

МОЯ ЯХТА — МОЯ КРЕПОСТЬ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

«Ваш уютный дом на воде» — именно таким слоганом маркетологи сопровождают широченные парусные круизеры нового поколения. Просторные, с большими кокпитами и объемными каютами, они действительно удобны для жизни. На яхте. Или в неспешном прибрежном круизе. Но в океане ходовой комфорт и, главное, уверенность в завтрашнем дне гарантируют яхты совсем других пропорций. Такие, как Amel.



Мы уже упоминали (№5/2012), что отец-основатель этой самобытной верфи обожал жизнь морского скитальца, а опыт каждого океанского перехода воплощал в новых чертежах. Вот так со временем и «выкристаллизовалась» концепция-мечта морского путешественника. Именно двухмачтовая — с меньшими по размерам парусами кеча проще справиться в одиночку, а центровку можно легко «подогнать» под нужный курс и силу ветра. Именно с центральным кокпитом и хардтопом, максимально укрывающими вахтенных в шторм. Именно с умеренной ширины транцем — так меньше шансов на бросок кормовой волной. Именно со скегом, усиливающим руль (баллер диаметром 70 мм!) и добавляющим стабильности на курсе. Именно с шестью водонепроницаемыми переборками, позволяющими «отсечь» затопленный отсек и добраться до порта даже с пробойной...

Корпус яхты выклеивается вручную по очень сложной схеме, обшивка (сплошной пластик, без наполнителя) в отдельных местах содержит до 40 слоев ткани! Все переборки и элементы мебели приформовываются к корпусу (все еще покоящемуся в матрице — гарантия идентичности яхт) и работают на общую жесткость судна. Крепость и жесткость корпуса гарантируют и долгую его жизнь. Палубу (сэндвич), хардтоп и люки формуют в закрытых матрицах (инжекцией), что делает идеальным сочетание прочности и веса с «глянцевой» поверхностью.

Если перо руля защищено скегом (навеска — 3 мощные петли), то винт — фальшкилем. В самом прямом смысле: редуктор встроен в тело фальшкиля. То есть шансы намотать на винт муринг или сеть минимальны. А подруливающим устройствам (носовому и кормовому) на ходу вообще ничего не грозит — они задвигаются в корпус.

Двигатель, генератор, опреснитель, кондиционеры, помпы, аккумуляторы и вообще все ключевые механизмы сгруппировали в



герметичном(!) машинном отделении. Даже если в трюме вода, она не сможет залить агрегаты — все будет работать.

Бесперебойное электроснабжение — важный пункт для этой яхты. На носу — парякорных лебедок, позволяющих заодно и швартовы/муринги добить. Закрутки обоих передних парусов (внутренний стаксель — еще одна мечта океанского яхтсмена) — на электромоторах. И грот с бизанью тоже закручиваются в мачты нажатием кнопок.

На стоянке гидропривод опускает транец (кормовую платформу) — открыт доступ к гаражу для RIBa длиной до 3,4 м с установленным подвесником. Заодно с платформой откидывается ажурный трапик входа на палубу. А взойти на борт с причала можно по выдвижному гидравлическому трапу-сходне.

Палуба на вид тиковая. Но это Amel teak — изобретенное верфью пластиковое покрытие, нескользящее и очень стойкое к истиранию. Визуальное благородство дерева не требует

регулярного обслуживания (ежегодной пропитки маслами, циклевания и т. п.).

В палубу интегрировано множество люков, под которыми большие и малые рундуки, для шкиперских нужд и специальные. К примеру, большие матрасы кормового сандека на ходу или перед дождем укладываются под соответствующие лючины и не загромождают место каюты, как обычно. В носу — большая парусная кладовая, отделенная «таранной» переборкой от жилой каюты (еще »





один пункт в характеристику живучести судна). Кокпит глубокий, хорошо защищенный комингсами и полукабиной. Из подволока последней еще и хардтоп выдвигается — теперь от дождя или брызг укрыты даже сидящие на кормовом диване кокпита. Стол привычно откидывает «крылья», увеличивая площадь втрое.

Все манипуляции с парусами можно осуществлять, не выходя на палубу. В распоряжении вахтенных — шесть лебедок, все — с электроприводами. Рулевой восседает в глубоком кресле, богатая приборная панель перед ним напоминает таковую на моторной яхте. А рядом можно разложить, например, карту — редкая возможность для яхтенного штурмана визуально свериться с местностью, не выходя из-под укрытия. Брандирстит в открытом положении «живет» в нише под входом, закрывается одним движением — очень практично. Спускаюсь по лестнице — я в уютно обставленном салоне (глубинная люксовость интерьера — тема особая).

