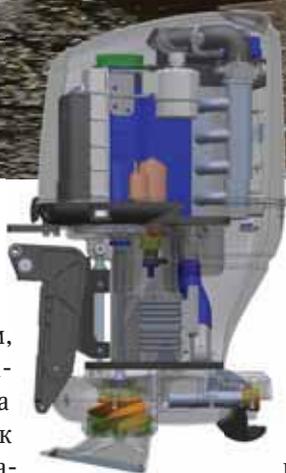


Первый «Импульс» получен!



Событие, о котором мы здесь сообщим, тянет на сенсацию. Выход на потребительский рынок нового отечественного машиностроительного производства – это почти нонсенс для нашей преимущественно добывающей экономики. Тем не менее, все посетители Московского Бот-шоу в марте могли лицезреть стенд ООО «Лодочные Моторы», на котором были выставлены первые образцы подвесных моторов Impulse – внушительного вида машины на базе мощных полуторалитровых агрегатов ВАЗ 21124 инжекторного типа.

Попытки приспособить с промышленными целями «жигулевские» моторы на катера предпринимались не раз, и мы писали об этих экспериментах, когда конверсия моторов проводилась в условиях мастерской, а продажи исчислялись в лучшем случае десятками. У «Импульсов» все серьезно – под Москвой «с нуля» построен современный сборочный цех, а конструктив мотора разработан полностью в



расчете на поставки отечественных контрагентов.

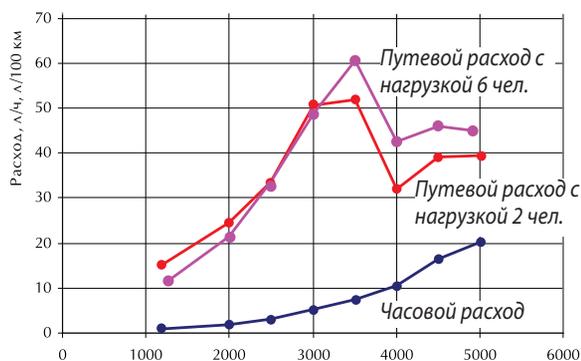
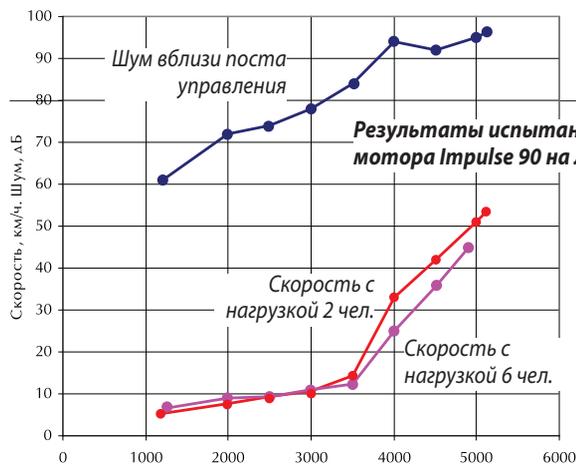
Как мы уже упомянули, тестирование моторных лодок Fjord Костромского судомеханического завода проводилось в том числе с

использованием опытных образцов подвесных водометов Impulse мощностью на валу 90 л.с. Испытания прошли успешно, приведем здесь некоторые замечательные факты, заслуживающие пристального внимания читателей.

Мотор выглядит презентабельно: высокий черный капот, который неспециалист легко спутает с продукцией иностранных производителей, литая струбцина, гидропривод откидки (а клавиша включения на поддоне – до боли знакомая «жигулевская!»), водометный агрегат тоже очень похож на американский, но разработан он полностью нашими специалистами. Причем настолько хорошо, что даст фору американцу, хотя принципиально тот же – со шнековым импеллером, круглой «улиткой» водовода и наклонным водозаборником. Но на выходе использовано не сопловое, а конусное поджатие, более практичное в

настройке. Настраивается и зазор между импеллером и обечайкой – за счет конусной их посадки.

Все основные детали изготовлены из алюминия методом литья под давлением и имеют чистые гладкие поверхности. Снаружи покрашены глянцевой порошковой краской. Забор охлаждающей воды производится из проточной части ВД, причем предприняты меры против засорения каналов системы. Возможна опциональная поставка двигателя с двухконтурной системой охлаждения, менее чувствительной к условиям эксплуатации. Есть и полноценная система самоконтроля работы по температуре и давлению масла, причем она не лишит вас хода в критической ситуации. В случае перегрева или снижения уровня масла удастся малым ходом уйти в ближайшее безопасное место. Система смазки – с сухим картером, модифицирована для успешной работы в положении «головы» вниз валом. Масса мотора по сравнению с аналогами немалая – около 200 кг. Виноват чугунный блок ВАЗа. Автолюбители, впрочем, сами найдут в этом положительные стороны.



