



# ПОЛИФОНИЧЕСКАЯ ГАРМОНИЯ

МАКС ЛЕРМАН

*Традиции — предмет гордости многих компаний. И ведь действительно, верфь с сотней лет истории за плечами должна что-то понимать в строительстве разного рода судов. Однако те самые традиции иногда играют с нами злую шутку. Используя традиционные технологии, традиционные подходы, мы получаем традиционный же результат, не плохой, но скучноватый. Именно поэтому иногда следует устраивать инженерам и владельцам верфей основательную встряску, ломая устоявшиеся традиции и создавая нечто абсолютно новое.*

О голландской верфи Mulder мы писали немало, а в прошлом году (№6/2014) даже удалось устроить небольшой тест Mulder 98 Flybridge — предшественника абсолютно нового Mulder 94 Voyager. Уже тогда будущая новинка казалась невероятно интересной, но оставалась только в проекте. Концепты хороши на бумаге или на выставке, но в море лучше выходить на надежном корабле. Основной идеей при создании новинки было сделать нечто уникальное, лучшее в своем классе и с использованием новейших технологий.

Проект корпуса был создан знаменитой голландской студией Vripack, которая за последние 60 лет (или около того) создала более

7000 различных проектов, от мала до велика. Авторитет этой студии столь непререкаем, что даже у самых дотошных журналистов пропадают лишние вопросы, когда они слышат ее название.

Во главу угла архитекторы Vripack ставят целостность и мореходность будущего судна, а вот для придания новинке более современного вида привлекли другого, не менее именитого дизайнера Франка Лаупмана, руководителя голландской студии Omega Architects.

Результат сотрудничества двух корифеев яхтенного мира обсудим чуть позже, а пока добавим к этой «сборной» ответственного за оформление интерьера — англичанина Джона Викерса. Перед ним стояла нетривиальная задача — создать уютный домашний интерьер,

пронизанный духом моря, не прибегая к избитым решениям.

Главным идейным вдохновителем проекта стала европейская компания West Nautical. Именно ее специалисты выступили в качестве «сотрясателей» устоев. Они скрупулезно контролировали весь процесс строительства с момента закладки на верфи и до самого спуска яхты на воду. Существующие традиции кораблестроения, давно придуманные нормативы и правила, слова о том, что так делают все, отметались как устаревшие, и каждый шаг производства неизменно сопровождался вопросом: «Как можно сделать это лучше?»

Возьмем такую простую (казалось бы) штуку, как шумоизоляция. Хороший показатель на яхтах такого размера — это уровень

шума около 67–70 дБ на крейсерской скорости в мастер-каюте. Легкая вибрация на малом ходу — ожидаемый и понятный всем нюанс. Брызги, которые попадают на лобовое стекло (а иногда на флайбридж и в кокпит) во время прохождения волн, тоже являются неизменным атрибутом активного отдыха на воде. Высота потолков около двух метров — совершенно нормальный уровень, и мало кто станет с этим спорить. Все это никоим образом не умаляет достоинств других яхт — это некие принятые стандарты, от которых достаточно тяжело уйти по ряду объективных причин, не последней из которых будет та самая «традиционность», или, если хотите, «инерция». Ведь если всю жизнь делали так и всех все устраивало, то зачем менять?

Однако перемен не избежать, хотим мы этого или нет. Давайте перейдем от лирики к подробному осмотру нашего героя — Mulder 94 Voyager.

