

Напомню, что всего этих брендов три: собственно Bella, Flipper и Aquador. И хотя параллели с автопромом обычно не совсем корректны, в данном случае, пожалуй, предложенные главой верфи сравнения все же вполне уместны и достаточно наглядно отражают подходы маркетологов и конструкторов фирмы. Для простоты дела Раймо иллюстрирует основные различия между брендами примерно так: Bella — это Volkswagen, Flipper — BMW, а Aquador — Mercedes. Соответственно, первый ориентирован прежде всего на тех, кто предпочитает практичность и основательность, последний адресован любителям роскоши и комфорта. Ну а Flipper, как и произведения знаменитого немецкого автомобильного концерна, помимо перечисленных качеств, отличается своими «драйверскими» способностями. Зная личные пристрастия основателя компании, могу предположить, что эта марка явно ходит у него в любимчиках.

Если бы дело происходило не в Финляндии, к истории компании больше подошло бы определение «Великая Американская Мечта». Bella Veneet, на протяжении многих лет прочно удерживающая первое место среди финских производителей прогулочных судов по своим торговым оборотам, — яркий пример компании, добившейся успеха исключительно благодаря талантам и энергии ее основателя. Свою первую гребную лодочку Раймо спроектировал и построил еще мальчишкой, потратив все карманные деньги на приобретение нескольких листов фанеры; потом, увлекшись водно-моторным спортом, быстро завоевал признание не только как спортсмен, но и как конструктор и строитель гоночных скутеров. Среди его близких друзей — такие легенды водно-моторного спорта, как 16-кратный чемпион мира и обладатель 12 мировых рекордов скорости итальянец Ренато Молинари и, с относительно недавних пор, чемпион мира в «Формуле 1» на воде финн Сами Селио (кстати, обладатель новенького Flipper 760 DC).

Наряду с постройкой штучных гоночных корпусов и участием на них в гонках в 60-х годах прошлого века, Раймо успел потрудиться простым рабочим на одной из финских верфей, строящих небольшие прогулочные катера. По его словам, это очень помогло в свое время понять специфику серийного производства и приобрести бесценный опыт

СОЗДАННЫЕ ДЛЯ ПОЛЕТА

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

С основателем и бессменным главой финской компании Bella Veneet Oy Раймо Соннином мы знакомы уже почти десять лет, и еще при первой встрече я сразу почувствовал в нем родственную душу — по крайней мере, как только мы подняли такую животрепещущую тему, как скорость на воде. Особенно подкупило высказанное Раймо твердое убеждение, что скоростная лодка обязана уметь не только плавать (или же ходить, выражаясь более строго), но и летать. Этому вопросу мы опять посвятили немалую часть нашей беседы, тем более что на сей раз речь шла о марке Flipper, занимающей особое место в ряду представляемых Bella Veneet брендов.



Главу Bella Veneet Oy Раймо Соннинена никак не отнесешь к числу «кабинетных руководителей»

работы со стеклопластиком, и недаром настальгическая фотография тех лет, на которой будущий основатель Bella Veneet укладывает стеклоткань в матрицу, занимает почетное место в офисе фирмы.

Компания, основанная в 1970 году, быстро набрала обороты, а в 1992-м и 2000-м годах к ней присоединились еще две приобретенные Раймо верфи — Flipper и Aquadog, которые приступили к выпуску абсолютно новых разработанных Сонниненом моделей. Начало нового тысячелетия прошло для Bella Veneet под знаком глобализации, хотя и довольно умеренной: вездесущая международная корпорация Brunswick стала обладателем всего лишь 36% активов компании. Но даже при этом, по словам Соннинена, он ни разу не прибегал для развития производства к банковским кредитам, обходясь исключительно заработанными средствами.

Казалось бы, финансовый успех позволяет почивать на лаврах, но одним из основных принципов фирмы с момента ее основания является постоянная работа над обновлением модельных рядов, в результате которой регулярно появляются новые, более совершенные модели, отвечающие требованиям капризного рынка. Кстати, вряд ли могу назвать еще какую-либо судостроительную компанию, чьи произведения копировались бы в таких масштабах (увы, тут немало отличились и отдельные наши соотечественники, которые предпочли пойти наиболее простым путем и вместо собственных разработок попросту снимали матрицы с добытых каким-то образом готовых «белловских» корпусов устаревших моделей, даже весьма узнаваемых). Как мне показалось из нашего разговора, подобные «пираты» вызывают у Раймо не столько возмущение, сколько нечто вроде жалости — мол, пусть используют «отработанный пар»,

если совести хватает, Bella все равно на несколько шагов впереди.

