

перед сном я с фонариком спустился к воде. Сами понимаете – проехать южное побережье Крыма и даже не потрогать Черное море!

Утром перед нами открылись неописуемые виды, окружающие этот привал. Слева располагалась не то Бегемот, не то Носорог-гора. Я первый раз в жизни поплавал с маской в прозрачном Черном море. Мое восхищению не было предела! Не хотелось вылезать из воды, морской подводный мир просто завораживал своей красотой и загадочностью. Толпы рыб сновали из стороны в сторону, медленно покачивались в толще воды не большие и прозрачные медузы, дно укрывали водоросли. Мы загорали, плавали, ловили крабов, ходили в горы.

На завтра мы планировали возвращение домой. Перед отъездом решили посетить Судак. Во время сборов выяснилось, что на моем скутере пробито колесо. С помощью ремкомплекта для бескамерных шин проблему быстро решили. Ветер изо всех сил мешал складывать палатки.

Финишная кривая

Дорога до Судака была недолгой. В городе мы расположились на пляже недостроенного пансионата. Солнце палило неумолимо, галька на берегу раскалилась, ступни ног обжигало.

Ближе к вечеру мы двинули в сторону Джанкоя. Поездка прошла без особых приключений. За подъемами и проселочными дорогами мы добрались до основной трассы. Дракон разгонялся до 75 км/час, и мы довольно быстро проехали этот отрезок пути. Конечно же, с остановками, чтобы слить масло из дренажа и добавить в двигатель. Стрелка уровня бензина на приборке уже «умоляла» о заправке, но я рассчитал километраж – до города хватало. На подъезде к Джанкою у скутера упала максималка до 60 км/час, а обороты двигателя вели себя весьма капризно. В итоге, конечно же, я отстал от ребят. Еле дотянув до города, на заправке встретился с артемовцами. На улице уже серело, мы направились, немножко подкрепились. В планах на сегодня было доехать до Мелитополя.

Я завел скутер, пуск был трудноватый. Дракон усиленно дымил из выхлопной трубы. На трассе наша максималка не превышала 40 км/час. При попытках ускорения аппарат начинал захлебываться. Мы остановились и решили проверить свечу



Скутер ехал уже 20 км/час. В то время я вспоминал со слезами на глазах, как совсем недавно ехал хотя бы 40

зажигания. На рабочей части свечи было много сажи. Чистить не стал, сразу заменил на новую. Результат был нулевой. Мы решили, что двигатель потихоньку умирает, но ехать-то надо.

Договорившись о встрече под Мелитополем, артемовцы рванули вперед, а я за ними, со скоростью 30-40 км/час. Вначале я старался накручивать рукоять акселератора побольше. Скутер ехал рывками, из выхлопной трубы валил черный дым, а бензин заканчивался со скоростью звука. Я понял, что оптимальный режим езды Дракон поддерживает при 3000 об/мин.

Стемнело, я полз, голову мучили негативные мысли. Все обгоняют, задница – как бетон. Позвонил Дмитрий, описал место привала под Мелитопolem. Добирался до него еще долго, прибыл к полуночи, когда пацаны уже вовсю хранили в палатках.

Один в поле не воин

Утром ребята направились в Артемовск, но не через Донецк, поэтому попрощались со мной и уехали. В начале седьмого утра я завел своего «раненого» Дракона, и мы потихоньку покатили домой. На перекрестке свернули в направлении Бердянска. Со временем скутер стал ехать не больше 30 км/час. На одной заправке пистолетчик заметил: «Что, Дракон умирает?» К сожалению, это было так.

Я дополз до Бердянска, периодически останавливаясь для чистки свечи зажигания от нагара. Всю дорогу палило автостовское солнце, обдув на такой скорости, сами понимаете.

Разбор полетов

Компрессия в цилиндре была в порядке. Еще до ремонта, полуразобранным, мы легко завели скутер со снятым воздушным фильтром. Но когда поставили его на место, Дракон отказался работать. Просто фильтрующая гармошка так пропиталась моторным маслом, что не пропускала воздух. Установив обычный поролон, я завел скутер и по ровной дороге выжал 75 км/час. То есть, можно допустить, что продырявив гармошку и оставив в корпусе воздушного фильтра поролон еще в Джанкое, Дракон спокойно дончал бы меня домой с нормальной скоростью.

После разборки двигателя на сервисе выяснилось: лабиринт отсекания паров моторного масла в клапанной крышки был не уплотнен, заглегли маслосъемные кольца на поршне, который имел боковой люфт и был по цилинду. Заменили цилиндр, поршень с кольцами и пальцем, воздушный фильтр, отрегулировали клапаны.

Из остальных дорожных поломок: открутившийся винт крепления глушителя выхлопной системы, разбившиеся сайлентблоки верхних проушин задних амортизаторов. Еще в Севастополе на кочках и при торможении появлялся сильный стук в районе задней подвески справа. После серьезной возни выяснилось, что на ведомом валу вариатора, на котором находится колокол сцепления, появился продольный люфт. Откуда он взялся, сказать трудно.

При очистке карбюратора от моторного масла я выкручивал винт качества смеси, и в глубине канала остался отломанный наконечник самого винта. Достать его, не повредив канал, не представлялось возможным. Как это получилось, никто не понял. На заводе менять карбюратор отказались. Мол, клиентковырвался и отломал. Однако я его вообще не трогал, ведь он работал отменно. Пришлось еще и карбюратор покупать.

Весь ремонт, с запчастями, обошелся мне в 1200 грн. Дракон уже прошел первую стадию обкатки в 300 км и ездит как новый. Теперь я счастлив, когда могу ехать на нем более 40 км/час. Ну, вы понимаете, о чем я.