

«Trident Piton 720»: Труженик моря

Артем Лисочкин ■ Чем моряк-любитель отличается от профессионала? Любитель, выйдя поутру на пирс и узрев вспененное белыми барашками море, покрытое фиолетовыми грозовыми тучами, может спокойно отправиться домой пить чай с баранками. Профессионал, перед которым поставлена какая-то важная задача, обязан выйти на воду при любых обстоятельствах, и днем, и ночью. Предположим, рыбаки еще могут дать волю сомнениям – стоит ли рисковать ради лишних пары тонн улова, но те же спасатели обязаны покинуть причал, даже если камни с неба посыпятся, ведь на кону – человеческие жизни.

Соответственно и профессиональные суда отличаются от «любительских». Нет, никто не спорит, что на пограничном катере перехватчике можно совершать увлекательные морские прогулки, а со спасательного РИБа удить рыбу (не секрет, что время от времени так и происходит – профессионалы тоже люди). Однако в этом случае от судна требуется лишь малая толика от всех заложенных в него возможностей. Также ни для кого не тайна, что в основу конструкции подавляющего большинства прогулочных лодок хотя бы частично заложены конструкторские решения, давно проверенные на профессиональных судах. Любителю тоже нужны надежность, мореходность и прочие

подобные качества, разница лишь в том, что, если не считать форс-мажорных обстоятельств вроде резкого изменения погоды, воспользоваться ими он волен по собственному почину. Действия профессионалов продиктованы совсем другими обстоятельствами, над которыми они часто не властны.

Мягкие борта – твердый характер

Среди малых судов профессионального назначения значительную долю занимают РИБы, причем ряд фирм выпускает лодки, «заточенные» исключительно под спасателей, пограничников, дайверов и т.д., не отвлекая сил на прогулочно-отдыхательные варианты – припомним такие известные марки, как англий-

**ТЕСТ
Кия**

Фото
Юрия Горбачевского,
«Proffy Studio»



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ РИБа «Trident Piton 720»

Длина, м: – жесткого корпуса – габаритная	6.8 7.2
Ширина, м: – жесткого корпуса – габаритная	2.5 2.9
Длина кокпита, м	4.6
Ширина кокпита, м	1.8
Высота надводного борта на миделе, м	0.6
Осадка, м	0.4
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	20 20
Сухой вес, кг	1100
Надувной баллон: – диаметр, м – плотность ткани, г/м ² – кол-во отсеков	0.55 2200 6
Емкость топлив. бака, л	480
Высота транца, м	0.635
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – рекомендуемая	300 200
Пассажировместим., чел.	9
Грузоподъемность, кг	2000
Категория СЕ	C
Цена, руб.	1 190 00

ские «Delta» и «RibCraft», а также финский «Boomeranger».

Преимущества РИБов перед обычными жесткими лодками прекрасно известны, и главное из них – повышенная безопасность. Выражается это не только в том, что РИБ практически невозможно перевернуть или утопить – припомним, например, что те же спасательные операции обязательно сопряжены с тесным «контактом» со спасаемым и проводятся, как правило, в условиях сильного волнения. При наличии надувного борта даже жесткий навал на терпящее бедствие судно не чреват никакими неприятностями; при относительно малой высоте мягкого округлого борта легче поднять из воды оказавшегося за бортом человека, даже находящегося в бессознательном состоянии... Упомянем и такой очень важный с профессиональной точки зрения плюс РИБа, как чемпионская грузоподъемность. А если и жесткий корпус спроектирован грамотно, то возмож-

ность поддерживать высокую скорость в штормовую погоду может оказаться как раз тем решающим фактором, от которого будут зависеть человеческие жизни – при происшествиях на воде счет идет порой даже на не минуты, а на секунды.

Компанию «Trident. Алюминиевые катера», базирующуюся на берегу Финского залива, в г. Ломоносове неподалеку от Петербурга, постоянные читатели «КиЯ» уже хорошо знают – на редакционных тестах перебивали практически все выпускаемые ею модели. И мы не раз обращали внимание, что лодки этой марки хоть и относятся к «прогулочно-потребительским», их «профессиональные» корни видны, что называется, невооруженным глазом. И вот – очередная новинка, на сей раз «чистый профессионал», да еще и первый в истории компании РИБ. Появление «Питона» сразу вызвало у нас повышенный интерес, ведь с такими





судами зарубежных марок, давно заслуживших высокую репутацию во всем мире, мы знакомы не понаслышке. Планка была поставлена достаточно высоко – удалось ли «Trident» дотянуться до своих именитых собратьев?

