

МОРСКИЕ УЗЛЫ

Почти все первые изобретения человечества — топор, плуг, игла, парус, якорь, колесо — гениальны своей простотой. Прошли тысячелетия, а эти орудия и приспособления, оставшись незыблемыми, с успехом служат людям и поныне.

Одним из выдающихся приспособлений, придуманных древними, является узел на веревке. Изобретателями самых сложных и хитроумных узлов оказались моряки, так как им гораздо чаще, нежели обитателям суши, приходилось иметь дело с веревками. Появившийся более пяти тысячелетий назад парусный корабль был немыслим без веревок, которыми крепились мачты, поддерживались реи и паруса. А если вспомнить устройство парусного корабля начала нашего века, то это десятки тысяч метров всевозможных снастей, сотни блоков, талей. В основе оснастки всегда лежали узлы, а механика управления парусами зиждилась на тросах и блоках. От команды парусника требовалось безукоризненное знание такелажного дела: уметь сращивать концы, делать огоны, стропы, бензели, кнопки, мусинги, плести маты и шить паруса. Каждый матрос обязан был уметь быстро и правильно вязать десятки всевозможных узлов.

С появлением пароходов, которые менее чем за столетие вытеснили с морских дорог парусные суда, исчезла и необходимость знать огромное множество узлов. И если еще в середине прошлого века доведенное до совершенства умение вязать узлы расценивалось всего-навсего как ремесло матроса, то в наши дни это редкость, ушедшее в прошлое и наполовину забытое искусство.

Матрос современного торгового судна или военного корабля обязан знать примерно три десятка узлов. В наше время для судовых работ и эксплуатации судна этого вполне достаточно.

Однако есть узлы, которые, не находя применения на современном морском судне, могут оказаться полезными и быть с успехом использованы в нашем повседневном быту. Среди морских узлов нет ни одного, который нельзя развязать. С узлами моряки никогда не поступали столь бесцеремонно, как Александр Македонский с мифическим гордиевым узлом. Принцип каждого морского узла — быстро связываться и развязываться, не распускаясь самопроизвольно.

В своей повседневной жизни нам то и дело приходится завязывать узлы. Встав утром, мы завязываем на ботинках шнурки, повязываем платки. Отправляясь в дорогу, вяжем узлы на коробках и чемоданах. Мы сами того не замечаем, что в этом деле наши познания весьма примитивны. Здесь мы гораздо менее ловкие, чем наши предки. Как ни парадоксально, но мы повсюду применяем один и тот же узел (рис. 1 Г) — узел, который никогда не завяжет ни один уважающий себя моряк. Вспомните наспех завязанные («без бантика») шнурки на ботинках. Ведь сколько иной раз мы тратим времени, чтобы вечером их развязать!

Полдюжину более толковых узлов знают люди, имеющие дело с лошадьми, оленями и ездовыми собаками. Есть свои особые узлы у пожарных, ткачей, рыболовов и альпинистов. Но таких узлов наберется всего с десяток. Поэтому вполне понятно, что многие с удивлением и даже с восхищением смотрят на моряка, в считанные секунды обвязавшего гладкое мокрое бревно, которое кран несет почти вертикально по воздуху на другое место. В нашей жизни нам иной раз приходится долго ломать голову, каким узлом связать прочно две веревки, как сделать на конце веревки или в ее середине петлю, каким образом прикрепить веревку к кольцу так, чтобы потом можно было ее легко отвязать. Часто можно видеть, как домашние хозяйки, не найдя способа натянуть между

двумя гладкими столбами бельевую веревку, идут в дом за гвоздями и молотком. То же самое происходит и с любителями поиграть на лоне природы в волейбол; они не могут натянуть между двумя соснами сетку. Нередко мы тщетно пытаемся привязать собаку, если у нас нет под рукой ошейника. Оказавшись на воде, мы не умеем привязать лодку к свае или рыму на причале, не знаем, как надежнее прикрепить к тросу якорь.

Большинство из нас не умеет завязать простой и надежный узел, который в случае необходимости можно было бы легко и быстро развязать. А когда мы видим надежно завязанный, но незнакомый нам узел, мы восхищаемся: «О! Завязано морским узлом!»

