

# В ПОЛНОМ АЖУРЕ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН  
ФОТО КАРИ ВИЛЕНА

*«А на второй день Соколиный Глаз заметил, что одной стены у сарая нету, и бледнолицые остались с носом...»  
Не зря припомнился мне на борту флагманской лодки Flipper этот увлекательный эпизод из индийской жизни. На первый взгляд, это вроде бы хардтоп, и одна стенка (т.е. кормовая переборка) здесь действительно отсутствует. Однако, подобно упомянутому зоркому вождю, я не сразу обнаружил, что отсутствует, собственно, и сам по себе «жесткий верх». Полностью сдвинув назад по направляющим огромную «полумягкую» крышу и по сути превратив 880-й в открытую лодку, я задался вопросом: а на чем же вся эта донельзя ажурная и «прозрачная», но довольно массивная на вид конструкция держится, особенно при боковых перегрузках?»*



Однако разработчик лодки, норвежский конструктор и дизайнер Эспен Торуп, очень хорошо знакомый с моим стилем езды, при виде зажатых у меня в кулаке ключей зажигания сохранял поистине индийское спокойствие. А поскольку сомнения-то возникли как раз у меня, вкратце просветил, что, для

начала, система Sport Top с мягкой крышей, автоматически убирающейся в компактный отсек кормовой «тарги» на манер рольставней или «французской штормы», значительно легче классического хардтопа со сдвижными люками, отсюда и приходящиеся на нее нагрузки куда как меньше. Кроме того, лично ему давно известно, что закаленное стекло не только прозрачное и пропускает свет —

это еще и прекрасный конструктивный элемент, способный обеспечивать жесткость ничуть не хуже того же стеклопластика. «Но ты все-таки того... меру-то знай!» — неожиданно закончил Эспен, после того как вроде бы окончательно пригвоздил меня к позорному столбу как полного профана в вопросах сопромата и материаловедения.

Пожелание прозвучало скорее шутейно,

а подвергать сомнению технические доводы специалиста такого уровня не было никаких оснований. Шутка ли: в активе «варяга», привлеченного финской компанией Bella Veneet для полного обновления модельных рядов всех трех своих брендов (собственно Bella, Flipper и Aquador), — более двухсот реализованных проектов, большинство из которых не какая-то там мелочовка, а скоростные вол-

нопронзающие пары, которые обслуживают регулярные линии в Норвегии, Сингапуре, Австралии и Гонконге! Припоминаю пару таких монстров, на которых довелось пересекать водные пространства. Там, на первый взгляд, и впрямь чуть ли не все на одних только стеклах держится...

Ну а меру я знаю. В данном случае малость усмирить прыть стоило хотя бы из

опасений за то стекло, что было заботливо упрятано в ящички камбузного блока с оригинальной сдвижной (плюс еще и перекидной) крышкой. Лодка-то все-таки флагманская и практически яхтенного класса, несмотря на подвесные моторы. Впрочем, и особо миндальничать я тоже не собирался. В ряду трех белловских брендов Flipper позиционируется как наиболее спортивный, представляющий





ко большом, тем более что проход на носовую деку организован через откидную «форточку» лобового стекла. Впрочем, размеры этой стеклянной секции позволяют сравнить ее скорее с калиткой, а ведущие к ней ступеньки — это настоящая удобная лестница, не совмещенная со сдвижной полупрозрачной

дверью, как это нередко делают на катерах поменьше. Оригинальный «тамбур» за ней кажется из кокпита совсем крошечным, однако это впечатление ой как обманчиво! Оказывается, что слева, перед дверью собственно каюты (на сей раз нормальной распашной) — вход в шикарный санузел, выглядящий вдвое



просторнее за счет зеркала во всю стену, а справа — нечто вроде мягкой банкеточки и пластиковая дверца, за которой скрывается внушительного объема кладовка. Видели когда-нибудь нечто подобное на лодке менее девяти метров длиной?

Наличие полноценной гостевой каюты в дополнение к хозяйской носовой и паре спальных мест в салоне-кокпите также может оказаться для многих сюрпризом — она расположена



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Flipper 880 ST

Нагрузка — 2 чел. плюс 250 л топлива, ПМ — два четырехтактных Mercury 150 EFI, ГВ — стальные трехлопастные Mercury Enerzia диаметром 14,5 и шагом 17 дюймов, транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха +17 °С, температура воды +16 °С, скорость ветра 5–7 м/с, высота волны 0,4–0,6 м, акватория — залив Киркфьярден Балтийского моря, Паргас, архипелаг Турку, Финляндия.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
650	3,1	5,7	4,2	—	—
1000	5,0	9,3	7,0	—	—
1500	6,4	11,8	10,1	241	445
2000	8,2	15,2	16,3	191	354
2500	10,0	18,5	23,4	162	300
3000	15,4	28,5	32,9	178	329
3500	21,3	39,4	43,0	188	348
4000	26,2	48,5	52,1	191	354
4500	30,6	56,6	64,5	180	334
5000	34,8	64,4	81,7	162	299
5500	37,7	69,7	104,5	137	254
6000	38,6	71,4	108,7	135	250



«лодки для водителя», так что посуда посуды, но способность к активной езде должна здесь все же располагаться на одном из первых мест.

