



**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ

Артем Лисочкин. Фото Алексея Даняева

# «Fibrafort Style 215»:

## ГОСТЬ С ДАЛЕКОГО ЮГА

Да еще с какого далекого! Для одних юг – это Сочи, для других – Турция, Италия или Египет, но в нашем случае речь идет ни много ни мало о южном полушарии. Именно оттуда, из солнечной Бразилии, прибыл в промозглый осенний Питер «Fibrafort Style 215». Экзотика? Если говорить о происхождении лодки, то да. Хотя странно. Если не только Европу, но даже и США мы давно уже рассматриваем чуть ли не как близких соседей, а «шарик», как говорится, со всех сторон одинаково круглый, то почему же его южная «половинка» до сих пор остается для многих тайной за семью печатями?



С кем бы мы ни общались после теста, при слове «Бразилия» всем почему-то приходило в голову только два расхожих штампа: «карнавал» и «много диких обезьян». Все это в далекой стране тоже наверняка имеется, но есть там и достаточно развитая индустрия прогулочного судостроения, что при протяженности одной только океанской береговой линии (около 7.5 тыс. км) ничуть не удивительно. А компания «Fibrafort», базирующаяся в городке Итажаи на самом берегу Атлантики и существующая уже 17 лет, претендует на роль крупнейшего производителя малых судов не только в Бразилии (где на ее долю приходится более 70% от общего уровня продаж), но во всей Южной Америке. Ежегодный объем выпуска составляет более 1200 корпусов, а модельный ряд состоит из

10 базовых лодок от 4.9 до 9.2 м длиной, рассчитанных на установку в основном подвесных моторов. Уже более 12 лет продукция «Fibrafort» поставляется на экспорт, а с прошлого года к перечню более чем из двух десятков стран-импортеров присоединилась и Россия – права эксклюзивного дистрибьютора верфи получила петербургская компания «Вива Марин».

### В ожидании солнца

Мы давно привыкли, что значительная часть редакционных тестов приходится на осень, а то и на начало зимы, но жаль все же, что «Fibrafort Style 215» не удалось опробовать на воде в летнюю жару, к чему лодка гораздо более располагает.

На первый взгляд – ровно никакой экзотики, привычный добротный дей-



## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ «Fibrafort Style 215»

Длина, м	6.39
Ширина, м	2.45
Осадка, м	0.36
Килеватость на транце, град.	19
Сухой вес, кг	900
Емкость, л: – топливного бака – водяного танка	100 28
Высота подволока в каюте, м	1.4
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – рекомендуемая	150 90–150
Пассажировместимость, чел.	7
Кол-во спальных мест	2
Категория СЕ	C
Цена, руб.	999 000

крейсер с компоновкой «cuddy cabin». Даже знатоки вряд ли с ходу определят, где его построили, хотя в общем и целом лодка выглядит скорее по-американски (имеются в виду США). Обращает на себя внимание довольно высокий силуэт – даже в носу палубная секция основательно возвышается над привальником, отчего «Style 215» зрительно выглядит гораздо крупнее и солиднее, чем ждешь от 6.4-метрового корпуса.

Объем «интегральной» носовой каюты, однако, оказался меньше ожидаемого. При значительном габарите носовой части по вертикали мы рассчитывали и на столь же высокий потолок, но высота в свету оказалась лишь «среднестатистической» для лодок подобного класса – 1.4 м. Длина V-образного дивана тоже довольно скромная. Кроме того, ощущение тесноты несколько усугубляется ступенчатым двухуровневым полом. В общем, носовой отсек здесь предназначен исключительно для ночевки, использовать его для посиделок особо не тянет – хотя можно освободить пространство для ног, «укоротив» V-образный диван за счет подушек у кормовой переборки. Та, что по левому борту, про-

сто снимается, а правая откидывается на шарнирах. Поскольку ковролинового покрытия в закрываемой ею нише нет, мы предположили, что свободное пространство можно задействовать не только в качестве багажника, но и для установки биотуалета или даже прокатного унитаза, как это нередко делается на лодках аналогичных размеров.

Все объясняется, когда вновь оказываешься в кокпите, который после тесной и спартански оборудованной каюты, словно заимствованной у лодки классом ниже, выглядит на удивление просторным и нарядным. Лодка-то не финская, а бразильская! Да здравствуют солнце, воздух и вода! Именно здесь – главное обитаемое пространство «Fibrafort Style 215», именно здесь должен быть обеспечен наибольший комфорт.

