

ГИБРИДНАЯ ИСТОРИЯ

МАКС ЛЕРМАН

Описание яхты, ее ходовых качеств и даже проведение тест-драйва — штука, безусловно, полезная. Однако никто не сможет передать эмоции и ощущения от реального перехода так, как это сделает владелец. Ведь именно он, главный поклонник своего судна, поведаст о таких нюансах, которые неизбежно ускользают от яхтенных журналистов, и вовсе не потому, что те не уделяют им достаточно внимания, — просто наше знакомство с любой лодкой всегда ограничено по времени.



Мы всегда «охотимся» на владельцев, готовых рассказать о своем опыте, о больших и малых переходах, об удачах и неудачах, которые возникали во время борьбы со стихией. Герой нашего сегодняшнего рассказа — Алексей, счастливый обладатель моторной яхты Greenline 48 Hybrid, которую он перегонял из Словении в Испанию.

Для начала напомним, что представляет собой предмет нашего повествования. Greenline 48 — не простая моторная яхта, а из рода модных нынче гибридов. На борту устанавливаются обычные дизельные моторы Volvo Penta, а в дополнение к ним идет литий-полимерный аккумулятор на 46 кВт·ч, который позволяет идти в полностью бесшумном режиме на электротяге. Запас хода при этом невелик — около 30 миль на крейсерской скорости 4 узла, однако этот режим используется

не для длительных переходов, а для того чтобы бесшумно выйти из марины или зайти в заповедник, куда обычным яхтам вход заказан. Между прочим, таких охраняемых зон становится все больше, так что преимущество электротяги очевидно уже сегодня. Хотя возможно и более длительное путешествие в бесшумном режиме, если вы установите солнечные панели: пока будет светить солнце, обычные дизели вам не потребуются. Во время стоянки аккумулятор позволит не включать шумный генератор и запитать все бортовые приборы даже при отсутствии подключения к береговому питанию.

На борту три каюты на шесть человек, просторный и очень светлый салон, отличный пост управления (у капитана есть возможность выйти на борт) и весьма комфортабельный флайбридж со вторым постом управления. В кокпите отдельно следует

отметить хитрую систему остекления: одна створка двери откидывается в сторону, а вторая поднимается под потолок, объединяя кокпит с камбузом и превращая последний в удобную барную стойку. В носовой части — зона для загорания и уединенных посиделок. Но перейдем к основному.

Алексей, для начала позволю себе задать несколько стандартных вопросов. Почему Greenline?

Я не новичок в яхтенной теме и весьма неравнодушен к гибридам. У меня два гибридных автомобиля, дом в Испании оборудован солнечными панелями, и за электричество я не плачу. К гибридным яхтам я присматривался уже давно, но до Greenline ни одна не удовлетворяла моим запросам. Мое первое и главное требование к яхте — это комфорт. Я брал лодки в чартер, были другие катера, но не хватало именно домашнего комфорта. Была даже 42-футовая глиссирующая яхта. Дури много, но жить там невозможно. Именно поэтому удивил и подкупил Greenline 48. Три просторные каюты, каждая с собственным санузлом, огромный для такого размера салон, отличный камбуз — я и мое семейство чувствуем себя здесь как дома. А тот факт, что тут имеется настоящая гибридная установка, окончательно убедил меня в правильности



выбора. Я вообще считаю, что за гибридными технологиями будущее и они будут стремительно развиваться.

А почему ваш выбор не склонился в сторону полностью электрических лодок?

Я все-таки считаю, что дизели на борту нужны. Это проверенная десятилетиями система, а в море надежность превыше всего. Гибридные установки на яхтах пока еще ходят на «детском» этапе развития (хотя Greenline 48 оборудован уже третьим поколением данной системы). Аккумулятор совершенно бесценен, когда нужно куда-то недалеко пройтись и хочется сделать это «без шума и пыли», спасает в тех случаях, когда нет берегового питания, позволяет даже на якорной стоянке не заводить генератор, но при этом пользоваться кондиционером, например. По-



этому я и искал именно полноценный гибрид, а не полностью электроход. Гибрид дает больше свободы его использования. Вот, положим, недалеко от яхт-клуба, в котором стоит моя яхта, есть небольшой островок, где несколько ресторанчиков и вообще достаточно живописно. Так как это близко, мы спокойно идем на аккумулятор, там или встаем на якорь, или подходим к пирсам. Электричества нам не нужно. Если бы это был дизель-электроход, все равно пришлось бы заводить генератор, а здесь полная бесшумность и нулевой расход топлива.

Расскажите, пожалуйста, о вашем переходе. Откуда вышли, куда шли, в каком режиме, каким составом... Короче говоря, не скупитесь на детали.

С удовольствием. Выходили мы из Порторожа, где ждали погоды и искали шкипера, который бы помог в переходе. Им оказался словенец по имени Алеш. Летом он работает шкипером на яхтах, а зимой — инструктором по лыжам в швейцарском Сан-Морице. 26 июня в 4 утра мы отправились в путь. Всего нас было четверо — один товарищ из Севастополя, другой из Кургана.

