

УЗЛЫ И ВЕРЕВКИ ДЛЯ ШВАРТОВКИ

Часть 2: Кнехты и кранцы

В предыдущей публикации мы рассмотрели, чем тросы разного типа отличаются друг от друга, какие из них наиболее подходят для швартовных операций и как их к ним подготовить. Из узлов мы упомянули пока только один, но очень важный и универсальный — булинь, или беседочный, недаром прозванный “королем узлов”. Сегодня же речь пойдет о том, как, собственно, эти тросы вязать.



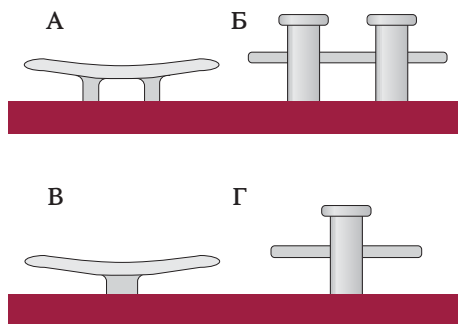
Несмотря на внешнее разнообразие швартовных приспособлений, применяемых на малых судах, основных их типов всего два — это утки и кнехты. Первые отличают длинные клиновидные “рога”, а вторые представляют собой вертикальные тумбы, как правило, снабженные выступающей по бокам поперечиной (рис. 1). И те, и другие могут иметь как одну вертикальную стойку, так и две — в последнем случае они вместе с горизонтальной поперечиной образуют замкнутый проем наподобие петли или рыма (рис. 1, а и б).

Все указанные разновидности имеют свою специфику использования, но объединяет их то, что конец закладывается на них одним и тем же способом — “восьмеркой”, крест-накрест (рис. 2). Количество шлагов зависит от толщины троса (чем он тоньше, тем больше раз его нужно заложить за выступы, но в большинстве случаев трех-четырёх шлагов вполне достаточно).

Впрочем, если свободный конец не закрепить, намотка может рассыпаться. Классический способ застопорить узел — это сделать на конце троса петлю, повернуть ее на 180°, накинуть на “рог” и затянуть (рис. 3). Для большей надежности операцию можно повторить и на противоположной стороне утки или кнехта.

Это вариант универсальный и весьма надежный, но в случае с утками есть и

Рис. 1. Утки отличаются длинные клиновидные “рога” (а и в), а кнехты — вертикальные столбики (б и г). Впрочем, нередко важнее, имеется ли образованный опорами замкнутый проем (а и б), позволяющий использовать огон — поэтому мы и разместили приспособления разных типов вперемешку.



другой способ — свободный конец просто несколько раз обматывается вокруг опоры под верхней планкой (рис. 4). “Рога” утки, как правило, располагаются довольно низко по отношению к палубе и вдобавок имеют “обтекаемую” форму, поэтому вместе с несколькими шлагами троса играют роль своеобразного клиновидного стопора. Такой способ тоже довольно надежен, но все же мы бы рекомендовали его в основном для коротких подходов к берегу, поскольку главный его плюс — быстрота как закладки, так и отдачи конца. При длительных стоянках, пожалуй, лучше применять стопорную петлю.

Если на лодке имеются швартовные приспособления с двумя стойками, тросы есть смысл снабдить огонами (естественно, только с одной стороны) — хотя бы завязав упомянутый в предыдущей публикации беседочный узел. Огон необходимо провести между стойками и накинуть на них со стороны “входа”, проведя под “рогами” (рис. 5).

Никогда попросту не набрасывайте его на утки или кнехт — при ослаблении нагрузки петля с равным успехом может соскочить обратно, и уж тем более не пытайтесь подматывать боковины пропущенного между стойками огона на концы утки или кнехта, как показано на рис. 6 — это самый верный способ отпустить оставленную у причала лодку в свободное плавание! Увы, столь дикий метод закладки огона мы приводим здесь только потому, что не



Рис. 4. На утке застопорить конец можно простой намоткой

раз видели его в питерских и московских маринах. Не следует также продевать между опорами трос без огона, особенно длинный — это и нерациональная трата времени, и лишний риск его запутать.

