



# ТРИЖДЫ ШЕСТЬ

Артём Лисочкин

*Круглые числа, а особенно с нулями на конце, почему-то обладают большей притягательностью. Поскольку речь идет о числе «600», может сразу припомниться знаменитый «шестисотый» — символ роскоши и могущества девяностых. Не сработала ли и тут «магия цифр»? В конце концов, были в то время машины и как минимум не менее достойные... Но что же касается лодок, то здесь популярность этой цифры, подтвержденная многочисленными маркетинговыми исследованиями по обе стороны океана, имеет более практическое обоснование.*

**Е**сли оперировать размерными категориями, то, согласно всеведущей статистике, именно 6-метровые моторные лодки прочно и с большим отрывом лидируют в рейтинге покупательских симпатий. Причина, пожалуй, в наиболее оптимальном соотношении размера и обеспечиваемых им потребительских качеств.

На лодке таких размеров, особенно с грамотно спроектированными обводами, уже не страшно выходить и на «большую воду» (определенные ограничения, конечно, есть, но они не настолько существенны, как в случае с более компактными корпусами, — с уменьшением основных размерений опре-

деляемые безопасностью «табу» начинают расти даже не в арифметической, а в геометрической прогрессии). Хотите принять довольно большую компанию из 6–8 гостей? Нет проблем, не придется даже действовать по принципу «в тесноте, да не в обиде». При 6-метровой длине корпуса уже не проблема оборудовать его полноценной закрытой каютой, а при наличии еще и тента с комфортом разместить на ночлег как минимум четверых — то есть такую лодку можно использовать не только для покатушек, но и для небольших путешествий выходного дня.

И все это достигается, как говорится, малой кровью — начиная от цены самой лодки и заканчивая «моторными» расходами, вклю-



Дизайн от Эспена Торупа — это не только эстетика, но и эргономика с гидродинамикой

чающими в себя не только стоимость мотора относительно умеренной мощности, но и достаточно разумный расход топлива. Кстати, последний аргумент актуален не только с денежной точки зрения — проблема заправки на воде по-прежнему остается в большинстве регионов России одной из наиболее животрепещущих. И, наконец, 6-метровая моторная лодка является без всяких натяжек трейлер-



**FLIPPER**

ной: для буксировки не требуется слоноподобный джип или пикап с шестилитровым мотором, а также не придется наматывать километры в поисках специально оборудованного бетонированного слипа, тем более что цивилизные марины и яхт-клубы у нас тоже в дефиците. Сбросить такую лодку на воду можно и попросту с любого подходящего отлогого бережка.

В общем, неудивительно, что 600-я модель марки Flipper прочно занимает первые строчки в списке бестселлеров финской компании Bella-Veneet, по-прежнему остающейся крупнейшим предприятием малого судостроения

нашего северного соседа. К тому же вся линейка Flipper совсем недавно была полностью обновлена. Никакого рестайлинга или модернизаций — новый модельный ряд известной марки был создан с нуля, а для решения этой задачи Bella Veneet привлекла талантливого норвежского конструктора и дизайнера Эспена Торупа. Почему компания начала именно с Flipper, мы уже рассказывали, но вкратце напомним предысторию.

Основатель и владелец этой финской компании Раймо Соннинен любит сравнивать три выпускаемых ею бренда (собственно Bella, Flipper и Aquadog) с автомобилями Volkswagen, BMW и Mercedes, хотя и признавая некоторую условность подобных параллелей. Таким образом, от по-семейному основательных Bella и по-яхтенному роскошных Aquadog лодки Flipper отличает прежде всего их драйверская направленность, то есть способность не просто перемещаться из точки «А» в точку «Б», но и доставлять удовольствие от самого процесса вождения — даже при всей их более чем люксовой «начинке». Исходя из этой предпосылки, Эспен — не только прекрасный дизайнер, но и признанный специалист по гидродинамике — и приступил к обновлению бренда, явно ходящего у основателя Bella-Veneet в любимчиках (напомним, что Раймо — бывший гонщик-водномоторник, до сих пор имеющий серьезный вес в спортивных кругах). >>>





