



ДАЖЕ БЕЗ ПАРУСА

МИХАИЛ БАРУ

Представив себя в роли капитана этой яхты, я вдруг понял, где хотел бы на ней оказаться. Нет, даже не в море, а в шлюзах Лангедокского канала, там, где пригодятся ее спрятанные винты, гибридная установка, малая осадка, низкая рубка... Именно там она сможет показать себя!

Между мотором и парусом огромная разница... Разное состояние души, мироощущение... Размеренное движение яхты под парусом позволяет нам, оглушенным городом, услышать журчание воды у борта, свист ветра в такелаже... Хождение под мотором — другое дело. На катере все привычно: шум двигателя, кондиционер, пиво из холодильника. Моторная яхта — это машина, нет, дом, который обрел возможность перемещаться по воде. Так не убежишь от суеты и выхлопных газов, не услышишь, как форштевень рассекает волну.

Хотя, постойте, такая возможность есть. Технологии не стоят на месте и, повинувшись моде, вслед за гибридными авто появились и гибридные моторные яхты. А значит, теперь есть возможность оказаться в море на моторной яхте в тишине. Одна из таких лодок — Greenline 40. Уже само название говорит, что в ней используются «зеленые» технологии. Это уже вторая модель компании Seaway. Предыдущая была поистине орденоносной: 18 различных мировых наград и более 200 проданных судов за полтора года.

Но что же такое гибридная яхта? В первую очередь, это все-таки яхта, и, поверьте — красивая. Встретив ее по одежке, все же поговорим сначала о гибриде. Эта технология — достаточно сложная, и о том, как с ее помощью реализуются новые возможности, стоит рассказать отдельно.

На Greenline 40 система гибридного привода состоит из следующих основных компонент:

- солнечной батареи (опция), занимающей половину широкой крыши рубки, а также сдвижной люк;

- группы литий-полимерных батарей, спрятанных в трюме;
- двух дизелей в машинном отделении;
- двух мотор-генераторов, установленных вместе с каждым дизелем в машинном отделении (они способны вращать гребной винт, а при работе дизелей — выполнять функцию генераторов);
- электронного блока, контролирующего взаимодействие элементов гибридной силовой установки;
- зарядно-преобразующего устройства, отвечающего непосредственно за заряд батарей и преобразование их энергии в электроэнергию бортового питания;
- системы берегового питания;
- бортовых потребителей электричества.

По словам разработчиков, она работает в четырех основных режимах:

1. В марине, когда есть береговое питание. Инвертор мощностью 5 кВт заряжает батареи и обеспечивает электричеством бортовые потребители.

2. Ход под электроприводом. Два мотор-генератора, развивающих мощность до 7 кВт каждый, позволяют достичь хода в 6 узлов. Дальность плавания с полностью заряженными батареями составляет 20 миль при скорости 4 узла. Этот режим особо хорош при швартовках, так как характерен бесшумностью и отсутствием выхлопа. К тому же, электромоторы легко изменяют число оборотов и направление вращения.

3. Ход под дизелями. В этом режиме лодка может идти, одновременно заряжая свои батареи. Мотор-генераторы вырабатывают каждый по 5 кВт мощности, этим электричеством заряжаются батареи и снаб-



жаются бортовые потребители.

4. На якоре. Солнечная батарея мощностью 1390 Вт совместно с аккумуляторами питает бортовую сеть через инвертор. В случае, если уровень заряда батарей падает ниже установленного, система запускает дизеля, приводя в действие мотор-генераторы. Валопитание при этом отключена.

Надо сказать, ничего необычного в такой системе нет — она проверена и надежна и уже почти 100 лет используется на дизель-электрических подводных лодках. Пожалуй, новый элемент — это солнечная батарея, но и она не новинка. Ее предшественницы вот уже 40 лет снабжают электричеством в космосе «Салюты», «Союзы», «Скайлэбы», МКС. Я думаю, что вся «хитрость» в том самом блоке, что отвечает за взаимодействие частей гибридной установки. Но, по-моему, самое важное, что вы сможете провести пять часов, наслаждаясь плеском волн и криками чаек, вдыхая свежий ветер и без спешки любуясь морем, небом, островами. И шампанское в холодильнике будет всегда холодным, и фрукты останутся сочными. Ну а потом вы заведете дизеля и пойдете обратно, покрыв за час то расстояние, что шли пять. И к возвращению в марину как раз зарядите батареи настолько, чтобы тихонечко, никого не беспокоя, прокрасться к месту швартовки. А там подключим свой «аккумуляторносец» к береговому питанию — и будет нам «зеленое счастье».