Где крепить снабженный огоном конец — на лодке или на причале — в общем-то, дело вкуса. В большинстве случаев, пожалуй, целесообразней на лодке, ведь еще неизвестно, будет ли незнакомый причал оборудован подходящими утками или кнехтами, хотя в родной марине, наверное, стоит поступать наоборот: поскольку в лодке всячице, чем на берегу, в ней-то лучше и

держат свернутый в бухту свободный конец.

Некоторые снабжают швартовный конец металлическим карабином — в принципе, вещь удобная, но прочность при этом оставляет желать лучшего, поэтому подобный вариант может быть рекомендован только для относительно легких и компактных лодок. При использовании карабина тоже пропускайте конец между стойками утки или кнехта, прежде чем его застегнуть — в этом случае они сыграют роль обыкновенного рыма (рис. 7).



Рис. 2. И на утки, и на кнехты швартовный конец закладывается "восьмеркой"



Рис. 3. Классическая стопорная петля закладывается так

Кстати, рымы — кольца или полукольца — можно отнести к швартовным приспособлениям, хотя и с некоторой натяжкой. Большой частью их можно увидеть не на лодках (за исключением самых крошечных), а на причалах. Во многих маринах и яхт-клубах рымы, для изготовления которых нужны только стальной пруток и сварщик, применяют просто из экономии, хотя по удобству использования и надежности они значительно уступают нормальным и, естественно, более дорогим приспособлениям.

Завязывая швартовный конец за рым,



Рис. 5. ТАКИМ ОБРАЗОМ ЗАКЛАДЫВАЕТСЯ ОГОН НА УТКУ ИЛИ КНЕХТ С ДВУМЯ ОПОРАМИ



Рис. 8. ЗАКЛАДЫВАТЬ КОНЕЦ ЗА РЫМ ЛУЧШЕ НЕСКОЛЬКИМИ ШЛАГАМИ, ЧТОБЫ ОН НЕ ПЕРЕТЕРСЯ

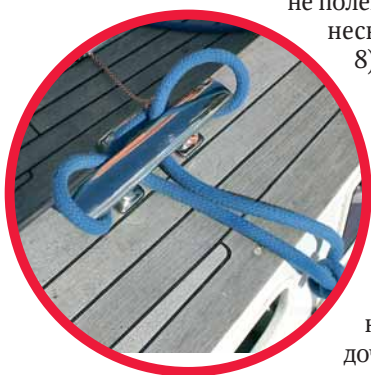


Рис. 6. НИКОГДА ТАК НЕ ДЕЛАЙТЕ — ПРИ ОСЛАБЛЕНИИ НАГРУЗКИ ОГОН БЕСПРЕЯТСТВЕННО СОСКОЛЬЗНЕТ

не поленитесь заложить его двумя-тремя шлагами, несколько раз пропустив трос в кольцо (рис. 8) — увеличенная площадь соприкосновения снизит риск того, что он перетрется.

Самый простой способ вязки в этом случае — это использовать так называемые штыки (рис. 9), причем чем их больше, тем лучше. В принципе, последний штык полагается стопорить дополнительным шкертиком, но на мягком ворсистом тросе они неплохо держат и так. И все же самый надежный вариант — уже упомянутый беседочный узел, особенно если стоянка предстоит длительная. Перед тем, как его завязать, свободный конец троса можно дополнительно пропустить через петли на рыме (рис. 10).

Если конец слишком длинный, пропускать его в рым (и вытаскивать обратно) бывает несподручно. Просто сложите его пополам, превратив в двойной необходимой длины (рис. 11).

