



ТИШЕ ЕДЕШЬ...

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АНДРЕЯ КОРНЕЕВА

Продолжение всем известно — дальше будешь. К новому флагману словенской верфи Greenline эта мудрая формула тоже относится в полной мере, но все же в данном случае имеется в виду собственно тишина, столь ценимая во время отдыха на воде. Ведь, как и ее предшественницы, эта лодка — гибридная, и простым нажатием кнопки ее комбинированную силовую установку можно перевести в практически бесшумный режим электродвижения.



ВИДЕО





**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Greenline 48**

Нагрузка — 6 чел. плюс 750 л топлива, 650 л воды и 700 кг замещающего балласта, силовая установка — Volvo Penta D3 220 (2 × 220 л.с.) с прямыми валами и угловыми реверс-редукторами, транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха — +18 °С, температура воды — +13 °С, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0,2–0,3 м, место испытаний — Пиранский залив Адриатического моря, Порторож, Словения.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
700	2,6	4,8	1,9	2053	3797
1000	4,0	7,4	2,2	2727	5045
1500	5,8	10,7	5,4	1611	2981
2000	7,5	13,9	13	865	1601
2500	9,1	16,8	24	569	1052
3000	10,7	19,8	37	434	803
3500	13,2	24,4	59	336	621
4000	16,7	30,9	81	309	572

**С ЭЛЕКТРОМОТОРАМИ
Iskra AT (2 × 14 кВт, 60 В)***

Об/ мин	Скорость		Потребл. ток, А
	узлы	км/ч	
400	1,5	2,8	22
600	2,2	4,1	44
800	3,2	5,9	74
1000	4,2	7,8	130
1100	4,6	8,5	162
1200	5,0	9,3	205
1300	5,4	10,0	260
1400	5,7	10,5	320
1500	6,0	11,1	390
1600	6,3	11,7	480

* Данные испытаний, проведенных в аналогичных условиях через три дня после редакционного теста, предоставлены компанией Greenline



Сразу должен признаться, что как раз этот-то режим нам на сей раз опробовать не удалось. Самый первый экземпляр Greenline 48, который мы увидели на недавнем бот-шоу в Дюссельдорфе и о котором успели рассказать в предыдущем номере журнала, к моменту редакционного теста был оборудован только дизельными моторами — мы поторопились с прибытием в очаровательный

словенский городок Порторож буквально дня на три. Поэтому-то, что касается электричества, в порядке исключения приведем данные заводских испытаний, проведенных вскоре после нашего отъезда (не доверять им не имеем никаких оснований, тем более что «дизельные» цифры практически полностью совпали с нашими).

Практически однообъемная компоновка — закрытый салон легко превращается в хардтоп с расположенной посередине кухни, а зеркальные стекла причудливым образом преображают пространство



Тест, хоть и проведенный по несколько усеченной программе, позволил получить достаточно полное впечатление о новинке и ответить на ряд важных вопросов, первый из которых касался режимов, на которые рассчитан корпус 48-го.

Честно говоря, к диапазону скоростей порядка 15–20 узлов я всегда относился с некоторой настороженностью. Полуглиссирующий (или же полуводоизмещающий) режим традиционно считается наименее выгодным с точки зрения расходования мощности: мало кто не слышал про так называемый горб со-

противления, образующийся при выходе на глиссирование и вынуждающий нераационально тратить мощность двигателей. Между тем, Greenline 48 с гибридной силовой установкой должен уверенно и экономично двигаться как на небольших скоростях порядка 4–6 узлов под электромоторами, так и заметно быстрее под дизелями, когда в дело вступают совсем иные гидродинамические законы. По идее, такие задачи под силу только чисто водоизмещающему и глиссирующему корпусам с совершенно разными обводами.

Конечно, мне приходилось слышать,

что при разработке корпусов конструкторы Greenline использовали ряд решений, отработанных на скоростных парусниках, кое-что удалось разглядеть и самому, заглянув под днище лодки на выставочном стенде, но результат все же больше похож на некое чудо.

Разработчикам обводов действительно удалось совместить несовместимое, и, даже вычислив кое-какие конструкторские приемы, все равно не возьмусь сказать, как они это сделали.

