

Андрей Великанов. Фото автора

# ЭКСТРУЗИЯ, СВАРКА

## И жизненная философия Брюса Коффлера

На американском катерном рынке ежегодно реализуется более 200 тыс. новых алюминиевых корпусов. Это, пожалуй, один из немногих сегментов современной рекреационной индустрии, полностью свободный от проделок хитрющего китайского тигра. И если вы дочитаете до конца этот очерк, то наверняка поймете почему.

Столицей алюминиевого судостроения США по праву считаются северо-западные штаты: Вашингтон, Орегон, Айдахо. Первые два вольготно расположились прямо на Тихоокеанском побережье, куда как раз-таки со стороны Айдахо, со Скалистых гор, стекают многочисленные порожистые реки. Эти места славятся солидными запасами лососевых, промысел которых, так же как и любительское рыболовство, играет не последнюю роль в экономике этой части США. Именно тут и расположено более 50 разновеликих верфей, производящих алюминиевые лодки в основном для внутреннего потребления и с учетом местных условий. Климатические и ландшафтные премудрости здесь отменные, а уж о своенравном характере Тихого океана и говорить нечего.

Только каждый двадцатый корпус, встреченный вами на воде, будет клепаным, ну а все остальные, естественно, – более надежные сварные. Кто-то делает корпуса при помощи традиционной сборки и сварки (встык), самые же продвинутые применяют патентованную методику «Lincoln pulse MIG», после чего шов глядится настолько аккуратненько ровным, словно только что вышел из-под карандаша художника-мультипликатора.

Объясняя, в чем суть этой методики (давно практикуемой в Новой Зелан-

дии, Австралии и Японии\*), обычно употребляют термин «экструзия», хотя относится он не столько к сварке, сколько к изготовлению специальных фигурных профилей. Разработано несколько типовых таких профилей: это, например, узел соединения палубы и борта или притыкания половин днища к килю. Вот эти профили изготавливаются экструзией – выдавливанием материала через фигурные отверстия – фильеры. Естественно, заказывать типовые «катерные» профили на специализированных металлургических производствах выгодно большой партией. Именно поэтому подобная технология применяется только там, где в одном районе сконцентрировано несколько верфей, строящих сварные алюминиевые корпуса примерно одинаковых размеров.

Гибкий профиль укладывается на всю длину корпуса точно по заданным ординатам, и листы пристыковываются и привариваются не один к другому, а к соответствующим кромкам плавно изогнутого и сравнительно массивного профиля. Улучшаются условия выполнения сборки и сварки и отвод тепла, соответственно уменьшаются сварочные деформации. Отсюда

\* Впервые в «Кия» об этом рассказывалось еще в 1968 г. (см. № 12). В отечественном судостроении получило распространение применение прессованных панелей – листов с набором.

высокое качество швов и великолепный внешний вид, компенсирующий некоторое утяжеление конструкций и затраты на приобретение профилей.

На импортные заказы в общем-то никакое подобное производство не ориентируется, поскольку большинство верфей представляет собой чисто семейное предприятие, где нет алчных акционеров-инвесторов, а значит, никто не гонится за количеством выпущенных корпусов, ставя во главу угла аспекты качества и доброе имя фирмы. У большинства таких контор, образовавшихся лет тридцать-сорок назад, дилеров, как правило, нет, на маркетинг и рекламу денег они не тратят, и познакомиться с их товаром можно разве что на воде или на двух-трех выставках.

Если какая-нибудь верфь выпускает более 200 алюминиевых корпусов в год, она уже считается крупным предприятием, а если более 700 («Alumaweld» и «Hewes», к примеру), то и вовсе гигантским. Поэтому можно смело говорить, что они реализуют сплошь эксклюзивные проекты, в основном под заказ, когда к тебе приходит уже подготовленный клиент, которого не надо убалтывать лирическими мотивами на тему: «Хопёр-инвест – отличная компания».

