



# ТРОЕ В ЛОДКЕ, НЕ СЧИТАЯ КОМФОРТА

БОГДАН ПАРФЕНЮК

*Для журналиста-испытателя морская «обкатка» яхты — это пронизывающий ветер, обильные брызги и активная работа на лебедках. Даже летом беру с собой полный непромокаемый комплект и шкотовые перчатки, а тут еще и ноябрьские холода. Тем более объявлен суточный тест — не шутка! Звоню на верфь: «Много теплой одежды брать?» И получаю шокирующий ответ: «Вообще не бери. И непромоканец тоже дома оставь». Ате! как оказалось, — яхта особенная.*



Об этом удивительном судне я уже рассказывал на страницах журнала (№1/2013). Это 17-метровый кеч с прочнейшим корпусом, четырьмя водонепроницаемыми переборками и центральным кокпитом. Кокпит, расположенный именно в середине корпуса, максимально защищает команду от волны со всех направлений, почему и нежно любим океанскими яхтсменами. А на Amel он дополнен не только сплошным ветровым застеклением, но и хардтопом с выдвигающей секцией. Если холодно, периметр «зазиповывается» сплошной тентовкой, и получается кабина. Заметьте: обогреваемая! И мы, едва отвалив от причала и поскладывая в ахтерпик, юркнули в ее лоно и сразу сняли ставшие ненужными куртки.

Впрочем, свою я сначала положил рядом (думалось, еще понадобится при постановке парусов, работе со шкотами). Только выйти так и не пришлось: представитель верфи, он же капитан яхты Борис Компаньон, не вставая с рулевого кресла, нажал на пару джойстиков — из мачты «выехал» грот. Его гика-шкот — на лебедке у входа в салон — также оперируется кнопкой. Еще пару нажатых джойстиков — из мачты вышла бизань.



Шкотовые лебедки большой генуи стоят совсем рядом с тентовкой кабины — прекрасно обслуживаются изнутри, а добираются электроприводом. Единственная ручная лебедка — бизань-гика-шкота, но и ее я спокойно добираю из кабины, расстегнув zipper. Паруса выставлены, яхта резво бежит по ветру, а экипажу так и не пришлось ни напрячься, ни померзнуть!

Нестандартно начатый тест-драйв продолжился еще оригинальнее — обедом. Мы ведь во Франции, тут питание — важный элемент культуры: всегда вовремя и полноценно (никаких сэндвичей!), с обязательным бокалом вина. В кокпите разложен стол, расставлены керамические тарелки, стеклянные бокалы, сыры, паштеты, устрицы... Чтобы совсем устранить и так незначительный крен, просто увалились до курса бакштаг — полная иллюзия хорошего ресторана с круговым видом на море!

Кстати, по ходовому комфорту парусник всегда предпочтительнее моторной яхты: паруса, как бы «опираясь» на ветер, заметно демпфируют бортовую раскачку. Нужно лишь правильно выбрать курс и, поручив его автопилоту, отдыхать себе в удовольствие. А роль автопилота

на Amel настолько существенна, что их там два — полная «взаимовыручка». Так что вероятность лишиться «механического рулевого» на этой лодке мизерная.

Но я вспоминаю о прямых обязанностях и оцениваю ходкость на разных курсах. В наш 20-узловой ветер (указанные скорость и направление всегда истинные) и «плюшки» вплоть до 80° — 9,0–9,3 узла. Привелись до 60° — имеем ход 8,4 уз. Причем это уже с подрифленными парусами: капитан считает, что комфорт на этом судне важнее (в нашем случае уменьшили крен до 15°). Подвернули до 45–50° — все равно ход стабильно выше 7 уз. Забегая наперед: при ветре силой 13–15 уз скорость (конечно, уже с полными парусами) примерно такая же: 7,4 уз при 45–48° бейдевинда. Удивительно: яхта оказалась весьма «крутым» ходком — стабильно шла 40° (истинных!) к 13-узловому ветру со скоростью 6,7 уз.

