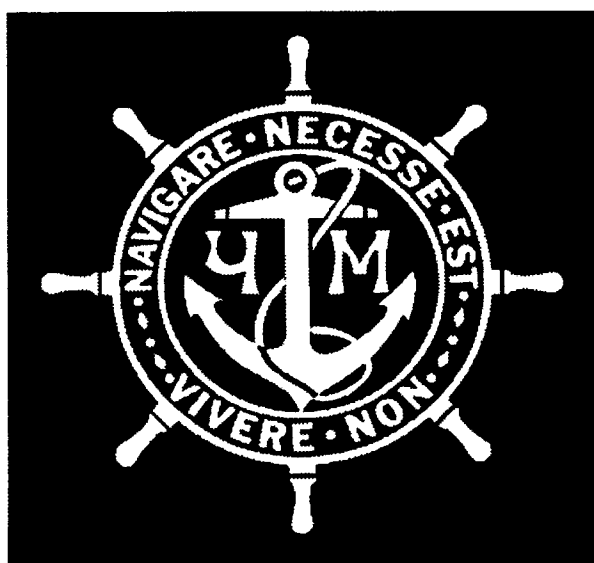


Їзда на водних лещетах

Чорноморська праця на ступінь Чорноморця

ст. пл. Данило Лісовський



Їзда на водних лещетах

Передмова.....	2
Історія водного лещетарства	3
Історія водного лещетарства на морському таборі.....	4
Приладдя.....	6
Техніка та інструкція їзди.....	14
Закінчення	21
Джерела інформації	22
Словар	23

Агой Чорноморці!!!!!!!!!!!!!!!

Перед Вами є моя Чорноморська праця на ступінь Чорноморця. Я вибрав тему, яка мені є дуже цікава та яка мені дала багато успіхів та радості в житті. Я є дуже гордий з того, що я є членом Чорноморців, які щороку протягом одного тижня, вчуть наше юнацтво та старше пластунство водний спорт та історію Чорноморців.

Я маю надію, що ця праця колись буде курінний інструктаж до навчання водного лещетарства на майбутніх морських таборах.

ст. пл. Данило Лісовський

дано 28-ого червня. 1996



Історія водного лещетарства

Люди в Америці почали їздити на водних лещетах в 1922 р. American Water Skiing Association (AWSA) зорганізував перший змаг в 1939 р. в Jones Beach State Park, Long Island, New York. До нинішнього дня, AWSA є урядовим органом водного лещетарства. Він признає різні форми водного лещетарства: традиційний (тема цієї праці), босим (barefoot), на дошці на коліна (knee-boarding), на показ (show), на швидкість (speed), для неможлих (disabled), та на університетські змагання.

Водне лещетарство було видумане на змагання, і на розривку. Люди можуть лещетуватися на спеціальних лещетах або босі. Їх тягнуть на поверсі води моторівкою. Моторівки переважно їдуть 15 до 35 миль на годину для тих на лещетах, а для тих які босі їдуть, моторівка їде 35 до 45 миль на годину. Лещетарі, які їдуть на швидкість, можуть їхати понад 90 миль на годину (моторівка так скоро не їде, але як змагун крутить, то може так скоро їхати).

Історія водного лещетарства на морському таборі

Один з перших часів коли водне лещетарство було учене на морському таборі було в 1965 р. на Indian Lake. Славко Лучкань був капітаном та може був один з перших інструкторів. Пан Компас перше їхав на водних лещетах в 1967 р. коли табір був на Lake Speculator в околиці Lake George.

Від 1969 р. до 1975 р., морський табір був на Stillwater Reservior в горах Adirondacks в Нью Йорку. В 1971 р. Роксоляна Тимяк (тепер Лончина) була капітанкою та вчила водне лещетарство з її кузином Адріаном Логушом. Адріян був учасником на таборі, але вмів дуже добре їздити. Він брав участь в гутірках яко під-інструктором, замість яко учасником. Обидва були з околиці Сиракуз, де мали родинну моторівку, яку привозили на морські табори. Літами, вони поліпшали їхню техніку, потім вчили на морському таборі. До нинішнього дня, водне лещетарство є популярною частиною морського пластування.

Я навчився та залюбився водним лещетарством на морському таборі в 1988 р. коли табір був на їхати на Bald Eagle State Park, PA. Пан Павук був перший Чорноморець який мене навчив їздити на лещета. На наступні 2 табори, я поліпшив свою техніку під інструкції пана Масла (це мій старший брат), пана Ноа, та Ігора Павлюка. В 1991 р. і 1993 р., я вчив водне лещетарство. В 1993-ому році, я був головним інструктором.

Моторівки, які ми вживали були малі лодки з мотором прикріпленим на заді (outboard). Чорноморці є власниками двох таких моторівок.

В 1992-ому році, Чорноморці купили професійну моторівку, яка має мотор в середині лодки (inboard), для змагання на водних лещетах. Знимка цієї моторівки є на наступні сторінці.

Кожного року коли відбувся морський табір, всі учасники успішно їхали хоч один раз на водних лещетах. Чорноморці мають знаменитих та терпеливих інструкторів до цієї ділянки, але праця ніколи не була написана про техніку водного лещетарства. Аж тепер...

