

Артур Гроховский.

Фото автора и Гийома Плиссона

# ЯХТА, не имеющая аналогов

*Мои яхты должны быть достаточно большими, чтобы противостоять любой непогоде, достаточно удобными, чтобы жить на них круглый год, достаточно простыми, чтобы один или два человека легко могли управлять ими, достаточно просторными, чтобы с комфортом разместить нескольких гостей, достаточно быстрыми, чтобы делать длинные переходы и абсолютно надежными при минимальном обслуживании.*

Анри Амель



Признаюсь честно, на яхты марки «Amel» я до сей поры особого внимания не обращал. Ну, то есть знал об их существовании, но пристально ими никогда не интересовался. Причины тому, видимо, следующие: малый модельный ряд (состоящий всего из одной яхты), редкое появление новинок (предыдущая модель «Super Maramu» находилась в производстве 16 лет вплоть до 2005 г.) и очень слабое информационное освещение бренда. В свое оправдание, впрочем, могу сказать что яхта «Amel 54» относится к тому типу парусных судов, который до самого недавнего времени был неинтересен отечественному покупателю, хотя на Западе она считается культовой.

**П**очему я так утверждаю? Потому что в результате довольно плотного общения как с российскими дилерами парусных яхт, так и с их покупателями, я вывел три основных предпочтения последних. Это, во-первых, сравнительно небольшие крейсера длиной 27–33 фута (т.е. яхты классов А 2 и В – см. «Кия» № 209), базирующиеся на внут-

ренние воды, во-вторых, достаточно крупные и комфортабельные яхты длиной 50–55 футов (класс Е), живущие где-то между Геркулесовыми столпами и Понтом Эвксинским (и никогда эту акваторию не покидающие) и эксплуатируемые, как правило, со штатным капитаном или боцманом, в-третьих, шикарные и чаще всего скоростные лодки «с крутыми понтами» напо-

добие «Shipman 63» или «-72». Двухмачтовый кеч «Amel 54» не относится ни к одному из этих типов, будучи весьма самобытным судном, по своей идеологии и архитектуре практически не имеющим аналогов в современном мире. Эта лодка, относящаяся по своим размерениям к классу Е, и внешним видом, и предоставляемым комфортом вкупе с мореходными каче-



Салон: грамотная планировка и исключительно роскошная отделка



Камбуз: П-образное расположение поперек ДП позволяет удобно стоять на качке. Размещение распределительного щита – не самое лучшее

ствами соответствует судам более высокого класса.

Звездам было угодно соединиться так, что мне предоставилась возможность побывать и на самой верфи, строящей эти яхты, и сделать несколько выходов на них в разных погодных условиях, что позволило составить достаточно полное впечатление об «Amel 54».

Сама верфь «Chantiers Amel», расположенная в пригороде Ля-Рошели, может похвастаться сравнительно давней (по сравнению с большинством современных яхтостроителей) историей – в скором будущем компания готовится отметить 50-летний юбилей. В год 136 рабочих верфи выпускают всего 32 яхты (не больше и не меньше), что красноречиво говорит о классе по-

следних. Свои суда фирма строит самостоятельно, не полагаясь на зарубежных контрагентов (чем отличается от ряда французских же судостроителей), при этом очень тщательно подходя к процессу создания корпуса. Общее впечатление от сборочного производства у меня сложилось такое: здесь достигнут вполне рациональный синтез новейших технологий (например, формование в закрытой матрице) с высококачественным ручным трудом по принципу «каждой технологии – свое место». Секция корпуса, например, выклеивается только вручную и только с использованием очень квалифицированного труда (этим занимаются люди, отработавшие на производстве порядка 20 лет, а некоторые из них отслужили в

### Основные данные яхты «Amel 54» и ее одноклассников «Oyster 54» и «Swan 53»

Характеристика	«Amel 54»	«Oyster 54»	«Swan 53»
Длина, м: макс. по КВЛ	17.20 13.75	16.43 14.10	16.48 14.40
Ширина, м	4.80	4.75	7.75
Осадка, м	2.10	2.40/1.83*	2.44
Масса балласта, кг	5.30	7.68	8.20
Водоизмещение, т	17.50	21.32	22.00
Площадь парусн., м <sup>2</sup> : грот генуя бизань	42 76 22	70 85 —	78 65 —
Мощн. двигателя, л.с.	110**	110	106
Баз. цена верфи, тыс. евро	860	—	—

