

# ОБНОВЛЕННАЯ ЛЕГЕНДА

МАРК КРАСНОГОРСКИЙ

*О ставшем уже практически легендарным катере Targa 44 производства финской верфи Botnia Marin уже писали все уважаемые яхтенные издания. Причем об этом «морском внедорожнике» рассказывают не только журналисты, но и владельцы, неизменно радуясь собственному выбору. На выставке в Дюссельдорфе я зашел на стенд верфи, чтобы познакомиться с новой модификацией Targa 44 с третьей, сдвижной дверью в кокпите. Так уж получилось, что я задержался и разговорился с Робертом Карпеланом — сыном владельца верфи и ее управляющим. Несмотря на то, что Роберта постоянно «отвлекали» клиенты, нам все же удалось подробно и обстоятельно обсудить верфь, ее философию и поговорить об обновленной Targa 44. Мы именно беседовали, и назвать это формальным интервью я никак не могу, а посему просто позволю себе передать то, что поведал мне Роберт.*



**И**стория верфи, думаю, известна всем поклонникам этого бренда. Она была основана в 1976 году Йоханом Карпеланом, который и по сей день стоит у ее руля (то есть — штурвала). В 1984 году у компании Targa Yachts были выкуплены права на производство Targa 25, с которой и началось это триумфальное, хоть и неспешное, шествие верфи. Неспешным я его называю потому, что верфь не стремится ежегодно обновлять свой модельный ряд. Напротив, здесь предпо-

читают долгое и вдумчивое совершенствование каждой модели и совсем неторопливое увеличение их числа. Такой подход оказался вполне жизнеспособным: все модели верфи отличаются надежностью и безопасностью, чего и следует ожидать от всепогодного катера, и неизменно пользуются спросом. Сам Роберт поведал о том, что существующие клиенты и дилеры буквально вынуждают их создавать катера большего размера и сейчас в один голос требуют 50-футовую модель, которая, возможно, скоро появится на свет.

Кстати, Botnia Marin пользуется заслу-

женным уважением не только среди покупателей, но и среди собственных работников, многие из которых трудятся на верфи более 30 лет.

Герой нашего сегодняшнего повествования был спущен на воду спустя почти 30 лет с момента создания верфи, но оправдал все надежды. Кстати, любопытный факт: процесс создания первого корпуса Targa 42 — от принятия решения до готового судна — занял всего полтора года. Такие темпы были достигнуты благодаря собственному штату дизайнеров, архитекторов, инженеров и их

сотрудничеству с владельцами катеров Targa. Эта команда смогла создать всепогодный катер, который незамедлительно получил награду Motorboat of the Show на выставке в Стокгольме.

Уже потом, по доброй традиции, верфь начала совершенствовать свое детище. Благодаря измененному транцу общая длина увеличилась, равно как и внутренний объем. Тогда-то катер и получил свое нынешнее название — Targa 44. В качестве опции стали предлагаться популярные днищевые колонки Volvo IPS, появилась упомянутая выше

сдвижная дверь из кокпита в салон и бесконечно отработывались всевозможные решения в интерьере, что в 2009 году было отмечено наградой Motorboat of the Year в Англии.

Но давайте копнем глубже и начнем с корпуса. Targa 44 очень любят называть «тяжелым» и этой тяжестью подчеркивать надежность и безопасность корпуса. Это с одной стороны. С другой — корпус изготавливается с помощью вакуумной ламинации и сэндвичевой конструкции с сердцевиной из дивинилсела. Такие корпуса, наоборот, рекламируются как более легкие, позволяющие достигать

больших скоростей при меньшем расходе топлива. Где же правда? Рассказываю. Вес Targa 44 является вполне стандартным для судов такого размера — 11 тонн. Встречаются и более тяжелые... ну не одноклассники (их просто нет), а «одноразмерники». Это становится возможным как раз благодаря вакуумной ламинации. При этом не следует считать такой корпус хрупким — он таковым не является, в том числе благодаря отформованным в корпусе стеклопластиковым стрингерам. Со слов Роберта, правильно спроектированные стеклопластиковые стрингеры дают корпусу



*Роберт Карпелан — управляющий верфи Botnia Marin*

должен быть корпус, чтобы установить туда свои колонки. Только при соблюдении соответствующих условий система IPS будет работать должным образом в любых условиях и не вызовет нареканий со стороны владельцев. Зная все это, я с удивлением обнаружил в списке стандартной комплектации носовое подруливающее устройство, но быстро получил исчерпывающий ответ. Мы имеем дело с «внедорожником», который будет эксплуатироваться в не самых комфортных условиях. Днищевые колонки IPS вкупе с джойстиком — штука, безусловно, отличная, но реакция мощных дизелей отнюдь не мгновенная, да и не всегда она нужна. Если вам требуется лишь немного сдвинуть нос в ту или иную сторону, гораздо логичнее воспользоваться быстрой и удобной подрулкой, нежели пускать в ход машины. А уж если вы швартуетесь в экстремальных условиях (что вполне вероятно на борту Targa 44), то носовая подрулка окажется как нельзя кстати.

Богатая стандартная комплектация позволяет даже не заглядывать с список дополнительного оборудования, однако и он весьма



обширен — на верфи с радостью добавляют любой гаджет по вашему выбору. Вообще уровень кастомизации этих катеров совершенно не присущ финским производителям. Здесь вы можете менять интерьер и экстерьер, добавлять «экзотическое» оборудование и даже предлагать кардинальные изменения чего-

либо. Впрочем, есть нюанс: верфь просчитывает каждое изменение и в чем-то может отказать, если расчеты покажут, что это повлияет на мореходность, но такой подход можно лишь поприветствовать. Верфь нацелена исключительно «на результат» и не гонится за объемами. За год на воду спускается около 12 корпусов Targa 44, что и позволяет уделять каждому из них самое пристальное внимание.

Я совершенно сознательно ухожу от писания интерьера и экстерьера — об этом действительно немало написано. Если же каким-то немалым образом вы до сих пор не «щупали» эту модель лично (равно как и другие модели верфи), могу лишь посовето-

вать вам заполнить этот досадный пробел и обязательно посмотреть на нее, обратившись к дистрибьютору. Хотя, возможно, вы предпочтете отправиться прямо на верфь. Что ж, желание более чем разумное. ☺

больше жесткости, нежели даже стальные, экономя при этом вес. Откуда же взялся миф о невероятно тяжелом корпусе? Скорее всего, это связано с тем, что центр тяжести у этого катера располагается необычайно низко и позволяет ему удивлять всех своей мореходностью. Добавим сюда невысокую надстройку, острый штевень — и вот он, наш именитый «морской внедорожник».

Как я уже упоминал, в 2007 году корпус претерпел изменения в том числе и потому, что катер стал оснащаться днищевыми колонками Volvo Penta IPS. Компания Volvo очень жестко регламентирует, каким именно



Targa 44	
Длина, м.....	14,36
Ширина, м.....	3,95
Осадка, м.....	1,10
Водоизмещение, т.....	11
Запас топлива, л.....	1500
Запас воды, л.....	350
Двигатели, л.с.....	2 x 330 – 2 x 435

# 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) 603-2460  
+7 (812) 715-4578  
+7 (911) 743-4181  
htmarine@mail.ru  
www.htmarine.ru

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