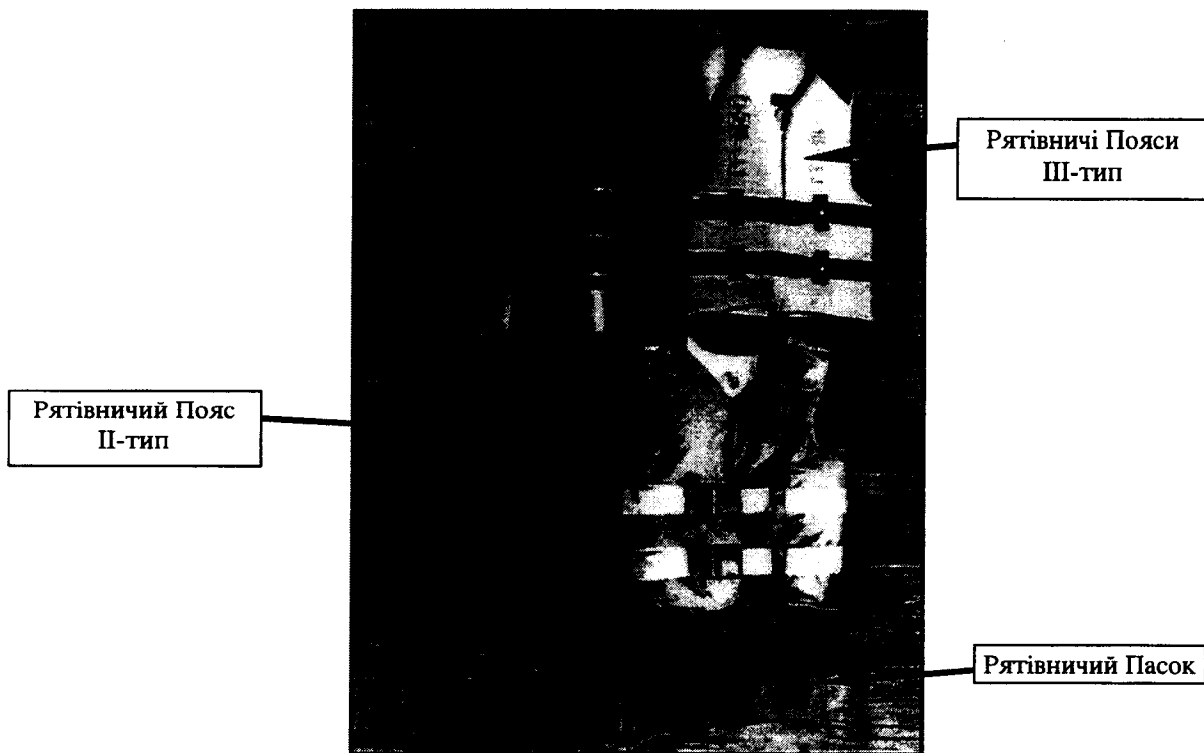


Приладдя

Приладдя на водне лещетарство включає рятівничий пояс, лещата, шнур до тягнення, та моторівка. Також треба двох охотників: одного, щоби вважав на лещетаря та другого щоби був шофер/скіпер/інструктор.

Рятівничий пояс є найважливіше приладдя не тільки на водні лещата, але на всі водні ділянки. В Пенсилвейнії, та на всіх морських таборах, лещетар **МУСИТЬ** мати на собі рятівничий пояс згідний з U.S. Coast Guard Boating Regulations. Це значить, що рятівничий пояс до лещетарства має бути такий, який виглядає як мала куртка (Type III Personal Floatation Device). Він має бути вигідний коли заціплений. Звичайні рятівничі паски (life belts) НЕ є згідні з урядовими правилами на водне лещетарство.

Стилі рятівничих поясів



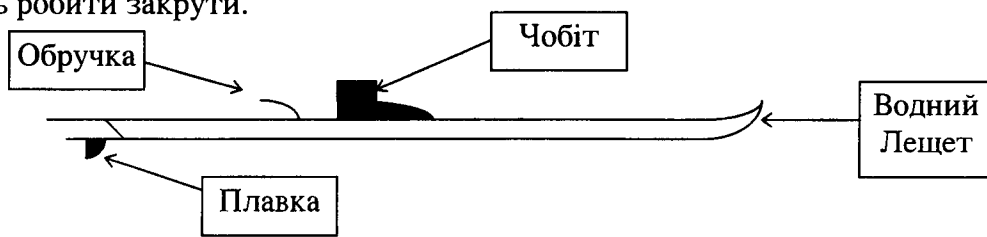
Водні лещата переважно є зроблені з дерева, плястики, або із скріпленої плястики (fiber-reinforced polymer). Вони є переважно 5 до 6 стіп довгі і 6 до 9 інчів

широкі. Чим тяжча особа, тим довші лещета. Слідуюче є пораджені довжини лещета на інші ваги лещетаря:

Вага (фунти)	Довжина лещета (інчі)
менше як 140	64
140-175	66
тяжче 175	67 або 68

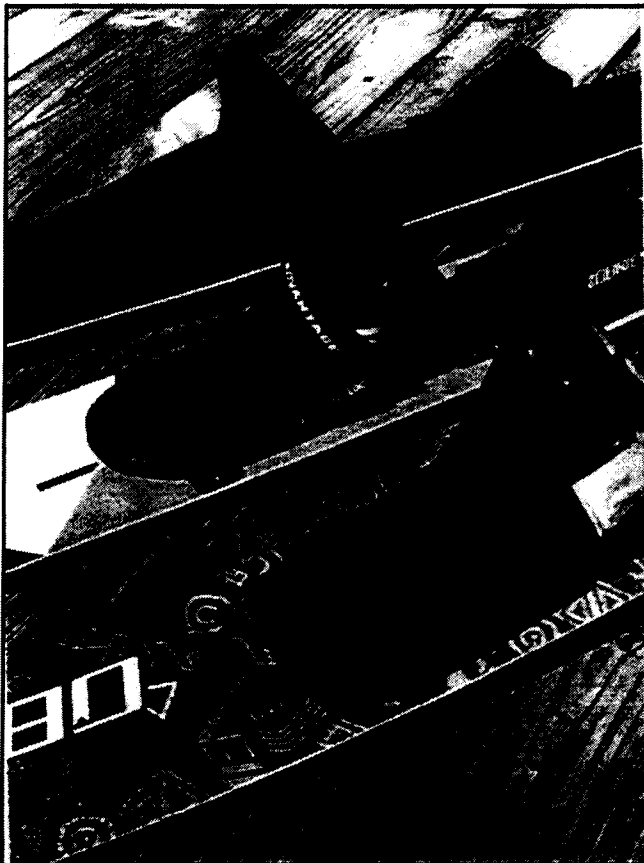
Пораджені довжини лещета

Водні лещета мають спеціальні гумові чобіти, які є причеплені до лещет. Вони також мають спеціальні плавки (fins), які допомагають лещетарові встати з води та допомагають робити закрути.

