



# «Trident 620» и «620 Cab»: «наши» иностранцы

Артем Лисочкин. Фото Алексея Даняева

Питер – город исторически многонациональный. Но при этом финны всегда были здесь на особом положении. Многие названия деревень и поселков, островов и озер в окрестностях Петербурга несут в себе финские корни, а соответствующее землячество было и остается одним из самых влиятельных и многочисленных. Даже в «застойные» времена гостя из соседней капиталистической Финляндии не особо-то рассматривали в качестве иностранца. Так что нет ничего удивительного в том, что и рожденные в Суоми лодочные бренды столь органично ассимилируются на невских берегах.



**П**родукция финских судостроителей знакома нашим водномоторникам не только благодаря импорту – ряд марок уже давно выпускается непосредственно в Питере. Показательна в этом смысле и история бренда с «говорящим» названием «Finnstar». Началось все по обычной схеме – вначале в Питере стали продаваться лодки этой марки, произведенные в Финляндии. Однако компанию «Trident. Алюминиевые ка-

тера», базирующуюся в городе Ломоносове на берегу Финского залива и изначально судостроительную, вскоре перестала удовлетворять роль простого продавца. Итогом трехлетнего сотрудничества стал фактический выкуп верфи у ее финских владельцев и перенос производства в Россию.

Историю вопроса мы довольно подробно изложили в предыдущем номере, здесь лишь напомним, что при сохранении ряда основополагающих

конструкторских и технологических моментов (в частности, плазменный раскрой на станках с ЧПУ и сварка корпусов полуавтоматами «Fronius» – это здесь не экзотика, а обычная техническая рутина), российская компания получила куда большую свободу при создании модификаций и вообще улучшении полученной от финской стороны «основы».

Когда период экспериментов после «переезда» более-менее завершился, выпускаемые лодки вместе с окончательной сменой гражданства и прописки поменяли и имя – теперь они продвигаются на рынке под маркой «Trident». В полку финских петербуржцев прибыло.

Модельный ряд компании, несмотря на ее молодость, довольно внушительный – пять базовых корпусов от 4.5 до 7.2 м длиной, не считая модификаций с различными компоновками. На тест были предоставлены два варианта «620-й» модели – открытая двухконсольная и каютная. Именно

на эту пару «Trident» делает основную ставку. Модель эта хоть и не флагманская, но все равно не из мелких. Пожалуй, это практически предельный размер, позволяющий считать лодку действительно трейлерной (имеется в виду, что процесс транспортировки и спуска-подъема не заставляет особо напрягаться ни водителя, ни мощный внедорожник, хотя необходим прицеп, оборудованный тормозами, а также категория «Е» в правах, если суммарный вес автопоезда превышает 3.5 т).

### Этнические финны

Финна – даже петербуржца в пятом поколении, даже с фамилией «Иванов» в паспорте – можно распознать без особого труда. Происхождение «Trident» тоже узнается в момент и без всяких дополнительных объяснений. В Финляндии – своя школа «алюминиевого» судостроения, и, несмотря на ряд существенных различий, сварные лодки разных фирм – и «Buster», и «Silver», и «Faster», и «Finnstar» – в чем-то неуловимо похожи. Пожалуй, дело прежде всего в характерном скосе по периметру планширя, обычно выкрашенном в контрастный цвет. На тех же «Buster» и «Silver» этот скос представляет собой элемент бортовой пенонаполненной бортовой «призмы». На «Trident» она, правда, представляет собой не самостоятельный конструктивный узел, собираемый отдельно, но цель преследуется та же – обеспечить жесткость во всех плоскостях без участия поперечного набора. Отсюда и столь же гладкий, как и на классической «призме», борт.

Да и вообще аккуратностью изготовления российский «Trident» ничуть не уступает прочим своим финским собратьям. Многие сварные швы ничем не прикрыты и не зачищены, но выглядят достаточно эстетично и лишь усиливают общее впечатление прочности и надежности. Вид у лодок суровый и профессиональный, чуть ли не военноморской, что наводит на мысли скорее не о водных прогулках с дамами и детишками, а о более «серьезных» развлечениях вроде рыбалки или дайвинга. Ни одной более-менее крупной пластмассовой детали – безраздельно царствует металл «стандартной» для лодок подобных размерений толщины 3–4 мм (надо сказать, что даже

ортодоксально преданный алюминию «Buster» не так давно сдался и, помимо чисто декоративных панелей из АБС, стал применять также конструктивные элементы из стеклопластика).