Ну, оставим гибридность и вернемся к яхте. Ее экстерьер привлекает. Корпус подкупает выраженным полубаком, благородными очертаниями носовой оконечности, не испорченной бивнем роульса, с якорем в клюзе — как у больших. Красивая линия крыши рубки с широкими наклонными стойками и козырьком, закрывающим почти весь кокпит. В целом по архитектуре Greenline напоминает траулер, разве что надстройка не такая высокая и нет на ней закрытого мостика или флайбриджа, а также высокой мачты. Но это не мешает поверить в его мореходные качества. При этом яхта обладает гораздо большей скоростью хода благодаря «переходной» гидродинамике корпуса. Компановка традиционная для лодок с прямым приводом на вал и винт. В носу находятся жилые помещения, по центру машинное отделение. Оставшееся пространство трюмов занимают водяные и топливные баки, блок батарей. Взял на заметку, что винты установлены в кормовых подзорах, выше нижней точки лодки — это важно, но про это позже.

Внутреннее устройство и обстройка яхты соответствует современному уровню. Мастер-каюта с диваном-трансформером (две односпальные кровати по бортам сдвигаются в большое двухспальное ложе по центру) неожиданно светлая благодаря практически панорамному остеклению. Гостиная — классическая, с двумя отдельными спальными местами. В обеих каютах можно стоять в полный рост. Их оснаще-»





ние соответствует самым высоким требованиям. Просторный галлюн с душем — общий для обеих кают.

Складывается впечатление, что основным местом жизни на яхте является кормовая часть салона и кокпит. А наводит на эту мысль то, с какой тщательностью дизайнеры прорабатывали схему объединения этих зон. Сколько выдумки не в сдвижных, а в складных дверях рубки! На них стоит заострить внимание. Первое — они зеркальные. Само по себе это не фокус, но какие пространственные иллюзии рождаются, когда этот зеркальный трансформер приходит в движение! Проем между кокпитом и салоном поделен пополам. Правая половина (если стоять по ходу) закрывается сдвижной двустворчатой дверью, а вот левая представляет собой неожиданную и весьма оригинальную конструкцию. Она трансформируется уже в другой, горизонтальной плоскости. Нижняя (меньшая по высоте) часть остается неподвижной и образует основание барной стойки. Верхняя часть откидывается вверх, к козырьку, отражая и переворачивая реальность. Откидывающаяся в сторону кокпита часть задней стенки камбуза образует столешницу барной стойки. Зеркала создают иллюзию искривленного и большого пространства в салоне и кокпите.

То, что кокпит — место проведения вечеринок, не подлежит сомнению. Можно использовать его как танцпол, а можно достать из объемных рундуков легкую складную мебель и организовать застолье.

Такое ощущение, что назначение всей лодки — проведение пати на воде. Оно возникает, в первую очередь, из-за камбуза, который занимает центральное место в верхнем пространстве лодки. Камбуз прекрасно оснащен и отлично продуман. Его доминанта — огромный двухкамерный холодильник, как бы спрашивающий: что будете пить? И чтобы вечер остался в памяти, давайте добавим к коктейлям неспешную морскую прогулку под электроприводом в густой южной ночи, с тихой музыкой. И мягкий уют в каютах для тех, кто не захочет вернуться на берег. Утром для бодрости можно попрыгать в воду с откидного гакаборта, превращающегося в купальную площадку. А потом, оставляя мокрые следы на тике палубы, пойти загорать на специальной площадке, организованной на крыше рубки перед ветровым стеклом.

Можно собраться и в просторном салоне, на П-образном диване вокруг столика. Увеличенная к левому борту (в соответствии со стремительно распространяющейся концепцией sidewalk) рубка добавляет

ему ширину и объем. Мебель в салоне высокого качества, она гармонично вписывается в пространство и приятно радует глаз. И если на улице станет вдруг прохладно, в салоне вас ждет комфортный прием. Эта лодка поистине самодостаточна.

Место рулевого удобно, оно имеет все необходимое оборудование. У рулевого есть персональный выход на палубу через сдвижную дверь, через нее можно вдыхать прохладный морской воздух. И, представив себя на его месте, я вдруг понял, где хотел бы оказаться на этой лодке. Нет, не в море, а в шлюзах Лангедокского канала. Вот там-то и пригодятся спрятанные винты, осадка в 0,85 м, плавно регулируемая тяга электромоторов и низкая рубка. А ведь именно там гибридная установка сможет показать себя! Переход по каналу за день в 20 миль — приличное расстояние, если учитывать, что в канале 91 шлюз. А вечером подзарядка от берегового питания — и утром снова в путь, без выхлопа, вибраций, звука. Даже без паруса! ❖



Greenline 40

Длина, м	11,99
Ширина, м	4,50
Осадка, м.....	0,85
Водоизмещение, т	8
Запас топлива, л.....	720
Запас воды, л	300
Мощность двигателей, л.с.	150-450
Мощность электромоторов, кВт.....	14
Скорость полного хода дизель/электромотор, уз	22/6
Скорость круизная дизель/электромотор, уз	18/5
Спальных мест.....	4+2
Кают.....	2
Категория плавания CE.....	«B»

UPG Yachts —
официальный
дистрибьютор
SEAWAY GROUP
в России



Офис в Самаре
+7 (846) 240-04-20

GREENLINE OCEAN CLASS

THE TRANSOCEANIC HYBRID YACHT RANGE



UPG Yachts —
официальный
дистрибьютор
SEAWAY GROUP
в России



Greenline, Shipman, Skagen