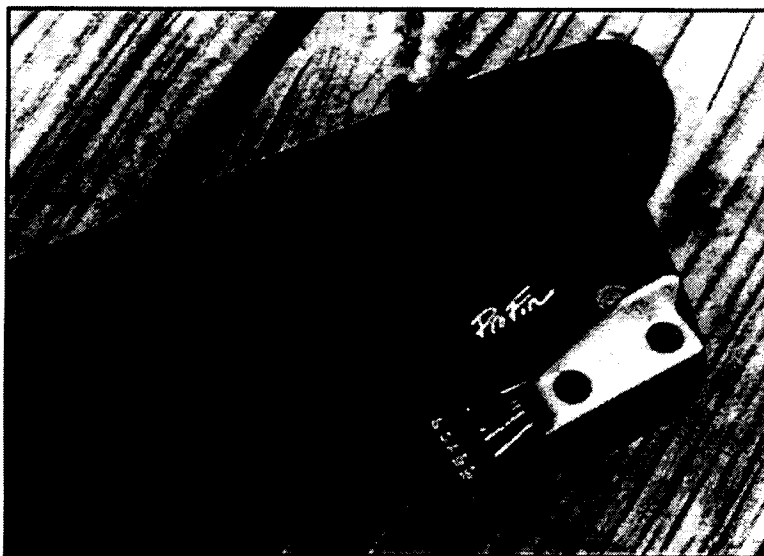


Типічні чобути на лещета

Типічні водні лещета

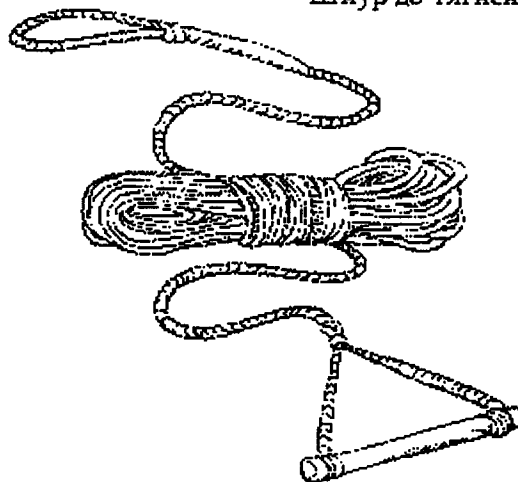


Дорощі лещета можуть мають спеціальні плавки, які можна міняти. Чим більше градусів ти наставляєш плавку, тим поволіше лещета будуть у воді.



Шнур до тягнення є переважно чверть інча грубий, в різних довжинах. Наприклад, до розривки, шнур часто є поміж 25 і 75 стіп довгий; а на змагання, переважно вживають шнури 20-25 стіп в довжині.

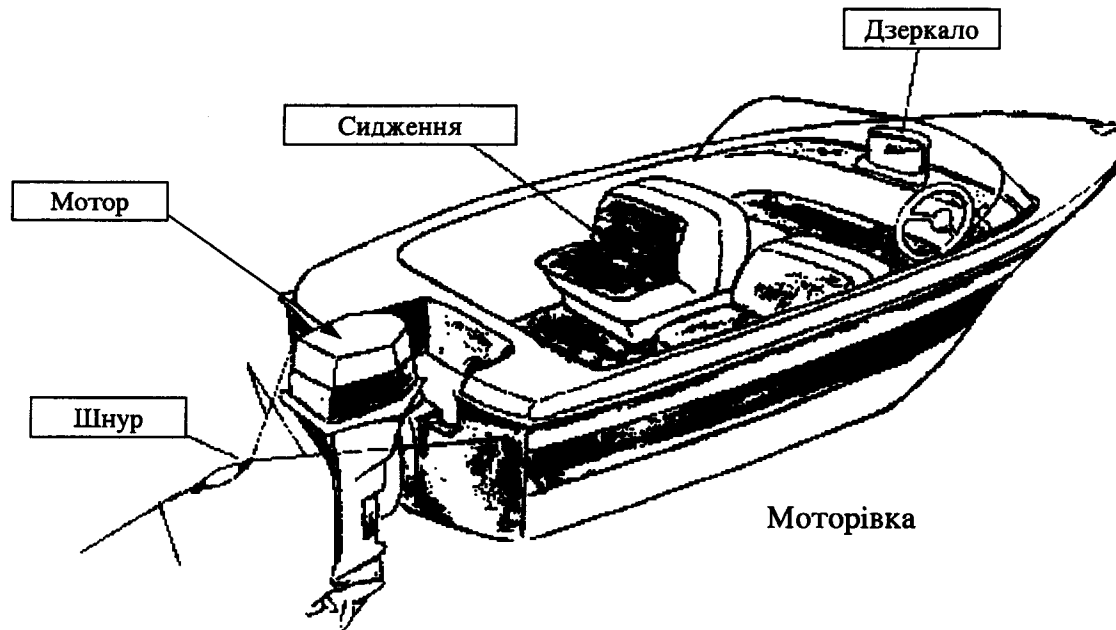
Шнур до тягнення



Чим коротший шнур, тим тісніше треба робити закрути. Лещетар скорше дійде до другого боку моторівки з коротшим шнуром ніж з довшим шнуром. Довші шнури є кращі вживати коли хтось вчиться їздити на лещетах. Коли я вчив на морському таборі, я вживав шнур який був около 50 стіп довгий. Всі лещетарі, як перший раз