Модель	Impulse 90	Impulse 115	Impulse 135
Силовой агрегат	BA3 21124	BA3 11194	BA3 21128
Рабочий объем, см ³	1599	1482	1905
Диаметр/ход поршня, мм	82/75.6	79/75.6	84/86
Степень сжатия	10.3	10.5	11.0
Макс. обороты, об/мин	5000	5200	5000
Макс. мощность, л.с.	90	116	135
Масса сухая, кг	198	194	188
Генератор, А/Вт	80/1000	80/1000	80/1000
Длина дейдвуда, мм	495–525	495–525	495–525

Система управления двигателем пока неоригинальная, на основе стандартной двухрычажной машинки. Один рычаг приводит дроссель, второй – заслонку заднего хода, он же отвечает за «нейтраль». Как и у других недорогих ВД, у «Импульсов» нет разобшительной муфты, и положение «стоп» заслонки придется «ловить». Зато с системой откидки и предусмотренной возможностью настройки высоты подвеса мотора можно выставить водозаборник в оптимальное положение для быстрого хода по прямой либо успешного маневрирования без прохватов воздуха.

Прибор контроля собственный, цифровой, работает от стандартной шины данных и отображает все типовые параметры работы двигателя, включая текущий расход топлива. Светящиеся красные цифры дисплея хорошо видны даже на солнце. Дви-

гатель на 99% совместим с обычным автомобильным, и в этом, видимо, главный козырь разработки: у потребителя гарантированно не возникнет проблем с сервисом, ремонтом, поиском запчастей – Вазовская сеть проникла в самые глухие уголки страны. Правда, бензин придется применять строго «95»-

й, а его качество в регионах бывает разным. Установленный на костромской Fjord 540, тестовый Impulse пришелся точно «ко двору». Именно на таких умеренно-килеватых легких металлических лодках стоит ожидать от подвесного водомета наибольшей отдачи, выражаемой в повышенной проходимости мелководных рек при терпимом по сравнению с обычным подвесником расходе топлива. Лодка вела себя точно так, как полагается водометному судну: упор струи начинает работать в полной мере где-то с 4000 об/мин, т.е. при более чем 50% отдаваемой двигателем мощности, лодка при этом начинает выходить на глиссирование. Скорость достигала 53 км/ч, а максимальный часовой расход бензина едва превысил 20 л/ч; по пути же расходу мы были близки к винтовому двухтактнику равной мощности, поскольку



КПД у водомета все-таки ниже, и эта разница «съедает» выигрыш от четырехтактности. Шум на режиме довольно высок, за 90 дБ, он исходит как от двигателя, так и от алюминиевого корпуса лодки. Отдельно стоит сказать о руле: обычная машинка Ultraflex T85 держит водителя в напряжении, поскольку сам мотор склонен «вывалиться» из нейтрального положения и заложить циркуляцию. При установке «Импульсов» поэтому стоит применять либо гидравлические системы управления, либо механические машинки «без обратной связи» («no feedback»), в любом случае требуемые, кстати, европейским стандартом.

КПД у водомета все-таки ниже, и эта разница «съедает» выигрыш от четырехтактности. Шум на режиме довольно высок, за 90 дБ, он исходит как от двигателя, так и от алюминиевого корпуса лодки. Отдельно стоит сказать о руле: обычная машинка Ultraflex T85 держит водителя в напряжении, поскольку сам мотор склонен «вывалиться» из нейтрального положения и заложить циркуляцию. При установке «Импульсов» поэтому стоит применять либо гидравлические системы управления, либо механические машинки «без обратной связи» («no feedback»), в любом случае требуемые, кстати, европейским стандартом.

Резюме

У нас есть все шансы в ближайшее время получить ряд полностью отечественных подвесников мощностью 90, 115 и 135 л.с., причем в исполнении как с ВД, так и с обычным стандартным винтом – при цене на 30–40% ниже японских-американских аналогов и минимальной зависимости от поставки специальных запчастей. Насколько надежным и удобным он окажется – вопрос длительной практики, производитель заверил, что за 800 ч наработки опытного образца никаких проблем не возникало. ■

А. Д. Фото автора и Дениса Фадеева