



Gleistein Ropes
The Perfect Line

ОТ МАНИЛЫ ДО КЕВЛАРА

ГЕОРГИЙ КАРПЕНКО

ФОТО AMORY ROSS/PUMA OCEAN RACING/VOLVO OCEAN RACE, OSKAR KIHNBORG/VOLVO OCEAN RACE, FREDERIC MORIN/TEAM SODEBO, PAUL TODD/VOLVO OCEAN RACE

Шкоты, фалы, топенанты — знакомые любому, даже начинающему яхтсмену названия. Брасы, гардели, дирик-фалы и драйрепы остались на слуху со времен больших парусников. Ну и, конечно, самые обыкновенные швартовы, с которыми, в отличие от всей вышеперечисленной экзотики, приходится ежедневно сталкиваться любому, кто имеет хоть какое-то отношение к морю или к реке (только речники называют их чалками). Все эти снасти делаются из банальной, на первый взгляд, веревки. Но это только на первый взгляд. На самом деле сейчас эти «веревки» являются продуктом высочайших технологий XXI века...

Времена, когда лучшие в мире веревочные снасти любого диаметра и свивки делались из первосортной манильской пеньки, давно ушли в прошлое. Веревки из растительного волокна производятся в местах произрастания онога до сих пор, но сфера их применения в наше время ограничивается, пожалуй что, небольшими суденышками местного населения, ну и ретросудами, владельцы которых строят их «по старинке». На дворе XXI век, и эти

самые пресловутые веревки делают теперь из совсем других материалов, легких, не намокающих, не тонущих в воде и невероятно прочных. Причем теперь для разных частей бегучего такелажа применяются веревки или канаты с разными свойствами, соответствующими снасти, для которой они предназначены. Автор, будучи профессиональным моряком, а не специалистом в области технологий производства современных веревок и канатов, попробует объяснить читателю эту разницу на простых, что называется, «житейских» примерах.

Gleistein Ropes является официальным поставщиком команды PUMA Ocean Racing, которая принимает участие в одной из самых известных и престижных регат в мире — Volvo Ocean Race

Начнем с банальных швартогов. Самые главные требования, предъявляемые к этим снастям, — это легкость, прочность и плавучесть, так как плавающую веревку, упущенную за борт (а это довольно часто случается), практически невозможно намотать на винт. Хорошо, если снасть немного пружинит, но при этом не растягивается. Такой швартов является еще и естественным амортизатором. Швартов не должен дубеть на морозе. При перекручивании не должны образовываться кальшки (множественные петли). Свив тоже имеет значение. Для швартогов лучше подойдут крученые канаты из нескольких прядей. На таких концах (далее мы будем применять этот морской термин) легче заплетать огонь — петли для закладывания на кнехты или швартовные утки. Вот видите, сколько разных требований к веревке, которой вроде бы просто привязывают судно к причалу. В настоящее время применяют так называемые мягкие швартовы с очень прочной на истирание плетеной оболочкой. Огон на

такой веревке самостоятельно заплести невозможно. Делают это в парусных мастерских с помощью специальной машинки.

Каждому яхтсмену знакомы фалы и шкоты. Фал — очень прочная на разрыв снасть, которой поднимают парус. На больших яхтах до недавнего времени предпочитали использовать стальной тросик. Но в конце XX века появилась замечательная альтернатива в виде синтетического троса с сердечником из кевлара, по совокупности свойств значительно превосходящая стальной трос. Кевларовый трос, кстати, в последние годы часто используют на лебедках своих машин любители внедорожных «покатушек». Он легче, мягче, по прочности не уступает стальному





и при этом лучше наматывается на барабан лебедки.

Шкот — снасть бегучего такелажа, предназначенная для управления парусами. Помимо легкости и прочности на разрыв, шкот должен быть очень мягким и по возможности не обдирать руки яхтсмена (тем не менее все же желательно пользоваться перчатками). Некоторые виды современных шкотов по тактильным ощущениям очень приятные и даже немного напоминают махровое полотенце. Такой трос с немного пружинящей под рукой поверхностью, будучи даже мокрым, не скользит и легко удерживается в руках.

