|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|

|  |  |
| --- | --- |
| Оборудование для швартовки. | http://www.stugna.kiev.ua/pictures/printer.gif |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  Источник: **"Справочник яхтсмена"**.Автор: Боб Бонд. При швартовке бортом к бону, причалу или к другой яхте, необходимо точно знать, как закрепить концы, чтобы удержать яхту от разворачивания и возможного повреждения своего или чужого судна. Каждый швартовный конец выполняет определенную функцию и влияет на положение яхты, поэтому для безопасной швартовки бортом надо хорошо представлять назначение каждого конца. Поскольку большинство крейсерских яхт большую часть времени находятся в ошвартованном состоянии, очень важно также уделить внимание оборудованию, используемому для стоянки. Как правило, надо избегать стоянки у причала, открытого для ветра и волн, но когда у вас не будет выбора, то в таких условиях швартовка яхты должна быть достаточно надежной. Следует проверить прочность крепления к палубе всех уток и полуклюзов. Их конструкция должна обеспечивать минимальный износ швартовных концов. Последние должны быть сделаны из высококачественных канатов, и необходимо периодически осматривать их с целью обнаружения признаков износа. Если за концами не следить, то рвутся они обычно в самых напряженных условиях - в- штормовую погоду ночью. Форма и размер кранцев должны соответствовать вашей яхте. Соприкосновение с шероховатой поверхностью причальных стенок (иногда под значительным давлением) вызывает износ кранцев, поэтому они должны обладать достаточной износостойкостью.**ШВАРТОВНЫЕ КОНЦЫ.**Швартовные концы.Функция каждого конца, используемого для швартовки яхты, определена в его названии. Продольные носовой и кормовой удерживают яхту на месте и могут использоваться командой при подходе бортом для гашения скорости. Они должны быть достаточно прочными, чтобы выдержать основную инерцию яхты, и достаточно длинными, чтобы дать ей возможность подниматься и опускаться соответственно во время прилива и отлива, если яхта не ошвартована к бону. Длина каждого из этих концов должна в три раза превышать высоту прилива. Носовой и кормовой шпринги ограничивают движение яхты вперед и назад. Их длина должна всего в полтора раза превышать высоту прилива. Однако периодически при приливе и отливе придется регулировать шпринги. Собираясь покинуть яхту на какое-то время, надо вытравить конец на длину, соответствующую одной высоте прилива. При швартовке к стенке или к причалу шпринги надо заводить не через релинги или под ними, а через полуклюзы и затем с внешней стороны такелажа. Носовой и кормовой прижимные концы удерживают нос и корму близко к стенке, особенно при погрузке. Они не так важны, как продольные концы и шпринги, но иногда при швартовке бортом к плавучему бону их используют вместо носового и кормового продольных концов. Выхлестывающийся конец ("серьга"), который иногда заводят при отходе от причала, никогда не следует использовать вместо постоянных швартовных концов, так как он быстрее износится в средней части, чем на концах, и вы потеряете целый канат, а не короткий его отрезок.Названия концов.Названия концов.Все канаты, используемые при швартовке, известны как швартовные концы. Когда их заводят в рабочее положение, им дают особые названия:1. Носовой продольный.2. Кормовой продольный.3. Носовой прижимной.4. Кормовой прижимной.5. Носовой шпринг.6. Кормовой шпринг.**КРАНЦЫ.** Кранцы обычно делают из пластика либо плетут из троса, их свешивают с релингов или лееров за борт яхты, чтобы не дать ей соприкоснуться бортом с набережной, боном или другой яхтой. Кранцы бывают различной формы. При швартовке бортом следует пользоваться по крайней мере тремя кранцами. Их обычно вывешивают только в средней, наиболее широкой части яхты. Однако может понадобиться и большее количество кранцев, если к вам швартуется бортом другая яхта, а у нее не достает кранцев, чтобы защитить борта обоих судов. При швартовке к неровной поверхности бона или набережной часто с внешней стороны кранцев подвешивают доску, называемую кранцевой доской. Кранцы различных типов, включая носовой, показаны справа.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Кранцы. | Вдоль бона необходимо развесить не менее трех кранцев. | Кранцевая доска защищает борт яхты от повреждений при швартовке к неровной поверхности бона или набережной. |
| Кранцы. | Вдоль бона необходимо развесить не менее трех кранцев. | Кранцевая доска защищает борт яхты от повреждений при швартовке к неровной поверхности бона или набережной. |

