



“БУРЕВЕСТНИК 650 TD”: НАСТОЯЩИЙ ПОЛКОВНИК

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

На малом ходу, чтобы не разводило волны, движемся вдоль причалов одного из питерских яхт-клубов. Вдруг откуда-то из-под прикрытия высокого борта моторной яхты, заложив эффектный вираж, вылетает парочка на гидроцикле. Э-э, что стряслось? Безбашенный водила явно теряет первоначальный энтузиазм — сброс газа, разворот, и шустрый аквабайк поспешно юркает обратно в лабиринт разномастных корпусов. “Посмотрите на себя со стороны!” — посоветовали нам, когда мы вернулись на базу.

Артем Лисочкин. Фото Алексея Даняева

А ведь и впрямь: уже сам вид нашего “Буревестника” недвусмысленно намекает, что на реке мы не с какими-то праздными целями, да и спасательные жилеты у нас с коллегой одинаковые, словно униформа. Не иначе — представители некой силовой структуры, так что парень, севший за руль наверняка без “прав”, а то и приободрившись пивком, разумно предпочел не рисковать.

Кстати, первая встреча с этой лодкой состоялась у нас не на каком-нибудь бот-шоу, как это обычно бывает, а на Втором Международном военноморском салоне, состоявшемся прошлым летом в Петербурге — выставке, представившей гостям из множества стран (как союзников, так и потенциальных противников) последние достижения отечественной “оборонки”. РИБ длиной 6.5 м — это, конечно, не сторожевик и не десантный корабль, но новинка ничуть не затерялась на фоне более грозных посудин: лодкой заинтересовалось Министерство обороны РФ в лице ВМФ, далеко не праздный интерес к “Буревестнику”, созданному компанией “Мнев и К” совместно с предприятием “Мобиле Груп”, проявили представители фло-

тов ряда африканских стран, а также Индии.

Мы мирные люди, но наш “Буревестник”...

Впрочем, предоставленная на тест лодка хоть и приглянулась военным, но была исполнена в “гражданском” варианте, отсюда и хорошо знакомое нашим водномоторникам название “Буревестник”, представляющее собой неплохо раскрученный торговый бренд



(вариант для флота с большей длиной корпуса носит короткое название “БЛ-680”, что по-военному незамысловато расшифровывается как “быстроходная лодка”). В основе корпуса нового РИБа лежат уже проверенные обводы чуть меньшего размера “Буревестника В-530 Н”, тоже побывавшего на нашей “мерной миле” (см. № 189). Напомним, что “530-й” с поперечным реданом разрабатывался специально для участия в марафоне “24 часа Санкт-Петербурга” и неплохо показал себя на трассе, но буквально на следующий сезон такие обводы были запрещены правилами гонки.

Основным отличием “Буревестника 650 TD” от прототипа являются не столько пропорционально увеличенные основные размеры корпуса и несколько большая килеватость, сколько стационарная силовая установка с дизельным мотором. Что интересно, на базе нового корпуса изначально был построен РИБ, рассчитанный на установку одного или двух подвесных моторов, который представили на прошлогодней питерской бот-шоу, однако первым “увидел воду” именно дизель-

ный вариант (отчет об испытаниях “на мерной миле “Кия” нового “Буревестника” с подвесным мотором читайте в одном из следующих номеров).

Военные давно поняли преимущества РИБов при решении определенных задач — прежде всего службами, осуществляющими контрольные и патрульные функции в прибрежной зоне. На вооружении пограничников, таможенников, береговой охраны многих стран стоит немало судов с надувным бортом. Во-первых, при относительно небольших размерах они отличаются лучшей мореходностью по сравнению с традиционными жесткими корпусами, позволяя увереннее чувствовать себя на море в свежую погоду, а во-вторых, пневматический “воротник” выручает не только при подходе к остановленному для проверки или терпящему бедствие судну, играя роль своеобразного мягкого бампера или безразмерного кранца, но и в более серьезных “боевых” ситуациях — если неприятелю, к примеру, вздумается пойти на таран. (Кстати, как рассказывал нам в свое время легендарный итальянский конструктор и гонщик

Фабио Буцци, предоставивший для редакционных испытаний патрульный перехватчик “FB RIB 33”, нарушители всех мастей — контрабандисты, перевозчики нелегальных эмигрантов и те же пираты — тоже предпочитают РИБы).

