



НОВЫЙ ПОДВЕСНОЙ МОТОР "САЛЮТ 2.5"

Игорь Владимиров
ФОТО АВТОРА

Для развлечений и не только

Когда-то ЦК КПСС обязал различные авиационные заводы, которых после войны в стране было немало, выпускать помимо основной продукции еще лодки и подвесные моторы. После того как Советский Союз почил в бозе, авиапредприятия остались у разбитого корыта, и выплывать в море бизнеса им пришлось самим, поэтому многие проекты, связанные с водно-моторной техникой, остались не востребованы. Сегодня положение меняется, и руководство заводов вновь обращается к забытым на время темам.

Однако нынче он не может быть успешным на рынке по многим причинам. В связи с этим сегодня готовится к выпуску новая модель "Салют 2.5". Новинка довольно сильно отличается от своего предшественника и, скорее всего, найдет спрос на нашем рынке хотя бы в силу того, что будет стоить дешевле зарубежных аналогов. Производство "Салюта 2.5" будет налажено на ОАО "Наро-Фоминский машиностроительный завод".

"Что в нем нового?" — спросит читатель. Так и хочется сказать: "Да почти все!". Однако не будем торопиться и посмотрим, чем действительно "Салют 2.5" отличается от своего пращура "Салют Э". Первое, что бросается в глаза — его внешний вид. Новый мотор имеет совершенно другой кожух, закрывающий "моторные потроха", который состоит из двух пластмассовых половинок.

Хорошо известный многим любителям активного отдыха завод "Салют" прибавил к своему названию аббревиатуры ФГУП и ММП, хотя в принципе занимается тем же, чем и при советской власти. Наряду с новой продукцией, предназначенной, как было принято говорить — для широкого потребления, такой как бензиновые генераторы электрического тока, мотоблоки, напольные весы и т. д., завод выпускает складные байдарки "Таймень" и подвесные лодочные моторы "Салют". Старый двухсильный моторчик "Салют Э" хорошо известен не только в России, но и во многих странах как бывшего СССР, так и прежнего "оплота капитализма".





“Секретная” версия

Однажды, когда я был в Финляндии, мой знакомый предложил осмотреть его новое очень удачное приобретение. Им оказался складной подвесной мотор “Салют Э” выпуска 1989 г. Он был недавно куплен у одного финна за 70 евро, и это, вроде бы, в порядке вещей. Причем этот финн был убежден в том, что его складной 2-сильный мотор с рюкзаком и ЗИПом в придачу — секретная продукция, предназначенная для русского спецназа.

Немного погодя, уже пребывая в родном отечестве, я стал задавать вопросы: что, где да как? И вот что удалось выяснить. Представители завода “Салют” не стали отказываться от того, что часть продукции предназначалась для военных, однако и не подтвердили этого официально. Мол, были какие-то разговоры, но, когда и сколько моторов ушло в военное ведомство, сообщать не стали. Однако потом вспомнили, какую лодку военные хотели снабдить складным “Салютом”.

Но откуда это стало известно в Финляндии, куда складной “Салют Э” не поставлялся, а мог быть привезен только частным образом из СССР или стран Варшавского договора? Недаром говорят: “Слухом земля полнится”.



Они различаются в горизонтальном направлении и фиксируются за счет специальных резиновых ремешков-хомутов. На внутренней части кожуха, которая в нормальном состоянии всегда обращена к “рулевому-мотористу”, размещается “плита управления”. На ней имеются вытягивающийся рычажок подсоса, “кнопка-глушилка” и рычажок управления газом. При снятом кожухе плита управления остается на месте. Иными словами, две основные функции, управление которыми велось с румпеля, теперь осуществляется непосредственно с мотора.

Новый карбюратор, пришедший на смену прежнему поплавковому, имеет диафрагменную конструкцию (типа КС-12) и полностью лишен прежних недостатков. Поскольку карбюраторы “ПЕКАР” имели много нареканий, сейчас на моторы устанавливаются карбюраторы английского производства. Со временем появятся отечественные карбюраторы, которые должны будут пройти специальный отбор. Уже сегодня ведутся переговоры с одним из российских производителей, планирующим поставлять диафрагменные карбюраторы нужного качества.

Свечи зажигания используются теперь менее “горячие” — модели А-17 (с зазором 0.8–1.0 мм) вместо прежней модели А-10 (с зазором 0.5–0.6 мм).

Новый мотор сможет успешно потренироваться как бензин с октановым числом 76, так и распространенный сегодня 92-й.

Зажигание, к которому владельцы “Салюта Э” предъявляли справедливые претензии, тоже изменилось. Теперь это более качественное электронное бесконтактное зажигание.

Диафрагменный карбюратор и но-

вая система зажигания избавили, как утверждают производители, “Салют 2.5” от проблем с запуском — достаточно потянуть за стартерный трос, и мотор тут же запустится. С этой операцией справится даже юная девушка, еще не доросшая до бальзаковского возраста.

Требований к применению какого-то особого моторного масла производитель не предъявляет, в инструкции по эксплуатации написано просто: “Масло для двухтактных двигателей, 50:1”.

Изменения коснулись и топливного бака. У “Салюта 2.5” он выполнен из пластмассы, и его объем — 2 л. Но это, как говорится, еще не все: новый мотор может работать от выносного бака.

Благодаря применению пластмассовых деталей и некоторому изменению общей конструкции новый мотор будет весить 10.5 кг, что практически на килограмм меньше, чем весит “Салют Э”. Кроме того, старый “самоочищающийся” винт, который, правда, самоочищался не всегда и достаточно сильно снижал общий КПД мотора, на новой модели заменен на более эффективный трехлопастной.

Разработчики мотора постарались учесть все претензии владельцев “Салюта Э” и установили антикавитационную плиту. Мотор можно ставить на лодки с высотой транца до 380 мм, при этом расстояние от днища лодки до антикавитационной плиты должно составлять от 0 до 30 мм. В этом случае на ходу не будет эффекта забрызгивания и мотор будет работать в оптимальном погруженном режиме.

Таким образом, можно сказать, что перед нами почти новый мотор, созданный на базе старого силового агрегата, но без большинства прежних болезней.

И в заключение нельзя не сказать о том, что “Салют” разрабатывает совместно с НПП “Морская техника” новый движитель с водометом. Работы над его созданием на момент написания материала еще шли полным ходом. По-видимому, уже этой весной в продаже должна появиться версия на базе “Салюта-2.5”, которая не боится ни травы, ни песка и бережно относится к окружающему миру.