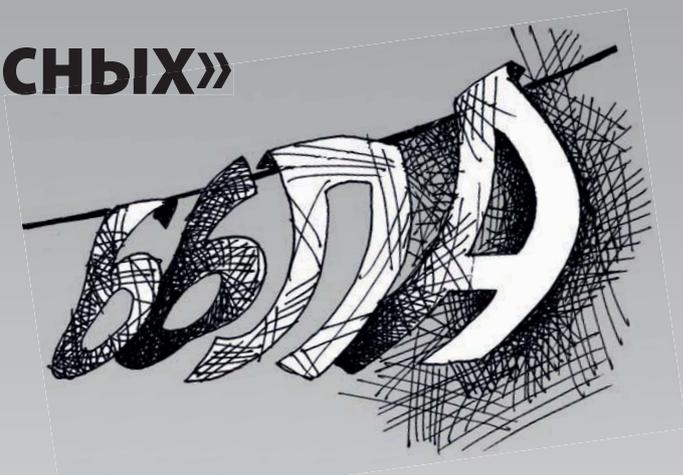


# Два слова о «навесных» номерах

С конца 2007 г. в некоторых регионах работники ГИМС усиленно отлавливали владельцев надувных лодок с «навесными» регистрационными номерами. В некоторых местах капитанов наказывали, в некоторых – предупреждали.



**П**ока единообразного подхода к нанесению регистрационных номеров нет, поэтому проще пользоваться общими правилами, которые гласят: «Регистрационные номера должны быть нанесены на борта несмываемой краской...». В связи с этим владельцы ряда лодок, в первую очередь надувных и малых РИБов, решают, как сделать так, чтобы и номера были, и водой они не смывались, и чтобы все это более или менее прилично выглядело, и вдобавок лодку можно было успешно складывать. Немаловажно и то, как этот номер удалить в случае продажи лодки?

Начнем с конца. Если владельца не сильно заботит проблема смены номеров, то на борт можно просто приклеить кусок ткани ПВХ с нанесенными номерами. Возможностей нанесения номеров на разного рода плоттеры сегодня хоть отбавляй, даже в удаленных от очагов цивилизации местах. Сложность возникает тогда, когда достаточно большие куски ПВХ ткани надо приклеить на баллоны. Владелец РИБов проще, обладателям же «надувнушек» придется постараться не оплошать и накачать баллоны до давления, указанного производителем. Тут важно помнить, что в противном случае возможны искривление профиля баллона и последующие проблемы с эксплуатацией лодки. Поэтому, если номер будет приклеиваться целиком, а не «только по углам» или «только по краям», стоит использовать тонкую и неармированную («слабо армированную») ткань, которая хорошо тянется в разных направлениях. Иными словами, если баллоны лодки сделаны из ткани, к примеру, плотностью 1000–1100 г/м<sup>2</sup>, то «номер» имеет смысл наносить на ткань плотностью 900 г/м<sup>2</sup>

и ниже, вплоть до 400–500 г/м<sup>2</sup>. Чем меньше армирование, тем в данном случае лучше.

Можно также использовать баннерную ткань. Немного сложнее будет приклеивание букв и цифр из ПВХ на борт. Однако такой способ тоже возможен, и в некоторых случаях его даже легче и проще осуществить, чем наклеивать кусок ткани.

Есть еще один несложный, но не столь «красивый» способ – это нанесение номера специальными маркерами, которые не боятся воды – так называемыми «маркерами сварщика». Как показывает практика, «освежать» регистрационные номера, нанесенные подобным способом, можно три-четыре раза в сезон при активной эксплуатации лодки. Смыть такой номер при необходимости можно, правда, не водой, что уже хорошо, а используя спирты или уайт-спирит или бензин.

Годится и нитрокраска, но она быстро осыпается с баллонов, особенно если лодка часто разбирается и есть большие перепады температуры. Существуют смеси нитрокраски с различными клеями, к примеру, популярным и доступным сегодня «Ураном». Такой вариант имеет полное право на жизнь, но смыть потом номер полностью практически не удастся. Следы все равно останутся, а верхний слой ткани растворится.

Наилучшим способом, который сегодня удовлетворяет и обладателей надувных лодок, и инспекторов ГИМС, можно признать использование пленок типа «Оракл», которые широко применяются в рекламной индустрии. Заказать такой номер «в нарезке» из пленок можно в любой фирме, которая занимается изготовлением рекламных щитов, флагов и т.д. Стоимость

двух номеров составляет примерно 300–600 руб. в зависимости от размера букв и цифр. При определении стоимости учитывают не количество знаков, а общую площадь будущего номера, которую он занимает на плоскости.

В этом году мы опробовали разные варианты нанесения номеров на ткань ПВХ, и последний нам показался наиболее приемлемым и простым. Однако при этом следует придерживаться следующих правил: лодку надо накачать до давления, рекомендованного производителем, но при этом нельзя нагревать ткань на солнце. Лучше наклеивать цифры и буквы либо в тени, либо в помещении. Для эксперимента мы приклеили в одно и то же время номера на теневой стороне лодки и на солнечной. После того как из баллонов был выпущен воздух, номер, наклеенный «на солнце», стал отходить от ткани и запузырился. Не сильно, но товарный вид был потерян. Когда баллоны были накачаны, цифры и буквы остались сморщенными, но весь сезон уверенно продержались на бортах. Номер, который был наклеен с теневой стороны, до сих пор не имеет морщинок и пузырей. Правда, «Оракл» испытывался на РИБе, и, соответственно, лодка не складывалась. Однако пробы на куске ПВХ показали: если свернуть номер в трубочку (цифрами внутрь), то при разворачивании достаточно его разгладить, и он будет выглядеть, как новый.

Возможно, способов существует больше, но мы рассказали только о тех, что опробовали. Готовы выслушать любые иные предложения наших умельцев, которые могут поделиться своими способами, в том числе и нетрадиционными, но отвечающими требованиям ГИМС.

**И.В.**