

ИМЯ СОБСТВЕННОЕ — ИМЯ НАРИЦАТЕЛЬНОЕ

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

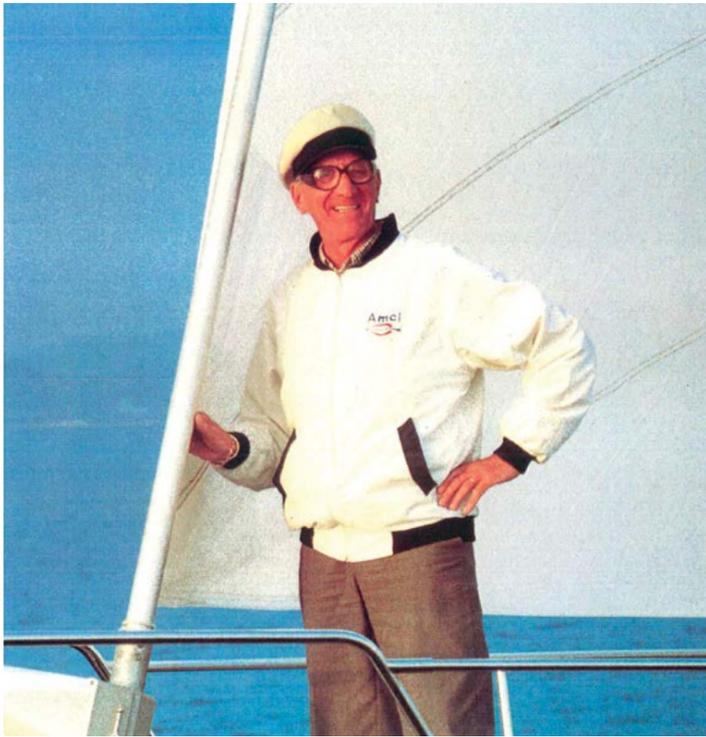
Во всем мире их называют по имени конструктора — оно уже давно стало нарицательным. Яхты Amel хорошо известны тем, кто выбирает надежность и высочайшее качество своего судна.



Анри Амель. Люди, работающие с ним, редко называли его по имени, обращаясь просто: Le Capitaine. Его отношение к жизни, к делу, которое родилось из всепоглощающего увлечения парусом, стало основой заслуженной популярности его яхт.

С 1934 года этот человек спроектировал десятки катеров, парусных яхт и моторных лодок. Первыми проектами мастера были срав-

нительно небольшие парусники и моторки. Они воплощались в жизнь на разных верфях и завоевывали все большую популярность у французов. Имя Анри Амеля становилось синонимом успешной модели. Проблемы со зрением (один глаз был поврежден во время войны, а другой перестал видеть в 1953 году вследствие перенесенного инфекционного заболевания) не явились причиной, чтобы »



оставить любимое дело, и когда сотрудничество со сторонними верфями прекратилось, Анри в 1965 году основал свою верфь для производства яхт из стеклопластика. Он даже нашел определенные плюсы в своей слепоте: «Без зрения я не могу читать, смотреть кино и проводить вечера у телевизора, поэтому я сосредоточусь на проектировании лодок». Появление стеклопластика открыло новые возможности для яхтенных конструкторов. Амель начал создавать проекты малых судов из этого материала.

Сложное послевоенное время так или ина-

че определяло состав любительского флота. Яхты не могли быть дорогими, а значит большими, ведь жители Европы только-только налаживали свою жизнь после войны.

В 1966 году массовыми тиражами для гонок и крейсерства выпускались уже пять яхт по его проектам: Sorain, Pampero, Super-Mistral sport, Alisio и Euros 39. И если первая в этом списке имела длину всего 5,5 метра,

то Euros был уже достаточно крупным крейсером, главным предназначением которого были дальние плавания. Вся конструкция яхты говорила об этом. Двухмачтовое вооружение, центральный пост управления, кормовая каюта — именно эти черты в дальнейшем определили общий тип крейсерских яхт Amel. Стрела, наложенная на первую литеру названия проекта, стала фирменным знаком конструктора.

