

Техническое обслуживание

Даже самые заядлые рыболовы признают, что глухозимье – период с середины января до середины марта – не лучшее время для рыбной ловли. Зато оно словно специально предназначено для подготовки к новому весенне-летнему сезону, и, право, стоит потратить несколько длинных зимних вечеров для приведения рыболовных снастей в боевую готовность. Если для большинства из них достаточно вытолкнуть три операции – почистить, высушить и убрать на хранение, то для рыболовных катушек необходима еще одна – проведение технического обслуживания (ТО).

Как и любой механизм, катушка требует регулярной чистки, замены смазки и иногда регулировки. Как часто этим приходится заниматься, зависит от интенсивности эксплуатации, основной критерий – время работы. Впрочем, есть и еще два других: общий технический уровень катушки и условия эксплуатации (что иногда даже более важно). По моему опыту, проведение ТО для катушки требуется через 10-20 выездов на рыбалку, то есть через каждые 1-2 сезона ловли, но эти цифры могут как уменьшаться, так и увеличиваться.

Вкратце проследим жизнь катушки. Новая катушка, полностью исправная и заправленная смазкой необходимой консистенции и объема, вначале проходит интенсивную приработку узлов трения и шестерен. При этом образуется большое количество продуктов, сильно загрязняющих смазку, которая начинает хуже справляться со своими функциями и со временем станет играть роль абразива, увеличивающего износ. Поэтому



Фото: М. Бирюков (11)

безынерционных катушек

Андрей Каштанов

в новой катушке желательно после первого же сезона ловли заменить смазку в основных узлах трения – шестернях редуктора, механизме привода лесоукладывателя и т.д., не трогая шарикоподшипники, муфту мгновенного стопора обратного хода и фрикционный тормоз – в этих узлах износ происходит значительно медленнее. Иногда требуется регулировка пятна зацепления редуктора (поперечного люфта ручки) подбором соответствующих шайб.

Через один-два сезона приработки, если нет поломок, можно производить ТО после каждых 10-20 рыбалок в течение довольно длительного времени. Для высококачественных катушек известных фирм (Shimano, Daiwa и др.) – этот срок может составлять 10 и даже более лет. Средний же срок службы катушки – обычно 5-7 лет. Многие рыболовы могут возразить, что пользуются катушкой и 10-20 лет, и она работает. Но, как правило, они ими или очень редко ловят, или применяют ее в поплавочной ловле, где износ катушки существенно меньше, чем в спиннинговой. При проведении ТО обязательной является операция замены смазки с полным удалением (промывкой) старой из всех узлов катушки. Исключение могут составлять шарикоподшипники, и то только в случае если цвет и консистенция заложенной в них смазки не изменились. Обычно это те, что закрыты с обеих сторон грязезащитными кольцами. Любое изменение цвета, загустение или разжижение смазки – показание к ее замене.

Наконец, третий этап в жизни катушки – ее старение. Рыболов замечает, что катушка все хуже начинает работать, появляются значительные люфты, неустраняемые регулировкой, посторонние звуки – хруст шестерен, стук, сильный износ ролика и т.д. Все это проявление общего износа катушки. При сохранившейся работоспособности такая катушка еще может послужить, например, на поплавочной удочке или какое-то время быть запасной – особенно это удобно, если шпули новой и старой катушки взаимозаменяемы да и некоторые не изнашивающиеся узлы (например, гайка фрикциона) могут использовать-

ся в качестве запасных частей в случае чего...

