



Алексей Даняев

# Проект «X-Stream» ждет реализации

Модные стилистические решения определяют ту или иную эпоху развития техники, и в каждой из них найдется проект, наиболее характерные дизайнерские решения которого мы начинаем узнавать в последующих интерпретациях и потому называем его культовым. В малом судостроении так было, скажем, с трехкилевым «Бостонским китобоем» Раймонда Ханта, удлиненной граненой «Cigarette» Дона Аронау или «стамеской» «Wally 118» Луки Бассани. Плоха та верфь, которая не стремится вывести какой-либо свой проект в разряд «нетленных», и сегодня процесс творения дизайнерских легенд фактически становится поточным.

Специалисты голландского судостроительного бюро «De Voogt Naval Architects», входящего в группу «Feadship», в конце прошлого года предложили свою концепцию 73-метровой суперяхты недалекого будущего. Ее отличают характерный почти вертикальный, даже несколько отклоняющийся назад в верхней части форштевень, сильное понижение палубы в корме, стреловидная форма рулевого мостика над прозрачной, довольно изогнутой крышей рубки и плавные X-образные линии борта. Недаром проект получил название «X-Stream» ([www.teadship.nl](http://www.teadship.nl)).

Прямоштевневая форма носа разработана в Дельфтском технологическом университете и патентована как «Ахе-bow» («нос-топор»), а в рамках общей

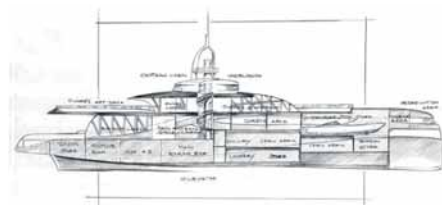
концепции судна это название закономерно превратилось в «X-bow». Такая форма призвана повысить на 30% по сравнению с близкими аналогами достижимую скорость судна, а также улучшить характеристики вертикальной качки корпуса.

Но для нас наиболее интересна новаторская идея примененного в этом проекте дизель-электрического двигательного комплекса. Он включает помимо двух обычных гребных винтов на прямых валах также пару оппозитно им расположенных азимутальных колонок «Azipod» разработки германской компании «ABB». Валы соединены напрямую с дизелями, а колонки имеют собственный электропривод. Такая смешанная схема передачи мощности дает судну некоторые преимущества, в числе которых – высокая маневренность, пониженный уровень шума и вибрации, а также возможность оптимальной работы основных двигателей при скорости до 12 уз, когда задействован электропривод, а основные винты свободно вращаются. На полных ходах, когда включатся приводы обоих типов, винты вращаются в противоположные стороны так же, как, например, в колонках системы «Duorgor», обеспечивая повышенную (на 20%) эффективность всей системы. В планах разработчиков – распространить дизель-электрический принцип на весь двигательный комплекс, тем более что положительные примеры прак-

тической реализации такой схемы уже имеются.

Вся главная палуба занята каютами гостей и общественными помещениями. С пониженной части кормы открывается вид на море, там размещаются бассейн и площадка для спуска к воде. Высота застекленного кормового салона – целых четыре метра. Обзор с мостика управления – круговой, что будет достигнуто за счет применения новейших технологий формовки стекла; полностью стеклянной же должна быть и надстройка на верхней палубе, где предусмотрены апартаменты с отдельным солиером для владельца яхты и его близких. Стеклянные конструкции, кстати, также разработаны в Дельфтском университете.

Благодаря сумме технологических и дизайнерских новшеств новый проект, несомненно, претендует стать «лицом» нового века. Дело за малым – найти желающих, способных вдохновиться идеей и построить такой корабль будущего.



## Основные данные

### суперяхты

Длина наибольшая, м	73.0
Ширина корпуса, м	11.8
Осадка, м	4.0
Максимальная скорость, уз	>20 (в зависимости от выбора двигателей)