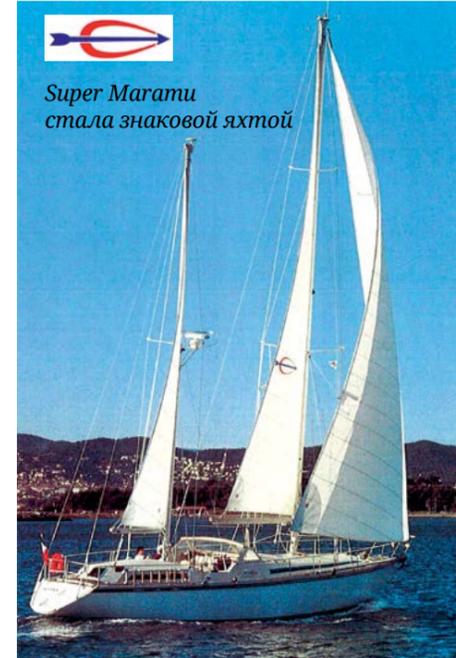
На долю Амеля выпадало немало серьезных испытаний. Одним из них стал пожар его верфи в феврале 1968 года. И снова он не

опускает рук — в Ла-Рошели строится новая верфь Chantiers Amel, которая успешно работает и по сию пору.

Ла-Рошель стоит на берегу Бискайского залива, той части Атлантического океана, где шторма особенно коварны. Сильные приливные течения, значительные колебания уровня воды, скалы, мелководья, сам океан, насылающий на эти берега шторм за штормом — вот те непростые условия, в которых оттачивалось мастерство конструктора Анри Амеля.

Оригинальные проекты, добросовестность работников и качество постройки яхт отличали эту верфь от многих других. Ее владелец всячески старался сделать так, чтобы здесь работали лучшие специалисты в своем деле. А его самого все больше и больше манила «голубая вода» — так в Европе называют дальнее крейсерство. Кстати, он сам много путешествовал на яхтах, к своим пятидесяти годам оставил за кормой уже 200 тысяч миль. Конструктор очень хорошо понимал, что для дальних плаваний нужны особенные лодки. Какие? У него было на этот счет свое мнение, основанное на богатом практическом опыте.

Рынок требовал насыщения. Интерес к любительскому флоту рос в геометрической прогрессии вместе с ростом уровня жизни европейцев. И хотя все заметнее становилась намечающаяся тенденция увеличения длины яхт для обеспечения все большей и большей степени комфорта, интерес к совсем маленьким яхтам по-прежнему сохранялся. В 1972 году на верфи в производство была запущена



Super Maramu стала знаковой яхтой

Garbi. Очень широкая шестиметровая лодка с просторным кокпитом длиной два метра и солидной площадью парусов (до 25,6 м²) быстро завоевала популярность. Ко всему ее было легко транспортировать на трейлере, а значит расширять географию плаваний! Виват, Амель!

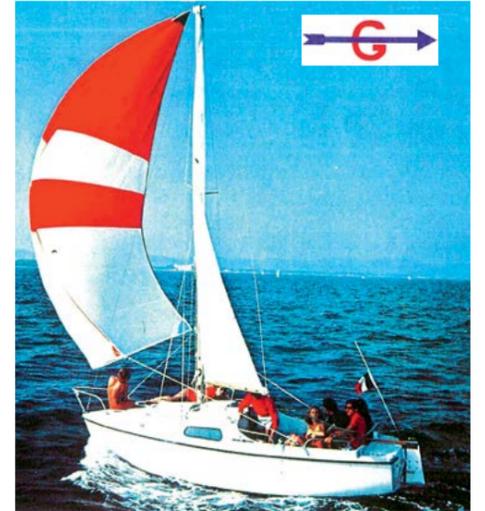
Годом ранее в серию была запущена 11-метровая крейсерская яхта Kirk. Это был шлюп, но общая архитектура и планировка говорили о продолжающемся поиске идеального крейсера. На Kirk присутствовала кормовая каюта, и центральный кокпит дарил экипажу ощущение защищенности при любой погоде. В этом же году в серию пошла Euros 41, новый кеч, являющийся модификацией ставшего популярным 39-го.

К слову, вооружение кеч было очень любимо Анри Амелем. Раздробить большую площадь парусов крупной яхты означало облегчить работу с ними малочисленному экипажу, увеличить число вариантов несения парусов в зависимости от погодных условий, упростить их настройку

на разных курсах. Двухмачтовое вооружение позволяло хорошо отцентровать яхту и сделать рулежку легкой. Кеч — отличное вооружение для крейсерской яхты, и особенно для того, чтобы стать независимым от многочисленного экипажа, а это оказалось важным для многих.

