



«Targa»

нашла дорогу в Россию



Слово «Targa» стало для давних читателей журнала уже больше, чем название классического бренда финских мореходных катеров. Оно воспринимается как синоним некоего стандарта — целого комплекса судостроительных и потребительских качеств, достигнутых благодаря тщательной их отработке на протяжении десятилетий.

Иесли долгое время эти суда мы считали как нечто «зарубежное», то в этом году отношение к ним придется пересматривать. «Targa» пришла в Россию официально.

Петербургская компания «ХардТоп Марин» восемь лет назад первой вышла на наш рынок с предложением так называемых «морских внедорожников» — катеров, обладающих повы-

шенной мореходностью и высокими скоростными возможностями. С одной стороны, они в высшей степени практичны, поскольку метания судостроительной моды оказывают на их строго функциональную внешность минимальное влияние, с другой — высокотехнологичны, так как оборудованы по новейшим стандартам в мореплавании. И надо признать, что идея высокоскоростного мореходного катера «бизнес-

класса», лишённого гламурности в облике, при этом не скатывающегося к топорной утилитарности, прижилась на наших акваториях и пустила прочные корни.

В первые годы работы «ХардТоп Марин» продвигала однотипные с «Targa» суда — очень близкие по концепции и производимые в том же регионе Финляндии катера «Nord Star». Аналоги пришлись нашим владель-

цам вполне по нраву, но подумаем: за что лучше отдать немалые, в общем, деньги – за признанного лидера качества среди «траулераобразных» или за его аналог, пускай и удобный для семейного пользования, но за счет наличия ряда неизбежных компромиссов в компоновке, отделке, оборудовании и качестве?

Фирма-производитель катеров «Targa» «Botnia Marine» долго определяла дилера в России. Ее катера – недешевый товар, имеющий особенности исполнения, которые необходимо оценить по достоинству, и покупатель должен быть подготовлен к этому. Строители получили несколько предложений представлять их продукцию у нас, но предпочтение, в конце концов, было отдано «ХардТоп Марин». Причина очевидна – репутация, заслуженная первенством в реализации судов данного типа, наработанные связи, наличие собственной сервисной базы.

Исторические корни

Компания «Botnia Marin» начала деятельность как типичная семейная верфь, которых было множество в Финляндии. Шел 1976-й год, отмеченный мировым энергетическим кризисом, несмотря на который появилось целое поколение разнообразных экономичных водных транспортных средств. Йохан Карпелан и его жена Бритт-Мари с помощью бригады из десятка специалистов начали в двух небольших ангарах производство крейсерских парусных яхт «H-boat», быстро нашедших сбыт в Северной Европе. Тогда же был разработан прообраз нынешних «Targa» – тихоходный водоизмещающий катер из стеклопластика «Botnia 23». Его корпус, имитирующий дощатую обшивку, и смещенная в корму рубка очень напоминали шведские промысловые катера, традиционные для западного региона Финляндии – Эстроботнии. С 1977 по 1991 г. было выпущено 650 корпусов, примерно по одному в неделю – совсем неплохая мощность для малого предприятия.

Наконец, в 1984-м увидела свет первая «Targa 25». Этот небольшой глиссирующий катер определил облик всех потомков, в нем соединились черты, позволяющие моментально определять «траулер, с которого не ловят

рыбу». Рубка островного типа, не закрывающая свободный доступ к полному периметру борта, наклоненный вперед фронт окон рубки, сдвижные двери по обе ее стороны, небольшая мачта, выполняющая скорее декоративную, нежели функциональную



Семейный бизнес – владельцы Botnia Marin Йохан, Бритт-Мари и Роберт Карпелан

роль, хотя с помощью закрепленной на ней стрелы и можно было принимать в кормовой кокпит различные грузы. В последующие годы фирма начала строить полный модельный ряд этих катеров, как больших, так и меньших размеров. Производство стало крупносерийным, но сохранило черты заказного, поскольку каждое судно комплектуется отдельно, под конкретного покупателя. В нынешний момент это стало особенно актуальным, поскольку несмотря на нескончаемый поток заказов, компания перешла на сугубо индивидуальный стиль постройки судов, и на складе готовой продукции, несмотря на непростую экономическую ситуацию, не остается ни одного корпуса.

Сейчас все большую роль в управлении семейным предприятием играет сын Йохана Карпелана – Роберт. В этом году он присутствовал на представлении «Targa» на Московской бот-шоу, где мы имели с ним длительную беседу.

Чем же она хороша?

Надо отдать должное терпимости и общему позитивному настрою финнов. Не редкость, когда несколько судостроительных фирм в Суоми выпускают очень похожую внешне продукцию, доходя даже до прямых заимствований друг у друга. Но при этом они не склонны сутяжничать и препираться

из-за авторских прав, а всемерно стараются найти и занять собственную нишу на довольно тесном рынке, развивая однажды найденные удачные конструктивные и технологические решения. Так происходит и с «внедорожниками» из Эстроботнии. Три близких

бренда – «Targa», «Minor», «Nord Star» – производятся на предприятиях, придерживающихся различной технологической политики. При этом именно «Targa» пользуется наибольшей и безусловной популярностью у населения Скандинавии, Британии, Германии, и что особенно ценно – у профессионалов – полиции, таможенников, портовых и лоцманских служб. К примеру, катерами «Targa» моделей «31», «37» и «42» оснащен морской дивизион полиции Лондона.

