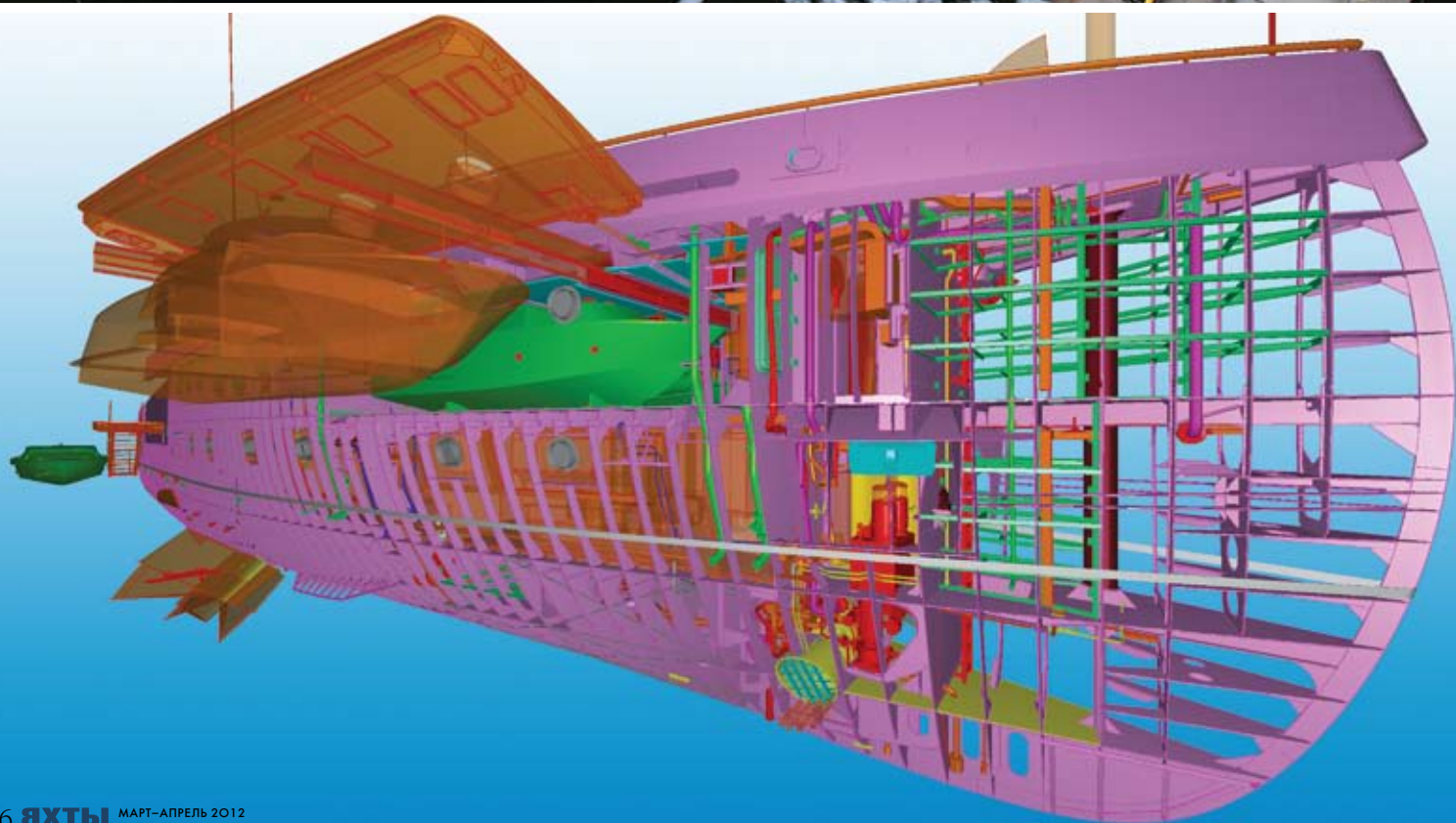


# Гостя из будущего

ТЕКСТ: ЭНДРЮ РАЙС  
ФОТО: КАРЛО БОРЛЕНГИ,  
С РАЗРЕШЕНИЯ  
СУДОВЛАДЕЛЬЦА

Amels Limited  
Editions 199

МЫ ПРОДОЛЖАЕМ НАЧАТУЮ  
В ПРЕДЫДУЩЕМ НОМЕРЕ  
СЕРИЮ РЕПОРТАЖЕЙ  
О ПЕРВОМ КОРПУСЕ  
НОВЕЙШЕЙ AMELS 199,  
СТРОЯЩЕМСЯ НА ВЕРФИ  
ВО ВЛИССИНГЕНЕ. КОРПУС  
И НАДСТРОЙКА ЯХТЫ  
СОЕДИНЕНЫ ДРУГ  
С ДРУГОМ И ПОДГОТОВ-  
ЛЕНА К ПОКРАСКЕ,  
И УЖЕ СЕГОДНЯ  
МОЖНО ЛИЦЕЗРЕТЬ  
ЭТУ ПЕРЕДОВУЮ  
ЯХТУ ПРАКТИЧЕ-  
СКИ ВО  
ВСЕЙ КРАСЕ.



СЛЕВА: СТРОИТЕЛЬСТВО AMELS 199 ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА. НА СТРАНИЦЕ СЛЕВА (ВВЕРХУ): В НОСОВОЙ ЧАСТИ ЯХТЫ ПРЕДУСМОТРЕНА ВЕРТОЛЕТНАЯ ПЛОЩАДКА. НА СТРАНИЦЕ СЛЕВА (ВНИЗУ): 3D-МОДЕЛЬ ЯХТЫ ДЕМОНСТРИРУЕТ УСТРОЙСТВО НОСОВОГО ГАРАЖА ДЛЯ ТЕНДЕРОВ.

Строительство первой Amels 199 идет полным ходом. Даже более того: по словам осуществляющего надзор за строительством капитана Ника Флешмана из управляющей компании Imperial, будущее современное яхтостроение обретает черты с опережением графика.

«Весь процесс движется очень быстро, — говорит Флешман. — Корпус изготовлен на четыре недели раньше предполагаемого срока. Мы подняли яхту из воды в ноябре, а к концу декабря корпус уже целиком был прошпаклеван в три-четыре слоя от форштевня до кормы».

Эта яхта довольно заметно отличается от оригинального замысла Тима Хейвуда и Amels. Уже на этапе строительства корпуса заказчик принял решение внести существенные изменения в планировку, в том числе добавить вертолетную площадку touch-and-go на фордеке, крытый лаундж на сандеке и связать все палубы центральной парадной лестницей.

