

«Trident 720 СТ»:



в профессиональном стиле

Один скажет — мода. Другой — удобство и практичность. И оба будут по своему правы. Действительно, в последнее время яхтенный мир охватила мода на «профессиональный стиль». Все чаще в маринах и гаванях можно увидеть частные прогулочные суда, «притворяющиеся» рабочими или рыболовными, а лобовые стекла с отрицательным наклоном стали в последнее время в некотором роде символом.

Артем Лисочкин. Фото Алексея Даняева

Но так ли уж неоправданно подобное «притворство»? В конце концов, «частники» ходят в море исключительно ради собственного удовольствия, в то время как для профессионалов — это рутинная каждодневная работа, и любая, даже кажущаяся незначительной деталь их судна — лишь способ сделать эту работу хоть чуть-чуть легче, эффективнее и безопаснее. Практически все черты так называемого «профессионального стиля» рождены не буйной фантазией дизайнеров, а определены многолетней практикой. Так что нет ничего удивительного в том, что воспользоваться наработанным опытом

стремятся и те, кто доверяет себя морским волнам исключительно по своему доброму почину, для развлечения, а не для того, чтобы тяжелым трудом заработать себе на хлеб.

В конце ушедшего года мы протестировали сразу три новинки петербургской компании «Trident», лодки производства которой уже бывали на нашей «мерной миле» (напомним, к примеру, «620 Cab», который прошел испытания «Кия» дважды, причем во второй раз — в настоящую штормовую погоду). Кроме представленного в данном отчете «Trident 720 СТ» (буквенный индекс в названии которого расшифровывается,

кстати, как «Cabin Trawler»), редакционные испытания прошли модели «720 WA» и достаточно крупный по общепринятым меркам «Solo». И все три новинки, что характерно, решены в упомянутом уже «профессиональном стиле», подкрепленном сертификатом CE, получением которого большинство отечественных судостроителей, не поставляющих лодки на экспорт, обычно себя не обременяет.

Под обратным углом

Если вы спросите кого-нибудь из своих более-менее продвинутых в морских делах знакомых, что прежде всего ассоциируется у него с «траулерным стилем»,



Основные данные катера «Trident 720 СТ»

Длина, м:	
– корпуса	7.2
– габаритная	7.5
Ширина, м	2.4
Высота борта на миделе, м	0.8
Килеватость, град.:	
– на транце	17
– на миделе	18
Сухой вес, кг	1100
Емкость топливного бака, л	250
Высота подволока каюты, м:	
– от пайола	1.7
– от сидений	1.3
Длина каюты, м	2.0
Высота транца, м	0.63
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	200
– рекомендуемая	175
Пассажировместим., чел.	7
Кол-во спальных мест	2
Грузоподъемность, кг	800
Категория СЕ	С
Цена, тыс. руб.	от 1190

то вам наверняка первым делом ответят: обратный наклон лобовых стекол рубки. И это действительно так.

Конечно, сравнивать лодку длиной 6–8 м с настоящим траулерам — дело неблагодарное, и причины, по которым судостроители прибегают к такому дизайнерскому решению, при этом, конечно, разные. Но даже в случае с небольшим прогулочным или рыболовным катером, несомненно, есть и своя практическая сторона.

Первое, на что мы обратили внимание за штурвалом «720 СТ» — это абсолютная прозрачность стекла, в котором не отражается панель управления даже в солнечную погоду (не секрет, что лобовые стекла с привычным «прямым» наклоном, придающие силуэту лодки спортивную стремительность, нередко выступают изнутри в

роли зеркала, так что панель вместе со всеми ее блестящими деталями отображается прямо в стекле непосредственно поверх обстановки по курсу). Если на самолетах-истребителях конструкторы специально переводят показания приборов непосредственно туда, куда смотрит пилот, то на лодке подобный эффект только мешает — здесь важнее разглядеть положение и цвет отдаленного навигационного буя, чем показания тахометра, тем более в зеркальном отображении.

Надо сказать, что в этом смысле конструкторы «Trident» пошли даже еще дальше, посамолетному разместив весь набор приборов над головой у водителя — поверх лобового стекла. (Честно говоря, не догадавшись сразу поднять взгляд к потолку, этот ряд циферблатов мы обнаружили лишь после



дополнительного комментария представителя фирмы. Случается и с нами такое!).

Поскольку и подволок рубки, и, соответственно, лобовое стекло достаточно высоки, читаемость приборов, особенно на волне, естественно, несколько хуже, чем при их традиционном расположении непосредственно за штурвалом. Впрочем, постоянно следить за тем же тахометром, стараясь уложить его стрелку на строго намеченное деление, необходимо лишь испытателям «Кия» для получения таблицы скоростных замеров, так что минус это не из крупных — обычно хватает и мимолетного взгляда на топливомер или указатель триммера.

