



ВЕНЕ  БÅТ



ТОЛЬКО TARGA — И НИЧЕГО ЛИШНЕГО

ДАНИИЛ АЛЕКСЕЕВ
ФОТО КАРИ ВИЛЕНА И АНДРЕЯ КОРНЕЕВА

Принято считать, что покупатель всегда прав.

А в чем он, собственно, прав? Нет единого ответа на этот вопрос.

«Какого года эта модель? Прошлого? Старь!» — скажет кто-то. «Мне бы такое же, только без крыльев (побольше, побыстрее, подешевле)», — довольно распространенное пожелание, особенно у нас, в России.

Или так: «Мне, пожалуйста, точно такое же, и ради бога — ничего не меняйте!»

А вот такой комплимент, пожалуй, стоит заслужить.

Подходя к очередному стенду 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.

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. В мощных мореходных катерах Targa удивительным образом сочетаются индивидуальный подход к каждому заказу и четко отработанный технологический алгоритм, ведущий к гарантированно успешному результату работы трудового коллектива. Принимая заказ, конструкторы Botnia Marin готовы слегка изменить планировку, скорректировать тех-

нические параметры сообразно выбранному набору опций, но никогда не пойдут на рискованные эксперименты, способные причинить малейший урон репутации бренда.

Флагман всего ряда «Тарг» — Targa 44 — выпускается уже с 2007 года. Судно, способное использовать 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



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



годы по всему модельному ряду. Катер не раз доказал присвоенную категорию плавания Offshore верной работой в беспокойных водах Северной Атлантики, не говоря уже о Средиземке, Балтике или Байкале. 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 шелочнется ни один выдвижной ящик. В этом очевидном для специалиста наборе характерных признаков совершенства мореходного судна проявляется традиционный перфекционизм шведских судостроителей, издавна населяю-

щих оба берега Ботнии, в том числе и приморский городок Малакс, откуда родом «морские внедорожники» Targa.

И наконец, после такого основательного вступления, о сути. Понятно, какой ценой далось одно, казалось бы, малозначительное изменение, введенное в конструкцию обновленной Targa 44 в прошлом году. По многочисленным пожеланиям клиентов, по-

стоянно эксплуатирующих катера в относительно ласковых южных морях, строители чуть отошли от концепции «сурового морехода», введя 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 расположение своих поклонников. Но случись дальний поход в снег и холод — уж извините, не жалуйтесь, мало не покажется.

Обновленная Targa 44 отвечает всем канонам хорошей морской выправки. Ее интерьеры безупречны в классической чистоте, не переходящей в отчужденность. Чисто и плотно подогнанные тиковые панели — теплые



ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА

Основные изменения коснулись кокпита. По многочисленным просьбам клиентов к двум сдвижным дверям по бортам добавились еще одна — кормовая, открывающаяся в кокпит, как это принято на судах «средиземноморского» типа



визуально и на ощупь, буртики по кромкам не дадут соскользнуть при качке ни навигационной карте, ни руке, когда вы будете пробираться по салону, хватаясь за что ни попадя, лишь бы удержаться... Все размеры у внутренней обстройки, проходов, открывающихся дверей, положения ручек и замков выверены до миллиметров поколениями мореходов. Живое дерево, мягкий текстиль — минимум скользкого пластика и холодного металла внутри.

Впрочем, нет. Организация длинного прохода через салон рубки до кормовой сдвиж-

ной 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, владелец же катера оценит заботу конструкторов не сразу, а лишь простояв положенное количество вахт за штурвалом или у навигационной карты. Именно поэтому все



Обновленная Targa 44 на boot Düsseldorf 2015



верные приверженцы марки Targa — капитаны с опытом.

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. Строитель-консерватор иногда может вы-

глядеть несовременным, но он никогда не пожертвует самым ценным для вас и ваших близких на борту — здоровьем и самой вашей жизнью. ❏

Targa 44

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