Оговоримся заранее, что в морской практике никогда не было и нет «морского узла». Такого термина не существует. Допустимо выражение «морские узлы», которое имеет в виду различные специальные узлы, применяемые в морском деле. И прежде чем начать разговор о морских узлах, объясним значение некоторых выражений, с которыми нам приходится сталкиваться. Хотя моряки в своем языке слово «веревка» заменяют в зависимости от назначения и толщины терминами «швартов», «трос», «конец», «линь», «фал», «фалинь», «перлинь» и пр., мы, чтобы не усложнять дело, будем применять это всем известное понятие. Поскольку каждая веревка имеет два конца, их будем различать условными названиями «коренной конец» и «ходовой конец». Первый — закрепленный или же неподвижный в работе конец веревки. Второй — к которому приложена тяга или тот, который непосредственно используется при завязывании узла. Термин «шлаг» обозначает петлю веревки, образующуюся при обнесении ее вокруг какого-либо предмета.

Здесь и в следующих номерах журнала мы покажем 30 морских узлов (старых и современных), которые могут быть применены в быту. Все они сгруппированы по их назначению и даны в порядке сложности.

ПРЯМОЙ УЗЕЛ

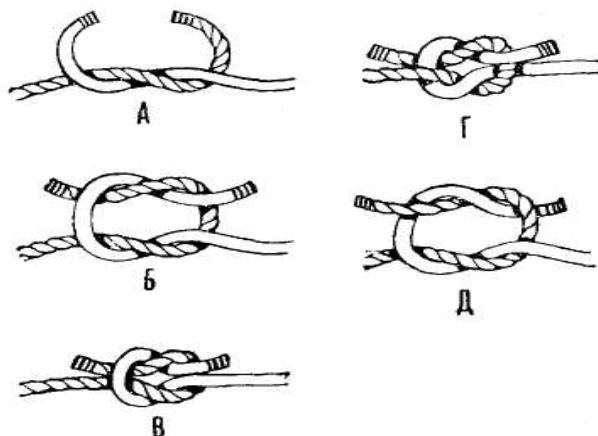


Рис 1

Этим узлом можно легко и быстро связать две веревки примерно одинаковой толщины. Он прост и очень надежен, его сравнительно легко развязать. Концы связываемых веревок обносятся один вокруг другого, загибаются во встречных направлениях (рис. 1 А) и связываются так, как показано на рисунке 1 Б. Затянутый узел изображен на рисунке 1 В. На рисунке 1 Г, Д показан неправильно завязанный прямой узел. Это именно тот узел, которым мы наиболее часто пользуемся в быту. Моряки считают его не только самым бестолковым, но опасным. Даже будучи сильно затянутым, он может под действием натяжения передвинуться к концу одной из веревок и соскользнуть. В морской терминологии он известен под названием «бабий узел» (вероятно, из-за того, что, кроме

как для завязывания платков на шее, он никуда, по их мнению, не годится). В морском деле этим узлом никогда не пользуются.

РИФОВЫЙ УЗЕЛ

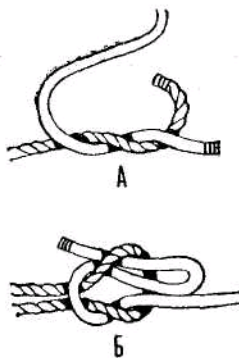


рис 2

Название этого узла не имеет ничего общего с рифами или подводными камнями. Риф-сезнями и риф-штертами называются в морском деле пришитые с каждой стороны паруса веревки, с помощью которых его нижняя кромка может быть подвязана и, таким образом, площадь паруса уменьшена. Выражение «брать рифы» означает связывание риф-сезней рифовыми узлами, то есть процесс уменьшения парусности. Кроме этого, рифовый узел применяется при закреплении чехлов судовых шлюпок и брезентов палубных механизмов, а также и для других целей. Он завязывается так же, как прямой узел, но один из ходовых концов узла вводится в соответствующую петлю сложенным вдвое (рис. 2А, Б). Благодаря этому рифовый узел при необходимости может быть легко развязан, если резко дернуть за торчащий из петли ходовой конец. Он может быть применен во всех случаях, когда требуется надежный, но быстро развязывающийся узел.

