, как холодный, так и горячий — без проблем. Также



емого бензина марки АИ-92, половина маршрута пройдена на АИ-76, вторая половина на АИ-93, который оказался хуже «семьдесят шестого».

Что в «сухом остатке»? Единственный минус этого мотора — расход топлива. Впрочем, сам мотор тут не при делах: водомет любит бензин. Местный житель в селе Кутана дал точную характеристику водометам, которые, по его словам, «жрут бензин, как бык помой». Вместе с тем, именно аборигены первыми оценили главное преимущество такой насадки: проходимость по мелководью. По этому показателю, у

вере живут реалисты, которых лодки и моторы кормят в прямом смысле слова. Им не до экспериментов... И, кстати, реалисты уже научились экономить бензин: водометные насадки берут с собой, меняя винты там, где заканчивается большая вода.

Однако, вернемся к нашему мотору. Пожалуй, самым тяжелым моментом в его путешествии с нами стал шторм устья ручья Улахан-Джюнюкян, правого притока реки Алдан. Отправной точкой акции стало недопонимание между руководителем группы и экипажем лодки, идущей под Мерсугу:

стоит упомянуть про небольшой вес двигателя, качество сборки и окраски. Период эксплуатации не позволяет сделать вывод о коррозионной стойкости, впрочем, для пресноводных бассейнов это не актуальная характеристика. Тем не менее, еще в 1984 году эксперты называли защиту моторов Мерсугу от коррозии лучшей для своего времени. Моя собственная оценка, по совокупности характеристик: отлично! Что касается цены в России, то качество всегда стоило денег. Тем более, когда этому качеству более семидесяти лет.