

Игорь Лагутин

Прицеп и надувная лодка

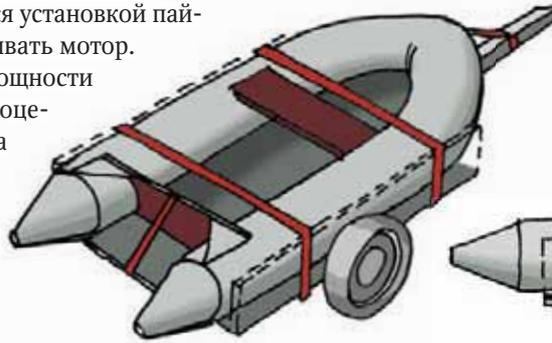
Альянс надувной лодки длиной до 3.6–3.8 м и подвесного мотора мощностью 15–30 л.с. называют «мобильным комплектом», поскольку его можно успешно перевозить в автомобиле, а собирать и разбирать на лоне природы без особого ущерба для организма. Однако не всем нравится постоянно разворачивать «шкуру» лодки и потом, после приятно проведенного времени, сворачивать ее обратно, заниматься установкой пайолов, стрингеров и навешивать мотор. При длине лодки 2.8 м и мощности мотора около 5 л.с. эти процедуры не составят труда, а вот если вес лодки превышает 70–80 кг и вес мотора – более 40 кг, то много физических сил будет уходить на сборку-разборку такого «мобильного комплекта», его спуск на воду и установку мотора. Поэтому в последнее время обладатели лодок из ПВХ или «хайпалона» все чаще задумываются о ее перевозке в собранном виде на прицепе, что имеет свои плюсы и минусы. Попробуем на известных примерах разобраться в том, какой прицеп лучше приобрести для этих целей, как закреплять на нем лодку и как при этом избежать неприятностей. Упор, разумеется, сделаем на описание модернизации прицепа для перевозки надувной лодки.

Надувная лодка и бортовой прицеп

«Обычных» прицепов сегодня в магазинах довольно много, однако не все они подходят для транспортировки надувных лодок без предварительной подготовки. Острые кромки откидных бортов, торчащие головки болтов или саморезов, а также общая конструкция с откидным задним бортом провоцируют повреждение баллонов и днища. Поэтому после приобретения «обычного» прицепа придется озадачиться его «тюнингом». Самая простая доводка прицепа – это приобретение «уличного» ковролина (можно заменить линолеумом), нового или «б/у», и его установка не только в критических местах (острые кромки и т.д.), но и по всей площади грузовой платформы. После этого лодку можно перевозить как в перевернутом положении (килем кверху), так и в положении «килем вниз». Разумеется, если мотор при этом перевозится отдельно от лодки.

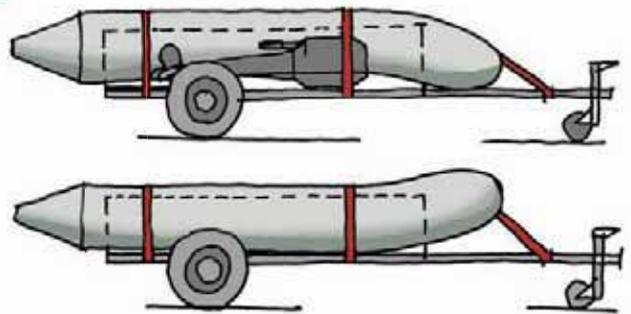
Чтобы при езде по нашим дорогам, которые и дорогами-то трудно называть, ткань ПВХ (хайпалон) не протерлась, не-

обходимо хорошо закрепить лодку. Для этого подойдут специальные стропы с механизмом затяжки, широкий ассортимент которых представлен как в специализированных автомобильных и лодочных магазинах, так и в больших сетевых супермаркетах. Цена одного стропа стартует с отметки 45 руб. Оптимальный вариант с приличным механизмом натяжки и фиксации, оснащенный хорошими крючками, стоит от 70 до 100 руб. за один стропа. Для успешного крепления лодки длиной



Продольные крепления обеспечат лодке сохранность при движении на большой скорости и по бездорожью

При перевозке мотора в таком положении его надо крепить к прицепу



Возможная схема крепления надувной лодки на прицепе

более 3.5 м имеет смысл использовать три стропа («с запасом»). Два стропа крепятся поперек лодки: один – в том месте, где носовая часть крепится к баллонам борта (но не по шву), другой – в районе транца таким образом, чтобы стропа проходил в тех местах, где ткань не сомнется. Речь идет о тех случаях, когда лодка перевозится килем вверх. Третий стропа (на всякий случай при больших перегонах) должен удерживать лодку от продольных перемещений, т. е. проходить по линии киля от кормы до носа.

Если лодка перевозится килем вверх, то не грех подумать и о том, чтобы под ней перевозить мотор. Перевозка мотора «под лодкой» также потребует установки некоторого оборудования для крепления. В принципе, для мотора весом до 50 кг будет достаточно четырех надежных рымов и одного-двух стропов с механизмом затяжки.

При перевозке лодки «килем вниз», если с прицепом кроме укладки ковролина ничего не делали, придется «припускать» киль, чтобы лодка опиралась на баллоны бортов. При этом некоторые лодки придется размещать так, чтобы транец не создавал угрозы для ткани днища, т. е. не возникли перегибы и заломы. Для большей уверенности можно использовать различные подкладки. К слову, о подкладках: для надежного крепления лодки в положении «килем вниз» можно использовать специально склеенные по форме баллоны из ПВХ. Есть два варианта. Первый вариант заключа-

ется в создании длинного фигурного баллона (баллонов) в форме клина (торец баллона представляет треугольник со скругленными углами) или в форме овальной «сосиски». Лодку кладут в прицеп, у которого вдоль бортов размещены эти приспособления, и, после того как лодка будет притянута к прицепу стропами, их (изготовленные баллоны), можно подкачать до нужного давления, чтобы лодка не могла во время движения перемещаться по прицепу.