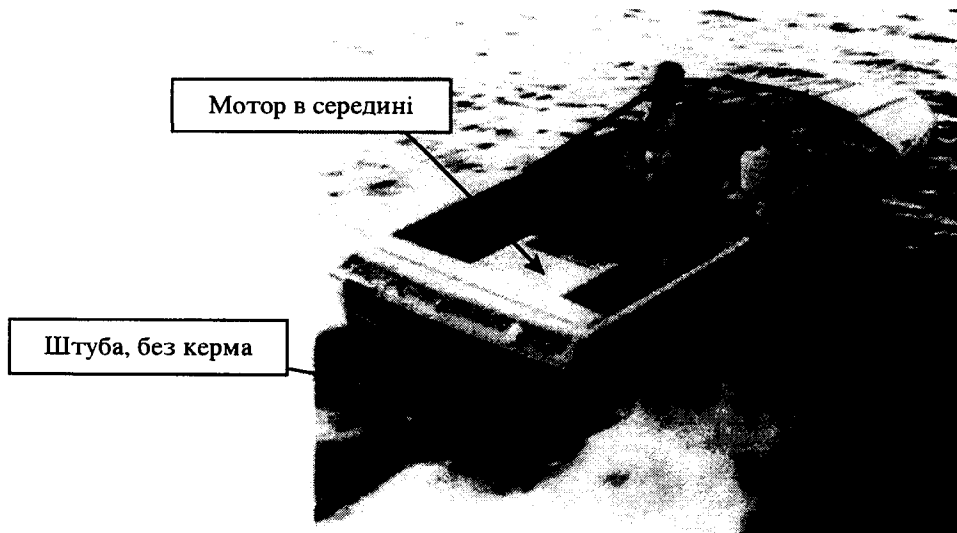
їхали, могли легко стати з таким довгим шнуром. А ті які трошки краще їхали, вживали коротший шнур, щоби тісніші закрути робити.

Різні моторівки можна вживати на водне лещетарство, залежно від вмілости лещетаря. Для того, який перший раз їде на водних лещетах, найкраще вживати моторівку яка називається “outboard”. Це значить, що цілий мотор є причіпленний до заду лодки. Коли робиться закрути, цілий мотор крутиться.



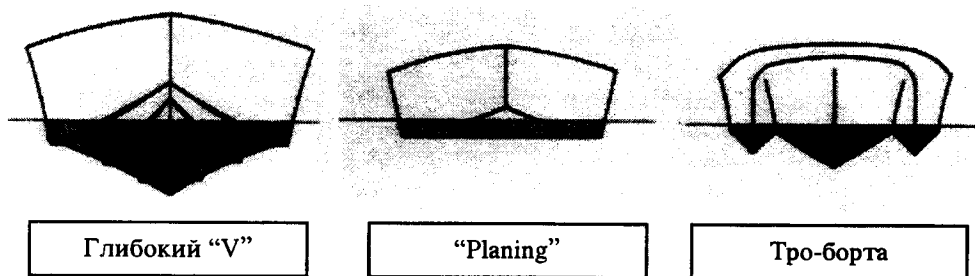
Переважно мотор має від 55 до 250 сил коня (horsepower). Така моторівка є зглядно легка. Тому що ця моторівка є легка, вона може дуже скоро виходити на верх води та лещетаря скоро витягне, з відносно малим зусиллям. Чорноморці мають дві такі моторівки, та мають надзвичайний успіх вчити учасників їздити на водних лещетах.

Другий стиль моторівки називається “inboard/outdrive” або скорочене, “I/O.” Це є стиль моторівки яка має мотор автомобілевий в середині човна, але вона ведеться так як перша моторівка “outboard.” Знимка такої моторівки є на слідуочі сторінці.



Останній стиль моторівки, який вживають на водне лещетарство є моторівка яка називається “inboard”, і має мотор дуже подібний до автомобілевого мотора. Цілий мотор сидить посередині моторівки, і штуба (propeller) вистає з долини лодки. Це є одинокий стиль моторівки який має кермо (rudder). Попередні два стилі моторівки закручуються коли штуба є покрученна на ліво або на право. Тому що має дуже тяжкий мотор, треба трошки довше чекати щоби моторівка (та лещетар) вийшла на верх води. Чим довше треба чекати, тим тяжче лещетарові вийти з води.

Попередні три параграфи розрізняли моторівки на стиль мотору. Також можна їх розрізнити за стилем бортом (hull). Є три стилі борти.

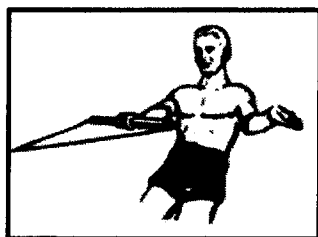


Кожний є вживаний на інакшу воду. Наприклад, глибокий “V” борт є вживаний на бурхливій воді, так як на океані або на великому озері там де багато моторівок їздуть. Ця дає моторівці спосіб перерізувати хвилі та дає стабільність у воді. Але, так скоро не

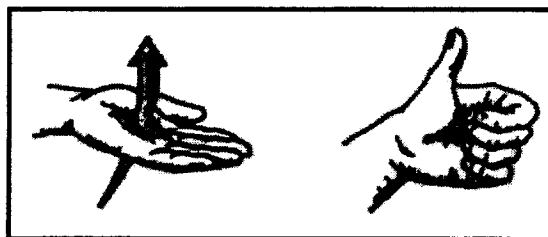
може їхати так як моторівка з “planing” бортом або на тро-бортці (cathedral hull or trimaran). Щоби можна вживати “planing” борт, треба мати дуже тиху і спокійну воду. Моторівка з таким бортом не може їхати через хвилі стабільно. Тро-борта додає стабільність га бурхливі воді, і швидкість на спокійні воді.

