

# «Сапфир» из Саратова:



Фарит Валиулов. Фото Дмитрия Байбуза

ограниченный район плавания, должно быть оснащено максимальным количеством навигационных инструментов, поэтому рулевой рубке «Сапфира» могут позавидовать капитаны многих кораблей. Здесь есть все – от радара и карт-плоттера до метеостанции. «Сапфир» получился, вероятно, одной из самых надежных моторных яхт, построенных в России.

Про отделку жилых помещений, наверное, говорить излишне. Тут есть все для длительных путешествий, причем выполнено настолько качественно, что более чем соответствует внешнему облику яхты.

Капитан видел свою будущую яхту судном экспедиционного класса, однако в Саратове на тот момент никто понятия не имел, как должна выглядеть «яхта в стиле траулера». И капи-

## ГОЛЛАНДЦЫ «ОТДЫХАЮТ»!

Голландские мастера, некогда учившие русского императора Петра Великого корабельному делу, сохранили традиции судостроения до наших дней. Сегодня Нидерланды – единственная в Европе страна, где десятки верфей выпускают стальные моторные яхты с мировой репутацией. Можно, не мудрствуя, заказать себе серийное судно в Голландии, но что делать, если яхту мечты никто не выпускает? Ответ один: построить самому!

Так и поступил капитан яхты «Сапфир», построенной в Саратове. По его мнению, если всю затраченную на строительство энергию, нервы и знания, принять за 100%, то получится следующая картина: сборка корпуса заняла всего процентов 10, еще по 35 – окраска и внутренняя отделка. Оставшиеся 20% пришлось на механику, электрику, навигационное оборудование и прочие составляющие, без которых яхта просто не сможет бороздить водные просторы.

Эта условная «процентовка», конечно, не отражает истинного расклада

материальных и временных затрат, но достаточно показательна. Если, конечно, все делать «по уму», чтобы не было потом «мучительно больно» за израсходованные деньги и потраченное время. К пояснению приступим с конца. Саратовский «Сапфир» оборудован шестицилиндровым рядным дизелем «Vetus Deutz DTA 67», который при объеме более 7 л выдает максимальную мощность 274 л.с. Этого вполне достаточно, чтобы разогнать яхту до 12,4 уз. Одномоторную силовую установку предпочли двухвальной схеме не в последнюю очередь из соображений экономичности. Во время ходовых испытаний яхты на Саратовском море на минимальных оборотах при ходе 5 уз расход топлива составил менее 5 л/ч. При 8 уз часовой расход повышается до 11–12 л, что для такого «парохода» не существенно. На полной заправке в 5 т солярки «Сапфир» способен в крейсерском режиме преодолеть более 3500 миль. Такая автономность делает честь яхтам от самых именитых верфей!

Судно, спроектированное на не-



тан стал главным дизайнером проекта. Образ судна был навеян мореходными, внешне весьма суровыми, американскими яхтами «Nordhavn», в 2004 г. совершившими переход от восточного побережья США через Бермудские и Азорские острова до Гибралтара. Но те – стеклопластиковые, а в России все должно быть настоящим, железным! Постепенно дизайнерский проект начал воплощаться в инженерную конструкцию с правильными обводами, размерами и идеальной компоновкой. В корпусе – три водонепроницаемых

отсека, толщина днища – 5 мм, бортов и транца – 4 мм, палубы и надстройки – 3 мм. Для обеспечения остойчивости его загрузили 3-тонным балластом.

Более семи месяцев резали, гнули детали и собирали корпус лучшей российской яхты в своем классе. Когда встал вопрос об отделке сваренного корпуса, рассматривались две возможности. Первая, подешевле, – просто покрасить все широко известными отечественными материалами. Вторая, более затратная – использовать проверенную многими десятилетиями европейскую технологию.

Для отделки экстерьера судна капитан яхты нашел единомышленников в лице местной строительной бригады, с которой был знаком не один год. И увлек руководителя бригады идеей создать такую яхту, которой еще не видели саратовские берега. Для этого пришлось освоить пока редкие для России и совсем не дешевые материалы и технологии.

