



ЭВОЛЮЦИЯ СОВЕРШЕНСТВА

ДАНИИЛ АЛЕКСЕЕВ
ФОТО КАРИ ВИЛЕНА И АНДРЕЯ КОРНЕЕВА

Обходя стенды на бот-шоу, журналист обычно спрашивает: «Что новенького?» Задавая этот вопрос всегда улыбочивому, обходительному Роберту Карпелану, совладельцу верфи Botnia Marin и строителю катеров Targa, каждый раз понимаешь его риторический характер. «Работаем», — неизменно отвечает Роберт. Он не спешит раскрывать сразу все козыри. Действительно качественные произведения рук человеческих всегда требуют чуть большей степени проникновения в свою суть, нежели можно получить из скорого ответа «на ходу».

Семейное предприятие с 60-летней историей славилось завидной стабильностью в любые времена. Производственные мощности постоянно загружены; клиенты, точнее, дилерские фирмы послушно стоят в очереди, довольствуясь назначенными квотами. Мощные мореходные катера, обладающие высокими скоростными характеристиками, Targa служат во многих морях мира, их охотно заказывают портовые, полицейские, инспекторские службы, не говоря уже о частных судовладельцах. Видимо, потому, что в этих лодках удивительным образом сочетаются несколько очень важных

и отчасти противоречивых требований: индивидуальный подход к каждому заказу при очень четко продуманной схеме возможных опций в оборудовании и отработанный технологический алгоритм, ведущий к гарантированно успешному результату работы верфи. Принимая заказ, конструкторы Botnia Marin готовы слегка изменить планировку, скорректировать технические параметры согласно выбранному набору опций, но никогда не пойдут на рискованные эксперименты, способные причинить малейший урон репутации бренда.

Флагман всего ряда «Тарг» — Targa 44 — выпускается уже 7 лет. Судно, способное ис-

пользовать преимущества инновационных приводов Volvo Penta IPS, однажды родилось, как Афина из головы Зевса, — совершенным и законченным, потому что в основу его легли конструктивные и интерьерные наработки, накопленные за многие годы по всему модельному ряду, и они очень характерны для судов «скандинавского» типа.

У Targa 44 с ее по-мореходному удлиненным и килеватым корпусом рубка расположена так, чтобы ни малейшим образом не затруднять экипажу проход по всей палубе и работу на борту. Пространство палубы и кокпита как можно надежнее отделено от пространства салона; причина такого подхо-



Обновленная Targa 44 выглядит сообразно всем канонам хорошей морской выправки. Ее интерьеры безупречны в классической чистоте, не переходящей в отчужденность. Из новшеств: немаловажная деталь — жесткий стальной релинг, ограждающий проход слева



да в суровости условий, в которых преимущественно пребывают в море скандинавы. Холод, дождь, срывающиеся с гребней брызги не должны попасть внутрь ни в коем случае, судно для моряка — это его надежный дом, теплый и сухой. Именно поэтому в классической компоновке «Тарг» предусмотрены всего две сдвижные двери, по обоим бортам. С одной стороны, такое их расположение удобно

для экипажа и обеспечивает быстрый выход наружу в самом важном месте — в районе центра масс у среднего швартовного кнехта. С другой стороны, такие двери всегда под контролем: сколь глубоким ни случился бы крен судна в штормовом море, сколь высокая ни встретилась бы волна — вероятность проникновения воды внутрь минимальна.

Интерьеры флагмана безупречны в сво-

ей классической чистоте, свойственной традициям еще «деревянной» школы. Плотные подогнанные панели из тикового массива — теплые визуально и на ощупь, с бортами по кромкам всех горизонтальных поверхностей, которые не дадут соскользнуть при качке ни навигационной карте, ни руке, если вы будете пробираться по салону, хватаясь за что ни попадя, лишь бы удержаться... В любой

шторм вы сможете пройти по всей длине салона, спуститься в носовую либо кормовые каюты, удерживаясь за поручни, не теряя точки опоры, — надежно и безопасно. Все размеры у внутренней обстройки, проходов, открывающихся дверей, положения ручек и замков выверены до миллиметров поколеними мореходов.

Катер не раз доказал присвоенную категорию плавания Offshore верной работой в неспокойных водах Северной Атлантики, не го-

воря уже о Средиземке, Балтике или Байкале, Японском, Белом, Охотском и Черном морях. Какой бы суровой и продолжительной ни была борьба владельца судна с волной и ветром на пути в порт назначения, можно быть уверенным: не скрипнет ни одна зашивка в салоне, ни капли из бьющих в стекла брызг не просочится на переднюю панель в рубке, не заклинит ни одну защелку ни у дверей рубки, ни у дверей шкафов; в тумбах салона и кают не шелохнется ни один выдвижной

ящик. В этом очевидном для специалиста наборе характерных признаков совершенства мореходного судна проявляется традиционный перфекционизм шведских судостроителей, издавна населяющих оба берега Ботнии, в том числе и приморский город Васса, откуда родом «морские внедорожники» Targa.