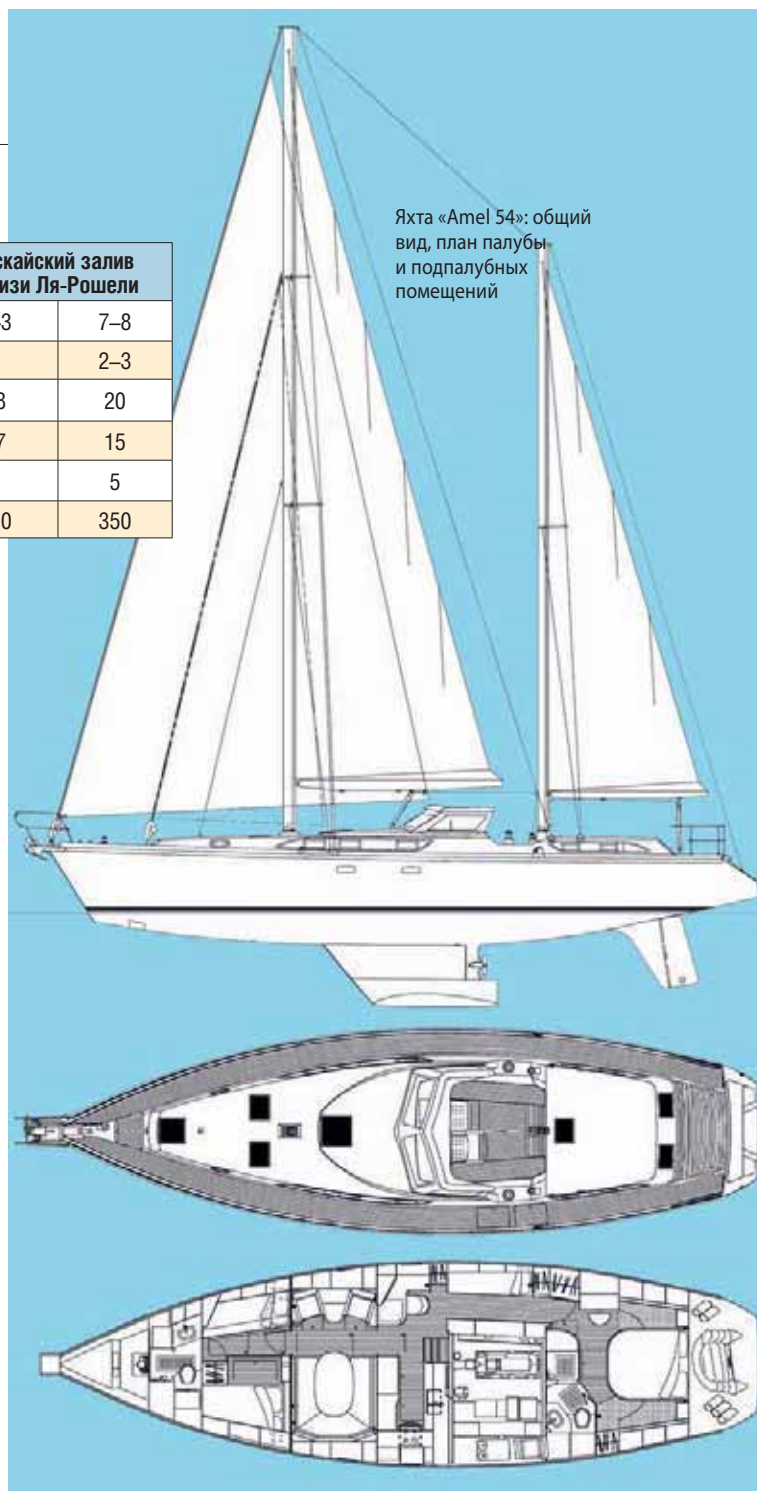
\* Со стандартным/коротким килем

\*\*Лодка в базовом варианте предлагается с двигателем «Volvo Penta», тестировавшийся экземпляр в экспериментальном порядке был оснащен дизелем «Volkswagen».