Вот перечень основных характеристик, которые следует иметь в виду, выбирая трос для тех или иных целей:

1. Разрывная нагрузка. Этот показатель говорит о прочности конца и зависит от сечения троса, его «конструкции» — вида свива или переплетения, наличия или отсутствия оболочек, а также материала. По этому показателю трос всегда следует выбирать с запасом, но в случае со швартовками, а тем более со шкертами для крепления краев данное правило в большинстве случаев соблюдается автоматически (см. следующий пункт). Кстати, в ряде случаев в таблицах каталогов наряду с разрывной нагрузкой приводится и так называемая рабочая прочность — нагрузка, которую можно прилагать длительное время, не рискуя повредить или порвать трос. Как правило, она примерно вшестеро меньше разрывной.

2. Сечение, или диаметр — попросту говоря, толщина. От этого показателя зависит не только разрывная нагрузка, но и удобство использования троса, что особенно важно для швартовных концов, выбирать которые приходится голыми руками, причем нередко под значительной нагрузкой. Пусть и прочным, но слишком тонким тросом вы, скорее всего, порежете себе ладони, поэтому именно диаметр швартова является определяющим при



выборе конца для подобных целей. В каталогах производителей тросов нередко имеются специальные таблицы, но проще всего воспользоваться несложной формулой $D = L + 4$, где D — диаметр швартова (мм), L — длина лодки (м).

Таким образом, для 6-метрового катера подойдет трос диаметром 10 мм, хотя, сказать по чести, пара миллиметров в ту или иную сторону особой роли не сыграет. Чем меньше яхта или катер, тем больше у вас свободы при подборе троса, что называется, «на ощупь» — просто оценивая, как он ложится в руку. При этом толщина, определяемая по принципу удобства использования, с запасом обеспечивает и необходимую нагрузку на разрыв — с учетом не только сил ветра и течения, оказывающих влияние на стоящую у причала лодку, но и тяги мотора при маневрировании на швартовах (конечно, при разумном применении такого метода!).

Мы совершили этакий маленький экскурс в поистине необъятный мир морских веревок. Осталось только рассказать, кто и где производит эту продукцию. А то, что морские снасти не должны быть низкого качества, — вещь, полагаю, очевидная, поскольку в море от этого напрямую зависит безопасность судна. В особенности парусного. Ну и главное — жизнь и здоровье людей, находящихся на борту. >>>



Фирменный магазин
Московская обл., г.Долгопрудный
ул. Якова Гунина д.1, стр.11
яхт-клуб «МРП»
+7 (495) 626-9500

Gleistein Ropes
The Perfect Line

Вам нужен совершенный такелаж?

Основанная в 1824 году, компания Gleistein Ropes является мировым лидером в производстве самых совершенных тросов. Общая черта любых тросов компании, от тонких линий до концов толщиной в ствол дерева — создание надежной, прочной связи. Именно поэтому их выбирают себе владельцы яхт во всем мире.

Добро пожаловать в мир Gleistein Ropes!



НГК-МАРИН

Москва
+7 (495) 926-6006 marine@igco.ru
Санкт-Петербург
+7 (812) 438-5630 igc-spb@inbox.ru
Самара
+7 (846) 997-7206 ngk-samara@mail.ru
Новосибирск
+7 (383) 299-0889 igc-siberia@bk.ru

IGC composites & marine equipment

Московская компания IGC предлагает огромное количество материалов, оборудования и дельных вещей для вашей яхты. В том числе изделия из отличного бирманского тика, а также материалы для изготовления палубного настила, тиковой мебели и внутренней отделки яхт от итальянской компании Bellotti.



