

ПОКОРЕННЫЙ СВОБОДОЙ

МАКС ЛЕРМАН

О верфи Amel и ее удивительных лодках мы уже писали на страницах журнала. Модельный ряд их не так велик, и тема казалась исчерпанной. Но тут невероятным образом сошлись звезды, и нас познакомили с владельцем одной из ее лодок. Получить информацию из первых уст, да еще и без купюр, неизбежных при общении с представителями верфей или дилерами? Кто же от такого откажется?

ОТ АВТОРА

В назначенный день я сидел в одном из московских ресторанов и ожидал встречи с Тимуром. Изначально планировалось записать интервью и потом просто переложить его на бумагу. Но после короткого знакомства и единственного вопроса я уже забыл об интервью и просто слушал рассказ человека о его любви к лодкам, к морю и к жизни. Потому я просто перескажу его историю от первого лица. Надеюсь, мне удастся передать его восторг, страсть и какой-то чуть ли не детский энтузиазм, звучавшие в каждом его слове.

Прежде чем я пришел к мысли о покупке собственной яхты, на протяжении многих лет брал разные лодки в чартер. В большинстве своем это были парусные катамараны. Они казались мне удобнее, надежнее и вообще интереснее. Случались и моторные яхты, и обычные парусные. Короче говоря, до момента покупки Amel 54 я вел беспорядочную яхтенную жизнь. В 2008 году я был по делам в Германии и решил заехать на выставку в Дюссельдорф. Конкретных целей не преследовал, ехал скорее просто поглазеть. Моторные яхты меня не интересовали как класс,

обычные парусные интересовали мало, а вот парусные катамараны были главной аттракцией. Но все сложилось иначе. Стоя на флайбридже одного катамарана, я увидел Amel 54. Она стояла на соседнем стенде и сразу привлекла мое внимание своим крытым центральным кокпитом. Возможно, если бы я не посмотрел на нее сверху, ничего бы и не случилось, ведь парусные яхты при взгляде снизу выглядят практически идентично. Я зашел на стенд Amel и принялся осматривать яхту. Она поразила меня своей гармоничностью: безопасность, надежность, комфорт, великолепная отделка, продуманность. Я привык к тому, что лодки или шикарны, или удобны, или мореходны. Amel 54 сочетала в себе все эти качества.

Я был с супругой и еще с одной парой. Пока я слушал рассказы об истории верфи и конкретно этой яхты, моя жена и друзья сидели в кокпите и непринужденно беседовали. Они даже не зашли внутрь. Но когда я закончил осмотр, моя супруга сказала мне: «Тимур, если ты будешь чего-то покупать — бери эту».

На тот момент я все еще грезил катамаранами и к словам жены отнесся с юмором, поэтому не стал торопиться с покупкой. У нас

еще были дела в Германии, мы уехали, но через пару дней вернулись на стенд. Там нам предложили тест-драйв, на что мы с радостью согласились.

Выход был из Ниццы. Погода, как говорится, шептала: шел сильный дождь, дул приличный ветер, короче говоря, условия не располагали, и на другой яхте я, может, и не рискнул бы выходить. В случае с Amel сразу было видно, что эта лодка создана для такой погоды, да и представителей верфи ни ветер, ни волна не смущали, что тоже внушало уверенность. Мы вышли в море и были окончательно покорены ею. Комфорт, чувство полной безопасности, невероятное удобство в управлении подкупали раз и навсегда. Возможно, не будь у меня того опыта, который я приобрел на борту разных яхт, я бы и не смог оценить всех прелестей Amel.

Прямо на борту я поставил свою подпись на контракте и приготовился к томительному ожиданию. Самое начало 2008 года, яхтенный рынок на небывалом подъеме, срок поставки — два года.

Справедливости ради скажу: верфь не сбавила обороты во время вскоре наступившего кризиса и, казалось, даже не заметила, что он





вообще наступил. Верфь небольшая, семейная. Я прилетал несколько раз посмотреть ход постройки. Простые работяги, которые шлифуют, собирают, красят яхту, знают тебя в лицо, помнят, как тебя зовут, рассказывают об особенностях твоей, именно твоей лодки. К моменту готовности яхты на заводе я уже не просто извелся от нетерпения. Я чувствовал, как соперничают мне сотрудники верфи. Я получал в свои руки их «ребеночка». Пусть серийного, пусть очередного, но их детище, в которое они вложили частичку своей души и все свое умение.

