

Лодочный мотор из велосдвигателя

В первых сборниках «Катера и Яхты» было много материалов, посвященных самостоятельной постройке катеров, лодок, амфибий и усовершенствованию техники, серийно выпускаемой отечественной промышленностью.

Возможность построить что-то неординарное, что не производилось промышленно, жажда творчества и самовыражения, желание на чем-то сэкономить – причины, которые толкали на изготовление различных самодельных конструкций.

Но судьбы таких изделий складывались по-разному. Как правило, это были машины, построенные в единичном экземпляре, и вероятность того, что они сохранились до наших дней, очень мала. Найти сегодня что-нибудь из раритетов, о которых писали журналы в те годы, сродни чуду.

К нам в Музей индустриальной культуры попал самодельный лодочный мотор, созданный на базе велосдвигателя Д-4, найденный в Санкт-Петербурге несколько лет тому назад. В пятом сборнике «Катера и Яхты» за 1965 год нашлась статья С. К. Рязановского про этот мотор с подробными чертежами и описанием технологии изготовления, которая называлась «Лодочный мотор из велосдвигателя». И вот пятьдесят лет спустя...

Небольшая цитата из статьи:

«А ведь таких маломощных (до 5 л.с.) и легких моторов в продаже нет. Выпуск «Туриста» еще не налажен, а «Чайки» – давно прекращен. Кстати, такие моторы отлично подошли бы и к лодкам прокатных станций. В частности, вполне пригодны подвесные моторы с мощностью от 1 до 3 л.с. при весе 5–8 кг, под которыми лодка способна развивать скорость 6–10 км/ч. Однако пока таких нет.»

Мы убедились в том, что выйти из положения можно, переделав велосдвигатель Д-4, а еще лучше Д-5, на подвесной лодоч-



ный мотор. В 1960–1961 гг. я и мой товарищ по работе В. С. Дориомедов своими силами изготовили два таких мотора. С тех пор мы успешно пользуемся ими ежегодно во время летних отпусков (один – для ближнего туризма по реке Плюссе, другой – для рыбалки и охоты в водоемах Ленобласти)».

Первое, что сразу поразило в нашей «находке», это тщатель-

ность и аккуратность изготовления узлов. Казалось, к нам попал предсерийный образец, а не самоделка. В статье детально описана вся технология с указанием затрат материала и времени, приводятся подробные чертежи. По качеству изготовления деталей видно, что у конструкторов этого мотора был доступ к станочному парку.

Взятый за основу велосдвигатель Д-4 производился отечественной промышленностью серийно и в больших количествах. Его создал украинский конструктор-самоучка Филипп Александрович Прибылой. Однажды, в 1935 году, ему, страстному фотографу и велосипедисту, довелось опробовать несколько образцов импортных велосипедных моторов, и после их испытаний он решил создать велосдвигатель собственной конструкции. Через два года первый образец был готов, но еще имел множество недостатков. Война помешала изобретателю довести начатую работу до конца.

В 1953 году Филиппа Александровича взяли на работу в КБ Харьковского велозавода, где он завершил разработку мотора. С 1956 года велосд-

вигатель его конструкции начали серийно производить на Ленинградском заводе «Красный октябрь». Д-4 и его последующие модификации устанавливали не только на велосипеды, но и на легкие мопеды Рижского, Львовского, Минского и Пензенского заводов. По данным «Красного октября», за все время производства было изготовлено около 11 млн этих велодвигателей.

Производится модернизированная «дэшка» и сейчас, правда не у нас, а в Китае. Более того, китайский вариант творения Прибылого с успехом экспортируют в Западную Европу, США и к нам, в Россию.

Д-4 – двухтактный одноцилиндровый двигатель с воздушным охлаждением и с золотниковым газораспределением, рабочим объемом цилиндра 45 см³. Двигатель развивал мощность 1 л.с. при 4000–4500 об/мин и имел «сухое» 2-дисковое сцепление и первичную шестереночную передачу для цепного привода на заднее колесо.

В конструкцию велодвигателя были внесены незначительные изменения, которые позволили использовать его в качестве лодочного мотора. Для этого штатный узел сцепления был заменен на диск, постоянно находящийся в зацеплении с ведущей шестерней, и изготовлен новый промежуточный вал, взамен прежнего, предназначенного для привода велосипедной цепи.

Дейдвуд и подводная часть, подвеска полностью самодельные. Гребной винт взят от мотора «Москва» и обрезан по диаметру на несколько миллиметров.

Еще одна доработка потребовалась для обеспечения достаточного охлаждения двигателя. При установке на велосипед двигатель охлаждается набегающим потоком воздуха. На лодке скорость хода значительно меньше, и потока воздуха не хватает для нормального охлаждения. Чтобы исправить это, был создан подвод забортной воды на цилиндр. В ребрах охлаждения было просверлено отверстие и вставлена трубка, заглушенная с одной стороны. С боку в трубке были просверлены небольшие отверстия по типу душа. Вода забирается от потока, отбрасываемого гребным винтом, подается по этой трубке и орошает цилиндр. Такого капельного охлаждения вполне хватает для нормальной работы мотора. Подобным способом было сделано охлаждение на моторе «Кама», на котором применялся двигатель воздушного охлаждения от бензопилы «Дружба».

Питание мотора топливной смесью происходит самоотеком из бачка, располагаемого выше карбюратора. На моторе установлен карбюратор К-36 от мотоцикла, который явно велик для этого двигателя, что влечет повышенный расход топлива. К управлению карбюратором надо привыкнуть. Если чуть-чуть переусердствовать с открытием дроссельной заслонки, происходит залив свечи. Карбюратор установлен через трубку-переходник из-за того, что двигатель находится в другой плоскости, чем на велосипеде.

С моей точки зрения, немного неудачно расположен глушитель. Случалось несколько раз обжечься при неосторожном управлении карбюратором.

Надо отдать должное авторам этой самоделки. В целом получилась довольно удачная конструкция, полностью от-



вечающая всем поставленным задачам. Мотор получился легкий и компактный, что немаловажно для туриста. Его вес порядка 9 килограммов. Также хорошим решением было использовать доступный велодвигатель с минимальными переделками. Этот самодельный лодочный мотор и сейчас работает достаточно бодро, несмотря на свой пятидесятилетний возраст!

В марте 2013 года в рамках выставки Motor Boar Fair в Санкт-Петербурге проводился первый конкурс для лодочных ретромоторов. Хочется сказать огромное спасибо организаторам и участникам этого конкурса. Надеюсь, что подобные форумы будут проводиться чаще и со временем получат заслуженное внимание любителей ретро-техники.

Техника, произведенная по времена СССР, сейчас стремительно уходит. Не надо судить, плохая она была или хорошая, но сохранить ее необходимо. История отечественного маломерного флота пестрит белыми пятнами. Зачастую товары широкого потребления были побочным продуктом оборонных предприятий. Годы быстро летят и, к сожалению, от нас уходят старики, которые что-то еще помнят и которых можно об этом расспросить.

Мы будем благодарны за любые материалы, касающиеся истории отечественного маломерного флота и разработки отечественных ПЛМ. Давайте вместе сохраним техническую историю для будущих поколений! ♣

Карпова Ольга,

сотрудник «Музея индустриальной культуры»,
Москва