

История судостроения и автомобильной промышленности знает немало примеров того, когда какая-либо техника, изначально созданная по заказу военных, очень скоро начинает пользоваться повышенным интересом со стороны мирного населения. Конечно, кое-кого привлекает сам по себе брутальный стиль «милитари», но все же более весомым аргументом становятся чисто эксплуатационные свойства: у армейского внедорожника – хорошая проходимость, у флотского катера – высокая мореходность и «всепогодность»...

Артем Лисочкин. Фото Александра Филиппова



**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

## «Буревестник-630DC»:

### полная демобилизация

Вот чего военной технике традиционно не хватает, так это комфорта. Простому «частнику», даже не особо избалованному, не особо-то по вкусу терпеть «тяготы и лишения» – даже во имя ее повышенной надежности и прочих полезных качеств. Спартанский дизайн с обилием острых углов и граней тоже не всех устраивает. Поэтому при создании «гражданских» версий разработчики нацеливают свои усилия в первую очередь на повышение уровня комфорта и некоторое «смягчение» излишне сурового внешнего облика. Нередко эта цель достигается не только за счет новых, более «богатых» элементов внутреннего оборудования (удобных кресел, мягких подушек и т.п.), но и при помощи иных, нежели у прототипа, компоновочных решений. Порой такие изменения оказываются довольно существенными – хорошей иллюстрацией подобного принципа «конверсии» и стал «Буревестник-630 DC».

#### От «грузовика» до «пикапа»

По отчетам с нашей «мерной мили» постоянные читатели «КиЯ» хорошо знакомы практически со всем модельным рядом «Буревестников» – от самого популярного «430-го», на котором редакционный экипаж в 2006 г. прокатился от Петербурга до Хельсинки и обратно (см. «КиЯ» № 203),

до 7.8-метрового РИБа с 225-сильным стационарным турбодизелем (кстати, в конце прошлого сезона появилась и модель длиной более 8 м, успевшая пройти лишь заводские испытания).

Серьезным толчком к качественному развитию и совершенствованию ходовых качеств «Буревестников» послужили в свое время водно-мо-



торные гонки – в первую очередь «24 часа Санкт-Петербурга». Именно под этот марафон создавался в свое время «530-й» – первый РИБ от «Мобиле Груп» и ПКФ «Мнев и К», снабженный поперечным реданом. Увы, вскоре любые элементы, способствующие подаче воздуха под днище, были запрещены на этих соревнованиях правилами UIM, но идея, доказавшая свою жизнеспособность на кольцевой трассе чемпионата мира, не только осталась жить за ее пределами, но и получила дальнейшее развитие.

Постепенно сформировалась общая концепция обводов, в той или иной мере объединяющая все новые модели с маркой «Буревестник» – моногедрон довольно значительной килеватости (22° практически по всей длине корпуса) с поперечным реданом обратной стреловидности и неширокой килеватой гидролыжей.

Примененные конструкторские решения обеспечили удачный баланс между мореходностью, позволяющей поддерживать высокую скорость при сильном волнении, хорошие скоростные качества и довольно невысокие «запросы» к мощности применяемых моторов. Судим об этом не понаслышке – новая лодка стала уже десятым «Буревестником», побывавшим в руках испытателей «Кия».

А если говорить конкретно о модели с индексом «630», то она нам знакома лучше прочих – этот корпус, который и привлек в свое время внимание военных, мы уже испытывали как с подвесными моторами (см. № 204), так и со стационарным турбодизелем (отчет – в № 200).

СOLIDная лодка со «стационаром», по нашим оценкам, вполне устроила бы и многих «частников», но все-таки подвесной мотор с точки зрения большинства наших водномоторников куда проще и «понятней». Первая модификация с подвесником досталась нам в самом что ни на есть спартанском исполнении – в кормовой части стерильно пустого кокпита с ровным полом была установлена лишь простецкая на вид консоль граненых очертаний, которую мы сразу окрестили «рубкой линкора». В общем, модификация хоть и была гражданской, но чисто «рабочей», наподобие развозного грузовичка.

