

Родом из Скифии

Петр Вельми, фото автора

Город открылся с высоты птичьего полета. Самолет снижался, готовясь к посадке в Ростове-на-Дону. Вода, сжатая берегами реки, была на удивление полна судов. До моря отсюда всего 46 километров.

Яркий южный город, крупнейший на юге России и десятый по численности населения, имеет богатую историю. «Донская столица», «Ростов-папа», «Ворота Кавказа» – это все он, Ростов-на-Дону, административный, культурный, научно-образовательный и промышленный центр юга нашей страны.

Современная история города началась со времен Азовских походов Петра Великого, а официально датой основания города считается 15 декабря 1749 года, когда императрица Елизавета Петровна своим указом основала Темерницкую таможню в

устье Темерника, откуда и начался Ростов-на-Дону.

В самом начале октября здесь состоялась презентация новой яхты, построенной на верфи Донской лодочной компании «Скиф». Она проходила в любимом месте отдыха ростовчан, так называемом Левбердоне, как шуточно называют горожане левый берег Дона, где расположены многочисленные пляжи, базы отдыха, гостиницы, кафе и рестораны. У причала парка-отеля «Высокий берег» приглашенные гости могли познакомиться с новой яхтой «Скифия 35» (Scythia 35). В древности Скифией

называли Северное Причерноморье, бескрайние степи между устьями Дуная и Дона.

Новинка, вне всякого сомнения, вызвала большой интерес. Этот морской круизер привлек внимание многих состоятельных людей, задумывающихся о покупке яхты.

Сама история появления проекта этой яхты, имя конструктора, хорошо известно специалистам всего мира, добротная работа ростовских судостроителей – все это наилучшим образом отразилось в представленной на суд зрителей лодке. Нефиты были приятно удивлены ее размерами, кра-



сивыми интерьерами просторных помещений, специалисты с интересом знакомились с особенностями конструкции корпуса – всем было по-настоящему интересно. Получился хорошо организованный праздник, поддержать который, и это было особенно приятно, пришли многие ростовские яхтсмены на своих яхтах. У причала собрался достаточно внушительный флот катеров и яхт, его численность навела на мысль о готовности Ростова-на Дону проводить свою яхтенную выставку. Солнечная погода способствовала успеху мероприятия, гостей собралось много.

Проект Scythia 35 создан знаменитым французским конструктором Марком Ломбаром (Marc Lombard Yacht Design Group), на счету которого множество интересных проектов судов, в том числе и самых совершенных «гоночных машин». В портфеле его известных работ есть суперяхты, многокорпусники, но особенно много крейсерских и крейсерско-гоночных яхт самой разной длины. У Ломбара огромный опыт работы с известными

судостроительными компаниями и использования современных технологий строительства. К примеру, он давно и плодотворно сотрудничает с французской компанией RM FORA Marine, выпускающей по его проектам очень любопытные фанерные яхты. С 1995 года там реализовано более десяти его проектов, которые пошли в серию. Сейчас верфь производит яхты длиной от 9 до 14 м, причем интересная деталь – эти яхты пользуются неизменной популярностью даже в те времена, когда рынок по тем или иным причинам «проседает», и другие компании имеют серьезные проблемы с реализацией своей продукции. Именно этот, казалось бы, совершенно немодный ныне материал и выбрали для своей яхты в Донской лодочной компании «Скиф», которая

известна своей давней любовью к деревянным лодкам.

Перед ростовской компанией стояла достаточно амбициозная задача – наладить производство парусной яхты, которая смогла бы на равных конкурировать в условиях российского рынка с серийными пластиковыми яхтами зарубежного производства подобного размера. А конкурировать – значит не уступать им ни в чем.

Многоскуловые обводы корпуса – дань технологическим требованиям работы с этим материалом – прошли хорошую проверку в 60–70 годах XX века, когда их популярность была особенно высока. Острые скулы, ориентированные вдоль потока воды, даже дают определенный выигрыш для парусной лодки, увеличивая ее сопротивление дрейфу. При правильно выполненном проекте яхты с такими обводами обладают отличными мореходными качествами и достигают высоких скоростей.

К весне 2013 проект «Скифия 35» был полностью готов, и в начале лета

Основные данные яхты «Скифия 35» (35P)

Длина габаритная, м	10.5	10.99
Ширина габаритная, м	3.68	3.68
Осадка (киль/ компромисс), м	1.75	2.2/0.95
Высота мачты от ватерлин., м	16.4	15.5
Категория плавания	B	B





на верфи ДЛК «Скиф» были заложены две первые яхты этой серии. Кстати, они обе были проданы еще на начальном этапе строительства.

