

АНДРЕЙ ВЕЛИКАНОВ.
ФОТО АВТОРА

Продолжаем знакомить читателей с положением дел в мировых центрах, ведущих по производству рекреационной техники. На этот раз наш корреспондент побывал в штаб-квартире канадской фирмы “Бомбардье” — многоотраслевой транснациональной корпорации, получившей широкую известность освоением массового выпуска снегоходов. Со временем великолепные традиции высочайшего качества этих “зимних машин” все больше переносятся на выпуск гидроциклов, квадрициклов, лодок, а с недавнего времени — лодочных подвесных моторов испытанных марок. Соответственно первая часть репортажа в основном посвящена производству снегоходов, а вторая — “Эвинрудов” и “Джонсонов”.



САМ БОМБАРДЬЕ

– и без охраны...

Часть первая

Я прилетел за 100 тысяч верст — во франкоязычную Канаду, где в маленьком городке Валкуре располагается штаб-квартира знаменитого “BRP” — детище, пожалуй, самого известного канадского изобретателя Жозе-Армана Бомбардье. Он тут велик и почитаем, на шоссе стоят солидных размеров знаки, указывающие как добраться до всемирно известного музея снегоходов и главных заводов корпорации. И это совсем не удивительно, ведь ежегодные вливания от снегоходно-рекреационной индустрии “BRP” в экономику Квебека

давно перевалили за 1 млрд. канадских долларов.

Именно поэтому все мы этим холодным февральским утром и торопимся на родину Ж.-А. Бомбардье, где проходят Гран-при Валкура — крупнейшие “снегоходные” соревнования Канады. Уже подсчитано, что три дня таких состязаний (это один из 10 этапов чемпионата мира по “сноу кроссу”) принесут экономике кантона 1.7 млн. долл.! Понятно, почему председатель оргкомитета — не кто иной, как мэр города. На сегодня в туре участвуют 13 команд, хотя заинтересованных производителей всего трое: “Ski-Doo”, “Polaris” да “Arctic Cat”.

Заезды с выбыванием проводятся в классах 440 и 600 см³, где в финал выйдут всего 15 пилотов из 83 заявленных. Причем в двух категориях — заводской, где разрешаются лишь минимальные отклонения от серийной модели, и открытой, где под капот можно упрятать почти все, что душе угодно. Конечно, самыми престижными являются заводские номинации — только тут производители сталкивают лбами новейшие технические разработки.

На безлюдных засыпанных снегом улицах морозюка под 20°, а на стадионе, где подготовлена кольцевая 650-метровая трасса с 11 разновеликими снежными горбами, и совсем смерть — дует крепкий северянин, нос примерзает к



фотокамере, приходится надевать неопреновый намордник и, как минимум, раз в два часа для сугрева заглядывать на закрытую VIP-трибуну, где тусуются сливки местного общества. Только тут можно запросто потерять ситуацию с президентом "BRP" Жозе Бойжолли или чокнуться стаканом каберне (а еще лучше — именитого вискарика) с самим Жаном-Франсуа Бомбардье: он не просто бухгалтер "BRP" и внук основателя компании, но и сын председателя совета директоров. Как ни как, а семье принадлежит на сегодня 35% этого многопрофильного бизнеса, выдающего на гора ежегодно около 80 тысяч известных всему миру снегоходов. И такой человек, как Жан-Франсуа, не только бегаёт без охраны, но хлопает тебя по плечу и заинтересованно расспрашивает о том-сем...

Президент Бойжолли мыслит глобально, как и положено руководителю транснациональной корпорации с 6200 работниками в обоих полушариях. В суждениях открыт, конкретен и в отличие от подчиненных не боится сказать лишнего. Взгляд пронзительный — такому не соврешь!

в летнее время. Наши инженеры трудятся в этом направлении...

Президент знаком с российским рынком и даже без записок выговаривает слово "Росан", довольно пристально рассматривает "КиЯ", но немного морщится, когда цепляет глазами фотографии "ямаховских" снегоходов на Кольском...

