

ЛОДКА

ЖУРНАЛ ДЛЯ НАСТОЯЩИХ И БУДУЩИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЯХТ

ТЕМА НОМЕРА:

Гибридный хайп

ПАРУСНАЯ КЛАССИКА

Pendennis

МОЙ ДОМ – МОЯ КРЕПОСТЬ

Cantiere delle Marche

КОСМИЧЕСКИЙ КОРАБЛЬ

Arcadia Yachts



SPECTRE 69,3 M BENETTI • VIJONARA 42,25 M PENDENNIS • MIMI LA SARDINE 33,1 M CANTIERE DELLE MARCHE • VESPUCCI 30,5 M CRN
RJ 31,57 M ARCADIA YACHTS • BG42 12,98 M BLUEGAME • HAWK 38 11,85 M SUNSEEKER • DRAGON 80 M COLUMBUS YACHTS



Silent 55

поверить: за три года было продано десять катамаранов, еще семь лодок сегодня находятся на стадии строительства.

«Безусловно, привычным двигателям придется измениться, – говорит Васко. – Настанет время,

Поначалу казалось, что у электромобилей также множество ограничений свободы, но они нашли своего покупателя.

когда в нынешнем виде они окажутся вне закона, и тем интереснее наблюдать за тем, куда все идет, и разбираться в новых технологиях и решениях». «В 2026 году будет введен запрет на использование двигателей внутреннего сгорания на территории норвежских фьордов», – приводят пример инженеры Lateral. «Я вижу будущее за водородом; на данный момент есть сложности с его хранением, использованием и добычей, но, как только решение этих вопросов будет найдено, водород станет топливом будущего», – говорит Ганс. Саймон склонен согласиться: «Водород не единственный,

но важный претендент на пост топлива будущего. Водородным двигателям по определению нужно будет больше места на борту, чем дизельным.

В остальном же технологии, связанные с водородом, развиваются очень активно».

У электрояхт в этом смысле куда менее светлое будущее, хотя и их не стоит списывать со счетов. «Если вы хотите яхту, которая бы работала как ваша Tesla, то есть была бы полностью электрической, добиться этого будет очень сложно. Аккумуляторы намного тяжелее и массивнее дизельных двигателей. Строительство 50-метровой яхты такого типа, возможно, и будет достижимо в ближайшие пять-десять лет. Но у нее по-прежнему будут серьезные ограничения. Она будет не способна идти так быстро, как суда с дизельными двигателями. Запас хода у нее также будет очень небольшим. Но возможно, что рынок очень быстро адаптируется, ведь поначалу казалось, что у электромобилей также множество ограничений свободы, но они нашли своего покупателя, да и ограничений для них с каждым днем все меньше», – говорит Саймон.

В яхтенной индустрии сопротивления новым технологиям уже не так много. Даже те верфи, которые не афишируют своего интереса в гибридных технологиях, на самом деле давно готовы строить именно такие яхты. «На сегодняшний день ни один из наших клиентов не просит нас построить яхту с гибридной установкой. Но как только

попросит, мы обязательно сделаем», – говорит Джанпаоло Лапенна, директор по производству Columbus Yachts. В этой готовности производителей следовать за пожеланиями клиентов и кроется основная причина нынешней популярности гибридных яхт. Нашував востребованную нишу, сначала одни, а затем и другие верфи взялись создавать легенды и мифы, в основном питающие интерес к таким технологиям и раздувающие гибридный хайп. Так ли уж бессмысленны гибриды? Совсем нет, хотя бы потому, что вскрыли у владельцев желание платить больше за экологичные, экономичные и комфортабельные яхты. А это, в свою очередь, мотивирует верфи воспринимать гибридные технологии не как будущее яхтенной индустрии, а, скорее, как некий переходный этап к этому самому будущему. ++



АНДРЕЙ ЛОМАКИН, CEO КОМПАНИИ WEST NAUTICAL

Весь мир движется в сторону электричества, водорода, пытается освоить и научиться эффективно использовать новые виды энергии и топлива. Все понимают, что эра нефти закончится через 30 или 50 лет, поэтому стремятся думать наперед и найти решение. Мне кажется, альтернативы этому движению уже нет. Яхтенная индустрия, изначально будучи весьма консервативной,

наверняка тоже к этому придет, но с определенным отставанием. Сегодня верфи пытаются нащупать верное направление и предлагают своим клиентам гибридные силовые установки, но, наверное, нет ни одной, которая бы уверенно встала на эти рельсы и успешно бы развивалась в этом направлении. Навскидку могу назвать разве что верфь Greenline, которая пытается продвигать и развивать гибридные технологии. С недавнего времени делают определенные шаги в эту сторону Sunseeker и Sanlorenzo...

Проблемы у всех индустрий, не только яхтенной, не решены одни и те же: скорость зарядки, емкость, вес и надежность батарей. Сегодня яхты уже могут бесшумно завести, выйти из марины, преодолеть короткую дистанцию и встать на якорь, но чтобы при этом работали все кондиционеры, чтобы провести целый день на яхте, используя только электричество, – пока такого решения не найдено. Плюс экономический выигрыш от использования электричества нивелируется дороговизной гибридной установки

и необходимостью обслуживать и менять батареи. Да, некоторые верфи верят в гибридные технологии, сегодня предпринимаются первые серьезные попытки их внедрения, но для того, чтобы это стало массовым и must have, нужен серьезный технологический прорыв. И речь опять же идет не только о яхтенной индустрии.

Мне кажется, гибридные технологии – это переходный этап, шаг к чему-то большему. Мы сейчас проходим очередную стадию перехода от мускульной силы к паровой, от бензина и двигателей внутреннего сгорания к электрическим или каким-то другим. Способны ли гибридные технологии заинтересовать российских владельцев яхт? В нашей стране по понятным причинам идеи установки гибридных силовых установок на яхтах куда менее популярны, чем в той же Европе, но определенный спрос есть. Были клиенты, которые приходили и говорили «я хочу» очень уверенно, но, скажем так, на сегодняшний день у нашей компании нет ни одной яхты с такой силовой установкой, поставленной клиенту из России.