



Марк Вейгл

► Николай Б. Вардомский, г. Оттава (Канада)

Когда скорость не в ущерб цене

В нашей жизни, говоря словами классика, всегда есть место подвигу. Однако при производстве материальных благ подвиги, заставляющие открыть рот и долго его не закрывать, встречаются нечасто, а при конструировании катеров, особенно с целью повышения их скоростных возможностей, да еще относительно малыми средствами, встречаются очень редко.

Канадская компания «Tuff Marine» в лице ее владельца, конструктора, строителя и бывшего успешного океанского гонщика Марка Вейгла, сумела найти тонкий баланс между размерами и формой корпусов двух своих моторных лодок «Tuff 21», и «Tuff 28» и их силовыми установками, причем так, что они стали рекордсменами среди скоростных катеров в категории «скорость—цена—качество». При этом в цену входит стоимость собственно корпуса, а также прицепа и силовой установки. Цена «21-го» (длина – 6.3 м) с 300-сильным подвесником – около 75 тыс. долл. С мотором такой мощности катер развивает 164 км/ч, т. е. более 100 миль/ч, что и отражено на вензеле спидометра сидений.

«28-й» (8.4 м) можно разогнать до 148 км/ч (около 92 миль/ч) двумя ПМ по 250 л.с., установленными на прикрепленном болтами литом алюминиевом кронштейне, по совместительству выполняющем роль скромной купальной платформы, и тянет он на 190 тыс. долл. Здесь надо дать пояснение: дело в том, что «21-й» создавался на базе довольно известного гоночного катера «Challenger», сотворенного Джорджем

Линдером в середине 70-х гг. XX в., а «28-й» целиком и полностью – детище Вейгла, хотя их кровное родство видно невооруженным глазом. Сконструирован же «28-й» под стационарный двигатель с угловой колонкой, а для свободы выбора ПМ («Mercury», «Yamaha» и «Evinrude» – двухтактные 250-300-сильные, а также четырехтактники) и был придуман кронштейн. Так вот, к примеру, со стационарным «Mercruiser-525» «28-й» будет развивать скорость около 156 км/ч и стоить 172 тыс. долл. А в варианте с 1100-сильным «Мерком» катер мог бы превысить рубеж в 190 км/ч (120 миль/ч). В этом случае цена резко скакнет ввысь, так как это двигатель гоночный со 100-часовым ресурсом до капитального ремонта.

К нагрузке вейгловские катера малочувствительны. У других изготовителей катеров с подобной скоростью ценовая планка, однако, на высоте 1.1–1.5 «лимонов». Ставить же более слабые моторы равносильно установке в «Порше» мотора от «Фольксвагена Гольфа», но желание клиента – закон для Вейгла, и если клиент настаивает, будет установлен хоть дизель, хоть водомет, а также различное дополнительное

оборудование, включая большие топливные емкости. Производственный цикл изготовления катера – в среднем восемь недель. Есть и еще одна причина создания «28-го», но об этом скажем чуть позже.

В начале июля Марк пригласил вашего корреспондента приехать в городок Орилия, стоящий на северном берегу жемчужины Онтарио – большого озера Симко, что в 140 км к северу от Торонто, куда он хотел привезти две лодки на пробу. В Кембридже, где живет и работает Марк, таких условий, как в Орилии, нет. Там, на нейтральной территории, мы и встретились, куда он с помощником проехал 200 км, а я из Оттавы – 550 км. Марк подчеркивает, что его лодки любят неспокойную воду, а как раз на Симко с обеда начинает дуть береговой бриз, нагоняя волну. Она, конечно, не такая, как на озере Онтарио, но 0.3–0.4 м будет наверняка; в общем, с погодой повезло.

Еще до посадки в первый катер я представил его будущего владельца – это человек занятой, со спортивным характером, готовый бросить вызов самому себе и ищущий инструменты для этого. Катера предназначены для





короткого «адреналинового» выхода на воду, да не на всякой акватории они могут проявить свои качества. На полном газу моторы выпивают до дна свои баки за 65–80 мин., но ценность этих минут несравненна.