Единственно, что прикрывает металл – это слой краски (надо сказать, что подавляющее большинство отечественных производителей лодок из АМг считает ее излишней роскошью). Доминирует мрачноватый шаровый цвет, практически повторяющий своим оттенком собственно алюминий, но в итоге мы сошлись на том, что брутальному имиджу обеих лодок он вполне соответствует, и такого скромного элемента цветового декора, как синяя полоска вдоль планширя, здесь вполне достаточно.

Наиболее органично выглядит в таком исполнении каютный «620 Cab» – эдакий крейсер в миниатюре, а вот впечатление от «монолитных» и в целом довольно привлекательных консолей открытой версии несколько портят простенькие ветровые щитки, согнутые из тонированного поликарбоната. Кроме того, видно сквозь них неважно и просто в пасмурную погоду, не говоря уже о сумерках. (Кстати, зеркальные стекла «каютника», может, кому-то и понравятся, но проблему они создают примерно такую же).

О «рабочем» назначении открытой лодки свидетельствует и отсутствие центральной форточкой с калиткой между консолями – применена самая простая компоновка «DC», не претендующая на роль боурайдера. Тент тоже без особых изысков – боковины не отстегиваются, и для улучшения обзора в непогоду остается лишь поднимать мягкий полог в проходе между консолями. Основная ставка сделана не на «прогулочный» комфорт, а на функциональность, и в этом разработчики, несомненно, преуспели: оперативного простора на борту хоть отбавляй, вполне достаточно и «сухих» багажников солидной вместимости (обычную для редакционных испытаний пару объемистых рюкзаков с экипировкой можно было упрятать от дождя в несколько рундуков на выбор).

Общую аскетичность интерьера несколько смягчают удобные поворотные кресла и мягкие отстегивающиеся подушки (жаль, правда, что одна из них оказалась «самоотстегивающейся» –

### Основные данные мотолодки «Trident 620»\*

Длина, м:	
– корпуса	6.2
– габаритная	6.5
Ширина, м	2.4
Высота борта на миделе, м	0.8
Осадка, м	0.4
Килеватость, град.:	
– на транце	17
– на миделе	18
Сухой вес, кг	750 (1000)
Емкость топливного бака, л	125 (200)
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	175 (200)
– рекомендуемая	140 (150)
Пассажироместимость, чел.	7
Грузоподъемность, кг	800
Цена, руб. **	650 000 (890 000)

\* В скобках – отличающиеся данные мотолодки «Trident 620 Cab»

\*\* На декабрь 2008 г.



сказалось движение на полном ходу против сильного ветра, но подобные потери во время редакционных тестов – дело в общем-то обычное). Кстати, мы выяснили, что и подушки, и релинги (носовые и бортовые), и швартовные устройства, и даже такие

## Результаты испытаний мотолодки «Trident 620»

(нагрузка – 2 чел. плюс 60 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Suzuki DF140», ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 14 и шагом 23 дюйма, скорость ветра – 6–8 м/с, высота волны – 0.4–0.5 м, темп. воздуха – 8оС, темп. воды – 9°, место испытаний – юго-восточная часть Финского залива, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	2.3 (4.2)
1000	3.6 (6.7)
1500	5.1 (9.5)
2000	6.5 (12.1)
2500	8.8 (16.2)
3000	15.1 (27.9)
3500	20.9 (38.7)
4000	26.0 (48.1)
4500	30.3 (56.1)
5000	34.4 (63.7)
5200	35.8 (66.2)

откровенно «опционные» элементы оборудования, как туманный горн и фара-искатель входят здесь в базовую комплектацию.

При всей своей внешней суровости «620 Cab» оказался куда более «навороченным» и комфортабельным. Здесь применена характерная для скандинавских прогулочно-рабочих судов «универсальная» компоновка



со сквозным проходом через просторную надстройку-салон, соединяющую носовой и кормовой кокпиты. Открытые пространства удобны при той же рыбалке, но в хорошую погоду здесь можно комфортно разместить пассажиров – подушки сидений дополнены даже мягкими спинками.

