

# Враждебные ли «Вихри»?

*Уважаемая редакция!*

*Написать это письмо меня побудила серия статей, авторы которых весьма негативно высказываются по поводу лодочных моторов «Вихрь», давно заслуживших народное признание и любовь за мощность, надежность, ремонтпригодность, которые неспроста были отмечены государственными наградами, как и коллектив завода-изготовителя.*

*Р. В. Страшкевич*

**В** статье ««Вихри» враждебные, или «Изделие-40»» («КиЯ» № 185) речь шла о замысле самарской компании «ДСК» коренным образом модернизировать самый массовый, но при этом и самый проблемный, по мнению автора этой статьи, российский подвесник «Вихрь». Мне представляется, что результаты «модификации» деталей мотора далеки от реальности и практически ничтожны, чтобы давать обещания о готовности доработанного мотора к серийному производству. Ведь в результате громадных переделок по образцу, имеющемуся у авторов статей, повернув что-то направо, а что-то налево, добавив по одному карбюратору, насосу и т. д., едва ли достигнешь того же повышения мощности сверх обыч-

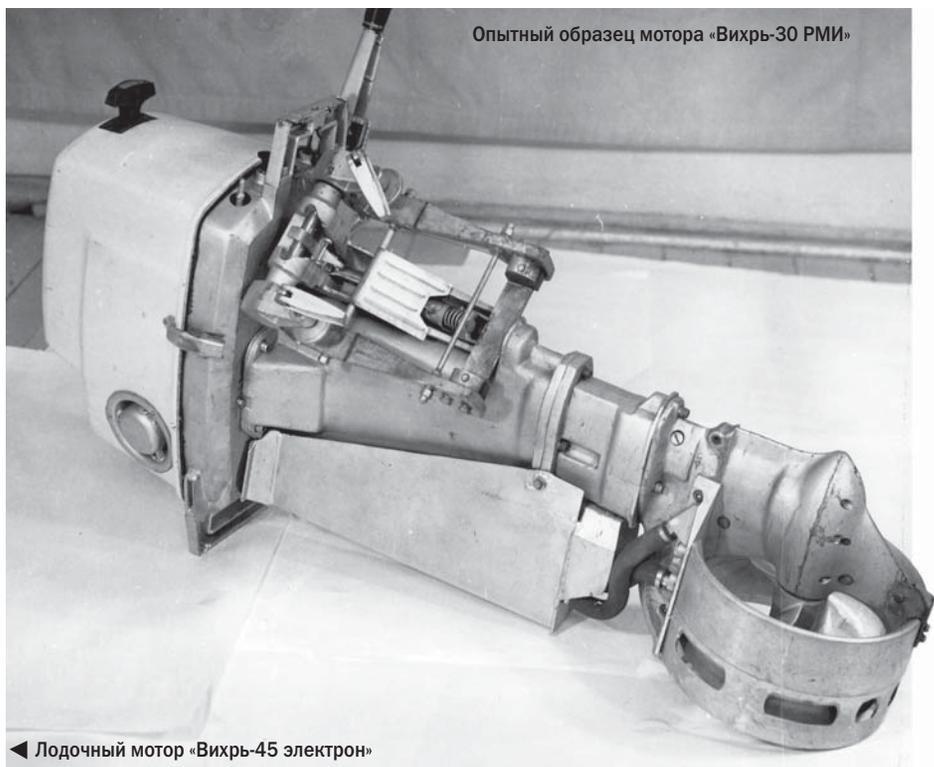
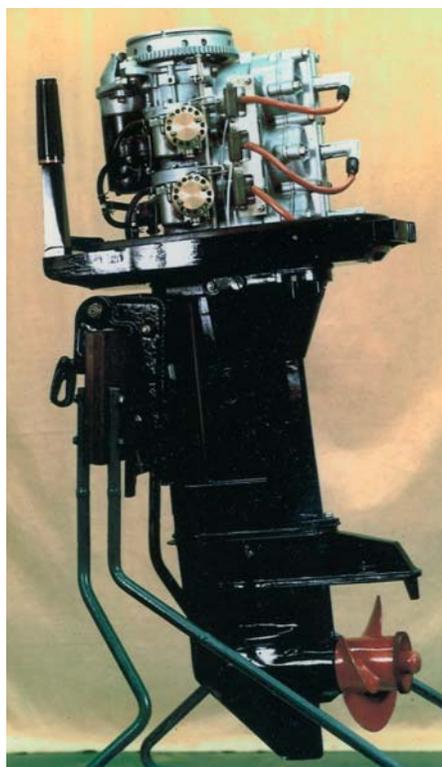
ных 30–32 л.с., что и путем опытной регулировки. А кто считал, во что для любителей-водномоторников выльются эти новшества в денежном выражении? Ведь мотор должен быть и экономичным по расходу, и доступным потребителям. Спросите, почему не регулируются все моторы на 35 л.с.? Да потому, что серия – это конвейер, который нельзя остановить. И приходится идти на уступки – получать комплектующие от разных поставщиков в ущерб общей мощности.

Первые «Вихри», испытанные на море, давали сразу 23 л.с., а сдали в серию – получили 20 л.с. Наверное, не стоит объяснять, почему, например, гоночные моторы при тех же геометрических параметрах, что и у серийного

мотора, развивают заведомо бóльшую мощность. Даже изготовление лучшими специалистами на лучших станках одного экземпляра мотора не является свидетельством его даже начальной готовности к серийному запуску. Предзнаменатель серии – опытная партия, так что, думаю, пора завершить публикацию подобных мнений.

