



ЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ ЛЕВИТАЦИИ В ПРОСТРАНСТВЕ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ДМИТРИЯ СЕМЁНОВА

Должен сразу предупредить, что данный тест (как, впрочем, у нас нередко бывает с лодками от «Мобиле Групп») — чисто драйверский. Модификация «Буревестника-630», протестированная во время работы Международного военно-морского салона в Санкт-Петербурге, предназначалась одной из силовых структур, а у этой категории эксплуатантов свои представления о необходимом наборе потребительских свойств и, соответственно, о «внутреннем наполнении» лодки. Однако есть все-таки оценочный критерий, который в равной степени интересен как профессионалам, так и «частникам», а именно — ходовые качества. Тем более что 630-й, изначально созданный по заказу военных, давно успел обзавестись и чисто гражданскими версиями исполнения.

Лично мне до этого довелось испытывать 630-й в различных вариантах как минимум трижды (это если не считать тестов с различными моторами). Напомню, что ее прародителем (а точнее, «старшим братом») является дизельный RIB «БЛ-680», созданный по заказу ВМФ. Впрочем, специалисты компании-разработчика прекрасно сознавали, что значительная часть эксплуатационных качеств, заложенных в проект по требованию военных, будет пользоваться спросом и в

мирной жизни. Отсюда и подвесной мотор, и появившиеся вскоре чисто прогулочная версия с центральной консолью оригинального дизайна, а также более навороченная двухконсольная модификация DC, предусматривающая даже установку полноценного ходового тента.

Несмотря на компоновочные различия, основа у всех этих лодок одна — скоростной мореходный корпус с обводами моногедрон 21-градусной килеватости и практически «фирменным» уже для «Мобиле Групп» попечным реданом.



Хотя с этим корпусом неоднократно приходилось иметь дело, повод еще раз пообщаться со старым знакомцем все-таки был, да не один. Во-первых, на транце наконец-то



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ «Буревестник В-630 РL»

Нагрузка — 2 чел. плюс 140 л топлива, ПМ — Yamaha F200 (200 л.с.), ГВ — стальной трехлопастной Yamaha шагом 19 дюймов, температура воздуха +26 °С, температура воды +18 °С, скорость ветра 6–8 м/с, высота волны 0,5–0,6 м, акватория — устье р. Большая Нева, Санкт-Петербург.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
600	2,3	4,2
1000	3,7	6,8
1500	5,3	9,8
2000	7,2	13,4
2500	15,8	29,2
3000	20,8	38,5
3500	25,6	47,3
4000	30,9	57,2
4500	36,1	66,8
5000	40,1	74,2
5500	44,5	82,4
5600	45,7	84,6

был установлен мотор предельно допустимой мощности — 200 л.с. Если кому-то такой показатель представляется для 6-метровой лодки не слишком-то серьезным, то напомню, что это RIB, так что для определения габаритов жесткого корпуса вычитайте из основных размерений диаметр надувного баллона. Во-вторых, Финский залив в день испытаний, как по заказу, одарил нас по-настоящему штормовой погодкой: ветер до 15–17 м/с и крутая волна за полтора метра. Традиционные скоростные замеры даже пришлось перенести на другой день, когда ветер слегка поутих, но условия все равно оставались довольно серьезными. И, наконец, вмешался еще один неожиданный фактор, о котором я еще расскажу.

Ни для кого не секрет, что на беспокойной воде режим глиссирования, неоднократно описанный в различных учебниках, на деле представляет собой серию прыжков-подлетов, и от того, каким образом происходят эти взлеты и приводнения, во многом зависят как максимально достижимая в таких условиях скорость, так и ходовой комфорт. При «топовом» моторе на крутой полугораметровой волне следовало бы поакку-

ратней обращаться с рукояткой дросселя, но я все же решил примерить на себя роль «государева человека», поставленного в такие условия, когда решить возложенную командованием задачу можно только за счет скорости. (Правда, попытка смоделировать такую ситуацию несколько усложнялась тем, что на борту я был один, а топливный бак был заполнен от силы наполовину; пятток бойцов в полной амуниции явно прибавили бы лодке степенности).

Однако все получилось — 630-й исправно летел над волнами, даже не думая вставать на дыбы или зарываться носом. Единственное, что мне сразу показалось несколько непривычным, — это были не обычные прыжки, а именно полеты, причем довольно длинные: даже полностью оказавшись в воздухе, 630-й продолжал упорно



Вскоре после создания самой первой «спартанской» версии 630-го (в центре) появились его потребительские модификации, рассчитанные не только на профессиональное использование.

переть вперед, сохраняя оптимальный дифферент, словно за спиной у меня был не подвесной мотор, а воздушный винт. Такая езда по самым верхушкам гребней оказалась, как ни странно, довольно комфортной — можно было просто сидеть на «профессиональном» сиденье мотоциклетного типа, которое позволяет при необходимости привстать и амортизировать толчки ногами. При дальнейшем прибавлении газа винт все-таки стал иногда выскакивать из воды, но и при высоте «полета», сравнимой с самолетной высотой выравнивания, корпус все равно оставался в оптимальном посадочном положении.

Все объяснилось уже на берегу: оказывалось, на транец высотой 0,51 м был поставлен мотор с длинным дейдвудом XL — отсюда и столь удивившая меня уверенная тяга в полете! Вообще-то обычно поступают наоборот:



мотор (с соответствующей транцу длиной «ноги») ради снижения сопротивления и увеличения скорости устанавливают повыше. То, что при прыжках на высокой волне начинают работать другие принципы, честно говоря, оказалось для меня новостью. Расшифровка трека, записанного ручным навигатором, показала, что в открытом заливе скорость регулярно превышала 70 км/ч — думаю, в первую очередь из-за того, что 630-й не тратил времени на новый разгон после каждого приводнения.

Хотя на более спокойной воде дейдвуд-переросток дал о себе знать куда более привычным образом: максимальная скорость оказалась не из чемпионских (около 85 км/ч), плюс на полном ходу появились не очень приятные «переставки» (бортовая раскачка с небольшими зарыскиваниями), которых за предыдущими версиями 630-го на сравнимых скоростях никогда не водилось.

РЕЗЮМЕ

Конечно, условия теста были намеренно нештатными (правда, смотря для кого), отсюда и некоторая субъективность оценок, но вот напоследок немного «высшей математики», абсолютно объективной: расчет по простейшей формуле, учитывающей шаг винта (19 дюймов) и передаточное отношение редуктора



ООО «Скоростные катера МОБИЛЕ ГРУПП»

+7 [812] 677-66-80

sale@mg-boat.ru

www.mg-boat.ru

«Буревестник В-630 РL»

Длина, м.....	6,30
Ширина, м.....	2,40
Килеватость на транце, град.....	21
Сухой вес, кг.....	530
Диаметр баллона, м.....	0,4/0,5
Плотность ткани, кг/м².....	1350–1500
Ширина кокпита, м.....	1,40
Пассажировместимость, чел.....	12
Запас топлива, л.....	290
Мощность ПМ, л.с.....	200/2 × 70
Категория СЕ.....	«С»