

## «Trident 720 WA»: ни капли гламура

**Артем Лисочкин**

Фото Алексея  
Даняева

Лодка с 7.2-метровым корпусом петербургской компании «Trident» — уже не первая, побывавшая на нашей «мерной миле» (см. № 229). Эта модель выпускается на сегодняшний день в двух модификациях, и обе можно смело отнести к категории «профессиональных», что подчеркивает и такой характерный признак, как «траулерный» обратный наклон ветрового стекла.

**Н**о если испытанную ранее модификацию с индексом «СТ», оборудованная цельной рубкой от борта до борта, можно отнести скорее к категории «дейкресеров», поскольку она отличается более высоким комфортом, то «WA» — это профессионал в чистом виде. Если оценивать ее внешний вид, то вызывает он скорее ассоциации со стилем «милитари», пусть лодка и предназначена в основном для морской и озерной рыбалки.

Мы уже рассуждали о том, почему профессионально-

военный стиль находит все больше и больше приверженцев среди частных владельцев. Технический дизайн — дело тонкое. Кстати, английское слово «designer» означает еще и «конструктор». Чем руководствуется дизайнер, разрабатывая внешний облик судна? Все зависит от стоящих перед ним задач. Во многих случаях превалируют его личные эстетические представления и пристрастия — на первый план выступает красота, которая может иногда идти вразрез с практическими требованиями. Пусть судно не слиш-

ком удобно в эксплуатации, зато радует глаз.

Но есть и другой подход. Если от судна требуются в первую очередь какие-либо определенные потребительские качества (например, оно предназначено для той же рыбалки, причем серьезной, а не от случая к случаю), тогда дизайнерские решения диктуются исключительно практической стороной дела и основываются на том, что проверено годами на судах специального и профессионального назначения. Надо сказать, что этот второй подход в последнее время



все более востребован не только среди тех, кто использует судно исключительно для работы, но и среди частных, желающих воспользоваться вековым опытом. И брутальный облик получившегося судна таких людей не смущает — более того, он входит в моду!

### Ходи вокруг

Как свидетельствует буквенный индекс в названии, лодка имеет планировку «walkaround» — вокруг рубки имеется свободный проход. Благодаря простору на борту и возможности без помех перемещаться по кокпиту такое решение особо ценится рыбаками — работать со снастями можно не только с кормы и носа, но и с борта. При такой типичной, в общем-то, компоновке «Trident 720 WA», тем не менее,



### Основные данные катера «Trident 720 WA»

Длина, м:	
– корпуса	7.2
– габаритная	7.5
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	1000
Емкость топливного бака, л:	250
Габариты кокпита, м:	
– длина	4.5
– ширина	2
Высота транца, м	0.63
Мощность ПМ, л.с.:	
– на тестовой лодке	115
– максимальная	200
– рекомендуемая	175
Пассажировместим., чел.	7
Грузоподъемность, кг	800
Категория СЕ	C
Цена, руб.*	750 000

\* В базовой комплектации

отличается довольно оригинальным внешним видом.

Для того, чтобы сделать боковые проходы пошире, надстройка выполнена максимально узкой и даже на относительно крупном 7.2-метровом корпусе смотрится словно рубка военного корабля или подводной лодки, тем более что и высота у нее довольно внушительная. По сути это всего лишь надежно защищенный от непогоды пост управления, рассчитанный на одного водителя — кресло рулевого расположено в ДП, и по бокам от него не без труда можно стоя втиснуться только двоим. Для пары пассажиров отведен диван с подушками из морского винила, установленный непосредственно за рубкой, но все говорит о том, что разработчики «воевали» в основном за свободное рабочее пространство.

В качестве сидений можно использовать также рундуки в носу, в корме и перед рубкой (сразу от-

метим, что, как и на прежде испытанном «СТ», новая система крепления мягких подушек при помощи липучек нам понравилась — сорвать их с мест нелегко и вручную, так что о случайной потере подушки под действием встречного ветра можно наверняка не беспокоиться).

Строго говоря, металлическую рубку, несмотря на ее внушительные габариты, следовало бы называть скорее консолью, поскольку жесткой крыши у нее нет — закрывается она заодно с задним сиденьем мягким тентом (в корме ткань крепится с трубчатой тарге, на которой мы насчитали восемь стаканов для крепления удилищ, так что лодка «заточена» в первую очередь под троллинг). Тент ложится на рубку-консоль не вплотную, а крепится к окаймляющему ее поверху трубчатому релингу, причем остающийся зазор дополнительно «герметизируется» прозрачной пленкой.