Итак, давайте познакомимся поближе с новой яхтой. Она строится из композитных материалов на основе «сатурированной» древесины, т.е. деревянные (фанерные) детали пропитываются эпоксидной смолой. Конструкция корпуса выглядит необычно для человека, привыкшего видеть на фанерной лодке традиционный достаточно развитый продольно-поперечный набор – тот, где на скуловых стрингерах стыкуются пояся обшивки, где наряду с клеевым соединением присутствует металлический крепеж. Ничего этого в проекте Ломбара нет. Стык обшивки по скуле не подкреплен стрингером – он только проклеивается, а потом изнутри и снаружи по всей его длине методом «мокрого угольника» наформовывается стеклопластик на основе биаксиальной стеклоткани и эпоксидной смолы. Естественно, делается галтель. В местах, где требуется повышенная прочность конструкции, применяется квадроаксиальная стеклоткань. Благодаря тому, что на борту яхты находятся три скулы, каждая из них формирует развитый продольный элемент жесткости. Днище представляет собой достаточно широкую плоскую «лыжу» – давно опробованный и хорошо за-

рекомендовавший себя элемент конструкции многогранных судов. А вот там, где площадь плоского участка обшивки достаточно велика, к ней все тем же методом «мокрого угольника» приформовывают элементы жесткости, представляющие собой фанерные полосы, поставленные на ребро. Они ориентированы вдоль и поперек корпуса, образуя развитую конструкцию, служащую для придания корпусу необходимой жесткости. Эта схема давно и успешно апробирована на многих проектах яхт Марка Ломбара.

Применяемая фанера имеет весьма внушительную толщину. На бортах – 15 мм, на днище – 18 мм. При этом в особенно нагруженных местах, там, где крепится плавниковый фальшкиль и находится руль, толщина фанерной обшивки достигает 30 мм. Снаружи весь корпус покрыт стеклопластиком на основе биаксиальной стеклоткани и эпоксидной смолы.

Палубная секция, включающая надстройку сложной формы и кокпит, сделана целиком из стеклопластика сэндвичевой конструкции. Особенностью надстройки является узкий иллюминатор, охватывающий ее по всему периметру, исключая лишь кормовую часть. Эта деталь оказывает сильное влияние на экстерьер яхты, который вполне современен – высокий борт, прямой штевень, большая ширина корпуса, длинная ватерлиния.

Парусное вооружение яхты, ее рангоут и такелаж свидетельствуют о ее удобстве именно для крейсерского плавания, в условиях, когда на борту не хватает квалифицированного экипажа – поэтому все просто и лаконично. Рангоут яхты алюминиевый. Мачта раскреплена двумя парами краспиц, сильно заваленными в корму. Стоячий такелаж достаточно прост – на палубу приходит пара основных и пара верхних вант, а средние ванты основаны на нижней краспице. Штат имеет закрутку, ахтерштаг раздвоен и закреплен на транце в районе бортов. Схема рифления грота традиционная, но имеющаяся система Lazy-Vag хорошо продумана и сильно облегчает работу по уборке и постановке этого паруса. Гика-шкот основан на высокой арке, установленной сразу за рубкой, а его ходовой конец проведен в кокпит.

Небольшой бушприт-площадка служит для крепления носового якоря. Благодаря наружному размещению с ним удобно работать, тем более что на яхте установлен электрический якорный шпиль.

Первое, на что обращаешь внимание внутри «Скифии» – это удивительно просторные помещения. Салон, куда попадаешь, спустившись внутрь, вмещает большой камбуз и расположенный в нос от него обеденный уголок с диваном по правому борту, напротив – широкий диван и приличный



по размерам штурманский стол. Две двупальные каюты находятся на противоположных сторонах яхты – одна в носу, другая под кокпитом в корме. По левому борту оборудован галюнь, за которым, дальше в корму, расположен технический отсек – место, где можно сосредоточить различное оборудование, вплоть до автономного генератора. Много рундуков и отсеков для хранения различного имущества.

Кокпит отлично защищен высокими комингсами, вдоль которых находятся сиденья. У транца емкие рундуки. Колонка со штурвалом расположена в ДП яхты, в нее выведена система управления стационарным двигателем, его контрольная панель, навигационные приборы. Колонку разрабатывали в КБ верфи компании «Скиф». Она получилась красивой и весьма функциональной – кроме штурвала и различных приборов, колонка служит еще и опорой стола, за которым в кокпите можно собрать дружную компанию друзей. Небольшая транцевая аппарель делает удобным сход на причал, если яхта ошвартована к нему кормой, или становится удобной купальной площадкой. Для безопасности людей, находящихся на борту, яхта имеет леерное ограждение и релинги в носу и корме.

На презентации яхты председатель правления ДЛК «Скиф» Яков Никитин сказал: «Уверен, что наша «Ски-

фия 35» ни в чем не уступает по качеству своим зарубежным аналогам. Это современная яхта, которую с любовью строили профессионалы».

Сейчас, после первого знакомства с яхтой, можно отметить ее положительные особенности. Благодаря легкому и жесткому корпусу у «Скифии 35» хорошее соотношение площади парусов и водоизмещения, достаточная ширина в корме и плоские элементы обшивки – все говорит о том, что она должна быть быстрой яхтой. Лодка получилась очень комфортной для проживания – у нее, благодаря примененному материалу, отличная теплоизоляция, а главное, нет стойкого химического запаха, свойствен-

ного судам из стеклопластика. И, конечно, обязательно нужно отметить, что она экологически безопасна. «Скифия 35» получила Европейский сертификат соответствия (СЕ), полностью отвечая всем требованиям Европейского союза по качеству, надежности и экологической безопасности.

Мы уже приняли приглашение приехать на тестирование этой яхты и посмотреть ее «в деле». Сейчас на верфи предстоит кропотливая работа по доводке судна и подготовке первой яхты проекта к эксплуатации. Это, как настройка музыкального инструмента, является важнейшим делом после окончания строительства. Успехов, и до новых встреч! *