Особо — о рифлении (к примеру, грота). На обычной яхте это длительная и энергоемкая процедура: потравить оттяжку, затем гика-шкот, подобрать топенант, стравить грота-шкот, подмотать закрутку грота, затем вышеуказанные снасти набить-стравить в обратном порядке... Потому крейсеристы, что уж греха таить, делают это только в случае крайней необходимости (крен уже слишком большой или, наоборот, ветер значительно



ослаб...). Но на Amel вся операция — наклон (пальчиками!) двух джойстиков. А потому площадь парусности здесь регулируют по любому поводу. Причем на любых курсах: моторы закрутки и шкота держат парус в постоянной «растяжке», он не хлопает на ветру (стало быть, дольше прослужит) и не ложится на ванты/краспицы. Это единственная из

виденных мною яхт, на которой уменьшить/увеличить грот и бизань можно даже на фордевинде!

И о прелести вооружения кеч, любимого дальними путешественниками не только за низкую парусность (меньше крен) и меньшие по площади паруса (с которыми легче справиться). Бизань — тонкий инструмент управ-

ления центровкой. Яхта на крене «лежит на руле»? Не проблема: просто «подмотали» бизань (снова-таки — за секунды и пальчиками) — и штурвал стал «легким», а скорость даже не убавилась (парусности теперь меньше, но ведь и руль уже не тормозит!).

Пожалуй, самое сильное впечатление — бесшумность. Оказывается, перенос кокпита

в центр означает и удаленность от клокотания в кильватере. Жесткие (ламинат «кевлар-майлар»), хорошо растянутые паруса не «фалают» задними шкаторинами. Кабина «убирает» шум ветра в ушах, а жесткий корпус на волне не скрипит и не стонет, как на яхтах «мейнстрима». Специально обошел все каюты — только плеск волн.

До недавнего времени считал, что реальный комфорт достигим лишь на катамаране: он почти не кренится, и чайник можно оставлять на столе — не спрыгнет. Но этот грохот волн в мостик... (У меня еще свежи воспоминания о ноябрьском 1500-мильном переходе Средиземка – Атлантика на быстром и креп-

ком «кэте»: регулярные удары снизу к концу первого дня уже изрядно напрягают, а через сутки голова просто раскалывается — мечтаешь поскорее пришвартоваться и отдохнуть от этой «барабанной установки».) На Amel же садишься, как в кресло, на подветренное сиденье кокпита и наслаждаешься плавным покачиванием да мягким шепотом волны вдоль корпуса. С креном, но без грохота. Что веселее — каждый решит сам. Но лично я сильно пересмотрел собственные яхтенные предпочтения, прежней уверенности как не бывало...

День подходил к концу, солнце подкапилось к горизонту, а мы — к небольшому острову Экс (прямо напротив небезызвестного форта Байяр). И снова не пришлось ни мерзнуть, ни мокнуть: паруса убраны, и якорь отдан прямо из кокпита. Причем под контролем даже длина выпущенной цепи — вот она, на приборе управления брашпилем. А когда яхту стало водить приливным течением, в качестве стабилизатора частично раскрутили бизань — вот еще одно преимущество кеча!



Впрочем, я немного слукавил: команда все-таки покидала теплую рубку. Эстеты-французы решили смыть с палубы соль — благо кран предусмотрен, а шланг под рукой (в рундуке). Меня больше заинтересовала безопасность в расходовании пресной воды — она ведь из бака! Летом именно емкость бортовой

цистерны определяет частоту посещения марин (из личной практики — раз в двое суток). Но и в этом аспекте Amel — яхта особенная: 800 л — весьма солидный запас (для 2–5 человек), а штатный опреснитель производит за сутки еще 500! Вот это и есть реальная свобода в путешествии. Конечно, в сочетании с энергетической «независимостью»: штатный генератор на 11 кВт потребляет всего 1,5–2 л/ч, а бортовой запас топлива — 900 л...