По своим основным размерениям «Питон» можно отнести к «золотой середине», позволяющей использовать в качестве основной силовой установки подвесной мотор. В принципе, при длине жесткого корпуса вполне можно установить и стационар, но он все-таки частично «съест» полезное пространство на борту, которое на судах такого типа на вес золота. При относительно компактности лодка производит очень солидное впечатление и выглядит крупнее, чем в действительности. Одна из причин, пожалуй – достаточно большая относительная ширина ($L/B=2.9$), подкрепленная полноценным баллоном диаметром 550 мм. Но при этом при сдутых баллонах ширина лодки

соответствует габариту, разрешенному для транспортировки на трейлере по дорогам общего пользования.

Конструкция РИБов подобного назначения, как правило, всецело подчинена функциональности, и интерьер с точки зрения обычного «катальщика» у них довольно спартанский. Но спартанский – не значит уродливый. Конечно, дело вкуса, но дизайн «Питона» нам очень приглянулся. Характерный для спасательной лодки ярко-оранжевый цвет, хорошо видный издали, удачно контрастирует с черным баллоном и сверкающими алюминиевыми панелями с нескользящим рифлением. Ветровое стекло консоли здесь панорамное, что несколько смягчает суровость облика лодки и придает ей узнаваемый силуэт. Кстати, оказавшись в кокпите, можно не сразу догадаться, что находишься в РИБе – высокие, окрашенные все в тот же оранжевый цвет внутренние борта

кокапита полностью закрывают баллон, по периметру которого вдобавок простирается блестящая алюминиевая потопчина шириной чуть ли не полметра. Работать на ней у самой воды, несомненно, удобнее и безопаснее, чем на округлом, скользком из-под ног баллоне. Хотя венчающий потопчину прочный трубчатый релинг мы бы перенесли на внутренний планширь кокапита, установив его в горизонтальной плоскости – держаться за что-то все же надо, а в таком положении он не будет мешать вытаскиванию из воды всяких предметов и, конечно, терпящих бедствие людей, непосредственно через борт.

Центральная консоль оказалась нам высоковатой: верхушка выпуклой нижней кромки ветрового стекла оказывается чуть ниже линии горизонта, когда сидишь за рулем – по крайней мере, при росте водителя 174 см. Впрочем, в «сильную погоду» подобными лодками обычно





управляют стоя, хотя характерные для профессиональных лодок сиденья «мотоциклетного» типа снабжены амортизаторами. В принципе, в их длинные подушки удобно упираться ногами при управлении стоя на неспокойной воде, но все же нельзя не признать, что какая-либо боковая поддержка здесь полностью отсутствует. Правда, у «мотоциклетных» сидений есть тот плюс, что водителю легче покинуть свое место за штурвалом, когда при работе требуется совместная работа всего экипажа. Да и всевозможных поручней здесь хватает.

А вот оборудование консоли – отнюдь не спартанское. На приборах явно не сэкономили. Две радиостанции – речного и морского диапазонов, мощная система громкой связи (в просторечии «матюгальник»), комбинированный картплоттер – впередсмотрящий эхолот «Interphase» с довольно большим четким экраном... Даже круглые контрольные приборы 300-сильного «Evinrude» представляют собой не банальные циферблаты, а многофункциональные жидкокристаллические дисплеи, на которые последовательным нажатием кнопок можно вызвать любую информацию о работе двигателя – что в привычном стрелочном, что в цифровом виде. На высокой тарге над сине-красными проблесковыми маячками вместо фары искателя можно устано-

вить антенну радара (хотя прожектор на такой лодке все же нужен, и разместить его можно, например, на высокой верхней кромке ветрового стекла).

Само стекло изготовлено из триплекса и снабжено дворником с большим сектором очистки. Единственно, чего не хватает, так это стеклоомывателя, как в автомобиле. Да-да, не смейтесь, кто ходит в основном в пресных водах – для морских лодок, имеющих дело с соленой водой, это нормальный ход.

Никаких подстаканников и держателей для бутылок нет, хотя они явно не помешали бы, причем не обязательно в районе консоли – быстро освежиться минералкой, не отрываясь от работы, не отказались бы и привыкшие к тяготам службы профессионалы. Добавили бы мы и еще пару «прикуривательных» электророзеток – под этот стандарт подключения выпускается довольно много всякого полезного электрооборудования на 12/24 В, и будет обидно, когда штекер понадобившегося прибора или инструмента просто некуда вставить. При этом с электроснабжением низкого напряжения проблем нет – как и положено, аккумуляторов повышенной емкости здесь два. Думается, что добавить подобные мелочи компании-изготовителю не составит ровно никакого труда.

