



Стотонный «дейкрейсер»

Судя только по внешности этого судна, ни за что не скажешь, что в нем воплощены новейшие технологические достижения, делающие его «выпадающим» из ряда типичных суперяхт, которые соревнуются между собой главным образом в вычурности внешнего вида и богатстве внутренней отделки. Все в «Ermis²» – так назван этот построенный в Новой Зеландии необычный 37-метровый проект – подчинено достижению высокой скорости на море, причем не в ущерб прочим классическим эксплуатационным качествам. По своей потрясающей энерговооруженности (без малого 124 л.с. на тонну водоизмещения, или около 8 кг/л.с.) эта моторная яхта сопоставима с небольшими гоночными лодками, что заставило ее конструктора англичанина Роберта Хэмфри пойти на некоторые новаторские конструктивные и технологические решения.

В качестве движителей применены три водомета «KaMeWa» серий S и B, которые в отличие от аналогичных по достижимой скорости и размерам судов приводятся не газовыми турбинами, а обычными дизелями «MAN» общей мощностью 12 000 л.с. Такое решение, по словам Хэмфри, позволило избежать ненужных компромиссов в компоновке машинного отделения и в весовой нагрузке, максимальная доля топлива в ко-

торой составляет «только» 46% водоизмещения порожнем. А ведь могла быть и еще выше...

Требование необходимой энерговооруженности диктовало крайне жесткую весовую дисциплину при проектировании корпусных конструкций, поэтому было решено изготовить корпус из композита на основе эпоксидной смолы, армированной многоосевым углеволокном в сочетании с кевларом, методом вакуумной инфузии в матрице. В обшивке и переборках применена трехслойная сэндвичевая схема ламинирования, более легкая и жесткая по сравнению с однослойной монолитной. Немалую часть конструкторских усилий по снижению массы заняло согласование проектных решений с надзирающей организацией – Германским Ллойдом, до того с подобными экстремальными конструкциями дела не имевшей.

Высокая скорость делала поведение новой суперяхты очень похожим на ход гоночных катеров с характерной кормовой центровкой и оголенным на большой длине форштевнем. Для достижения компромисса с ходовыми качествами при малых и средних скоростях пришлось организовать носовую балластную цистерну, оптимизирующую центровку.

Надо отдать должное заказчику – он

прекрасно понимал нетрадиционность поставленной строителям задачи и не стремился к избыточному комфорту на борту. Интерьеры судна легки и минималистичны, и стилем ближе к карибскому пляжному отелю, чем к плавучему дворцу нувориша. Несмотря на скромные возможности устройства звукоизоляции, шум машин на полном ходу не мешает спокойному разговору в салоне. При такой скорости следует ожидать высоких перегрузок на волнении, поэтому конструкторы позаботились о специальных пневмоамортизированных креслах для экипажа, тем не менее Хэмфри отмечает, что ему без труда удалось пройти из носа в корму на полном ходу яхты.

При минимальном водоизмещении и полных оборотах двигателей судно выдало более 55 уз полного хода, крейсерский ход немногим менее быстр – 40 уз, наиболее экономичный же ход составляет 20–40 уз. Такая высокая скорость позволяет в два раза увеличить площадь, перекрываемую «прогулкой выходного дня» и быстро уйти от непогоды в порт-убежище, если того потребуют обстоятельства. Вот откуда появилась двойка – индекс в фирменном названии суперяхты – при 30 уз запас хода составит 2300 миль.

А.Д.

Основные данные судна

Длина наибольшая, м	37.8
Длина по КВЛ, м	30.15
Ширина корпуса, м	6.44
Осадка, м	1.44
Водоизмещение порожнем, т	97
Мощность двигателей, л.с.	3×4000
Запас топлива, л	56 000
Запас воды, л	2075
Макс. скорость, уз	57

