

# Nord Star 26 – «невский вариант»

**Алексей Даняев**

На воде бот-шоу одни лодки создают экспозицию, другие украшают ее. А есть те, которые придают ей ценность, наполняют смыслом. Надвухфутовую можно купить и в магазине, многометровую же «Принцессу» выбирают не тут. Лодку здесь лучше выбирать как друга – для любимого дела, чтобы доверить ей жизнь свою и своих близких.



Компания Range Marine. 101000, Москва, Россия  
Ленинградское шоссе, д.39 стр.7 (территория Royal Yacht Club)  
+ 7 495 973 72 45, info@nordstarpatrol.ru

197110, Санкт-Петербург, Россия  
Южная дорога дом 4, корпус 1, (Яхт-клуб «Крестовский»)  
+7 812 926 29 49, info@range-marine.ru, www.nordstarpatrol.ru

**Н**евская вода показывает, кто на что годен, намного яснее, чем залы выставочного комплекса. Солнечная погода в конце мая прерывается проливными дождями, томный штиль – порывами норд-оста. И «морские джипы» из финской Кокколы в таких условиях – всегда в своей тарелке.

Компания Linex Boat OY славится среди знатоков новаторским подходом к конструкции типичного «внедорожника» марки Nord Star. То гибридный дизель-электрический вариант покажет, то «заряженный» как ракета, то суровый рыбацкий, то гламурный прогулочный. На всякий найдется покупатель, поскольку в основе неизменно лежит добросовестная технологическая традиция формовки, достройки и оборудования.

«Гвоздем сезона» стала одна из наименьших моделей в ряду Nord Star Patrol – 26-футовый Nord Star 26 Outboard. Классическое исполнение «26-го» с дизелем Volvo Penta D4 и откидной колонкой кому-то покажется излишне кондовым, а еще бывает, что у нас не везде можно найти качественное дизтопливо, достойное такой высокотехнологичной машины как Volvo Penta. Зато бензин приличного качества в наших речных и приморских городах найдется, как правило, всегда. Специально для нас конструкторы Linex Boat подготовили версию Outboard, оборудованную одним либо парой мощных подвесников. И получили в результате комплекс интересных преимуществ, выявленных нашей тест-группой при быстром знакомстве с новинкой.

Расчерченные черными канавками «под рейку» пластины из прессованной пробки теплого охристого цвета хорошо смотрелись на светло-шаровом пластике палубы. Впрочем, дамы на шпильках на нее допущены не были, и правильно. Гармонично смотрелись в салоне в окружении серого пластика тиковая фанеровка настилов и накладок и яркие желтые подушки диванов и кресел, создавая образ судна не легкомысленный, соответствующий покорителю обширных водных просторов, но вместе с тем по-домашнему уютный, милый сердцам дам – тех, что вовремя расстались с неподходящей обувью на выставочном понтоне.

Чем стали милы капитанской части посетителей подвесные моторы вместо дизеля? Установленные на металлическом кронштейне, они оказались



удаленными от обитаемой части помещений катера метра на два с лишним – пара и без того довольно тихих четырехтактников Mercury EFI по 150 л.с.

Если заглянуть под кокпит, то все его пространство теперь в Вашем распоряжении. Здесь есть где установить генератор в 3 кВт, бойлер с горячей водой, да и разных принадлежностей для походов поместится достаточно. А теперь добавим удобства интерьера: просторный салон, отдельную туалетную комнату с душем, две каюты, камбуз и запас топлива в 580 литров (с дальностью на круизной скорости – 500 км). В итоге получаем возможность рыбалки в отдаленных, заповедных местах в течение длительного времени и при комфортном пребывании на борту. На этом катере – это не мечта, а реальность!

В дополнение к основной мастер-каюте (в носу) получилась полноценная кормовая каюта (190×118 см.) со своим иллюминатором в кормовой стенке рубки. Это замечательное решение, учитывая, что в корпусе длиной только 8.6 м рядом с носовой каютой выгорожен полноценный прокатной галюн с умывальником, и то, что кокпит и палубные проходы вокруг рубки по-морскому широки. В плюс к просторной палубе – еще и такая же просторная платформа, разместившаяся поверх моторного кронштейна. На нее было очень удобно входить с бона. В общем, сплошные радости «невского варианта» известной модели.

Тестовый пробег доказал практичность проведенной модификации. На

малых оборотах моторов в салоне не было слышно вообще, на крейсерском ходу в 20–25 уз шум не превышал «разговорного» уровня в 74–75 дБ, причем значительную его часть составлял гул рассекаемой килеватым днищем воды. Скорость полного хода при 5500 об/мин достигла 39 уз (72 км/ч); как полагается, на битой невской волне остроносый «морской джип» показал себя с лучшей стороны. Швартовка же при двух моторах да с помощью джойстика подруливающего устройства превращается в занимательную игру, когда ограничений в направлении перемещения корпуса практически нет. Да и парная установка более надежна в дальнем походе по сравнению с одномоторной.

Возникли ли неблагоприятные побочные эффекты от «подвешного» ис-

полнения катера-морехода? Пожалуй, судоводителю придется быть более аккуратным при даче заднего хода и швартовке: подвесные моторы менее защищены по сравнению с колонкой под кринолином транцевой платформы. Найдется и более серьезный довод против хорошо оборудованного мореходного катера нижнего размерного диапазона «внедорожников». Любители принципа «много лодки за меньшие деньги» смогут за цену Nord Star 26 найти более радующие душу варианты, скажем, из крупносерийных «американцев». Но существует еще принцип «лучше меньше, да лучше», исповедуемый другой частью потребителей, и тут заботливо оборудованному ладному с виду «скандинаву» альтернатив будет немного.



Фото автора и Игоря Колодникова

**Основные данные катера Nord Star Patrol 26 Outboard**  
 Длина наибольшая – 8,4 м, ширина корпуса – 2,8 м. Килеватость на транце – 18,3 град.  
 Масса корпуса – 2700 кг. Пассажировместим. – 6 чел. Грузоподъемность – 600 кг.  
 Запас топлива – 320/580 л, запас воды – 100 л, сточная цистерна – 47 л.  
 Макс. мощность двигателей – 600 л.с. Категория СЕ – В