В 2010 году мы приехали на верфь в Ла Рошель принимать яхту. Погода опять была боевая, но это не помешало нам сразу же выйти в сторону Тулона. С нами шел Патрик Табарли. Известный яхтсмен с огромным опытом хождения под парусом, он бывал в Антарктиде, 18 раз пересекал Атлантику. Именно он помог нам освоить управление новой яхтой и раскрыть все ее секреты. Верфь Amel всегда выделяет капитана, который проводит с новым владельцем неделю другую, пока тот не научится в полной мере управлять лодкой. Его знания и умения (а также многочисленные знакомства в разных портах) позволили нам

дойти до пункта назначения, вкусив все прелести морской жизни и спокойно преодолев отнюдь не ласковую погоду.

Бискайский залив встретил нас, как обычно встречает всех: очень неприветливо. Мы коротали дни в ожидании погоды в небольшой испанской деревне, где обычно останавливался Патрик. Парусная яхта особенно и яхты в принципе дают эти бесценные воспоминания: небольшая деревня, где не бывает туристов, маленький ресторанчик, где сидят



местные рыбаки в ожидании той же погоды, хозяйка ресторана, чей муж (тоже рыбак) погиб как раз в этом заливе. Когда мы, вопреки прогнозу, решили выйти раньше, чем установится ясная погода, она провожала нас со слезами на глазах.

Вообще, Amel 54 развращает. Даже после непродолжительного времени на борту совершенно по-другому начинаешь относиться к погоде. Море нельзя недооценивать, но на борту Amel 54 совершенно иначе ощущаешь свои возможности, по-другому воспринимаешь опасности. Сказать, что лодка надежная — это не сказать ничего. Судите сами: за три года постоянной эксплуатации у нас не было поломок. Точнее, две все-таки были, и обе по нашей вине. Первая «поломка» заключалась в том, что мой помощник, ковыряясь в носовом якорном рундуке, попой случайно нажал на кнопку аварийного отключения носового подруливающего устройства. Узнали мы об



этом, разумеется, только тогда, когда заходили в марину на Сицилии. Все, что нужно было сделать, — это снова нажать на ту же кнопку, но тогда мы этого не знали. К счастью, яхта достаточно маневренна, и особого дискомфорта мы не испытали. Другая была связана с

обычной ленью. На парусной яхте необходимо регулярно проверять паруса, подвижные элементы, по необходимости смазывать, распрямлять и так далее. Разумеется, я этого не делал. В один прекрасный день (нам повезло, что он действительно был прекрасен) заклинило грот. Полчаса усердных тяганий, и все встало на свои места, после чего я никогда не забывал выполнять регламентные работы.

Кстати, сразу после покупки и все время использования я постоянно слышал от «бывалых»: яхта, конечно, хороша, но вот вся эта электрика — это плохо, все ломается, лучше руками. Признаться честно, я тоже так думал одно время. И даже просил верфь поставить мне яхту без электрических закуток, сделать ее попроще. На верфи отказали. Три года спу-

стя я только благодарен верфи за то, что они не дали мне «раздеть» лодку. Ничего не ломается, все отлично работает, и, главное, я в одиночку управляюсь с ней вне зависимости от погоды.

Больше того, я даже добавил «электрики» — поставил ультразвуковые необрастайки и солнечные батареи. И от того, и от другого меня тоже отговаривали «бывалые». Дескать, первое вообще не работает, а второго хватит исключительно на питание лампочки Ильича. Имено доложить следующее: работают! Что такое необрастающее покрытие, я уже давно не вспоминаю. Что же касается батарей... Как-то я оставил лодку на три зимних месяца. Работы было много, погода была совсем плохой, и мне было не до яхты и морей. Когда же после долгого перерыва приехал на лодку, то обнаружил, что какие-то добрые люди попросту сперли кабель берегового питания. Яхта три месяца стояла не подключенной к сети. Но аккумуляторы были полные! Даже в условиях постоянной облачности, при частично работающих бортовых системах все было рабочим. Этот факт, кстати, полностью решил вопрос об установке шумных ветряков, которые я хотел поставить. Они просто не нужны с моими солнечными батареями на 500 Вт. >>>





Amel 54

скакиваю на палубу в одних трусах и вижу: метрах в тридцати от нас стоит огромный корабль, слепит прожектором и недвусмысленно нацеливает в нас носовые орудия. Пожурив нас за халатность, корабль погасил прожектор и исчез во тьме буквально за секунды — остался лишь его след на радаре. С тех пор старались не сильно прилуштать рацию в ночное время.