В нынешние непростые времена, отличающиеся довольно хрупкой стабильностью и совсем незначительным подъемом по сравнению с кризисной ситуацией, обрушившей рынок после 2008 года, создание новых моделей, пусть и требующее значительных капиталовложений, стало, по мнению Раймо, еще более важным делом, нежели в золотую докризисную эпоху. Масштаб реновации буквально беспрецедентен на фоне прошлой истории развития фирмы: пару лет назад глава Bella Veneet принял решение полностью обновить модельные ряды всех трех представленных брендов. Первым подвергся этой процедуре именно Flipper — после успешного старта в 2012 году «круг замкнулся» как раз нынешней весной, что и послужило поводом для нашей встречи и посещения верфи в финском Куопио. К шести новым моделям линейки добавились еще четыре. Есть намеченная десятка, план выполнен!

Почему именно Flipper? Во-первых, по словам Раймо, модельный ряд этого бренда

не обновлялся дольше всего, так что боготворящий скорость глава фирмы чувствовал себя в некотором роде сапожником без сапог. Кроме того, при постановке задачи планировался не банальный фейслифтинг, а действительно коренная модернизация, хотя и в заданных рамках (напомню параллель с BMW). По этой причине совместно с представителями Brunswick было принято беспрецедентное для Bella Veneet решение привлечь разработчика со стороны, способного оценить задачу свежим беспристрастным взглядом. Рассмотрев несколько кандидатур, среди которых были такие фигуры мирового масштаба, как знаменитый Тони Кастро, Раймо практически случайно вышел на не столь «раскрученного», но пользующегося очень высокой репутацией в профессиональных кругах дизайнера, оказавшегося специалистом именно по скоростным судам. Как раз то, что нужно для разработки лодок «драйверского» бренда.

Старинное выражение «позвать варяга» в данном случае можно воспринимать буквально: упомянутый специалист нашелся в Норвегии. Кстати, я познакомился с ним еще

прошлым летом на тестах, организованных ассоциацией Finnboat, так что могу поделиться информацией, как говорится, из первых уст — на длинных тестовых перегонах и во время отдыха на берегу мы успели обсудить множество интересных тем.

Итак, знакомьтесь: Эспен Торуп. Кстати, английское «design» применительно к судостроению означает не только внешний «художественный» облик, но и целый ряд чисто технических вещей, начиная от компоновочных решений и заканчивая обводами корпуса. Так что дизайнер в данном случае — это по-нашему скорее «конструктор».

Первое, что вызвало у меня нечто вроде оторопи, — это обыденность, с которой Эспен упомянул количество спроектированных им до начала сотрудничества с Bella Veneet судов. Более двухсот! Попробуйте хотя бы досчитать в уме до этой цифры. Причем, как выяснилось вскоре, речь шла не о каких-то мелких лодчонках, а о настоящих «пароходах», в основном скоростных пармах, которые сейчас обслуживают регулярные линии в Норвегии, Сингапуре, Австралии и Гонконге. Перечень относительно компактных чисто прогулоч-

ных судов, в первую очередь скоростных, несколько поменьше, но тоже впечатляет. Из наиболее известных марок стоит упомянуть, к примеру, Maxe и Nordkapp. Одним словом, с гидродинамикой Эспен знаком ничуть не хуже, чем с законами художественной композиции. И, судя по всему, с эргономикой тоже. Забавно, но пару лет назад, сам того не зная, я уже оценил одну из его работ собственной «пятой точкой» — в скоростном поезде, обслуживающем аэропорт норвежской столицы, удобные кресла для которого разработал ни кто иной, как Эспен Торуп.