Типичный представитель этой плеяды «алюминиевых сварщиков» –



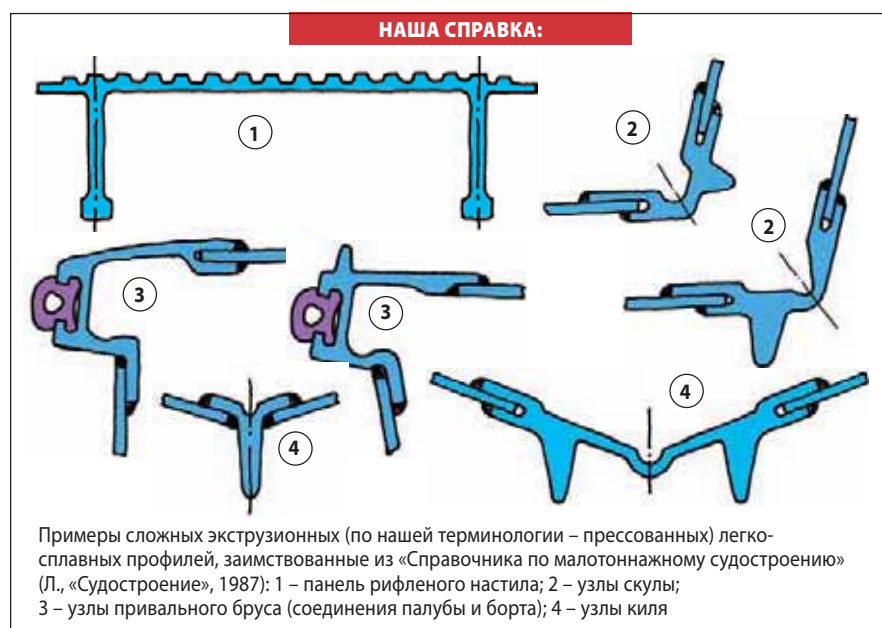


Брюс Коффлер считает, что благодаря великолепному качеству сварки его алюминиевым катерам реклама не нужна

Нашему корреспонденту объясняют, в чем состоит секрет высокого качества швов



Фрагменты общего вида корпуса



Брюс Коффлер, компания которого «Koffler boats» расположена в городке Эуджин (штат Орегон). Сейчас у Коффлера – 18 наемных работников, которые, как и жена плюс сын плюс невестка, трудятся, не считаясь со временем. Сегодня они выпускают в год около 140 алюминиевых красавцев размером от 8 до 30 футов, т. е. начиная от обычной гребнушки весом 50 кг и кончая морскими катерами с «глубоким V» и стационарным дизельным водометом невероятной мощности.

Свою первую гребнушку Коффлер

сшил с помощью школьного учителя по труду еще в 1973 г.; это был обычный деревянный весельный тузик, предназначенный для сплавной рыбалки на порожистых речках. Но солидный вес новорожденного настолько раззадорил молодого судостроителя, что он почти без раздумий принялся экспериментировать с металлом, тем более, что сразу после школы Брюс пошел помогать отцу в кровельную мастерскую. И вот двумя годами позже родилась пробная моторка, и ее тотчас купил знакомый спиннингист-лососятник, который, в

свою очередь, разрезвонил по всей округе о юном умельце. Так неожиданно появились нужные клиенты.

Дальнейшие эксперименты с алюминием оказались еще удачнее, и в 1977 г., немножко посоветовавшись с молодой женой, Коффлер решил полностью посвятить себя судостроению. Вначале работать приходилось с 5 утра до 10 вечера, собственноручно выполняя все операции рождения алюминиевого корпуса – от раскроя листов до покраски. Годом позже появился наемный сотрудник, и тогда Коффлер уста-

новил мудрое правило: платить не за проведенные в «лавке» часы, а за качественно выполненную работу.

Первая официально проданная дрифтовая лодка стоила всего 495 долл. Сегодня же у признанного аса алюминиевого катеростроения этой части Америки подобные модели, не задерживаясь, уходят за 4 тыс. долл., а некоторые оффшорные рыболовные катера со всей начинкой – более чем за 120 тыс.! Именно сегмент от 20 до 30 футов, предназначенный для профессионалов – аляскинских гидов и коммерческих рыбаков – принес Коффлерам наибольшее признание. И ныне, чтобы получить желанный катер, надо ждать, как минимум, месяца три после полной предоплаты.

– Секрет наш прост, – улыбается Брюс Коффлер. – Каждая модель испытана мной лично. На изготовление я использую лучшие расходные материалы из имеющихся на рынке США, например, морской алюминиевый сплав 5086-Н32. Толщина днища – 0.25, а бортов – 0.19 дюйма. Сварка – по экструзионным профилям, причем двумя отдельными швами вместо одного! К тому же, мы всегда откликаемся на клиентские «недомогания», а в случае каких-либо серьезных неполадок выезжаем на водоем в любое время суток. Репутацию тяжело заработать, а вот потерять... Все наши работники – члены одной семьи, и каждый отвечает за качество выпускаемого катера на все сто. Большинство заказчиков приходит к нам по устной рекомендации, такая реклама работает надежнее всего!

Эти же принципы исповедует и самый молодой Коффлер – 35-летний Джо, накрепко связавший себя с семейным бизнесом.

