



Артём Лисочкин. Фото автора и Михаила Петунина

# «Буревестник-780»: продолжение темы



Самый первый «Буревестник», прошедший редакционные испытания еще в 2003 г., был всего лишь 4.3 м длиной. С тех пор РИБы этой марки, с завидной регулярностью появляющиеся на нашей «мерной миле» (а их с учетом героя нынешнего теста набралось уже ни много ни мало шесть), только увеличивались в размерах. Очередная новинка тоже не стала исключением – «780-й», подобравшийся к 8-метровой отметке, возглавил модельный ряд петербургской компании «Мобиле Групп», которая выпускает «Буревестники» совместно с известным производителем «пневматики» «Мнев и К».

При создании РИБов этого семейства изначально преследовались две основные цели – скорость и мореходность (кстати, родоначальник бренда, уже упомянутый малютка «430-й», успешно выпускается до сих пор, в том числе и под торговой маркой «Yamaha», и в прошлом сезоне экипаж «КиЯ» прошел на нем от Петербурга до Хельсинки и обратно, преодолев более 400 морских миль). Достигается это за счет моногедронных обводов типа «глубокое V» с килеватостью до

22° на транце, дополненных довольно узкой профилированной гидролыжей, призванной улучшить скоростные показатели при относительно умеренных мощностях мотора. Начиная с «530-й» модели «Буревестники» обзавелись еще одним фирменным признаком, не особо распространенным как в отечественном, так и в зарубежном малом судостроении – а именно, поперечным реданом с обратной стреловидностью, позволяющим благодаря создаваемой им «азириванной прослойке»

уменьшить сопротивление на ходу и, соответственно, получить некоторую прибавку скорости.

## Профессионал

Строго говоря, «780-й» представляет собой не полностью новую модель, а, скорее, удлиненную на метр модификацию предыдущего флагмана – созданного по заказу военных дизельного РИБа «БЛ-680», имеющего также и «гражданскую» версию «Буревестник-650 TD» (см. № 200). Подобный,



Одно из главных достоинств «780-го» – размеры кокпита



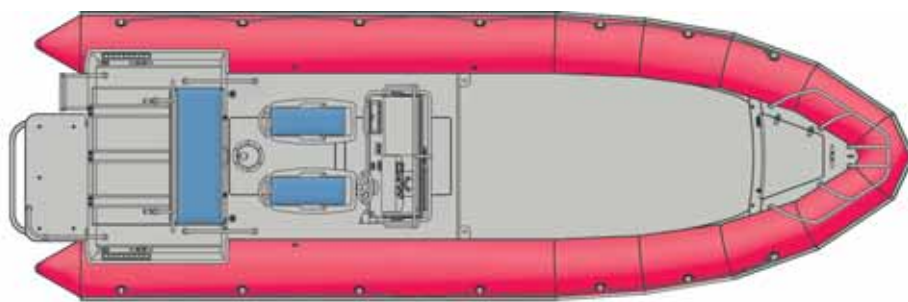
Кормовая часть с обилием релингов – такая же, как на прототипе



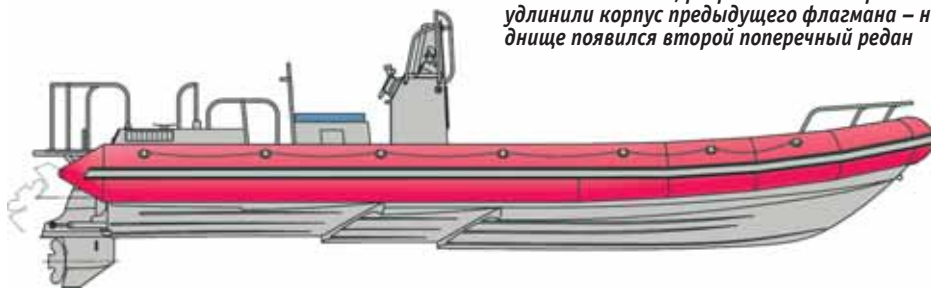
Мощный релинг над форпиком повышает безопасность в свежую погоду