### Условия проведения теста

Акватория	Бискайский залив вблизи Ля-Рошели	
Скорость ветра, м/с	1–3	7–8
Волнение, баллы	1	2–3
Температура воздуха, °С	28	20
Температура воды, °С	17	15
Экипаж на борту, чел.	4	5
Заправка водой и топливом, л	350	350

компании более 35 лет. Средняя зарплата рабочих верфи примерно на 20–25% выше, чем в городе, так что за такое место люди держатся.) Результат подобного подхода вполне нагляден: по утверждению сопровождавшего меня по предприятию инженера Антуана Риотона, разница в весе между двумя «голыми» корпусами, выкленными в разное время, не превышает 2–2.5%. Надо заметить, это весьма впечатляющий показатель для ручной формовки. Сам корпус ламинируется по сложной схеме, обеспечивающей равнопрочность его отдельных участков – в отдельных местах он имеет до 40 слоев цельного (без наполнителя) ламината. По солидности его конструкция, пожалуй, не уступит «Oyster», но в отличие от британского крейсера французы ставят в корпус сразу четыре (!) водонепроницаемые переборки, надежно заламинируя их при сборке, что обеспечивает яхте очень высокую безопасность. Сборка всей яхты, включая монтаж палубы, ведется без выемки секции корпуса из матрицы, при этом все секции мощно приформовываются друг к другу. Это придает очень большую жесткость всей конструкции, сами французы называют



Яхта «Amel 54»: общий вид, план палубы и подпалубных помещений

С этой яхты в 1965 г. началась история верфи



такой корпус «многосегментным монококком», как бы намекая на то, что все секции являются частями единого целого. Исключительные прочность и жесткость корпуса позволили фирме даже применить деталь, более типичную для автомобильного или железнодорожного транспорта: транец яхты украшен мощными... буферами? Или бамперами? Деликатно назову это «интегрированными кранцами» – два массивных эластичных выступа на транце позволяют рулевому осуществлять «французскую парковку», подходя к бону кормой. Благодаря их амортизационным

свойствам вкупе с общей жесткостью всего корпуса яхты можно смело «упираться» этими кранцами в причал без каких-либо последствий для судна, компенсируя тем самым неверный глазомер шкипера. Неплохая помощь для неопытного рулевого, особенно при навальном ветре (хотя подобная техника швартовки/отхода и противоречит полностью хорошей морской практике и всем традициям).

При всем при том нельзя не отметить, что «Amel 54» примерно на 4 т легче «Oyster 54». Антуан Риотон в ответ на мое недоумение сказал, что разница



Штурманское место: хорошо приспособлено для работы

Пост управления: пример грамотной компоновки. Над осью штурвала виден двухдиапазонный кренометр с грубой ( $\pm 35^\circ$ ) и тонкой ( $\pm 5^\circ$ ) шкалами.

Пост управления: управление закрутками грота и обоих носовых парусов

### Скорость и уровень шума под мотором

Об/мин	Скорость, уз	Уровень шума, дБ(А)		
		Салон	Носовая каюта	Кормовая каюта
Электрогенератор (автономно)	0.0	44/45*	42	48
800	5.0	47/49*	44	50
1400	6.4	57/60*	54	63
2000	8.2	66/70*	62	74

\* Обеденный уголок/штурманский стол

объясняется, во-первых, рациональной схемой ламинирования корпуса, во-вторых – инъекционным методом формования многих деталей, позволяющим экономить вес.

Весьма нестандартен подход верфи к изготовлению подводной части, вернее, к выступающим из нее деталям и поверхностям. Руль – не балансирный, а сидит на мощном скеге. Балластный бульб в сечении имеет форму перевернутой буквы «Т», а винт (очень важный момент!) выполнен без традиционного наклонного гребного вала – последний горизонтально выходит из заднего среза фальшкиля, который в таком варианте служит великолепной защитой винта (получается нечто вроде при-

вода Saildrive, интегрированного в плавник). Даже намотать трос на винт при такой схеме возможно лишь на заднем ходу, да и то с большим трудом – на переднем же вовсе не удастся. Дополнительно скажу – лаг на яхте в штатной комплектации дуплеровский, иными словами, не имеющий выступающих частей. Все сделано для того, чтобы на подводной части яхты не было никаких деталей, которые можно легко повредить.

Интересна и методология создания мачт. Верфь не покупает готовые мачты известных фирм (например, той же «Selden»), считая, что они не удовлетворяют ее жестким требованиям, но в то же время не пытается заняться чуждым ей производством. Здесь

действует разумная кооперация: специалисты «Amel» спроектировали мачты требуемых качеств, разработали их спецификацию, заказали оборудование для экструдирования нужного профиля и... отдали его на расположенную в Швейцарии «алюминиевую» фирму «Aluswiss», здраво рассудив, что никто, кроме признанных специалистов по алюминию, не сможет сделать лучше. Теперь оттуда приходят готовые мачтовые профили, на верфи их лишь окончательно собирают, красят и монтируют на яхту.