Теперь вам будет понятно, какой ценой далось одно, казалось бы, малосущественное изменение, введенное в конструкцию обновленной Targa 44 в прошлом году. По просьбе »





Основные изменения по сравнению с базовым вариантом (справа) коснулись кокпита. По просьбам клиентов к двум сдвижным дверям по бортам добавилась еще одна — кормовая, открывающаяся в кокпит, как это принято на судах «средиземноморского» типа



российского дилера Targa, стремящегося следовать специфическим, но при этом очень понятным и важным запросам клиента, строители немного отошли от ортодоксальной концепции «сурового морехода». Они ввели в состав оборудования рубки еще одну сдвижную дверь, помимо прежних двух по бортам, — кормовую, открывающуюся в кокпит, как это принято на судах «средиземноморского» типа. Их компоновка более «доверчива» к окружающей среде, дает больше свободы и комфорта на борту и тоже заслужила своих поклонников. Но случись дальний поход на «средиземноморской» лодке в снег, холод и высокую волну — уж извините, не жалуйтесь, мало не покажется. Судостроителей из Botnia Marin такой риск репутацией совершенно не устраивал. Концепция «морского внедорожника» потребовала стопроцентной гарантии надежности нового решения.

Обновленная Targa 44 не поступилась ни единым каноном хорошей морской выправки. Расположение кают, тумб, модулей оборудования осталось прежним. Проход сквозь салон, заканчивавшийся в корме спуском вниз, продлили до кормовой стенки рубки и третьей сдвижной двери в ней. С ее появлением проверенная временем компоновка тут

Третий пост управления с джойстиком очень удобен при швартовках, особенно в одиночку



Обновленная Targa 44 на boot Düsseldorf 2015

же обрела еще одно измерение свободы. Разве это не прелесть — выйти солнечным утром на просторную кормовую палубу прямо из спальной каюты, освежиться в прозрачной воде бухты, сварить кофе на камбузе в шаговой доступности от кокпита и пить его малыми глотками, полулежа в шезлонге под легким утренним бризом?! Позволит ли такие радости строгая «классика»?

Реализовать подобный рай на судне более легкой «прибрежной» категории «С» — не фокус. Но как удовлетворить требованиям безопасности, предъявляемым стандартом к офшорной категории «В»? Суровые мореходы дали достойный ответ на непростые клиентские запросы, граничащие с капризом. Кормовая дверь получилась в общем неширокой, но очень надежной, сдвигается легко, запирается плотно. Салон стал «проходным», не потеряв при этом ни грамма столь ценного скандинавами теплого уюта и дружелюбности человеку. Живое дерево, мягкий текстиль — и минимум скользкого пластика и холодного металла внутри.

Впрочем, нет. Организация длинного прохода через салон рубки до кормовой сдвижной двери заставила конструкторов позаботиться о дополнительной безопасности. Спуск в спальную каюту вниз к левому борту потенциально опасен при качке — легко оступиться. Поэтому в проходе появился жесткий

стальной релинг, ограждающий проход слева; он помогает и при работе кока у камбузной тумбы. Об этих тонкостях прекрасно осведомлены яхтсмены с их постоянными кренами на ходу; менее критичный же к подобным тонкостям владелец катера оценит заботу конструкторов не сразу, а лишь простояв положенное количество вахт за штурвалом или у навигационной карты. Именно по этой причине все верные приверженцы марки Targa — капитаны с опытом, сменившие в стремлении к идеалу не одну лодку.

Покупатель, обходя на выставках ровные ряды выставленных на всеобщее обозрение разнообразных корпусов, задумайся: всегда ли ты бываешь прав? Легко требовать «такого же, но с крыльями», пребывая в спокойствии выставочного зала или в идиллии тихо

спящей марины. Бывают ситуации, в которые мореходу-любителю лучше не попадать, хотя придется однажды попасть неизбежно — такова специфика этого непростого хобби. И тут удача всегда будет на стороне владельца Targa 44, потому что за него все риски уже просчитали строители из Botnia Marin. Если они варьируют исполнение проверенной модели, добавляя к обозначению индекс второго порядка, значит, безопасность варианта — его основное потребительское качество — гарантирована. Строитель-консерватор иногда может выглядеть несовременным, но он никогда не пожертвует самым ценным для вас и ваших близких на борту — здоровьем и самой вашей жизнью. ❧

HARDTOP MARINE
St.Petersburg Russia 1998

Морское агентство HT Marine —
официальный дистрибьютор
Targa в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, Стрельна,
яхт-клуб, ул. Пристанская, 25, офис 114
+7 (911) 157-3070
+7 (911) 743-4181
+7 (812) 603-2460
htmarine@mail.ru
www.targaboats.ru

Targa 44	
Длина, м:	
габаритная	14,36
корпуса.....	13,18
Ширина, м	3,95
Осадка, м	1,10
Водоизмещение, т.....	10
Запас топлива, л.....	1500
Запас воды, л.....	350
Мощность двигателей, л.с.....	660–870