Одним катушкам предначертана долгая жизнь даже при интенсивной эксплуатации, а другие пролетают ее как метеор, превращаясь в утиль через один-два сезона на ловли. Почему это происходит? Прежде всего из-за несоответствия типоразмера катушки условиям ловли. И если в случае выбора катушки более мощной, чем требуется, ничего страшного не произойдет, разве что снасть будет несколько тяжелее, то с заведомо менее мощной, чем необходимо, катушкой результат будет плачевным. Происходит это из-за того, что механизм постоянно работает на пределе своих возможностей, поэтому интенсивно изнашивается вплоть до полного отказа или поломки. Такое бывает, когда рыболов приобретает одну катушку и для поплавочной ловли, и для спиннинга, поэтому выбирает более легкую (и соответственно менее мощную), или же руководствуется формальными признаками – чаще всего лесоемкостью, не учитывая другие – редукцию (передаточное отношение), наличие мгновенного тормоза и т.д.

Далеко не последнее место при выборе катушки занимает желание сэкономить – иногда это оправданно, иногда нет. От цены зависят общий технический уровень катушки и ее ресурс. Не секрет, что дорогие модели именитых фирм работают значительно дольше, чем недорогой ширпотреб, это происходит из-за существенного отличия в качестве применяемых конструктивных материалов, точности изготовления узлов и от общей технической проработки механизма, позволяющей уменьшить нагрузки на детали. С другой стороны, недорогие катушки многие рыболовы вообще не обслуживают, и в этом тоже может быть резон – три-пять сезонов такая катушка более-менее служит, особенно при неинтенсивной эксплуатации, а после этого ее можно спокойно выкинуть – свое она отработала.

Еще один фактор, влияющий на долговечность катушки (и снастей в целом), у некоторых рыболовов вообще решающий – это отношение к снастям. Я не призываю сдувать каждую пылинку, но и во-



HUMMINBIRD

Мы не идем в будущее. Мы уже там и идем дальше!



Piranha MAX 30e RT

Пирания на любой вкус!
Новая портативная модель с двумя датчиками в комплекте стандартный с креплением на транец + беспроводной серии SmartCast! Выбирать между берегом и лодкой уже не нужно! Вы готовы к любым переменам!



Matrix 47 fishing system

Единственный ТРЕХМЕРНЫЙ эхолот!
Победное возвращение с усовершенствованными возможностями!

- угловая точность построения контура дна по 11 точкам
- разрешение экрана 640x320
- Вы можете поворачивать картинку на экране под любым углом для лучшего обзора

+ все функции серии MATRIX



SMARTCAST
WIRELESS FISHFINDERS



RF 35
эхолот + часы + термометр



RF 25
эхолот + часы + удобное дальное действие

Единственный поставщик – компания "Москанелла"
тел./факс: (095) 202-16-00

Приглашаем в магазины "Рыболов-Эксперт" в Москве:
м. "Кожуховская", ул. Южнопортовая, 18/10, тел.: (095) 351-62-35
м. "Бауманская", ул. Старая Бауманская, 33, тел.: (095) 261 23 96
ул. Академика Волгина, д. 15, к. 3, тел.: (095) 330-00-58
ул. Преображенский вал, 17, Преображенский рынок, тел.: (095) 363-23-81
3-й Нижнелихоборский пр. д. 16, к. 1, тел.: (095) 482-51-48

зять катушку в ящике с инструментами для автомобиля тоже ни к чему. Ведь основной враг любого механизма, в том числе и катушки, – грязь, точнее абразив, который она содержит. А в смеси с водой она еще разрушает смазку и вызывает коррозию – такой коктейль любую катушку в два счета выведет из строя. Особенно страдают от этого шарикоподшипники, в первую очередь в ролике лесоскладывателя, и если на рыбалке вы услышите визг работающего “всухую” шарикоподшипника, то это его “лебединая песня” – в девяти случаях из десяти его придется менять. Качество проведения ТО катушки зависит от ряда составляющих. Прежде всего от наличия соответствующего инструмента, обязательно дорогого профессионального, но достаточно качественного и соответствующего типу-размеру крепежа (1). Ведь большинство крепежных элементов



9 или 11 мм. Обязательно потребуются две-три шлицевые отвертки, одна-две тонкие (№ 1 или № 1.1/2) крестовые, пинцет для мелких деталей, кисточка, чи-