Чим тяжчий лещетар, тим скорше моторівка мусить їхати. На морському таборі, моторівка повинна їхати поміж 25 і 35 миль на годину. На таборі, учасники важать поміж 100 і 200 фунтів. Для легших лещетарів, які важуть 100-150 фунтів, моторівка мусить їхати 25 до 30 миль на годину. Для тяжчих лещетарів, які важуть 150-200 фунтів, моторівка мусить їхати 30 до 35 миль на годину.

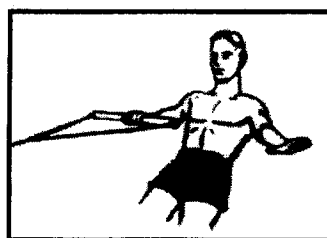
Останні два конечні елементи до водного лещетарства є скіпер (або шофер) моторівки (скіпер часто також є інструктор) та ще одна особа, щоби вважала на лещетаря (lookout). Майже всі штати мають правило, що треба мати когось, щоби вважав на лещетаря, та щоби говорив скіперові, що діється на воді. Ця особа має відповідальність переказувати скіперові різні сигнали від лещетаря. Слідуючі є приклади сигналів які лещетар подає моторівці:



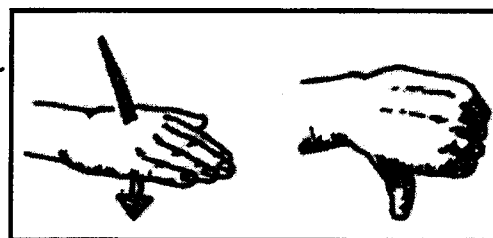
Скорше



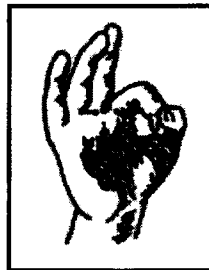
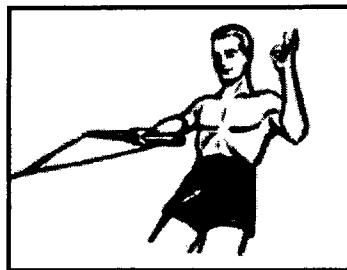
Інші ручні сигнали (Скорше)



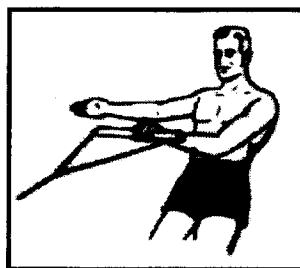
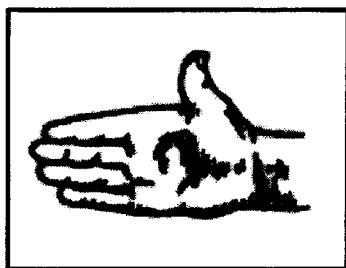
Повільніше



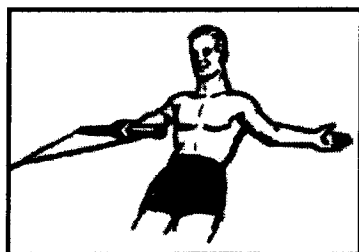
Інші ручні сигнали (Повільніше)



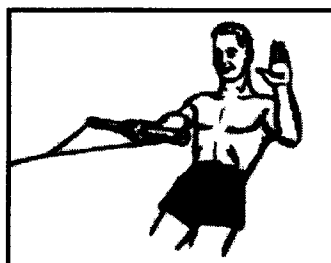
Добра скорість



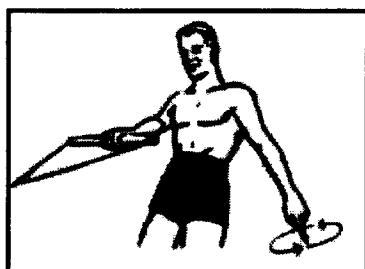
Крути на право



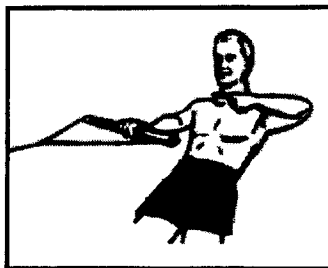
Крути на ліво



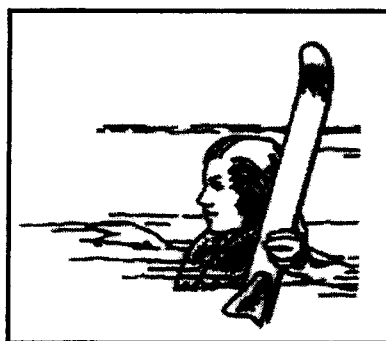
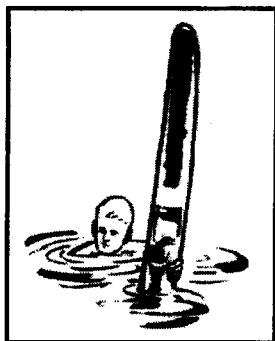
Перестань



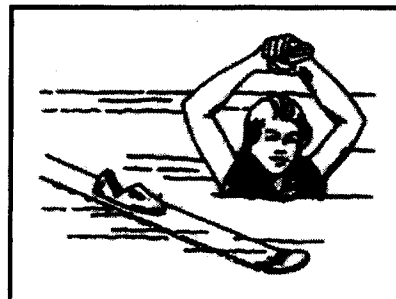
Назад до берега



Загаси мотор



Я впав. Важайте!