Перед консолью в носовом кокпите с абсолютно ровным

нескользким пайолом установлен объемистый рундук-сиденье, дополненный поручнями – тот из них, что расположен по ДП, играет роль спинки. Разместиться на нем можно вшестером даже в толстых непромокаемых костюмах. Нам объяснили, что рундук съемный, и носовой кокпит можно превратить в совершенно ровную и пустую грузовую площадку. Мест для поклажи при этом остается не так много – небольшой багажник внутри консоли, закрывающийся пластиковой крышкой, рундучок под носовым трапецевидным сиденьем – самым некомфортным местом при движении по неспокойной воде, да крошечный «технологический» отсек под пайолом за сиденьями. Предусмотрен, естественно, и отдельный якорный ящик, крышка которого откидывается вперед, что, на наш взгляд, способно несколько затруднить доступ к мощному носовому двустороннему гаку, похожему на алебарду, за который, судя по всему, и следует крепить якорный конец.

У этой дельной вещи есть и еще одно назначение. Дело в том, что баллон на «Питоне» хоть и привычный подковообразный, но его носовая часть продета в мощную цилиндрическую металлическую наделку жесткого корпуса. С одной стороны, это минус – при неосторожном подходе носом к другому судну есть риск нанести ему повреждения





(такое может понадобиться, например, чтобы быстро высадить одного из членов экипажа и тут же отойти обратно на реверсе или, подобно буксиру-толкачу, развернуть потерявшее ход спасаемое судно, ставшее лагом к волне), но с другой, при необходимости вытащить на борт толстый стальной трос или цепь такая жесткая конструкция носовой части только в плюс (правда, при этом здесь напрашивается защищающий окрашенную поверхность лист чистого алюминия или съемный роульс). Да и сорвать ударом высокой волны столь мощно закрепленный баллон нет ровно никаких шансов.

Изготовители лодки признались, что обычно просто вешают на нос автомобильную покрывку, но для такого «фирменного» красавца это, согласитесь, не комильфо. Гораздо лучше смотрелся бы здесь надувной откидной кранец подковообразной формы, повторяющий форму баллона, или, на худой конец, связка уложенных параллельно друг другу стандартных цилиндрических кранцев.

Не стоит, наверное, специально упоминать, что кокпит здесь самоотливной – на судах подобного типа это само собой подразумевается – но все же не можем не восхититься самой системой отлива. Отливные шпигаты в корме представляют собой не банальные круглые патрубki, а пару настоящих «ворот» прямоугольной формы, прикрытых шторками, которые играют роль обратных клапа-

нов. Сечение шпигатов не оставляет сомнений в их способности полностью осушить залитую волной лодку в считанные секунды. Кроме того, в качестве дополнительной меры для предотвращения обратного поступления воды выпускные отверстия за транцем дополнены толстыми мягкими шлангами, приподняв которые над водой, можно обеспечить полную герметичность кокпита.

Под знаком черного креста

Хорошо заметный черный крест, вывешенный на сигнальной мачте порта, означает приближение урагана и запрет выхода из гавани. Но «Питону» иные законы писаны. Для него такой сигнал скорее означает, что его экипажу следует быть наготове.

Погода в день редакционных испытаний была настроена довольно миролюбиво – высота волны в Финском заливе не превышала полуметра, а анемометр показывал 6–7 м/с лишь на отдельных порывах. В испытательный рейс вышли вдвоем с пассажиркой, не особо расположенной к водному экстриму.

Рукоятка газа сдвинута вперед до упора, и лодка, лишь символически приподняв нос при разгоне, уже мчится по беспорядочной волновой толчее со скоростью более 80 км/ч. Ни ударов, ни прыжков, ни капли воды на лобовом стекле. Символ лодочки на экране карт-плоттера медленно ползет к намеченной точке – одному из фарватерных буюв, который решили исполь-

Результаты испытаний РИБа «Trident Piton 720»

(нагрузка – 3 чел. плюс 430 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – двухтактный «Evinrude 300», ГВ – алюминиевый трехлопастной «Viper» диаметром 14 3/4 и шагом 19 дюймов, скорость ветра – 5–7 м/с, высота волны – 0,4–0,5 м, темп. воздуха – 18°C, темп. воды – 14°C, место испытаний – южное побережье Финского залива в районе г. Ломоносов)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
500	1.5 (2.7)
1000	2.6 (4.9)
1500	4.5 (8.4)
2000	5.7 (10.5)
2500	6.6 (12.3)
3000	10.4 (19.2)
3500	18.5 (34.3)
4000	25.4 (46.9)
4500	28.1 (52.0)
5000	33.8 (62.6)
5500	39.1 (72.4)
6000	44.8 (82.8)

зовать в качестве ориентира при испытаниях на маневренность.