На выставке яхт и катеров в Москве бригадир саратовских плиточников и штукатуров познакомился с представителями «Виндхаммер» – офи-

синовым способом, корпус яхты подвергся пескоструйной обработке, что позволило обеспечить наилучшую адгезию накладываемых грунтов к корпусу. Затем весь металл корпуса яхты подвергся «холодному цинкованию». В ассортименте продукции «Воеро» есть грунт «ZP 632», или «Ероцинс». Цинково-эпоксидное покрытие после высыхания превращается в защитную пленку толщиной 30 мкм, при этом каждый литр «Ероцинс» не просто закрашивает, а превращает 12–19 м<sup>2</sup> любого «железа», образно говоря, в «оцинкованный тазик», которому не страшны ни дождь, ни слякоть, ни хляби морские. Однако цинкосодержащее покрытие не обладает высокой внутренней адгезией. Что это значит? Чрезмерный слой «Ероцинс» от металла, конечно, не оторвется, но может лопнуть внутри: тот случай, когда масло портит кашу. Сказано в инструкции 60 мкм, так и не мажьте 6 мм! В общем, покрыли яхту цинкосодержащим грунтом, и она отлично перезимовала под открытым небом.

С первыми лучами весеннего солнца на яхту нанесли адгезионный состав

«Воеро Epolight Win» на эпоксидной основе. В любую жару она остается пластичной в течение 40 мин после смешивания компонентов, и даже нанесенная толстым слоем, она не будет стекать или провисать. А еще «Epolight Win» благодаря микросферам в своем составе вдвое легче воды! Поэтому общая толщина нанесенной шпатлевки может быть любой, но каждый слой не должен превышать 1 см, иначе она будет долго «вставать».

У шпатлевки «Epolight Win» есть еще два преимущества. Она обладает великолепной ударостойкостью: при жестком столкновении с пирсом вмятина будет локализована в месте контакта (заслуга микросфер, демпфирующих удар). А главное – «Epolight Win» легко поддается ручной обработке!

Нанесенные шпателем слои «Epolight» не удастся выровнять безукоризненно вот так сразу. Поэтому корпус «Сапфира» долго шлифовали вручную, а затем нанесли слой финишной эпоксидной шпатлевки «Воеро Еромат». Она придает легкой и пластичной основной шпатлевке «Epolight Win» необходимую жесткость, как бы



специального дистрибьютора компании «Воеро» в России. Материалы «Воеро Yacht Paint» – на сегодняшний день одни из лучших для окраски яхт. Оценив серьезность намерений заказчика, они не только помогли подобрать инструменты, но и провели настоящий мастер-класс по применению материалов, используемых передовыми судостроительными верфями Европы, такими как «Lürsson», «Benetti», «Riva», «Perini Navi».

Осенью 2006 г., после проверки на водотечность стандартным мелокеро-

знакомого всем красно-коричневого цвета. Тонкий слой этого эпоксидного грунта обеспечивает идеальную адгезию накладываемых впоследствии покрытий с корпусом и цинковым напылением. Компания «Воеро» выпускает такой материал с названием «Delta 2000» белого цвета, но для визуального контроля укрываемости лучше использовать контрастный к предыдущему слою цвет.

Затем на предварительно ошкуренный и отмытый борт яхты легли первые мазки сверхлегкой шпатлевки

создает панцирь, защищающий от всех напастей, случающихся с корпусом. Но главное – «Еромат» позволяет получить безупречно ровный борт, т. е. не только заполнить впадины и вмятины, но и создать новые формы. В инструкции по шлифовке финишной шпатлевки «Еромат» указано: «Обработку абразивными материалами больших площадей рекомендуется проводить несколькими рабочими при помощи длинной рейки с целью равномерного распределения усилия».

