

СОКРУШАЯ ВОЛНЫ

ДМИТРИЙ СУРАЕВ

Верфь Botnia Marin строит свои модели очень «по-фински», неторопливо и основательно, сначала подолгу обкатывая прототипы, а потом из года в год улучшая и модернизируя, доводя до идеала. Суда получают небанальные, востребованные десятилетиями. И, конечно же, журналисты успевают их и обкатать, и прокомментировать. А потому я, изучающий флагманскую модель в одном из павильонов boat Duesseldorf, дополню свои наблюдения высказываниями коллег.



Катера, способные поддерживать высокую скорость даже в штормовых условиях, нередко называют несколько нелогичным термином «морские внедорожники». Исторически именно бренд Targa стал прообразом «4 × 4» открытого моря. А Targa 44 — самое крупное судно среди всех до сих пор выпускаемых «внедорожников».

Эти суда чувствуют себя в своей стихии в Японском и Охотском, Баренцевом и Белом, Балтийском и Черном морях, их можно встре-

тить на Байкале, Онеге и Ладоге. Такой «ареал обитания» является лучшей иллюстрацией их востребованности.

Итак, в чем же принципиальные отличия от остальных «сорока-е-лишним-футовиков»? Первое — обводы корпуса: кроме «опорной» скулы и носа с «боевым» развалом к палубе, имеем острый форштевень, достаточно резко и глубоко входящий в воду. А чтобы этот «резак» не выскакивал на гребнях, центр массы (это второе) сдвинут в его сторону, и корпус (это третье) сделан очень тяжелым и мощным. Он монолитный (формируется ме-

тодом инфузии), с очень толстой обшивкой (2 см сплошного пластика!), плюс усиления по скуле и килю нержавеющей накладкой — по словам не склонных к преувеличениям английских журналистов, «корпус надежен, как швейцарский банк». Понятно, что все весомое оборудование (двигатели, цистерны и пр.) максимально прижато к днищу. А надстройка (четвертое отличие) — наоборот: невысокая, неширокая и относительно легкая, поскольку сэндвичевой конструкции. Словом, еще ниже центр тяжести расположен разве что у килевых парусных яхт. »



Вышеперечисленное обеспечивает небывалую для моторного судна остойчивость (статическую и динамическую) и «врезание» волны вместо «подминания», как у большинства моторных яхт — удары в брюхо здесь практически исключены. Бонус: прочности корпуса оказалось достаточно даже для использования во льдах.

Об исключительной утилитарности именно в открытом море говорит и экстерьер выше ватерлинии. Высокий борт — значит, высокая мореходность. Широкие и защищенные по-корабельному — высокими мощными фальшбортами — бортовые проходы обеспечивают максимальную безопасность и удобство работы экипажу. Обратный «траулерный» наклон ветрового стекла — это увеличение объема в рубке, минимизация забрызгивания и избавление рулевого от солнечных бликов.

Боковые выходы из рубки — просто мечта рулевого-одиночки, получившего обзор, уверенность и быстрый доступ к борту для швартовки подведенного бортом к стенке судна. Флайбридж — именно капитанский мостик, а не место для тусовок: пост рулевого, пассажирские диваны на четверых и небольшой столик. Зато защитные комингсы высокие



и отличный круговой обзор — даже кормой швартоваться отсюда удобно (на многих ли «флайбриджах» это возможно?).

Такая архитектура резко отличается от растражированных в Средиземноморье круизеров. Тем не менее Targa 44 отлично продается и там! Ибо, как оказалось, лодка удобна не только для работы, но и для отдыха. Такой площади кормовой кокпит на моторных яхтах еще надо поискать. От палящего солнца можно доукомплектоваться хардтопом (как на выставленном в Дюссельдорфе образце), заодно получив площадку для хранения разъездной надувнушки. Посиделки на флайбридже не устроишь? Зато есть интересная альтернатива: носовой кокпит с его круговой «меблировкой» и съемным столиком — готовая кают-компания. В ней не надо хвататься за поручни после каждого прошедшего мимо судна — качка несравнима по амплитуде с «флайбриджной»...

Конечно, по внутренним жилым объемам Targa 44 не может конкурировать с пафосными яхтами сходной длины. Но так ли большой объем нужен, часто ли такие суда служат домом на воде? А вот для функций дачи у финского всепогодника есть все необходимое: большой салон, обеденная группа на шесте-



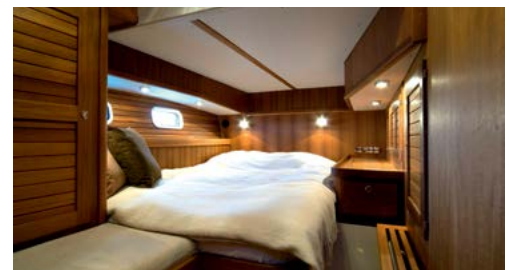
рых, полноценный, отлично организованный камбуз с длинной столешницей, двойное пассажирское сиденье перед штурманским столом.