Экстерьер новинки можно одновременно назвать и классическим, и современным, и неожиданно брутальным. Эдакая симфония Баха, где абсолютно разные элементы органично сливаются в единую мелодию. Ритмично чередующиеся детали, роскошное остекление главной палубы, изящный жесткий верх, который никак не рушит композицию, филигранная линия носа... — все на своих местах. В носу сразу обращает на себя внимание двухступенчатая скула, которая и является тем самым идеальным брызгоотбойником, не позволяющим заливать всю яхту

при малейшем волнении. Кстати, на самом баке оборудован U-образный диванчик со столом, где приятно сидеть во время стоянки или даже на ходу; можно и вовсе трансформировать его в большой лежак для загора. На корме — стационарная плавательная платформа с секретом. Секрет — в центральной, гидравлической части, которая способна принимать несколько положений: это может быть огромный гидравлический трап с удобными ступенями (если на борт пожаловала делегация гостей); ее можно опустить в воду и использовать в качестве пляжа; наконец, с помощью этой центральной части вы легко и грациозно сбросите тендер на воду и поднимите его обратно. Это решение нельзя назвать уникальным, но оно определенно чер-»





**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ**  
**Mulder 94 Voyager**

Нагрузка — 14 чел. плюс 10 200 л топлива и 1500 л воды, силовая установка — турбодизели Caterpillar C18 (2 × 1150 л.с.) с прямым валом, температура воздуха +14 °С, температура воды +18 °С, скорость ветра 6–8 м/с, высота волны 2–3 м, акватория — Северное море, Шеллинг, Гаага, Голландия.

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
650	4,5	8,1	40	1913	3443
900	5,7	10,2	70	1384	2492
1200	9,2	16,5	151	1033	1859
1500	11,7	21,0	283	703	1265
1800	13,3	23,9	382	592	1066
2000	15,6	28,0	435	610	1098
2330	17,7	31,8	452	666	1198

товски удобное. Кстати, если на платформе уже стоит тендер, но нужно воспользоваться трапом, — обычный гидравлический трап здесь тоже присутствует.

В кокпит ведут ступени по левому и правому бортам (это если вы не поднялись на борт по трапу или через лапцорты). Здесь большой стол на компанию из 10 человек и удобнейший диван с хитрыми подушками, которые одновременно и мягкие, обволакивающие, и не теряют форму. При этом самые роскошные места — в угловых секциях дивана. В борьбе за них любой суверенный человек забудет о плохой примете сидеть на углу стола. Как только вы окажетесь в объятиях этих угловых подушек, а в руку получите бокал с любимым напитком, вы ни за что не захотите покидать это место. Даже если случится шторм, дождь или ночь.

Дверь в салон оснащена электроприводом, что не только удобно, но и безопасно: отсутствует риск, что незафиксированная дверь больно ударит кого-нибудь на волне. Диванная зона по левому борту в салоне, обеденная в центральной части, бесконечное количество рундуков, огромный телевизор — это, конечно, привычные атрибуты. Но все дело,

как обычно, в нюансах. Вот роскошное панно на стене, отделяющей камбуз от салона. Придуманное Джоном Викарсом и выполненное из смолы и металлической крошки, с подсветкой, которая выделяет отдельные элементы получившейся картины (а иначе я это никак назвать не могу), оно выглядит просто великолепно. Вот кораллы с подсветкой в обеденном столе. Кожа ската в отделке различных элементов интерьера. Несмотря на это великолепие (смотрится потрясающе, особенно в темное время суток), лично на меня большее впечатление произвели зеркала, встроенные в рамы остекления. Они создают эффект какого-то бесконечного

простора и совершенно стирают из восприятия те самые массивные рамы (а они должны быть таковыми ради вашей же безопасности). Высота потолка 2,15 м лишь усиливает это ощущение, и тут сразу же вспоминается задача сделать интерьер не избитым, просторным и пронизанным духом моря. Так оно и есть.