А вот в непогоду с комфортным размещением экипажа возможны проблемы – как, впрочем, и на всех подобных «каютных боурайдерах»: при

выходе с полной паспортной нагрузкой (7 чел.) кому-то придется постоять. В принципе, планировка рубки рассчитана на пятерых, но на предоставленном на тест экземпляре сидений оказалось и того меньше – вместо одного из них, за водительским креслом, была установлена печка «Wallas», играющая одновременно роль камбузной плитки и отопителя.

Но в общем и целом здесь довольно просторно, и хотя высота подволока (1.48 м) не позволяет выпрямиться во весь рост, клаустрофобии не испытываешь. Боковые стекла – «глухие», но всегда есть возможность открыть сдвижные двери или высунуть голову через небольшой люк над головой у водителя. При помощи дверей и люка мы устранили и запотевание стекол в холодную погоду, «продувшись» на ходу, но вообще-то здесь не помешал бы отдельный дефростер, нацеленный на лобовое стекло, оборудованное дворником. (Вскоре после завершения теста мы получили известие, что проблема решена при помощи тепловентилятора, который теперь входит в базовую комплектацию). Что же касается довольно стильных сдвижных дверей с характерным «изломом», то здесь нам не понравилось лишь отсутствие их фиксации в открытом положении – при разворотах они норовили захлопнуться сами собой, а это небезопасно.



На крышу надстройки ведет трап, и хотя сплошных релингов наверху не предусмотрено (есть лишь невысокий бортик), мы бы не исключили возможность использования ее в качестве солярия при стоянке в тихую солнечную погоду.

Кормовой рундук, в отличие от открытой версии, отсутствует – явно с учетом пожеланий рыбаков, в первую очередь троллингов, которым при вываживании крупной добычи необходимо располагаться поближе к транцу, но вот обнаружившаяся по этой причине «изнанка» несколько удивила: Г-образный резиновый патрубок заливной горловины бензобака торчит внутрь и словно дожидается, пока кто-нибудь сорвет его тяжелым сапогом... Да и вообще горловину, местоположение которой на вертикальной стенке рецесса явно выбирали еще финские конструкторы, привыкшие с цивильным береговым бензоколонкам, мы бы перенесли в более соответствующее отечественным реалиям место.

Кокпиты обеих лодок – самоотливные, причем благодаря встроенной «канализации» вода отводится непосредственно за борт не только с кормы, но и из носового отсека «620 Cab» (полкаюты располагается ниже ватерлинии, но оба входа защищены от заливания довольно высокими комингсами).



### Покажите нам трезубец

«Trident» на большинстве европейских языков – это «трезубец». Примерно с таким инструментом обычно изображают Нептуна или Посейдона. Нечто подобное имеется и на днище «620-го» корпуса: носовые оконечности продольных реданов снабжены остроконечными накладками-обтекателями. Увы, обе лодки, а особенно каютная, чересчур уж охотно демонстрируют этот «фирменный знак» окружающим...

### Результаты испытаний мотолодки «Trident 620 Cab»

(нагрузка – 2 чел. плюс 70 л топлива, ПМ – четырехтактный «Suzuki DF175», ГВ – стальной трехлопастной диаметром 14 3/4 и шагом 23 дюйма, задействована транцевая плита левого борта; скорость ветра – 6–8 м/с, высота волны – 0.1–0.2 м, темп. воздуха – 8°C, темп. воды – 9°, место испытаний – Морской канал в юго-восточной части Финского залива, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	2.0 (3.7)
1000	3.7 (6.8)
1500	5.6 (10.3)
2000	6.8 (12.6)
2500	9.9 (18.3)
3000	16.0 (29.6)
3500	21.0 (38.8)
4000	27.2 (50.3)
4500	31.9 (59.1)
5000	35.7 (66.0)
5300	36.9 (68.2)

Мы уже упоминали, что рожденные в Финляндии алюминиевые лодки во многом похожи. Причем не только внешне. Склонностью к ходовому крену почему-то грешили представители даже самые известных марок, побывавшие на редакционных испытаниях. Не стал исключением и «Trident».