Кстати о мощности генератора: не слишком ли даже для 17-метровой яхты?! Борис: «Действительно, даже если включить все многочисленные энергопотребители, для их питания вместе с подзарядкой аккумуляторов необходимо порядка 7,5 кВт. Но один из принципов, заложенных еще Анри Амелем, — все системы и механизмы должны работать»





в щадящем режиме, не более чем с 50% нагрузкой. Тогда срок их службы максимальный, а риск отказа незначителен. Это касается и электроснабжения, и сечений рангоута/таке-лажа, и толщины корпуса — да всей лодки!».

Его коллега Антуан Риотон дополняет: «На Amel нет привычных яхтенных ограничений — в расходе воды, иллюминации или одновременной работе любых приборов. Здесь не приходится включать микроволновку,

стиральную или посудомоечную машины по очереди: бортовая энергосистема рассчитана на питание сразу всего. Нужно что-то включить — просто включи. Ибо, если вы идете далеко, вы приводите на борт даму. А даме нужен домашний комфорт: полноценный душ, полноценная кухня, полноценная стиральная машина, полноценный туалет... Если всего этого нет — женщина не будет с вами долго».

Словно в доказательство этих слов, гостеприимные хозяева устроили мне полноценный ужин, достойный хорошего ресторана. С вином и под хорошую музыку. И (вот честно!), увлеченный неспешной беседой, я порой забывал, что нахожусь на судне, что мы стоим на открытом рейде, а за бортом чуть выше нуля по Цельсию и порывистый ветер до 20 узлов. Однако вышел на палубу — все наличествует. Спустился в салон —

вновь окунулся в микроклимат полноценного домашнего уюта.

Ночь добавила пицци для анализа. Опытные яхтсмены знают: каждая лодка живет своей жизнью, время от времени жужжа и пощелкивая автоматически включающейся «начинкой»: помпами, обогревателями, гидрофорами. Днем этих звуков не слышно, а ночью они многим новичкам не дают спать. На Amel же все механизмы убраны в простор-



*Стол накрыт, лодка «едет» сама под руководством автопилота. Чего еще желать? Робота-стюарда?*



ное и замечательно звукоизолированное машинное отделение. У меня в каюте еще можно на слух различить «местный» обогреватель (это по словам Бориса, так как я работу «печки» не слышал), а в тех, что строятся сегодня, и они, и кондиционеры — центральные, с исполнительными механизмами в машинном отделении. И как ни прислушивайся — только убаюкивающий плеск волн.

Утром идиллия продолжилась: бодрые (после обязательной чашечки кофе) и улыбочивые французы, опять в одних рубашках, все так же не выходя из кабины, подняли якорь, поставили и настроили паруса — идем дальше! Ветер чуть слабее, потому паруса полные и даже размотан внутренний стаксель: начиная с полного бейдевинда он замечательно уживается с генуей.

Я за штурвалом, автопилот выключен. Интересно прочувствовать классический, не балансирный руль. Усилия на штурвале выше, и отзывчивость заметно ниже — при-

ходится реагировать, чуть опережая желание яхты вильнуть на очередной волне. Зато наличие скега — это повышенная надежность, стабильность на курсе и защита от брочинга.

Передние паруса стоят высоко — под ними нормальный обзор даже на крене. Периферийное остекление кабины гарантирует отсутствие «мертвых» секторов, боковые стойки хардтопа хоть и широкие, но контроль акватории не портили. Люки над головной вроде и небольшие, но стоят именно в нужных местах — мы нормально настраивали паруса.

Вообще внимание к деталям на Amel — отдельная тема. Швартовные утки со складными «рогами» — полощущий шкот не захлестнет в самый неподходящий момент. Тяга через стопора на лебедку — только по прямой (нет трения и износа), где это невозможно —

## ❖ ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА

предусмотрен ролик. Кранцы не просто сваливаются в ахтерпик — их концы прихватываются к тросику на люке (будет легко вынимать). Кокпитные шпигаты внушительно-го диаметра прикрыты объемной сеточкой — не забьются мусором. Полноценного размера креновой упор крепится на пайоле в самом удобном для рулевого положении. К тому же он съемный — до чего просто и эффективно! Чтобы ящики комода в шторм сами не выдвигались (привычная проблема на всех «мэйнстримах»), они надежно фиксируются сквозной спицей. Пайолы в каютах лежат на проклеенных кожей ложементов — не скрипят и не вибрируют. Стол в салоне комплектуется расширительной секцией — места хватит на восьмерых. Для удобства сажающихся стол сдвигается по диагонали (как остроумно!). Даже для свисающих с тента кончиков (фиксировать свернутые боковины) предусмотрены специальные карманчики...

