

НА МЕРНОЙ МИЛЕ

Наше первое знакомство с этой новинкой петербургской компании «Трайидент» состоялось «в статике» — на прошлогодней петербургской ботшоу, ныне существующей под названием «Балтийский морской фестиваль». Стоящая у выставочного причала лодка сразу привлекла нас своим необычно высоким и узким силуэтом «анфас». Тогда нам показалось, что стремление разработчиков вписать достаточно крупное судно с высокой массивной надстройкой в «трейлерный» габарит может вызвать проблемы с остойчивостью... Но тест, проведенный под занавес предыдущего сезона, полностью опроверг подобные предположения.



«Trident Solo 800»: невидимые крылья

Артем Лисочкин
Фото
Алексея Даняева

Предыдущая навигация ознаменовалась для «Трайидента» появлением сразу трех новых моделей, о двух из которых — «Trident 720 СТ» и «720 WA» — мы уже успели рассказать (см. тестовые отчеты в № 229 и 230). Все новинки решены в модном ныне «траулерном» стиле, причем, как показали результаты испытаний,

форма здесь вполне соответствует содержанию — обе модификации «720-й» мы бы смело рекомендовали и для дела, в первую очередь для «серьезной» рыбалки.

Когда отдых совместим с делом

На сегодняшний день «Trident Solo 800» возглавляет модельный ряд компании — габаритная

длина флагмана превышает 8 м. Кроме того, это пока единственная серийная лодка этой марки, оборудованная стационарной силовой установкой и относящаяся, согласно старой терминологии, к классу катеров. И еще один существенный момент: вся продукция «Трайидента», поставляемая в том числе и на экспорт, проходит сертификацию в соот-

ветствии с европейским требованиями, которую проводят сюрвейеры из-за рубежа, и, согласно результатам проверок и испытаний, «Solo» присвоена серьезная «морская» категория «B».

Как и у не столь крупных «720-х» с подвесными моторами, ключевой чертой внешнего облика флагмана являются «траулерные» лобовые стекла с обратным наклоном. На «настоящих» траулерах такое решение преследует ряд практических целей — в частности, так легче контролировать все палубное пространство из рубки. Но мы уже не раз отмечали, что мода модой, но «обратные» стекла имеют свои плюсы и на относительно небольшом судне. В частности, в отличие от «аэродинамических» стекол, отклоненных назад и придающих лодке стремитель-

ный спортивный силуэт, изнутри в них не отражается приборная панель, что особо ценно в солнечную погоду (которой и порадовал нас Финский залив в день испытаний).

Лодка, как и все модели «Trident», полностью выполнена из алюминия, обычно не предоставляющего дизайнеру особого простора для художественных изысков, но смотрится «Solo» довольно привлекательно, а его холодная металлическая сущность не особо бросается в глаза — во многом благодаря качественной двухцветной окраске.

Общую компоновку «Solo» мы бы отнесли к теплолюбивому «скандинавскому» типу, весьма популярному и на большей части России по причине сходства климатических условий. Основное обитаемое пространство

— это просторная однообъемная рубка-салон, совмещенная с неогороженным дверью спальным отсеком под носовой декой. Здесь имеются два стационарных спальных места, но, если опустить трапециевидный столик, вполне можно разместиться и втроем. Сверху — достаточно большой световой люк, который удобно использовать и для выхода на бак, габариты позволяют. В носу, как и положено на таком довольно крупном судне, установлена якорная электролебедка с дистанционным управлением. К якорной цепи, укладываемой в накрытый широкой крышкой форпик, обеспечен хороший доступ, хотя обычно автоматически укладываемая цепь не перепутывается даже после длительной тряски на волне.

Пройти в нос из кормового

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера «Trident Solo 800»

Длина, м:	8.75
Ширина, м	2.48
Осадка, м	0.55
Килеватость на транце, град.	22
Сухой вес, кг	1750
Емкость, л: – топливного бака – водяного танка	450 100
Высота подволока каюты, м	1.9
Марка и модель двигателя*	Турбодизель «Steyr»
Мощность двигателя, л.с.: – на тестовой лодке – максимальная – минимальная	286 350 250
Тип привода*	Угловая колонка «Bravo III»
Пассажировмест., чел.	9
Кол-во спальных мест	2–3
Грузоподъемность, кг	900
Категория СЕ	B
Цена, руб.	5 500 000
* На тестовой лодке	



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ катера «Trident Solo 800»

(нагрузка — 2 чел. плюс 400 л топлива, мощность стационарного двигателя — 286 л.с., ГВ — стальные трехлопастные противонаправленные шагом 21 дюйм (угловая колонка «Bravo III»), скорость ветра — 4–5 м/с, высота волны — 0.4–0.5 м, темп. воздуха — 2°C, темп. воды — 4°, место испытаний — Финский залив в районе Морского канала, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
600	2.8 (5.2)
1000	4.8 (8.9)
1500	6.3 (11.6)
2000	7.1 (13.2)
2500	11.5 (21.2)
3000	18.6 (34.4)
3500	21.4 (39.5)
4000	25.8 (47.7)
4500	30.2 (55.8)



копката можно и по широким потопчинам по бокам от рубки, причем бортики ее крыши с трубчатой окантовкой оказались очень удобным сплошным поручнем. Кстати, упомянутые бортики довольно высоки, поэтому крышу можно удобно и безопасно использовать в качестве солярия. Правда, если бы не одно «но»: ведущего на нее трапа мы не обнаружили, в то время как он есть даже на отличающемся меньшими размерами «720 СТ». Впрочем, забраться на крышу можно с носовой деки, хотя и проявив определенную ловкость.

