

Николай Б. Вардомский,
г. Оттава (Канада)

Так повелось, что самая последняя и она же самая первая американская лодочная выставка года проходит в городе Большого Яблока (так в 70-х гг. туристические компании называли Нью-Йорк). Вот и на этот раз бот-шоу проходила с 29 декабря по 6 января.



НА НЬЮ-ЙОРКСКОЙ БОТ-ШОУ-08

В этом году «Boston Whaler» отмечает свое 50-летие выпуском юбилейной лодки тех же размерений (4 м) и такого же цвета, что и полвека назад, когда бостонец Ричард Фишер создал свою первую непотопляемую лодку, за основу корпуса которой был взят сэндвич с толстым слоем твердого пористого

наполнителя. В павильоне старые и новые (спортивной модификации) «13-футовики» стояли один за другим, что давало возможность проследить эволюцию корпуса. Кстати, для выставки с большим трудом отыскали лодку с порядковым номером 56 и несколько месяцев восстанавливали ее. Тогда компания называлась

«Fisher-Pierse Co», но со временем она переехала во Флориду и сменила название, ведь Фишеров в США, как Рыбаковых в России.

А вот поставщик моторов за 50 лет не изменился. Это тоже объяснимо, так как «Mercury» и «Boston Whaler» принадлежат конгломерату «Brunswick». Меня же интересовал



Экспозиция фирмы «Boston Whaler» позволила оценить развитие техники за 50 лет – были выставлены старые и новые модели «13-футовиков»



тому что наткнулся на экспонат новой на рынке компании «Innespace Productions». Об их лодке в газетах сообщалось около года назад. Тогда ныряющие под поверхность и прыгающие из воды аппараты дали обильную пищу для размышлений. Теперь вот я смог поговорить с их создателями Робом Иннесом и Доном Пьяцца. Конструкция называется в буквальном переводе «мореломом», т. е. проламывающим водную поверхность. В настоящее время демонстрируется одноместный вариант, который должен уступить место двухместному. Аппарат обладает двумя парами подвижных полугоризонтальных плавников (было опробовано семь их вариантов), неподвижным верхним плавником и подбрюшным рулем, управляемым двумя рукоятками и ножными педалями. Его управление, как некий гибрид управления легким самолетом и вертолетом, дает возможность погружаться под поверхность воды до 1.5 м, делать «бочки» и другие фигуры, захватывающие дух. Аппарат обладает положительной плавучестью и в случае остановки двигателя под водой через несколько секунд всплывает. Мотором, работающим прямо на винт, является доработанный компанией «Atkins Marine» 250-сильный роторный двигатель «Mazda». Забор воздуха для двигателя осуществляется в самой верхней точке верхнего плавника. С этим шноркелем лодка под водой достигает скорости 35 км/ч; скользя по поверхности, она развивает до 80 км/ч.

нах для водяных акробатов. Кстати, очень большое внимание уделено их безопасности: толщина прозрачного фонаря из акрила – 19 мм, имеются сминаемый нос, капсула безопасности; баллон со сжатым воздухом, задействуемый в экстремальных ситуациях. Видеокамера на шноркеле передает информацию на экран во время подводного движения. Отмечу еще и огнетушитель, но, как им пользоваться в воде, – ума не приложу, может во время воздушных «аттракционов»? Цены обещают не задирать, сейчас разговор идет о 17 тыс. долл. за двухместную модель; ждать исполнения заказа нужно примерно четыре–шесть месяцев. На стенде крутили видео, снятое камерой, установленной на голове пилота этого дельфиноподобного аппарата.

Как обычно, организаторы выставки в Нью-Йорке и на этот раз приготовили сюрприз для гурманов.

В 1936 г. чета финансистов Голдвинов предложила правительству США взять на себя страхование автомобилей всех федеральных служащих. Так образовалась государственная страховая компания «Geico», известная во всей Америке. Страховой бизнес, если он правильно организован, никогда не бывает убыточным. И вот «Geico» от щедрот своих решила участвовать в гонках в открытом море, в регламенте которых нет практически никаких технических ограничений – выигрывай любым путем. Для конструкторов, с одной стороны, – это рай, а с другой, – ответственность: проиграл – не на кого пенять. Роль водителя тут особо не выпячивается, так как у каждой команды катер оригинальной конструкции, в принципе, это гонки конструкторов.

вопрос: какая модель – нынешняя или тогдашняя – более доступны для покупателей. После пересчета покупательной способности доллара, пришел к неутешительному выводу, что тогда «китобойцы» были доступнее народу. Хотелось бы испытать старую и новую лодки под одним и тем же мотором, но боюсь, может случиться конфуз.

Пройдясь вдоль «кварталов» дорогих пластиковых катеров и моторных яхт, я не стал стоять в очередях, чтобы осмотреть их интерьеры, по-

Как предполагают отцы-изобретатели, одноместные лодки могут быть использованы в соревнованиях по замкнутому маршруту в бассей-



Летучая рыбка – ныряющий и выпрыгивающий из воды одноместный аппарат с 250-сильным роторным двигателем



Рекордный катер «Miss Geico 113» – катамаран с двумя 1850-сильными двигателями, развивающий скорость около 360 км/ч

Победителем 2006–2007 гг. стала лодка «Miss Geico 113» (у команды есть еще три катера под тем же именем), которая и явилась той изюминкой, которая заставляет учащенно пульсировать сердца людей, любящих технику. Корпус весом 4770 кг и длиной 13.5 м, естественно катамаранных обводов, построен компанией «МТИ» из углеволокна, кевлара и специального стекловолокна. Его несут два 1850-сильных двигателя морской модификации (от вертолета «Араче»). К сожалению моему, винты с катера были сняты, но представление о пере руля и кормовой части можно было получить.

