

Majsterka do sprawności :

„MARYNARZ”



Jak zrobić kołnierz marynarski?

Kołnierz marynarski bywa niezbędnym rekwizytem podczas inscenizacji czy występów. Nie da się ukryć, że najbardziej efektowny jest ten uszyty z materiału. To nie tajemnica, że większość materiałów potrzebnych do pracy, nauczyciele wykonują samodzielnie i za własne pieniądze. Proponuję więc zrobienie kołnierza - co prawda jednorazowego użytku, ale za to niedrogi i łatwy w przygotowaniu.



Do wykonania kołnierza potrzebne nam będą następujące materiały:

granatowa bibuła,

niebieski lub granatowy papier (wycinanka lub ksero),

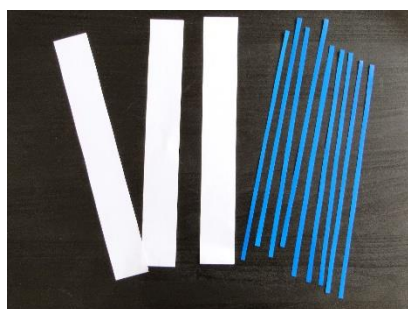
kartka białego papieru,

klej,

nożyczki,

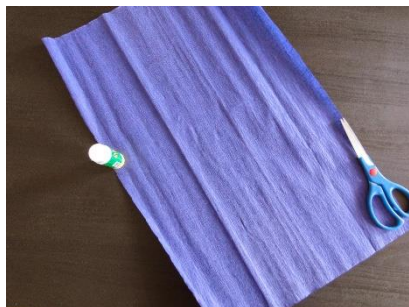
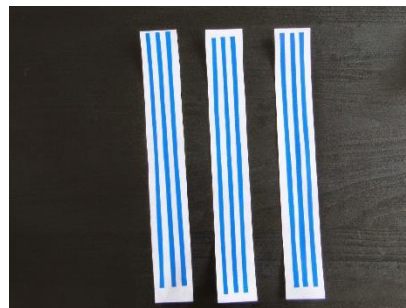
ołówek,

talerzyk deserowy.



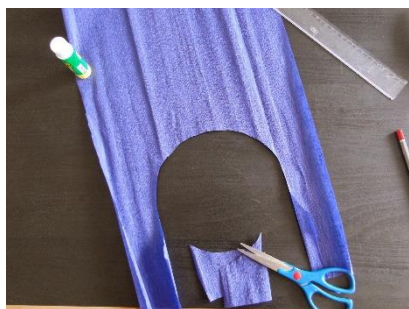
Z białego papieru wycinany trzy białe paski - moje mają 4 cm szerokości. Z niebieskiego papieru wycinany dziewięć paseczków o szerokości 0,5 cm. Zamiast cienkich paseczków można użyć granatowego markera - wówczas paseczki będą narysowane. Wydaje mi się jednak, że wygląda to mniej estetycznie.

Niebieskie paseczki przyklejamy na białe paski.



Z granatowej bibuły wycinany prostokąt - ten mój ma 33 cm x 50 cm.

Przykładamy talerzyk deserowy i odrysowujemy jego kształt.



Wycinamy narysowane koło i odcinamy skrawki.

Naklejamy białe paski, przycinając je odpowiednio



Nasz kołnierz jest już gotowy. Przód zawiązujemy białą lub granatową tasiemką.

misiu

A tak kołnierz prezentuje się na



Podane przeze mnie wymiary są jedynie orientacyjne. Wszystko zależy od tego, na jakie dziecko ma pasować kołnierz.

Węzły marynarskie.

Sztyk i półsztyk

Najprostsze z najprostszyc. Aby zawiązać półsztyk, musimy po prostu naszą końcówkę liny przełożyć dookoła żyły, na której węzeł wiążemy. Matematyka również w kwestii węzłów się nie myli i dwa półsztyki niechybnie dadzą nam sztyk.

