

› Артем Лисочкин. Фото Игоря Лагутина

«Буревестник-630»: конверсия в действии

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ



Не секрет, что прародителем «Буревестника-630» (а, точнее, «старшим братом») является дизельный РИБ «БЛ-680», созданный по заказу военно-морского флота. Впрочем, специалисты компании-разработчика – петербургской «Мобиле Групп» – прекрасно сознавали, что значительная часть эксплуатационных качеств, заложенных в проект по требованию военных, будет пользоваться спросом и в мирной жизни, так что параллельно велась работа над созданием «гражданских» версий.

К «гражданским» версиям относится, в частности, «Буревестник-650 TD», наиболее близкий к патрульно-абордажному варианту «БЛ» и тоже оснащенный стационарным турбодизелем «MerCruiser 1.7 DTI». Испытания на нашей «мерной миле» (см. № 200) подтвердили его полную пригодность для «частников», но все же большинству подобных пользователей привычней, удобней и дешевле использовать не стационарные, а подвесные моторы. Это обстоятельство тоже было принято в расчет компаниями «Мобиле Групп» и «Мнев и К», совместно освоившими серийный выпуск «Буревестников».

Военный мундир и пляжные шорты

Самую первую такую лодку, рассчитанную на подвесник и получившую индекс «630», мы протестировали еще в прошлом сезоне, практически одновременно с дизельной версией. Тогда «военное» происхождение новинки еще довольно ощутимо бросалось в глаза – планировка РИБа была спартанской до предела.

Займованная у «680 TD» широкая центральная консоль граненых очертаний с плоским вертикальным ветровым стеклом, похожая на рубку линкора в миниатюре, была максимально сдвинута к транцу, а водитель с одним-двумя

пассажирами располагались на жестком кормовом рундуке. Единственным ее отличием от прототипа оказался смещенный вправо штурвал – на дизельной версии он располагался не совсем привычно, строго посередине. Больше никаких сидений конструкция не предусматривала – за исключением разве что треугольного «якорного» ящика в носу, самого тряского места при движении в волну. Окажись на борту большая компания, часть пассажиров пришлось бы рассаживать попросту на надувных бортах, что на скоростной лодке может быть небезопасно.

В дефиците были и закрывающиеся емкости для хранения некрупной по-

Самый первый вариант «630-го» со спартанской «рабочей» компоновкой



Основные данные РИБа «Буревестник-630»

Длина, м:	
– наибольшая	6.3
– жесткого корпуса	5.89
Ширина наибольшая, м	2.45
Осадка, м	0.5
Высота транца, м	0.53
Килеватость, град.:	
– на транце	22
– на миделе	22
Сухой вес, кг	480
Емкость топливного бака, л	290
Мощность ПМ, л.с.*:	
– максимальная	200/2×100
– рекомендуемая	100–150/2×90
Надувной баллон:	
– материал	ПВХ
– плотность, г/м ²	1350
– диаметр в носу/корме, м	0.4 / 0.5
– кол-во отсеков	5
Пассажировместимость, чел.	12
Цена, руб.	380 000
* Возможна двухмоторная установка	



клажи. Зато воистину безразмерный, стерильно пустой кокпит перед консолью отличался завидным простором и готов был принять любой громоздкий и объемистый груз – начиная от водолазной станции и заканчивая рыбацкими сетями. В общем, первый «630-й» смотрелся больше грузовиком или пикапом, нежели «легковушкой», и наводил на мысли скорее о тяжелой работе, а не о праздных покатушках.

С момента первой пробы прошел почти год, и, как выяснилось, процесс «конверсии» не останавливался – на Петербургской бот-шоу в начале лета нам предоставили на тест модифицированную версию, теперь уже окончательно «гражданскую».