**ИЗНОС КОНЦОВ.**

|  |  |
| --- | --- |
| Протектор на конце в полуклюзе. | Протектор на конце при щвартовке у высокой набережной. |
| Протектор на конце в полуклюзе. | Протектор на конце при швартовке у высокой набережной. |

Все тросы подвержены износу от трения, но особенно -швартовные концы. Износ чаще всего происходит в местах, где конец входит в полуклюз или трется о край набережной. Износа конца можно избежать, если в месте возможного трения надеть на него протектор - пластиковую трубку. Обычно трение троса удерживает трубку на одном месте.**УТКИ И ПОЛУКЛЮЗЫ (КИПОВЫЕ ПЛАНКИ).**Оборудование носовой палубы с центральным битенгом, утками и полуклюзами.Оборудование носовой палубы с центральным битенгом, утками и полуклюзами.Утки бывают самых различных форм и видов. Обычно чем больше утка, тем легче закладывать за нее канат и тем меньше его износ. Утка не должна иметь острых углов. На каждой яхте устанавливают не меньше четырех уток, а на крупных яхтах -большее их число. Битенг, или центральный кнехт, служит надежной опорой, к которой крепят швартовный конец и якорную цепь. Битенг находится обычно на баке, а в некоторых случаях на юте. Чтобы направить канаты на палубу яхты и не дать им повредить леера или такелаж, используются полуклюзы (киповые планки), расположенные на носу и корме яхты. Полуклюзы могут быть открытыми сверху и закрытыми. Последние предпочтительнее, так как они не дают канату выскользнуть. Иногда их врезают в фальшборт. Как и утки, полуклюзы не должны иметь острых кромок, которые могут вызвать перетирание каната. Метод защиты от перетирания описан выше.**ПОДГОТОВКА К ШВАРТОВКЕ БОРТОМ.**При входе и выходе из тесной гавани и акватории порта надо воспользоваться двигателем, если он есть на яхте. Разумеется, это не освобождает вас от изучения правил управления яхтой под парусами в подобных ситуациях. Неизбежно наступит момент, когда двигатель выйдет из строя и вам придется маневрировать под парусами - к такой случайности вы должны быть внутренне готовы. Следовательно, необходимо регулярно тренироваться, выбирая место и время для безопасной отработки маневров.Из-за постоянного риска отказа двигателя на яхте всегда должны быть готовы хотя бы один парус к подъему и якорь к отдаче в случае необходимости. Плохой практикой считается отход или подход к причалу под мотором с зачехленным гротом, убранным в мешок стакселем и уложенным якорем. Если в таких условиях откажет двигатель, потребуется некоторое время, чтобы поднять паруса или отдать якорь. В случае промедления яхта может сдрейфовать к другой яхте или оказаться на мели.**ВЫБОР ПРИЧАЛА.**Выбор причала - один из важных моментов при подготовке к швартовке бортом. По возможности старайтесь выбрать закрытый от ветра причал, учитывая любые предполагаемые изменения в прогнозе. У подветренного причала яхта гораздо меньше подвергается внешним воздействиям, и он более удобен для стоянки, чем наветренный. Если это невозможно, то ставьте яхту носом против ветра, чтобы он не задувал в каюту.

|  |  |
| --- | --- |
| Яхта с наветренной стороны бона подвержена воздействию волн и и ветра. Яхта с подветренной стороны бона защищена от их воздействия. | При подходе к причалу яхту поворачивают носом против течения, чтобы остановиться. Используя эффект заброса кормы винтом, прижимают корму яхты к причалу.  |
| Яхта с наветренной стороны бона подвержена воздействию волн и ветра. Яхта с подветренной стороны бона защищена от их воздействия. | При подходе к причалу яхту поворачивают носом против течения, чтобы остановиться. Используя эффект заброса кормы винтом, прижимают корму яхты к причалу. |