Пожалуй, в этой статье стоит развенчать вдруг появившуюся легенду, что верфь Amel не занималась массовым производством. Это не так. К 1974 году на ней было выпущено 350 яхт Super-Mistral sport, 210 Pampero, 177 Garbi, 254 Kirk, 259 Euros. Солидные серии! И в этом же году на ней приступили к производству 16-метрового кеча Meltem.

Амель был интересным боссом. Он мог взять и уйти в дальнее плавание на яхте, к примеру, в Полинезию или на Карибы, полностью доверив производство своему коллективу. Обращу внимание читателей: не взять яхту в чартер в экзотической стране, а уйти от берегов Франции и потом вернуться домой! Из этих плаваний он привозил багаж ярких впечатлений и новых идей. Свой опыт конструктор воплощал в очередных проектах, и каждая новая яхта становилась все лучше и лучше. У компании появились опытные площадки на Средиземном море, островах Таити



и Гваделупе. Во всем мире росло число почитателей яхт Amel — так стали называть практически все яхты талантливого конструктора, добавляя название собственно проекта после его имени.

За Meltem появилась Maramu (1978 г.). Эта 14-метровая яхта к 1990 году была выпущена в количестве 288 экземпляров. Ей на смену в 1988 году пришла Super Maramu (выпускалась до 2005 года). ➤



Е

Похоже, этот кеч положил начало успеху конструктора

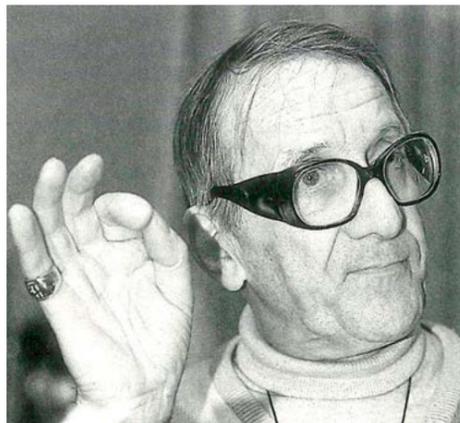


Серьезным испытанием стал пожар на верфи в 1968 году



К

Кормовая каюта становилась неотъемлемой частью крейсерских яхт «Амель»



53-футовая Amel Super Maramu 2000 была названа лучшей яхтой 2000 года в Америке и стала абсолютным победителем в номинации яхтенных журналов Cruising World и Sailing World. Специалисты отмечали: «Каждая деталь этой яхты, от киля до клотика, тщательно продумана для использования в дальних плаваниях. Все механизмы могут быть извлечены для ремонта из корпуса через люки; двигатель и аккумуляторы размещены в водонепроницаемом отсеке с вентиляцией, гаран-



Для многих это идеальная крейсерская яхта

тирующей их работу в самых тяжелых условиях, вплоть до затопления яхты. Хотя четыре водонепроницаемых переборки делают эту лодку практически непотопляемой. Это яхта высшего качества. Это — практичная лодка. Это — сугубо деловая лодка...».

Именно Super Maramu, эволюционируя, превратилась в Amel 54, успех которой окончательно показал верность выбранного пути.

Анри Амель умер в 2006 году в возрасте 96 лет, завещая дело всей своей жизни работникам компании. И они следуют завету своего



*Это — практичная лодка.
Это — сугубо деловая лодка...*



Современная яхта «Амель» — одна из самых комфортабельных в мире

Капитана: яхты Amel — это непревзойденное качество и надежность.

Крейсерские яхты Amel имеют целый ряд оригинальных особенностей, которые так или иначе встречаются на других современных яхтах, но нигде в такой концентрации. Вооружение кеч с высокими и узкими парусами, где грот и бизань убираются в мачту. Выдвигающиеся подруливающие устройства в носу и корме, электрические закрутки всех парусов, интегрированный в фальшкиль вал гребного винта, герметичный моторный отсек, большое количество водонепроницаемых переборок. Палуба имеет оригинальное покрытие, которое успешно имитирует тик, но выполнено из практичного стеклопластика. Кокпит яхты отлично защищен, внутри удобно и комфортно.

Чуть позже мы расскажем обо всех особенностях этих яхт на примере новых проектов верфи Amel 55 и Amel 64, которые совсем недавно были анонсированы компанией.



Люди, которые выбирают Amel, имеют четкое представление о том, чего хотят. Они любят море, дальние плавания, но, не являясь мазохистами, стараются избежать холодных брызг. Яхта для них — надежный дом, а в доме должно быть уютно. ❖ www.amel.fr

