

Корма с классическим свесом или  
современный транец с обратным –  
и здесь у покупателя есть выбор



# SAARE 46

## ЗАКОНОДАТЕЛЬ МОДЫ?

ВЕРФЬ ИЗ ЭСТОНИИ, НАХОДЯЩАЯСЯ В НЕМЕЦКИХ РУКАХ, ПРЕДСТАВИЛА НОВУЮ МОДЕЛЬ SAARE 46 SEMI CUSTOM, ЯХТУ С ЦЕНТРАЛЬНЫМ КОКПИТОМ, ОБЪЕДИНЯЮЩУЮ ТРАДИЦИИ И СОВРЕМЕННОСТЬ И ПРЕДОСТАВЛЯЮЩУЮ МАКСИМУМ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ ИНДИВИДУАЛИЗАЦИИ

ТЕКСТ  
ФРИТЬОФА ГУНКЕЛЯ

**А**ббревиатура SC в индексе Saare 46 расшифровывается необычно. Она означает Semi Custom, полусерийный статус лодки, иными словами – высочайшую степень индивидуализации. В данном случае речь идет отнюдь не только о возможности выбора между разными вариантами киля и мачты, как у

других верфей. На Saare можно подобрать желаемую высоту настила в кокпите, форму иллюминаторов и даже тип кормового свеса. Еще больше вариантов внутри: две или три каюты, разные сорта дерева, конфигурации мебели – игровое поле максимально велико. Лодка № 1 построена для бывшего владельца верфи (датчанина) и представляет собой разумную вариацию на тему современной яхты с центральным кокпитом, которая на рынке будет противостоять Hallberg-Rassy и Najad.

Эстонская верфь, расположенная на «судостроительном» острове Сааремаа и пользующаяся хорошей репутацией, известна тем, что начинала с выклейки корпусов для финского бренда Finngulf. Затем под собственной торговой маркой Saare начался путь к независимости. Эстонцы успели выпустить 41-ю модель (в вариантах с центральным и кормовым кокпитами) и 38-ю с кормовым. Затем верфь перешла в немецкие руки – дилер верфи Томас Нильсен выкупил ее у владельцев.

### КАЧЕСТВО ОТ НОСА ДО КОРМЫ



#### УДОБНАЯ КОРМА

Откидной транец хранит спасательный плот и удобный трап, спускающийся к купальной платформе



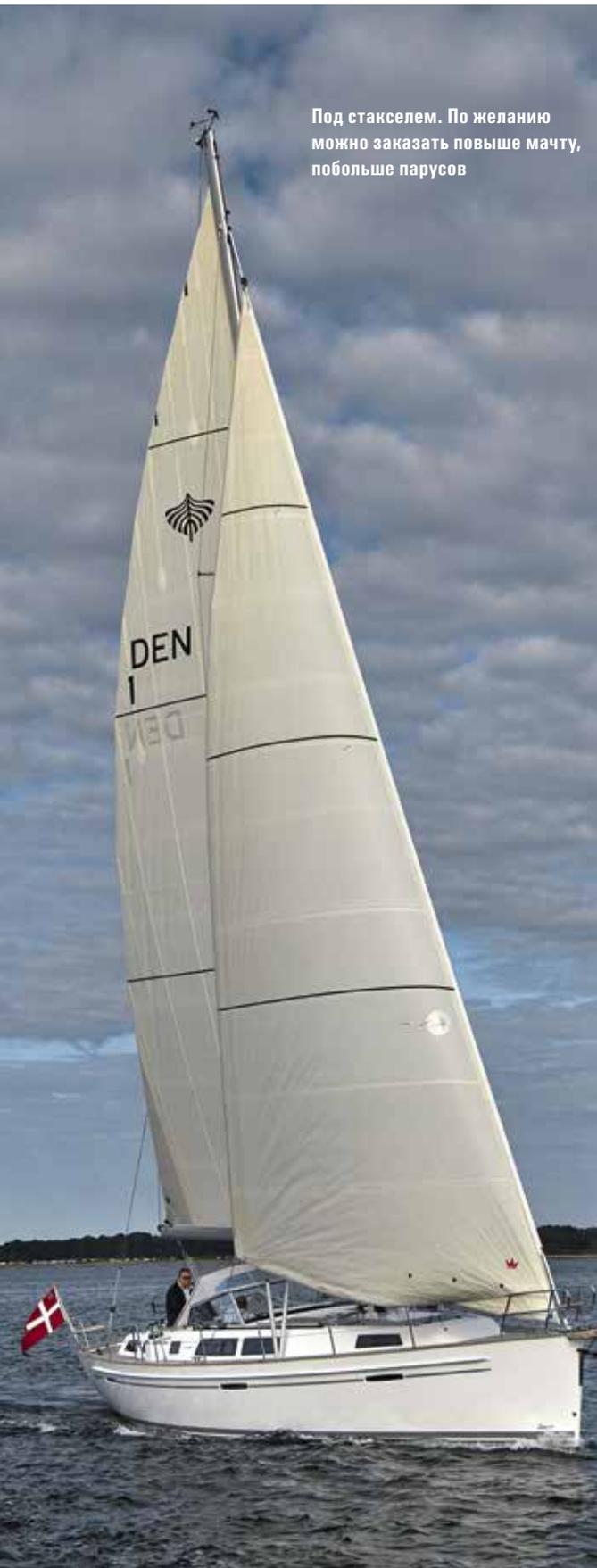
#### ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО

Защитное травмобезопасное стекло обеспечивает экипажу хорошее укрытие от брызг и ветра



#### ПРОСТОРНЫЙ ФОРПИК

Рядом с цепным ящиком находится объемный форпик, в котором найдется место для геннакера и множества кранцев



Под стакселем. По желанию можно заказать повыше мачту, побольше парусов

Новая топ-модель, как и ее предшественницы, спроектирована финном Карлом Йоханом Штральманом и несет характерные черты его стиля. Лодка располагает очень глубоким и хорошо защищенным центральным кокпитом, наряду с этим мы видим такие современные детали, как откидная купальная платформа со встроенным трапиком и спасательным плотом по соседству. Удачной выглядит идея установки мощного защитного (ветрового) стекла с рамой из нержавеющей стали. Понравился мощный привальный брус, а также приклеенное эпоксидной смолой тиковое покрытие палубы, на которой смонтированы четыре вентилятора.

### Тяжелая, но приятная

Под парусами Saare 46 уже при 8 узлах истинного ветра оказалась довольно резвой. На лавировке (угол составил типичные для таких яхт 90°) она шла со скоростью 5,5 узла, на полных курсах разогналась до 6. Особое внимание мы обратили на то, насколько легко и точно управляется лодка. Усилие со штурвала рулевой механизм Jefa передает на перо руля при помощи карданного вала и нескольких передач через машинное отделение – изощренно сложная, но замечательная система, исключительно легкая в деле. Управлять лодкой с ее помощью – одно удовольствие даже при слабом ветре, что не часто бывает на крейсерских лодках такого размера.

За хорошие ходовые качества отвечают опциональные мембранные паруса Elvstrom серии Ерех. Тестовая лодка, кроме того, была оборудована мачтой с закруткой гота – это тоже опция.

Шкоты генуи проведены на рубку, за счет этого носовой парус можно ставить под очень острым углом атаки, а проход остается свободным. Лебедки стаксельшкотов электрические, и это правильно, так как даже на лебедках типоразмера 60 усилия чересчур велики. Дело в том, что эти лебедки сильно вынесены наружу,

