

Mulder 98 Flybridge

Mulder 94 Voyager

98 ПИЩЕМ, 94 В УМЕ

МАРК КРАСНОГОРСКИЙ

Голландские верфи славятся качеством и безупречной отделкой своих яхт, методичным и во многом фанатичным подходом к нюансам и неизменной гордостью за свою продукцию. Эта гордость передается от отца к сыну, ведь большая часть верфей — семейные предприятия, существующие не один десяток лет.

Классический стиль, присущий голландским яхтам, является эдаким знаком качества, своего рода эталоном, на который равняется весь остальной рынок. Впрочем, иногда такое положение вещей играет с ними злую шутку: зачастую бывает сложно отойти от проверенных методик и попробовать нечто новое. Это можно понять, ведь для голландской верфи спустить со стапелей судно не стопроцентного качества немислимо.

Однако есть как минимум одна верфь, которая готова не только не идти на компромиссы в плане качества, но и шагать вперед планеты всей с точки зрения внедряемых технологий. Название этой верфи — Mulder. В составе небольшой группы журналистов я побывал на производстве в Голландии,

посмотрел на корпус новой яхты Mulder 94 Voyager, а кроме того, вышел в море на уже готовой новинке — Mulder 98 Flybridge. Как мне кажется, подобный впечатляющий сплав классики и высоких технологий никого бы не оставил равнодушным, а уж выход в море на 30-метровом алюминиевом судне — и подавно. Позвольте поделиться.

Начну с краткого исторического экскурса. Верфь Mulder была основана в 1938 году, и изначально там делали небольшие деревянные лодки (в том числе и парусные), но уже в конце 40-х годов на верфи было построено первое стальное парусное судно. Большинство яхт, когда-либо сошедших со стапелей верфи, все еще бороздят моря и океаны.

Постепенно расширялось и производство. Рядом с первым производственным комплексом в Фооршотене (о уж эти голландские на- ➤



Mulder 98 Flybridge

Как я упоминал ранее, нашу журналистскую братию пригласили на верфь для тестирования нового Mulder 98 Flybridge, а также для того, чтобы мы посмотрели на строящийся корпус Mulder 94 Voyager, проекта тем более интересного, что Mulder строит его совместно с международной компанией West Nautical и известным дизайнером Франком Лаупманом из бюро Omega Architects. Впрочем, слово «совместно» не до конца отражает суть происходящего. Представители West Nautical буквально живут на верфи, прорабатывая каждый мыслимый и немыслимый нюанс будущей яхты, поражая своей дотошностью донельзя педантичных голландцев. Как можно легко догадаться, 98 Flybridge стал первым шагом на пути к разработке кастомного проекта 94 Voyager, но ставить их в один ряд я бы не стал — уж слишком много между ними различий. И речь не о размерах (разница по длине составляет чуть более метра, а ширина и вовсе одинакова) или силовых установках. Mulder 98 Flybridge — яркий пример классической голландской яхты, прекрасной во всех смыслах. В то же время, Mulder 94 Voyager, благодаря невероятно объемной и сложной работе по проектированию, превосходит предыдущую модель буквально во всем. Давайте же разбираться.

Каждый элемент 94 Voyager напоминает о том, что это океанский корабль. Полуводоизмещающий корпус обзавелся солидным килем, который выполняет сразу две функции: обеспечивает судно дополнительной стаби-



лизацией и защищает винты от удара. Если судно и налетит на мель или камни, то именно киль примет на себя удар. Кстати, дополнительно защищен и форштевень — усиление идет на 23 сантиметра в глубину корпуса. Даже подруливающие устройства защищены решеткой во избежание попадания посторонних предметов в туннели. Расположение больших стабилизаторов Naiad (площадью 1,5 кв. м каждый) было тщательно выверено для их наиболее эффективной работы. В носовой части появилось два дополнительных «слома» скулы, которые должны работать как брызгоотбойники. Огромное внимание было уделено комфорту владельца и его гостей. Речь здесь не о красивой отделке (о ней речь