Консоль незатейлива, но функциональна; есть место для «навигации»



Создавая «780-й», разработчики не просто удлиннили корпус предыдущего флагмана – на днище появился второй поперечный редан



## Основные данные

### РИБа «Буревестник-780»

Длина, м	7.8
Ширина, м	2.5
Осадка, м	0.44/0.88
Килеватость, град.	
– на транце	21
– на миделе	24
Сухой вес, кг	1650
Емкость топливных баков, л	220+160
Тип и марка двигателя	Турбодизель «FNM HPE 225»
Мощность двигателя, л.с.:	
– на тестовой лодке	225
– максимальная	320
– рекомендуемая	250
Тип привода	Угл. колонка «Bravo I»
Надувной баллон:	
– материал	ПВХ
– плотность, г/м <sup>2</sup>	2200
– диаметр в носу/корме, м	0.4/0.5
– кол-во отсеков	5

как выразились бы автомобилисты, «стретч» вместо пропорционального увеличения корпуса по всем размерениям оказался выгодным не только с технологической точки зрения, позволив во многом использовать оснастку предыдущей модели, но и сохранил такой важный показатель, как габарит лодки по ширине, укладывающийся в «трейлерные» ограничения.

Толчком к созданию удлиненной версии послужили пожелания в первую очередь «профессиональной» части

пользователей – спасателей, водолазов, рыбаков и тех же военных, которым в ряде случаев не хватало пространства даже на столь внушительном аппарате, как «650/680».

Помимо увеличения полезного пространства, конструктор лодки Александр Филиппов рассчитывал и на вполне закономерное для роста размеров улучшение мореходных показателей – прежде всего на характерной для морских заливов и крупных озер короткой ветровой волне. Что

же касается скорости, то старинный принцип «длина бежит», изначально применявшийся к водоизмещающим судам, справедлив и для глиссирующих лодок – это подтвердили результаты и наших испытаний.

Казалось бы, что такое всего метр дополнительной длины? Но, по сравнению с 6.8-метровым прототипом, «780-й» выглядел не просто более внушительно – это оказалась совсем другая лодка! (И неудивительно, поскольку в процентном отношении но-





## Результаты испытаний

### РИБа «Буревестник-780»

(нагрузка – 3 чел. плюс 180 л топлива, ГВ – алюминиевый трехлопастной шагом 21 дюйм, скорость ветра – 8–10 м/с, высота волны – 0.2–0.4 м, темп. воздуха – 0°C, место испытаний – р. Малая Нева, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	3.1 (5.8)
1000	3.8 (7.1)
1500	6.4 (11.8)
2000	10.3 (19.1)
2500	19.6 (36.2)
3000	26.5 (49.1)
3500	31.8 (58.8)
4000	36.3 (67.2)
4400	40.2 (74.4)

винка длиннее базовой версии почти на одну шестую).

Первый экземпляр новой модели, на тот момент экспериментальный, был предоставлен на тест в самом спартанском «рабочем» исполнении. В носовом кокпите, полезная длина которого от носового рундука до консоли составляет почти 3.5 м, пайол абсолютно ровный – хоть танцы устраивай, правда, учитывая назначение лодки, здесь уместней смотрелась бы неподъемная водолазная станция или еще какое-нибудь громоздкое снаряжение, разместить которое удастся без проблем. Терпящую бедствие небольшую лодочку можно не брать на буксир, а попросту погрузить внутрь. (С буксировкой же более увесистых посудин, которую новому РИБу явно придется осуществлять «по долгу службы», могут, увы, возникнуть сложности – никакого приспособления для этих целей, расположенного в ДП, мы не обнаружили). Благодаря ровному полу необязательно смотреть под ноги, перемещаясь по лодке, а кроме того, здесь легко установить какие-либо элементы дополнительного оборудования – например, продольное сиденье-рундук с трубчатой спинкой вроде того, что так понравилось нам на «Буревестнике-650 TD».