Первым делом обратила на себя внимание абсолютно новая рулевая консоль обтекаемых очертаний, с дополнительным рундуком впереди. Вместе с передней стенкой консоли он образует достаточно удобное двухместное пассажирское сиденье, тем более что имеются специальные отформовки под спину и под... сами понимаете, что. Но главная «фишка» ждала впереди. Отщелкнув пару замков, мы откинули назад

всю верхнюю часть консоли – вместе со штурвалом, ветровым стеклом и машинкой газа-реверса, открыв еще один вместительный «сухой» багажник! Конструкция нас окончательно восхитила бы, если бы не отсутствие на приборной панели каких-либо углублений для сотовых телефонов, раций, карманных навигаторов и т.п., скромный размер «бардачка» и панорамное ветровое стекло из толстого поликарбоната, создающего неожиданные оптические эффекты – обстановка по курсу порой выглядела словно сквозь линзу или в кривом зеркале. (Впрочем, создатели лодки, на тот момент еще экспериментальной, заранее предупредили о своей ошибке и заверили, что этот досадный промах будет устранен).

Консоль по сравнению с первым вариантом сдвинута в нос, и водитель с пассажиром слева располагаются на отдельных ковшеобразных креслах из пластика. Таким образом, с учетом кормового и носового рундуков нормальными сидячими местами теперь обеспечен экипаж из 7–8 чел. Правда, к эргономике планировки есть одно нарекание: при попытках пробраться в

корму водитель с пассажиром регулярно застревали между тесно поставленными креслами – проход назад возможен только вдоль надувного борта (помнится, на «Буревестнике-530» меньших размеров эта проблема была частично решена за счет установки сидений с небольшим сдвигом по длине лодки, да и вообще в ряде случаев без второго кресла вполне можно обойтись).

В общем, лодка стала пригодна не только для работы (хотя носовой кокпит остался довольно просторным), но и для водных прогулок довольно большой компанией. Да и дизайн, утративший первоначальную «военно-морскую» брутальность, стал более привлекательным.

Как и полагается достаточно крупному РИБу, «Буревестник-630» оборудован встроенным топливным баком весьма внушительного объема (290 л), который, тем не менее, практически не съедает полезного пространства – по-

скольку он длинный и «плоский», в кормовом рундуке помимо аккумулятора можно разместить пару-тройку объемистых рюкзаков. Кроме того, такая его конфигурация меньше влияет на продольную центровку по мере расходования бензина. Стоит отметить удачное расположение заливной горловины, позволяющее дозаправить лодку при помощи канистры с воронкой непосредственно из кокпита.

Работа по специальности

Поскольку «Буревестник-630» был предоставлен для редакционных испытаний во время Петербургской бот-шоу, ему сразу нашлась работа – помимо обычных тестовых выходов для замеров скорости с различной нагрузкой, прошедших на относительно спокойной воде, мы задействовали его для обслуживания традиционных гонок на призы «Кия», которые в нынешнем сезоне прошли в далеко не тепличных условиях – из-за сильного порывистого ветра и волновой толчеи заезды сопровождались эффектными «подлетами» и даже поломками (например, у одной из надувнушек оторвался мотор, и гонщик лишь каким-то

Результаты испытаний РИБа «Буревестник-630»

С двухтактным ПМ – «Yamaha 90»

(нагрузка – 2 чел. плюс 200 л топлива в основном баке и 45 л в канистрах, ГВ – алюминиевый трехлопастной шагом 17 дюймов, скорость ветра – 5–6 м/с, высота волны – 0.2–0.4 м, темп. воздуха – 16°C, место испытаний – Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
600	1.9 (3.6)
1000	3.0 (5.5)
1500	4.9 (9.1)
2000	6.6 (12.3)
2500	9.6 (17.8)
3000	16.5 (30.5)
3500	20.7 (38.3)
4000	24.8 (45.9)
4500	30.0 (55.5)
5000	32.2 (59.5)
5500	35.2 (65.2)
5800	36.8 (68.1)

С четырехтактным «Yamaha 115»

(нагрузка – 2 чел. плюс 80 л топлива, ГВ – стальной трехлопастной «Ballistic» шагом 21 дюйм, скорость ветра – 6–8 м/с, высота волны – 0.3–0.5 м, темп. воздуха – 15°C, место испытаний – р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	2.3 (4.2)
1000	3.3 (6.1)
1500	5.2 (9.7)
2000	6.5 (12.1)
2500	11.4 (21.1)
3000	19.2 (35.6)
3500	24.4 (45.2)
4000	28.8 (53.2)
4500	31.9 (59.1)
5000	37.5 (69.3)
5500	42.1 (77.9)
5600	42.5 (78.6)

чудом не позволил ему уйти на дно). На «630-м» мы ставили и проверяли трассу, спасали и буксировали к берегу терпящих бедствие, а также пресекали попытки посторонних судов пробраться на дистанцию.