Насколько дорог этот катер, говорит следующая деталь. Двигатели страдают не столько от износа,

сколько от солевой коррозии лопаток компрессора, причем чем выше скорость обтекания лопаток, тем сильнее износ. Соль выгрызает целые языки металла с лопаток, как компрессора, так и направляющего аппарата. Так вот замена одной ступени статора компрессора стоит 20 тыс. долл. Да, чуть не забыл, скорость катера – около 360 км/ч. В принципе, катер летит, используя экранный эффект, так что редкий вертолет его догонит.

Как хорошо известно, в «плане Путина» отдельной строкой выделена необходимость развития нанотехнологий. Большинству наших сограждан пока еще трудно представить, что же скрывается под этим термином, но в этом году водномоторники уже смогут оценить результаты внедрения этих технологий. «Yamaha» для своего нового гидроцикла «FX SHO» сделала корпус, названный «нанозксел», который на 25% легче предыдущего. В этом корпусе и новый, с приводным радиальным компрессором мотор увеличенного до 1812 см³ объема, который тоже стал легче на 20 кг. Мотор выдает около 200 л.с. Точные цифры тщательно скрываются в пресс-релизах, теперь это называется новым маркетинговым ходом. Так вот, реализовать полностью свой скоростной потенциал, по крайней мере в Америке, аппарату вряд ли удастся. Законодательно практически во всех штатах скорость гидроциклов ограничена 108–112 км/ч, но благодаря легкому корпусу и ретивым лошадям

водная комета будет стартовать, как никто из ее «соконюшеников».

Хочется верить, что эта машина с большим потенциалом стимулирует энтузиастов побить мировой рекорд скорости на гидроциклах, равный около 140 км/ч и поставленный в 2002 г. Форестом Смитом на специально подготовленной «Yamaha». К сожалению, рекордсмен (ресторатор из Нью-Йорка) несколько лет назад разбился в дорожной аварии.

Новый болид теперь имеет круиз-контроль и управление дросселем по проводам. Стало возможным удерживать малую скорость в районах, где нельзя поднимать волну, и где скорость часто ограничена 8–10 км/ч, а в дальних походах можно будет оторвать затекшую руку от рычажка газа.

Теперь вернемся к нанотехнологиям*. Ямаховцы объясняют это так: в материале корпуса формируются тысячи слоев толщиной в одну молекулу, где эти молекулы уложены упорядоченно и максимально плотно, подобно тому, как в кирпичной стене уложены кирпичи, в отличие от навала бутовой кладки. А вот как и чем укладываются молекулы в слои и есть ноу-хау; указывается лишь, что задействовано высокое, а мне думается, очень высокое давление.

Если посмотреть на корпус новой «Yamaha» глазами гидродинамика, то идеальным его назвать трудно, у других производителей можно найти более совершенные решения. Что



На выставке можно было видеть установку с толкающим винтом «Zeus», управляемую джойстиком (фирма «Mercury»)

* См. также статью «Нанотехнологии в яхтостроении» в этом номере «Кия»



NAVICOM[®]
navigation & communication

Подлинный «гвоздь» выставки – новинка сезона: гидроцикл «FX SHO» с корпусом «наноэксел», который на 25% легче обычного «ямаховского» благодаря применению нанотехнологий



толку от технических ухищрений, если тебя постоянно окатывают свои же брызги – пыл быстро охлаждается. А теперь посмотрим на новый корпус «Kawasaki Ultra 250X». Обводы «глубокое V» с четырьмя рядами брызгоотбойников в носу, по словам прародителя всех микрокатеров, особенно хороши на волнении. И это можно понять. Мощность 160-сильного мотора (от предыдущей модели «STX 15F») благодаря нагнетателю «Roots» с промежуточным охладителем, повышающим давление в выпускном коллекторе до 0.8 ати, возросла до 250 л.с., но, что самое важное, – упор водомета сейчас достигает 632 кг вместо предыдущих 434 кг. И хотя сухой вес машины вырос с 338 кг до 410 кг, относительный упор (упор к весу) повысился на 30%. Вообще, этот 1498-кубовый мотор, – наверное, самый совершенный в мире из доступных четырехтактников: 167 л.с. снимаются с литра объема. И это при работе по винтовой характеристике. Аппарат не для слабых!



По обводам корпус «FX SHO» не представляет собой ничего нового, но весовые показатели заставляют создателей техники серьезно задуматься

«Bombardier» поднял мощность своего мотора на гидроцикле «SeaDoo», изготавливаемого австрийцами по прежней схеме, до 255 л.с., увеличив давление наддува. Но это – единственное, о чем стоит упомянуть.

«Honda» же пока гидроциклом уделяет немного внимания, но потенциал в моторном направлении у нее, пожалуй, выше, чем у всех других.

Собрать бы топ-модели всех марок на Неве и выяснить: «Who is who!» Старинной забавой моряков является перетягивание каната, на водно-моторных праздниках перетягивание гидроциклов, как мне думается, вызвало бы не меньший интерес.

Вот с такими чувствами я покинул гостеприимный Нью-Йорк.

Читатели и специалисты могут через редакцию обратиться ко мне с интересующими их вопросами.

ЦВЕТНЫЕ ЭХОЛОТЫ ПЕРЕДНЕГО ОБЗОРА



INTERPHASE
Forward Looking Technology



Картплоттеры
GPS-приемники
Радары, эхолоты
Радиостанции
Электронная картография
Средства спутниковой связи

Тел.: (495) 786-6506, 730-2140
Факс: (499) 616-7511
www.interphase-tech.ru