После поездок на обоих катерах стало понятно, зачем и для кого после блестящего «21-го» Марк взялся за «28-й». Не для того, чтобы сделать кокпит более просторным, напротив, у большего «брата» он даже чуточку меньше, а для того, чтобы уменьшить спортивность, присущую меньшему брату, сделать ход более комфортабельным в тех же самых условиях, т. е. уже для другой группы покупателей. И действительно, когда я снимал «28-й» с «21-го», мне пришлось из-за тряски расположиться между спинкой кресла и шпангоутом, а объективу фотоаппарата долго ловить фокус. Но по сравнению с ликованием от скорости все эти вибрации показались мелочью – гул мотора, мельканье окруженья – вот это да!

Так почему же катера Вейгла бегают так быстро? Я долго крутился вокруг катеров и на суше, и на мелководье – мы делали остановку у пляжа одного из островов, и никаких секретов не нашел.

Основные данные моторных лодок «Tuff»

| | «Tuff 21» | «Tuff 28» |
|---------------------|-----------|-----------|
| Длина, м | 6.3 | 8.63 |
| Ширина, м | 2.24 | 2.41 |
| Килеватость, град. | 21 | 22.5 |
| Вес порожнем, кг | 918 | 1724 |
| Топливо, л | 110 | 227 |
| Расход топлива, л/ч | 106 | 189 |
| Дальность хода, км | 166 | 190 |

Дело, видимо, в Марке Вейгле. Он доводит пластиковый корпус с бальзовым наполнением деталей набора до тех же высот, как он делал это со своими гоночными корпусами. На каждом корпусе три продольных редана, верхние более развиты, но «28-й» менее «скуласт», чем «21-й». Кормовая площадка «21-го», на которой катер и глиссирует, имеет два стабилизирующих выступа, укрощающих рысканье, хотя на «28-м» эта площадка гладкая.

Катера требуют активного руления и очень на него отзывчивы, легко входят в поворот с минимальным дрейфом, имеют блестящую управляемость! Но руки водителя постоянно работают со

штурвалом – бросить руль немислимо. Поэтому будущему владельцу понадобится тренировка с инструктором на начальном этапе знакомства с этим гоночным болидом!

Лодки оснащены современными приборами, например, GPS-спидометрами, большая модель имеет цветной дисплей, по которому можно контролировать множество параметров. Триммеры управляются левой ногой, а меньшая лодка оборудована моторным гидролифтом с памятью. Гидролифт используется, когда конструктора не удовлетворяет длина стандартной «ноги» мотора, ведь далеко не все моторы выпускаются в вариантах с тремя длинами «ног». Во время разгона гидролифт, приводящийся от электрогидронасоса, автоматически опускает мотор вниз, причем время и высота опускания заранее выставляются так, чтобы водитель не отвлекался от управления лодкой по курсу ни на секунду. Управление газом от ножной педали – как на автомобиле, и у большой лодки педаль раздвоена – каждая половинка управляет своим мотором. Вдоль бортов в кокпите сделаны «карманы», куда складывают то, что может сдуть ураган, есть ручки и упоры для ног. Под палубу ведет лаз, в котором можно не только хранить вещи, но и «перележать» непогоду, правда, без удобств.

Аэродинамика обтекания передней кромки кокпита такова, что лобовое стекло не требуется, однако завихрения раздражают глаза, и горнолыжные очки не будут лишними. Если говорить об отделке, то, надо сказать, она выше всяких похвал, так как при формировании корпуса использовались лучшие материалы, вакуумная технология и, самое главное, вейгловская тщательность. Марк говорил мне, если сделать лодку на фут длиннее или короче, то она не поедет. Вот в этом весь фокус – найти достойный образец и очень бережно его совершенствовать. ≡