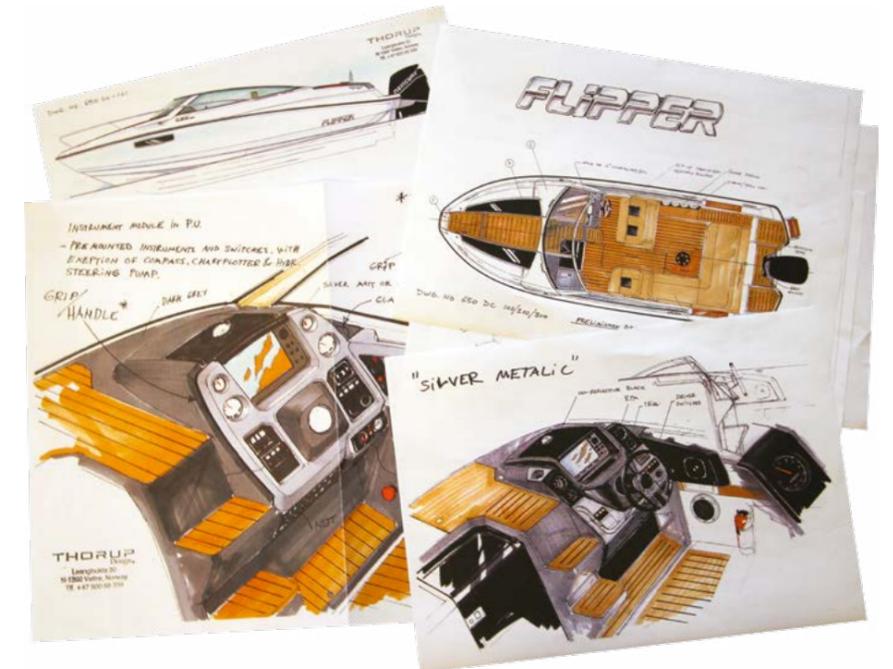
К моменту нашего знакомства внушительный список из более чем десятка престижных международных наград за достижения в области дизайна (в упомянутом уже широком смысле этого слова) успел пополниться новыми моделями Flipper, оцененны-

ми сразу же после их появления. Первым был номинирован на престижную премию Motor Boat of the Year новенький, с иголки, Flipper 670 DC, после которого разнообразные награды международных бот-шоу по мере появления заработали 670 ST, 640 DC, 640 SC и 600 ST. И, вероятно, в самое ближайшее время этот перечень будет существенно шире. Основывая это предположение, во-первых, на личных впечатлениях от двух испытанных моделей, а во-вторых, на том факте, что все новые модели Flipper объединяет разработанная Эспенем общая конструкторско-дизайнерская концепция, позволяющая рассчитывать на минимальные различия между потребительскими качествами лодок различных размеров (в первую очередь, что касается их поведения на воде).

После довольно экстремальной езды по высокой естественной волне и по «вейку» от прочих участвовавших в мероприятии лодок (глядя на мои старания с пассажирского кресла, Эспен, по-моему, втихомолку посмеивался), оказалось проще понять реализованные в обводах идеи. Рассказывая об основополагающих принципах, заложенных в корпуса новой линейки Flipper, конструктор то и дело привычно брался за карандаш, покрывая листы блокнота схематическими, но весьма профессионально выполненными «почеркушками» (кстати, кабинет Раймо Соннинена на верфи буквально ими завален, и, судя по разнообразию представленных вари-



Норвежец Эспен Торуп силен не только как промышленный дизайнер, но и прекрасно разбирается в гидродинамике





880 ST

антов, глава Bella Veneet тоже внес ощутимую лепту в формирование нового облика марки, по крайней мере, в области компоновочных решений).

Здесь стоит вернуться к тому, что упоминалось вначале, — к расчету корпусов не только на режим «нормального» хода, но и на полет. Вода — не гладкий асфальт, и с волной приходится иметь дело чаще, чем хотелось бы. Высокая мореходность применительно к глиссирующему корпусу — это его способность поддерживать достаточно высокую скорость и на беспокойной воде. Движение при этом как раз и представляет собой серию «подлетов», порой сопряженных с полным отрывом от воды. Кое-кто может рассматривать некоторые иллюстрации к редакционным тестам как некий «цирк на воде» из категории «не пытайтесь повторить это дома», ставящий единственной целью получить эффек-

ные кадры. Однако это далеко не так. Заодно мы как раз и проверяем, можно ли повторить это дома или лучше не стоит.

Прыжок прыжку рознь. Несмотря на то, что лодка может целиком выскакивать из воды, обнажая винт, на хорошем корпусе ни за штурвалом, ни на пассажирском кресле вы можете и не ощутить особого экстрима: фокус в том, как лодка после такого прыжка приводняется. Если перед соприкосновением с водой корпус занимает примерно такой же угол, как поплавков гидросамолета перед посадкой, вы даже и не поймете, что половину пути провели в воздухе. Как это достигается? Только за счет приспособленных для такого режима движения обводов и грамотной конфигурации их накладных элементов, а также правильной продольной развесовки, которую приходится учитывать при разработке компоновочных решений. В некотором роде под-

водную часть корпуса в комплексе с собственно водой можно сравнить с автомобильной подвеской, только жидкость здесь не заперта в цилиндрах амортизаторов, а роль клапанов играют расположенные соответствующим образом атакующие воду поверхности.

