

# БОЕЦ

Чтобы по-настоящему разобраться в преимуществах лодки, нужно изучить ее в «боевых» условиях. Об опыте эксплуатации Targa 44 в суровом байкальском климате рассказывает ее владелец

Текст **Алексей Дняев, Марина Бутусова**



Легко поддаваться очарованию новой лодки, когда она, вся сияющая, стоит на выставочном подиуме, и всё в ней обласкано и подогнано «в ноль». Ну прямо сама мечта о походах с друзьями, волнующих открытиях и рекордных уловах! Гораздо труднее там, в павильонах боат-шоу, понять ценность тех или иных потребительских качеств лодки для конкретной непростой акватории, разобраться в особенностях судна с учетом условий эксплуатации, маршрутов и состава экипажа, а также прикинуть, как содержать такую собственность и как (пусть и не хочется об этом думать) потом ее продавать.

**Шторм Targa 44 перенесла безупречно: ни один саморез не выпал**

Поэтому потребитель хочет увидеть «жизнеописание» той или иной модели и особенно интересуется мнением владельцев лодок известных брендов, «прописавшихся» на серьезных акваториях с непредсказуемой погодой и малонаселенными берегами, но потрясающе красивых и так манящих к себе.

Байкал — одно из таких мест. В № 5/11, 2011 Мы уже рассказывали об Александре Савинке из Иркутска, владельце Targa 44 — флагмане славного финского лодочного семейства. Кажется, какие еще нужны доказательства надежности бренда, чьи лодки десятилетиями применяют и мореходы-любители, и профессионалы? И не только в комфортной Европе — Англия, Средиземное море, Адриатика, но также в суровых акваториях: в Белом, Баренцевом, Охотском и Японском морях?

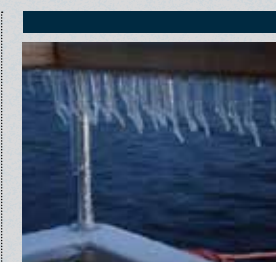
Доказательства, а точнее, такие истории нужны. Во-первых, на Байкале с его особен-

**18**  
часов

Именно на столько хватает запаса топлива байкальской Targa 44 — этого достаточно, чтобы пройти до любой точки озера и вернуться назад

ным, но прекрасным климатом экстрима добавляет еще и «фактор инфраструктуры» — берега «сибирской жемчужины» до сих пор недостаточно оборудованы для яхтинга. Когда возможность переночевать в марине или дозаправиться есть не всегда, повышаются требования к обитаемости и автономности лодки. Во-вторых, Александр брал Targa 44 для собственного удовольствия, а не для работы, как полиция в Англии или служба доставки в Финляндии. А значит, запрос на уровень комфорта даже к самой надежной лодке у него справедливо высокий.

Именно эта Targa 44 с приводами Volvo Penta IPS 600 впервые получила тот вариант исполнения, который сами строители из Ваасы затем назвали Baikal Edition. В нем емкость топливной цистерны увеличена до 2000 л — дополнительные баки стоят там, где обычно монтируют кондиционер. В Сибири он вряд ли пригодится, зато система отопления востребована — и ее усилили втрое! Тепло, кроме двигателей, дают еще соляровый отопитель Eberspacher и электрические батареи. Кокпит получил пластиковую «крышу», жесткую и прочную: на ней лежат две надувные лодки. А вот система воды для хозяйственных нужд питается прямо из-за борта — все знают, насколько чиста байкальская вода.



## ОБЛЕДЕНИЕ

Такое доводится испытать не каждой лодке, только на Байкале на исходе навигации минусовые температуры — не редкость. Но мощная отопительная система позволяет не бояться холода до самой зимы

Мы попросили Александра ответить на вопросы о его Targa 44, которые наверняка задал бы каждый интересующийся человек.

## Как течет ваша жизнь на Targa 44?

Уже после первой навигации семь лет назад сложилась моя модель пользования судном, где пригодились экспедиционные особенности Targa. Для непосвященного Байкал абстрактно прекрасен, но местные вам скажут: на юге озера делать нечего. Скалистые и однообразные берега не оставляют возможности с комфортом отдохнуть на суше, а патрулировать береговую линию после третьей ходки надоедает.

Чтобы по-настоящему насладиться Байкалом, нужно идти на север. В центральной части озера много живописных пляжей, удобно купаться и рыбачить — рыба здесь знатная! Много термальных источников, которые дадут фору новомодным спа: наслаждаться целитель-



→  
Сегодня на Байкале три лодки Targa 44. Морские привычки у владельцев разные, но все абсолютно довольны своими лодками

Рыбалка — обязательное развлечение на Байкале. Для такой лодки нет недоступных рыбных мест, поэтому улов всегда богатый  
↓



←  
Для большой компании нужен простор. Много места в кокпите, вместительный салон, широкие бортовые проходы... Какой комфорт еще требуется?

ной ванной в деревянном срубе под открытым небом — удовольствие незабываемое.