РЫБАЦКИЙ УЗЕЛ

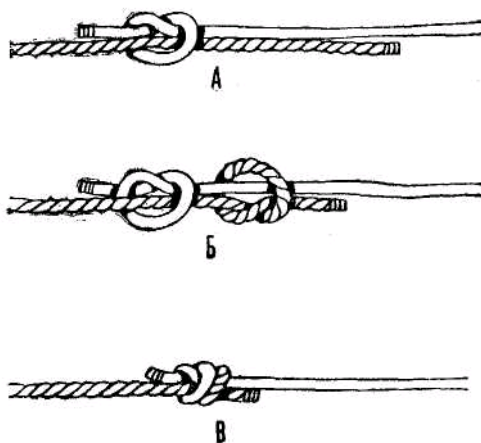


Рис 3

Он также служит для связывания веревок примерно одинаковой толщины. В отличие от прямого узла он очень сильно затягивается и его трудно развязать. Однако он прост и надежен.

На некотором расстоянии от конца одной из связываемых веревок делается полупрямой узел (рис. 3А). В петлю этого узла вводится конец другой веревки, на которой также завязывается полупрямой узел, охватывающий первую веревку (рис. 3Б). Окончательно затянутый узел показан на рисунке 3В.

ПЛОСКИЙ УЗЕЛ

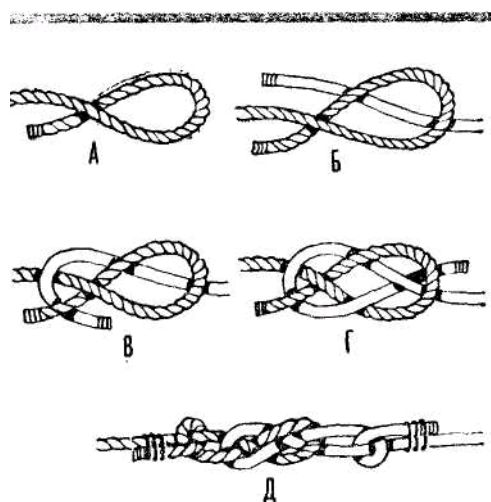


Рис. 4.

Иногда связать две веревки различного диаметра или веревку со стальным тросом представляет проблему. Моряки в этих случаях применяют плоский узел. Он также может быть использован для связывания веревок (или тросов) одинаковой толщины, особенно в тех случаях, когда веревки подвергаются сильному натяжению или намоканию.

Этот узел удобнее завязывать, разложив его на земле. При этом более толстая веревка укладывается в виде петли (рис. 4А). Конец другой веревки подводится под петлю (рис. 4Б) и последовательно проводится сверху коренного, но снизу ходового конца толстой веревки (рис. 4В). Затем тонкая веревка проводится сверху петли толстой веревки, но под своей коренной частью (рис. 4Г). Таким образом, тонкая веревка образует такую же петлю, как и веревка большого диаметра. Ходовые концы обеих веревок завязываются полуштыками и закрепляются бечевой (рис. 4Д).

«ВОСЬМЕРКА»

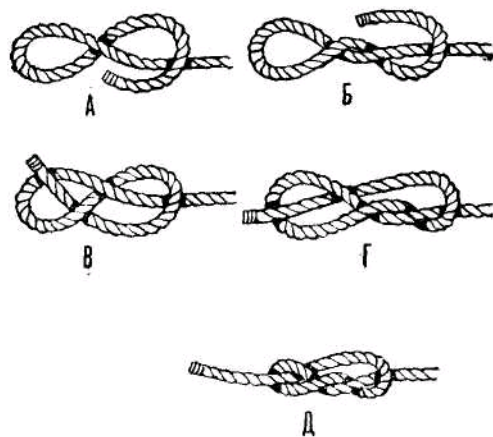


Рис. 5.

В морском деле этот узел применяется для предотвращения выхлестывания троса из блока.

Если вам необходимо на конце веревки сделать для упора руки утолщение (например, на собачьем поводке вместо петли), то вряд ли найдется узел более простой и надежный, чем «восьмерка».

Две «восьмерки» с успехом можно применить для изготовления веревочной ручки для деревянного ящика или сундука. При этом единственное, что нужно учесть, — это то, чтобы диаметр отверстия в доске равнялся диаметру веревки.

«Восьмерку» можно завязать двумя способами. В первом случае на конце веревки делают небольших размеров петлю, в которую пропускают обнесенный вокруг троса ходовой конец (рис. 5А, В). Во втором случае ходовой конец обносят два раза вокруг троса и затем так же пропускают в петлю (рис. 5Б, Г, Д).