Однако перед тем как перейти к «активной» части программы, я надолго застрял у причала, поскольку на борту 880-го было на что посмотреть и «в статике». Основные размерения флагмана позволили Эспену оторваться по полной программе, воплотив в жизнь целый ряд весьма смелых, но при

этом очень красивых и по-морскому практичных решений. Аналогов по внутренней компоновке, изобилующей интересными трансформациями и «вкусными» мелочами, я пока не встречал. И одной только сдвижной крышей дело не ограничивается.

Огромный салон (он же, при желании — открытый кокпит), на первый взгляд, не оставляет особого пространства для внутренних помещений, и поначалу чувствуешь себя, как на обычномuddy cabin, толь-







в довольно компактном на вид кормовом «пьедестале» солнечного лежака, тоже трансформируемого как минимум на три варианта использования.

Да и вообще всякие рундучки, шкафчики и выдвижные ящички обнаруживаются здесь в самых неожиданных местах — не пропадает ни единого сантиметра свободного пространства. Очень понравилось, как Эспен решил вопрос с «техническими» рундуками

и люками, обеспечивающими доступ к аккумуляторам, помпам и прочему техническому оборудованию. Обычно в качестве багажников их не используют, но вот вам простое решение, как и в таких «трюмных» закоулках разместить цивильную поклажу, — вкладышающиеся мягкие сумки. Bravo!

Короче говоря, своей внутренней компоновкой 880-й сразу напомнил мне мой боевой походный рюкзак, в который я всегда

ухитрюсь впихнуть столько добра, сколько, казалось бы, не влезет и в пару нормальных чемоданов. Даже после пяти лет эксплуатации не возьмусь точно сказать, сколько в нем всего отсеков, больших и маленьких, а если хорошенько порыться в его недрах, то вполне можно отыскать флешку или аккумулятор для камеры, считавшиеся безвозвратно потерянными год или два тому назад.

А вот про посуду я напрочь забыл — что,

впрочем, никак не сказалось на ее состоянии, даже когда ребята на Nord Star 37 Fly развели мне в дополнение к природной волне, и без того немаленькой, крутой вейк за метр высотой. Скоростная лодка должна уметь летать, ибо как еще определишь режим глиссирования по волне, как не серию постоянных полетов-подлетов? На скоростях около 70 км/ч 880-й управлялся с этой задачей на ура, да и вообще в плане того, что именуется driving performance, заслужил твердую пятерку. Честно признаться, и при обработке вейка, и при экстремальном маневрировании мне даже порой немножко не хватало «перчику» — уж больно солидным оказался запас ходового комфорта. Но это при 150-сильных моторах.

Интересно было бы опробовать флиперовский флагман с движками топовой мощности — заявлено-то, что на транец можно поставить и две «трехсотки»... Хотя, по большому счету, надо ли?

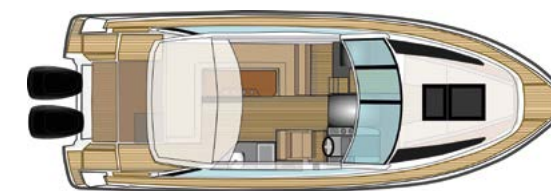
#### РЕЗЮМЕ

Тот редкий случай (по крайней мере, лично для меня), когда ходовые качества, пусть даже действительно превосходные и полностью соответствующие имиджу «лодки для водителя», отступают на второй план. Редко уделяю в своих тестовых отчетах столько внимания компоновочным решениям, но здесь они, в силу и своей небанальности, и беспорной практичности, действительно того стоят. Уди-

вительное и весьма органичное сочетание «плотности» и «воздушности» вряд ли способно оставить равнодушным даже неспециалиста. Кстати, есть у меня сильное подозрение, что члены жюри международного конкурса European Powerboat of the Year 2014 видели едва появившийся на свет Flipper 880 ST разве что в выставочном павильоне, однако считая включение новинки в число номинантов в категории «До 35 футов» абсолютно верным и непредвзятым решением. ❖



www.brandtmarine.ru



#### Flipper 880 ST

Длина, м.....	8,52
Ширина, м.....	3,15
Осадка, м.....	0,70
Сухой вес, кг.....	3000
Запас топлива, л.....	380
Запас воды, л.....	100
Пассажировместимость, чел.....	10
Кол-во спальных мест.....	4 + 2
Мощность ПМ, л.с.....	300–600
Категория СЕ.....	«С»

