



Артем Лисочкин. Фото автора и Сергея Георгиева

«Trident 620 Cab»: НАСКОЛЬКО ВАЖНЫ МИЛЛИМЕТРЫ

Собравшиеся на стоянке немногочисленные энтузиасты, наверное, решили, что у нас не все дома. «Вы что, ребята, в море собрались? В такую-то погоду?» Действительно, обстановка не особо располагала к водным прогулкам: сильный северный ветер развел на мелководье у южного побережья Финского залива волновую толчею до полутора метров высотой — подходящий к причалу Ломоносовского порта автомобильный паром ощутимо покачивало даже в закрытом «ковше» гавани. Но нам на сей раз именно такая погода и требовалась.

Данный тестовый отчет не совсем традиционен и более подходит под рубрику вроде «Возвращаясь к напечатанному» или «По следам журнальных публикаций». Об «обычных» испытаниях со

скоростными замерами и прочей обязательной программой речь не шла (тем более что давать полный газ при таких условиях решился бы только полный псих, причем со всеми вытекающими последствиями). Задача была иной — специалисты верфи «Trident» пригласили нас оценить изменения, внесенные в конструкцию одной из ее наиболее популярных моделей по результатам теста, который мы провели в конце прошлой навигации (см. № 218).

Напомним, что компания «Trident», базирующаяся неподалеку от Питера, в городке Ломоносов на побережье Финского залива, начала свой путь на российском «лодочном» рынке в качестве дилера финской верфи

«Finnstar», но в скором времени фактически выкупила ее у владельцев, перенесла производство в Россию и приступила к собственному производству алюминиевых лодок, которые вместе с национальной принадлежностью поменяли и имя.

Поначалу изменения, которые «Trident» вносила в конструкцию предоставленных финнами проектов, были минимальными и касались в основном незначительных деталей оборудования. Обводы лодок оставались «финскими» — как и у побывавших на прошлогоднем тесте открытого двухконсольного «Trident 620» и его каютной модификации «620 Cab». Ходовые качества корпусов заслужили в целом достаточно высокую оценку, хотя



Основные данные катера «Trident 620 Cab»

Длина, м: корпуса габаритная	6.2 6.5
Ширина, м Высота борта на миделе, м	2.4 0.8
Осадка, м	0.4
Килеватость, град.: на транце на миделе	17 18
Сухой вес, кг	1000
Емкость топливного бака, л	200
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.: максимальная рекомендуемая	175 140
Пассажировмест., чел.	7
Грузоподъемность, кг	800
Цена, руб.	940 000

ряд моментов мы все же записали тогда в «минусы» — в первую очередь, забрызгивание при движении на волне, особенно при носовой центровке, и значительные крены в виражах (хотя статическая остойчивость обеих лодок оказалась вполне достойной). Кроме того, пришлось столкнуться и с подхватами воздуха гребным винтом при особо крутых разворотах. Специалисты верфи не стали убеждать нас, что «так и надо», а по-деловому пообещали устранить выявленные недостатки.

Для повторного теста был предоставлен модифицированный вариант «Trident 620 Cab» (именно каютная версия проявляла в прошлом году наибольшую склонность к «побочным эффектам») в довольно богатой комплектации — в частности, помимо базового «Suzuki DF175» на выносном транце была установлена вспомогательная 20-сильная «Honda» с полным дистанционным управлением с основного поста, а вместо привычных транцевых плит появились новомодные интерцепторы.

Не имея перед глазами «исходника», заметить изменения обводов модифицированного

варианта довольно мудрено. Сам по себе корпус остался прежним, и нововведения коснулись исключительно его накладных элементов.

Первым делом обратили на себя внимание продольные реданы, обрезанные на довольно значительном расстоянии от транца — срывы потока с их транцевых оконечностей и провоцировали в свое время подхваты воздуха гребным винтом. Мера эта хорошо известна, и результат здесь можно прогнозировать с достаточно высокой точностью. Но за счет чего специалисты верфи решили бороться с кренами и забрызгиванием носовой части?

Лишь внимательно приглядевшись и вооружившись линейкой, можно обнаружить, что чисто символический ранее скуловой брызгоотбойник превратился в скуловой отгиб, окаймляющий днище плоской «ступенькой» (с этой целью вместо алюминиевого профиля применен достаточно мощный угольник). Если говорить о размерах, измене-

ния минимальны, и речь идет о каких-то миллиметрах. Конечно, свою роль должна играть и иная конфигурация отгиба... Неужели такие мелочи сработают?

