

Александр Кулагин ♦ В прошлом номере «Кия» мы начали серию публикаций с советами для новичков, впервые взявшихся за самостоятельное использование надувной лодки. Первым «уроком» была ее сборка, а теперь автор познакомит нас с правилами безопасности на воде и особенностями управления судном.

Несколько слов о безопасности и управлении надувной лодкой



Первое правило, которое всегда нужно выполнять на воде – все члены экипажа должны быть в спасательных жилетах. Это не только требование ГИМС и защита от штрафа, это еще и гарантия вашей безопасности и безопасности всего экипажа. Причем жилетом не стоит пренебрегать при дрейфе или якорной стоянке. С одной стороны можно неудачно встать или повернуться и оказаться в воде, с другой стороны – на воде, как и на дороге, к сожалению, не все водители ведут себя адекватно и вам могут помочь перевернуться, причем произойти это может весьма неожиданно.

Правило второе – располагайте экипаж так, чтобы впереди сидящие

пассажиры не закрывали вам обзор, плывущая бутылка наверняка оставит неприятные следы на винте, а дрейфующее бревно ощутимо повредит лодку или мотор и при столкновении приведет к серьезной аварии. Большие неприятности вас ожидают при наезде на пловца или при столкновении с другим судном.

Правило третье – при движении и вы, и пассажиры должны держаться за лееры или ручки. Надувная лодка – судно легкое и плоскодонное, а при прохождении волны от встречного или обогнавшего вас судна, из лодки можно элементарно вылететь, особенно при недостатке опыта у шкипера и высокой скорости.

Правило четвертое – тросик ава-

рийной остановки двигателя всегда должен находиться на руке!

Не пренебрегайте правилами управления судном, может это и прозвучит банально, но написаны они кровью и не стоит добавлять в них собственную «главу».

И самое интересное напоследок. Несколько приемов управления судном.

Начнем с движения в одиночку. Лавры Капеллини сняты всем настоящим водномоторникам. Пусть скорость не 240, а всего 40, но даже от такой скорости можно получить удовольствие и хорошую порцию адреналина.

Посадка. Задняя банка «летит» за борт. На ее место – или коврик потолще, или надувную подушку – чем



1



2



3



4

сохранить набранную максимальную скорость.

Ходить по прямой надоедает довольно быстро, хочется поворотов и разворотов. Даже не пытайтесь делать это на полной скорости! Хотя бы пока не наберете достаточный опыт в управлении. Надувастик – лодка легкая и довольно быстро переворачивается.

стях у лодки может быть совсем разное поведение в повороте!

Когда ваша скорость подойдет к 35–38 км/ч, уже можно задуматься о прохождении поворотов «по-спортивному». Здесь есть два варианта – по большому или по малому радиусу. Поворот по большому радиусу прост – проходится без сброса скорости. По-

ниже сидим – тем выше скорость и меньше шанс вылететь при неудачном маневре. Стартуем! Газ полный, нос лодки смотрит в небо и ему надо помочь опуститься. Переносим вес тела вперед (рис. 1) и, как только лодка вышла на режим глиссирования, смещаемся как можно ближе к транцу (рис. 2). Этим достигается наибольшая скорость глиссирования. Если есть небольшое волнение или встречный ветер – положение тела выбираем таким, чтобы при бросках нос лодки не задирался вверх (рис. 3). Это позволит не взлететь и не перевернуться через голову при резком порыве ветра, а также

А встреча с водой даже на скорости в 40 км/ч не сулит ничего хорошего.

Самый простой и легко выполнимый практически без проскальзывания поворот – левый. Пробуйте начать поворачивать на малых скоростях глиссирования. Перед поворотом корпус чуть смещаем вперед, это позволит сохранить правильный ходовой дифферент в повороте при неизбежной потере скорости (рис. 4).

Когда привыкните и почувствуете лодку и положение корпуса при повороте – скорость можно начинать постепенно увеличивать. Делать это стоит медленно, на различных скоро-

ворот по малому радиусу несколько сложнее. При движении по прямой перед поворотом чуть сбрасываем скорость, затем, в циркуляции, даем полный газ. Сложность заключается в определении правильного расстояния до поворота, на котором надо скорость сбросить, и правильном определении момента, когда газ надо прибавить. Научить этому невозможно, тут требуется некое чутье.

На этом урок окончен. В дальнейшем я вернусь к разговору об управлении лодкой, правильной навеске двигателя, подбору винта и другим полезностям. ✍



**Лодки класса лайт.
Лодки повышенной мореходности.
Лодки для рыбалки и отдыха на воде.**



**Уникальная АКЦИЯ для дилеров!
Приглашаем к сотрудничеству!**

**СКИДКИ
до 15%**

VN-360 NEW
Цена со скидкой
30760р.

VN-340 NEW-LE
Цена со скидкой
24688р.

Скидки и акции распространяются на всей территории РФ. Размер скидки и сроки начала акций одинаковы у всех официальных дилеров, а также в розничных магазинах и интернет-магазине: компании "Посейдон"

Подробности на сайте компании.