Кормовая часть кокпита с консолью и сиденьями для экипажа немного приподнята относительно «рабочего» отсека – с учетом того, что основная нагрузка, осязаемая лепту в которую вносит массивный стационарный дизель, большую часть времени сосредоточена именно здесь, такая мера в числе всего прочего позволяет уменьшить вероятность обратного проникновения воды через шпигаты самоотлива – имеющие, надо сказать, весьма солидное сечение (лепестковые клапаны, которые имеются на патрубках ниже ватерлинии, как показывает опыт, далеко не

всегда обеспечивают полную герметичность).

### В гордом одиночестве

Наконец-то условия теста в полной мере отвечали необходимым для РИБов требованиям! Только что завершилось очередное наводнение, вызванное штормовым ветром, на который была столь щедро прошлая питерская осень – на берегу напротив яхт-клуба беспомощно завалилась набок разбитая парусная яхта, а принесенный весть откуда и выброшенный на откос огромный дебаркадер и вовсе громоздился где-то среди деревьев выше уровня воды. Радио, тем не менее, грозило очередным штормовым предупреждением – скорость ветра не опускалась ниже 15 м/с, на порывах зашкаливая за все 20. Дуло с юго-запада – это самый неприятный ветер на Финском заливе, который, собственно, и вызывает затапливающую город нагонную волну.

Уверенно запустившись, теплолюбивый итальянец и прямой фиатовский родственник 225-сильный «FNM» при нулевой температуре поначалу заикался, не желая раскручиваться выше 2000 об/мин и дымя (не исключено, что виновата была летняя солярка), но, немного погревшись у причала, окончательно ожил.

Выход на глиссирование оказался очень легким и ровным. Подобным поведением, к стати, отличался и прототип, а увеличение длины еще больше сгладило «горб сопротивления» – «780-й» преодолевает его совсем незаметно, практически без кормового дифферента. Других дураков выходить в море в такую погоду не нашлось, поэтому наш «Буревестник» просунул нос за выходные бары Малой Невки в гордом одиночестве.

Учитывая коварство Маркизовой лужи, по пути из Центрального яхт-

клуба к Морскому вокзалу мы строго держались фарватеров, ориентируясь по знакомым приметам и накатанным трекам в навигаторе GPS – многие снежные ветром и волнами буи оказались не на своих местах, а некоторые и вовсе отсутствовали. Выбирать курс относительно бега «злой» полторамертовой волны при этом не приходилось (из-за мелководья и относительно небольшого пространства для разгона волна в этих краях, в отличие от плавной морской, очень короткая и крутая).

И строго против подобных «водных ухабов», и под разными углами к ним можно было без напряжения идти со скоростью 40–50 км/ч; на попутной волне мы уже осмеливались давать «полную гашетку» (под 70 км/ч), хотя временами лодка, несмотря на свою внушительную длину, стала полностью вылетать из воды – особенно при преодолении гребней под прямым углом. Брызги при этом исправно разлетались по бокам и попадали в кокпит только при движении лагом к сильному порывистому ветру.

На ходу «780-й» отличается носовой центровкой, но подтормаживания, «залипания» и зарыскивания не наблюдалось даже при встрече с очень крупными валами – острый нос легко резал волну, а лодка уверенно держала курс. Конечно, мы особо и не рассчитывали на то, что столь длинный, да еще и реданированный корпус будет охотно реагировать на триммер, но воспользоваться регулировкой дифферента нам попросту не удалось – буквально после пары коротких нажатий на кнопку «Up» винт терял упор, а обороты подсакивали до «отсечки». Нечто подобное проявилось и во время крутых разворотов – выйдя из виража, «780-й» начал «буксовать», не в силах зацепиться винтом за воду; продолжить движение удавалось лишь после сброса газа до



Итальянские дизели «FNM» все чаще появляются на отечественных лодках



- Высокая мореходность
- Достойные скоростные показатели
- Просторный носовой кокпит с ровным пайолом
- Возможность насыщения дополнительными элементами внутреннего оборудования
- Возможность перевозки на трейлере



- Недостаточная длина «мотоциклетных» сидений;
- Невозможность настройки триммером и срыв в кавитацию после крутого разворота\*;
- Отсутствие приспособления для крепления буксирного конца в ДП.