Планировка «скандинавского» салона вполне традиционна, но есть и кое-какие фирменные «фишки». Справа впереди — пост управления (водитель, обычно сам владелец судна, таким образом не отрезан от прочей компании на борту), ближе к корме по правому борту — камбузный уголок с мойкой и газовой плиткой, слева перед входом в «спальную» каютку — встроенный холодильник. А вот регулирующиеся «анатомические» сиденья с подлокотниками — и водительское, и пассажирские — словно переко-

чевали сюда с борта воздушного лайнера, особенно сдвоенное заднее.

На судне таких размеров уже полагается иметь выгороженный галюнь, и на «Solo» он есть — довольно просторная кабина, вход в которую, что немаловажно, осуществляется с кормовой палубы (кто имел дело с галюнями, расположенными внутри лодок схожих размеров, наверняка поймет, о чем речь). Вдобавок, здесь имеется принудительная вентиляция, работающая от солнечной батареи, и открывающийся небольшой иллюминатор. Это помещение, как это нередко бывает, можно использовать и в качестве душевой кабины — под решетчатым настилом предусмотрен слив для воды. На протестированном экземпляре был установлен обычный биотуалет, но вместо него можно поставить прокачной унитаза (хорошо бы электрический), тем более что в качестве опции предусмотрена накопительная цистерна, что немаловажно для тех, кто посещает зарубежные марины с их строгими экологическими правилами. К числу опционных систем относится и водогрей, а вот 100-литровый водяной танк — в «стандарте».

Комфорт внутри салона, конечно, не особо «яхтенный», но все же на высоте, тем более для «мини-траулера». А вот кормовая палуба находится в полной гармонии с характерным силуэтом «Solo» и его стеклами обратного наклона. Это просторная, абсолютно плоская и ничем не загроможденная площадка, окаймленная высокими фальшбортами. Обычно в транцевом фальшборте обходятся узенькой «калиткой» для выхода на транцевый кринолин (на «Solo» он тоже отличается простором и, что немаловажно, находится в одной плоскости с палубой), но здесь предусмотрены настоящие четырехстворчатые «во-

рота», открывающиеся практически на всю ширину кокпита и оставляющие чисто символический порожек. Почему-то нам первым делом пришлось в голову, насколько удобно отсюда было бы выбирать «профессиональные» рыболовные сети. Хотя вообще-то рыбацкие артели, как правило, предпочитают посуды попроще, но как знать? Но наверняка такую конструкцию кормовой части по-достоинству оценят, например, дайверы со своим довольно громоздким снаряжением. Да что там дайверы — на кормовой палубе «Solo» без проблем разместится и классическая водолазная станция для спусков в «тяжелом» костюме! Абсолютно не проблема и затащить сюда с воды легкий тузик или тот же гидроцикл.

Отсюда же, с кормовой палубы, осуществляется доступ к основному двигателю (286-сильному турбодизелю «Steyr») и опционному дизель-генератору, накрытым расположенными заподлицо с пайолом алюминиевыми крышками. По соседству с генератором, обеспечивающим

не только зарядку аккумуляторов, но и 220 В на борту, обнаружился автономный отопитель «Webasto» — в салоне не будет холодно даже в морозы, и, что очень важно, предусмотрен отдельный дефлектор для обдува теплым воздухом ветрового стекла перед водителем.

«Гоццо» по-питерски

Мы уже отмечали, что «стройный» силуэт «Solo» поначалу заставил нас заподозрить его в излишней валкости. Однако в ходе теста, когда на борту порой оказывалось довольно много народу, постоянно перемещавшегося туда-сюда, ничего подобного мы не отметили — статическая остойчивость оказалась на высоте. Но главным сюрпризом стало поведение «Solo» в динамике — на полном ходу (около 60 км/ч) можно было смело класть штурвал на борт (благо он был с гидроусилителем), закладывая совершенно немыслимые, казалось бы, для относительно узкой каютной лодки виражи. Корпус разворачивался чуть ли не на месте, но

крен всякий раз не превышал пристойных 15–20° — даже при намеренных попытках закрепить лодку при помощи «раскрутки» с места на полном газу. Чудеса?

Как выяснилось, при первом осмотре «Solo» мы совершенно не обратили внимания на то, что скрывается на уровне ватерлинии и под ней.