Чем предоставленный на тест “Буревестник” отличается от “БЛ”, создатели лодки предпочли не распространяться (военная тайна!), но и “мирная” версия выглядит вполне по военно-морскому: шаровый цвет корпуса и баллона, строгая граненая консоль, похожая на рубку линкора в миниатюре, и, наконец, упрятанный под рифленным кормовым капотом стационарный мотор — 120-сильный турбодизель “MerCruiser 1.7 DTI”, работающий на угловую колонку “Alpha I”.

Перед консолью — длинный вместительный рундук, он же сиденье с продольным поручнем-разделителем, на котором вполне уместно смотрелись бы четверо, а то и шестеро вооруженных до зубов бойцов, расположившихся спиной друг к другу и боком к движению. Непривычно — строго в ДП — установлен штурвал, при этом по

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ РИБА “БУРЕВЕСТИК 650 TD”

Длина, м:	
– корпуса	6.5
– наибольшая	6.71
Ширина наибольшая, м	2.5
Осадка корпусом, м	0.44
Килеватость, град.:	
– на транце	21
– на миделе	24
Сухой вес, кг	940
Емкость топливного бака, л	165–190
Двигатель:	
– тип	Турбодизель “MerCruiser 1.7 DTI”
– мощность, л.с.	120
Тип привода	Угловая колонка “Alpha I”
Надувной баллон:	
– материал	ПВХ
– плотность, г/м ²	2200
– диаметр в носу/корме, м	0.4/0.5
– кол-во отсеков	5
Пассажироместимость, чел.	8





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ РИБА “БУРЕВЕСТНИК 650 TD”

(нагрузка — 2 чел. плюс 150 л топлива, ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 14,25 дюймов и шагом 21 дюйм, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волны — 0,3–0,4 м, темп. воздуха — 27°С, место испытаний — р. Большая Невка и Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)*
850	2.8 (5.2)	64
1000	4.1 (7.5)	69
1500	5.7 (10.6)	70
2000	7.0 (13.0)	75
2500	12.0 (22.2)	80
3000	19.2 (35.5)	82
3500	25.0 (46.3)	85
4000	29.9 (55.3)	88
4500	33.6 (62.1)	90
4600	35.1 (64.9)	92

* На уровне кормового сиденья



бокам от водителя на широком кормовом сиденье с простенькой трубчатой спинкой могут устроиться еще двое. Капот мотора вместе с сиденьем откидывается назад, обеспечивая великолепный доступ в “машинное отделение” (скорее всего, именно так будут именовать этот отсек пользователи в флотской форме). Удобно расположена и заливная горловина топливного бака — на передней стенке консоли, так что в случае чего дозаправиться из канистры можно даже в сильную качку.

И немного о том, что не столь заметно стороннему взору. Килеватость на транце по сравнению с “530-м” увеличена совсем не на много и составляет 21° — создатели лодки по-прежнему стремились к тому, чтобы для обеспечения мореходных качеств не требовалось запредельной энерговооруженности, тем более что обязательным условием был дизель, причем довольно компактный. Что же до скоростных показателей, то улучшить их призван поперечный редан. Плотность ПВХ-ткани надувного баллона вызывает уважение — 2200 г/м²! Перед пулей, конечно, и такая не устоит, но на случай штормовых швартовок и

взаимных “боданий” с нарушителями — пожалуй, самое то.

Тяготы службы

Тайна тайной, но то, что лодка предназначена в первую очередь для профессионального использования, а не для праздных покатушек, очевидно даже сторонним наблюдателям. Сказывается это и на некоторых чисто эксплуатационных моментах.