Поначалу такая система показалась нам несколько заумной, но потом мы прикинули, что при снятом тенте релинг выполняет свою прямую функцию — за него удобно держаться рукой, стоя в бортовом проходе. Да и вообще поручней и релингов достаточно, а места их расположения выбраны удачно, что для лодки, претендующей на «морской» статус, далеко не лишне.

Если говорить о рыбалке, не хватает лишь двух вещей — заполняющегося водой живорыбного садка с аэрацией, которым нередко оборудуют специализированные рыболовные лодки даже меньших размеров, а также какого-либо отсека для хранения длинномеров (впрочем, те же удилища можно устанавливать по-походному в стаканы на тарге или же просто укладывать в бортовые проходы).

Сложная система релингов, окаймляющая транец, на наш взгляд, может вызвать некоторые неудобства при вываживании рыбы с кормы (хотя и значительно повышает безопасность экипажа в свежую погоду), а вот широкие площадки по бо-

кам от подмоторного рецесса, тоже дополненные прочными поручнями — удачное решение. Благодаря им можно надежно и безопасно подобраться поближе не только к воде, но и к мотору. Отметим мы, увы, ту же особенность, которой отличался выполненный в том же корпусе «СТ» — на стоянке в рецессе застаивается вода, хотя, поскольку вопрос это исключительно эстетический (рецесс придется регулярно чистить от всяких отложений), это не столь страшно.

Из-за особенностей компактной компоновки за рулем, расположенным в ДП, чувствуешь себя не совсем привычно — сидишь, словно в небольшой будке-аквариуме с близко расположенными стеклами. Зато обзор прекрасный, в том числе и боковой. Кстати, мы еще раз по достоинству оценили характерный для «профессиональных» судов обратный наклон высокого лобового стекла — на ярком солнце в нем не отражается приборная панель, что придает ему полную прозрачность. Удивило, правда, отсутствие стеклоочистителя — на испытанном прежде «СТ» он имелся.

Приборная панель по-военному проста и незатейлива, хотя практически все необходимое на виду: по центру расположен экран вперёдсмотрящего сонара «Interphase», а справа

— установленный словно по линейке набор всех необходимых приборов. Отсутствует, увы, запирающийся бардачок — мелкие предметы вроде мобильных, ручных раций и т.д. приходится укладывать в образуемую наклоном панели нишу перед ветровым стеклом, нет и никаких держателей для «карманной» аппаратуры.

Штурвал поворачивается легко и не имеет «отдачи», в том числе при регулировке триммера — гидропривод входит в стандартную комплектацию.

### В статике и динамике

Благодаря широкому боковым проходам проверка статической устойчивости «Trident 720 WA» не вызвала особых затруднений. Для достаточно килеватого и не особо-то широкого корпуса она оказалась на высоте — на одном из бортов могут собраться сразу несколько рыболовов, не вызвав при этом пугающего крена. На быстром ходу, в режиме глиссирования, внутренний крен тоже в пределах нормы, но вот при обычной для редакционных испытаний раскрутке с места на полном газу с положенным на борт штурвалом привальник вполне может оказаться в воде. Таким несколько парадоксальным поведением, надо сказать, отличались все лодки «Trident», которые до сих пор довелось





+ Неплохое соотношение скорость/мореходность

+ Оперативный простор на борту

— Отсутствие стеклоочистителя

— Отсутствие живорыбного ящика

— Заливание рецесса на стоянке



испытывать. Впрочем, справедливости ради отметим, что последний маневр в обычной жизни, как правило, мало кто применяет.

Тест «WA» мы проводили в тот же день, что и испытания «СТ», и, соответственно, в тех же уже описанных в предыдущем номере условиях, достаточно характерных для Финского залива, на котором юго-западный ветер развел короткую полуметровую волну, особая «злость» которой усиливалась мелководьем.

Как и его собрат, «720 WA» позволял поддерживать в этих условиях максимальную скорость (55 км/ч) на всех курсах относительно бега волн, даже будучи «выставленным на пятку» при помощи триммера, т.е. глиссируя на минимальной смоченной поверхности и кормовом участке днища с наименьшей килеватостью (она тут «стандартная» для лодок подобного типа — 17°).

Брызги в лобовое стекло и невысокие прыжки начались лишь при подключении к испытаниям дополнительного «волногенератора» — довольно тяжелого 8-метрового катера «Trident SOLO» со стационарным двигателем, переведенного в переходный режим. В ходе этих экс-

периментов на лобовое стекло наконец-то полетели отдельные брызги, но клавиши стеклоочистителя, как и самого дворника, мы, как уже отмечалось, не обнаружили. На попутных курсах лодка уверенно стояла на самом гребне его кильватерной волны, не проявляя склонности к кренам и зарыскиваниям.