Кресло рулевого амортизировано, блок основных рукояток управления подстраивается под водителя, перед его глазами — большой экран картоплоттера. В носовой каюте — большая двухместная кровать и дополнительная поперечная, есть и собственный санузел. В корме — двухместная

хозяйская каюта, очень просторная и тоже с санузлом (тут уже с душевой кабиной, причем отдельной). Рядом есть еще одно спальное место вдоль правого борта — подвахтенное или дополнительное гостевое.

Количество очень практичных в использовании шкафчиков и выдвигаемых ящиков во всех помещениях беспрецедентно. И весь интерьер выполнен в дереве, да так искусно, что не проникнуться уважением к судну и его хозяину просто невозможно. Кстати, и на палубах Targa всегда много благородного тика.

Еще одна фирменная особенность Botnia Marin — каждое судно делается под конкретного клиента. Это касается не только стиля оформления и вариаций внутренней планировки, но и силовых приводов: применяются и угловые колонки, и IPS, и даже водометы. Такая возможность выбора весьма существенна при разнообразии российских акваторий, порой мелководных и изобилующих рыбацкими сетями. Любопытно, что хотя в водометной версии и стоят более мощные и более крупные двигатели Volvo Penta D9, но помещаются они в стандартном отсеке — переноса переборки (что непременно сказалось бы на обитаемости) не требуется. И обслуживание все так же не составляет проблемы. Макси-



мальная скорость у всех трех вариантов силового привода примерно одинакова: 36 узлов — с угловыми колонками или водометами, 37 узлов — с IPS. Разгон чуть быстрее с IPS, а самый «прожорливый» (поскольку самый мощный) — водометный вариант. Впрочем, расход топлива чуть более 6 л/милю — не так уж страшно. Зато водометная Targa заходит в заводи глубиной менее 0,9 м (это с запасом!) — лучше разве что у воздушной подушки.

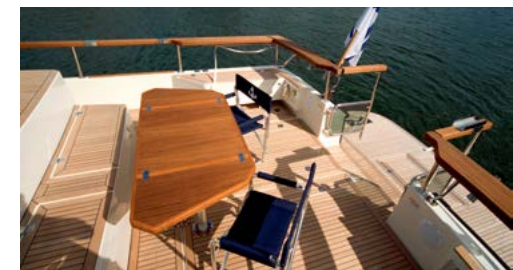
Многоопытный Грэг Копп из английского журнала Motor Boat & Yachting испытал судно в действительно бурную погоду: «Я не первый раз на Targa, и меня не удивила отличная мореходность 44-й на ходу против волны. Озадачило другое: когда мы увеличили ход с 25 до 28 узлов, лодка пошла даже мягче! Оказалось,



нос при этом опустился на 3,5 градуса, и острый форштевень еще глубже взрезал волну, не позволяя ей бить в днище... И чисто психологическое наблюдение: мощный высокий фальшборт и бортовые проходы дают ощущение обособленности от моря — на другой лодке в столь скверную погоду чувствуешь себя более напряженно и обеспокоенно». Из другого авторитетного издания: «На борту Targa 44 мы чувствовали себя так же уверенно, как на яхте-траулере. Сравнение вызвали форма рубки с великолепным обзором через большие окна, боковые проходы... Только против флегматичных траулеров судно от Botnia Marin имеет сильный козырь — скорость».

О поворотливости и остойчивости. В Интернете есть видеотест Targa с водометами FF 310: с полного хода лодка почти зарывается носом в воду (дистанция торможения — корпус), на месте резво раскручивается на 180 градусов и мчится в обратном направлении. Эдакий «полицейский разворот».

Грэг Копп (комментируя IPS-версию): «На особо резких маневрах с 11 пассажирами на борту волна даже касалась планширя. Но это «вина» мощных двигателей — даже при волнении в борт остойчивость оказалась восхитительной».



Подытожу словами английского жюри, наградившего Targa 44 титулом Boat of the Year 2009 после очередного пробега вокруг Британии: «Когда в Кельтском море задуло 6 баллов и большинство участников предпочли пропустить этап, Targa 44, не снижая ход, деловито крушила встречную волну, а экипаж в салоне наслаждался музыкой». ❖



Targa 44	
Длина, м.....	14,36
Ширина, м.....	3,95
Осадка, м.....	1,10
Водоизмещение, т.....	10
Запас топлива, л.....	1500
Запас воды, л.....	350
Мощность двигателей, л.с.....	2 x 435
Скорость, уз.....	36-37

Targa®

Морское агентство HT Marine — эксклюзивный дистрибьютор Targa в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, Стрельна, яхт-клуб, ул. Пристанская, 25, офис 114
+7 (812) 421-1225
+7 (812) 715-4578
+7 (911) 743-4181
htmarine@mail.ru
www.targaboats.ru

ООО «HT Marine – Украина»
Украина, 04073 Киев, ул. Фрунзе, 160/20, оф. 208
+38 (044) 581-2713
+38 (050) 169-5088
boats@htmarine.com.ua
www.aquadorboats.com.ua
www.targa.com.ua