

## Новые горизонты Trident Aluminium Boats

Стенд Trident Aluminium Boats на Московском бот-шоу украсили два катера компании – флагманы 720 СТ Indigo и Solo 900. Уже несколько лет они выступают своего рода локомотивами в сегменте быстро развивающегося рынка алюминиевых лодок, и мы не раз подробно писали об этих судах. На их базе верфь, откликаясь на просьбы клиентов, продолжает строить различные модификации, и на выставке представители Trident рассказали о своих новых достижениях в этой области.

На бот-шоу компания представила новое направление в развитии этих лодок – Indigo со стационарным двигателем. Это «проба пера» в данном сегменте (в отличие от Solo 900, который активно эксплуатируется в «стационарной» модификации): сегодня для российского рынка семиметровый катер, надежный, безопасный, и при этом с дизельным двигателем – это редкость.

Выбранный «в пару» Indigo четырехцилиндровый Volvo Penta D4 объемом 3.7 л с колонкой Duo Prop – это, наверное, один из самых популярных

ально. Впрочем, по желанию заказчика на 720 СТ Indigo можно установить и более бюджетный вариант дизельного двигателя мощностью 170 либо 220 сил. Да хоть любой мотор MerCruiser или Steyr, или бензиновые подвесные соответствующей мощности, если захотите!

Модель со стационаром сохранила все удобства и преимущества катеров Trident: мы увидели тот же носовой кокпит с вместительными рундуками, та же светлая просторная рубка со сквозным проходом и круговым обдувом стекол от устанавливаемого в стандарте жидкостного обогревателя. В рубке расположены полюбившиеся всем владельцам этих катеров диван, раскладывающийся в двухспальное место, и поддресоренное кресло судоводителя с подлокотниками. А вот дальше начинаются отличия.

При установке Volvo Penta D4 тахометр фирменной системы IVC и приборы контроля переместились на панель у штурвала, а на верхней консоли освободилось место для установки стационарной радиостанции. Очень удобно! Если для катера выбрана другая силовая установка или заказчик предполагает использование большого количества аппаратуры, можно обсудить, как удобнее расположить приборы, индикаторы и оборудование. Обычно аналоговые приборы выводятся на панель над лобовым стеклом – тогда капитану при управлении не надо наклонять голову. Остальные приборы и оборудование устанавливаются на ПДУ и над лобовым стеклом по левому борту.

Первое, что бросается в глаза в кормовом кокпите – это отсутствие рундуков вдоль бортов. Может, кому это и покажется минусом, но многие рыбаки, увлеченные спортивной лов-



По статистике продаж, наиболее популярными лодками Trident стали различные модификации 720 СТ (индекс означает Cabin Trawler – рубка с отрицательным наклоном стекла, как у траулеров). Флагманом этой серии является Trident 720 СТ Indigo – катер, завоевавший большое признание у любителей рыбалки, путешественников и представителей служб, выполняющих различные задачи надзора и контроля на водных просторах России.

у всемирно известных верфей вариантов привода на катерах, от которых требуется максимальная надежность и выносливость. Примененная модификация, как наименее форсированная, имеет максимальный моторесурс, и это позволяет вообще забыть о таких проблемах, как внезапный отказ техники посреди реки, озера или водохранилища. При использовании катера в служебных, коммерческих целях или в путешествиях такие требования важны принципи-

лей на спиннинг, заказывают именно катера без рундуков для большей свободы, дабы получить возможность подойти к борту при вываживании крупной рыбы. Для МЧС и прочих служб рундуки также бывают помехой для выполнения, к примеру, спасательных операций: стоять на коленках, вытаскивая пострадавшего из воды, не только неудобно, но и опасно.

Такую свободную площадку кокпита можно использовать как угодно – хоть положить матрасы и загорать. Компания по желанию клиента может установить на кормовом кокпите рундуки-сиденья, столик или, как заказала одна из государственных структур, стол с экраном для мониторингов, необходимых для проведения исследовательских работ.

При «стационарном» варианте в корме возвышается капот двигателя, а по обеим сторонам от него расположены два люка. Они обеспечивают доступ к аккумуляторам, и с их помощью можно быстро осмотреть двигатель и электрооборудование при выходе на воду. В передней части моторного отсека находится пара сидений, а вся многоуровневая поверхность «машинного отделения» вместе с бортовыми потопчинами покрыта рифленным нескользящим материалом. Высокие же релинги в корме не только помогают при качке безопасно забраться с кринолинов в кокпит, но и придают катеру по-настоящему «боевой» вид,



верно отражающий его мореходные способности.

Такой настоящий «пароход» может заинтересовать очень многих. Если взять за основу результаты тестов чуть более крупных катеров с аналогичной силовой установкой и большей килеватостью на транце, то расход топлива на морскую милю в крейсерском режиме составляет 1.1–1.3 л солярки. Можно предположить, что Indigo при умеренной нагрузке вполне уложится в показатель «литр на милю», а значит, при объеме топливного бака 250 л автономность составит 225 миль или более 400 км с учетом неснижаемого 10-процентного запаса. Такой пробег без дозаправки устроит и заядлого рыбака, и любителя дальних походов по неиз-

веданным рекам, и суровых, но справедливых представителей силовых структур.

Конкретнее об экономичности новинки мы расскажем позднее, поскольку это было лишь первое знакомство с лодкой на предсезонной выставке.

В ближайшее время редакция «КиЯ» непременно проведет ходовые испытания нового катера Trident 720 CT Indigo со стационарным двигателем Volvo Penta D4, и вы сможете досконально узнать все о ходовых качествах и потребительских свойствах этой премьеры МВШ. Но даже такой осмотр продукции говорит, что питерская компания Trident не стоит на месте, а продолжает активно осваивать новые горизонты ✘