Именно так и доводились борта





Длина яхты – 16,8 м, по КВЛ – 15,8 м, ширина – 4,8 м, полное водоизмещение – 28,9 т, осадка – около 1,5 м, надводный борт в носу – 2,15 м

«Сапфира». В качестве гибкой трехметровой рейки применили один из профилей, используемых в производстве пластиковых окон, покрыли его абразивным материалом Р120 компании «ЗМ» и начали шкурить. Каждый последующий слой обрабатывается абразивным материалом с уменьшающейся зернистостью. А «драить» надо все слои, начиная с адгезионного грунта. Последнее покрытие глянцевой краской также можно обработать шкуркой Р1000–Р2000.

Всю последующую работу проводили уже под крышей – жуткая жара, внезапные дожди и прочие климатические атрибуты юга Поволжья постоянно отдаляли бы вождеденную дату окончания работ. На надводный борт относительно толстым слоем (300 мкм) нанесли эпоксидную подложку «Delta UC HB». Кроме хорошей адгезии последующего слоя, она обеспечивает дополнительную гидроизоляцию двух предыдущих уровней шпатлевки. Далее, наконец, нанесли слой мелкодисперсной подложки «Eporly 962», которую окончательно довели ручной абразивной обработкой перед окраской, скрыв тем самым мелкие риски и царапины. Цвет подложки (белый или черный) выбирается в зависимости от того, какой финишный колер на нее ляжет. «Сапфир» должен был получить корпус цвета сапфира.

Подводная часть яхты требовала иных подходов. На адгезионный грунт, покрывший «холодное цинкование»,

было нанесено три слоя антикоррозионного грунта «Воеро НР 663», содержащего алюминиевую пудру. Он обеспечивает замечательную гидроизоляцию, твердость и сопротивление истиранию. Поверх него, спустя положенное технологией время и абразивной обработки – грунт «Delta 2000», но уже белого цвета. А потом всю подводную часть «Сапфира» покрыли двумя слоями «необрастайки» «Voero Altura» с высоким содержанием меди. Высохший слой имеет толщину 60 мкм, и никакая водная бактерия к нему не приклеится в течение года. Для днища «Сапфира» был выбран классический красный цвет.

Финишное покрытие должно было показать, чего стоили все труды. Для «Сапфира» была выбрана акрилполиуретановая эмаль «Challenger Hi-Solid», обладающая изумительным глянцем, отличной укрывистостью, эластичностью и стойкостью к ультрафиолетовому излучению. Глубина цвета кажется невероятной. Предпочтение «Challenger Hi-Solid» было отдано еще и потому, что она допускает полировку поверхности, т. е. можно исправлять допущенные при окраске дефекты, неизбежные при первом опыте работы с этим высокотехнологичным материалом.

Ступая на борт «Сапфира», ощущаешь теплоту палубы. Изготовленное из винила покрытие «Aikona» – альтернатива тиковому настилу – передает всю красоту натурального дерева, имеет

очень высокие фрикционные качества: даже на мокрой палубе не поскользнешься, к тому же избавляет от необходимости ухода. Официальным дистрибьютором «Aikona» в России также является компания «Виндджер».

Наконец осенью 2008 г. мощный «Кировец» вывез почти готовый корпус яхты из ангара. Надстройку погрузили на отдельный трейлер, и вся процессия, вызывая удивление и восхищение автомобилистов и прохожих, медленно двинулась к Волге. На берегу краном установили рулевую рубку и яхту аккуратно спустили на воду.

В результате работы над проектом «Сапфир» появилась на свет не только прекрасная яхта, но и саратовская компания с красивым названием «Veliero», что в переводе с итальянского означает «парусник». «Велиеро» сегодня – официальный дилер компании «Виндджер» в Саратове и Поволжье. А главное, благодаря долгим месяцам совместной работы над «Сапфиром», «штукатуры и плиточники» стали настоящими аппликаторами, готовыми поделиться своим опытом со всеми, кто решил сделать свою яхту не хуже признанных голландских кораблей.

тел: +7 (495) 646 05 40

факс: +7 (495) 646 07 40

info@windjammer.ru

**WINDJAMMER**



Тел.: 8 (8452) 46-79-17,  
тел./факс: 8 (8452) 95-05-20  
veliero@yandex.ru