При всех своих скоростных и мореходных качествах лодка не особо годилась для семейных прогулок и вообще бесцельного «прожигания жизни», и вскоре специалисты «Мобиле Груп» предложили нам протестировать вариант «630-го» с абсолютно новой компоновкой – двухместная консоль более симпатичного дизайна «переехала» к миделю, появились мягкие кресла и подушки, увеличилось число «сухих» багажников... Лодка действительно стала более универсальной – интерьер ее позволял не только орудовать снастями на рыбалке, но и с удобством разместиться во время короткой прогулки впятером-вшестером, хотя и здесь были отмечены некоторые минусы. Прежде всего мы отнесли к их числу проблему с установкой полноценного ходового тента, что на большей части территории нашей страны немаловажно. Как позже выяснилось, с испытателями «Кия» оказались солидарны и многие потребители.

Надо сказать, что из всех неформальных водно-моторных сообществ сторонники РИБов представляют собой, пожалуй, наиболее спаянный «клуб» с тесным общением единомышленников и постоянным обменом информацией и отзывами. Именно по этой причине и у производителей РИБов обычно не бывает проблем с «обратной связью» – в частности, многие владельцы «Буревестников» поддерживают с «Мобиле Груп» хороший контакт, нередко высказывая, по словам представителей фирмы, весьма конструктивные предложения по совершенствованию лодок. Именно так и появилась на свет третья модификация «630-го», главным инициатором создания которой со стороны потребителей выступил петербуржец Дмитрий Илькевич. Он же приобрел головной образец, который любезно предоставил для редакционного теста.

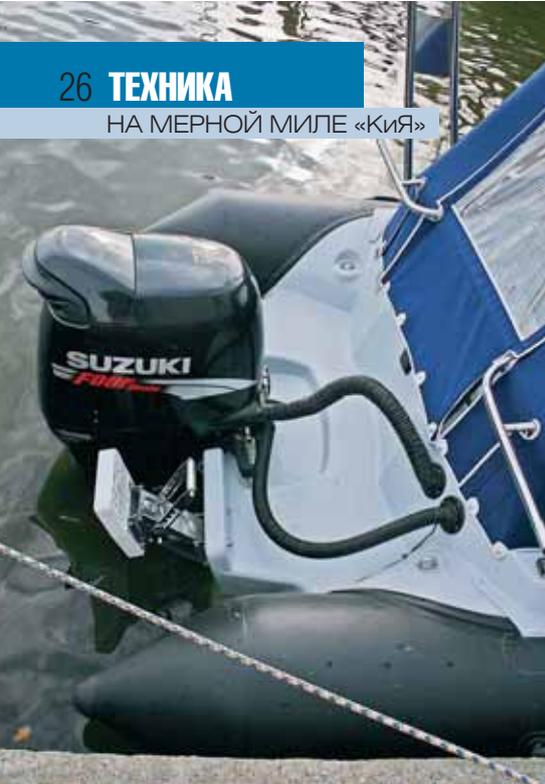
Следуя требованиям все того же «рыболовно-прогулочного» назначения лодки, конструкторы компании более четко отделили наиболее обитаемую кормовую часть кокпита от носовой «рабочей». Бортовые консоли представляют собой отдельные детали, крепящиеся в стандартной «ванне» «630-го», но почему-то весь кормовой отсек выглядит монолитной «кабиной», особенно с поставленным



## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ РИБа «Буревестник-630DC»

Длина, м:	
– габаритная	6.30
– жесткого корпуса	5.89
Ширина, м:	
– габаритная	2.45
– жесткого корпуса	2.05
Осадка, м	0.50
Высота борта на миделе, м	0.86
Надувной баллон:	
– материал	ПВХ
– плотность, г/м <sup>2</sup>	1650
– диаметр в носу/корме, м	0.4/0.5
– кол-во отсеков	5
Килеватость, град.:	
– на транце	22
– на миделе	22
Сухой вес, кг	540
Емкость топливного бака, л	290
Высота транца, м	0.53
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	200 или 2×100
– рекомендуемая	100–150 или 2×90
Пассажировместимость, чел.	12





## РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ РИБа «Буревестник-630ДС»

(нагрузка – 2 чел. плюс 40 л топлива, ходовой тент установлен, ПМ – четырехтактный «Suzuki DF140», ГВ – трехлопастной алюминиевый «Solas» диаметром 13 и шагом 21 дюйм, скорость ветра – 6–7 м/с, высота волны – 0.3–0.4 м, темп. воздуха – 14°C, темп. воды – 12°, место испытаний – Финский залив в районе пос. Стрельна)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	1.7 (3.1)
1000	2.9 (5.4)
1500	4.7 (8.7)
2000	5.7 (10.5)
2500	7.6 (14.0)
3000	14.6 (27.1)
3500	19.7 (36.4)
4000	24.8 (45.8)
4500	28.4 (52.6)
5000	32.3 (59.8)
5500	35.7 (66.1)
6000	39.3 (72.7)
6400	40.1 (74.1)

### Плюсы:

- хорошая мореходность;
- предсказуемая управляемость;
- 290-литровый бензобак;
- удачный баланс между «рабочими» и «прогулочными» качествами.

### Минусы:

- сплошной полог тента в центральном проходе;
- невозможность развернуть передние кресла на 180°;
- кормовой релинг перекрывает горловину бензобака.

тентом. Наверное, такое впечатление создается из-за длинных – протянувшихся почти до самого транца – и довольно высоких фальшбортов, а также ветровых стекол с развитыми боковинами.

Мы сразу обратили внимание, что двухконсольная компоновка позволила устранить подмеченную нами на предыдущей версии проблему с передними креслами – раньше они стояли чересчур тесно друг к другу, отчего между ними можно было банально застрять; теперь же появился нормальный проход из кормовой части кокпита в носовую. Объемистые полуконсоли снабжены «сухими» багажниками, так что места для поклажи – в дополнение к кормовому и носовому рундукам – значительно прибавилось. Внутри, конечно, малость потеснее, чем на жесткой лодке схожих размеров, но не будем забывать, что это РИБ, и за дарованные надувным бортом преимущества приходится расплачиваться в первую очередь ограниченным габаритом кокпита по ширине.

Кокпит, как и прежде – самоотливной, но ради увеличения полезного объема пайол расположен довольно низко. Когда мы встали на транец втроем, небольшое количество забортной воды просочилось через кормовые шпигаты внутрь – чтобы исключить обратный ток воды при значительной кормовой загрузке на стоянке, шпигаты предусмотрительно дополнены резьбовыми пробками.

По части дизайна (лишенного, впрочем, каких-то особых «наворотов») новый «Буревестник» тоже сделал заметный шаг вперед, все более уходя от привычного образа «рабочей лошади». Выверенные углы наклона ветровых стекол с длинными боковинами придают лодке спортивную стремительность, вполне уместную при ее ходовых качествах. Панели консолей хоть и без особых изысков, но вполне функциональны (за исключением традиционных уже отсутствия глубоких ниш-подстаканников), не самые дорогие кресла с регулировкой, тем не менее, довольно удобны – в общем, на этом фоне не выглядит чужеродным предметом и такой «фетиш», как «морская» магнитола со встро-

енными в консоли колонками. Да, даже при наличии «рабочего» носового кокпита это уже не «грузовик», а скорее пикап!

### Холод – не помеха

Как уже отмечалось, с ходовыми качествами «630-го» корпуса мы были уже хорошо знакомы. Несмотря на довольно существенные изменения компоновки, двухконсольная модификация не преподнесла никаких сюрпризов по сравнению с предыдущей версией. Прибавка в весе (на 60 кг) и более кормовая центровка проявились разве что в том, что при выходе на глиссирование лодка стала чуть выше задирать нос – что, впрочем, по-прежнему не сказывалось на обзорности с места водителя, а в общем и целом дифферент в момент разгона оставался довольно умеренным. Ту же прогнозируемую умеренность новинка демонстрировала и в поворотах – накрентить ее более чем на 25–30° нам так и не удалось, хотя склонности «поворачивать блинчиком» и тем более «вываливаться» наружу поворота даже при встрече с крутой волной лодка не выказывала.