Как правило, относительно небольшие лодки, в отличие от более крупных судов, создаются сразу в нескольких компоновочных вариантах, выполненных на базе одного и того же корпуса. Не стал исключением и Flipper 600, у которого таких вариантов три: Sport Console, Day Cruiser и Sport Top. Терминология вроде бы знакомая, однако норвежский конструктор предпочел пойти собственным путем даже в концептуальном плане, не говоря уже о деталях, в которых Эспен большой мастер. Фирменные признаки его работ — это крайне рациональное использование пространства, учитывающее буквально каждый свободный сантиметр, и широкое использование всевозможных, порой совершенно неожиданных трансформаций, при которых на многие элементы оборудования возлагается сразу по несколько функций.

Сравнивая полностью открытую консольную модификацию с теми же каютными вариантами, многие обычно используют выражение «самая простая», но охарактеризовать подобным образом Flipper 600 SC не поворачи-



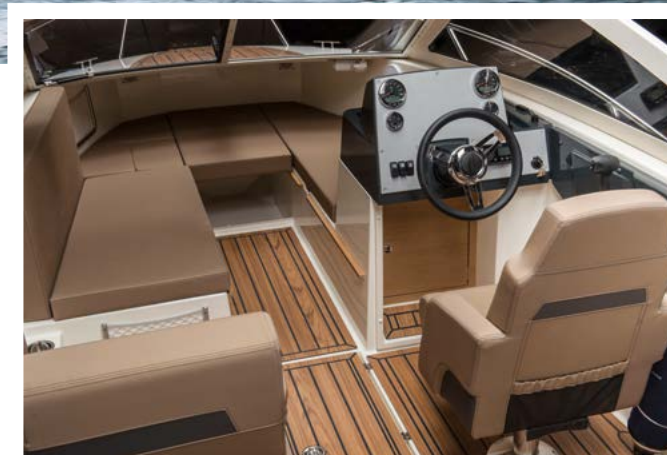
вается язык. Широкая центральная консоль здесь больше напоминает рубку-walkaround, а для того чтобы полностью вникнуть во все заложенные в люксовый интерьер трансформации, придется для начала внимательно изучить инструкцию. Самая глобальная из них — это возможность легко и быстро оборудовать в носовом кокпите полноразмерный «солярий», но на самом деле предусмотренных вариаций и, соответственно, отведенных мягким подушкам ролей куда как больше. При этом съемным деталям всякий раз находится то или иное «штатное» место — привычной картины, когда неиспользованные подушки или столики приходится укладывать стопкой в первое попавшееся место, здесь не увидишь.

Многие фирмы обычно выпускают как минимум два «консольных» варианта, но Эс-

пен справедливо считает, что версия SC, особенно учитывая основную направленность бренда, вполне самодостаточна. По его мнению, широко распространенные двухконсоли, во-первых, излишне утилитарны для «BMW на воде». Двухместная центральная консоль и пара «гоночных» ковшеобразных кресел с гипертрофированной боковой поддержкой куда больше отвечают задуманному спортивному имиджу — «пилот» и «штурман» (тем более что в роли последнего нередко выступает прекрасная спутница) должны располагаться бок о бок.

А во-вторых, к двухконсольной схеме порой прибегают попросту вынужденно, когда ширина лодки позволяет обеспечить только один удобный проход в нос. Здесь же и на габаритах консоли экономить не пришлось, и боковые проходы достаточно широки. Спорт спортом, но благодаря им SC вполне удовлетворит даже взыскательных рыбаков, обычно предпочитающих «свободную» компоновку, позволяющую без помех обойти лодку по периметру, прочим открытым вариантам.