Испытания мы проводили на Фин-





- аккуратное, добротное изготовление
- высокий запас прочности
- достойная мореходность
- функциональность интерьеров



- невысокая сопротивляемость ходовому крену (особенно у «620 Cab»)
- забрызгивание при носовой центровке на волне
- неудачное расположение горловины бензобака



ском заливе при довольно характерных для этой акватории условиях: свежем юго-западном ветре и волне высотой 0.4–0.6 м, короткая «подошва» и крутизна которой определяются как ограниченным пространством для «разгона», так и доминирующим мелководьем.

Первым оказался в наших руках открытый «620-й». Перед выходом на волну мы традиционно «покрутили» его на относительно спокойной воде. Крены в поворотах сразу показали нам великоватыми, особенно при старте с места на полном газу с положенным на борт рулем. Хотя, вообще-то, странно: проведенное у причала кренование (для чего мы встали на планширь впятером) показало, что со статической остойчивостью здесь все о'кей.

На волне лодка показала себя в целом молодцом – подлетать в воздух на волне высотой полметра и выше мы начали лишь по достижении примерно 55–60 км/ч. Даже при этом «620-й» уверенно держался на курсе, не требуя подрываний, хотя вре-

менами и пытался прилечь на левый борт. Но есть и одно «но» – когда мы слегка «занурили» мотор триммером, ход действительно стал заметно мягче при практически той же скорости, но из-под носовой части скулы в кокпит полетели веера брызг. Чтобы не промокнуть, ваш покорный слуга вплотную прижался к баранке и к ветровому щитку.

На «каютнике» мы почувствовали себя более вольготно. По волне он шел еще мягче (очевидно, за счет большей массы), а вылетающие из-под носа брызги бессильно оседали на стеклах рубки – достаточно было включить дворник. Правда, крены в поворотах за счет более высокого центра тяжести здесь заметно глубже, особенно при использовании такого чисто испытательского приема, как «раскрутка» с места на полном газу.

Сказывалась и парусность, создаваемая высокой рубкой – возникающий под ее влиянием крен при движении по прямой пришлось компенсировать транцевыми плитками. Кстати, на представленном для испытаний экземпляре

они, по нашим ощущениям, оказались чересчур уж «мощными», отчего при компенсации крена ощутимо менялся и дифферент. А полностью опустив их, мы добились устойчивого режима глиссирования на скорости всего лишь 20–21 км/ч при 2600 об/мин (без плит – 29–30 км/ч при 3100 об/мин).

Кроме того, по нашим оценкам – налицо некоторый перебор с мощностью. Честно говоря, мы бы попросту поменяли моторы местами – 175-сильный поставили бы на открытую лодку, а 140-й – на «каютник». Вообще-то это общепринятая в судостроительном мире практика: зная о меньшей сопротивляемости ходовому крену, свойственной каютным модификациям, большинство фирм-производителей благоразумно занижает разрешенную для них мощность по сравнению с открытыми версиями, выполненными в том же корпусе. «Trident» почему-то последовал обратному принципу...

Возвращаясь к плюсам, отметим, что даже в волну обе лодки вели себя для металлических весьма тихо – первое впечатление «монолита» оказалось не обманчивым, а мелочи вроде дребезжащей на определенных режимах крышки пассажирского «бардачка» легко устранимы при помощи дополнительного уплотнителя.

## Резюме

Типичные алюминиевые лодки «родом из Финляндии», хоть и поменявшие гражданство, но не утратившие своих родовых качеств: аккуратности изготовления, функциональности, приспособленности к суровым морским условиям и каменистым берегам. «Дело» здесь на первом месте, развлечения вроде прогулок – на втором. Создаваемое ими впечатление несокрушимой надежности вполне соответствует действительности, хотя не обошлось и без «перчика», выразившегося в довольно значительных кренах в повороте и забрызгивании при носовой центровке.

Мотолодки «Trident 620» и «Trident 620 Cab» предоставлены для испытаний компанией «TRIDENT – Алюминиевые катера»: Санкт-Петербург, г. Ломоносов, Транспортный пер. 9, тел./факс (812) 423-3223; katera@alboat.ru, www.alboat.ru