С высокой крутой ветровой волной «Буревестник» управлялся «на ура», позволяя в критических ситуациях, когда счет шел буквально на секунды, мчаться к месту происшествия на полной гашетке. Тряска, конечно, при этом ощущалась – но довольно мягкая, без жестких ударов. Это не стало для нас особым сюрпризом, поскольку объединенные общей концепцией обводов «Буревестники» разных размеров не раз выступали на нашей «мерной миле». Родоначальником основной концепции бренда, главной отличительной особенностью которой является наличие поперечного редана, можно считать «Буревестник В-530 Н» (см. № 189), успешно выступивший на марафоне «24 часа Санкт-Петербурга» в 2003 г. – элементы обводов, способствующие подаче воздуха под днище, тогда еще не были запрещены правилами UIM. Такого редана не имеет лишь самый маленький «430-й», но и он успешно доказал свои мореходные качества во время редакционного похода из Питера до Хельсинки и обратно (см. № 203) – у этой лодки новый «Буревестник» заимствовал «компромиссные» обводы с узкой гидролыжей, позволяющей при значительной килеватости корпуса обходиться моторами умеренной мощности.

Максимальная скорость с «Yamaha

90» оказалась весьма достойной (68 км/ч) – и это с двумя седоками и четвертью тонны топлива на борту! Как и полагается на «правильном» РИБе, дополнительная нагрузка в 3 чел. повлияла на результат лишь совсем незначительно – 63 км/ч при 5600 об/мин. (Позже мы провели замеры со 115-сильным четырехтактником – тоже на «жесткой» воде, и разогнали лодку почти до 80 км/ч).

Не стал помехой при маневрах и сильный ветер – во многом благодаря характерному для «Буревестников» низкому силуэту с относительно небольшим подъемом носовой части. По этой же причине необходимость поднять что-либо с воды не вызывает никаких затруднений – достаточно только руку протянуть. В лодке легко поместились несколько больших буев с якорями и тросами – в общем, для обслуживания соревнований «Буревестник» ока-

зался практически идеальной лодкой, и единственной помехой были лишь тесно поставленные сиденья, коварно «хватившие» за ноги при попытках быстро перейти из-за руля к транцу – например, чтобы поймать буксирный конец.

Обратило на себя внимание, что многоместная компоновка со смещенной в нос консолью пошла «630-му» на пользу и с точки зрения продольной центровки – предыдущий вариант с кормовым расположением водителя заметнее задирает нос при выходе на глиссирование, отчего на переходных режимах налегке приходилось привставать из-за штурвала.

Резюме

Скоростной мореходный РИБ, созданный на основе удачной и проверенной концепции обводов – наверняка именно этот фактор и оказался решающим при выборе военных. Ходовые качества удачно дополнены «универсальной» компоновкой, позволяющей использовать лодку не только «по делу» (для рыбалки, обслуживания соревнований и тренировок), но для прогулок и вообще отдыха на воде. Вместительный топливный бак и высокая скорость дают возможность совершать «путешествия выходного дня» по достаточно протяженным маршрутам, а мореходность – удаляться от берега на «серьезных» водоемах. Что же касается самого первого протестированного варианта, то и он будет наверняка востребован «частниками» – теми, для кого простор на борту важнее удобных сидений. Тем более, что объемы серийного выпуска по сравнению с теми же надувнушками относительно невелики, и при постройке лодки под заказ возможны практически любые варианты исполнения интерьера.

РИБ «Буревестник-630» 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)