Послушав рассуждения Брюса, я поинтересовался: не коммунист ли он? Тот в ответ лишь вскинул брови и громко рассмеялся:

– Коммунизм – это когда спросить не с кого, а качество – так себе!

Я не стал спорить с американцем, но, еще раз бросив взгляд на новый 30-футовый катер с закрытой рубкой и шевролетовским 8-цилиндровым водометным стационаром, согласно кивнул головой.



## Рамный тюнинг надувнушки

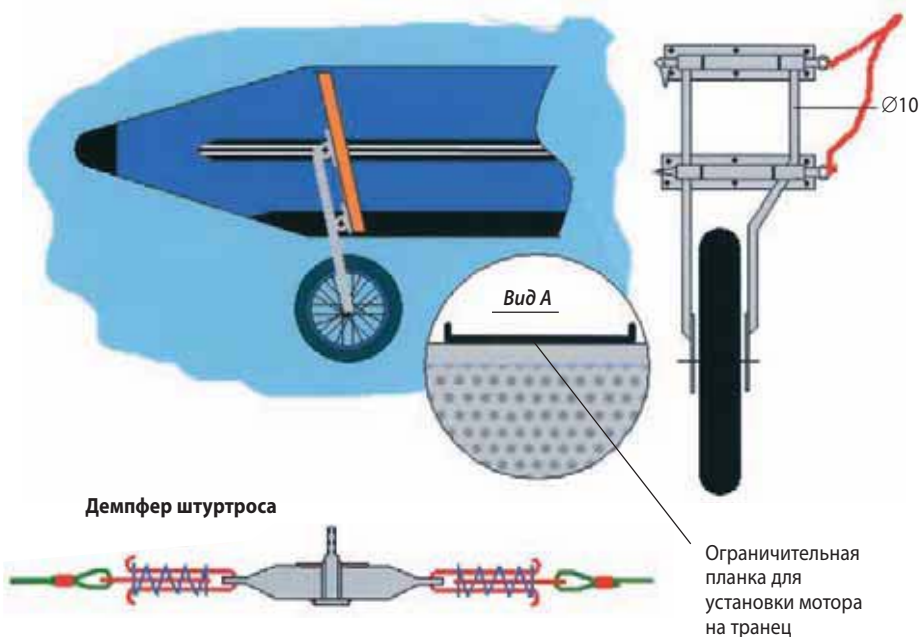
**М**ы не раз писали о том, каким образом можно доработать стандартную надувную лодку под потребности среднего рыбака, туриста, просто любителя погонять в свободное время. Сейчас подобный обмен опытом становится все менее актуальным, поскольку уже есть специализированные мастерские, занимающиеся тюнингом лодок из ПВХ, что позволяет их владельцам за умеренные деньги не изобретать велосипед, а воспользоваться готовыми решениями. Но мы продолжаем публиковать письма читателей, которые делятся опытом доработок, поскольку в них встречаются необычные, заслуживающие внимания варианты. Ниже описано, как дооснастил свою лодку судовой трубопроводчик из Владивостока А.П.Казаков, взяв за основу самодельную рамную конструкцию в кокпите.

– После резиновой «Уфимки-21», оборудованной приводом на основе мотокосы «Makita», замененного затем на «Suzuki-2.2», я сделал, очевидно, правильный выбор и приобрел корейскую лодку из ПВХ «SD-290» с мотором «Tohatsu-9.8». Причиной была потребность в надежной лодке, легко уместящейся в спущенном (но не свернутом) виде в салоне микроавтобуса «Nissan Vanette»; это важно для моих 60 лет, поскольку на рыбалку