Как и «СТ», «WA» был опционно оборудован такой редко пока встречающейся у нас «приемочкой», как интерцепторы от «Volvo Penta» — альтернативой более привычным транцевым плитам. Оценку этот элемент оборудования получил однозначную: для регулировки дифферента интерцепторы, в принципе, не нужны — вполне хватало одного только триммера подвесного мотора, даже при попытках достичь минимальной скорости глиссирования, в ряде случаев необходимой (например, для экономии топлива или хода по особо беспокойной воде). Кстати, она оказалась для килеватой лодки совсем небольшой — порядка 22 км/ч.

К ходовому крену «Trident 720 WA» тоже вроде бы не склонен — необходимость его немного подкорректировать при помощи интерцепторов может возникнуть разве что при зна-

### Результаты испытаний катера «Trident 720WA»

(нагрузка — 2 чел. плюс 120 л топлива, ходовой тент установлен, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF115», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 14 3/4 и шагом 17 дюймов, скорость ветра — 4–5 м/с, высота волны — 0.4–0.5 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)
600	1.6 (2.9)
1000	2.5 (4.6)
1500	4.2 (7.7)
2000	5.5 (10.2)
2500	6.4 (11.8)
3000	7.8 (14.4)
3500	9.5 (17.6)
4000	15.0 (27.8)
4500	19.8 (36.6)
5000	23.2 (42.9)
5500	26.8 (49.6)
6000	29.6 (54.8)
6100	29.8 (55.2)

чительной нагрузке на один из бортов (хотя штатные места экипажа расположены практически в ДП) или сильном боковом ветре, поскольку надстройка хоть и короткая, но довольно высокая и парусящая.

# ТЕСТ Кия

Катер «Trident 720 WA»  
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

В общем, при желании сэкономить от этой не слишком-то дешевой опции вполне можно и отказаться. А вот такие более простые вещи, как стеклоочиститель и дефростер, препятствующий запотеванию высокого лобового стекла изнутри, хотелось бы видеть в стандартной комплектации — судно все-таки из категории «профессиональных»,

и с плохой погодой ему придется иметь дело гораздо чаще, чем гламурным прогулочным красавцам (в том числе в темное время суток и сумерки).

## Резюме

Типичный профессионал — как по форме, так и по содержанию. Главное назначение этой лодки, на наш взгляд — прибрежная

рыбалка на морях и крупных озерах. Во имя этой задачи пришлось немного пожертвовать комфортом, отдав предпочтение оперативному простору на борту и удобству работы со снастями. Для полного счастья не хватает нескольких мелочей — например, места для хранения улова, ради которого на такой лодке и отходят от берега. ■

С момента осеннего теста прошло время и к моменту выхода журнала в печать производитель по результатам теста внес изменения в конструкцию. И это нас радует — потому что от своевременной корректировки проекта выигрывает потребитель.

Ломоносовская верфь как всегда оперативно реагирует на высказываемые при тестировании замечания. Что корректировать не потребует точно — это качество и надежность сборки корпуса.

## Комментарий строителя

Для нас всегда важно мнение независимых экспертов и клиентов по поводу наших катеров и лодок. Благодаря замечаниям и пожеланиям мы не стоим на месте, а развиваемся. Спасибо вам за это!

Проведены следующие улучшения конструкции и комплектации судна:

- Конструкция рецесса основательно изменена — застой воды в нем теперь невозможен.
- Расширен список опций, которые повысят потребительские свойства моделей.
- Возможна установка рыбного садка с аэрацией. В зависимости от модификации лодки он находится либо в переднем кокпите (версии С/СТ), либо между креслом водителя и пассажиров (720 WA).
- Для «карманной» аппаратуры устанавливается дополнительный металлический рундук и навесные сумки.

- Можно заказать стеклоочиститель и тепло-вентилятор лобового стекла.

- Предусмотрен разборный столик, который укладывается в рундук под пассажирским сидением, и устанавливается как на левый, так и на правый борт.

- У сидений пассажиров размещается система стаканов для вертикальной транспортировки удочек и спиннингов.

- Линия борта на моторных лодках «TRIDENT» поднята выше линии привального бруса на 200 мм, что предотвращает заливание забортной водой даже при «раскрутке» катера с места на полном газу с положенным на борт штурвалом.

Мы надеемся, что водномоторники оценят качество, многофункциональность и комплектацию улучшенного «TRIDENT 720 WA». Продажа с верфи и поставка судов дилерам уже началась. Базовая цена составит 750 тыс. р.