Я себе не пошкодив.

Техніка та Інструкція Їзди

Для лещетаря який ніколи не був на лещетах, ані ніколи за моторівкою не їхав, найкраще вправляти як моторівка буде відчуватися у воді. На верезі, нехай учасник вбере лещета та сяде на заді ніби у воді. Подай йому шнур. Учасник має тримати руки майже просто. За одним замахом, потягни на шнур і учасник повинен раптом стати. Вважай щоби учасник не впав до переду, ані щоби пробував себе нагору підтягнути. Ці будуть дві з звичайних помилок учасники роблять.

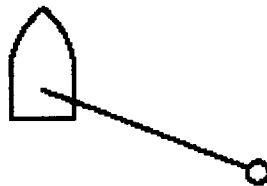


Коли учасникові вже вміє як ставати на березі, можна поїхати на воду. Їзда починається з лещетаром у воді прямо за моторівкою. Кінці лещет мають бути видно над водою. Решта лещет мають бути під водою та мають робити кут на 45 градусів з рівниною води. Лещетар має ніби сидіти на кінцях лещет під водою. Скіпер має позети лодку щоби була прямо за лещетаром та щоби шнур був натягнений.

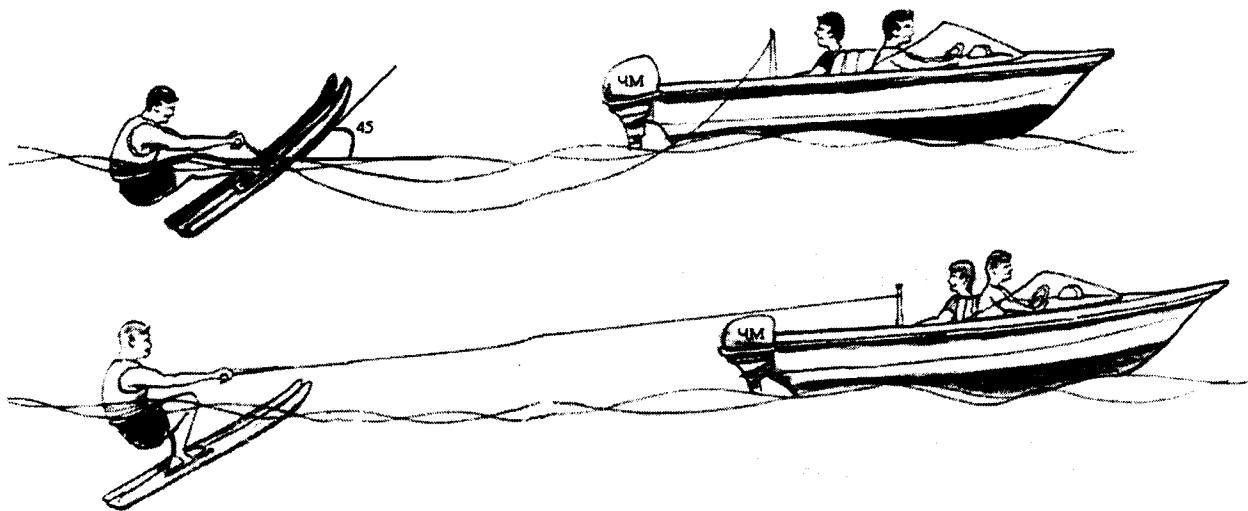
Правільне

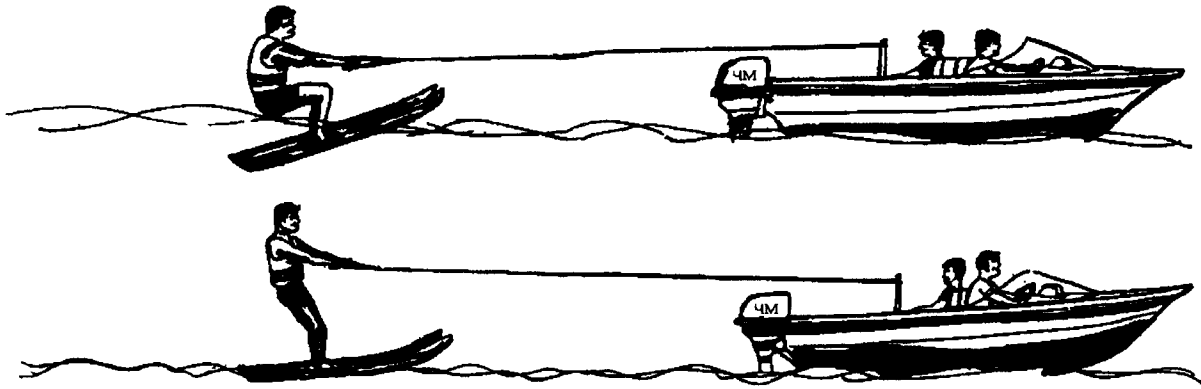


Неправільне



Лещетар має тримати шнур поміж лещетами простими руками. Коли дістане сигнал, “Я готовий” від лещетаря, скіпер дає лотці досить сили, щоби витягнути лещетаря на рівні води. Лещетар має дати лодці витягнути його з води. Він НЕ має себе підіймати, бо якщо спробує, то притягне шнур до грудей, та впаде на задницю. Він має тримати задок низько до води, коліна зігнені. Ця позиція дає йому найкращий баланс і найкращу нагоду, щоби встати з води.