В остальном же планировка «скандинавской» надстройки салона достаточно стандартна: справа — место водителя (фирменный двухцветный «ковш» с хорошей боковой поддержкой и откидным валиком, позволяющим устроиться повыше), прямо за его спинкой — мойка (на первый взгляд, на этот действительно полезный элемент оборудования отведено неоправданно много места по вертикали, но вскоре все объяснилось — под мойкой установлен лоток с биотуалетом, выдвигающийся в кормовой кокпит) Справа — мягкий диван как минимум на четверых седоков во всю длину каюты, он же спальное место,

которое можно превратить в двупальное.

Панель управления со штурвалом отличается достаточно сложной конфигурацией (и это при том, что целиком сварена из алюминия) и навеивает ассоциации скорее со стилем «милитари», нежели «профи». Даже когда располагаешься на водительском кресле с опущенным валиком сиденья, практически вертикальная «баранка» оказывается где-то между коленями, да и вообще кресло довольно высокое, так что валик может понадобиться разве что чисто гипотетически.

Равно как и добротный прозрачный люк над головой у водителя. Высовывать в него голову вряд ли возникнет нужда (в конце концов, в случае запотевания или забрызгивания лобовых стекол даже при наличии дефростера на базе автономного отопителя «Webasto» и дворников можно попросту открыть переднюю дверь). А если такое желание и появится, то, кроме довольно высокого козырька, окаймляющего крышу, вы там ничего интересного не разглядите, встав во весь свой рост 175–180 см — обстановки по курсу все равно не видно, тем более в переходном режиме, когда обычно и возникает нужда в дополнительном обзоре. Короче говоря, функция у люка прежде всего светово-вентиляционная.

А, между тем, дополнительных денег он стоит...

Окаймленную бортиками крышу, надо сказать, вполне можно использовать в качестве солярия на стоянке (такой вариант, несмотря на холодную погоду, мы тоже «проиграли»). Тем более, что туда ведет специальный трапик из кормового кокпита. Статическая остойчивость лодки такое вполне позволяет — единственно, при наличии на борту детей надо назначить кого-нибудь дежурным, чтоб за ними приглядывал.

Массивная и объемистая надстройка с формальной точки зрения простирается от борта до борта, но по бокам от нее остаются небольшие потопчины. Реальной необходимости в них нет, но здесь вполне можно стоять, держась рукой за отбортовку, венчающие крышу каюты (кстати, мы эту возможность использовали, чтобы оценить статическую остойчивость лодки, которая оказалась на высоте). Единственно, что не понравилось в «статике» — застой воды в подмоторном рецессе даже при отсутствии нагрузки. Конечно, ничего особо критичного в этом нет, но образующиеся там отложения лодку особо не украсят...

Для прохода из носового кокпита в кормовой и обратно следует пользоваться нормальными сдвижными дверьми, к которым у нас возникла только



одна претензия. Если уж лодка претендует на «профессиональный» статус, то все действия на ней должны выполняться в том числе и в толстых перчатках. Однако за крошечные защелки-задвижки (стандартные, из каталога), которыми снабжены обе двери, едва удается зацепиться голыми пальцами. В общем, хотелось бы видеть в качестве необходимого дополнения полноценные ухватистые ручки (за которые, кстати, можно будет

Результаты испытаний катера «Trident 720 СТ»

(нагрузка – 2 чел. плюс 120 л топлива, кормовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Suzuki DF175», ГВ – стальной трехлопастной диаметром 14 3/4 и шагом 23 дюйма, скорость ветра – 4–5 м/с, высота волны – 0.4–0.6 м, темп. воздуха – 2°C, темп. воды – 4°C, место испытаний – Финский залив в районе Морского канала, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
550	1.6 (3.0)
1000	3.9 (7.2)
1500	5.0 (9.2)
2000	6.5 (12.1)
2500	7.8 (14.5)
3000	12.1 (22.4)
3500*	—
4000*	—
4500*	—
5000*	—
5500*	—
6000	39.9 (73.8)

* Замеры не проводились по техническим причинам

удержать внезапно поехавшую вбок дверь при внезапном крене или движении на волне, не рискуя прищемить руки). Представители фирмы согласились, что дополнительные ручки нужны, в дальнейшем они будут устанавливаться серийно.