Италия. Погода стремительно портится. Нужно найти место для ночевки. Мы подходим к ближайшей марине. Порации — тишина, никто не отвечает. Принимаем решение встать у бензоколон-

ки, залить топлива, а потом идти на разведку. Как только пришвартовались, появляется небольшого роста итальянец и сообщает нам, что стоять здесь нельзя, мест в марине нет, и вообще нам следует продолжить движение. Мы вызываем к его человечности, напоминаем о морских правилах, гласящих, что любому судну необходимо предоставить укрытие во время шторма, предлагаем деньги. Итальянец отменяет призывы, плюет на правила, гневно отказывается от денег, но задает встречный вопрос: любим ли мы вино? Получив утвердительный ответ, доверительно сообщает нам, что у него имеется небольшой винный магазинчик недалеко от марины, и если благородные доны желают приобрести некоторое количество вина, он будет этому крайне рад. Получив наш положительный ответ, он дает команду матросам, и через пять минут мы уже стоим на «мертвяках». Бизнес по-итальянски. Кстати, у него мы купили восемь ящиков вина за смешные 500 евро... В России этой суммы, наверное, только на пару бутылок такого вина хватило бы...

Кстати, меня часто спрашивают, почему я не хожу по России. Не патриот, что ли? Нет,

я патриот. Я очень люблю Россию, не собираюсь менять место жительства, но и на яхте не хочу здесь ходить. Моя яхта честно зарегистрирована, оплачивал я ее со своего счета в российском банке, и мне нечего скрывать ни от государства, ни от кого-либо еще. Но 42% таможи вкупе с отсутствием инфраструктуры, всевозможными препонами со стороны государства начисто отбивают желание бороздить родные просторы. Да и высота мачт позволит мне ходить далеко не везде.

У меня отпуск 35 дней в году. Я его разделил на семь равных отрезков. Почти каждый месяц я сажусь на самолет и лечу на свою лодку. Выходные, пять дней отпуска и снова выходные — девять дней, посвященных отдыху, морю и яхте. Я люблю парус именно за возможность встречать рассвет каждый раз в новом месте, в новой стране, а то и на новом материке. Мы уже прошли всю Европу. Сейчас в планах Турция, потом обратный переход в Ла Рошель на осмотр яхты, а затем — мечта любого владельца парусника — Атлантика!

Кстати, через Атлантику мы собираемся идти с известным яхтсменом Энди О'Грейди, который недавно приезжал в Москву. Одно из моих хобби — перевод и издание книг на яхтенную тему. Одну из книг Энди мы перевели, мы и привезли его в Москву. Это легендарная личность, и я очень рад, что именно с ним пойду в такой переход.

Второй по популярности вопрос — не хочу ли я забросить все, поселиться на борту яхты и бороздить просторы океана? Мой ответ — нет. Мой план заключается в отсутствии плана. Я не знаю наверняка, куда я захочу пойти завтра и где захочу оказаться послезавтра. Я не хочу оставлять любимую работу и друзей. Я хочу ту свободу, к которой стремился всю свою сознательную жизнь. Хочу иметь возможность выбирать, что, когда и зачем мне делать. Кстати, этот же ответ подходит на вопрос, не хочу ли я яхту большего размера. Нет, не хочу. Данный размер идеально подходит для того, чтобы справляться с яхтой в одиночку и чувствовать себя как дома даже с гостями на борту. Я много лет искал эту гармонию — такую, какую нашел на борту Amel 54. Я не хочу яхту больше или меньше размером, дороже или дешевле, я хочу стать тем самым дедушкой, что стоят в марине «Геркулес» в Монако уже много десятилетий на одной и той же лодке. Они нашли свою лодку. И я нашел свою. Только вот в какой марине я обоснуюсь, одному Богу известно. ❖

AMEL 55



Создание: 0005-46-30-29-29 - Фотограф: С.М. Вейсберг

«Все долгие годы, посвященные строительству парусных яхт, я мечтал об одном: создать яхту, которая позволит любому из нас без малейшего страха отправиться на другой конец света.» – Анри АМЕЛЬ

Создание мореходных парусных яхт и обеспечение их сервиса по всему миру всегда будет в центре нашей философии.

Приглашаем Вас познакомиться с яхтами AMEL 55 и AMEL 64 на яхтенной выставке в Каннах с 10 по 15 сентября 2013 года.

AMEL

Контакты верфи во Франции:
commercial@amel.fr • тел. +33.631.13.94.36

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



AMEL YACHTS

Виртуальный визит 360° и видео на сайте www.amel.fr