Галстучный узел

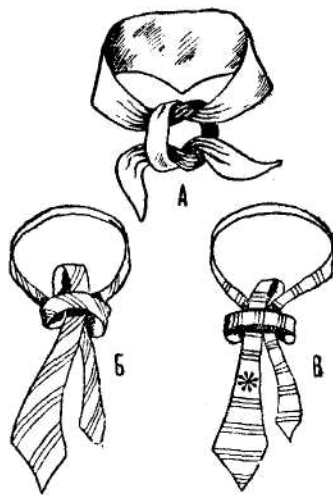


Рис. 6

А галстук? Каждый уважающий себя мужчина должен знать хотя бы два способа завязки галстуков. Они показаны на рисунке 6Б, В в зеркальном изображении, то есть так, как видит их человек, завязывающий галстук на себе перед зеркалом. Рядом (рис. 6А) изображен узел для завязывания пионерского галстука. Технику вязки галстучных узлов следует отработать до полного автоматизма и научиться завязывать их не только перед зеркалом, но и в темноте, и на другом человеке.

7. РЫБАЦКИЙ ШТЫК

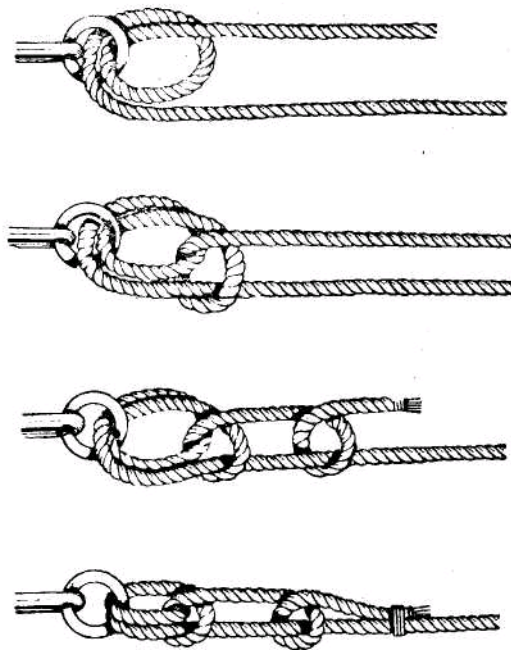


Рис 7

Этот узел применяется в тех случаях, когда веревка, испытывая сильное натяжение, не затянулась бы и могла быть легко развязана. В морском деле он используется для крепления якорных канатов к скобе якоря, а также для закрепления швартовов, не имеющих на конце огона, за причальные тумбы и рымы.

8. ВЫБЛЕНОЧНЫЙ УЗЕЛ

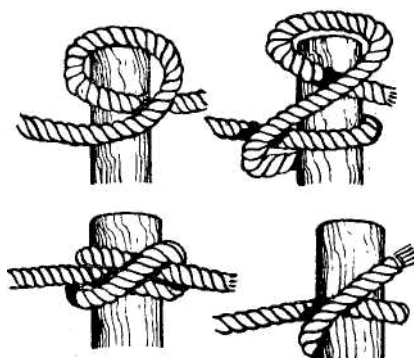


Рис 8

Является одним из наиболее сильно затягивающихся узлов. Свое название он получил из-за того, что им раньше вязали на вантах выбленки. Этим узлом можно надежно закрепить веревку за два гладких столба или дерева.

9. ЗАДВИЖНЫЙ ШТЫК

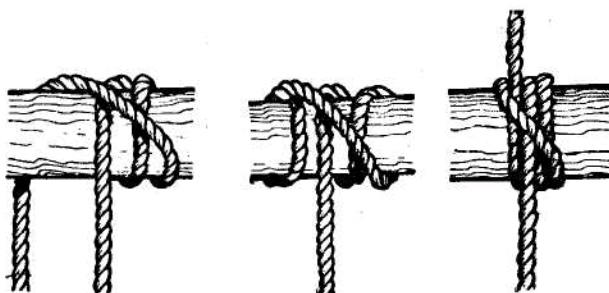


Рис 9

Представляет собой разновидность выбленочного узла и отличается от него тем, что имеет не два, а три охватывающих предмет шлага. Применяется для подъема бревен и других предметов, имеющих гладкую поверхность.