Хотя носовой и кормовой кокпиты не так уж велики по площади, здесь вполне хватает места и для того занятия, из-за которого лодка получила не только стекла с обратным наклоном, но и индекс «Т» в названии. Рыбалка по-прежнему занимает умы подавляющего числа российских водномоторников, но не будем забывать, что она бывает разной. «Trident 720 СТ», на наш взгляд, скорее склоняется к троллингу (хотя и называть его чисто троллинговой лодкой мы бы, честно говоря, поостереглись – бытовое удобство экипажа здесь поставлено явно выше возможного улова и удобства при ловле). В частности, кормовой кокпит можно накрыть полноразмерным тентом, превратив его в дополнительную каюту со спальными местами (при необходимости тент вместе с дугами легко снять и оставить на берегу).

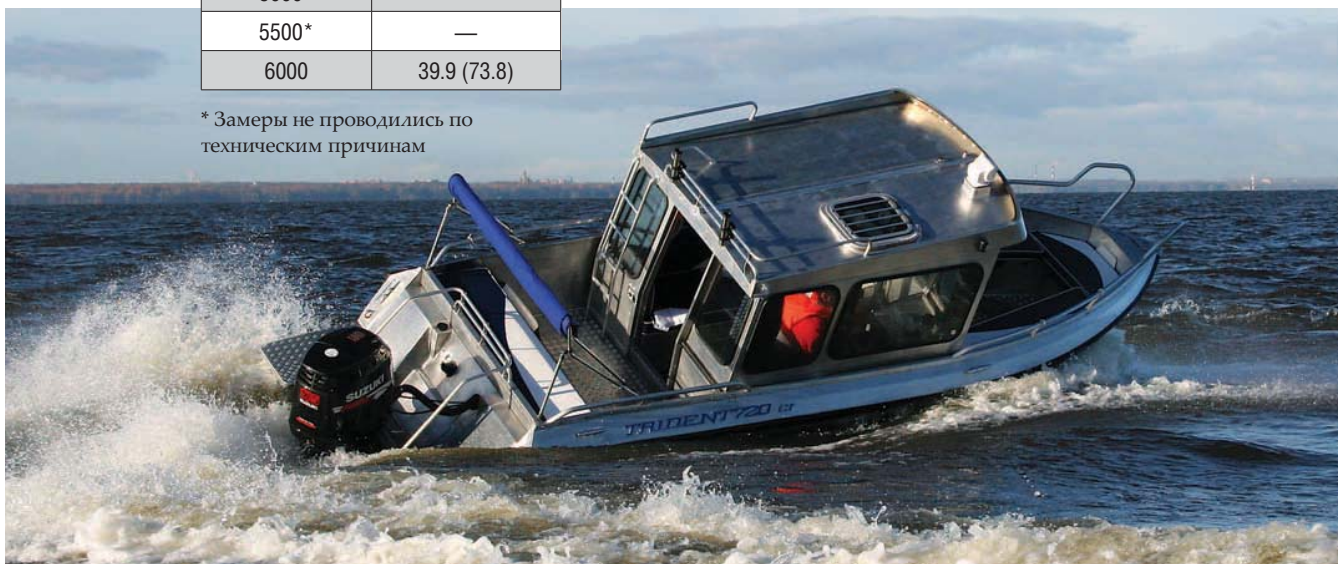
Компромисс заключается не только в соотношении открытого и закрытого пространства, но

и во внимании, которое уделено мягким подушкам, которые тем же троллингистам обычно ни к чему (их мытье после удачной рыбалки – это лишь дополнительная возня). Да, подушки съемные, но их количество вынуждает уже всерьез искать место для хранения при «работе». А вот для катания публики, в глаза не видевшей спиннинг, они в самый раз, да и снимать ничего не надо. Тем более, что кормовой кокпит полностью накрывается тентом (который настоящим рыболовам, обычно облаченным с непромокаемые костюмы, вроде как и ни к чему).

Помнится, в свое время при испытаниях открытого «620-го» один из таких довольно крупных и парусящих диванов в свежую погоду попросту остался на память Финскому заливу. Принесли, так сказать, свою жертву морским богам... На сей раз оригинальная система крепления мягких подушек «кусачими» липучками большой площади при помощи специальных клапанов была по достоинству оценена как на стоянке, так и на ходу – ни встречному ветру, ни волне оторвать их вряд ли удастся.

Под разными углами

Погода в день испытаний оказалась практически типичной



для «Маркизовой лужи» — юго-западный ветер, волна заметно за полметра (волна, заметим, «короткая» и довольно болезненная на скоростях за 70 км/ч даже для килеватых мореходных судов компактных размеров).