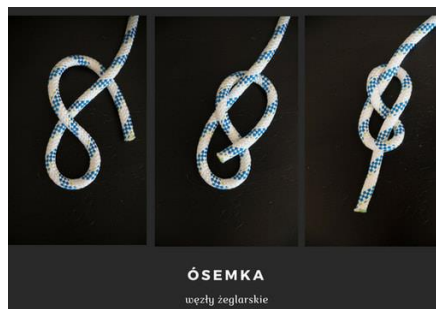


Półsztyki i sztyki służą do zabezpieczenia innych węzłów przed rozwiązywaniem się – często możemy spotkać wraz z węzłem cumowniczym żeglarskim, czy wyblinką. Czasem są też używane jako „węzły kryzysowe” – czasem w panice wiążemy po prostu cały łańcuch półsztyków, licząc na to, że nasze „dzieło” się nie rozwiąże. Jeśli zdarzy nam się taki epizod, pamiętajmy, aby przy najbliższej możliwej okazji zmienić powstałego „półsztykowego węża” na coś bardziej estetycznego i skutecznego.

Ósemka

Wiążemy ją na końcach lin, jeśli nie chcemy, żeby nam „uciekły”. Często spotykana na końcówkach szotów foka i grota .

Skoro już wiemy, jak bardzo jest przydatny, warto również wiedzieć, że jest to jeden z najbardziej intuicyjnych węzłów, ponieważ, zawiązany poprawnie, rzeczywiście wygląda jak cyfra osiem. Końcówkę liny bierzemy w dłoń i przekładamy raz z góry, raz z dołu liny. Aby węzeł zakończyć, końcówkę musimy przewlec przez dolny brzuszek ósemki.



Węzeł szotowy i bramszotowy



Oba służą do łączenia dwóch lin, szczególnie tych różniących się grubością. Węzeł szotowy to wersja podstawowa, której rozwinięciem jest węzeł bramszotowy (i ewentualnie bombramszotowy). W jednej dłoni trzymamy niewielką pętelkę (oczko) pierwszej liny – na naszym zdjęciu biało-niebieskiej. Drugą linę (czerwoną) przekładamy jak na zdjęciu aby w ten sposób połączyć dwie liny.

Węzeł kotwiczny

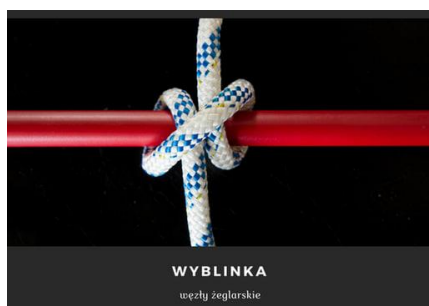
Materiały zebrał i opracował hm. Krzysztof Drobnik

Brzmi dość dumnie, natomiast służy on po prostu przymocowaniu liny kotwicznej do samej kotwicy, lub też wiadra czy sondy. W tym wypadku nie zależy nam specjalnie na tym, żeby powstały węzeł się nie zaciskał – lina kotwiczna zazwyczaj jest klarowana razem z kotwicą i nie mamy potrzeby jej rozwiązywać. Dlatego węzeł kotwiczny jest stosunkowo prosty, jeśli chodzi o wykonanie. Zostawiamy sobie około dwa łokcie liny na jednym z jej końców. W około połowie odmierzonej długości wiążemy supeł. Końcówkę przekładamy dookoła „oczka” kotwicy tak, aby powstały „baranie rogi”, jak na zdjęciu obok. Powstały węzeł zabezpieczamy, przewlekając pozostałą końcówkę liny przez uprzednio zawiązany supeł i wykonujemy powtórny oplot wewnątrz supeła.



Wyblinka

Służy do wiązania odbijaczy do słupków relingów. Wiążemy ją podobnie, jak popularne „baranie rogi”, jednak końcówka wolna ma w tym wypadku wychodzić po przeciwnej stronie niż końcówka biegnąca do odbijacza. Jest to niezwykle mocno zaciskający się węzeł, nie używamy jej więc do cumowania – rozwiązanie mokrej, obciążonej wyblinki może okazać się ponad nasze siły.