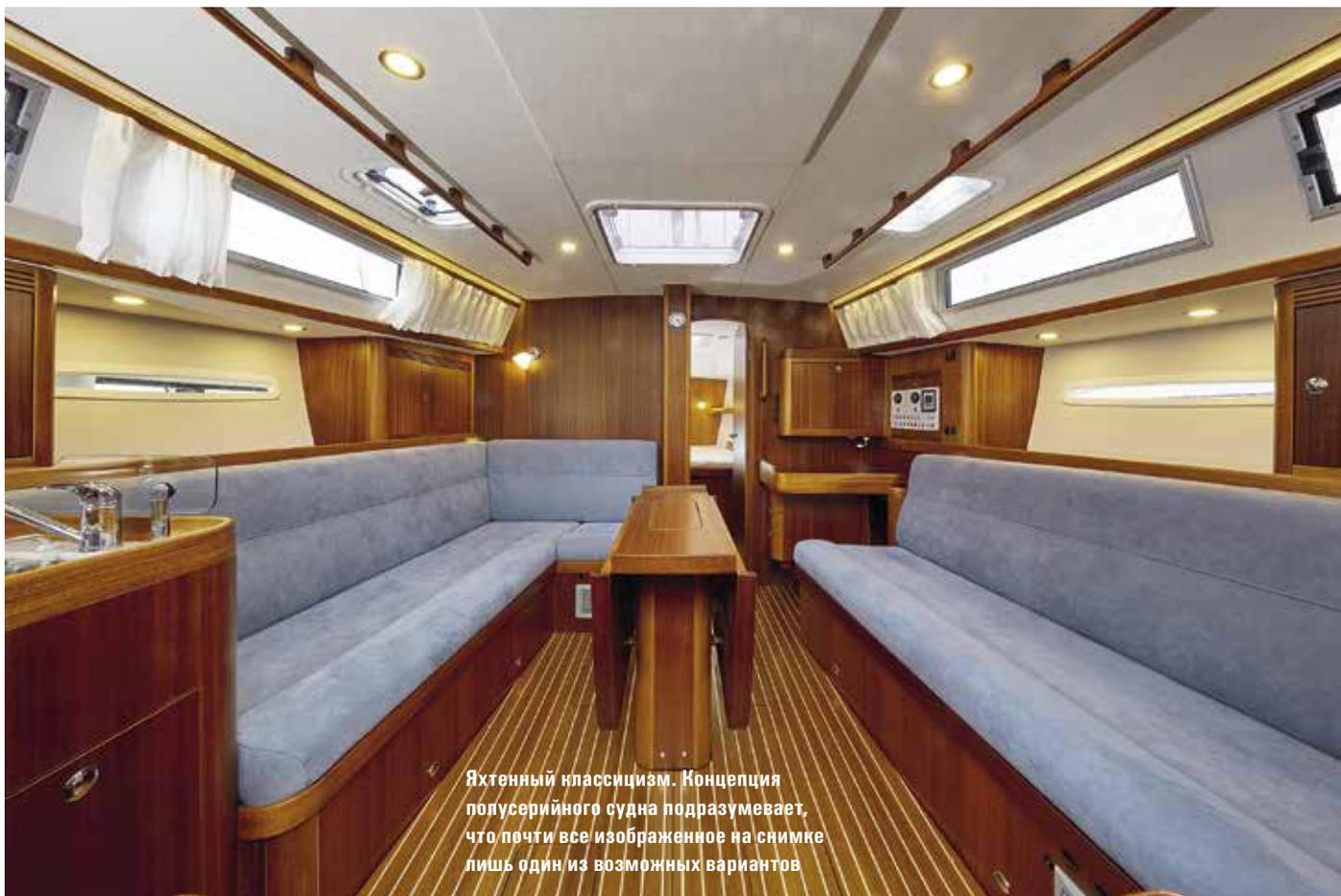
и для работы из кокпита требуют длинных и очень сильных рук.

Рулевой и команда сидят в глубоком и хорошо защищенном кокпите. Высота комингса (на котором тоже можно сидеть) колеблется от 40 до 53 см. А вот длина самого кокпита – 143 см – явно мала, если наверх выбирается вся команда в полном составе.

Но что интересно: секция палубы изготавливается в индивидуальном порядке. Любопытный каприз – за ваши деньги, любые изменения ее планировки возможны, только платите. И при этом вся лодка собрана очень хорошо. Корпус выклеен вакуумно-инфузионным процессом с помощью винилэфирной смолы. Это обеспечивает очень высокую долю содержания стеклоткани в ламинате, отсутствие воздушных пузырьков в нем же и высокую стойкость к осмосу. Сэндвич корпуса в качестве наполнителя содержит 25-миллиметровой толщины пенопласт Aigex, помимо высокой жесткости он обеспечивает хорошие термо- и звукоизоляцию. Редкая сегодня деталь: секция палубы не только приклеена к корпусу, но еще и дополнительно приламинирована «мокрым угольником».

Обстройка выполнена в традиционно-классическом скандинавском стиле. Работа по дереву и монтаж безупречны. Разве что можно немного придраться к зашивке подволока да к чересчур большому зазору между панелями настила пола.

Такие детали, как длинные поручни под подволоком, помпа бортовой воды на камбузе или безопасный на море пологий сходной трап, сегодня не в моде. Их наличие, однако, говорит о большом опыте эстонских судостроителей. Не забыты ими и современные элементы, такие как дверцы кают и шкафчиков, выполненные с сотовым наполнителем, что экономит вес и уменьшает деформации. На яхте обилие розеток, много разъемов USB, повсюду прямое или не прямое светодиодное освещение. Много иллюминаторов, в том числе в кокпите.