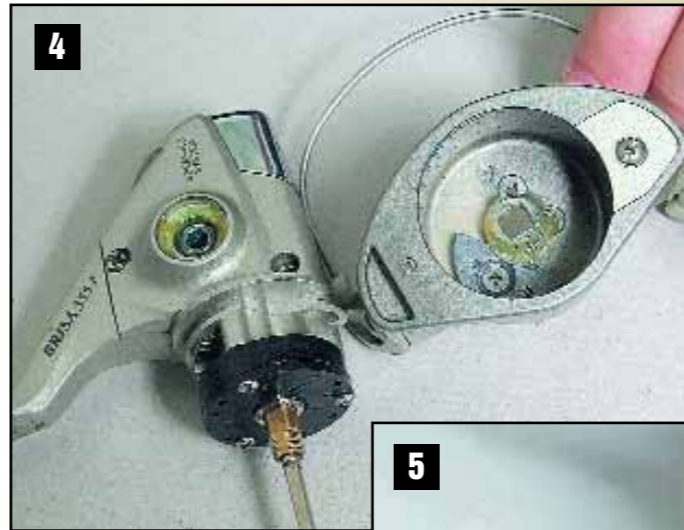
стая ветошь, не дающая ворса (ни в коем случае не вата!), например из тонкой хлопчатобумажной ткани, для протирания деталей и растворитель типа 646-650 для металлических деталей. Для ок-

сто добавляют, то обязательное требование – совместимость старой и новой. Исходя из собственного опыта, могу сказать, что обычно совместимы смазки одного (или близкого) цвета. Для большей точности можно провести несложный эксперимент. На две пластины медную (или латунную) и алюминиевую (лучше силицированную) нанести рядом по пятну испытываемой смазки, в месте соприкосновения частично их смешать и оставить на 10-15 дней при нормальной температуре. Для большей достоверности можно провести часть выдержки при пониженной (например, в морозилке) и при повышенной (на батарее) температуре. После этого на металлах не должно происходить окисления ни под одним из пятен; а в смеси смазок – расслоения, изменения цвета, выпадения осадка (сгустков). Если это так, то можно говорить о совместности смазок, в ином случае следует менять смазку, предварительно промыв детали. Хотя, если есть возможность, лучше приобрести “родную” смазку для своей катушки. Категорически запрещено использовать в катушках промышленные или автомобильные масла и смазки. Мне довольно регулярно приходилось иметь дело с катушками, хозяева которых использовали в качестве смазки литол, а то и вовсе солидол. При этом происходил сильнейший износ почти всех деталей, а иногда поломка и тяжелый ход в “награду” за такое ТО – еще не самое худшее. Очень густые (для катушек!) смазки (тот же литол или 158) допустимо использовать для смазки фрикционного механизма (и то не всегда) или для совсем древних катушек – выпуска до 1980-х годов с червячными передачами. Необходимо оценить свои силы и техническую сложность катушки. Вообще говоря, человек, разбирающийся в автомобильном карбюраторе, справится и с катушкой, а при некоторых навыках – проведет грамотное ТО. В противном случае лучше поручить заботы о катушке специалисту – все будет сделано грамотно и четко, а некоторые и гарантии дадут на проведенные работы. По сложности механизма безы-

