**Снегоход**

В 1915 году у Зимнего дворца на льду Невы состоялись испытания первенца отечественного автомобилестроения «Руссо-Балта», поставленного на лыжи, установленные между его передними колесами. Эксперимент прошел более чем удачно, автомобиль-снегоход развил скорость 40 км/ч. Но война и революция помешали дальнейшему развитию и продвижению этого проекта. Спустя 7 лет в таких же снежных краях, но на другом континенте подобной идеей озадачился 15-летний изобретатель из Канады Жозеф-Арман Бомбардье и приступил к ее реализации.

Желание было столь велико, что конструкцию снегохода Арману удалось соорудить за неделю: в дело пошли запчасти от старого «Форда», подаренного отцом сыну в день рождения. И — снегоход покатил с двумя пассажирами на борту: Арманом и его братом Леопольдом, который рулил этой конструкцией, держа в руках две веревки, завязанные на передних полозьях. А сам изобретатель вручную открывал подачу топлива и следил за скоростью движения. Путь был короткий — с милю, но вполне успешный. Идея оказалась реализованной, но пока это был малый старт.

Большой же оказался возможным только в 1957 году, когда Бомбардье, параллельно занимающийся рядом других изобретений, вернулся к мечте детства и создал недорогой и довольно комфортный снегоход. А через 2 года с небольшими доработками было выпущено 225 легких снегоходов этой модели, за которыми быстро закрепилось название «Ski-Doo». Их скорость была такой же, как и когда-то у «Руссо-Балта», а стоимость доходила до 1000 долларов.

Спрос на снегоходы с самого начала стал опережать предложение, а это означало, что изобретение будет жить. Прогнозы оправдались — на сегодняшний момент количество владельцев Ski-Doo в Канаде и США превысило 4 млн. человек. Но тогда, в 1960-х годах, Бомбардье не мог и предположить, в какие масштабы перерастет мечта его детства. Еще меньше он думал о том, что новый вид транспорта станет трамплином для нового вида спорта и развлечения.

Следующее изобретение Бомбардье было также весьма перспективным: прототип водного мотоцикла открывал новые возможности передвижения человека по воде. Но в результате агрегат так и не был запущен в производство. Таким непростительным промахом быстро воспользовались предприимчивые японцы, мгновенно оценив коммерческий потенциал «игрушки», и скоро японские гидроциклы заполнили пляжи всего мира. А концерн Bombardier, созданный изобретателем, продолжал совершенствовать снегоходы, параллельно покупая авиапромышленные компании, строя локомотивы и участвуя в освоении космоса. Впрочем, широкой общественности компания была известна отнюдь не как крупнейший производитель поездов и один из лидеров самолетостроения. Bombardier по-прежнему оставался производителем снегоходов.

В 1988 году компания выпустила первый серийный гидроцикл — Sea-Doo, а в 1998 году — первый мотовездеход, он же квадроцикл. Относительно гидроциклов стоит заметить, что, например, модель Sea-Doo XP быстро пришлась по душе любителям экстремальных видов спорта. Именно на ней испанский граф Алваро де Маричалар пересек Атлантический океан.

В плане технических характеристик гидроциклы можно назвать серьезными средствами передвижения. Модель Sea-Doo GTX, к примеру, обладает мощностью 185 л.с., а у выпущенного в 2004 году двухместного аквабайка — 215 л.с.

В России с Bombardier познакомились еще во время войны, когда Советский Союз получал по ленд-лизу снежные вездеходы этой компании. В 1970-х годах все отечественные снегоходы были скопированы с моделей Ski-Doo. Первый «Буран» был буквальным слепком с канадского снегохода, который в свою очередь разобрали и собрали в другом детальном исполнении. Сегодня в российских регионах популярны «рабочие» модели Skandic (класс Utility). Благодаря широкой гусенице и тяговитому двигателю они способны преодолевать любую снежную целину, буксируя сотни килограммов груза.

Для городских россиян снегоход, разумеется, является не средством передвижения, а новым увлечением последних лет. Как известно, основным техническим показателем у нас является мощность двигателя. Следуя этому параметру, можно назвать самый мощный на сегодняшний день спортивный снегоход: MX-Z 800 REV, иначе Revolution. За счет развесовки снегохода и высокой посадки пилота его называют «снежным мотоциклом».

Однако короткая гусеница спортивного снегохода зачастую пасует перед глубоким и рыхлым снегом, а рабочие снегоходы не так маневренны, как хочется любителям быстрой езды.

Совместить эти интересы инженерам компании удалось в модели туристского класса Legend GT 800.Что же касается самого изобретателя, то его популярность давно вышла за пределы Канады. Его знают во всем мире как талантливого и счастливого конструктора, воплотившего в жизнь не одну мечту детства. Сегодня его компания так и остается семейной, продолжая следовать традициям основателя.

Жозф-Арман Бомбардье (1907—1964)

Основатель первой в мире компании по производству снегоходов родился 16 апреля 1907 года в канадской деревушке Валькур. Страсть к технике начала проявляться у него с самого раннего возраста. Он постоянно мастерил самые разнообразные игрушки — от моделей машинок и лодок до достаточно сложных моторов. По мере взросления его творения становились все масштабнее и значительнее. После появления на свет первой серьезной конструкции юного умельца — прообраза будущих снегоходов, отец, видя серьезность намерений своего отпрыска, помог ему организовать небольшую мастерскую при гараже. Это и стало отправной точкой в его жизни и карьере. Все более совершенные модели снегоходов, столь необходимых в суровых условиях канадских зим, достаточно быстро сделали его имя знаменитым, ведь порой они были единственным средством передвижения. Он же не покладая рук трудился над воплощением своих новых идей. Начало второй мировой войны заставило канадское правительство установить над его фирмой особый контроль — снегоходы были необходимы армии. Лишь после капитуляции Германии предприятие заработало в прежнем режиме. Мировая известность пришла к компании Bombardier в конце 1940-х. С тех пор ее продукция пользовалась неизменной популярностью. Сегодня компания является лидером в производстве снегоходов и аквабайков.