Węzeł cumowniczy żeglarski

Przydatny do cumowania, zamiennie z pętlą ratowniczą, a także do przymocowania do naszej łódki pontonu, czy odbijaczy. To, czy odbijacze zawiążemy na wyblinkę, czy węzeł cumowniczy żeglarski, zależy tak naprawdę od przyzwyczajień naszego kapitana. Oba te węzły są poprawne, jeśli chodzi o odbijacze, natomiast do cumowania zdecydowanie bardziej przyda nam się cumowniczy żeglarski. Linę prowadzimy dookoła polera, następnie blokujemy pracującą część liny, oplatając jej napiętą żyłę i powtórnie prowadzimy końcówkę dookoła polera. Powstałe pętle zabezpieczamy dwoma półszyćkami.



Pętla cumownicza i węzeł ratowniczy

Pętla cumownicza powstaje poprzez zawiązanie węzła ratowniczego na końcu liny, w tak odmierzonej odległości, by utworzone „oko” można było bez problemu nałożyć na pacholek cumowniczy. Sztuką jest zawiązać pętlę ratowniczą w rękach, niekoniecznie na sobie. Wiele

Materiały zebrał i opracował hm. Krzysztof Drobnik

osób szkolono na obozach harcerskich, każąc zawiązać węzeł ratowniczy dookoła własnego pasa, przez co często w porcie możemy zobaczyć, jak załogant wysłany na desant panicznie oplata się liną, wiąże pętlę na sobie, po czym wyskakuje z utworzonego węzła i dopiero obkłada liną na polderze. Aby tego uniknąć, warto nauczyć się wiązać pętlę ratowniczą „w powietrzu”, przed sobą. Wymyślono mnóstwo wierszyków, mających ułatwić to zadanie, my tutaj postaramy się opisać to „na sucho”. Dla praworęcznych – w prawej dłoni trzymamy końcówkę, w lewej wyciągniętą przed sobą żyłę biegnącą w stronę pozostałych zwojów liny (lub łódki). Zależnie od tego, ile weźmiemy liny, tak duża będzie nasza pętla ratownicza. Na lewej żyłce tworzymy pętelkę, która będzie środkiem węzła. Końcówkę z prawej ręki przekładamy od dołu pętli (jak na pierwszym zdjęciu), następnie pod żyłkę trzymaną w lewym ręku i wracamy w do samo miejsce gdzie zaczynaliśmy (zdjęcie środkowe). Powinien powstać nam wspaniały węzeł ratowniczy. Jeśli wydaje się nam, że wszystko robimy dobrze, a jednak węzeł nam nie wychodzi, spróbujmy dokładniej go zacisnąć. Dwie żyły wychodzące z małej pętli powinny biec razem – wtedy węzeł zostanie zaciągnięty poprawnie (zdjęcie ostatnie).



Węzeł płaski

Są dwa sposoby na jego wykonanie. Pierwszy: robimy oczko z jednej liny (na naszym zdjęciu

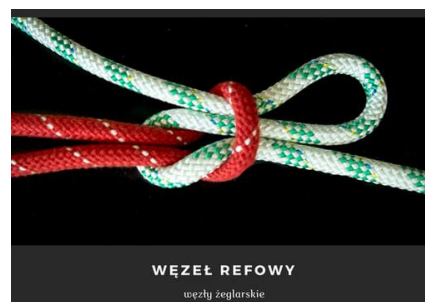


lina biało-niebieska), a następnie przekładamy drugą liną, w taki sposób aby wyprowadzenie liny zbiegło się z jej wprowadzeniem. Drugi sposób: trzymamy w jednym ręku jedną liną, w drugim ręku drugą i zaczynamy je razem wiązać, w taki sam sposób jak zaczynamy zawiązywać sznurówki. Następnie powtarzamy ten ruch, ale musimy pamiętać aby liny nam się zbiegły (jak na zdjęciu). Jeśli liny nam się nie zbiegną, wykonamy węzeł „babski”, który nie

dość, że brzydki, to jeszcze do niczego nam się nie przyda. Węzeł płaski służy do łączenia dwóch lin tej samej grubości. Ponieważ zdarza mu się rozluźnić w trakcie pracy, nie używamy go do bardzo odpowiedzialnych zadań.

