



# Sensei 9 M

**Эта яхта на рынке меньше года, лишь несколько их продано. Тем не менее сразу три американских (в США «ушло» три таких судна) яхтенных издания (Sailing World, Cruising World, Sail) избрали её «Лодкой года – 2010»!**

**А**йкан СЕМИЗЕР (Aykan Semizer), генеральный директор верфи Evreka Marine AS (100 км от Стамбула):

– *Идея проекта — гонщик для минимального экипажа, удобный и комфортный также в дневном семейном круизе. Совместить столь противоположные свойства позволили*

*современные технологии, освоенные нашей верфью. Например, лёгкость корпуса, критичная для гонщика, достигается вакуумной формовкой с применением винилэстеровой смолы. Корпус сэндвичевый, формируется как одно целое, армируется карбоном. Стрингеры, переборки и другие конструкционные элементы*



*приформовуются к корпусу — всё работает как единое целое. Создало яхту бюро Felci Yacht Design Team, известное как своими суперлёгкими гонщиками, так и быстрыми круизерами. На, казалось бы, небольшой проект ушёл год их работы! Прошу взглянуть...*

Да, лодка впечатляет сразу: корпус большого удлинения, просторный кокпит, бушприт в стиле VOR70 (для громадного топового геннакера), карбоновый румпель с телескопическим удлинителем... Большинство проводок выведено в середину кокпита, к лебёдкам,

гика-шкот разведен на оба борта, все дельные вещи — от Harken. Рангут (от Soromar SA, Франция) алюминиевый, с двумя парами краспиц, развёрнутыми в корму; рулевое — от JРЗ (тоже Франция), на самоцентрирующихся подшипниках и с очень прочным пером. Т-образный бульб-киль — большого удлинения, полый металлический, залит свинцом, соединён с корпусом дюжиной болтов... В общем, «гонщик» распознаётся невооруженным глазом.

В то же время лодка имеет и признаки хорошего круизера. Вся палуба

и кокпит покрыты тиком (древесина с Бирмы, фанеры на лодке нет), практически все проводки (включая шкоты!) спрятаны под палубу, кокпит не перегороден погоном (вместо него — мощная оттяжка гика), установлен стационарный двигатель (Volvo Penta, 13 л.с.) с «сэйл-драйвом», стаксель — на закрутке, в каюте — 4 койки, небольшой камбуз (одноконфорочная плитка + мойка с краном + термоизолированный ледовый ящик) и биотуалет. Ко всему прочему — весьма ёмкие рундуки в кокпите.



И, наконец, признаки лодки для минимального экипажа: автоматический стаксель на закрутке (лавирировать можно вообще в одиночку), проводки шкотов, брасов и оттяжек выведены в одно место в зоне досягаемости рулевого. Если геннакер тоже снабдить закруткой (спрашивал — говорят, «без проблем»), то гоняться можно даже вдвоём. Хотя лучший вариант — экипаж из трёх яхтсменов.

Удивительная универсальность. Необычность лодки подчеркнута нетипичным сиреневым цветом корпуса, а прямо-таки японский минимализм отражает название Sensei (мол, яхта — «отличное оружие в руках мастера»).

Единственное, что смутило лично меня — отсутствие фальшборта. Оказывается, его не установили намеренно, чтобы не впивался под колени откренивающих гонщиков и не уменьшал «ходовую» площадь палубы. «Но если лично для тебя это важно — прикрутим запросто!»

Напоследок интересуюсь истоками профессионализма работников молодой (с 2007-го) верфи. Айкан Семизер:

– Мы всё делаем сами, включая вакуумную клейку тика. Рабочих обучали на итальянской высокотехнологичной верфи — по контракту посылали их туда на длительный срок, платили за это (всё честно!) и за полностью перенятую технологию. Укладку тика аналогично освоили у немцев, они лучшие в этой области.

На верфи 4 тысячи кв.м. крытых площадей и 8 тысяч кв.м. открытых. Закупили сложное оборудование, например, 5-координатную ЧПУ-установку, которая фрезерует пуансон новой модели целиком с допуском 0,05 мм — так был сделан прототип Sensei 9 M, который потом прошёл сертификацию в Голландии.



...  
 Честно говоря, осматривая лодку, кусал локотки — очень хороша. Именно для комплексного использования: то в гонку, то с женой на природу. Единственное условие — акватория без водорослей (Т-киль неизбежно будет их «коллекционировать»). Остальное у этой яхты уже есть.

**Богдан ПАРФЕНЮК.**

«Фарватер» информирует: официальный представитель Evreka Marine AS в Украине — компания Pupa Yachting Ltd ([pupa-yachting.com.ua](http://pupa-yachting.com.ua)).

Сейчас эта яхта в серийном производстве, за год выпустим 25 корпусов. Но в планах ближайшего развития — столь же высокотехнологичные

кастэм-яхты длиной до 30 м. Корпусные работы уже освоены, а мебель будем заказывать у подрядчиков (как делают все итальянские верфи).