После очередного заезда оказываюсь в VIP-ложе бок о бок с Сэнди Скаллионом, директором департамента запчастей, аксессуаров и одежды "BRP".

— Ну уж ваше-то хозяйство, наверно, самое спокойное?

— Это только с виду, — смеется Сэнди. — В моем департаменте работает почти 300 человек: 150 — в Квебеке, 95 — в США (подвесные моторы), 11 — в Австрии (двигатели "Rotax"), и 40 — на севере Финляндии.

— И какое количество запчастей имеется в наличии на ваших складах?

канадец. — "Yamaha" — это исполнение и надежность, ну а "Polaris" — просто большой и удобный.

К сожалению, более значительных откровений в тот вечер мне добыть не удалось. Хотя, скажу честно, никогда прежде не встречал столь высоко сидящих начальников, во взгляде которых не проскальзывало даже намека на превосходство или надменность.

Я поведу тебя в музей

Как вы уже поняли имя Бомбардье срослось с Валкуром, а разросшаяся компания "BRP" занимает ныне 12% территории города, в котором живет чуть более 2000 человек. В "BRP" же персонала поболее — 2500 работников (три завода, НИИ, штаб-квартира, тест-центр с трассами, департамент маркетинга и головное отделение по дистрибуции). Музей — девятое предприятие; именно сюда круглый год валят туристы.



Жозе Бойжолли

Часть экспозиции располагается в бывшей автомастерской. Именно тут в 1926 г., после двух лет обучения на механика в Монреале, 18-летний Жозеф открыл свою первую мастерскую, которая так и называлась — "гараж Бомбардье". Уже в 15-летнем возрасте он построил первый аппарат для передвижения по снегу с помощью пропеллера, собранный из частей старенького "Форда Т". В последующие пять лет были собраны и успешно проданы около десятка снегоходов на железных гусеницах, размер которых приблизительно равнялся современному трактору "Беларусь". Лишь в 1935 г. Жозеф выпестовал, пожалуй, главное свое изобретение — зубчатое колесо, вращающее трак на резиновой основе. Но по-настоящему первым коммерческим проектом можно смело назвать 7-местную модель "В7" с двигателем "Chrysler": этот снегоход спокойно можно было спутать с нашим чуть удлиненным автомобилем "Победа". Снегоходов тогда было произведено в 1941 г. 100 штук, а в 1948 г. "автомастерская" продала уже 1052 многоместных снегохода! Наиболее революционным считался ярко-красный всепогодный "Muskeg" (в переводе с индейского — болото). В этом проекте впервые были опробованы зубчатка из литой резины и цельнолитой трак, полученный при помощи вулканизатора, изобретенного, естественно, самим Жозефом.

Но мечта детства все-таки сильно заносила конструктора, и в 1959 г. на свет



— В Северной Америке утилитарные, деловые снегоходы занимают всего 5% рынка. Здесь господствуют подготовленные трассы, снегоход — это семейный отдых. В Европе же — почти треть машин имеют хозяйственное значение. Там нужна более крепкая трансмиссия. В том и заключается принципиальная разница подходов.

Идея четырехтактника хороша для определенных целей, но в случае со снегоходами — рынок двухтактных моделей куда шире. Будущее снегоходов — это двухтактник с прямым впрыском. "BRP" — рекреационная компания. Верю, что наступит день, когда мир увидит и мотоцикл с нашей эмблемой. Гениально было бы приспособить снегоход к использованию

— Только не падай — 108 000 наименований! Чемпион — снегоходное направление, где мы имеем запчасти на все модели моложе 1995 г. Не отстают и подвесники — на "Evinrude" и "Johnson" складирuem около 30 000 разновидностей, но тут и возраст постарше. Ведь на воде еще работают подвесные моторы 1950 г. рождения.

На ледовом кругу всех опередил на "Ski-Doo", конечно же, неувыдающий гоночный дедушка Жак Вильнев.