Во многих необорудованных местах нередко возникает необходимость завести конец за так называемый пал — вертикально поставленный столб или сваю, а то и за дерево. Вязка штыками здесь непригодна из-за большой толщины столба или сваи, поэтому остается использовать только бесе-

дочный узел. На относительно невысокий пал петлю можно попросту накинуть сверху, тем более что на нем обычно имеется какой-либо стопор (хотя бы обыкновенный гвоздь), не дающий ей сползти вниз. Если же вы привязываете лодку к дереву (например, при стоянке носом к песчаному пляжу), задача усложняется. Здесь тоже помогут несколько накинутых на ствол дополнительных шлагов — они не дадут тросу ослабнуть, пока вы вяжете узел.

Не будем забывать, что швартовка — процесс обычно не статичный, и перед тем, как привязать лодку, нередко ее надо подтянуть к причалу. Чем она тяжелее и чем большей парусностью обладает, тем сложнее это сделать. В отличие от рыма или пала, утки и кнехты могут помочь и в этом деле.

Если лодка большая, да и ветер отвальный, выбирать конец просто руками нерационально — лучше поставить себе на службу законы физики.

Накиньте один-два шлага предварительно натянутого троса на утку или кнехт (не “восьмеркой”, а просто обмотав его вокруг опор под перекладной), хорошенько натяните также свободный конец, чтобы шлага не поползли под нагрузкой, и наступите ногой на трос между лодкой и причалом. Такой прием дает солидный выигрыш в силе. Когда борт лодки приблизится к причалу, уберите ногу и резко выбирайте провисший конец, который легко проскользнет по утке или кнехту (рис. 12). Имейте в виду, что лучше повторить эту операцию несколько раз, чем пытаться “продавить” трос до самой воды — чем больший угол относительно горизонтали он образует, тем меньше выигрыш в силе, да и, в конце концов, вы просто рискуете свалиться в воду.

Не менее важная вещь при швартовке — кранцы, прежде всего на большой лодке. Да и на маленьких, особенно с хорошей отделкой, они бывают полезны. В ряде случаев применять кранцы стоит даже на РИБе, который вроде бы и сам по себе сплошной кранец! Тот, у кого подобный совет способен вызвать только ироническую ухмылку, никогда, видно, не швартовался на лодке с надувными бортами к оше-



Рис. 7. КОНЕЦ С КАРАБИНОМ ЗАВОДИТСЯ ЗА ДВУХОПОРНЫЕ УТКИ ИЛИ КНЕХТЫ, КАК ЗА ОБЫЧНЫЙ РЫМ — ЕСЛИ ПРОСТО НАКИНУТЬ НА НИХ ПОЛУЧИВШУЮСЯ ПЕТЛЮ, КАК НА ФОТО, ОНА МОЖЕТ СОСКОЛЬЗНУТЬ



Рис. 9. Простейший узел — штык — хорош в “большой компании”



Рис. 10. На рыме наиболее надежен беседочный узел; свободный конец троса можно предварительно пропустить сквозь шлаг на рыме



Рис. 11. Длинный трос задействуют при закладке за рым частично, согнув вдвое

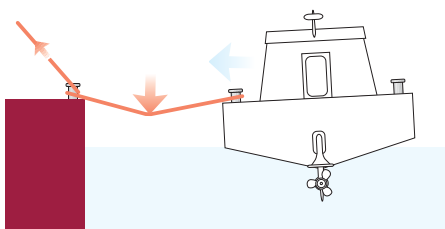


Рис. 12. Подобным приемом можно без особых усилий подтянуть к причалу даже очень тяжелую лодку

тинившемся острыми рваными краями отечественному стальному бону...

Вязка кранцев, насколько можно судить по общению с начинающими судоводителями, представляет собой наибольшую головную боль. Между тем, ничего сложного тут нет.

