

Здравствуй, навигация-2010!

Советы опытных

ТЕКСТ | Роман Моргун
ФОТО | Федор Годин

По-весеннему яркое солнышко заставляет пробуждаться застывшую от долгой зимы природу. В воздухе чувствуется волнующий и зовущий нас к грандиозным свершениям аромат весны. Не остаются в стороне и счастливые обладатели водно-моторной техники. Для большинства из них катера — это не просто средство передвижения по воде, а любимое хобби, позволяющее отвлекаться от надоевшей повседневной суеты и проблем. Несомненно, что многочисленные стройки дорог в преддверии Саммита АТЭС превратят выезд из города в огромную кошмарную пробку, оставляя нам единственный путь к свободе — морской простор!



Как сделать так, чтобы любимая игрушка не подводила в самый неподходящий момент, приносила вам только приятные впечатления?

В преддверии наступающего морского сезона предлагаю всем любящим свои корабли несколько полезных советов. Для начала определитесь, где вы будете производить ТО. Это зависит от сложности вашей техники и вашей квалификации. Рассмотрим правила технического осмотра нескольких основных типов моторной установки.

Имеющим двухтактный подвесной мотор отчасти повезло. Он практически не требует обслуживания.

Сначала проводим внешний осмотр. Наличие коррозии — надо подкрасить. Не перетерся ли какой-нибудь провод, не окислились ли контакты электропроводки — почистить и смазать. Нет ли подтекания бензина при накачке грушей топливной смеси — подтянуть хомутики

топливных шлангов или почистить карбюратор, если запала игла поплавковой камеры (в этом случае бензин будет вытекать из переливного отверстия карбюратора). Выкручиваем свечи — смотрим состояние и цвет изолятора (при нормальной работе мотора цвет песочный) и зазор между электродами.

Обязательно проверить масло в нижнем редукторе-«сапоге». Если вместо чистого масла вы видите белую эмульсию, то надо менять сальники. Обратите внимание на чистоту масла и наличие стружки на магните пробки. Осмотрите цинки (защитные аноды), если они не сильно съедены, то еще послужат! Поделюсь с читателями небольшой хитростью по установке анодов, которой меня, еще молодого водномоторника, научили японские мастера винта и якоря. Снимите, зачистите цинк, место контакта цинка с болтом крепления, установите назад, пожирнее смажьте болт герметиком-прокладкой для изоля-

ции места контакта, иначе контакт цинка с болтом крепления окисляется, что приводит к разрыву электрогальванической цепи, и анод перестает работать. При сильном износе замените анод. Теперь запуск! Достаточно подключить воду (через «уши» или из бочки), запустить мотор, убедиться, идет ли из контрольного отверстия вода охлаждения, ровно ли работает мотор на холостых оборотах, как «принимает газ», равномерно ли прогревается (для V-образных моторов). После того как мотор прогрелся, нелишним будет замерить компрессию. На разных моторах она отличается, в среднем, от 6-ти до 9 кг/кв.см. Самое главное — компрессия должна быть одинаковая на всех цилиндрах. Вскройте и проверьте термостат. Прошприцуйте масленки по схеме. С подготовкой стационарных бензиновых ДВС придется повозиться! Ко всему вышеперечисленному для подвесников добавляются работы по сборке водяной системы охлаждения — закрутить сливные пробки, хомуты шлангов (если ее не собрали осенью после слива воды из контура мотора). Замена моторного масла и фильтра. Топливный фильтр рекомендую менять по необходимости (всегда имейте на борту запасной), т.к. при заправке топливом разного качества фильтр может служить годами или придется менять после каждой заправки. Проверьте термостат и свечи, замерьте компрессию (обычно 10–12 кг/кв.см), осмотрите клиновые ремни на предмет истончения, натяжения, если ручки шкивов ржавые, то они стругают ремень, как напильник, — прошкурьте их наждачной шкуркой и смажьте смазкой для ремней.