Яхтенный классицизм. Концепция полусерийного судна подразумевает, что почти все изображенное на снимке лишь один из возможных вариантов

## НА СОБСТВЕННЫЙ ВКУС

ВЛАДЕЛЕЦ ЯХТЫ МОЖЕТ ДАТЬ СЕБЕ ВОЛЮ ПРИ ОФОРМЛЕНИИ ИНТЕРЬЕРА – ПЛАНИРОВКА И РАЗМЕРЫ КАЮТ, КАК И СОРТ ДЕРЕВА ОТДЕЛКИ, МОГУТ БЫТЬ ВЫБРАНЫ САМОСТОЯТЕЛЬНО В ШИРОКОМ ДИАПАЗОНЕ



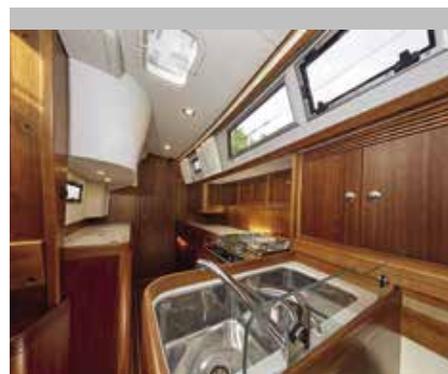
### ХОЗЯЙСКАЯ КАЮТА

Ее сердцем является большая койка шириной 1,60 м. Каюта просторна, хорошо освещена, имеет массу объемов для хранения личных вещей и прямой выход в...



### ГАЛЬЮН

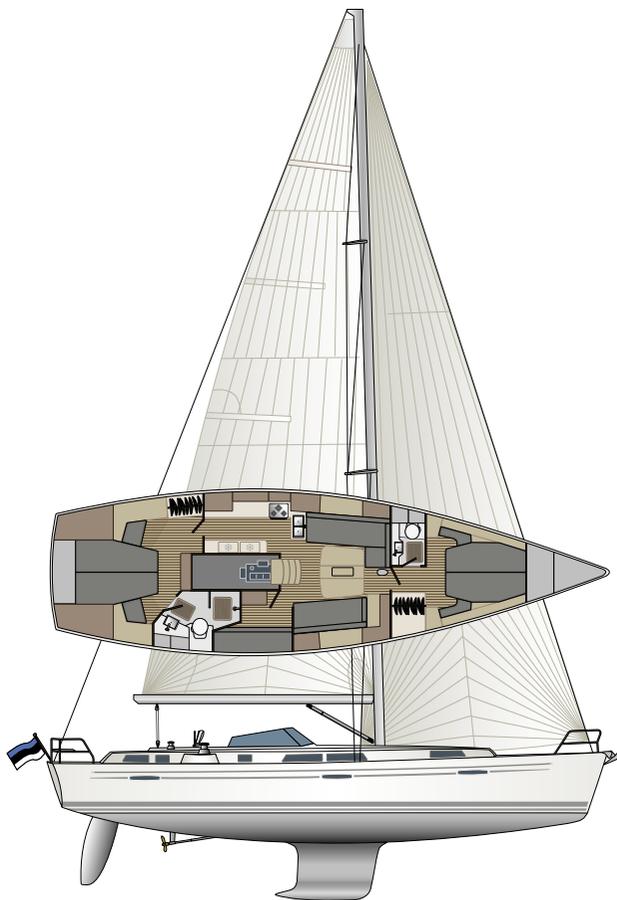
...гальюн, который доступен только из кормовой каюты и имеет отдельную душевую с достаточными площадью и высотой, а также откидным иллюминатором



### КАМБУЗ

На таком камбузе удобно работать даже при качке. Симпатичная деталь: ножная помпа для забортной воды, которую можно использовать как резервную для подачи питьевой

## SAARE 46 SC



ВАРИАНТЫ... ЗАКАЗЧИК ИМЕЕТ  
ВОЗМОЖНОСТЬ ПОДОБРАТЬ «ПОД СЕБЯ»  
И ИНТЕРЬЕР,  
И ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ

### ТЕСТ

#### СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

(без учета дрейфа и течения)

45°	5,5 уз.			
60°	6,2 уз.			
90°	6,5 уз.			
130°	6,3 уз.			
2 уз.	4 уз.	6 уз.	8 уз.	10 уз.