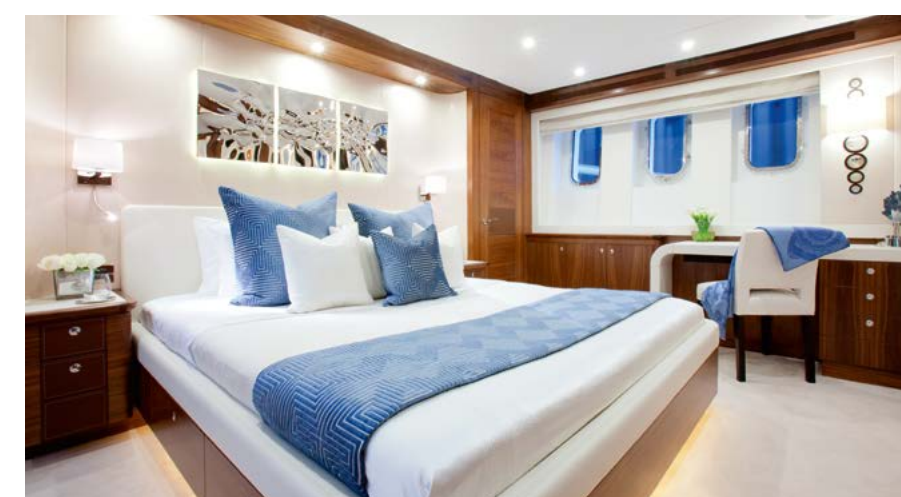
Дальше к носу располагается компактный и весьма удобный камбуз. Что я понимаю под словом «удобный»? Просто мне там было бы комфортно готовить. Много рабочих поверхностей, все под рукой, профессиональная техника, индивидуально настраиваемые холодильники (режимы от легкого охлаждения

до суперзаморозки). К тому же камбуз полностью закрытый, так что гостей не потревожат посторонние запахи, а кок сможет воспользоваться выходом на потопчину левого борта, чтобы не мешать гостям в салоне.

Напротив камбуза находится дневной галюнь, а далее к носу — Его величество главный пост управления. На его достоинствах я не буду долго задерживаться — без лишних слов ясно, что на яхте такого калибра здесь имеется все, что только может потребоваться капитану во время круиза. Отмечу лишь один любопытный момент. Традиционно (снова это слово) лобовое стекло на голландских яхтах состоит из пяти секций. Когда-то это был

неизбежный и очевидный выбор в пользу безопасности, но с современными материалами он лишился всякого смысла. Так, на борту Mulder 94 Voyager лобовое стекло состоит всего из трех секций, что существенно улучшает обзор.

На нижнем уровне — четыре каюты с «мастером» на миделе. Планировку также нельзя назвать революционной, если не вспоминать о тех самых нюансах в оформлении и конструктиве. Например, из-за жестких требований сертификации нельзя было установить иллюминаторы «а-ля прозрачный борт». Здесь настоящие, морские иллюминаторы, готовые принять на себя удар стихии, но при







больно воодушевленно обо всем рассказывали), но традиционно делал скидку на маркетинг и увлечение любимым делом. В данном случае ответственные за создание Mulder 94 Voyager скорее не договаривали, нежели слишком рекламировали свое детище. В рамках этой статьи не уложился масса вещей, о которых следует упомянуть.

невозможно уместить в одну статью, и, если честно, я плохо понимаю, как они смогли уместить все это на одну яхту длиной менее 30 м. Если бы речь шла о существенно большей яхте, такого вопроса и не возникло бы.

Обычно подход «всё лучшее сразу» приводит к обратному от желаемого результату, а именно — бессмысленному нагромождению золотых унитазов на бриллиантовые ручки прокачки. В случае с Mulder 94 Voyager получилась яхта, которую легко можно назвать лучшей в своем классе. Кто не согласен, пусть приводит аргументы. Кто не верит, пусть придет посмотреть. Только будьте морально готовы к немедленной покупке и неизбежному сравнению всех остальных именно с Mulder 94 Voyager. Не в пользу всех остальных. ❏

этом даже их ухитрились сделать максимального возможного размера и расположить таким образом, что вы никак не сможете пожаловаться на отсутствие света. Для голландских яхт это совершенно неожиданно. Те же высоченные потолки, великолепная отделка... придаться не к чему, можно только восхищаться. Особенно впечатляют отдельные металлические элементы в каютах, главный из которых — огромная панель в «мастере». Ее полированная поверхность отражает цвета интерьера и создает дополнительную и крайне ненавязчивую подсветку, если можно так сказать. Любите синий цвет — бросьте на кровать синий плед, и вся каюта заиграет оттенками синего. Предпочитаете бордо? Вы знаете, что делать... Еще одна любопытная находка Джона Векера. Впрочем, если я начну перечислять всё, мы никогда не дойдем до главного.