впереди), а об уровне шума и вибрации. Например, благодаря пониженному раздаточному числу (3:1) и ограничению максимального числа оборотов винта (800 в минуту) полностью отсутствует эффект кавитации на любых оборотах и скоростях. Чтобы избавиться от лишнего шума в мастер-каюте, было использовано гениальное в своей простоте решение — обычный сэндвич из декоративных панелей и переборок был дополнен начинкой из шумоизоляционного материала толщиной 23 (!) сантиметра. На борту установлена система подачи свежего воздуха, которая в течение нескольких часов полностью заменяет воздух на борту, не мешая работе кондиционеров. Все эти, казалось бы, небольшие изменения ➤

звания!) открывались новые, которые занимались изготовлением отдельных элементов, узлов и т. д. Благодаря растущей популярности яхт верфи неуклонно росло и количество цехов, управлять компанией становилось все сложнее, и наконец было принято решение о создании нового производственного комплекса, который был запущен в 2012 году в местечке с труднопроизносимым названием

Цотерводе-Рейндейк, что в 10 километрах от «родового гнезда» и 15 минутах езды от аэропорта Схипхол. На старой верфи обслуживаются и строятся небольшие катера и яхты, а на новой творят будущие, современные шедевры, которые мне и повезло увидеть.

Лейтмотивом при проектировании и строительстве новой верфи выступали рациональность, удобство и максимальное

использование каждого миллиметра нового помещения. На 6000 квадратных метров умудрились предусмотреть место для одновременной закладки четырех яхт до 30 метров и двух отдельных доков по 56 метров каждый! Здесь же размещаются офисы архитекторов и дизайнеров, мебельный цех... Все это компактно упаковано, удобно и практично. Короче говоря, рационально.





конструктива и добавки существенно меняют общую картину и переводят яхту на совершенно иной уровень.

Однако новинка может похвастать не только техническими ухищрениями. Экстерьер, интерьер и, конечно же, оснащение яхты также подверглись улучшениям и дополнениям. Главной идеей при создании Mulder 94 Voyager было построить океанскую стальную яхту классических форм с новейшей технологической начинкой и повышенным уровнем комфорта для владельца.

Почти не отходя от линий классического экстерьера, проектировщикам удалось заставить даже издававших виды яхтенных журналов по-другому взглянуть на знакомые

очертания. Ключевые слова, которые использовались для описания этих изменений, — ритмичность во всем. Все линии элементов ритмично перетекают одна в другую, повторяясь там, где это необходимо. Ритмичное остекление надстройки и иллюминаторов в каютах. Чуть придавленная линия носа придает яхте немного хищный, даже в чем-то военный вид. Алюминиевый жесткий верх — и тот не утяжеляет внешний вид яхты, а вполне органично, то есть ритмично, вписывается в общую картинку.

В интерьере использовался беленый дуб и американский орех, в каютах более спокойное сочетание ореха и кожи. Отдельно нужно отметить потолок в салоне высотой 2,2 м!

Такое я встречал только на кораблях длиной 45–50 метров, да и то далеко не на всех. Места внутри в принципе очень много: 26 кв. м в мастер-каюте (!), более восьми метров — длина салона от входа до поста управления (ширина 6,1 м), а ведь есть еще и флайбридж общей площадью 56 «квадратов»... Если же я начну перечислять все оборудование на борту, боюсь, данная статья несколько затянется. Винные холодильники в салоне, профессиональные холодильники на камбузе, каждому из которых можно задать нужную температуру, конвектомат (да-да, именно он), все мыслимое навигационное оборудование... Да что там, я вряд ли смогу выдумать что-то такое, чего не будет на борту будущей яхты. В данный момент идет работа над интерьером, и многого пока не видно, например, стены рядом с обеденной зоной из агата с подсветкой. Кстати, я сознательно не описываю планировку новинки по двум причинам: во-первых, вы внимательно ее изучите на приложенных планах палуб, а во-вторых, ее можно менять так, как вам заблагорассудится, ведь 94 Voyager — лишь первая ласточка из предполагаемых к выпуску 5–7 яхт этой серии.