При откидке мотора триммером изменение дифферента довольно массивного РИБа на глаз можно и не заметить, но, судя по цифрам на дисплее GPS, такая мера позволяет довольно прилично прибавить в скорости – примерно 5–6 км/ч. Шаг стального винта – тоже со «змеиным названием», «Вайпера» от «Solias» – подобран как в аптеке: вызвав нажатием кнопки на левый жидкокристаллический циферблат изображение классического стрелочного тахометра, мы обнаружили, что мотор крутит ровно 6000 об/мин.

Полное занурение мотора отозвалось небольшим сбросом скорости, но лодка отнюдь не принялась рыть воду носом и подтормаживать при встрече с волной. Жесткий корпус здесь – практически классический моногедрон, отличающийся достаточно ровной реакцией на триммер.

«Крученые» обводы с острой носовой частью теоретически мягче режут волну, но при выборе типа корпуса разработчики наверняка учли, что «Питон»



вполне может оказаться в таких условиях, когда глиссирование исключено, а моногедрон с его относительно полными носовыми обводами обеспечивает заметно лучшую всхожесть на волну, исключаящую постоянное заливание лодки с носа.

Постепенно уменьшая радиус циркуляции, покрутили развороты с полного хода. Лодка уверенно следует намеченной траектории, не требуя подруливания даже при встрече с волной, и, что очень немаловажно, внутренний крен автоматически остается «координированным». Термин этот вообще-то авиационный, но в данном случае смысл сводится к тому, что крен компенсирует центробежную силу, стремящуюся снести членов экипажа и груз наружу поворота, поэтому даже держаться за поручни в вираже особой нужды нет.

А вот гоночный «резак» лодка выполнить отказалась – клевок носом под кратковременный сброс газа при достаточно полных носовых обводах оказался практически незаметным, и «полицейского разворота» не вышло. Это так, к сведению – в задачи «Питона» подобные трюки все-таки не входят. На малом ходу к другому судну или человеку за бортом можно приблизиться с филигранной точностью, что от него в первую очередь и требуется.

Надо сказать, что «Trident» очень серьезно подходит к ис-

пытаниям своей техники в экстремальных условиях. Нам уже приходилось принимать участие в настоящем штормовом тесте каютной мотолодки «620 Cab» (см. № 220). Испытатели фирмы ждут ураганного ветра и высокой волны, как курортник ласкового солнышка. На сей раз долго ждать не пришлось – буквально через пару дней после редакционного теста погода «смиловилась» и наконец-то раздуло. Ветер на порывах достигал 18–20 м/с, высота волны в среднем составляла 1.5–2 м. Питеру грозило наводнение, поэтому водопропускные сооружения наконец-то заработавшей в полную силу защитной дамбы перекрыли, заставив множество больших торговых и пассажирских судов застрять на рейде за Толбухиным маяком, а на сигнальной мачте Ломоносовского порта вывесили черный крест.

Мы при этих испытаниях не присутствовали, но они были скрупулезно зафиксированы на видео – съемки велись как с берега, так и с нескольких стационарно закрепленных непосредственно на лодке видеокамер. Кадры получились действительно впечатляющие. Как выяснилось, на полутораметровой волне вполне можно поддерживать максимальную скорость порядка 75–80 км/ч, сбрасывая газ лишь при встрече с отдельными волнами-выродками выше человеческого роста. А ветровая

😊	<ul style="list-style-type: none"> – способность поддерживать высокую скорость при значительном волнении – удобная широкая потолочина – поверхность надувного баллона – оперативный простор на борту
😞	<ul style="list-style-type: none"> – маловато сухих багажников (в исполнении со снятым передним рундуком-сиденьем) – отсутствие «фирменного» носового кранца – вертикальное расположение релингов носового кокпита

волна на Финском заливе, надо сказать – особая статья. По причине ограниченного пространства для «разгона» и практически повсеместного мелководья она здесь особо крутая и короткая – длина «подошвы» порой сравнима с длиной самой лодки, в то время как волну такой же высоты в настоящем открытом море можно просто не заметить.

Заодно при участии сотрудников МЧС провели нечто вроде учений – успешно нашли и выудили из воды условного «утопающего».

Резюме

Настоящий профессиональный РИБ, не уступающий аналогичным образцам всемирно известных фирм, добротно и аккуратно изготовленный и даже по-своему красивый. Предназначен прежде всего для спасательных и портовых служб, успешно может использоваться и для высадки абордажных партий пограничниками, проверяющими суда-нарушители. Однако не исключено, что на «Питона» положат глаз и «частники» – любители «серьезной» рыбалки на крупных водоемах и дайверы. ■

ТЕСТ Кия

РИБ «Trident Piton 720» 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