Если в обозримом прошлом вы не меняли чугунные выхлопные коллекторы и гусаки, настоятельно рекомендую проверить их состояние. При малейшем сомнении — меняйте, несмотря на недеше-

SMITH

● Лучшие рыболовные товары из Японии от компании SMITH

Официальный представитель «Торгового Дома Соколовых» предлагает высококачественные спиннинговые удильца различных типов, а также всевозможные приманки (блёсны и воблеры), изготовленные для внутреннего рынка Японии, со склада во Владивостоке.

PURE



Колеблющиеся блёсны изготовлены с великолепнейшим качеством.

Имеют вес: 1,5 гр, 2,7 гр, 3,5 гр, 5 гр, 7 гр, 13 гр, 18 гр. Оснащенные сверхострыми одинарным и тройным крючками. Используются в любых условиях. Великолепно показали себя при ловле любых хищных рыб.

FIELDREAM An-Do



Плавающий кренк имеющий заглубление до 0,3-0,4 м и весом 3,5 гр. Имеет отличную балансировку и хорошо держит струю, благодаря оригинальной геометрии своего тела (шарообразная передняя часть плавно переходит в аккуратную хвостовую). Каплеобразная форма придаёт приманке оптимальные аэродинамические свойства, что позволяет делать игру стабильной даже при очень медленной проводке. Оснащён двумя спортивными крючками.

CANYON MAGNUM



Плавающий воблер, имеющий небольшой размер и небольшое заглубление, оснащён сверхострыми тройниками и заводными кольцами компании Smith. Великолепно проявил себя на таежных реках при ловле ленка и крупного хариуса. Зачастую происходят поклевки тайменя.

niakis



Вращающаяся блесна, изготовлена с великолепным качеством, непревзойденный струевик, результаты по уловистости фантастические. Существует 25 видов расцветок, 3 гр, 4 гр, 6 гр, 9 гр, 12 гр.

SARUNA



Японская компания Smith предлагает воблеры для морской рыбалки, оснащенные двумя и тремя тройниками с устойчивым покрытием к соленой воде, также оснащены внутренними металлическими шариками, что стабилизирует заброс и добавляет шумовой эффект при проводке. Великолепно показали себя на реках и озерах, преимущественно для ловли средней и крупной рыбы, такой как щука, таймень и лосось.

IC-minnow



Плавающий воблер класса UL с наилегчайшим весом. Очень хорошо использовать для ловли пеструшки, хариуса. Применяется при ловле на небольших глубинах и не очень сильном течении.



Розничная продажа:
магазины рыболовных товаров для активного отдыха
«Клёвое место»
г. Владивосток
2 Речка (район «Универсама»), тел. +7(4232) 74-92-75
ул. Алеутская, 43, тел.: +7 (4232) 400-895

По вопросу оптовых
покупок обращаться
по телефону:
+ 8-902-529-24-05
+ 8-950-291-72-48
+7 (4232) 310-213



Приглашаем вас произвести техническое обслуживание, ремонт или реконструкцию водномоторной техники на базе компании «Цитадель-Марин».

Компания Citadel Marine обладает собственной производственной базой, включающей в себя:

- два отапливаемых оборудованных цеха для круглогодичного производства корпусно-маларных работ любой сложности, включая работы по перепланировке и реконструкции катеров длиной до 30 футов;
- отапливаемый механический цех, имеющий необходимое оборудование и приспособления для выполнения качественного ремонта двигателей, поворотных-откидных колонок и другого оборудования, включая капитальный ремонт;
- швейную мастерскую по пошиву всех типов тентов, чехлов, новых покрытий для перетяжки мягкой мебели, диванных подушек и т.д.;
- столярную мастерскую по ремонту мебели, деревянных покрытий и конструктивных элементов из ценных пород дерева, включая тик;
- электромонтажный участок по ремонту электрооборудования катеров, установке средств электрорадионавигации и радиосвязи;
- просторную площадку с бетонным покрытием, оборудованную козловым подъемным краном, для хранения катеров и осуществления работ, не требующих постановки в цех;
- участок аргоновой сварки для изготовления релингов, тентовых каркасов и дуг, наплавки гребных винтов и поворотных-откидных колонок;
- собственный автомобиль с крановой установкой грузоподъемностью 5 тонн для перевозки, подъема и спуска катеров на воду.