\* На экспериментальном образце

минимума на пару-тройку секунд. Как уже отмечалось, на тест был предоставлен первый опытный образец, и нам сообщили, что эксперименты по подбору гребного винта и оптимального положения угловой конки по высоте на тот момент еще не были завершены.

Широкая граненая консоль «военно-морского» вида, снабженная мощным трубчатым поручнем по периметру ветрового стекла, практически полностью заимствована у прототипа – за тем лишь исключением, что штурвал привычно смещен вправо. Особой эстетикой и эргономикой приборной панели это добротное изделие не блещет, но,

по крайней мере, слева есть достаточно широкая плоская полка, пригодная для установки электронной «навигации». На лобовой переборке (в абсолютно правильном с точки зрения удобства месте) появилась вторая заправочная горловина – теперь помимо основного топливного бака объемом 220 л есть и дополнительный 160-литровый.

Пара «мотоциклетных» сидений-рундуков, рассчитанных на верховую посадку водителя и прочих членов экипажа – система на больших профессиональных РИБах весьма распространенная. При всей своей простоте и компактности они обеспечивают вполне уверенную фиксацию седоков в качку и на волновой тряске, позволяя в любой момент привстать. Единственно, нам показалось, на «780-м» размер у них, что называется, «ни то, ни се». В одиночку, сидя за штурвалом, на спинку поручень все равно не откинешься, а чтобы усадить у себя за спиной пассажира (особенно с учетом экипировки и толстых спасательных жилетов), не хватает буквально самой малости. Будь «седла» чуть-чуть подлиннее, здесь вполне можно было бы разместить четверых, а если еще и сместить консоль чуть вперед, то проход между передними и кормовыми сиденьями останется столь же широким. Кстати, на мягкой подушке, укрепленной на капоте моторного отсека в окружении знаковых по предыдущей версии трубчатых релингов (один из них служит спинкой), можно расположиться и вчетвером.

После короткой стоянки возле Морского вокзала стартер неожиданно отказался реагировать на поворот ключа. Дизель мы завели, забравшись в моторный отсек и перемкнув контакты непосредственно на стартере обыкновенной отверткой. Позже, по возвращении на

базу, обнаружилась и причина – от тряски на волне отсоединились разъемы на распределительном щитке, упрянтанном внутрь консоли. Представители компании-изготовителя пообещали всерьез заняться выявленной проблемой, ведь «780-му» предстоит работать в отнюдь не тепличных условиях...

Обратно возвращались через город, по рекам Невской дельты – не потому, что убоились морской волны, а чтобы традиционно заполнить таблицу скоростных показателей на более-менее тихой воде. Длина действительно «бежит» – несмотря на внушительные размеры и вес лодки при отнюдь не запредельной мощности дизеля, да еще и с «занутренной» по описанным уже причинам колонкой, «780-й» разогнался почти до 75 км/ч.

## Резюме

Типичный профессиональный РИБ, позволяющий уверенно чувствовать себя на воде даже в тех условиях, при которых большинство судов не рискует покидать гавань. Благодаря поперечному редану отличается достойными скоростными показателями. И размеры, и компоновка, и оборудование (в том числе стационарный дизельный мотор) предполагают в основном «деловые» варианты использования – лодку можно рекомендовать в первую очередь государственным и коммерческим структурам, которым необходимо исполнять какие-либо функции на воде вне зависимости от капризов погоды.

*РИБ «Буревестник-780» предоставлен для испытаний Санкт-Петербургскими компаниями «Мнев и К» (тел. (812) 331-8811, mnev@lek.ru, www.mnev.ru) и «Мобиле Групп» (тел. (812) 336-4559, www.mg-boat.ru)*