Если перевозить лодку с приспущенным килем (килевой секцией) без каких-либо подкладок, то возникает опасность (на некоторых моделях) протирания ПВХ-ткани внутри лодки, так как фанерные или алюминиевые пайолы неизбежно будут скользить по ее внутренней части, даже если они хорошо зажаты баллонами бортов. Лодки с надувным днищем (низкого давления) в этом отношении удобнее, так как не имеют пайолов.

При перевозке лодки «килем вниз», в нее не надо класть тяжелых предметов, а баки и другие крупные элементы необходимо как следует закрепить. Также стоит позаботиться о транспортировочном чехле, который можно закрепить так, чтобы и грязь во время движения не попадала внутрь лодки и предметы (сумки и т.д.) не выпали наружу.

Перевозка лодки с установленным на транце мотором небольшого веса (до 40 кг) в этом случае возможна, но только на небольшие расстояния и по хорошим дорогам. Мотор придется каким-то образом хорошо закрепить, чтобы он не нагружал во время движения швы крепления лодки к транцу, имел приличное расстояние от «шпоры» до дорожного полотна, а место крепления ткани днища к транцу не пострадало.

В любом случае, используя для перевозки надувной лодки обычный прицеп, стоит помнить о том, что спустить лодку на воду можно, только сняв ее с прицепа. То есть о спуске лодки в одиночку, используя автомобиль и прицеп, речи не идет.

Надувная лодка и «лодочный» прицеп

Прицепы с роликами при перевозке лодки из ПВХ отпадают сами собой по вполне понятным причинам. Остаются прицепы с ложементами (или сланями, как иногда их называют). Естественно, что лодку на прицепе с ложементами можно перевозить только в положении «килем вниз». Но даже в этом случае лодку, особенно больших размеров (4.5 м и более), не стоит в некоторых случаях затаскивать на прицеп с помощью лебедки – есть риск испортить ткань днища, так как большинство подобных прицепов «грешат» острыми торцами балок. Если прицеп имеет загибы ложементов, то в этом случае задача немного упрощается, правда, все зависит от конкретной конструкции лодки и прицепа.

Если на лодке имеется усиление в виде полос ПВХ, проходящих вдоль баллонов в местах стыка днища и бортовых баллонов, то вытащить лодку из воды можно, воспользовавшись лебедкой, если, конечно, ложементы не погружены в воду.

Для того чтобы лодка прожила как можно дольше, прицеп стоит подготовить к ее перевозке. Опыт показывает, что правильное расположение ложементов относительно киля поможет сохранить лодку при долгих перевозках по неровным дорогам. Ложементы должны находиться в таком

положении, чтобы большая часть бортовых баллонов опиралась на них. При этом транец лодки не должен выступать за кромки ложементов, особенно если лодка транспортируется вместе с мотором.

При транспортировке лодки с установленным на транце мотором его надо прочно крепить в раме прицепа либо фирменной штангой-фиксатором, либо каким-нибудь самодельным устройством, которое не позволит ему «болтаться» вместе с транцем. Для этого достаточно сделать простейший упор из фанеры или доски, который одним краем будет упираться в раму прицепа, разумеется, с фиксацией, а другой – фиксировать «ногу» мотора.

Если позволяют средства и есть навыки, то можно изготовить специальные, большой площади и длины, накладки на ложементы – своеобразные кильблоки. Это поможет хотя бы немного уменьшить давление на лодку в местах соприкосновения с ложементами и устранить возможность протирания ПВХ-ткани во время движения.

На прицепе с ложементами лодку также надо хорошо закреплять и во время перевозки периодически проверять крепление. Это важно, так как при перепадах температуры воздуха давление в баллонах изменяется достаточно быстро, и крепеж будет ослабевать.

Полезно лодку закрыть транспортировочным тентом, который, конечно, следует прочно закрепить. Его наличие позволит перевозить в лодке легкие, но объемные грузы, разумеется, если они также будут как-то закреплены.

Два слова о самом прицепе. Для перевозки надувной лодки надо приобретать прицеп с достаточно мягкой подвеской. То есть, если прицеп рессорный, то рессоры должны быть длинными и «мягкими», если подвеска основана на резиновых жгутах, то стоит посмотреть, насколько она мягко работает.

Если же подвеска жесткая, прицеп будет скакать по всем выбоинам, что создаст не только сложности с управлением, но и самой лодке достанется, как говорится, на орехи. Исправность амортизаторов, если они предусмотрены конструкцией, и их жесткость также имеет смысл проверять регулярно.

На самом деле перевозка надувной лодки на лодочном прицепе может кому-то показаться nonsensом, в этом случае проще использовать, к примеру, РИБ. И на волнах он ведет себя спокойнее, и в обслуживании немного проще. Но каждый делает свой выбор сам, поэтому и появился этот краткий материал, содержащий практические советы, тем более что в современных экономических условиях многим не по средствам покупка дорогой лодки из стеклопластика.

СТРОИМ И ПРОЕКТИРУЕМ

ЛОДКИ НА ЗАКАЗ

парусные, моторные, гребные

8 (916) 787-1394, cell-001@yandex.ru