офис +7 (4232) 37-86-90
Владивосток, ул. Шошина, 6 (район БАМа)

вую цену (комплект — около 30 000 р.). Срок их службы около пяти лет. Как правило, внешне они выглядят отлично, а внутри могут быть прогнившими. В таком случае вода охлаждения через выхлопной клапан попадет в двигатель, что приведет к необходимости капремонта (стоимость с запчастями — примерно 50 000 р.). Для дизельных двигателей советуем проверить форсунки (снять и опрессовать), замерить компрессию (обычно 24–29 кг/кв.см). На всех стационарных моторах проверьте состояние крыльчатки охлаждения. Всегда имейте запасную крыльчатку. Содержите моторный отсек чистым. Это не только красиво, но и полезно, так как поможет вам легко обнаружить возможную течь масла или воды. Кроме того, при откачке помпой трюмных вод мусор может забить и вывести из строя отливную помпу, а она обычно труднодоступна для ремонта.

Угловые колонки «Вольво»: проверьте боковой и вертикальный люфты колонки (подергать как следует руками вправо-влево и вверх-вниз), по необходимости замените втулки. Зачистите и покрасьте по схеме, если есть коррозия. Проверьте крестовины кардана, уровень масла на щупе и наличие стружки и эмульсии на нижней пробке. Замените резиновые гофры и цинки. Осмотрите гидроцилиндры на предмет подтекания масла. «Расходите» и смажьте замок откидки. Нанесите водостойкую смазку на шлицевой вал гребного винта, чтобы избежать «мертвого» прихватывания алюминиевого винта коррозией. Особенности обслуживания колонок «Меркрузер»: обязательно проверьте состояние гофры кардана и тросика переключения хода, крестовины кардана. Прошприцуйте транцевый подшипник. Убедитесь, что уровень масла достаточный и масло чистое.

Зарядите аккумуляторы. Всегда имейте запасной аккумулятор. Катер с «толкача» не заводится, «прикурить» тоже непросто! Проверьте работу судовых систем: трюмных помп, освещения, прочего электрооборудования.

Сделайте катеру приятное — приведите в порядок косметику. Красивый полированный пластик бортов и надстройки создаст приятное настроение вам и окружающим, продлит срок службы катера, будет легко отмываться от любых загрязнений! При покраске днища необрастайкой не забывайте, что бывают разные типы красок. Самая дорогая не всегда оказывается самой лучшей. Как правило, владелец выходит на катере 2–3 раза в месяц. При такой эксплуатации оптимальная краска — для малоскоростных судов, так как она содержит достаточное количество яда для противодействия обрастанию в период простоя катера. Напомним, что у краски для скоростных катеров основной механизм антиобрастающего действия — это смывание слоев краски потоком воды на ходу катера (самополирующаяся), а если катер долго стоит, то краска не полируется. Категорически нельзя красить самополирующейся краской транцевый узел и верхнюю часть колонки, так как они на ходу катера вообще не омываются водой и к середине сезона образуется огромная «борода». Особенно опасно обрастание подвески колонки «Вольво», поскольку при зарастании замка откидки колонки во время включения заднего хода нога не фиксируется, резко откидывается, что приводит к поломке рамки подвески (цена — 24 000 р.), плюс потеря хода.

Для спуска на воду закажите проверенный кран, который бережно поставит вашего любимца на долгожданную воду — 2010! Если собственного опыта недостаточно для проведения правильной подготовки и ТО вашего плавсредства, не стесняйтесь обратиться в специализированную мастерскую. Уверенность и безопасность на море — залог качественного отдыха и положительных эмоций. Счастливой навигации! 🚤