Учитывая поставленную задачу, Эспен предпочел обводы «глубокое V» переменной килеватости с более «острой» носовой частью. В отличие от моногедрона, где она более полная, нос не столь резко выталкивается из воды при встрече с волной, что позволяет обеспечить оптимальный «посадочный угол». Продольные реданы (2–3 пары в зависимости от размерной модели) — тоже «крученые», с переменным углом отклонения относительно днища по длине корпуса. Как объяснил Эспен, это делает их в некотором роде многозадачными: создаваемая ими подъемная сила автоматически подстраивается в соответствии с глубиной, на которую в тот или иной момент погружен корпус. По схожему принципу выполнены и скуловые оттибы.

Помимо того, что нос лодки не вздергивает вверх при встрече с волной (что чревато жестким ударом кормовой частью в момент приводнения), такая схема переменной килеватости как собственно корпуса, так и его накладных элементов обеспечивает более легкий выход на глиссирование (и, соответственно, «адреналиновый» разгон), а также позволяет тонко настроить ходовой дифференциал применительно к волновым условиям при помощи триммера, в чем, собственно, я убедился, прокатившись прошлым летом на Flipper 640 модификаций DC и ST и не обнаружив в поведении лодок никакой разницы,

Эти модели 2014 года уже существуют «вживую», единственно, не успели пока побывать на воде, так что показываем настоящие фотографии, а не 3D-рендеры

хотя одна была полностью открытой, а другая — с хардтопом.

И еще один важный момент: рассчитанный на «полет» корпус, помимо правильных обводов, должен обладать повышенной прочностью и жесткостью, в частности, «на кручение». Поэтому Эспен предложил внести серьезные коррективы и в саму технологию выклейки. Большинство производителей стеклопластиковых лодок ограничивается парой коробчатых стрингеров, приформованных к внутренней поверхности днища. Для нормальной эксплуатации этого обычно хватает, но норвежский конструктор предложил увеличить число стрингеров до четырех–шести в зависимости от размеров корпуса, интегрировав их в единую «раму», исполняющую функции как продольного, так и поперечного набора.

Главной проблемой было обеспечить монолитную вклейку этой немаленькой детали в «скорлупу» корпуса, и на помощь пришел



600 SC

640 SC

600 DC

600 ST

вакуум. Это не инфузия в чистом виде, но принцип схожий, что и продемонстрировал мне Раймо в одном из цехов верфи. После нанесения смолы-клея «раму» поместили внутрь корпуса, заклеили по краям толстым скотчем, чтобы исключить утечки воздуха, и плотно подсоединили к технологическому отверстию воздушный шланг. Как только заработала помпа, откачивая из нее воздух, деталь ощутимо просела вниз — атмосферное давление намного надежнее любых грузов и обеспечивает куда более равномерный прижим.

Двор верфи был непривыч-

но заставлен готовыми к отправке лодками — межсезонье, летом тут такого не увидишь. В числе их я обнаружил и несколько новых моделей, появившихся только в нынешнем году. Это 600-е модификаций DC, ST и SC, а также 640 SC, с появлением которых программу коренной инновации Flipper можно считать завершенной. Интересно, может, как раз одна из этих укутанных в транспортировочную пленку лодок и достанется мне на время тестов, намеченных на начало лета? ❖

www.brandtmarine.ru



Flipper	600 SC	600 ST	600 DC	640 SC	640 ST	640 DC	670 ST	670 DC	760 DC	880 ST
Длина, м.....	6,05	6,05	6,05	6,25	6,25	6,25	6,66	6,66	7,58	8,52
Ширина, м.....	2,22	2,22	2,22	2,46	2,46	2,46	2,48	2,48	2,54	3,15
Сухой вес, кг.....	800	850	850	1050	1050	1050	1300	1300	1700	3000
Запас топлива, л.....	130	130	130	145	145	145	214	214	256	380
Пассажировместимость, чел.....	6	6	6	7	7	7	7	7	7	10
Кол-во спальных мест.....	—	2 + 2	2 + 2	—	2 + 2	2 + 2	2 + 2	2 + 2	2 + 2	4 + 1
Мощность ПМ, л.с.....	80–150	80–150	80–150	115–200	115–200	115–200	135–250	135–250	200–350	300–600
Категория CE.....	«C»	«C»	«C»	«C»	«C»	«C»	«C»	«C»	«C»	«C»