Дело не только в его увеличенной площади. Не можем не отметить, что конструкторы и дизайнеры бразильской компании отнеслись к планировке и оформлению кокпита не только вдумчиво, но и с душой. Яркий (местами даже слишком яркий, как это принято на юге) интерьер никак не назовешь безликим. При этом, на наш взгляд, его разработчикам хорошо знакомы

как чувство вкуса и меры, так и чисто технические требования. Получилось и нарядно, и функционально, все на своих местах – начиная от мягких двухцветных накладок затейливой формы и заканчивая багажными отсеками и подстаканниками.

Оригинально оформленный пост управления тоже вполне удобен, хотя возникло и одно серьезное нарекание: при включении ходовых огней, помпы и т.п. на овальном блочке посередине панели загораются светодиодные индикаторы «кислотного» синего цвета, которые режут глаз даже при дневном освещении. Что же будет в сумерках или ночью? В общем, здесь явно нужен «диммер», позволяющий регулировать яркость, или же просто выключатель подсветки. Кроме того, обычная для большинства протестированных лодок «история с навигацией»: компактный прибор с небольшим экраном на панели поместился, но для большого «телевизора», вполне уместного на подобной лодке, места едва ли хватит.

Кресел и мягких диванов – с лихвой для «паспортного» экипажа в 7 чел., по правому борту установлена мойка с небольшой раковиной, есть довольно объемистые рундуки под сиденьями и

по бортам, но при этом остается еще уйма свободного пространства. Выходы на неширокую кормовую площадку и на носовую деку (через «форточку» лобового стекла) дополнены удобными ступеньками, хотя при входе непосредственно на лодку некоторые категории пассажиров (в частности, дамы) могут испытать определенные неудобства: нос по сравнению со стандартным причалом достаточно высок, а в корме при швартовке левым бортом придется перешагивать через подмоторный рецесс.

Обратил на себя внимание аккуратный «фирменный» вид многочисленных аксессуаров, дельных вещей и элементов обстройки, в том числе и таких



сложных в производстве, как обрамление ветрового стекла. При этом знаковых лейблов мы не нашли (не секрет, что даже более известные зарубежные верфи предпочитают использовать продукцию всемирно известных монополистов вроде «Taylor Made»). Кроме того, конфигурация ряда деталей навела на мысль, что изготовлены они исключительно для конкретной модели. Да, подтвердили нам, все до последней мелочи «Fibrafort» делает сам. Квалификация бразильских мастеров и технологов вызывает уважение. Взять те же элементы из гнутых труб из нержавеющей стали, широко использованные в оформлении «Style 215» – ни единого огреха даже в самых проблемных местах не нашлось

Кстати, изучая боковые «рамы» ветрового стекла, на которые пошла самая

толстая, но, тем не менее, безупречно согнутая труба, мы не без удивления обнаружили, что они несут в основном декоративную функцию – собственно стекла, срезанные по плавной дуге, занимают менее половины их площади! Оригинальное решение. Наверное, в жарких странах проникающий в кокпит боковой ветер воспринимается только как благо (хотя и во время «холодного» теста особого дискомфорта это нам не доставило).

В общем, при беглом осмотре лодка оставила в целом отрадное впечатление. Откровенно не понравилось лишь расположение заливной горловины встроенного бензобака на левом борту, рассчитанное исключительно на за-

правочный пистолет береговой бензопомпы (дозаправиться из канистры можно только с берега, да и то при помощи «хитрой» воронки). Кроме того, лодке явно не помешал бы мягкий привальныйник вместо жесткого металлического профиля.

### Не дождавшись солнца

Лодка, пришвартованная у клубного причала, была накрыта ходовым тентом, и этот немаловажный в наших краях аксессуар, честно говоря, ее не украшает – простенькая прямоугольная палатка с прозрачными боковинами мало гармонирует с округлыми очертаниями корпуса и по-спортивному скошенным лобовым стеклом. Однако из-за дождя скоростные замеры пришлось проводить из-под тента.

Хоть он формально и «ходовой», но

## РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МОТОЛОДКИ «Fibrafort Style 215»

(нагрузка – 3 чел. плюс 80 л топлива, ходовой тент установлен, ПМ – «Honda 150», ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 14 3/4 и шагом 21 дюйм, скорость ветра – 6–8 м/с, высота волны – 0.2–0.3 м, темп. воздуха – 8°C, темп. воды – 9°, место испытаний – р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.9 (5.4)
1000	4.0 (7.4)
1500	6.1 (11.2)
2000	6.9 (12.7)
2500	8.5 (15.8)
3000	11.5 (21.3)
3500	17.5 (32.3)
4000	22.6 (41.9)
4500	25.1 (46.4)
5000	29.8 (55.1)
5500	31.2 (57.8)
5700	32.0 (59.2)



- спокойное, предсказуемое поведение на воде;
- солидный внешний вид;
- нарядный интерьер.