Именно те места стали моими любимыми для отдыха. Программа наработалась такая: ко мне приезжают друзья — обычно трое, иногда больше, — и путь сразу лежит на север, за 400–500 км. Днями живем на борту. Всем хватает места, всем комфортно, на ночь уложены, двух санузлов с душем достаточно. Точно знаем, во сколько выходим, где и когда будем. Я не боюсь ходить на Targa 44 по дальним маршрутам, что не каждый может себе позволить: единственная официальная заправка «Роснефть» находится неподалеку от Иркутска, в истоке Ангары, и лодкам со стандартными топливными баками приходится дозаправляться чуть ли не канистрами. Поэтому обычные катера и не ходят туда, где бываю я: с увеличенными баками могу позволить себе прогулки поинтереснее.

Ходим быстро. Другие на таком маршруте обычно устраивают одну–две остановки

**Там, где другим лодкам на переход нужно двое суток, я справляюсь за день**

**70**  
км/ч

Такова максимальная скорость Targa 44. А оптимальная скорость, по мнению владельца, составляет 55–57 км/ч

с ночевками, а я справляюсь за день. Выходишь «в море», ставишь автопилот на курс — и вперед! Все удивляются, а что тут странного, когда судно настолько уверенно себя чувствует в любых условиях?!

Запас топлива позволяет идти 18 часов; при расходе около 2 л/км можно добраться до любой точки озера и вернуться. За все время перепробовал разные режимы; оптимальная крейсерская скорость, как оказалось, — 55–57 км/ч при 2900 об/мин. Предусмотрительные финны сделали так, что даже рукоятки газа сами на этот режим встают. Можно и погонять иногда на максимальных 70 км/ч, но это для баловства.

**Как лодка переносит особенности байкальской акватории и климата?**

Конечно, яхтсменам на Байкале не всегда просто. Здесь нельзя рассчитывать на ту погоду, какую наблюдаешь. У берега она одна, на середине озера — другая; здесь спокойно, а там ветра дуют везде и по-разному, и условия за время пути могут измениться 3–4 раза. Для этих мест характерна короткая жесткая волна, и без высоких мореходных качеств не обойтись. Но Targa 44 не зря считается серьезным судном: закрытый пост управления с прекрасным обзором, килеватый корпус уверенно режет волну — с такой лодкой легко быть смелым мореходом. Поэтому поначалу я ходил напролом, любым курсом к волне; но после одного случая стал осторожнее.

Ночь с 14 на 15 октября 2010 года я помню как сегодня. Мы с товарищами решили заночевать на борту на севере Байкала недалеко от берега, на глубине примерно 6 метров. Около 23 часов налетел шквал, каких не было уже много лет. Ветер под названием «Верховник», дующий вдоль озера от устья Северной Ангары, особенно свирепствует по осени, но такого буйства стихии я никогда не видел. Нужно было срочно прятаться от непогоды; до ближайшей стоянки было 90 км, поэтому я решил укрыться в бухте Иринда в 9 км от нас. Вот только идти туда пришлось по встреч-

←  
На огромном глазенном экране в салоне можно не только смотреть фильмы, но и выводить изображение с камеры кормового обзора в помощь капитану



↑  
На борту помещаются два резиновых тендера — Александр хранит их на крыше. А широкая кормовая платформа позволяет легко и быстро спускать их на воду

ной волне. Какого страха мы натерпелись! Вода выростала перед нами восьмиметровой стеной, а потом со всей силы валилась на палубу и трепала корпус. Вот тут я поблагодарил финнов и за теплую рубку, и за обратный наклон стекла... Несмотря на атаки Байкала, лодка выдержала и добралась до укрытия. Там нам тоже пришлось несладко: «Таргу» гоняло по бухте, как щепку.

К утру поутихло, хотя волнение все еще было солидным. И мы рванули, теперь уже по попутной волне, домой. Никогда не забуду, как пятитонное судно скользило по волновому склону — как заправский серфер на Гавайях!

Но самую большую радость я испытал, когда уже дома тщательно осмотрел лодку. Я слышал, что из таких штормов возвращаются с трещинами в корпусе, с побитой надстройкой или как минимум с поломанной мебелью. Targa 44 справилась: все осталось на своих местах, ни один саморез не вылетел...

**А как на корпусе вообще сказались годы эксплуатации?**

Да лодка выглядит совсем как новая. Корпус — он как будто вырублен из скалы. Прочность конструкции проявлялась не раз во многих ситуациях. При осеннем подъеме на стенку при помощи траверсы хорошо видно, как у лодок соседей «играют» борта. Косметическим ремонтом не занимался вообще. Гости, которых я приглашаю на борт, говорят: «У тебя же новая лодка!».

Она действительно почти как с завода: ни сколов, ни царапин (небольшие легко устраниваются), ничего не отбито... Я, конечно, слежу за состоянием лодки: когда осенью ее поднимаю, проводим ТО с заменой фильтров и далее по списку. Но лодка и сама такая, что «убить» ее трудно. Проблема в сибирском климате только

стиком — он быстро сереет (хотя в Англии потемневший тик считается особым шиком.— Прим. ред.). Но тик есть тик — за ним приходится ухаживать, и дважды в сезон я его чищу.