Необычна и палуба судна. Сэндвичевой конструкции с бальсовым наполнителем, она с виду напоминает обычную палубу с тиковым покрытием. И только пригнувшись и внимательно посмотрев, понимаешь, что это не так. Палуба покрыта якобы отдельными «планками» типа «тика», которые на деле оказываются всего лишь окрашенной в массу пластмассой с нанесенной фактурой «под дерево». Специалисты фирмы перебрали множество сортов пластика, прежде чем подобрали разновидность,

Транец: справа и слева от купальной платформы видны мощные «интегрированные кранцы»



Якорное устройство: дублирование для дублирования для большей надежности. При подъеме якорная цепь омывается водой под давлением.



Грот-мачта: в шпор гика встроен электромотор, помогающий постановке грота. Фаловые лебедки нужны только для пассатных стакселей.

которая не скользит даже в мокром состоянии и одновременно стойка к истиранию (эти два качества у большинства пластмасс противоречат друг другу), ведь на покрытие, имитирующее дерево, «наждачку» уже не нанесешь. Результат – красивая палуба, не требующая ухода, что важно именно для этих яхт.

Еще одна особенность работы верфи – не просто плотный контакт со своими заказчиками и после продажи яхты (чем гордится тот же самый «Oyster»), но и клубный принцип обслуживания. В чем это заключается? В Ля-Рошели (и в ряде еще нескольких популярных марин – например, на Гваделупе) фирма содержит собственные боны, предназначенные исключительно для стоянки яхт «Amel». Лодка приходит в гавань (при этом шкипер может быть уверен в том, что для нее гарантированно найдется место даже в разгар сезона), экипаж отдает ключи обслуживающему персоналу и уходит на берег отдыхать и веселиться. По возвращении на борт он находит яхту в полной исправности, чисто убранную, заправленную водой и топливом. Удобно? Безусловно, поскольку идеология яхт «Amel» предполагает их эксплуатацию без штатного капитана или хотя бы боцмана: лодка полностью «хозяйская», рассчитанная на управление исключительно силами своего владельца, его семьи и гостей. А поскольку дальние морские яхты сегодня весьма редко проектируют с расчетом на подобное, это тоже выделяет

«Amel» из множества других. Завершая разговор о нестандартном подходе фирмы к созданию своих яхт, добавлю, что с верфи они уходят полностью укомплектованными и готовыми к выходу в море – то, что у многих фирм предлагается в качестве опций (а иногда и не предлагается вообще), здесь входит в базовое оснащение.

Как же именно следует эксплуатировать своими силами эту крупную и непростую яхту? Все же двухмачтовое вооружение сегодня встречается нечасто, а управлять с двойным комплектом парусов и снастей, как ни крути, сложнее, чем с одним. Даже если учесть, что разделение общей площади парусности на большее число парусов означает снижение нагрузки на каждый из них, что облегчает работу и уменьшает износ снастей.

Я, безусловно, хотел на практике получить ответ именно на этот вопрос, но, как это сейчас принято, сотрудники фирмы предложили вначале ознакомиться с салоном. Они явно гордятся внутренней отделкой яхты и, должен заметить, с полным на то основанием. Внутри лодка ничуть не похожа на типичные 55-футовики и отличается от них, как рояль от балалайки. По планировке и роскоши отделки «Amel 54» приближается к судам совершенно иных классов, например, к классическим яхтам первой половины прошлого века или к их современным репликам. Специфическая особенность салона яхты – поперечное

расположение С-образного обеденного уголка. За счет подобного решения по тому же борту удалось поместить просто шикарный П-образный камбуз, а по противоположному – удобное штурманское место и кофейный столик с двумя креслами. Планировка очень комфортна и вызывает ощущение «цельного парохода». Интересная деталь – дверь, отделяющая салон от носовых кают, водонепроницаема (как и вся переборка, в которой она установлена) и может дополнительно (в случае пробоины в носовой части) подкрепляться могучей закладной доской с солидными винтовыми задрайками, хранящейся тут же под пайолом. Даже при полном затоплении носовых отсеков фирма гарантирует сохранение судна на плаву.