Упомянутый горб здесь каким-то волшебным образом полностью отсутствует. Толкнув рукоятки дросселей вперед, я не ощутил и намека на просадку кормой, обычно выну-

Высокие фальшборты боковых проходов надежно исполняют свои функции по безопасности и при этом способны приоткрыться в нужных местах, в частности, не мешают обзору из мастер-каюты





ждающую нажимать на клавиши транцевых плит (если это не делает за вас trim assist). Кстати, на многих полуглиссирующих лодках транцевые плиты приходится держать опущенными и на максимальном ходу, дабы приподнять корму из воды и немного уменьшить сопротивление. Но Greenline 48 и в момент разгона, и на средних оборотах, и на полном ходу катил по спокойной воде залива, как автобус по гладкому асфальту, сохраняя неизменный дифферент. Больше того: когда я на время передал штурвал местному шкиперу и спустился на кормовую палубу, то с удивлением обнаружил, что уже на 13–15 узлах ни о



каком половинчатом режиме не было и речи — четкий отрыв потока от транца неопровержимо свидетельствовал о самом полноценном глиссировании!

Предположим, это свойство корпуса 48-го еще можно объяснить наличием плавного транцевого отгиба, который играет роль своеобразного интерцептора или тех же стационарных плит. Но вот почему эта штука не превращается в тормоз на самом малом ходу — на тех скоростях, которые доступны под электрической тягой, мне уже совершенно непонятно. Волнообразование (а именно на него порой и уходит значительная доля мощности) по-прежнему минимально, а след за кормой очень напоминает тот, что оставляет за собой чисто водоизмещающий корпус с подъемом днища к транцу. Рядом с небольшими рыбацкими посудинами можно спокойно проходить на любых скоростных режимах — ваш «вейк» их вряд ли всерьез

обеспокоит, хотя лодка-то 48-фуговая!

В крутую циркуляцию с полного хода (например, при обходе неожиданно возникшего препятствия) лодка входит практически «блинчиком», внутренний крен — лишь чисто символический, ровно такой, чтобы со столов не съехала незакрепленная посуда. Да и вообще, учитывая довольно умеренные скорости, пассажиры такого маневра могут даже не заметить. Для оценки способности яхты управляться с волной традиционно пришлось задействовать «волногенератор» — лодку со-



провождения. Высокий крутой вейк высотой более метра Greenline 48 переваливал мягко и без забрызгиваний, хотя обнаружилась одна особенность — преодолевая острый гребень под углом около 45°, лодка слегка зарыскивает в его сторону, вынуждая подкручивать



штурвал. Что ж, наверное, такова плата за многорежимные обводы, одинаково хорошо чувствующие себя как в неспешном водоизмещающем, так и в глиссирующем режимах.

В общем, удивительно широкая мощностная «вилка», предлагаемая для нового флагмана Greenline (220–760 л.с.), наконец получила свое объяснение. Для лодки, которая движется по воде, как на колесах по земной тверди, этот показатель не особо критичен. Поскольку и водоизмещающий, и глиссирующий режимы практически одинаково близки к оптимуму, можно спокойно выбирать, что вам важнее: скорость или экономичность, дальность или время достижения необходимой точки на карте. Касается это не только выбора мощности двигателей, но и режима их работы: в неспешном водоизмещающем режиме можно преодолеть на одной заправке как минимум впятеро большее расстояние, чем при «скоростном» глиссировании, причем это достигается не только за счет малых оборотов двигателей, но во многом благодаря тому, что значительная часть их энергии не

расходуется на образование волны, как в случае с чисто глиссирующим корпусом.

Что же касается тишины, она гарантирована даже без использования электродвигателей: по крайней мере, с флайбриджа от-»





следить режимы работы пары 220-сильных дизелей можно было разве что по показаниям тахометров. Одно лишь шипение воды доносится и до тех, кто расположился на носовом «солнечном» лежаке (на котором можно не только лежать, но и сидеть, любуясь проплывающими пейзажами). В кормовом кокпите на полном ходу моторы, конечно, слышно, но мягкий комфортный гул нисколько не раздражает.

Кстати, об акустическом комфорте: гибридность лодки подразумевает не только бесшумный режим электродвижения, но и возможность отказаться от автономного дизель-генератора, который нередко производит куда более надоедливый высокочастот-



Вот на эти толстые серебристые валы угловых редукторов устанавливаются компактные электромоторы с генераторами. Сцепление дизеля выключается — и готово: поехали без шума и выхлопа