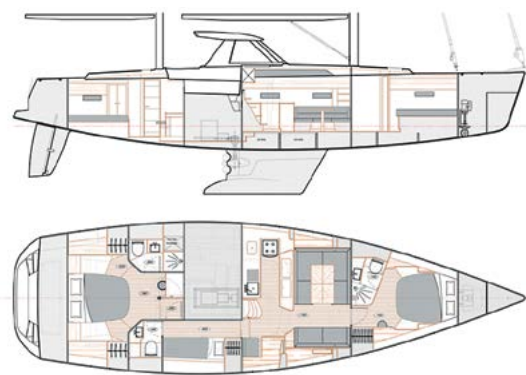
Что не понравилось? Сдвинутый в сторону рулевой пост (ограниченный обзор на одном из галсов), в кокпите некуда положить подручную мелочевку (телефон, камеру, ключи...), компас перекрывается рулевым колесом, глянцевая приборная панель (бликует)...



Впрочем, первый пункт — из разряда «любое решение — компромисс». Тем более что я быстро приспособился рулить верхом на поручне кресла, откуда обзор шикарный. На второе мое замечание Антуан пояснил: «Штатная опция — деревянные ящички на торпедо. Именно опция, ибо не всем это нужно». А третий и четвертый недостатки уже исправлены: на новейших Amel 55 и приборная панель матовая, и штурвал другой, и площадки под автопилоты наклонены к рулевому, и в кокпите ступень выхода на корму появилась, и кокпитный стол установлен несколько иначе, и шкафчики в каютах стали большего размера, и их дверцы теперь открываются вниз (на крене содержимое не вываливается), и над «шкиперской» кроватью появилась большая книжная полка... Любое замеченное неудобство устраняется, проект постоянно модернизируется — так на этой верфи принято.

Главная же «претензия» к лодке — яхтинг на ее борту напрочь лишен экстрима и героики. Даже в шторм и холод! Ибо миссия Amel в другом — быть неприступной для стихии крепостью и одновременно очагом уюта, источником наслаждения жизнью. Подобно ангелу-хранителю, обеспечивать своим обитателям надежную защиту и практически домашний комфорт. Одна из соседних по причалу Amel так и называется — «Home». Даже нечего добавить... ❖

[www.amel.fr](http://www.amel.fr)



### Amel 55

Длина, м.....	17,30
Ширина, м.....	4,99
Осадка, м.....	2,20
Надводный габарит, м.....	21,30
Полное водоизмещение, т.....	24
Масса балласта, т.....	5,9
Запас топлива, л.....	900
Запас воды, л.....	800
Площадь парусов, м <sup>2</sup> :	
– грот.....	47
– гюня.....	75
– бизань.....	29
Мощность двигателя, л.с.....	110

# AMEL 55

7 декабря верфь AMEL удивит Вас...

**nautic**  
SALON  
NAUTIQUE  
DE PARIS



С 7 по 15 декабря на яхтенной выставке в Париже будет показана новая версия яхты AMEL 55. Зал 1, стенд D30.

Эту же версию Вы сможете увидеть на выставке Boot в Дюссельдорфе с 18 по 26 января. Зал 16, стенд B58.

#### Контакты:

**Во Франции:** [commercial@amel.fr](mailto:commercial@amel.fr)  
тел. +33.631.13.94.36

**Представитель в России:** Ультра Сэйл Групп  
E-mail: [amel@ultrasail.ru](mailto:amel@ultrasail.ru) • тел.+7 495 765 7000

[www.amel.fr](http://www.amel.fr)



# AMEL

## YACHTS