Честно признаюсь, интерьер салона «Amel» меня поразил не только удобной планировкой, но и очень нарядной, но без вычурности, отделкой, а главное – шумоизоляцией! Вот тут «Chantiers Amel» показала наивысший класс – на этом фоне, похоже, «отдыхает» даже «Oyster».

Выход из тесной гавани Ля-Рошели оказался несложным благодаря мощной (8 кВт) носовой «подрулке», а постановка парусов – просто детская игра. Мощные электрические лебедки позволяют без проблем справиться с ними. Грот и бизань сворачиваются в мачты, при этом разворачивание грота тоже осуществляется при помощи электропривода: в шпор гротатика встроен мощный электромотор, выбирающий при постановке (через блок) грота-шкот до марки. Разумеется, как уборка грота, так и его постановка возможны и вручную (в случае поломки, например). Уборка-постановка бизани в штатной поставке – только ручная. Оба паруса имеют небольшой горб по задней шкаторине, поддерживаемый короткими вертикальными латами. План парусности подразумевает два носовых паруса

	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Мореходные качества
	Очень надежная конструкция всей яхты	Оригинальная и удобная планировка	Удобное управление парусами
	Высокое качество сборки	Исключительная шумоизоляция	Хорошая маневренность
	Наличие мощных водонепроницаемых переборок	Хорошо защищенный кокпит с хардтопом	Малый крен
	Плохая гидродинамика киля	Малая площадь кокпита	Малая крутизна хода
	Специфический внешний вид	Необычное расположение распределителя	Невысокие скоростные характеристики

(как у тендера), сворачиваемых на штаги мощными электрическими закрутками (с ручным дублированием). Помимо этого штатно предусмотрена постановка еще двух «пассатных стакселей» на дополнительных гиках. Практически все лебедки (включая лебедки бизани) размещены внутри или по периметру небольшого, но глубокого и хорошо защищенного кокпита, прикрытого развитым хардтопом (полезная деталь, давно уже забытая на современных яхтах), так что все работы с парусами (кроме постановки пассатных стакселей) шкипер выполняет, не покидая свое уютное «гнездышко». В нем же находится асимметрично размещенный пост управления с мягким парусиновым креслом. Безопасность нахождения шкипера в таком кокпите высочайшая, а продуманность проводки снастей и выбранные типоразмеры лебедок заслуживают отличной оценки – ни малейших проблем в обращении с ними.

Ходовые качества яхты оказались вполне подходящими для дальнего океанского крейсера, но, разумеется, довольно сильно уступающими показателям легких однокорпусных собратьев с эффективным одномачтовым вооружением и глубоким плавниковым килем. «Amel 54» проигрывает им как по крутизне хода, так и по скорости, особенно на острых курсах (что для яхты с вооружением кеч вполне очевидно) и в слабый ветер. При этом лодка хорошо слушается руля, хотя на острых курсах несколько стремится идти на ветер (на руле не лежит, но тенденция очевидна). Впрочем, Антуан замечает, что на очень острых курсах фирма рекомендует убирать бизань (кстати, в базовую цену лодки входят обязательные недельные курсы по ее освоению). С убранной бизанью яхта в крутой бейдевинд идет стабильнее, но скорость и лавировочный угол все равно остаются невысокими. Ну, от такого судна гоночных качеств никто и не ожидает

– вряд ли в ходе трансокеанского вояжа семейный экипаж станет выжимать из яхты десятки доли узла и несколько лишних градусов крутизны. Не тот стиль жизни на борту «Amel 54».

### Резюме

Необычный дальний крейсер, предназначенный для длительных плаваний без штатного экипажа и крайне простой в управлении. Результат более чем четвертьвековой фанатичной доводки и шлифовки этой лодки проявился в удобной планировке и продуманной схеме работы со снастями. Комфортабельный салон, удобный камбуз и превосходный уровень шумоизоляции гарантируют владельцу приятное пребывание на борту. Порукой этому – то, что среди покупателей яхт «Amel» 70% составляют люди, уже владевшие такими судами.

P.S. А еще верфь «Chantiers Amel» знаменита тем, что ни разу не просрочила назначенный владельцу день сдачи яхты...



# MTS

ООО ЦЕНТР МОРСКИХ ПРОГРАММ  
МАРИН ТЕХ СЕРВИС

ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ  
И КАТАМАРАНЫ

Тел: + 7 (86141) 54285,  
+ 7 (926) 667 8411  
www.fontaine-pajot.ru  
www.mts.com.ru