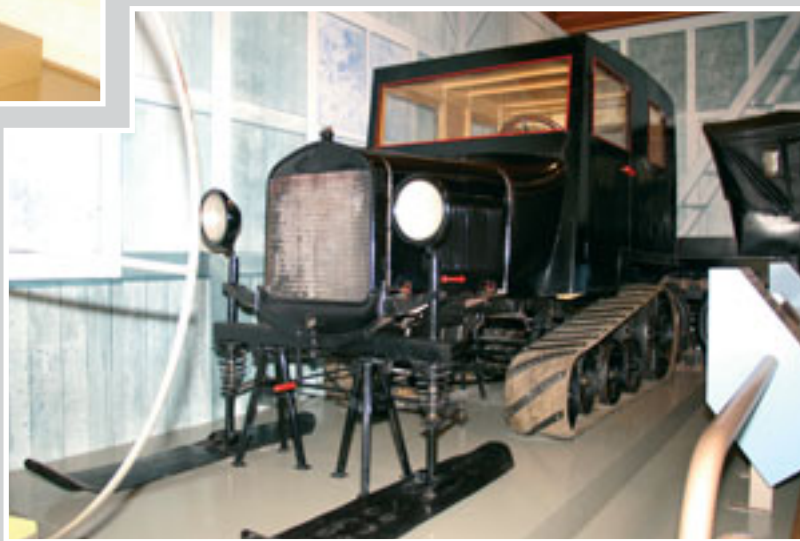
— Так в чем, все-таки, принципиальное отличие главных снегоходовских брендов? — пристаю к генеральному менеджеру "BRP" Пьеру Арсенону.

— "Bombardier" — это новации в технологии, исполнении, — не задумываясь выдуливает раскрасневшийся от мороза



ПОСЕТИТЕЛЕЙ МУЗЕЯ ВСТРЕЧАЕТ
САМ ЖОЗЕ-АРМАН БОМБАРДЬЕ

Уже в 15-летнем возрасте он построил первый аппарат для передвижения по снегу с помощью пропеллера, собранный из частей старенького "Форда Т".





появился первый желтый резвый (150 кг, скорость до 24 км/ч) малыш "Ski-Doo", в груди которого билось 7-ильное одноцилиндровое сердце с воздушным охлаждением от компании "Kohler". Лыжи у красавчика стояли березовые, точь-в-точь как беговые, но обитые железными полосками.

Директор музея Луиза Лемей уточняет, что та модель, продававшаяся почти полвека назад за 990 долл., была первым легким снегоходом шквального спроса.

Мир признал Ж.-А. Бомбардье с его "валкурскими цыплятами" законодателем мод еще в 1960 г.

Ну а затем в полной мере проявился его организаторский и маркетинговый талант. Именно Бомбардье первым ввел трехмесячную гарантию на продукцию и, несмотря на обилие заказов, в разгар сезона объявил 12%-ную скидку на снегоходы.

Будучи незаурядным изобретателем и конструктором, Бомбардье понимал, что во второй половине XX в. все делать своими руками уже невозможно и, чтобы всегда быть впереди, следует искать лучшее и новейшее по всему миру. Так уже в 1963 г. на "Ski-Doo" появились австрийские двигатели "Rotax", а через год был запущен проект по производству фирменной зимней одежды.

К величайшему сожалению, в 1964 г. не стало основателя фирмы: Жозе-Арман скончался в возрасте 56 лет.

Вторая часть экспозиции составлена из снегоходов, явившихся в Валкур со всего мира. Чего тут только нет! Ведь вслед за Бомбардье по снегоходоходской дорожке устремилось более 200 компаний во всех северных уголках света. Стоят тут и навороченные болиды, развивающие более 300 км/ч, есть хмурые и без всяких излишеств военные модификации, сверкает черно-синей раскраской штатовский раритет "Harley-Davidson", на видном месте красуется и нашенский рыжий ослик "Буря". В подписи под бедолагой почему-то ука-

зано, что используют его пограничники, а из достоинств (модель "С-640" 1985 г.) отмечаются крепкая трансмиссия и дисковая тормозная система.

