

Николай Б. Вардомский, Канада. Фото автора

Лодки на бот-шоу в Торонто

Канадская реальность не так контрастирует с российской, как американская. Тут и схожий с нашим климат, определяющий запросы, да и стиль жизни, заметно отличающийся от американского. Безусловно, состоятельные канадцы могут себе позволить то же самое, что и состоятельные американцы, но все-таки канадские выставки устраиваются не для них, а в основном для людей среднего класса.



Водоизмещающий крейсер «RF-246» фирмы «Rosborough»

Взимнем Торонто уже третий год хоккейный стадион, примыкающий к выставочному центру, трансформируют в бассейн под крышей, где можно опробовать некоторые из экспонатов бот-шоу.

На американских выставках лодки из алюминия – уже диковинка, но в канадских пределах этот материал можно встретить гораздо чаще. Алюминий – материал достойный, но чтобы изготавливать из него корпуса катеров, необходимо обладать недешевыми технологиями. Обычные клепка листов на наборе и даже сварка из плоских листов при относительной дешевизне конечного продукта сейчас уже не могут перетянуть покупателей продукции из пластика. Однако есть несколько «металлистов», умеющих более свободно, чем остальные, обращаться с крылатым металлом. Здесь я бы отметил американский «Tracker» и канадский «Harbercraft». Американцы стоят на «технологической вершине», используя гидропрессование листов, заимствованное у авиастроения, и получают совершенные «пластические формы» на наборе. Канадцы же применяют панели, что устраняет необходимость иметь обширный и тяжелый каркас из стрингеров и шпангоутов, уменьшает объем сварки и повышает надежность корпуса за счет более толстого обшивочного материала. На руку тут играет и сварка по отбортовкам, подкрепляющая оболочку корпуса.

О рыбацких лодках «Tracker» уже сообщалось не раз. В этом году у них нет ничего нового, но известно, что они заказали у «харберкрафтовцев» 200 корпусов, которые будут продавать под своим именем. «Harbercraft» же наращивает свое присутствие на рынке. Полиция недавно закупила для патрулирования крупных озер партию катеров «Kingfisher» («Зимородок»), транспортируемых на обычном прицепе и имеющих закрытую рубку. Это не новичок на рынке, но он все время совершенствуется. Примерно за 90К (К – тысяча,

так здесь часто пишут вместо трех нулей) теперь на них, кроме камбуза и туалета, есть четыре спальных места и автономный отопитель. На выбор ставится подвесной мотор или водомет.

Большой интерес вызвала новая модель с водометом и 160-сильным мотором от «ямаховского» гидроцикла, предназначенная для мелководных районов (стоит она 35К). Вообще, водометы – конек «Harbercraft», но в этом году у него на канадском рынке появился конкурент в лице американской компании «Custom Weld» из штата Айдахо. Она также специализируется на водометных алюминиевых лодках для горных рек Центральной Америки. Толщина днищевых листов их моделей достигает 6 мм. Водометы используются как свои, так и известных фирм (например, «Hamilton»). Эти лодки немного проще, чем канадские, и не так защищены от непогоды, но сшиты крепко. Если говорить о цене, то это около 40К. Я не знаю, что подвигло «Custom Weld» преодолеть почти 4000 км, чтобы привести свои лодки в Торонто. Возможно, это обычная торговая экспансия.

Если задаться вопросом, какие еще металлы можно использовать в катеростроении, то ответ нужно искать у авиастроителей. Известно, что, например, знаменитые самолеты-разведчики «SR-71» изготовлены из титана. Это технологически чрезвычайно строгий в обработке материал. Диапазон температуры, в пределах которой его можно деформировать без образования трещин, всего 3°, и это в районе 800°С. Так что титана в чистом виде катерники могут и не дожидаться, а вот в виде сплава – вполне возможно. Создал же «Mercury» новый особо прочный нержавеющий сплав X7 для гребных винтов. Кстати, на мой взгляд, тонкостенная нержавеющая сталь – еще один кандидат на применение в качестве лодочного материала. Напомню, что в довоенные годы в СССР конструктором Р. Баргини были построены не-



Водометный алюминиевый «Custom Weld» с 6-миллиметровым днищем. Справа – транец водометного «Harbercraft» со 160-сильным двигателем.



Вид на нос и корму 8.5-метровой лодки «Tuff» с двигателем «MerCruiser» и угловой колонкой

сколько моделей самолетов из стали, в том числе успешный 12-местный «Сталь-7». Но это тема отдельного разговора, а сейчас вернемся на выставку.

Как и в любой сфере деятельности, в водно-моторном спорте существует немалая группа экстремалов, которые чаще всего пользуются двигателями «MerCruiser», базой для которых являются 8-цилиндровые автомобильные блоки цилиндров компании «GM». Небольшая канадская компания «Bullet Engines» из города Кингстон отметила свой десятилетний юбилей выпуском 600-, 700- и 900-сильных катерных двигателей, построенных на той же базе от «GM». На окрашенные в «юбилейный» красный цвет блоки цилиндров ставится все то, что ставят и другие, за исключением одного: никакой электроники, только карбюраторы. Ведь в гонке об экономии бензина речь не идет, а проигрыш из-за отказа какого-то пустякового сопротивления – чрезмерно горькая пилюля. На эти моторы есть постоянный спрос, хотя бы потому, что за три «MerCruiser» можно взять четыре «канадца».

Вот еще один пример современного ведения моторного бизнеса. Французская фирма, используя небольшие дизели от известного японского производителя коммунальной техники «Kubota» и редукторы итальянского происхождения, собирает их вместе, красит в свой цвет, и получаются яхтенные дизели «Nanni».

Для отдыха на воде в Канаде используются самые разные плавсредства. Вот один пример. Самые быстрые из относительно доступных – феноменальные канадские лодки «Tuff» (я писал о них в прошлом году). Если меньшая, 21-я модель (6.4 м), показывающая более 160 км/ч под 300-сильным подвесным мотором, уже на испытаниях представлялась конструктивно совершенной, то в большом 8.5-метровом варианте чувствовалась какая-то незавершенность; в качестве

силовой установки на ней использовались два подвесника по 250 л.с. на огромном литом кронштейне. Тогда строитель, а в прошлом – гонщик, Марк Вейгл объяснял, что сейчас ему было важно почувствовать, как ведет себя длинный корпус; он был уверен, что именно 28-я модель будет идти мягче. Прошлым летом подходящего стационарного двигателя для нее не нашлось, а сейчас на лодку ставится «MerCruiser» с угловой колонкой. Я надеюсь еще рассказать читателям о том, что получилось.

А в завершение посмотрим на двух представителей последней моды в судовой архитектуре. Водоизмещающий катер «RF-246» от канадской компании «Rosborough» – настоящий мореходный крейсер для тех, кто любит отдыхать, не торопясь. На таком лайнере куда больше комфорта, чем, скажем, на глиссирующем судне серии «Allante» от канадской же компании «Champion». Но и на скоростном катере созданы все удобства для отдыха. В частности, удалось в носу организовать если не полноценную каюту, то нормальные спальные места.



Глиссирующий катер «Allante» фирмы «Champion»