Раз лещетар встав, він має випростувати плечі та їздити, ніби стоячи на воді.

Вага має рівно бути роздавлена поміж ногами.



Щоби робити закрути, лещетар мусить дати більше ваги на одну ногу (так як на снігових лещетах). Наприклад, якщо він хоче на ліво покрутити, то йому треба дати більше ваги на праву ногу. Якщо він хоче на право покрутити, то йому треба дати більше ваги на ліву ногу. Лещетар це має робити щоби переїхати хвилю, яку залишає моторівка.

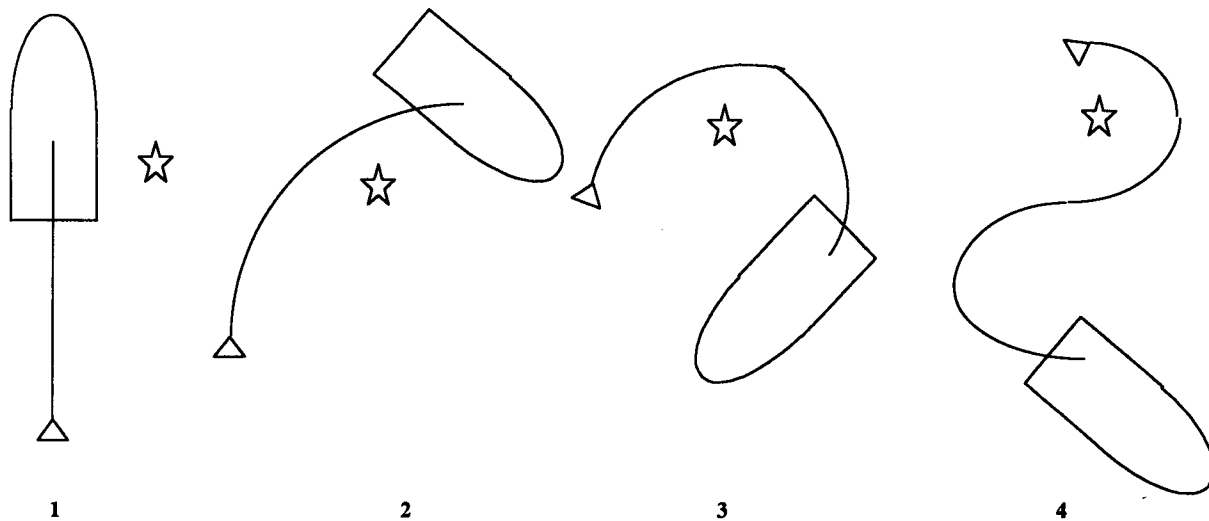


Залежно від сигналів від лещетаря, скіпер може трошки сповільнити. Скіпер має відповідальність тримати рівну швидкість, та обережно їхати, вважаючи на інші лодки (вітрильники, канойки, вітроплави, і.т.д.), на різні перешкоди (камені, плитка вода, пристані, і.т.д.), і на тих, що плавають чи є у воді. Право в Пенсилвейнії є, що всі лещетарі мусять бути найменше 100 стіп (30 метрів) від берега, та від інших у воді.

Як лещетар нарешті встане і коли безпечно, скіпер може дати сигнал що час закрут робити. Скіпер дасть сигнал, та коли дістане позитивний сигнал від лещетаря, може починати поволі закручувати. Скіпер мусить бути дуже обережним, бо якщо моторівка за скоро закрутить, лещетар може впасти і себе ошкодити; або, люди в лодці можуть перекинутися у лодці або у воду. Як закрут скінчиться, скіпер далі просто їде.

Як лещетар змучиться або впаде, друга людина в лотці відразу має сказати скіперові. В тому часі, скіпер сповільняє моторівку та закручує і вертається по лещетаря. Скіпер надіжджас щоби лещетар був на правиці (starboard) човна. Якщо він є

неошкоджений та хоче знова їхати, скіпер обіде, щоби шнур йому приплив. Треба обережно обіжджати, щоби шнура не замотати в штубі. Щоби шнур дістався до лещетаря, треба виконати “S-curve”. Це є техніка у якій шнур поплеве до лещетаря дуже легко і кожного разу.



Коли лещетар вже зловив кінець шнура, скіпер лодку випростовлює та шнур натягає. Всі тепер є готові на ще одну плавбу.

Якщо лещетар вже скінчив та не впав, він має дати сигнал до моторівки щоби перестати. Потім, він може пустити шнур та вийти у воду. Скіпер потім сповільняє та закручує, щоби вернутися по нього. Коли надіде лодка, лещетар має скенути лещата та підплисти до лотки. Скіпер згасить мотор заки лещетар може підплисти до моторівки. Коли мотор згашений, лещетар має вийти назад до моторівки стерном. Перше лещетар має подати лещата, потім може назад влізти до моторівки. Поміч переважно йому треба, бо часто змучений.

Якщо хтось інший хоче їхати, нехай скаче до води. Коли він у воду ввійшов, то треба лещата йому подати. Найлегше це зробити є дати лещета до води, чоботам наверху, та похати в сторону лещетаря. Якщо буде їздити на двох лещатах це треба зробити з другим лещетом.

Плавба на одному лещеті є відносно тяжче ніж на двох. Щоби їхати на одному лещеті, треба мати добрий баянс. Є два способи які можна вживати щоби їхати на одним:

- (1) встати на двох, зняти одну лещету та вложити ногу зі заду другої; і
- (2) встати на одним.