И в заключение хочу напомнить о малоизвестных моторах «Вихрь-45» и «всесезонном» «Вихре». Это соответственно девятая и десятая модели, которые были разработаны ранее, прошли стендовые и эксплуатационные испытания и были вполне готовы к производству, но до сих пор их никто не видел. Моторы эти – без ненужных выкрутасов, например без автоматики подъема из воды, сделаны по принципу «включил–поехал». Конструкция десятой модели почти целиком запатентована, название модели «Вихрь-30 РМИ» – ручной морского исполнения.

Двигатель десятой модели является всесезонным, предназначен для эксплуатации в пресноводных бассейнах и морях, допускается также эксплуатация в северных и любых южных водоемах с температурой воздуха до –30°С на севере и выше 30°С на юге.



◀ Лодочный мотор «Вихрь-45 электрон»

Опытный образец мотора «Вихрь-30 РМИ»



Теплоход «Атлантида»



Возвращение с очередного этапа испытаний на теплоход



Подъем ярославской надувнушки на борт теплохода «Атлантида»

Имеет замкнутый контур охлаждающей жидкости, защитный кожух на гребном винте (по требованию спасательных норм), специальный заборник воздуха, защищающий от попадания водяных брызг в двигатель. Планировался для работы в штормовых условиях. Северные испытания проходили в условиях Баренцева моря в течение нескольких суток около островов Рыбачий и Кильдин со спуском и подъемом мотора вместе с катером с борта теплохода «Атлантида». Мотор и его основные детали запатентованы. Предназначался для спасательных надувных и корпусных судов.

Девятая модель – «Вихрь-45электрон» – представляет собой трехцилиндровый двухтактный мотор, практически во многом унифицированный с мотором «Вихрь-30», особенно по двигателю, являющемуся очень надежной конструкцией, прошедшей многолетнюю проверку в эксплуатации (без всякой расточки цилиндров). Примененные в нем новинки запатентованы.

# Что дает переделка моторов «Вихрь»?

› **Ростислав Страшкевич**, главный конструктор моторов «Вихрь»

*В этом году навигацию долго не заканчивал, погода стояла теплая, разве уйдешь с Волги! Еще раз убедился: моторы у людей стареют, советчиков сейчас полно, а вот знатоков нет. Люди слушают их и корежат имеющиеся. Как могу, советую, объясняю, что хорошо, что плохо. Тем, кто звонит по телефону или пишет письма, также даю советы, но не успеваю всем отвечать. Поэтому отобрал наиболее злободневные вопросы и изложил ответы на них в этой статье.*

Вначале несколько слов скажу о современных подвесных лодочных моторах. На сегодня наиболее распространены в водных акваториях двухтактные, поскольку их производство началось в мире тогда, когда о четырехтактных вообще речи не было. Сейчас идет спор, какой мотор лучше – двухтактный или четырехтактный?

Не буду утомлять читателей цифрами, поскольку речь должна идти о принципе работы двигателей. Всем совершенно ясно, что двухтактный мотор намного проще в производстве и обслуживании (в нем нет такого трудоемкого и требующего большого внимания механизма газораспределения, кулачков, пружин, клапанов и т. д.). Четырехтактный мотор любой модели в два раза или около того тяжелее по весу двухтактного и примерно в такой же пропорции выше его стоимость. Однако с точки зрения загрязнения атмосферы, воды, расхода топлива он лучше и экономичнее. Но эти показатели надо оценивать с учетом его стоимости и веса, а это предполагает поиск ответа на вопрос: что выгоднее?

Если мотор приходится чаще ставить и снимать с транца, то тут вес едва ли не главный фактор в пользу двухтактного, да еще с учетом его более низкой цены. Величина в расходе топлива – в пользу четырехтактного, но она не столь велика, чтобы быть главенствующей, а вот фактор загрязнения атмосферы – его очевидное преимущество.

Как и в чью пользу решится этот вопрос окончательно в мировой практике, покажет время.

Теперь перейду к любительским переделкам деталей и узлов моторов «Вихрь» в погоне за увеличением мощности и уменьшением расхода топлива. В связи с этим хочу поделиться своим мнением, базирующимся на основе большой практики и трудов немецкой фирмы «Man Diesel».

Считаю своим долгом сказать начинающим любителям о расточке диаметров цилиндров, хотя мое мнение будет явно противоречить утверждениям некоторых авторов статей, хвастающихся большими успехами в поднятии за счет этого мощности своих двухтактных моторов. Это не так, и делать расточку категорически нельзя, чтобы не увеличить часовой расход топлива либо не уменьшить мощность, но, в конце концов, просто не испортить свой двигатель. В двухтактных двигателях мощность и экономичность достигаются за счет правильно подобранной системы продувочных каналов для вполне определенного и только одного диаметра цилиндра. Изменение диаметра цилиндра без изменения всей системы продувки (размеров, форм, углов наклона и направления каналов) прироста мощности не дает, а ведет только к значительному повышению расхода топлива. Поэтому расточка имеющихся цилиндров на увеличенный диаметр нецелесообразна, а одновременное изменение перепускных каналов потребует изменения формы и объема кривошипной камеры катера, т. е. практически к созданию нового двигателя.