**ВОЗДЕЙСТВИЕ ВЕТРА И ТЕЧЕНИЯ.**Наиболее важный фактор, который необходимо учитывать при отходе или подходе бортом к причалу - суммарное воздействие ветра и течения. Эффект этого воздействия зависит от типа яхты, поэтому важно хорошо знать особенности дрейфа вашей яхты. Следует также учитывать влияние вращения гребного винта и пользоваться им, где только возможно. При подходе к причалу самое главное - остановить яхту в правильном положении. Для этого при отсутствии течения подходят носом против ветра, используя для остановки естественное сопротивление рангоута и такелажа яхты. При наличии течения воздействие ветра на яхту часто оказывается слабее, чем течения, поэтому подходить носом против течения гораздо эффективнее. Также и при выходе в плавание - воздействие ветра и течения на яхту будет определять направление отхода от причала.**ПОДГОТОВКА КОМАНДЫ.**Необходимая длина носового продольного конца заранее определена. Он заложен  одним концом за утку и свернут в бухту, готовый к подаче на берег.Необходимая длина носового продольного конца заранее определена. Он заложен одним концом за утку и свернут в бухту, готовый к подаче на берег.Задолго до отхода или подхода к причалу капитану надо проинструктировать команду, уточнить ее обязанности и дать ей время на подготовку концов и кранцев. Хорошая команда выполняет весь маневр швартовки без единого слова. При отходе от причала команда должна знать порядок отдачи концов и удостовериться наверняка, что ни один из отданных концов не остался в воде и исключена возможность наматывания их на винт. При подходе к причалу рекомендуется вывести двигатель в режим холостого хода. Это позволит капитану оценить воздействие ветра и течения и тип швартовного оборудования на берегу. Осмотрев причал, капитан должен сказать команде, с какого борта навесить кранцы и какие концы готовить. Обычно начинают с носового и кормового продольных. Сначала решают, приблизительно какой длины потребуются концы, чтобы достичь швартовного оборудования на берегу, затем пропускают канат через полуклюз и протягивают на необходимую длину. Закрепив конец за утку, сворачивают в бухту ту часть, которую надо будет подать на берег. Если причал оборудован кнехтами или утками, огон швартовного конца можно накинуть на эти устройства. Каждый кранец обычно привязывают к леерам или релингам выбленочным узлом или штыком с двумя шлагами. Если вы собираетесь ошвартоваться к борту другой яхты, необходимо заранее спросить разрешения у ее экипажа.**ОБЯЗАННОСТИ КОМАНДЫ.**При отходе бортом от причала действия команды обычно определяет ситуация, но при подходе бортом можно следовать рассматриваемой здесь стандартной процедуре. Приготовив концы, как это показано выше, один человек берет носовой продольный, а другой - кормовой продольный. Проводя их вокруг такелажа, они перемещаются со свернутыми в бухту концами в район вант. Если в команде достаточно матросов, один становится около носовой утки, а другой около кормовой. По мере приближения яхты к причалу вывешивают за борт кранцы и матросы со швартовными концами встают за леерное ограждение, держась руками за ванты. Как только причал будет достаточно близко, они прыгают на берег, и матрос, держащий кормовой продольный, немедленно крепит его позади кормы яхты, набросив огон (шлаг) на утку или кнехт или обернув его вокруг любого имеющегося на причале устройства. На борту яхты быстро выбирают слабину, накидывают конец на кормовую утку и постепенно вытравливая швартов, замедляют ход яхты, пока она не остановится. Тем временем другой матрос на причале крепит носовой продольный далеко впереди яхты. Затем концы регулируют так, чтобы яхта заняла правильное положение у причала. Всегда следует держать остаток, если предварительно вы неверно оценили необходимую длину швартовного конца, то излишек следует взять на борт, а не оставлять на берегу швартовного конца на палубе, чтобы не захламлять причал, или, если вы швартуетесь бортом к другой яхте, палубу соседней яхты. Это также позволяет отрегулировать длину концов на вашей яхте. Когда носовой и кормовой продольные концы закреплены, можно заводить шпринги и прижимные концы.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Два члена команды стоят около вант, готовясь ступить на берег с носовым и кормовым продольными концами. | После остановки яхты надо отрегулировать длину концов так, чтобы яхта стояла  параллельно причалу. | Если предварительно вы неверно оценили необходимую длину швартовного конца, то излишек следует взять на борт, а не оставлять на берегу. |
| Два члена команды стоят около вант, готовясь ступить на берег с носовым и кормовым продольными концами. | После остановки яхты надо отрегулировать длину концов так, чтобы яхта стояла параллельно причалу. | Если предварительно вы неверно оценили необходимую длину швартовного конца, то излишек следует взять на борт, а не оставлять на берегу. |

   |