в том, что сдвижной люк сильно утяжеляет и удорожает всю конструкцию, тканевая вставка не слишком практична, а благодаря данному решению вы не будете мучиться от жары или вечно сидеть в полумраке.

После всех этих впечатлений нам не терпелось выйти наконец в море и посмотреть, какова эта красавица в деле. Погода была самая подходящая — 14 градусов, дождь, волна до 3 м и свежий ветер около 8 м/с. Первый сюрприз ждал нас, когда капитан завел двигатели. Всех призвали соблюдать тишину, не дышать, не двигаться и всецело обратиться в слух. Мы не услышали почти ничего. Не было ни традиционной легкой дрожи при запуске,

ни взрыкивания разбуженных дизелей. Было ощущение того, что на соседней лодке завели генератор. Уровень шума в салоне — 49 дБ! Как если бы на борту тихонечко работал телевизор или играла легкая музыка.

Мощные подруливающие устройства легко оттолкнули нас от стенки, и мы аккуратно двинулись к выходу из яхт-клуба, где нас встречало не слишком дружелюбно настроенное Северное море. Хотя Mulder 94 Voyager, казалось, даже не подозревал о том, что море беспокойно. Благодаря двум плавниковым стабилизаторам Naiad площадью более 2 кв. м каждый, яхта шла стабильно и без жуткой качки. Собственно, условия стано-

вились весьма очевидными, когда мы начали «в режиме серфинга» скользить вниз с особо буйной волны, в остальном это была вполне увеселительная морская прогулка. Даже при движении лагом к волне стабилизаторы отработывали качку на пять баллов. Несмотря на условия, мы вполне уложились в расчетные показатели по скорости, лишь немного недотянув до максимальных значений, а это значит, что на ровной воде яхта должна пойти быстрее. Впрочем, даже все это мелочи. «Голландцы» славятся своей мореходностью, а уж от мастеров Vripack вообще ничего другого не ожидаешь. Приготовьтесь к главному удивлению. На максимальных оборотах уровень шума в мастер-каюте составил 60 дБ (!), что примерно соответствует уровню шума на холостых оборотах на обычной яхте. Я бы даже предположил, что наш прибор сломался (такое случается с приборами), но тогда я был бы вынужден заявить, что вместе с прибором сломались и уши всех присутствующих на борту, а это уже в высшей степени сомнительно. При этом тот же уровень шума наблюдался и в салоне, даже чуть ниже, но это уже и неважно.

Еще на этапе строительства участники проекта обещали невероятные характеристики будущего корабля. Не могу сказать, что воспринимал их слишком скептически (уж

Роскошная каюта команды с собственным камбузом и обеденной зоной, отдельная каюта капитана. Удобный гараж для хранения гидроцикла или водных игрушек на корме, который также можно использовать в качестве кладовки. Множество систем, том числе которых очистительная станция Namarr или уникальная система вентиляции, которая не только очищает и рециркулирует воздух на борту, но и обеспечивает постоянный приток свежего воздуха, не нарушая работу климат-контроля. Да простят меня создатели этой прекрасной яхты, но это решительно



WEST NAUTICAL

официальный дистрибьютор  
Mulder, Fairline  
Ленинградское ш. 39, стр. 7.  
Royal Yacht Club  
+7 (495) 25-88-700  
[www.westnautical.ru](http://www.westnautical.ru)

**Mulder 94 Voyager**

Длина, м.....	<b>28,65</b>
Ширина, м.....	<b>6,85</b>
Осадка, м.....	<b>1,90</b>
Водоизмещение, т.....	<b>100</b>
Запас топлива, л.....	<b>17 000</b>
Запас воды, л.....	<b>2500</b>
Мощность двигателей, л.с.....	<b>2 x 1150</b>
Сертификация.....	<b>RINA Private Yacht</b>