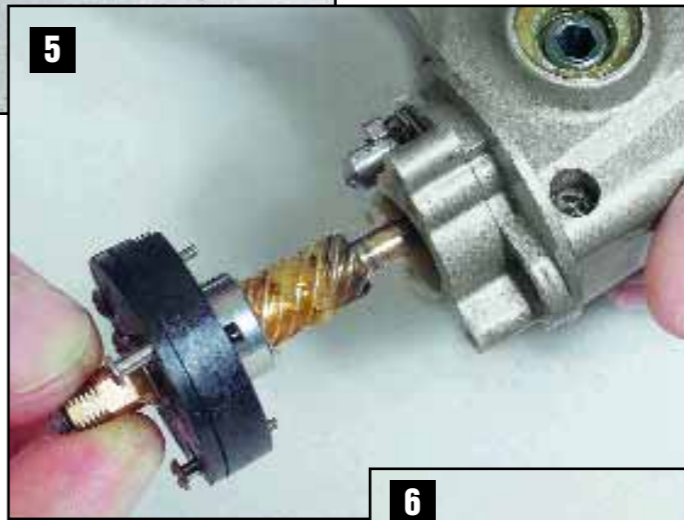
рашенных пластмассовых или резиновых деталей иногда приходится использовать спиртовые растворители, поскольку более “сильные” могут их повредить. Работать с растворителями, конечно же, следует в хорошо проветриваемом помещении и вдали от источников огня. Необходима и специальная смазка двух типов для рыболовных катушек – жидкая и густая. Приобрести ее можно в рыболовных магазинах, но нужно выбрать хорошую, причем и ту и другую желательно от одного производителя – как наиболее совместимую, ведь в катушке обе смазки соприкасаются и частично смешиваются. Если смазку в катушке меняют частично или про-



катушки изготовлены из нержавеющей стали или медных сплавов, и они довольно мягкие. Уже после первого отворачивания неподходящим инструментом они теряют внешний вид, а после трех-пяти – и возможность дальнейшего использования. Кроме того, некоторые модели катушек требуют специнструмента, например, Vanax – тонкостенных трубчатых ключей на 8 или 10 мм, новые модели Shimano – шестигранники на 0,8, а многие – нестандартных ключей на



нерционные катушки можно условно разделить на четыре класса. Простейшие – с кулисным приводом шпули, без шарикоподшипников (реже – с одним) – наподобие всем известного “Ориона”. Второго типа – с шестеренчатым приводом шпули, с одним-тремя (реже больше) шарикоподшипниками (наиболее дорогие из них – с обгонной муфтой (мгновенным тормозом)) – к ним относятся большинство катушек среднего ценового уровня (от 300 до 1000 с небольшим рублем). В этих катушках имеется относительно небольшое количество деталей, они просты, и их техобслуживание вполне по силам многим рыболовам. В катушках третьего типа – с червячным механизмом привода шпули и почти всегда с обгонной муфтой существенно большее количество деталей, а у некоторых моделей с задним фрикционным тормозом их более 200. Четвертый тип – катушки с байтранером. У них два фрикционных тормоза, сложный пружинный механизм блокировки фрикциона и еще большее количество деталей. Катушки третьего и четвертого типов требуют аккуратности и хорошего знания механизма и проведения их ТО занимает не менее 4-5 часов. Следует еще учесть, что часть крепежа катушек требует обязательной фиксации резьбы специальными составами для предотвращения самоотворачивания с соответствующей подготовкой, особенно это касается катушек с металлическим корпусом, где такого крепежа бывает более десятка. Учитывая все это, я настоятельно рекомендую трезво оценивать свои силы до начала работ и, если



вы в них не уверены, обращаться за помощью к специалисту. А теперь несколько практических советов по техническому обслуживанию катушки. Для начала катушку следует очистить от песка и грязи кистью с жестким ворсом, стараясь не занести грязь внутрь и не размазать отработанную смазку. Точно так же очищают снятую шпулю и ручку. Затем на катушках с передним расположением фрикциона снимают упорные шайбы шпули с оси и отворачивают гайку, которой крепится ротор лесоскладывателя (2). Сняв его, получают доступ к крепежным винтам обгонной муфты (3) или, если ее нет, – упорной пластины шарикоподшипника. Но прежде чем их отворачивать, нужно очистить открытые поверхности от песка (4). Отворачивают эти винты, и узел, собранный на ведомой шестерне, снимается вдоль оси (5). Его разбирают и контролируют степень загрязненности обгонной муфты, шарикоподшипника и шестерни (6). Как правило, муфта требует только добавки смазки, на большей части моделей катушек – жидкой в количестве 5-10 капель, излиш-