На небольших лодках кранцы нередко крепят за те же утки и кнехты, что и швартовные концы — все той же “восьмеркой”. Порой это единственный выход из положения, заставляющий мириться с двумя серьезными минусами: во-первых, использование одной и той же точки крепления и для швартова, и для кранцевого шкерта повышает риск их запутать и при необходимости отдать один вынуждает сначала отдавать другой, а во-вторых, кранцы могут оказаться на неоптимальных местах. В

этом случае выручают стационарно устанавливаемые на бортах или боковых стенках рубки небольшие крючки-карабины, расположение которых подбирается опытным путем (кранцы при этом вешаются на них за петельки, заранее завязанные на шкертах).

Проще всего, как ни странно, владельцам относительно крупных лодок, палуба которых обнесена по периметру релингами и леерами — крепить за них кранцы наиболее удобно. Что же до конкретных узлов, то здесь есть сразу несколько вариантов на выбор.

Многие применяют для этих целей довольно простой выбленочный узел (рис. 13). На вид это вроде бы и не узел вовсе, однако в старину именно им крепили ступеньки (выбленки) на вантах, по которым матросы поднимались на мачты. Под нагрузкой, которую в данном случае обеспечивает вес кранца, держит он достаточно надежно.

У другого пригодного для крепления кранцев узла, в свою очередь, само название не ахти — “коровий” (рис. 14). Однако и тут не судите по первому впечатлению — и он при наличии нагрузки неплох. Кстати, при необходимости зацепиться за какой-нибудь крюк (например, за автомобильный фаркоп)

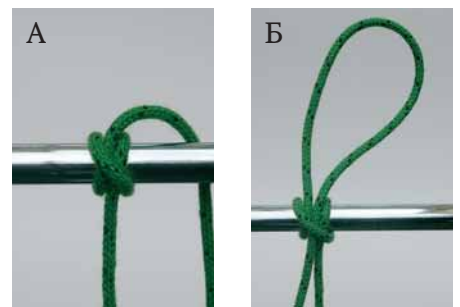


Рис. 13. Выбленочный узел на вид прост, но вполне надежен. (Все узлы для кранцев для наглядности показаны “с воды” — вяжут их со стороны палубы)

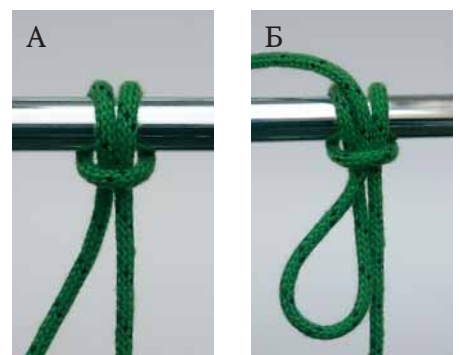


Рис. 14. Вариант для кранцев номер два: “коровий” узел



Рис. 15. Для закладки на крюк “коровий” узел можно завязать буквально за пару секунд

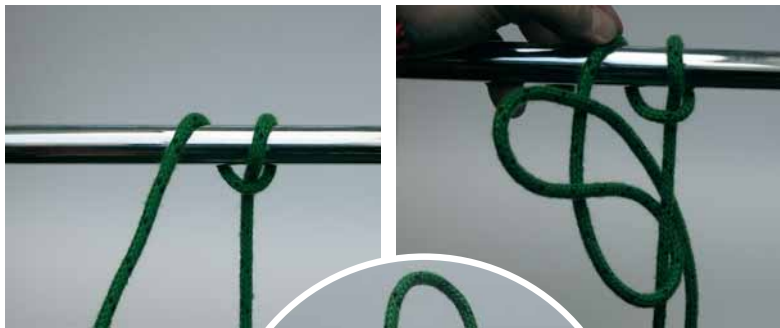


Рис. 16. Этот узел, на наш взгляд, для кранцев наиболее хорош, да вот названия его мы не знаем



вяжется он буквально за пару секунд: трос дважды складывается пополам, и готовая к затяжке петля у вас в руках (рис. 15).

Оба узла можно дополнить петельками, облегчающими развязывание (рис. 13, б и 14, б).