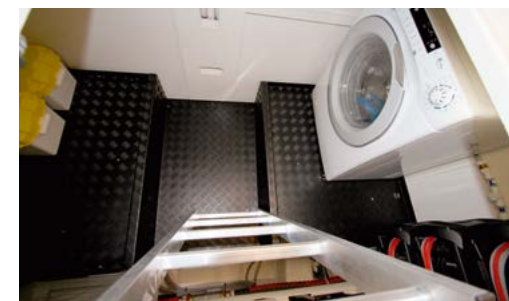


ный шум, чем основные ходовые двигатели. Для питания «служебных» электросетей как постоянного, так и переменного тока даже во время длительной стоянки с лихвой хватит энергии огромных ходовых аккумуляторов емкостью 46 кВтч, так что, например, при включении кондиционера вам не придется всю ночь слушать тарыхтение дизеля и обонять ароматы выхлопа. А в светлое время су-

ток батареи продолжают подзаряжаться даже при остановленных двигателях — от полуваттной солнечной батареи, расположенной на крыше надстройки.

О внутренней планировке новинки мы уже довольно подробно рассказывали в предыдущем номере, так что здесь поделюсь лишь основными впечатлениями.

Очень понравилась свободная планировка без всяких порошков, крылечек и прочих коварных препятствий — и внутри, и снаружи передвигаешься, как по собственной трехэтажной квартире, где пол на всех «этажах» абсолютно ровный. Просторный камбузный блок расположен прямо у кормового входа, в шаговой доступности как от обеденного уголка в салоне, так и от кормовой палубы (при откинутом зеркальном окне можно откинуть наружу и часть кухонной столешницы, превратив ее в «наружную» барную стойку). Трапов фактически два: один ведет на флайбридж, другой — на нижнюю палубу в каюты. Мастер-каюта с кроватью-«ножницами» расположена в носу, еще две двухместные гостевые каюты — на миделе, где за счет частичного расположения под полом салона

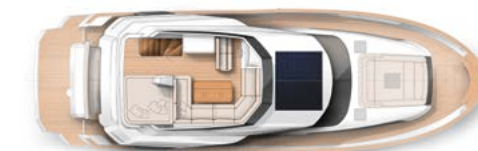


они занимают все пространство от борта до борта. При этом каждая из кают оборудована отдельным санузлом (есть он даже в кормовой каютке, обычно предназначенной для наемного экипажа!).

Впрочем, пару «технических» трапов я все же забыл: по одному спускаешься в удивительно просторное машинное отделение, второй ведет в потайной хозяйственный «погреб» под полом салона (на нашей лодке там была установлена полноразмерная стиральная машина). Одним словом, пространство на 48-м использовано на все сто, причем это ничуть не сказалось на удобстве перемещения по яхте.

РЕЗЮМЕ

Лодка для тех, кто не спешит, ценит тишину, покой и домашний уют. Многорежимный корпус позволяет одинаково эффективно двигаться как в неторопливом водоизмещающем, так и в глиссирующем режимах, хотя последний тоже не из особо быстрых. Но все-таки наибольшее уважение Greenline 48 вызывает тем, что, в отличие от подавляющего большинства моторных яхт, причем не только своего размерного класса, располагается на самом острие технического прогресса. Помните, какой скепсис вызывали в свое время гибридные автомобили? Сейчас это вполне обычное дело. Кстати, электрическая силовая установка новинки, которую пока нам и не довелось опробовать, — уже второго поколения, более совершенная, чем на предыдущих моделях Greenline. И хотя большинство изменений, по словам представителя верфи, относятся скорее к эволюционным, любая эволюция является лишь подготовкой к качественному революционному скачку. Опыт, наработанный словенской верфью, окажется в этом случае очень сильным козырем. ❀



Greenline 48

Длина, м.....	14,99
Ширина, м.....	4,80
Осадка, м.....	0,98
Водоизмещение, т.....	13,8
Запас топлива, л.....	1500
Запас воды, л.....	660
Объем септиков, л.....	2 × 80
Мощность:	
дизелей, л.с.....	2 × 110 – 2 × 380
электродвигателей, кВт.....	2 × 14
Мощность:	
генераторов, кВт.....	2 × 10
солнечной батареи, Вт.....	500
Емкость ходовых аккумуляторов, кВт·ч.....	46
Напряжение электрической силовой установки, В.....	60
Категория CE.....	«B»

Greenline
Russia



UPG Yachts:
Словения

Nord Star Yachting:
Санкт-Петербург

«Азимут Поволжье»:
Самара

+ (386) 512-975-10, +7 (903) 724-88-55
europe@greenlinehybrid.ru

+7 (812) 325-55-32, +7 (911) 999-87-01
german@nord-star.com

+7 (846) 240-04-20, +7 (902) 290-99-21
samara@greenlinehybrid.ru