www.igco.ru
www.bellottispa.com



НГК-МАРИН

Москва
+7 (495) 926-6006 marine@igco.ru
Санкт-Петербург
+7 (812) 438-5630 igc-spb@inbox.ru
Самара
+7 (846) 997-7206 ngk-samara@mail.ru
Новосибирск
+7 (383) 299-0889 igc-siberia@bk.ru



Производителей веревок высочайшего класса, в том числе и применяемых на яхтах, участвующих в престижных морских гонках, не так уж и много. Уж больно непростая это продукция, требующая большого опыта, постоянных научных исследований и немалых вложений в производство. Одной из ведущих и самых уважаемых компаний — производителей самого широкого спектра веревок и канатов не только для яхтинга, «большого» коммерческого флота, но и для многих специфических отраслей, в которых есть спрос на эту продукцию, по праву является компания Gleistein Ropes, основанная в далеком 1824 году и накопившая за это время огромный опыт в своем деле.

Gleistein является еще и одной из старейших семейных компаний в Европе. Новейшие разработки применяются на каждом этапе производства, что, в свою очередь, гарантирует высочайшее качество и надежность продукции Gleistein. Заводы компании находятся в Германии (Бремен и Тренчин). На них производятся тросы более 5500 видов и типоразмеров. Даже самый большой в мире круизный лайнер «Oasis of the Seas» оборудован швартовными концами Gleistein. Чтобы удержать его у причала при любых погодных условиях, требуется 24 прочнейших швартовых каната DuнаOne диаметром всего 46 миллиметров. В производстве используется разновидность полиэтиленового волокна Дупеета, материала, превосходящего по своим характеристикам кевлар.

Продукция Gleistein постоянно совершенствуется. Сейчас специалисты компании совместно с университетом города Аахена работают над созданием уникаль-



ной инновационной системы отслеживания состояния волокон, предупреждающей о необходимости замены той или иной снасти. В лабораториях Gleistein вся продукция тщательно испытывается при максимальных нагрузках. На специальных стендах изделия проверяются на разрыв под нагрузкой до 300 тонн. Такой подход позволяет Gleistein создавать продукцию, не имеющую аналогов в мире. А ведь начинали они почти 200 лет назад с того, о чем мы говорили в самом начале, — с изготовления веревок и канатов из растительных волокон, потому что другого сырья для производства этой продукции в то время не существовало. Вот такой прогресс.

Полный ассортимент продукции Gleistein представлен в России официальным дистрибьютором — компанией IGC. Эта компания предлагает высококачественные веревки, а также множество аксессуаров для яхтинга от европейских производителей, в том числе тик и тиковые покрытия Bellotti, дельные вещи Osculati, гребные винты Michigan, средства безопасности и спасения, ухода за судном и многое другое.

Продукцию IGC можно приобрести в магазине компании в яхт-клубе МРП или заказать на сайте компании www.igc-marine.ru. ☺

Компания МНЕВ и К° объявляет о плановом снижении цен на лодки бренда



СНИЖЕНИЕ ЦЕН

Комбат (Combat)



СМВ 280Е 23 900 р. (28 580р.)
СМВ300Е 24 900 р. (32 980р.)
СМВ330Е 27 900 р. (35 180р.)
СМВ360Е 33 900 р. (45 080р.)
СМВ 380Е 37 900 р. (48 380р.)

Боцман (Botsman)



BSN280Е 22 900р. (24 180р.)
BSN300Е 24 900 р. (27 480р.)
BSN330Е 27 900 р. (30 780р.)

Дж.Сильвер (J.Silver)



J.S300Е 24 900р. (32 980р.)
J.S330Е 27 900р. (36 280р.)

www.mnev.ru www.korsarboat.com

ПКФ «Мнев и К» 192148, г. Санкт-Петербург,
тел. : +7(812) 331-88-11, факс: +7(812) 331-88-10; e-mail: opt@mnev.ru, sekretar@mnev.ru