Прямо у входа — «пищеблок»: окаймленный диванами стол слева и богато обставленный камбуз справа (в стандарте: духовка, посудомойка, микроволновка, холодильники 180 + 130 л). Понравилась П-образная форма камбуза: при крене очень удобно готовить, облокотившись на барную стойку. В носовой части салона — штурманский стол справа и два дивана с подручным баром слева. Верфь предлагает и альтернативу: обеденная группа сдвигается к подмачтовой переборке, а вместо нее оборудуется одиночная каюта капитана.

Штурманский стол уважительных разме-

ров и обставлен с толком — верфь не упрощает рабочее место навигатора, как сейчас делают многие. Единственное сомнение: все же штурманский стол уместнее возле входа.

Владелец располагается в больших носовых апартаментах с симметричной двуспальной кроватью и персональным санузлом. В последнем есть отдельная душевая кабина, а в каюте обращают на себя внимание небольшие бортовые окна (не «погреб», как обычно) и трюмо с табуреткой.

В корме — две гостевых каюты, с двуспальной кроватью и двумя односпальными. Над односпальной койкой нависает стенка кормового гаража, так что над ногами места впритык. Но это единственное замечание, а все остальное (высота подволока, объемы шкафов, электро- и естественное освещение) — в порядке, гости не обидятся. Впрочем, в корме тоже доступен альтернативный вариант — большая каюта владельца, а носовая становится гостевой. Для четы морских скитальцев — самое «оно».

Продуманность — вот «конек» Amel. И в концепции, и в планировке, и даже в мелких деталях. Если (не дай Бог!) придется изолировать заливаемую водой каюту, достаточно всего-то закрыть дверь (мощную, с герметичным уплотнением по периметру) и зафиксировать штатной доской с большим затяжным винтом (они хранятся под ближайшим пайолом). А перекрыть воду (заливы-сливы) в изолированную каюту можно здесь же, в коридоре, под соседним пайолом, где сгруппированы вентили. На «рога» швартовых уток достаточно наступить — и они прижмутся к

палубе, исключая травматизм или захлестывание шкотами. Большая часть такелажных проводок спрятана под палубу. «Крылья» кокпитного столика на ходу надежно фиксируются в сложенном положении нержавеющей скобой и не стучат на каждой волне, как обычно бывает. Для затаскивания динги в «стойло» предусмотрена отдельная лебедка... Перечислять все эти заботливо предусмотренные мелочи, вплоть до штатного места для карандашей на штурманском столе, можно до бесконечности.

Столь же внушителен и список стандартного снабжения яхты — не всякий одноклассник даже в опциях содержит все его пункты: радар, два картплоттера, две подрулки, посудомойка, генератор, опреснитель и т. д., которые здесь входят в обязательную поставку. Судно сдают именно «под ключ», даже с кранцами и швартовыми. Догружайте продовольствием — и на Карибы... Кстати, по пути туда и обратно даже дозаправиться вряд ли придется: запас топлива — 1400 л!

РЕЗЮМЕ

«Прибрежные» яхтсмены, у которых максимальный переход под парусами составляет несколько часов, не сомневаюсь, облюбуют яхту попросторнее/побыстрее/подешевле (нужное подчеркнуть). Но искушенные мореходы, ищущие первоклассно выполненный «дом-крепость», которому можно без опаски доверить жизнь и здоровье (свои и родных тебе людей), знают: альтернативу Amel 64 надо еще поискать... Это настоящий «морской скиталец» для путешествий без ограничения акватории и с достойным комфортом. ❖

Amel 64	
Длина, м.....	19,60
Ширина, м.....	5,60
Осадка, м.....	2,40
Надводный габарит, м.....	23,50
Водоизмещение, т.....	33
Масса балласта, т.....	8,5
Площадь парусов, м2	
грот.....	64
генуя.....	87
бизань.....	36
стаксель.....	38
Запас топлива, л.....	1400
Запас воды, л.....	900
Мощность двигателя, л.с.	160



AMEL 64

Яхтенная верфь AMEL, вот уже 40 лет производящая во Франции круизные парусники, предлагает в настоящий момент две модели AMEL 55 и AMEL 64, отражающие дух верфи в современных и утонченных линиях.

Профессиональное международное жюри из 15 журналистов номинировало модель AMEL 55 на премию Яхта Года 2012/2013 (European Yacht of the Year) в категории «Парусник класса Люкс». Испытания яхт будут проводиться в октябре после яхтенной выставки в Генуе, результаты будут объявлены публике во время выставки в Дюссельдорфе в январе 2013 года.

AMEL Контакты в России: Ультра Сэйл Груп
E-mail: amel@ultrasail.ru • тел. +7 495 765 7000

AMEL 55



AMEL YACHTS