Скорость ветра: 6–8 узлов (2–3 балла Бофорта)  
Высота волны: 0,1 м

#### ЭНЕРГОВООРУЖЕННОСТЬ

ЭВР <sup>1</sup>	4,3
4,0 круизер	скоростной круизер 5,0

В стандартной комплектации парусности лодки хватает, но при желании ее можно «зарядить»

#### РАЗМЕРЫ КОЕК

Носовая каюта	2,01 x 1,37/1,16 м	
Салон (левый борт)	2,03 x 0,75 м	
Кормовая каюта	2,00 x 1,60/1,00 м	
Тесно	Приемлемо	Комфортательно

### ЦЕНЫ НА ВЕРФИ

Базовая цена	557 600 €
Цена в состоянии, готовом к выходу в море <sup>2</sup>	571 727 €
Комфортная цена <sup>2</sup>	579 122 €
Гарантия полная / на отсутствие осмоса	2/5 лет
Верфь: Saare Yachts OÜ, Sadama tee 10, Nasva 93872, Estonia. Peeter Sääsik. Тел. +372 50 87 913 www.saareyachts.com	

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Хорошее качество и невероятные возможности индивидуализации при относительно невысокой цене делают Saare очень интересным и даже эксклюзивным предложением в сегменте дорогих яхт с центральным кокпитом.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Конструктор	К.Й. Штральман
Категория СЕ	А (океан)
Длина корпуса	14,14 м
Ширина	4,20 м
Осадка	2,00/2,20 м
Водоизмещение	13,9 т
Масса балласта, весовая доля	5,2 т / 37%
Площадь парусности	
грот	58,8 м <sup>2</sup>
генуя (105 %)	48,3 м <sup>2</sup>
Мощность двигателя	53 кВт / 72 л.с.

### КОНСТРУКЦИЯ КОРПУСА И ПАЛУБЫ

Секция корпуса выклеена с использованием вакуумно-инфузионного процесса, винилэфирной смолы и пенопласта в качестве наполнителя. Секция палубы выклеена вручную с бальсой в качестве наполнителя.

### ОЦЕНКА РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА Yacht

#### Конструкция и концепция

- ☑️ солидная конструкция
- ☑️ очень высокая возможность индивидуализации
- ☑️ хорошо защищенный кокпит

#### Ходовые качества и управляемость

- ☑️ хорошие ходовые качества
- ☑️ превосходна при слабом ветре
- ☑️ прекрасная рулевая машинка (Jefa)

#### Обитаемость и качество сборки

- ☑️ отличное качество сборки
- ☑️ широчайшая возможность индивидуализации планировки
- ⊖ небольшие огрехи в деталях
- ⊖ носовые койки тесноваты

#### Оснащение и монтаж

- ☑️ высочайший стандарт монтажа
- ☑️ очень хорошее базовое оснащение

<sup>1</sup> Безразмерное число:  $^2/S^3/V$ . Чем оно больше, тем больше площадь парусности (S) по отношению к водоизмещению (V).

<sup>2</sup> По определению журнала Yacht. Все цены не включают НДС.

Планировка внутреннего пространства типична для яхт с центральным кокпитом: гостевая каюта в носу, хозяйская каюта в корме, обе – с отдельными гальюнами. В носу душевая и гальюн разделены. Камбуз располагается в проходе. Редкая деталь:

или служебный отсек со стиральной машиной и сушилкой.

### В хорошей компании

Выбор силовой установки предлагается сделать между 75-сильным двигателем с приводом Saildrive или 110-сильным двига-

дывается, обогрев шкафа мокрой одежды или обивка алькантарой в базовом исполнении служат дополнительными свидетельствами высокого качества.

В состоянии, пригодном для выхода в море, Saare 46 стоит 572 000 евро, еще 7000 придется доплатить за «комфорт-пакет» – невеликая сумма, поскольку яхта уже в базовой комплектации отлично оснащена. Saare 46 находится на уровне цены чуть более короткой Hallberg-Rassy 44 и чуть дешевле новейшей Najad 450 CC.

Обе шведские верфи, однако, проигрывают своей эстонской конкурентке в части индивидуализации выпускаемых ими яхт. 📌

## SAARE 46 НАХОДИТСЯ НА УРОВНЕ ЦЕНЫ ЧУТЬ БОЛЕЕ КОРОТКОЙ HALLBERG-RASSY 44 И ЧУТЬ ДЕШЕВЛЕ НОВЕЙШЕЙ NAJAD 450 CC

штурманский столик находится у главной переборки. На тестовой лодке была еще одна гостевая каюта, размещенная у миделя по правому борту. Вместо нее можно оборудовать мастерскую, офис

телем с валопроводом. Машинное отделение достаточно просторно для размещения дополнительных батарей или генератора. Танки сделаны из нержавеющей стали, трехлопастной винт скла-