**Неужели за семь лет ни одного нарекания, ни единой причины для беспокойства?**

Вначале, когда только купил лодку, я старался ловить нюансы, прислушивался к каждому звуку, а теперь вообще не знаю забот. У меня навигация, радар, прибор ночного видения, авторулевой — прокладываю курс и начинаю отдыхать от работы даже при хорошей скорости. Один раз «попал» по собственной вине — ловил рыбу, решил перейти на новое место, дал газ... Слышу — скрежет, лодка не идет... Оказалось, забыл поднять якорь. С тех пор о якорю помню...

Как-то отказал редуктор, и пришлось 150 км идти на одном двигателе. Вот тогда я испытал все «прелести» водоизмещающих тихоходов: полз целый день... Приходилось менять турбину на дизеле — это серьезная поломка, но тут претензия скорее к моторостроителям. Местным яхтсменам повезло: здесь, в Иркутске, за моторы Volvo Penta отвечает настоящий профессионал своего дела Андрей Цеплит, который решает любые проблемы. Два раза садился на мель: приводы IPS зарывались в песок, и ничего — только отполировал их. И сети наматывал, и чего только не было! Кажется странным, ведь эти приводы считают не под-



## Акватория Байкал



### ФАКТЫ

Длина  
**636 км**  
Ширина  
**79,5 км**  
Площадь  
**31 722 км<sup>2</sup>**  
Длина береговой  
линии  
**2000 км**  
Средняя глубина  
**744 м**  
Максимальная  
глубина  
**1637 м**  
Возраст  
**20–25 млн лет**



ходящими для нашего мелководья, но факт — винты бил, менял, а сами приводы в порядке.

Доводилось ли слышать, что о вас и судне говорят соседи по стоянке? Меня все знают, все наблюдают, я тоже за ними смотрю. Не лукавлю и не хвалюсь: меня уважают. А Targa — один из лучших вариантов в наших условиях, когда ветра переменчивы, волна короткая, сезон тоже, и холода налетают внезапно. Общепризнанно, что Targa 44 — лодка для суровых условий, и опыт ее применения на Байкале это подтверждает. Слежу за этими судами: в Сибири, на Крайнем Севере они ходят постоянно и с большой нагрузкой.

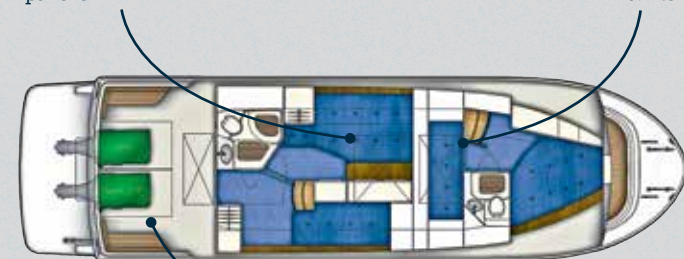
Даже не представляю, что в моей Targa 44 можно улучшить, настолько все удобно и практично. Сколько ни смотри — не найти места, которое хотелось бы чем-то заполнить. Все рационально и имеет свое назначение. Я не видел версию с кормовой дверью, но меня полностью устраивают сдвижные двери по бортам. Единственное, о чем следует помнить, — трап в кормовые каюты. По незнанию и недосмотру там можно оступиться, и гостей лучше предупреждать. Есть, конечно, любители особого комфорта, но классический морской облик Targa 44 кажется мне благороднее дизайнерских изысков на представительских лодках. Их используют, чтобы впечатлить барышень и партнеров по бизнесу. Я же сам получаю удовольствие от своей лодки!

Признаюсь: я привык менять технику не реже, чем раз в три года. Но я еще не исчерпал всех возможностей судна, оно не успело надоесть мне. Единственное, что теперь сбивает, — это слухи о лодке длиной 52 фута. Но так бывает — когда-то я раздумывал и над приобретением Targa 44. **MBY**

## Досье Targa 44

Стальные места в средней части корпуса — в каюте по левому борту и вдоль правого

В носу — спальное место на двоих и поперечная лежанка; здесь же обустроено галюнь



Просторный моторный отсек позволяет свободно обслуживать двигатели у причала и в плавании

<b>Длина</b> 47,1 ф (14,36 м)	<b>Двигатель</b> Volvo Penta IPS 600 (2 x 370 л.с.)	<b>Максимальная скорость</b> 70 км/ч	<b>Запас топлива</b> 2000 л
<b>Ширина</b> 13 ф (3,95 м)			

# 9-я международная выставка катеров и яхт

8-13 марта 2016 года  
МВЦ «Крокус Экспо»

9<sup>th</sup> International Exhibition of Boats and Yachts

March 8-13, 2016  
Crocus Expo IEC



Организатор / Organized by:  
**КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

+7 (495) 223-42-10  
www.mosboatshow.ru

