

Самоходная модель будущего катера на испытаниях

СКВОЗЬ ВОЛНЫ – ВОКРУГ СВЕТА

Павел Игнатьев. Фото Тима Костара

Новозеландская организация “Earthrace” предпринимает значительные усилия для того, чтобы успешно завершить постройку уникального “пронзающего волны” моторного тримарана, который, по замыслу организаторов, должен будет совершить новое рекордное плавание вокруг земного шара по экваториальному маршруту — через Панамский и Суэцкий каналы.

Напомним, существующий рекорд такого 24 000-мильного плавания — 75 дней — был установлен в 1998 г. британским катером “Cable & Wireless”. Новозеландцы планируют улучшить этот рекорд не менее чем на 10 суток, но не это в проекте главное. За спиной “Earthrace” стоят влиятельные экологические организации, поставившие своей задачей сделать это плавание не только самым “чистым” из всех, когда-либо осуществленных моторными судами, но и превратить его в широкую пропаганду “зеленых” идей. Для этого перед стартом запланированного рекордного перехода катер должен будет совершить полугодичное мировое турне, в ходе которого он посетит более чем 50 портов во многих странах, включая и Россию (по предварительным планам, в сентябре 2006 г. катер придет в Санкт-Петербург). Экологии в проекте и в самом деле подчинено если не все, то очень многое. Главное — впервые в истории для столь длительного плавания будет использоваться так называемое биотопливо, получаемое из возобновляемых природных источников. Для этого было выбрано топливо типа B100, т.е. полностью лишенное соляра



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТЕРА “EARTHTRACE”

Длина, м	24
Ширина, м	7
Двигатель, л.с.	2x540 (“Cummins MerCruiser QSC 540”)
Водоизмещение, т	10
Скорость, уз:	
– максимальная	До 45*
– крейсерская	25
Запас топлива, л	10 000
Дальность плавания, мили	3000
Экипаж, чел.	4**
Конструктор	Крэйг Лумис

* В зависимости от количества топлива на борту
** Есть еще четыре спальных места для гостей

и на все 100% состоящее из продуктов переработки естественных природных материалов: сои, рапса и пальмового масла. Под использование нового горючего модернизируются два 540-сильных дизеля “Cummins MerCruiser QSC 540” — они были выбраны как по ряду экологических, так и чисто конструктивных причин. Во-первых, потому что выброс вредных веществ у них меньше, чем у любых других дизелей сравнимой мощности, во-вторых, имеют наименьший удельный расход топлива, в-третьих — наименьшую удельную массу. При этом утверждается, что расход ими горючего нового типа при средней путевой скорости вплоть до 25 уз позволит лодке без дозаправки со-



147-МЕТРОВЫЙ ГИГАНТ ОТ "BLOHM UND VOSS"

Известная германская верфь, один из крупнейших судостроителей мира, ведет строительство 147-метровой моторной мегаяхты, которая, как обещается, определит новые стандарты в дизайне и оснащении подобного рода судов.

Этот секретный проект, который стал известен под шифром M-147, создан верфью в сотрудничестве с французским дизайнером Эрмидасом Атабейки, более известным в среде автомобилестроителей — он долгое время работал в дизайн-центре фирмы "Renault", также одной из характерных его работ стал оригинальный "смягченный" рестайлинг брутального суперкара "Lamborghini Diablo", изначально нарисованного Марчелло Гандини.

Основной стилистической идеей при проектировании интерьеров новой яхты (по слухам, впрочем, официально ни разу не подтвержденным, ее заказчик — широко известный российский предприниматель) стало создание анфилад тематически различных помещений вместо обширных непрерывных палуб при сохранении ощущения простора. Для этого яхта буквально-таки перенасыщена всевозможными балконами, эркерами и верандами. Характерным архитектурным элементом судна является полностью застекленный кормовой салон с углом обзора 270°. Яхта имеет все атрибуты судна подобного класса: плавательный бассейн, кинозал и дискотеку, вертолет и ангар для подводной лодки, в корме в доке будет покоиться 17-метровый тендер.

В движение яхту будет приводить комбинированная силовая установка типа CODAG-WARP (Combined Diesel and Gas Turbine, Waterjet and Refined Propellers), изначально разработанная для военного судостроения. Два дизеля мощностью 5920 кВт каждый работают на гребные винты, а турбина мощностью 20 000 кВт — на водомет, что, по расчетам конструкторов, должно позволить яхте развивать скорость до 30 уз.

Спуск яхты на воду намечен на 2007 г.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ ПО ПРОЕКТУ M-147

Длина, м	147.10
Ширина, м	21.50
Осадка, м	5.00
Скорость, уз:	
– максимальная	Около 30
– крейсерская	25
Количество гостей, чел.	24 (кроме владельца)



Корпус тримарана в процессе постройки



вершать переходы длиной 3000 миль. Помимо топлива, двумя существенными экологическими составляющими проекта являются нетоксичные антиобрастающие покрытия подводной части и широкое использование солнечной энергии.

Необычный 24-метровый катер для этого плавания спроектирован Крэйгом Лумисом — известным новозеландским специалистом по многокорпусным судам, ранее уже успешно реализовавшим некоторые из своих весьма радикальных задумок. Основная концепция нового судна — очень узкий обтекаемый корпус с минимальной плавучестью в носу и заливаемыми спонсонами, способный без серьезных вертикальных ускорений преодолевать океанское волнение: катер будет "протыкать" волны, а не выталкиваться ими. Уже построенная 22-футовая самоходная модель будущего покорителя океанов, оснащенная разнообразными акселерометрами, показала на испытаниях значительное снижение вертикальных перегрузок, характерных для лодок традиционного однокорпусного дизайна с "глубоким V". Настолько значительное, что некоторые специалисты уже говорят о принципиальном шаге вперед в создании быстроходных океанских судов. Более того,

вдохновленный успешными испытаниями модели и теоретическими исследованиями, проведенными вместе со специалистами Германского Ллойда, Крэйг Лумис уже приступил к проектированию 140-метровой моторной мегаяхты с характерным для "Earthrace" дизайном.

Катер строится, что само собой разумеется, из наиболее современных конструкционных материалов — углеткани и кевлара. Интересно, что ради снижения водоизмещения даже карданные валы к угловым колонкам выполнены из углепластика, из него же сделаны и быстрозаменяемые лопасти винтов.

В настоящий момент на верфи практически полностью закончена постройка корпуса рекордного судна, и дальнейший график работы будет идти в зависимости от поступления спонсорских средств — не исключено, что у зеленых могут возникнуть проблемы, хотя в условиях стремительно дорожающих нефти и газа заинтересованность в таком проекте довольно большая. Характерно, что в порыве энтузиазма один из организаторов проекта даже прибегнул к процедуре липосакции — откачанные из его тела 100 кубиков жировой ткани символически пойдут на изготовление биотоплива... ●