ки удаляют ветошью. Если смазка в муфте густая, то она заложена на весь срок службы и вмешательства не требуется. Разбирать обгонную муфту без веских на то причин не рекомендуется – механизм со множеством мелких деталей весьма точный, и любое вмешательство чревато ухудшением его работы. Кроме того, некоторые “обгонки”, например на Vanax,

от старой смазки, промывают в растворителе и высушивают (не забывая при этом про внутреннюю поверхность – отверстие). Узел вновь собирают, под посадочные места можно нанести немного смазки для предотвращения попадания воды и коррозии. После этого отворачивают винты крышки корпуса и снимают ее (при необходимости снимают декоративные накладки). Перед вами – большая шестерня, механизм лесоскладывателя и ось катушки (7). Шестерню снимают, а винт крепления оси к катушке отворачивают, при этом будьте внимательны, он маленький, закручен с большим усилием, да еще почти всегда с дополнительной фиксацией резьбы, поэтому сорвать его шлицы неподходящим инструментом очень легко (8). Иногда ось с кареткой удается снять в сборе, двигая их в сторону задней части катушки и не отворачивая капризный винтик. Далее весь механизм разбирается легко (9).



без специального кондуктора собрать вообще очень сложно. Шарикоподшипник малой шестерни, если он закрытый, обслуживания не требует, я, конечно, не говорю о случаях, когда он “запек”, то есть процесс износа дошел до заключительной стадии (часто из-за попадания воды) – такой придется менять. В открытый – иногда нагоняет грязную смазку с шестерни. Его промывают в растворителе и продувают сжатым воздухом, не допуская его вращения без смазки. Но обычно этот, хорошо защищенный, узел не требует особого внимания. Ведомую шестерню очища-

Все снятые детали очищают от старой смазки и промывают растворителем, после чего осматривают, нет ли повреждений. Корпус катушки изнутри очищают от смазки, но не промывают (можно повредить пластик корпуса или краску), при необходимости используют менее сильные растворители, предварительно проверив их на безвредность для вышесказанных частей. Кстати, многие рекомендуют перед разборкой пометать взаимное расположение малой и большой шестерен, чтобы облегчить сборку. Это имеет смысл только в тех случаях, когда передаточ-

СНАСТИ

ное отношение катушки выражается целыми числами (например, 5,0:1) и зацепление через каждый оборот происходит только своей пары зубьев обеих шестерен. Сейчас большинство производителей передаточное отношение делают дробным (например, 5,1:1 или 6,2:1 и т.д.), что способствует более равномерному медленному износу зубьев и, кстати, улучшает укладку лески на шпуле и некоторые другие параметры катушки. Поэтому в процессе ее работы контакт происходит между всеми зубьями шестерен и помечать их взаиморасположение перед разборкой смысла не имеет.

На роторе лесокладывателя самого пристального внимания требует ролик (10). Этот узел разбирают и промывают от старой смазки, шарикоподшипник (если он есть) продувают сжатым воздухом. Закладывать новую густую смазку лучше с некоторым избытком – излишки в процессе работы катушки удалятся, зато узел будет максимально защищен от попадания воды и грязи. Винт крепления, если он не имеет торцевой насечки против са-



7

густую смазку наносят на все узлы трения, зубчатые передачи и в шарикоподшипники (если они промывались). Слишком много смазки наносить не следует – она будет ухудшать легкость хода катушки, но и экономить не стоит – малое количество смазки быстро сработается, да и защита от воды и грязи будет меньше. Ориентироваться можно на количество смазки, заложенное заводом-изготовителем. Если корпус катушки металлический и используются винты с обычной

моотворачивания, обязательно фиксируют анаэробным фиксатором резьбы.