Взять, к примеру, замкнутую систему охлаждения мотора, заполненную антифризом и позволяющую эксплуатировать лодку при любой температуре воздуха — была бы чистой вода. Конечно, для военных, работников МЧС, водной милиции, служб рыбоохраны это важнее, но вот насос, обеспечивающий циркуляцию воды в первичном контуре — “холодильнике”, занял место помпы гидроусилителя рулевого управления (конструкция двигателя предусматривает установку только либо того, либо другого). В результате пришлось довольствоваться обычной “механикой” с тугим и откликающимся на боковые уводы гребного винта штурвалом. При изменении

угла наклона колонки кнопками триммера руль “тянуло” то в одну, то в другую сторону, хотя наибольшая скорость достигалась как раз в том режиме, когда лодка переставала “лежать на руле”. Изрядных физических усилий требовали и попытки быстро выйти из глубокого левого виража на полном ходу. Кроме того, штурвал отличался значительным люфтом, отчего зарыскивания на небольшой скорости, нормальные, в принципе, для килеватых корпусов, досаждали больше обычного.

Надо сказать, что примененная система охлаждения немного сказалась и на гидродинамических характеристиках — водозаборник первичного контура выступает под днищем, увеличивая сопротивление корпуса. По словам разработчиков, без этого “довеска” максимальная скорость была бы на 2–3 км/ч выше.

Само по себе центральное расположение водителя, пусть и несколько непривычное, никаких проблем не вызывает, хотя работать приходится в довольно спартанских условиях — на войне как на войне. По крайней мере, позу за штурвалом не назовешь особо

оптимальной — откинуться на спинку сиденья, орудуя штурвалом и рукояткой газа-реверса, что называется, руки короткие, а на роль боковой поддержки годятся разве что расположившиеся по бокам пассажиры. Впрочем, обзор неплох даже при разгоне — “650-й”, несмотря на обусловленную тяжелым дизелем кормовую центровку, при выходе на глиссирование не отличается чрезмерным кормовым дифферентом даже с тремя седоками на заднем сиденье и при среднем положении триммера. Да и вообще поведением на воде дизельный “Буревестник” во многом напоминает “530-й”, послуживший прототипом — стабильный ход как по прямой, так и в поворотах, мягкое, без ударов и зарыскиваний, преодоление “битой” волны.

Допустимы даже самые экстремальные маневры на полной скорости — мешают при этом только “паразитные” усилия на штурвале, обусловленные механическим приводом. При движении вдоль кильватерной волны от

идущей впереди лодки можно, как по нитке, идти по самому гребню (предшественник со схожими обводами при этом норвил скатиться в ложбину между волнами, словно автомобиль в обледеневшей колее).

При выходе вшестером максимальная скорость составила около 57 км/ч (надо сказать, что передний рундук, разделенный поручнем, несмотря на свой спартанский вид, оказался весьма удобным пассажирским сиденьем!), так что и нагрузку “650-й” переносит достойно. В принципе, достигнутые со 120-сильным мотором скоростные показатели в большинстве случаев удвоят не только “мирных” профессионалов, но и силовые структуры, но, на наш взгляд, “Буревестник-650” без проблем управится и с большей мощностью, особенно если эксплуатировать его планируется с многочисленным экипажем. В общем, заявленные разработчиками показатели максимально допустимой и рекомендуемой мощ-

ности (200 и 160 л.с. соответственно), пожалуй, вполне обоснованы.

Резюме

Представители ВМФ обратили внимание на “Буревестник 650 TD” не зря. Лодка эта хоть и гражданская, но с явной “военной косточкой”. Впрочем, требования, предъявляемые военными, нередко полностью совпадают с чаяниями многих “штатских” пользователей, прежде всего тех, кто эксплуатирует лодки в тяжелых условиях и, что называется, “по делу” — скажем, тех же рыбаков. Запас прочности, высокие ходовые качества и дизельный мотор на верняка им придутся по душе. Однако комфорт на борту все же мог бы быть и повыше. Впрочем, разработчики сообщили, что эта проблема вполне решаема — в свободную продажу новый “Буревестник” будет предлагаться в самых разных вариантах комплектации, с широким выбором не только дополнительного оборудования, но и внутренней обстройки. ●



РИБ “Буревестник 650 TD”
предоставлен для испытаний Санкт-Петербургскими компаниями
“Мнев и К” (тел. (812) 331-8811, info@mnev.ru, mnev@lek.ru, www.mnev.ru)
и “Мобиле Групп” (тел. (812) 336-4559, www.mg-boat.ru)