10. УДАВКА СО ШЛАГОМ

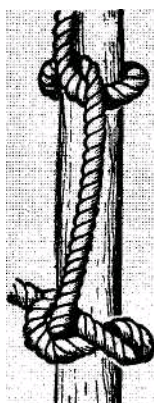


Рис 10

Этот узел вяжется в тех случаях, когда требуется быстро закрепить конец троса на бревне, трубе или рельсе для буксировки или подъема. Если он правильно завязан, в его надежности не нужно сомневаться.

11. ШКОТОВЫЙ УЗЕЛ

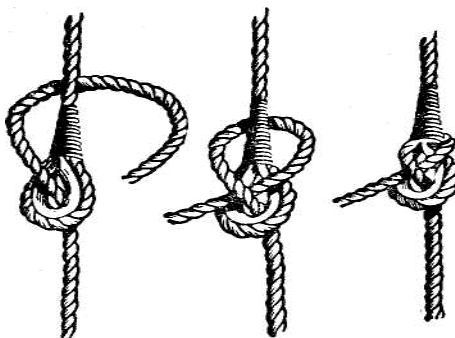


Рис 11

Свое название он получил от слова «шкот» — снасть, которой управляют парусом. Его с успехом можно применить в случае, когда требуется прикрепить веревку к кольцу или скобе. Он держит надежно только в тех случаях, когда веревка находится под натяжением.

12. БРАМШКОТОВЫЙ УЗЕЛ

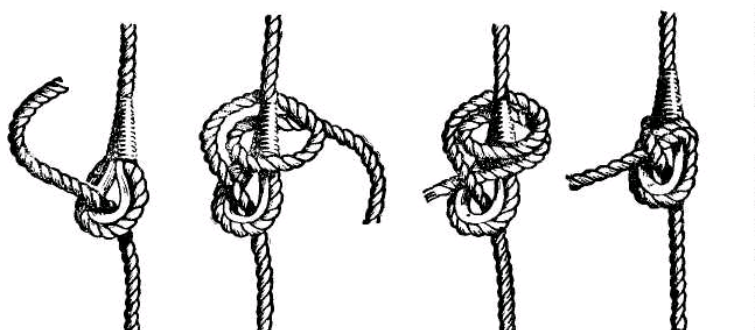


рис 12

Представляет собой разновидность шкотового узла. При его вязке ходовой конец троса дважды обносят вокруг шейки кольца скобы или петли. Этот узел более надежен, чем шкотовый.

13. УЗЕЛ АНГЛЕРА

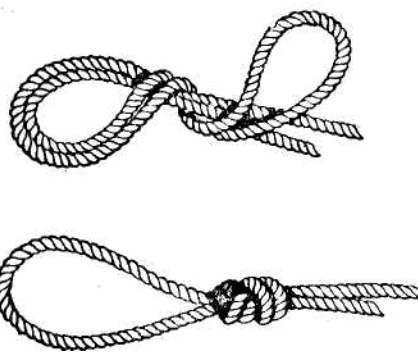


рис 13

Этот простой и надежный узел незаменим, когда требуется сделать на конце веревки незатягивающуюся петлю (например, на поводке собаки).

14. БЕСЕДОЧНЫЙ УЗЕЛ



рис 14

Издавна моряки парусного флота окрестили этот узел «королем всех узлов». Его принцип положен в основу многих сложных узлов, которые теперь забыты. Именно этому узлу моряки нередко вверяли (и вверяют сейчас) свою жизнь, завязывая его на страхующем конце при работах на мачтах или за бортом. Свое название узел получил от слова «беседка», что на морском языке означает доска, служащая для сидения при подъеме людей на высоту (при этом и использовался данный узел). Рекомендуется научиться вязать этот узел на себе, вокруг талии.

15. «БУРЛАЦКИЙ» УЗЕЛ

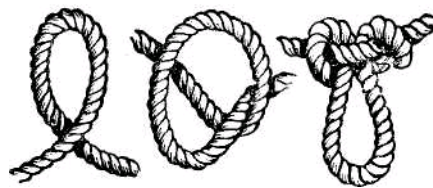


рис 15

Если на длинной веревке, оба конца которой заняты, необходимо сделать несколько петель, с успехом может быть использован узел, названный нами условно «бурлацким» (они пользовались ляжками). Предположим, что автомобиль застрял в грязи и имеется длинная веревка и несколько добровольцев, чтобы ее вытащить. Толку будет наверняка больше, если на веревке (особенно если она мокрая) завязать несколько таких петель.