Наш тур по верфи и строящемуся корпусу подошел к концу, и мы отправились на борт Mulder 98 Flybridge, чтобы попытаться представить себе, каково будет на ее последовательнице в море. Здесь нужно сделать оговорку: это не был «правильный» тест.

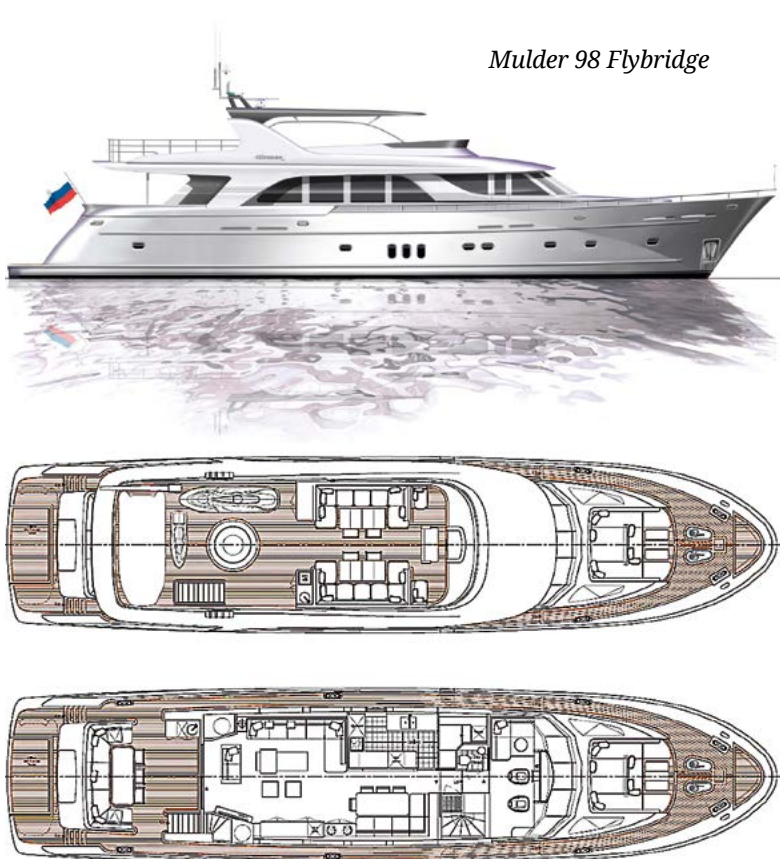
На борту было больше 20 человек, никаких замеров сделать не удалось, поругать тоже не вышло, но впечатлений мы получили массу. При движении в канале на «щелчке» практически не было слышно двигателей. Когда же мы вышли из канала и дали волю двигателям, гул хоть и появился, но совершенно не обременительный, позволяющий продолжать степенные беседы, не повышая голоса ни на йоту. Самое шумное место на

борту было на флайбридже — из-за крепкого ветра и галдежа собравшихся гостей. Несмотря на большую загрузку яхты, а также неплохую волну высотой 2–3 метра, мы почти смогли набрать скорость в 22 узла — GPS в тот день показал максималку в 20,8 узла. Весьма и весьма неплохо.

Пока мы покоряли морские просторы, я предавался любимому занятию — бродил по яхте, слушал, щупал, пытался проверить, на-

сколько легко упасть или удариться, и удивлялся своим наблюдениям. Слышал я преимущественно разговоры гостей, которые так же, как и я, бродили туда-сюда. Тактильно яхта оставляла исключительно приятное ощущение. Удариться о скругленные углы не пришлось, равно как и падать. Я ходил и думал: если эта яхта настолько хороша, то насколько же лучше будет Mulder 94 Voyager?! ❄

www.westnautical.com



Mulder	94 Voyager	98 Flybridge
Длина, м.....	28,50	30,00
Ширина, м.....	7,00	7,00
Осадка, м.....	1,80	1,90
Водоизмещение, т.....	100	100
Скорость, уз:		
крейсерская.....	16	18
максимальная.....	18	22
Запас топлива, л.....	17 000	17 000
Запас воды, л.....	2500	3000
Кол-во спальных мест.....	8 + 4	8 + 4
Мощность двигателей, л.с.....	2 × 1150	2 × 1685