Сборку катушки производят в обратном порядке. Если откручивался винт крепления оси катушки в каретке лесокладывателя, то это место тщательно обезжиривают, на резьбу наносят фиксатор и только после этого винт заворачивают сильно, но аккуратно, не допуская срезаания шлицев и резьбы. Смазка катушки ведется согласно карте в инструкции. Когда ее нет, поступают следующим образом:



8



9

резьбой (не саморезы), то фиксатор резьбы наносят на винты, которые крепят обгонную муфту и крышку корпуса (можно на один-два). Гайка ротора лесокладывателя тоже ставится на резьбовой фиксатор, если нет винта, предотвращающего ее отворачивание. Заворачивать эту гайку нужно аккуратно: превысив усилие, можно срезать резьбу на шестерне, а не затянув – получить огромный люфт. Впрочем, примерно то же самое надо иметь в виду и при затягивании остального крепежа. Чувст-

во меры в этом деле приходит с опытом.

Остается только установить упорную шайбу шпули на ось, шпулю и ручку, и ТО в малом объеме проведено. После этого проверяют легкость вращения и срабатывание всех механизмов, если все в порядке – катушку можно считать годной к предстоящему сезону, если нет – обязательно нужно выявить и устранить причину неполадок. В случае когда дефект возник после ТО, виной

скорее всего стала неправильная сборка.

Работы по проведению ТО для катушек с задним фрикционом отличаются только порядком сборки: первой снимается не ротор лесокладывателя, а крышка корпуса, чтобы получить доступ к крепежу оси, после снятия которой можно продолжить сборку катушки без проблем.

Малое ТО подразумевает замену смазки только в основных узлах и может выполняться либо после обкатки катушки, либо в профилактических целях, если не было интенсивной эксплуатации. Если же катушка побывала в воде (дождь – не в счет), в грязи или в нее попал песок – это показание к проведению полного ТО, как, впрочем, и при более-менее серьезной эксплуатации. В этом случае катушку разбирают полностью согласно схеме с промывкой и полной заменой всей старой смазки на новую. Регулярный уход за снастями, в том числе проведение ТО катушек – залог их долговечности, экономии средств и хорошего настроения на рыбалке.



10

E500GL



BRIG
inflatable boats
expansion of freedom

Более 40 моделей надувных моторных лодок мирового класса.
Представительство, гарантийное и сервисное обслуживание
в России: тел.: (095) 153-0501, факс: (095) 153-0251
<http://www.brig-boats.com>



РЫБОЛОВНЫЕ СНАСТИ ОТ САМЫХ ИЗВЕСТНЫХ ИТАЛЬЯНСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

milo

БОЛЕЕ 10 000 НАИМЕНОВАНИЙ ДЛЯ ПОПЛАВОЧНОЙ, СПОРТИВНОЙ И КАРПОВОЙ ЛОВЛИ.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



TRABUCCO

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ:
ОПТОВУЮ ПРОДАЖУ (ФОРМА ОПЛАТЫ ЛЮБАЯ)
ОТСУТСТВИЕ МИНИМАЛЬНОЙ СУММЫ ЗАКУПКИ
ПОСТОЯННОЕ НАЛИЧИЕ ТОВАРА НА СКЛАДЕ
ЦЕНЫ, РАСПОЛАГАЮЩИЕ К СОТРУДНИЧЕСТВУ
ГИВКУЮ СИСТЕМУ СКИДОК
ОПЕРАТИВНОСТЬ В ОБСЛУЖИВАНИИ ЗАКАЗОВ
ОТПРАВКУ ТОВАРОВ В ЛЮБОЙ РЕГИОН



ВАШИ МЕНТЫ - НАШИ СНАСТИ

ОПТОВЫЕ ПРОДАЖИ

119607, г. Москва, Мичуринский проспект, дом 49 А
тел.: 737-36-93 тел./факс: 737-36-94
E-mail: info@sevenstreams.ru
Сайты: www.sevenstreams.ru, www.trabucco.ru,
www.fedmmilo.ru

Семь
Потоков