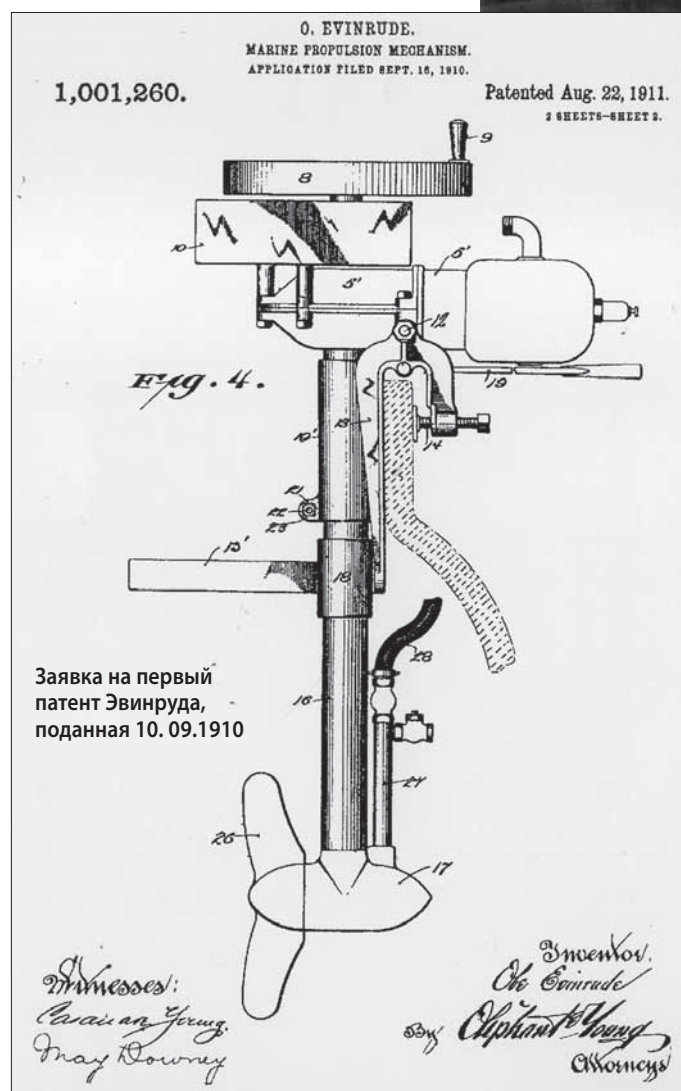


Evinrude Detachable Rowboat Motor 1913 года

Дословно это название раритетного мотора Evinrude, выпущенного 100 лет назад, можно перевести как «съемный двигатель Эвинруда для гребной лодки».



Попытки создать устройство, которое могло бы заменить весла и которое можно легко установить на любой лодке, предпринимались давно. На мускульной тяге, на пару, электрические, с двигателем внутреннего сгорания... Некоторые конструкции остались только в виде патентов и идей, а что-то было воплощено в металле. Но лавры изобретателя первого серийного подвесного лодочного мотора принадлежат Оле Эвинруду*, американцу норвежского происхождения. Легенда гласит, что на такую идею его подтолкнуло случайное обстоятельство, когда пришлось грести две с половиной мили на 30-градусной жаре за мороженым для своей возлюбленной.

В апреле 1909 года Оле Эвинруд испытал свой первый лодочный мотор на реке Кинникинник. Конструкция получилась удачной, и с 1910 года началось промышленное производство. За первый сезон было продано 1000 моторов, а в 1912 году – 4650!

Первое рекламное объявление, придуманное Бесс, женой и верной помощницей Оле, гласило «Бросьте весла! Пользуйтесь моторами Эвинруда для гребных лодок! Прикрепляются на любую лодку с плоской кормой за две минуты. Простые и компактные. Надежные и долговечные. Легко переносить вручную. «Эвинруд Мотор Ко», Милуоки, США».

Мотор действительно легко переносить, вес 27 кг вполне

*Первый подвесной мотор был создан в 1896 году компанией American Motors Company of Long Island.



Ольга Карпова. Музей индустриальной культуры

подъемный. Хотя по современным меркам, для мощности в 1.5 л.с. это много. В конструкции применены бронза и чугун. Двигатель двухтактный, одноцилиндровый, водяного охлаждения.

Ранние «Эвинруды» имели батарейное зажигание. Маховичное магнето стали ставить с 1914 года. В специальном деревянном ящике, который был в комплекте с мотором, располагались аккумулятор и реле-вибратор. Аккумулятор подключается к реле, и если цепь замкнута прерывателем, на электродах свечи возникает искра. Снизу маховика сделан кулачок, который замыкает контакты прерывателя в нужный момент. Обороты регулируются изменением угла опережения зажигания, для этого нужно передвинуть рычажок прерывателя, который находится под маховиком. Сверху на маховике установлена ручка для запуска мотора.

Мы привыкли, что при перемещении румпеля мотор полностью поворачивается на подвеске. У первых «Эвинрудов» поворачивается только «нога», а сам двигатель остается неподвижным.

Карбюратор имеет достаточно простую конструкцию. Слабая пружина поддерживает тарельчатый клапан в закрытом положении. Под действием разрежения, возникающего

в цилиндре, клапан поднимается, преодолевая сопротивление этой пружинки, и выпускает порцию воздуха и бензина.

Вода для охлаждения подается плунжерным насосом, который приводится от эксцентрика на гребном валу.

Моторы этой конструкции выпускались до 1920 года, правда, с 1912 года мощность двигателя подтянули до 2 л.с. *✂*