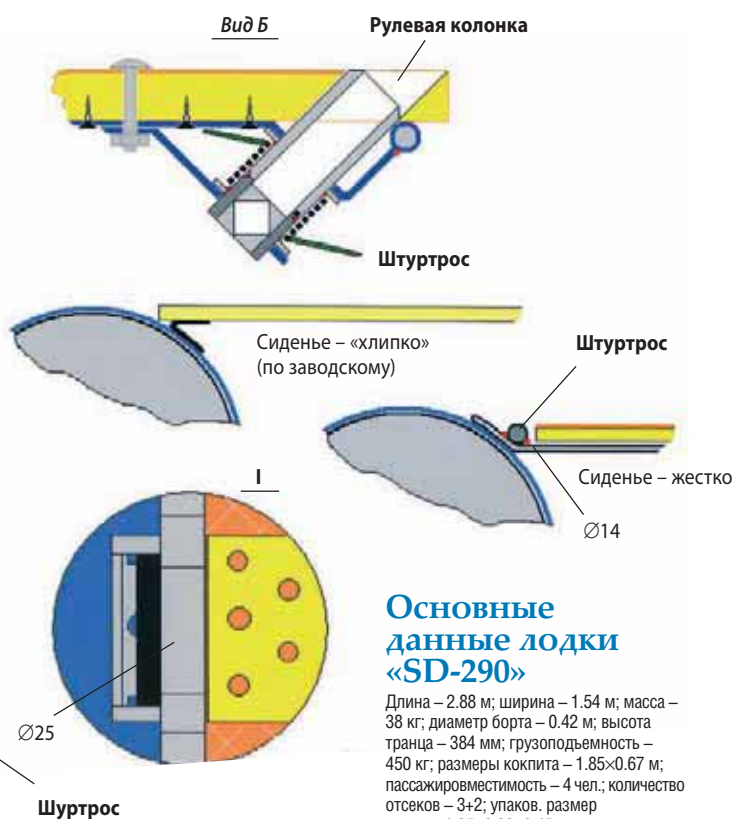
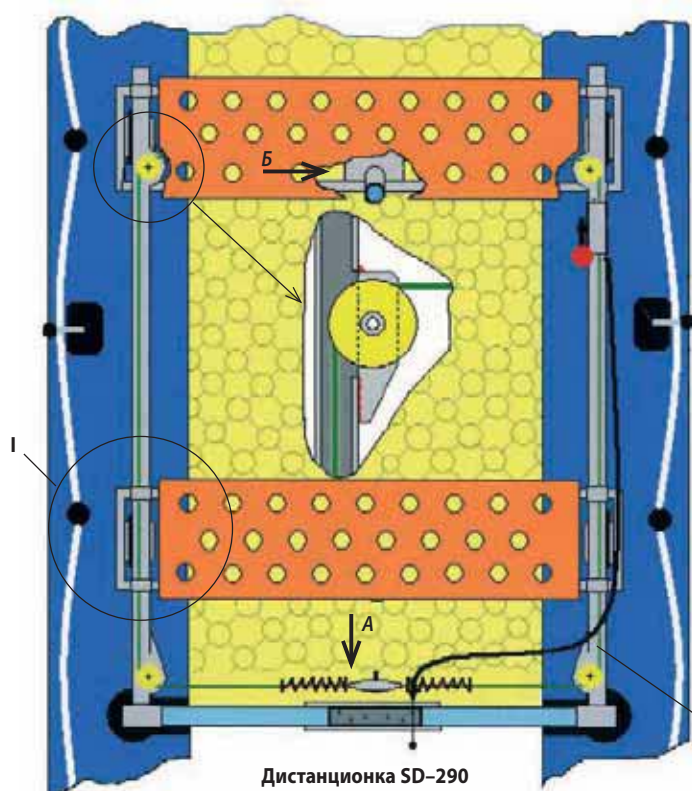
люблю ходить один. После первого выхода выяснилось, что банки, крепящиеся скобами-крючками за ремешки на баллоне – опора неустойчивая. А так охота на воде откинуться на спинку кресла и вытянуть ноги... С этого и начались доработки. Банки опустил ниже опорных поверхностей и скрепил их рамой из нержавеющей трубы, теперь повышенная жесткость их крепления позволила пойти дальше. Затем установил на лодке следующее:

1. Вращающееся кресло со складной спинкой.
2. Ролик на «выстреле» для пропуска якорь-троса, он облегчает и ускоряет подъем якоря.
3. Барабан для сматывания якорь-троса под сиденьем.
4. Быстростъемные стойки для троллинга.
5. Съёмный ветроотбойник на носу из прозрачного пластика толщиной 2 мм.
6. Подъемный тент-капюшон из ткани «болонья».
7. Откидные колеса от велосипеда на транце, облегчающие вытаскивание на берег.
8. Эхолот «Piranha» и GPS-навигатор, а также навигационные светодиодные огни, по 20 диодов каждый.

Как оказалось, управлять лодкой с помощью румпеля на дальних переходах, особенно по волне, весьма утоми-



тельно, поэтому я решил установить самодельное тросовое дистанционное управление. При наличии жесткой рамы в лодке это было несложно. Теперь без проблем хожу за 25–30 км к месту лова со скоростью 32 км/ч по волне нашего залива Петра Великого, а штилевым он не бывает никогда.



### Основные данные лодки «SD-290»

Длина – 2,88 м; ширина – 1,54 м; масса – 38 кг; диаметр борта – 0,42 м; высота транца – 384 мм; грузоподъемность – 450 кг; размеры кокпита – 1,85×0,67 м; пассажироместность – 4 чел.; количество отсеков – 3+2; упаков. размер лодки – 1,35×0,66×0,45 м.