За день до выхода мы заправились (бак на 1500 литров, но реально вошло только 1380, т.к. были остатки, которые заливали еще на верфи), купили еще четыре 20-литровых ка-



нистры и тоже залили их дизелем. Тут нужно отдельно отметить, что мы могли бы не заправляться вовсе. Солнечные панели вполне способны питать аккумуляторы, и можно идти на электротяге, но мы торопились и по-сему полагались больше на дизели. В этом, к слову, и кроется плюс гибрида — всегда есть выбор. В 05:30 мы зашли в Пиран (Словения), где поставили отметки в паспорта о выходе из Евросоюза. Уже через полчаса вышли из Пирана в надежде дойти до Будвы (Черногория). Шли весь день и всю ночь, но под утро загорелись лампочки, то есть в баках оставалось литров по 300. Я стоял на вахте, поднял Юру и Вадика, и мы залили еще 80 литров дизеля из канистр и решили взять курс на хорватский Дубровник. Быстро пошли дальше — мы рисковали: у нас не было куплено право на вход в Хорватию, но первый переход, и решили перестраховаться.

В Будву пришли в 16:00, дав «на лапу» таможеннику и полиции по 50 евро. По легенде, у них ушел домой капитан порта (пятница вечер), и потому сегодня официально заплатить за вход в воды Черногории было некому. Мы с Вадиком сгоняли в аптеку — он делал картофель по-деревенски с гуляшом и обжегся маслом. Слава богу, это была единственная травма за весь переход. >>>





Купили свежего зубаря и креветок. Вышли из Будвы и пошли через Адриатику напрямую на «каблук» Италии, минуя Албанию и Грецию. Вечером на ходу Юра сделал гриль из зубаря на флайбридже, Вадик сварил креветок, и все это великолепие было запито некоторым количеством легкого вина.

Сразу после восхода начался сильный накат, волна 1,5–2 метра, корабль кренило почти на 45 градусов и сносило с курса, я даже чуток запаниковал, но потом увидел дельфинов и порт Отранто и успокоился. Алеш сказал, что тут, на выходе из Адриатики, всегда так мотает. На мое предложение пойти ближе к берегу он ответил, что там волна еще больше и курс можно поменять через час. Как только стали подходить к порту Леука, волна утихла. Войдя в марину, спросили, где таможня, нам ответили, что тут есть только капитанерия. Юра и Алеш пошли с паспортами в капитанерия, там местные позвонили и пригласили таможеника и полицейского на судно, они пришли, проштамповали нам вход в Италию. На этом закончились наши дела с документами.



Вышли из Леуки в 14:00 и взяли курс на «нос сапога», на Мессину, там есть заправка (говорят, в южной Италии только три заправки для маломерных судов). Первые три часа немного штормило, потом начало скисать, но мы, как и весь переход, шли на 3000 оборотах 10 узлов (плюс-минус узел, в зависимости от волны и ветра).

Когда пересекали залив Транто в Ионическом море, к нам прилетел желтый вертолет, мы вышли на кокпит и все, кроме Алеша, ко-



торый не мог оценить нашего жеста, сделали два раза «ку», пока он кружил над нами. Это, конечно, был не эцилопп, а миграционная служба Италии. Убедившись в том, что на корабле нет незаконных мигрантов из Африки, они улетели.

В 10 утра пришли в Мессину. Прошли по Мессинскому каналу, где, как говорят, будут строить мост на Сицилию с материка. В семь вечера дошли до городка Чефалу и остались там на двое суток. Тут заодно помыли корабль и побродили по городку. Развлекались едой и футболом.

Через пару дней, посмотрев погоду, решили идти на Сардинию. Прошли Палермо, впереди 21 час хода до Ноттари. Утром были на месте, запросили заправку, но никто не ответил. Прождав два часа заправщика, мы наконец залили солярки по цене 1,82 евро — самый дорогой дизель за все наше путешествие! Называется, походи по острову, поищи подешевле.

Сразу вышли из Ноттари, море штормило. Кормовая волна вначале полметра, а за заливом Кальяри и до полутора. Автопилот такая волна сбивала с толку, и мы шли зигзагами, пока не нашли у него в настройках круизное удержание курса вместо сильного, что позволило значительно сгладить курс. Посмотрели прогноз на 3–4 июля — волна до 2 метров и сильный ветер. Что ж, пару дней придется провести на Сардинии. Предстоял переход на Менорку — это почти 400 км.



Решили остановиться в марине Портоскузо. Слева от городка пляж и старый монастырь с башней XV века, справа — завод и ветряки. Оттуда пошли на Маон, после которого взяли курс на Ибицу через Майорку. На Ибице Алеш нас покинул, и мы пошли до Аликанте без наемного шкипера (200 евро в день, между прочим). Наконец взяли курс на конечный пункт назначения. Последний отрезок пути прошли спокойно, вечером уже отмечали окончание перехода у меня в квартире в Аликанте.