Węzeł refowy

Służy, jak można się domyślić, do refowania, czyli zmniejszania powierzchni żagli. Reflinki (refsejzingi), które służą do refowania, łączymy po obu stronach bomu właśnie za pomocą węzła refowego. Przydaje się także do zawiązania czegoś, co chcemy następnie dość szybko rozwiązać (na przykład worka żeglarskiego). Wykonujemy go tak samo jak węzeł płaski, z tą różnicą, że „drugi supeł” wiążemy za pomocą pętli, nie pojedynczej żyły.



Węzeł rożkowy

Służy do klarowania fałów i innych wolnych lin na pokładzie, tak, aby niepotrzebnie nie



zaśmiecały nam łódki w porcie lub też nie utrudniały życia, kiedy nie są używane. Jego wiązanie zaczynamy od pętelki. Następnie tworzymy drugą pętlę, którą przeplatamy przez środek tej pierwszej. Tak zabezpieczona lina nie ucieknie nam, a węzeł rożkowy jest na tyle prosty do rozwiązania, że z pewnością uda się szybko użyć liny, jeśli tylko będzie ona potrzebna.

Związ wantowy – węzeł zderzakowy

Żeńskiej części załogi węzeł ten jest znany z popularnych w sklepach z pamiątkami bransoletek z koralikami. Koraliki są umieszczone na żyłce, którą zaciskamy na szerokość nadgarstka właśnie przy pomocy węzła zderzakowego. Służy on do łączenia dwóch lin, jest także możliwe jego „rozsunięcie”, maksymalnie na długość łączonych żył – wtedy powstanie nam pętla zaciskowa. Układamy dwie liny wzdłuż siebie, przeciwbieżnie. Końcówki wiążemy na biegnących obok żyłach. Po zsunięciu pętli zobaczymy, jak węzeł się układa – powinien wyglądać tak estetycznie, jak na załączonym zdjęciu.



Węzeł knagowy

Niezbędny do poprawnego zacumowania jachtu w porcie, lecz to nie jedyne jego zastosowanie. Knagujemy także fały, zwłaszcza przy maszcie, czasami, na mniejszych



jachtach, zaknagowane dla wygody są również szoty. Poprawianie błędnie zawiązanych knag to chleb powszedni skippera, dlatego postarajmy się go nie zawieść i wiązani knagi nauczyć się jeszcze przed rejsem. Krótka recepta na knagę jest następująca – wykonujemy jeden oplot dookoła knagi, następnie prowadzimy linę „na skos”, z powrotem. Kluczowe w poprawnym zawiązaniu knagi jest odpowiednie zakończenie – pętelka. Wolny koniec liny, zabezpieczony pętlą, powinien biec równoległe do żyły znajdującej się pod spodem.

Buchta

Sprawdzian dla każdego dobrego załoganta – piękna buchta to zwieńczenie klaru portowego, a jej szybkie i eleganckie zawiązanie to sztuka, której trudy wynagradzają nam potem piękne zdjęcia czystego, należycie sklarowanego pokładu z zachodem słońca w tle. Buchta służy do

klarowania, czyli porządkowania, nieużywanych, wolnych lin, takich jak cumy lub też długich końców innych lin, na przykład fałów. Składa się z luźnych, nieposkręcanych pętli, o wielkości na tyle dużej, by było potem wygodnie taki „zwój” podwiesić bądź ułożyć w bakiście. Naręcze pętli oplatamy dookoła kilka razy, następnie tworzymy z końcówki „oczko”, które wkładamy w naszą buchtę. Końcówkę powtórnie wkładamy w utworzone oczko – dzięki temu buchtka sama się nie rozwiąże. Najbardziej istotne jest wyczucie, ile potrzebujemy liny przy wykończeniu buchtki. Kończymy oploty, kiedy uważamy, że mamy w ręce końcówkę wystarczająco długą, by obwiązać nasz „zwój” kilkakrotnie, a następnie jeszcze zabezpieczyć.