Хотя к этому моменту уже шла раскройка стали для корпуса, для верфи не было ничего невозможного. «В отделе проектирования Amels работает почти три десятка человек, — объясняет менеджер проекта Эдриан Роос, — которые тратят десятки тысяч часов на создание

технической основы будущей яхты, и эта проработка настолько глубока, что, когда зашла речь о дополнительных модификациях надстройки и вертолетной площадке, нам потребовалось лишь 5000 часов, чтобы переделать проект первого корпуса».

Столь существенные временные затраты на проектирование, по словам Рооса, полностью оправдывают себя в процессе строительства.

«Реализуя типичный проект категории custom, — говорит он, — вы работаете над проектом в течение определенного времени, после чего дальнейшие изменения приходится делать уже в ходе строительства. Это неизбежно приносит элемент реинжиниринга и заставляет решать возникающие в связи с необходимостью переделок проблемы, которых можно было бы избежать, более тщательно проработав проект на начальной стадии».

Этап проектирования в Amels среди прочего включает в себя создание сложной 3D модели для интеграции технических систем в чертежи. «Вся начинка яхты — кондиционирование воздуха, дренаж, гидравлика, электрика — все магистрали включены в модель в системе Cadmatic, — говорит Роос. — Это позволяет нам оптимизировать использование внутреннего объема и создать более вместительную и просторную яхту, которая будет радовать своего владельца».