«Trident 720 СТ» великодушно позволил в таких условиях надавить на «гашетку» до отказа и без проблем выжимать «максималку» за счет откидки триммера (выставлять лодку

«на пятку» прекратили лишь после откровенных подхватов воздуха гребным винтом). Поэтому, с учетом того, что лодка как-никак претендует на морской статус, задачу решили немного усложнить — ведь в нашем распоряжении находился также 8-метровый «Solo» со стационаром, которому пришлось выступить в роли не только лодки для фотосессии, но и волногенератора (для чего эту довольно массивную посудину пришлось перевести в режим «полуглиссирования»).

В лобовое стекло наконец-то полетели отдельные брызги, а настроенный на максимальную скорость «720 СТ» стал временами подсакивать в воздух, приводняясь достаточно мягко и комфортно (наблюдавшие за процессом со стороны признались, что не ожидали от лодки с «траулерной» внешностью подобной прыти). Пришлось раз-другой включить стеклоочиститель (в «базе» он установлен только с водительской стороны), но вообще-то водяные капли достаточно быстро освобождали стекло и просто под влиянием встречного ветра — пожалуй, это еще один эффект упомянутого уже «обратного наклона».

К сожалению, пару раз во время подобных экспериментов неожиданно глох мотор. Причина оказалась проста — слетала

клемма с аккумулятора. Выяснилось, что аккумуляторный ящик (батарея здесь, как ни странно, одна-единственная) закреплен обычной матерчатой стропой с довольно хлипким фиксатором, которая от ударов на волне по-

	<ul style="list-style-type: none"> – неплохое соотношение скорость/мореходность – хорошая защита экипажа от непогоды
	<ul style="list-style-type: none"> – крошечные дверные ручки – заливание рецесса на стоянке – ненадежное крепление аккумулятора

стоянно ослабевала. Дефект опытного образца?

А вот в том, что таблицу скоростных испытаний не удалось снять до конца — вина исключительно автора этих строк. Увлечшись замерами и стараясь держаться подальше от океанского теплохода на судовом ходу, ваш покорный слуга ухитрился «найти» каменную косу на хорошо знакомом месте — на самой окраине Морского канала. В итоге на том, что осталось от винта, удалось лишь потихоньку дойти до базы... Что ж, плохой опыт — тоже опыт!

Кстати, о триммировании. Лодка была дополнительно оборудована не транцевыми плитами, более распространенными у нас, а интерцепторами от «Volvo Penta» (до сей поры автору этих строк доводилось пользоваться этим «девайсом» только на скоростных корпусах длиной метров 12–16). Надо сказать, что при условиях, сопутствующих данному тесту, нужды воспользоваться ими не возникло, но для чистоты эксперимента проба все же была произведена.

Пульт расположен достаточно удобно (на плоской поверхности приборной панели под правой рукой), лодка охотно откликается на изменение положения интерцепторов даже на скоростях водоизмещающего режима, только вот использовать их для регулировки дифферента, как по-

казалось, нет абсолютно никакой нужды — вполне хватает и триммера подвесного мотора. Без всякой дополнительной помощи интерцепторов можно вполне добиться глиссирования на скоростях порядка 23–24 км/ч, что для достижения экономичного, но достаточно быстрого хода (например, при сильном волнении) вполне достаточно. Чисто гипотетически можно представить себе ситуацию, когда с их помощью придется немного подправить ходовой

крен — например, если на борту будет большая компания, собравшаяся на одном борту, или когда сильный ветер начнет давить на парусящую высокую надстройку...

Единственный случай, когда лодку можно вогнать в действительно глубокий внутренний крен — это при «раскрутке» с места на полном газу с положенным на борт штурвалом. Тут и привальник обмакнуть в воду не проблема — крен достигает 40–45°. Но в такой ситуации, сами понимаете, ни плиты, ни интерцепторы ни к чему, тем более что маневр — чисто испытательский, и к реальной жизни и условиям эксплуатации отношение имеет чисто номинальное.

Резюме

Лодка с типично «скандинавской» планировкой (салон со сквозным проходом, носовой и кормовой кокпиты), решенная в модном ныне «траулерном» стиле. Довольно скоростная, несмотря на свой массивный облик, и при этом достаточно мореходная. Незнакомые необорудованные берега — тоже ее стихия, благодаря прочному алюминиевому корпусу. Вполне универсальна, но представлять ее «чистым рыболовом» не стоит — на первом месте, скорее, «путешествия выходного дня», а также обычные прогулки довольно большой компанией. ■



Катер «Trident 720 СТ» предоставлен для испытаний компанией «Trident. Алюминиевые катера»: Санкт-Петербург, г. Ломоносов, Транспортный пер. 9, тел./факс (812) 423-3223, 423-4224, в выходные дни — (921) 967-1735; katera@tridentboats.ru, www.tridentboats.ru