- расположение горловины бензобака;
- неудачный по дизайну и конструкции ходовой тент;
- отсутствие мягкого привального бруса.

разработчики, скорее всего, не особо рассчитывали на его частое использование в этой роли – иначе поставили бы на «лобовик» дворники, тем более что «настоящие» каленые стекла это вполне допускают. В общем, время от времени приходилось приоткрывать центральную «форточку», чтобы получше рассмотреть обстановку по курсу на полном ходу. Замерзнуть не дал только предусмотрительно установленный опционный отопитель «Webasto», дефлекторы которого поставляли теплый воздух не только в каюту, но и в накрытый мягкой крышей кокпит.

Когда грозовые тучи немного разошлись, тент мы с облегчением убрали. В положении «по-походному» его дуги вместе с покрывкой откидываются аккуратно на радарную арку – советуем учитывать это при установке на нее



«фетишей» вроде прожектора, горнов, антенн и т.д.

При заочном знакомстве с лодкой и самой компанией «Fibrafort» перед выходом на воду мы узнали еще одну интересную вещь. Оказывается, на большинстве выпускаемых ею судов применяются патентованные обводы под названием «Step Vee». Далеко не все судостроительные фирмы, даже крупные, готовы ввязываться в довольно сложный и дорогостоящий патентный процесс, и если принимается такое решение – значит, конструкторы действительно дорожат собственной разработкой и считают ее удачной. Это пробудило в нас дополнительное любопытство, тем более что на некоторых фотографиях явственно проглядывало нечто вроде поперечного редана...

Впрочем, такового не оказалось. «Зазубрина» на скуле отмечала не полноценный поперечник – как, скажем, у обводов «FasTrac» от «Regal», а всего лишь «карман» скулового брызгоотбойника вроде бейлайнеровского «APS». А вот с продольными реданами тут явно поэкспериментировали – в частности, нижняя пара очень короткая и даже не дотягивает до миделя...

Но важнее результат. Достаточно массивная лодка с далеко не запредельным мотором без натуги и чрезмерного дифферента выходит на глиссирование, во всем диапазоне скоростей уверенно держится на ровном киле, особо не обращая внимания на перемещения экипажа, а в поворотах ложится в оптимальный с точки зрения комфорта

крен. Особого водительского искусства при этом не требуется. Не слишком-то отличаясь спортивным характером, лодка послушна и предсказуема даже при существенных перенастройках триммером.

Со стороны хорошо видно, что скуловые «карманы» на полном ходу висят в воздухе. Омываются водой они только при выходе на глиссирование и в виражах, но какое влияние при этом оказывают – судить не беремся.

Кстати, в плане разрешенной мощности бразильская фирма проявляет весьма взвешенный и осторожный подход, ограничивая ее довольно скромной величиной 150 л.с. (На уже протестированных одноклассниках с аналогичной компоновкой моторы стояли помощнее: к примеру, на «Yamarin 64DC» – 200 л.с., а на «Uttern D66 Verado» – и вовсе 250). Если судить по ходовым качествам, лодка вполне осилит и более мощный мотор, но превышать заводские рекомендации все же не советуем. Что же касается мотора минимально рекомендуемой мощности (90 л.с.), то у нас есть подозрение, что ему на «Style 215» придется тяжело, особенно с большой нагрузкой.

Для оценки мореходных качеств вышли в Финский залив, на довольно короткую ветровую волну высотой около 0.6 м – лодка довольно мягко преодолевала ее на скорости 55–57 км/ч под любым углом, уверенно держась на курсе и не требуя подруливания.

Результаты скоростных испытаний сведены в таблицу. В качестве ком-

ментария добавим лишь, что 21-дюймовый винт 150-сильной «Honda» оказался тяжеловат даже для относительно небольшой нагрузки: с поджатым триммером мотор «успокоился» на 4800 об/мин, и дальнейший рост оборотов вплоть до потери упора винтом был достигнут лишь при помощи его откидки.

## Резюме

Добротный семейный дейкрэйсер с довольно спокойным и предсказуемым нравом, способный при необходимости управиться и с беспокойной водой. Солидная, большая на вид лодка – и при этом с подвесным мотором, что для многих может быть немаловажно. Южное происхождение проявляется в основном в перераспределении обитаемых пространств в пользу открытого кокпита – каюта несет здесь лишь вспомогательную функцию.

Мотолодка «Fibrafort Style 215» предоставлена для испытаний компанией «ВИВА МАРИН»: Санкт-Петербург, Цветочная ул., 16, оф. 9, тел./факс (812) 644-4286, info@vivamarine.ru, www.vivamarine.ru, www.fibrafort.ru