Отдельный зал музея отведен под новинки, где помимо снегоходов присутствуют и могучие квадрициклы: этот сегмент рынка развивается настолько бурно, что у многих компаний уже вышел на первое место. У "BRP" в данной категории — не самый сильный голос, но с появлением двухместного "Outlander" с двигателем 800 см³, по мнению Жозе Бойжоли, может наступить определенный прорыв.

Удивительно, что и у "Bombardier", исходя из бухгалтерского учета, снегоходы, пожалуй, уже не первая скрипка: тон задают подвесные моторы, затем идут гидроциклы и спортивные лодки (около 65 млн. в год) и только после них — снегоходы (60 млн. долл.).

Если на выпуск первого миллиона снегоходов у "BRP" ушло 15 лет, то на второй — уже 20, а по прогнозам, чтобы подобраться к заветной цифре 3 млн., уйдет как минимум четверть века. Просто этот вид активного отдыха вдруг начал на глазах стареть. У молодежи появились другие забавы и пристрастия. И если в 1997 г. средний возраст снегоходоходского владельца в США равнялся 37 годам, то в прошлом — уже 45.

Этим фактом и определяется стратегия "BRP": новые экстравагантные модели становятся дешевле ("Freestyle"), а манера езды на других ("Mach Z") все более походит на мотоциклетную.

Шумит, гремит родной завод

Как я уже говорил, в Валкуре расположено целое НПО, одних только инженерных умов около 200! Здесь, правда, следует оговориться, что на самом-то деле сегодня именем Бомбардье официально именуется компания "Bombardier Aerospace", которая практически не имеет отношения к массовому отдыху

трудящихся, в то время как "BRP" ("Рекреационные изделия Бомбардье") собрала под свое крыло изготовление снегоходов, гидроциклов, скоростных лодок и ATV. Компании разделились в 2003 г., но связи у них по-прежнему прочны, ведь президент "Аэропейса" — внук Жозе-Армана, а его папа — председатель совета директоров "BRP", где на руководящих должностях находятся еще три близких по крови человека. Да по сути дела фамилия Бомбардье стала аналогом слова "снегоход", никуда ты от этого не денешься!

Квебек — это тебя не Япония, места тут полно, лесов хватает — вся готовая продукция "BRP" запечатывается в прочнейшие деревянные каркасы, так что на линии упаковки приятно пахнет природной свежестью.

Только что реконструированный сборочный завод № 3 площадью 15 000 м² — единственное в Северной Америке предприятие, где гидроциклы и снегоходы лепят под одной крышей. Зимой — "циклы", летом — "ходы" в две смены с 7 до 11 вечера. Завод пустили на полную мощность лишь в феврале, и, если раньше за день выпускалось 37 снегоходов (или 36 "гидриков"), то теперь эту цифру можно поднять до 44.

Современнее и логичнее я ничего не встречал. Жаклин Надю, водившая меня по специальным балконам над неторопливыми конвейерами, рассказала, что на реконструкцию ушло около 10 млн., даже окраску полов и верстаков подбিরали по особой психоразгрузочной системе. В огромном цеху очень чисто и просторно. Трудится 600 человек (40% — женщины), но никакой тесноты не ощущается. Средний стаж работы на предприятии — 20 лет, хотя есть еще многие, кто хорошо знал папу-основателя. Зарплата на сборке — от 14 до 21 долл. в час (рабочая неделя — 37,5 часов). Прибавьте к этому все медицинские страховки, и станет ясно, что попасть к здешнему "станку" не так-то просто. Работники стимулируются за рационали-