Для выхода налегке – 2 чел. и всего лишь 40 л топлива – гребной винт, рассчитанный на более серьезные нагрузки, оказался легковат. (Кстати, напомним, что солидного дополнительного веса можно при желании набрать за счет одного только топлива – бензобак, скромно скрывающийся под пайолом, здесь ни много ни мало 290-литровый!). На полном газу с «отпущенным» триммером мотор начинал перекручивать, но и в этом случае достигнутую при 140 л.с. скорость мы бы сочли весьма достойной. Волна высотой 0.3–0.4 м на ходу была практически незаметна, ничем закончились и попытки прыгнуть с кильватерной волны от 7-метрового катера сопровождения со стационарным мотором, идущего в переходном режиме – винт ни разу не выскочил из воды. Следует отметить, что на предыдущих версиях с тем же корпусом нам приходилось ходить в действительно свежую погоду, и еще раз подтверждаем: мореходность «630-го» – на высоте.

Правда, несколько изменились сами ощущения от управления. Напомним, что «Буревестник» отличается довольно низким силуэтом, отчего со сто-



роны этот серьезный РИБ можно принять за обычную надувную – баллон полностью отрывается от воды лишь на полном ходу, а в поворотах успешно препятствует излишнему крену. Из-за умеренной высоты борта на предыдущей модификации казалось, что кресло установлено слишком высоко – открытого всем ветрам водителя не оставляло впечатление «верховой посадки», а пассажир в крутых виражах крепче вцеплялся в поручень, дабы не вылететь за борт. Высокие консоли с фальшбортами и развитыми ветровыми стеклами поставили все на место – теперь ощущения скорее «автомобильные», да и защита от ветра на порядок лучше.

В довольно прохладную погоду не лишним оказался и тент. После нескольких минут экстремального маневрирования и интенсивного вращения штурвала в «кабине» попросту стало жарко – даже несмотря на то, что мягкий полог, которым можно полностью

перекрыть проход между консолями, был снят. Увы, но на ходу так придется поступать даже в дождь, поскольку «дворников» нет, да и устанавливать их на поликарбонатные стекла по большому счету бессмысленно. С учетом этого цельный полог, крепящийся в скатанном виде на уровне крыши, мы бы разделили застежками на две половины – тогда, оставив пространство на уровне ветрового стекла открытым, можно было бы перекрывать нижнюю часть прохода мягкой «калиткой», чтобы меньше задувало в ноги.

### Резюме

Преимущества РИБов – прежде всего с точки зрения безопасности – хорошо известны, но, создавая великолепный корпус, разработчики таких лодок порой напрочь забывают о комфорте. Достаточно вспомнить, например, наши отчеты об испытаниях РИБов из Италии, где, казалось бы, в них действительно знают толк. Между

тем, комфорт нередко идет рука об руку с безопасностью – например, всех заложенных в корпус скоростных и мореходных качеств порой просто не извлечь, если все помыслы направлены только на то, чтобы удержаться на ногах или на скользком сиденье, больше похожем на обычный ящик. Да и просто покажите нам человека, который не мечтал бы о нормальных человеческих условиях на борту! Не надо гламура – требуются удобство и эргономика. РИБы, как и «рибоманы», имеют, конечно, свою специфику, но все же вряд ли они должны быть исключением из общего правила. Поэтому появление «Буревестника-630DC», на наш взгляд – шаг в правильном направлении. При сохранении всех положительных качеств РИБа и его рыболовно-рабочих функций, на такую лодку не стыдно пригласить и «манерную» компанию, которая в жизни не слышала слова «непромоканец».

РИБ «Буревестник-630DC» предоставлен для испытаний  
ООО «Мобиле Групп»: Санкт-Петербург, пр. Маршала Говорова, 35,  
тел. (812) 336-4559, тел/факс (812) 336-4558, [www.mg-boat.ru](http://www.mg-boat.ru)