Но все же рекомендуем мы третий вариант. Точное его название привести затрудняемся, поскольку узел этот, так сказать, передается “из рук в руки”. И

вяжется он удобно, и развязывается моментально, и держит надежно что на толстых релингах, что на тросовых леерах (рис. 16).

Несколько слов о том, как привязать к шкертке сам кранец: можно, в принципе, применить все тот же беседочный узел, но эстетам все-таки советуем использовать огон (кстати, это как раз тот случай, когда при помощи справочника по такелажным работам можно рискнуть заплести его самостоятельно, поскольку приходящаяся на соединение нагрузка невелика). Останется только сначала продеть шкерт в проушину кранца, а потом сквозь огон и затянуть

(рис. 17).

Кранцы занимают в лодке довольно много места, поэтому неплохим выходом из положения могут стать специальные проволочные держатели. Единственно, нужно найти им правильное место на борту. Во-первых, желательно, чтобы кранцы всегда были под рукой, а во-вторых, они не должны мешать — например, загораживать проход или ограничивать обзор с места водителя (рис. 18).

И, напоследок, несколько моментов общего характера.

Излишне, наверное, напоминать, что вывешенные за борт кранцы уместны лишь у причала или в тесноте марины. После выхода на чистую воду их нужно сразу убрать, если не хотите стать предметом общих насмешек.

Швартовка — дело ответственное даже на маленьком судне, поэтому все должно быть подготовлено заранее. Когда вы точно знаете, каким бортом будете швартоваться, то концы желательно заложить на утки или кнехты еще на подходе (если вы на лодке один, задача несколько усложняется — осуществляйте эту операцию только на “нейтрале” и в таком месте, где не будете мешать остальным участникам дви-

жения). Касается это и кранцев, хотя стоит иметь их комплект на оба борта одновременно, ведь полезны они не только у причала, где к вам могут пришвартоваться вторым корпусом, но и на случай каких-либо нестандартных ситуаций при расхождении в узкостях.

Кстати, когда кто-то из пассажиров имеет достаточный опыт, чтобы исполнять роль матроса, будет лучше, если хотя бы один из кранцев он будет держать в руках и при необходимости подстрахует “проблемное” место при подходе.

Рис. 18. По нашему мнению, не самое удачное место для держателей кранцев — они наверняка заслоняют обзор по курсу

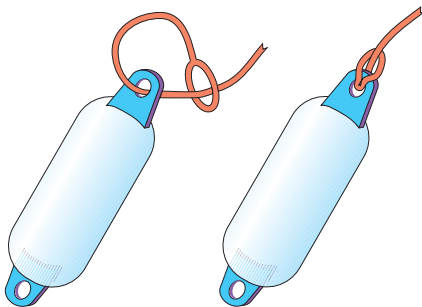
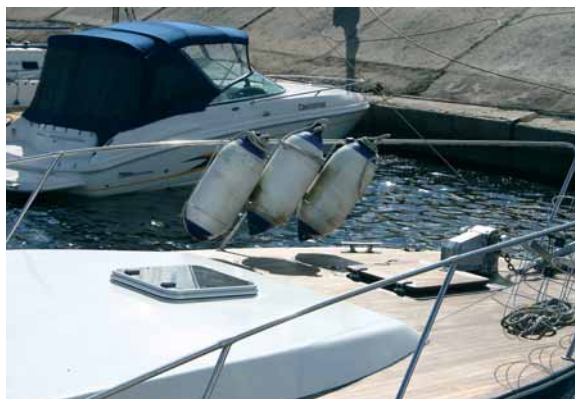


Рис. 17. Для того чтобы кранец смотрелся на шкертке наиболее эстетично, лучше использовать узел на основе огона



Торговый Дом
Царь®

**ТРОСЫ, ФАЛЫ, ШКОТЫ, КАНАТЫ,
ТАКЕЛАЖНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ**

121108, г. Москва, ул. Кастанаевская, 42
тел. (495) 144-4401, 144-0024, факс (495) 146-8445
e-mail: info@czar.ru, internet: http://www.czar.ru