Завод по сборке ATV, конечно, постарше увиденного мной утром производства. Лишь лет десять назад тут был демонтирован последний пресс, установленный еще самим Бомбардье в 1947 г. Сейчас тут 50-тонные современные машины производят около 30% железа для квадрициклов и снегоходов. По моим наивным ощущениям, здесь главное — наука “как правильно гнуть и дырять металл”. Этим занимаются роботы стоимостью под миллион, умеющие, например, за пару минут проделать отверстия и распилы 90 типов. Всего в цехе 60 роботов. На сборке задействовано около 500 человек. За смену собирается 18 “квадриков”, бригады состоят из четырех-пяти человек, причем каждый рабдень они начинают на новой операции. Так в Канаде борются со ску-

заторство (в среднем 50 долл.). Только в прошлом году заводская экспертная комиссия рассмотрела около 4000 заявок, 2500 из них были внедрены.

Я попал на линию в момент, когда по цеху медленно ползли хищные черные корпуса гидроциклов 215-сильной модели “RXT”. Это практически то же, что и люксовый “GTX”, на котором я переходил забитый айсбергами Берингов пролив пять лет назад (мне приятно, что об этой экспедиции упомянуто и в каталоге 2006 г.). Между отдельными сборочными позициями, отмеченными на полу желтыми полосками, — 7 м, и это расстояние корпус гидроцикла преодолевает за две минуты. Вроде быстро, тем не менее, я как-то не заметил, чтобы кто-то очень торопился или сильно потел.

Я насчитал семь конвейерных линий, на которых корпуса гидроциклов подвешены в специальные шупальца. Склейку пластиковых половинок за 10 минут осуществляет робот, зажимая узел соединения секций одновременно через каждые 30 см по длине с усилием 36 кг. При этом внутри уже установлены и бензобак, и четырехтактный двигатель.

— Так что же, — интересуюсь у координатора международных проектов Филиппа Номана, — если что-нибудь с движком случится, корпус придется ломать?

— Это же “Rotax”! — белозубый, точно с обложки модного журнала для мужчин, франко-канадец смотрит на меня удивленно. — Двигатели этой марки заслужили доверие, недаром их устанавливают на мотоциклы “Aprilia” и “BMW”.

— Получается — прощай двухтактники?

— Нет, мы оставили двухтактный



двигатель с прямым впрыском на уникальной спортивной модели “3D DI”.

Номан, видимо, фигура значительная, он без боязни и оглядок сыплет секретными цифрами.

— Доля снегоходов “Bombardier” в мире — 35%, в Европе — 45%, за нами следует “Polaris”, у которого 19%. По гидроциклам у нас также 45%, у “Yamaha” — 30%, за “Kawasaki” — 15%.

— А что с “Полярисом”? Ведь дизайн его последних моделей был просто на зависть.

— В этом сегменте он занимал всего 1–2% рынка, поэтому и решил не расплывать энергии и сконцентрироваться на ATV — квадрициклах. Запомни, тот, кто завладеет рынком “косопалых”, тот и будет процветать...

Я, видимо, был последним журналюшкой, кто видел сборку бомбардьеvских “квадриков” в Канаде: “BRP” постепенно переводит их производство в Мексику.

кой и, стало быть, производственными травмами. Ни в одном изделии “BRP” вы не найдете железной конструкции с явным острым углом. Поверьте, гнут и варят в Валкуре мастерски. Все швы проверяют под водой, если пошли пузырьки, деталь тут же возвращают.

После конвейера каждого “косопалого” загоняют в тест-комнату, где облепляют присосками, как сердечного пациента, и четыре минуты прищипывают. Только после этой процедуры в сервисную книжку ставится первая отметка — “готов к эксплуатации”. Новые же модели крутят по 300 часов, выявляя огрехи и недосказанности.

Я уезжал из Валкуры глубоким вечером, когда зимние сумерки напрочь скрыли аккуратненькие канадские домики и вывески магазинов на французском языке. Дорога была так себе, и, если задуматься, можно было смело ощутить себя на Вологодской трассе, где-то между Тихвинным и Пикалево. ✕