Примером такой оптимизации является интеграция системы кондиционирования. «На большинстве 60-метровых яхт имеется пять-шесть отдельных кондиционируемых зон, — объясняет Роос. — Это не только съедает существенную часть полезного объема,

Узкий нос технически непросто сделать. Но зато он обеспечивает более длинную ватерлинию, что позволяет корпусу Amels 199 соперничать по эффективности с корпусом яхты длиной 67 м. Эдриан Роос



СЛЕВА: ПО ИТОГАМ ИСПЫТАНИЙ В ТЕСТОВОМ БАССЕЙНЕ СЕКИРООБРАЗНЫЙ НОС ЯХТЫ БЫЛ ДОПОЛНЕН БРЫЗГОУБОЙНИКОМ. СПРАВА: МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ЯХТЫ И ЕГО 3D-МОДЕЛЬ.

но и усложняет обслуживание. Опрошенные нами инженеры и капитаны предпочли бы иметь один большой блок оборудования в одном и том же месте. Плюс, конечно же, это оставляет больше пространства для элементов роскоши и комфорта».

Умение извлекать максимум из имеющегося пространства — то, чем, по словам Рооса, в Amels традиционно гордятся. «Яхты Amels известны обтекаемым, стремительным дизайном, — говорит он. — Мы стараемся строить яхты с определенной эстетикой, что, конечно, выражается в соответствующих размерениях: длине, ширине, глубине и так далее. Разумеется, в то же время мы стараемся, чтобы они предоставляли высочайший уровень комфорта. Дабы убить двух зайцев — достичь комфорта, не жертвуя красотой — необходимо особое внимание к деталям. Мы потратили много времени на оценку мореходных характеристик Amels 199 и приняли решение использовать особые стабилизаторы качки от Quantum с дополнительной лопастью, увеличивающей рабочую поверхность стабилизатора. Это позволило обеспечить сравнительно узкому корпусу остойчивость более широкого».

Тим Хейвуд придумал для Amels 199 секирообразный нос, и инженерам и дизайнерам Amels предстояло воплотить эту идею в металле. Эдриан Роос объ-

ясняет, в чем состояла сложность данной задачи: «Такой узкий нос технически просто сделать. Но зато он обеспечивает более длинную ватерлинию, что позволяет корпусу Amels 199 соперничать по эффективности с корпусом яхты длиной 67 м».

Испытания в тестовом бассейне продемонстрировали, что корпус яхты быстроходен и генерирует совсем небольшую волну. При оговоренной в техническом задании минимальной скорости 16,5 узла, он обещает более 17 узлов.

«При более высоких, чем ожидалось, скоростях мы обнаружили тенденцию к забрызгиванию палубы, — продолжает Роос. — Поэтому мы добавили брызгоотбойник. Мы попросили Тима Хейвуда доработать дизайн с учетом этого элемента, и получилось очень хорошо. Он придает облику яхты агрессивность и показывает, что это серьезное судно».

Amels 199 будет классифицирована как судно с неограниченной дальностью хода, и Роос называет ее «яхтой, на которой можно отправиться куда угодно».

В управляющей компании Imperial, которая представляет интересы судовладельца, также довольны ходом и качеством строительства. Судно должно быть спущено на воду в апреле 2013 года. «Сроки и стоимость строительства были важнейшими факторами этого проекта, — говорит управляющий партнер компании Imperial Евгений Кочман. — Владелец очень доволен качеством и уверен, что Amels не разочарует его в том, что касается надежности яхты и соотношения ее цены и качества. Тим Хейвуд придумал уникальный дизайн. Вы нигде не увидите ничего подобного. С любой точки зрения эта яхта абсолютно неповторима и не похожа на обычные суда». Я

Мы решили использовать особые стабилизаторы качки Quantum с дополнительной лопастью, увеличивающей рабочую поверхность. Это обеспечивает узкому корпусу остойчивость более широкого. Эдриан Роос