Перший спосіб є легкший. Заки лещетар починає, він мусить рішити котра нога є сильніша. Ця нога буде мати лещету яка має обруч за чоботом. Другий лещет іде на слабшу ногу. Коли встане з води, треба витягнути ногу з чобота того лещета без обручом. Це найкраще робити прямо за моторівкою, там де є біла вода. Поволі треба витягнути ногу з лещата (лиш треба піднести ногу з води), та вложити ногу в обруч першого лещата. Після того, лещетар може свобідно їхати. Треба трошки вагу змінити, щоби більше ваги була зі заду.



Треба вважати щоби не загубити упавший лещет. Це є ще одна відповідальність людини в моторівці. Закрути є зроблені подібно, якби їздив на двох лещет, лиш треба бути більше уважний, бо треба на одні нозі баянс тримати.

Другий спосіб їждження на одним є відносно тяжче. Треба встати з води на одним лещеті. Щоби встати, лещетар мусить держати шнур на боці лещет. Слабша нога не має лещет та легкше тримати свобідно у воді (не в обруці зі заду). Тримаючи ногу свобідну pomoже з баянсом коли моторівка підтягає. Як моторівка почне тягнути, то

багато води буде іти на лице лещетаря. Він мусить тримати шнура та свій баянс. Як нарешті встане, то може вложити другу ногу в обруч другому лещеті. Знов, треба трошки вагу змінити щоби більше ваги була зі заду. Деякі новіші професійні лещета мають два чобути замість один чобіт та обручку. Щоби встати, требе обидва ноги мати у чоботи коли починається. Це є тяжче бо немаєш другої ноги на баянс коли моторівка підтягає з води.



Водні лещета з двома чобутами

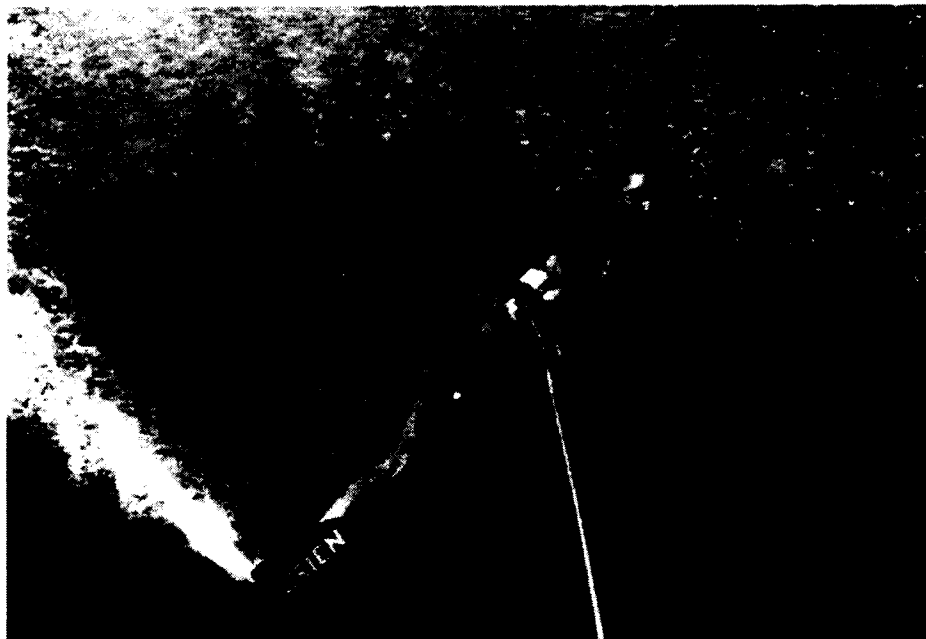
Закінчення

Водне лещетарство є дуже популярний спорт на морськом таборі та в Америці. З правильною інструкцією та технікою, хто небуть може залюбитися їздом на водних лещетах. Водне лещетарство може бути дуже безпечний спорт; і також може бути дуже шкідливе. Без добре-вишкільного інструктора і без правильної безпеки, водне лещетарство може бути смертельне.

Майбутні лещетарі та інструктори: будьте дуже уважні та розумно їдьте по воді. Вважайте на інших і на себе. Все знайте, що є кругом Вас.

Приємного лещетування!!!!!!

Доброго Вітру!!!!!!



Джерела інформації

1. пан Ноа і пан Якір. Чорноморська графіка. Гамалія Home Page
<http://www.klsdesign.com/seamen/mainlogo.gif> . ©1996.
2. пан Ноа і пан Якір. Чорноморська графіка. Гамалія Home Page
<http://www.klsdesign.com/seamen/memback.gif> . ©1996.
3. “Waterskiing” Microsoft ® Encarta ® 96 Encyclopedia. ©1993-1995 Microsoft Corporation. ©Funk & Wagnalls Corporation.
4. Maloney, Albert S. Chapman Piloting Seamanship & Small Boat Handling. 61st Edition. St. Remy Press. New York, NY. ©1994. pp. 180-181.
5. Pennsylvania Basic Boating. Pennsylvania Fish Commission. Outdoor Empire Publishing Inc. Seattle, WA. ©1985. p. 58.
6. Wallace, Don. Watersports Basics.
7. Duvall, Camille. Instructional Guide to Waterskiing.

Словар

Урядовий орган водного лещетарства	AWSA (American Water Skiing Association)
Їзда на воді без лещета	Barefoot skiing
Їзда на дошці на коліна	Knee-boarding
Змагання водного лещетарства на показ	Show skiing
Змагання водного лещетарства на швидкість	Speed skiing
Водне лещетарство для незможних	Disabled skiing
Рятівничий пасок	Life Belt
Зкріпленна плястика	Fiber-reinforced polymer
Плавки	Fins
Штуба	Propeller
Кермо	Rudder
Борт	Hull
Тро-борта	Cathedral Hull or Tri-maran
Правиця лодки	Starboard
Лівиця лодки	Port