В Италии, в Неаполитанском заливе, в стародавние времена был очень популярен исключительно местный тип лодки под названием «гоццо». С виду обычный вельбот с одинаково острыми носом и кормой, но только в корме на уровне ватерлинии к бортам были приделаны треугольные «крылышки», повышающие остойчивость и немного уменьшающие ходовой крен при движении под парусом. Идея «гоццо» не умерла с появлением лодочных моторов и нашла свое современное воплощение на сравнительно крупных катерах со скругленной кормой, под которой скрываются «крылья», являющиеся продолжением глиссирующего днища. Так поступают, например, рас-



ТЕСТ Кия

Катер «Trident Solo 800» предоставлен для испытаний компанией «Trident. Аллюминиевые 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

положенная в тех же краях компания «Areamare» и множество ее последователей.

У «Solo» — обычный плоский транец, но основной принцип оказался нам примерно тем же. Дело в том, что имеющий обратный наклон скуловой брызготбойник здесь плавно переходит в довольно широкие выступающие из бортов «були», имеющие все тот же обратный наклон. В общем, получается некий гибрид упомянутого уже «гоццо» и давно известных тримаранных обводов типа «кафедрал». Именно это гидродинамическое решение и объясняет чудесную способность «Solo» управляться с креном — что на стоянке, что на ходу.

Отдельных слов заслуживает пост управления, которой на предоставленном на тест образце был «нафарширован» буквально до предела. Помимо полного набора аналоговых приборов на панели красовались сразу два устройства с большими дисплеями, на которые выводились данные двух эхолотов (обычного и «впередсмотрящего»), картплоттера и радара — «Interphase Chart Master CVS» и «Garmin GPSmap 4010». Имелись удобно расположенные радиостанция и CD-проигрыватель. Конечно, выбор «навигации» и прочих опций зависит от будущего владельца, но главное, что конструкторами заранее предусмотрено место для стационарной уста-

новки и самых навороченных систем. В целом эргономика на высоте, хотя несколько портит ее блок из двенадцати никак не обозначенных кнопок справа от водительского сиденья, к которым, вдобавок, надо тянуть руку назад «на излом».

- ✦ великолепная статическая и динамическая остойчивость
- ✦ «трейлерный» габарит по ширине
- ✦ высокий уровень комфорта
- ✦ удачное решение кормовой палубы
 - высоковат уровень шума
- повышенный носовой дифферент в переходном режиме без использования интерцепторов
- ограниченный кормовой обзор

Обзорность по курсу и по бокам хороша — единственно, при выходе на глиссирование и вообще в переходном режиме приподнявшийся нос заметно перекрывает линию горизонта. Впрочем, привстать не проблема, благо высота подволока это позволяет. А вот при движении задним ходом (например, загоняя лодку в «усы» причала) наблюдать за обстановкой за транцем можно лишь через прозрачную дверь справа по борту — левую часть переборки перекрывает галюн.

Шум в салоне на полном ходу довольно ощутим — иногда приходилось переговариваться на повышенных тонах. Время от времени появляются резонансные шумы и при смене режима работы двигателя. Вдобавок, нас долго доставало какое-то надоедливое дребезжание, пока мы не вычислили, что его источником является камбузная плитка — вернее, накладные решетки ее конфорок, снабженные хитроумными «морскими» держателями для посуды.

Помимо триммера угловой колонки «Bravo III» с направленными гребными винтами (почти полное отсутствие обычного для одновинтовых схем бокового увода оказалось наиболее ценным на заднем ходу), «Solo» был оборудован транцевыми интерцепторами от

«Volvo Penta» (мы вообще обратили внимание, что конструкторы «Трайдента» явно предпочитают их более традиционным транцевым плитам). На практике пустой лодке и при умеренной силе ветра для регулировки ходового крена использовать их не разу не пришлось, тем более учитывая великолепную динамическую остойчивость, а вот при разгоне желание задействовать оба интерцептора одновременно не раз возникало — уже отмечалось, что в переход-

ном режиме, особенно на скоростях порядка 18–20 км/ч, лодка довольно заметно задирает нос даже при полностью «поджатом» триммере угловой колонки. В общем, если это и опция, то далеко не лишняя.

С волной, учитывая категорию «В», нам на сей раз не повезло — высота ее не превышала полуметра. «Solo» просто ее не замечал — не помогли хоть немного подпрыгнуть и попытки развести дополнительную волну при помощи катеров сопровождения. Масса под три тонны, 22° килеватости на транце и высокий борт исправно делали свое дело, так что вполне можно предположить, что лодка успешно управится и с гораздо более «сильной» погодой.

Резюме

Серьезная морская лодка, в которой успешно сочетаются довольно высокий уровень комфорта и «деловые» качества. Годится как для путешествий по крупным водоемам, так и для увлечений вроде рыбалки и дайвинга на профессиональном уровне. Благодаря алюминиевой конструкции пригодна для «диких» необорудованных стоянок, в том числе на каменистом побережье. Мореходные качества подтверждаются присвоенной солидной международной организацией категорией «В». ■