Версия Day Cruiser на первый взгляд представляет собой классический cuddy cabin, но и эта давно знакомая многим схема с «интегральной» носовой каютой тоже была основательно переосмыслена. Первое, на что обращаешь внимание на борту Flipper 600 DC, — это непривычно длинный для 6-метрового корпуса открытый кокпит. «Одно время и у меня был небольшой круизер с cuddy cabin, на котором я частенько проводил выходные, — вспоминает Эспен. — И когда через несколько лет я решил его продать, то вдруг задумался: а сколько же раз за все время я ночевал в этой самой носовой каюте? Один? Два? Больше? частью там валялось всякое барахло, в то время как нередкие гости были вынуждены тесниться в довольно небольшом



коксите. Вот я и подумал: а обязательно ли она должна быть полноразмерной?»

Тот опыт и стал основанием для оригинального компромиссного решения: каюта здесь в некотором роде «полуторная». Сама по себе носовая дека довольно короткая, но поскольку водительская консоль, дополненная спереди длинной полкой, основательно смещена относительно ветрового стекла в корму, по правому борту «составная» крыша каюты полностью закрывает полноразмерное спальное место. Диван же по левому борту частично выступает в открытый кокпит и большей частью используется в качестве сиденья на открытом воздухе. Хотите устроить на ночлег еще и гостя, а то и двоих? Нет проблем, надо просто поставить хотя бы носовую секцию тента. При полной же его установке к вашим услугам еще как минимум одно спальное место — длинный диван по левому борту, снабженный перекидывающейся взад-вперед спинкой.

Ну а тем, кто не любит возню с тентом, особенно если солнечные лучи с занудным постоянством сменяются кратковременным дождем, адресована версия ST, оборудованная относительно небольшим хардтопом «воздушных» очертаний. Кажется, что надстройка выполнена из одних только стекол — расположившись внутри, чувствуешь себя,

словно на открытой лодке, хотя крыша надежно защищает от осадков носовые «спальные» диваны. Впрочем, в отличие от версии DC, высота крыши позволяет использовать их и в качестве обычных пассажирских сидений — и на ходу, и на стоянке.

Кстати, на первый взгляд не совсем понятно, как на «круизных» версиях организован выход из кокпита на носовую деку. Несмотря на довольно тонкую центральную стойку, двухсекционное ветровое стекло, да еще и панорамное, выглядит единым монолитом. Однако секция по левому борту откидывается вбок, открывая широченный проем, не идущий ни в какое сравнение с принятыми обычно тесноватыми центральными «форточками». «Как это нет ступеньки?» — обиделся Эспен, хлопнув рукой по небольшому прямоугольному контуру, выделяющемуся на обивке носового дивана. Отдельная подушечка, как оказалось, скрывала под собой объемистый стеклопластиковый кубик. Вынимаем, переворачиваем, ставим обратно... Готово: вместо загадочной «заплатки» перед выходом на палубу красуется прочная высо-

разницы в их поведении на воде я не ощутил. Обводы «глубокое V» переменной килеватости с более «острой» носовой частью великолепно ведут себя на волне даже в ходе затяжных прыжков, тем более что продольные реданы здесь тоже «крученые», с переменным углом отклонения относительно днища по длине корпуса, — по словам Эспена, такая схема работает как в некотором роде автоматический регулятор подъемной силы в зависимости от глубины, на которую в тот или иной момент погружен корпус. Раймо Соннинен, выступивший в ходе одного из тестов в качестве моего пассажира, от комментариев воздерживался, но явное довольство на лице руководителя Bella-Veneet лучше всяких слов свидетельствовало, что воплотить в жизнь задуманную концепцию новых Flipper удалось на все сто процентов. ❗

[www.brandtmarine.ru](http://www.brandtmarine.ru)



Flipper 600	
Длина, м.....	6,10
Ширина, м.....	2,22
Осадка, м.....	0,55
Сухой вес, кг.....	800-850*
Пассажировместимость, чел.....	6
Запас топлива, л.....	130
Мощность ПМ, л.с.....	80-150
Категория СЕ.....	«С»

\*В зависимости от модификации