Выход в штормовой залив подтвердил, что в судостроении, а тем более в такой тонкой материи, как обводы, мелочей не бывает, и со ступенчатым отгибом скулы «Trident» действительно «попал в цвет». Крутая волна высотой до 1.5 м и длиной подошвы чуть больше длины самого катера окончательно рассеяла наши сомнения. Конечно, на такой волне, особенно при движении против ветра, будет нещадно забрызгивать *любую* лодку, но изменение самого характера брызгообразования было заметно невооруженным глазом. Если раньше при встрече с волной брызги взлетали вдоль бортов наверх и все своей массой незамедлительно заносились ветром на лобовые стекла, то теперь веера воды большей частью рассеивались по сторонам. На мягкости хода принятая мера ничуть не сказалась — пару раз



мы даже рискнули выйти на режим глиссирования!

В сильный ветер и на высокой волне, больше напоминающей стоячие водяные холмы, трудно оценить, по какой причине в тот или иной момент возникает крен, но нам показалось, что скуловой отгиб по всей длине корпуса также гидродинамически «держит» внутренний борт при развороте — по крайней мере, до пугающе глубокого крена дело ни разу не дошло, хотя левый борт был отягощен вспомогательной «двадцаткой», а на лодке нас было четверо, причем пассажиры расположились там, где им было удобней, не обращая внимания на оптимальную центровку. Впрочем, позже мы узнали, что при модернизации лодки заодно были приняты все возможные меры для максимального понижения центра тяжести — в частности, 200-литровый бензобак теперь размещается ниже ватерлинии.

Поскольку по причине погоды и «цивильного» обмундирования экипажа мы наглухо задраились в рубке, стекла ее стали вскоре запотевать. Раньше нам приходилось «продувать» ее, открыв двери и люк, но на сей раз помог установленный в «стандарте» тепловентилятор — хотя очищает он только снабженное дворником лобовое стекло перед водителем, это все же лучше, чем совсем ничего. Вспомнив прошлогоднее происшествие с потерей мягкой подушки одного из сидений, сорванной ветром, мы попробовали на прочность съемные сиденья модифициро-



ванного варианта и убедились, что оторвать их непросто даже руками — вместо хиленьких кнопок теперь используются «кусачие» липучки большой площади.

Вернувшись в клубную гавань, уже в более спокойной обстановке оценили и другие усовершенствования.

Начать с того, что «Trident 620 Cab» заметно похорошел внешне. Вместо акриловой краски теперь используют порошковую горячей сушки, и блестящие (пусть и не сияюще-глянцевые) синие борта придают лодке, ранее по военноморскому суровой, более нарядный и привлекательный вид. Придаться можно разве что мелочам: мягкий привальник несколько волнист, а шов в кормовой части планширя (необходимость в котором вызвана, очевидно, стандартными размерами алюминиевого листа) слишком уж бросается в глаза. Продемонстрировали нам и новый тент, часть которого позволяет превратить крышу рубки в закрытый багажник, хотя его конструкция представилась нам несколько

спорной — прежде всего из-за увеличенной парусности.

Заливная горловина бензобака, ранее расположенная на вертикальной стенке рецесса и рассчитанная исключительно на «пистолет» береговой колонки, позволяет заливать бензин из канистры, удобно расположившись в кокпите; заодно отпала и необходимость в торчащем внутри лодки Г-образном патрубке, за который мы в свое время задевали ногами. Левый пассажирский диван в рубке можно быстро превратить в широкое спальное место — немаловажное дополнение для любителей покидать базу на сутки и более. Можно перечислить и еще ряд полезных мелочей. Выполнив большинство пожеланий испытателей «КиЯ», на верфи не успели реализовать лишь одно: обеспечить фиксацию сдвижных дверей рубки в открытом положении. Но это, уверены, дело наживное — компания «Trident» наглядно продемонстрировала свою способность прислушиваться к мнению потребителей, от имени которых и выступает тест-группа «КиЯ».



Условия во время испытаний катера «Trident 620 Cab»: нагрузка — 4 чел. плюс 50 л топлива, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF175», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 14 3/4 и шагом 23 дюйма, скорость ветра — 8–14 м/с, высота волны — 0.8–1.5 м, темп. воздуха — 13°C, темп. воды — 9°, место испытаний — южное побережье Финского залива, г. Ломоносов

Мотолодка «Trident 620 Cab» предоставлена для испытаний компанией «TRIDENT. Алюминиевые катера»: Санкт-Петербург, г. Ломоносов, Транспортный пер. 9, тел./факс (812) 423-3223, 423-4224; katera@tridentboats.ru, www.tridentboats.ru