



ОКЕАН СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ

ФИЛИПП ФОКС

Как показывает время, гибридные лодки, как и гибридные автомобили — отнюдь не мертворожденное дитя «зеленого» движения, как это представлялось многим еще лет десять назад. Да, верфей, выпускающих подобные суда, пока не так уж много, но даже те из них, которые располагаются на самой вершине новой судостроительной отрасли, вовсе не собираются почивать на лаврах.

На дюссельдорфском бот-шоу было объявлено, что словенская компания Greenline готовит к выпуску очередную «дизель-электрическую» модель в дополнение к уже имеющимся пяти.

Новая 46-футовая лодка, внешний вид и схемы компоновки которой пока доступны лишь на экране компьютера, призвана выступить в роли «моста» между линейками SeaClass (две модели длиной 33 и 40 футов) и OceanClass (три модели от 57 до весьма внушительных 88 футов). Учитывая специфику по-прежнему остающейся инновационной схемы силовой установки, новизна 46-й явно не ограничится одними лишь размерными показателями.

Действительно, обеспечить в судострое-

нии полноценный союз двигателя внутреннего сгорания и электромотора во много раз сложнее, чем в том же автопроме, где разработчикам не приходится иметь дело с гидродинамикой. «В одну телегу впрячь не можно коня и трепетную лань», — сетовал Мазепа в известной поэме русского классика. Мощность существующих на сегодняшний день электромоторов (определяемая, в первую очередь, возможностями аккумуляторов) относительно невелика, что позволяет рассчитывать только на чисто водоизмещающий режим плавания. Однако моторной яхте нужна скорость! «Впрягая коня» (а, вернее, несколько их сотен) в водоизмещающий корпус, мы потратим большую часть лошадиных сил лишь на бесполезное разведение волны. И наоборот — глиссирующий корпус со слабым электрическим мотором бу-

дет тащить за собой воду, отчего и без того ограниченная мощность будет расходоваться крайне нерационально.

Соответственно, при компромиссной силовой установке и корпус нужен компромиссный — одинаково хорошо чувствующий себя и в водоизмещающем, и в глиссирующем (или полуглиссирующем) режиме. Судя по успеху как относительно небольших, так и весьма крупных «гибридов» с маркой Greenline, конструкторам словенской верфи все же удалось совместить несовместимое. Разработанные ими обводы, представляющие собой собственное ноу-хау компании, позволяют развивать с мощными дизелями вполне приличные скорости порядка 20–23 узлов и при этом обеспечивают эффективное использование в 15–20 раз меньшей мощности электромоторов в неспешном плавании. Отличный компромисс



Салон, который можно превратить в открытый с кормы хардтоп, и трансформируемую кормовую палубу, как на выставленной в Дюссельдорфе Greenline 40, обещают и на новой 46-й модели

(для его достижения, как признаются сами разработчики, они применили ряд удачных решений, отработанных на корпусах скоростных парусников) свел к минимуму сопротивление и волнообразование как в переходном режиме (который многие конструкторы-судостроители обоснованно недолюбливают), так и в чисто водоизмещающем.

Корпус нового Greenline 46 представляет собой развитие этой двухрежимной концепции, подвергшейся дальнейшим доработкам, подробности которых пока держатся в секрете.



По компоновке основной палубы грядущая новинка, насколько можно судить, будет близка к уже существующей модели Greenline 40, с которой в Дюссельдорфе можно было познакомиться воочию. Интересна она, прежде



Greenline 46 Hybrid

Длина, м.....	14,60
Ширина, м.....	4,80
Осадка, м.....	1,10
Водоизмещение, т.....	13,2–13,8
Запас топлива, л.....	1500
Запас воды, л.....	600
Количество спальных мест.....	6 + 2
Мощность двигателей, л.с.:	
– дизельных.....	2 × 220 (2 × 380)
– электрических.....	2 × 12
Скорость, уз:	
– под дизелями.....	17–23
– под электромоторами.....	4–6
Дальность хода, миль:	
– под дизелями.....	1000
– под электромоторами.....	20

UPG Yachts –
официальный
дистрибьютор
SEAWAY GROUP
(Greenline, Shipman, Skagen) в России



+79037248855
+37259868681
+38651297510
upgyachts@mail.ru
www.upgyachts.ru

всего, возможностями трансформации в зависимости от погодных условий. Для начала откидывающийся вниз высокий кормовой фальшборт можно превратить в большую купальную платформу.

Далее — закрытый центральный салон буквально несколькими движениями трансформируется в открытый с кормы хардтоп. Для этого достаточно поднять к крыше большое зеркальное стекло над барно-камбузной стойкой (она частично играет роль кормовой переборки) и сдвинуть к правому борту стеклянную же входную дверь. Теперь можно откинуть в сторону палубу и часть столешницы камбуза, доселе установленную вертикально — и площадь для готовки увеличивается, и угощаться напитками с палубы удобнее.

Если мы увидим нечто подобное и на Greenline 46, это нельзя будет не приветствовать. А основное ее отличие от «младших сестер» линейки SeaClass — в наличии флайбриджа, до сих пор являвшегося привилегией «океанских» моделей.

Где состоится премьера 46-й, пока не уточняется, но, скорее всего, это произойдет на одном из значимых европейских бот-шоу нынешнего сезона. ❏