Почему именно эти страны северной части Европы? Потому что «Targa» – судно для непростых условий эксплуатации, это ясно с первого взгляда на нее. Крытая нескользящим покрытием либо тиковой рейкой палуба доминирует в общем расположении, под практичные кокпиты отдана и кормовая, и носовая части корпуса, широки и «дорожки» вдоль борта, значит, конструкторы позаботились об удобстве работы экипажа. С открытого борта удобнее спускать водолаза, проводить спасательные операции, заводить буксирный конец, просто швартоваться... Салон в рубке прекрасно справляется со своим основным назначением – служить теплым, защищенным от любой непогоды убежищем для экипажа. Плотные подогнанные двери не пропустят ни капли холодных брызг, развитая система ото-

пления и вентиляции делает внутренние помещения теплыми и сухими, а стекла – незамутненными росой. Не случайно, эти катера используют для плаваний в арктических морях, вплоть до самых льдов Исландии и Гренландии, где от судов требуются не только надежная работа отопителя на борту, но и незаурядная прочность стеклопластикового корпуса (его толщина достигает 20 мм, а при его изготовлении применяются только ручные либо инфузионные технологии).

Нельзя не отметить тщательность эргономической проработки интерьеров, сочетающих простоту и функциональную целостность с некоторой особой морской изощренностью компоновочных идей. Обстройка рубки, тщательно выполненная из натурального тика, четко сегментирована соответственно назначению: панель управления, ящик для карт, мойка, плита, рундучки – все собрано в компактные модули, но выглядят они как единое целое. Прямолнейность деления на эргономические зоны сочетается с несколько загадочной склонностью конструкторов к нетрадиционным ходам в компоновке. Подняв диван у задней стенки рубки небольшой «Targa 23.1», можно обнаружить скрытый вход в довольно вместительную спальную каюту под салоном. Вход в санитарный блок на «Targa 25.1» открывается снаружи, из носового кокпита – на редкость гигиенично, не правда ли? По самому крупному катеру из семейства – «Targa 44» – можно вообще путешествовать, как по небольшому двухэтажному дому, поднимаясь и спускаясь в проходах, соединяющих хорошо оборудованные аккуратные

каюты с огромным светлым салоном. Вероятно, в работе местных конструкторов сказывается немалый опыт хождения на парусных яхтах, для которых эргономичность компоновочных решений имеет огромное значение.

Катера длиной начиная с 27 футов (8.4 м) оборудуются выносным постом управления на крыше рубки, причем довольно скромным, без диванов, столов и подстаканников. В любом случае загорать на нем неудобно. Наличие рулевого мостика на относительно небольшом катере – признак высокой устойчивости корпуса. Действительно, даже самая младшая, 23-футовая, модель ряда имеет ширину и массу корпуса, исключающие беспроблемную его транспортировку по автодорогам. «Targa» не замысливалась в качестве «мобильного комплекта», это судно, имеющее место постоянного базирования идвигающееся своим ходом при любых погодных условиях. Хорошо, с морскими и портовыми службами все ясно – профессионалы должны работать, невзирая на волну и ветер. Но зачем «Таргу» покупают обычные люди, частники?

У скандинавов существует хорошая практика обзаводиться летними домиками не в дачных поселках деревенского типа, а где-нибудь на уединенных островах, в балтийских шхерах, в полном отрыве от городского образа жизни. И если наши люди, возвращаясь с уикенда, готовы покорно стоять в многокилометровых пробках, то финны и шведы предпочитают выбираться с дачи не смотря ни на что и без опозданий на работу – это святое. Поэтому, покупая судно для поездок

на собственный остров, они выбирают мощные скоростные и мореходные катера, гарантирующие возврат при любых условиях. Единодушное мнение финнов, знающих толк в лодках: «Targa» – лучшее. А уж они знают цену надежности.

По энерговооруженности эти катера не уступят куда более спортивной с виду братии – свыше 100 л.с. на тонну водоизмещения. Независимо от размеров катера разгоняются до 40–44 уз, в этом заслуга высокоэффективных дизелей «Volvo Penta» серии D4 и особенно мощной D6. Запас же хода по топливу у них существенно выше, чем у аналогичных марок.

Вот почему «Targa» популярна и у частного тамошнего судовладельца. Судя по растущему числу коттеджей на наших берегах и не снижающейся плотности автодвижения в начале и конце выходных дней, можно предположить, что идея владения быстроходным всепогодным катером еще ждет своего признания в России.

Заботами нового российского дилера удалось согласовать установку на поставляемые нам катера верхнего диапазона водометных движителей «Rolls-Royce», производимых в том же регионе Эстрототния. При наших зачастую плохо обставленных фарватерах на холодных беспокойных озерах и крупных реках водомет станет еще одним фактором реализации того же девиза – «вернуться, во что бы то ни стало».

Дебют нового для нас бренда произошел на московской Бот-шоу и первые катера уже разошлись по всей стране – на Балтику, Ладогу, Байкал.

А.Д.



HARDTOP MARINE
St. Petersburg Russia 1998

официальный дистрибьютор
в России и странах СНГ
Санкт-Петербург, тел. (812) 715-4578,
(901) 300-3206, (812) 715-9064
факс (812) 421-1225

www.targaboats.ru, www.targa.fi
htmarine@mail.ru