

манного Альбиона на рынке яхт. В противоположность им, итальянские компании представили в большинстве своем некрупные по размерам суда. Объяснить это можно двояко – либо началом падения рынка больших яхт, либо просто высокими транспортными и выставочными затратами.

Парусный сектор представил множество новинок. Dehler показал новое 11.3-метровое круизно-гоночное судно, на стендах Hallber Rassy красовалась 16.8-метровая круизная яхта. Роскошь интерьера стала во главу угла при постройке Cruiser 56 компании Bavaria, голландский Winner Yachts представил 9-метровую гоночную модель в трех вариантах. Великобританская яхта Gunfleet 58 спроектирована Тони Кастро (Tony Castro), а Discovery Yachts для постройки 17.5-метровой круизной яхты пригласила известного дизайнера Рона Холланда (Ron Holland).

Contest после 50-летней спячки в сегменте моторных корпусов, наконец, представил моторную яхту Contest 52. Она родилась как своеобразный ответ на интерес яхтсменов старшего поколения к судам подобного класса после выхода на заслуженный отдых.

В заключение хотелось бы отметить высокий уровень интереса к маломерным судам и RIBам в Германии. Еще больший интерес публики был проявлен к чартерным организациям, позволяющим стать «яхтсменом по совместительству» через аренду желаемого судна на одну-две недели. Два зала выставки были отданы именно чартерным компаниям, что по сравнению с другими выставками беспрецедентно.

*Перевод Глеба Тантыгова*



## Новый итальянский подвесной мотор



Недавняя разработка итальянской компании Huracan представляет собой первый в своем роде подвесной электрический двигатель высокой мощности, у которого аккумулятор размещен в кожухе закрепляемого на транце мотора. Компактность и простота установки агрегата мощностью до 50 л.с. стала значительным достижением в сфере подвесных электромоторов. Несмотря на то, что аккумулятор включен в подвесной блок, вес изделия не превышает 75 кг.

По заявлению конструкторов, литий-ионный аккумулятор позволяет держать крейсерскую скорость в 6 уз в течение двух-трех часов; превышение этой скорости, естественно, негативно влияет на экономичность. Конструкция кожуха предусматривает подключение и хранение проводов для дополнительных внешних аккумуляторов с целью увеличения энергоснабжения силовой установки. Провод для подзарядки установки с берега также хранится в специальном отсеке внутри.

Сам мотор установлен в нижней части кожуха, под системой водяного охлаждения. Установка вырабатывает мощность 35 кВт при напряжении 180 В, потребляя на полной мощности 65 А постоянного тока. Расположенный над мотором стационарный аккумулятор выдает номинальное напряжение 220 В; подзарядка от внешнего источника питания займет примерно 5 часов. Энергоснабжение мотора и подзарядка аккумулятора полностью автоматизированы процессорным устройством управления.

Примерная стоимость работы электромотора Huracan составляет 1.40 евро/ч, что несколько выгоднее в сравнении со схожими бензиновыми или дизельными подвесными моторами. Минимальная профилактика нового мотора заключается в основном в проверке уровня масла. Из-за отсутствия выхлопа мотор идеален для эксплуатации в гаванях. При необходимости он может работать и от бортового генератора.

*Дополнительная информация на [www.huracanpower.com](http://www.huracanpower.com)*

