|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | [http://www.stugna.kiev.ua/pictures/printer.gif](http://www.stugna.kiev.ua/print.php?pirs=books&st=bond_33_krejser14) | Постановка на якорь. | [http://www.stugna.kiev.ua/pictures/printer.gif](http://www.stugna.kiev.ua/print.php?pirs=books&st=bond_33_krejser14) | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Источник: **"Справочник яхтсмена"**. Автор: Боб Бонд.    Матрос готовит якорь и якорный конец перед постановкой яхты на якорь.Матрос готовит якорь и якорный конец перед постановкой яхты на якорь.  Техника постановки яхты на якорь и ее швартовки к бую или свае имеет много общего. Оба процесса включают в себя крепление яхты к фиксированной точке на открытой воде. В обоих случаях способ, которым вы подходите или отходите от места, будет одинаковым, но постановка на якорь требует дополнительной подготовки якоря с канатом, а также слаженных действий команды. Постановка на якорь - это искусство, которым все реже пользуются, так как в гаванях имеются швартовные места, сваи и специальные стоянки. Однако в ряде случаев умение правильно вставать на якорь может очень пригодиться на рейде или в тихой бухте, а также если необходимо переждать шторм. Именно в последнем случае у вас должна быть абсолютная уверенность в готовности оборудования. Большое значение имеет размер якоря. Небольшой якорь может хорошо держать на соответствующем грунте и в легкий ветер, но поползет или сорвется с грунта, если ветер усилится. Различные типы якорей показаны ниже.    **ВЫБОР ЯКОРЯ И ЯКОРНОЙ ЦЕПИ (ЯКОРНОГО КАНАТА).**   |  |  | | --- | --- | | Адмиралтейский якорь. | Якорь Данфорта. | | Адмиралтейский якорь. | Якорь Данфорта. |   Существует несколько различных типов якорей. Тип якоря, который вы выберете, будет зависеть от характера морского дна и предпочитаемого района плавания. Последние достижения в области конструкции якоря - это якорь-плуг и якорь Брюса, якорь Данфорта. Эти якоря предназначены для удержания на морском дне и рассчитаны на держащее усилие, в 30 раз превышающее собственный вес. Традиционный адмиралтейский якорь обеспечивает держащее усилие на песчаном дне только в 10 раз больше собственного веса. Он будет держать также на скалистом и илистом грунтах, на которых другие якоря могут ползти. Какой бы тип якоря вы ни выбрали, он должен быть достаточно тяжелым, чтобы удерживать яхту при любых условиях. Большинство яхт оснащено якорями, имеющими минимальный требуемый вес. На яхте всегда должны находиться по меньшей мере два якоря - один в качестве верпа (вспомогательного якоря) и другой становой (более тяжелый) в качестве основного или носового якоря. Если вам понадобится якорь, обращение с которым затруднено, можно установить на носовой палубе якорный шпиль. Потребуется также прочная носовая оковка, через которую пропускают якорную цепь. Тип якорного каната и его длина влияют на держащую способность якоря. Лучше использовать цепь, так как она не перетирается и под действием собственного веса провисает между якорем и яхтой, что гасит резкие перемещения (рывки) носа яхты. Якорная цепь обеспечивает горизонтальное приложение усилия к якорю и, тем самым, повышает его держащую силу. Однако вес якорной цепи может быть и неудобством. Нейлоновый канат, используемый вместо якорной цепи, легок, но подвержен перетиранию и не провисает как тяжелая цепь. Так как канат слегка растягивается, он амортизирует рывки, которые могли бы сорвать якорь. Обычно используют цепь на первых 4,5 м от якоря и нейлоновый канат на остальной части конца. Если подвязать груз посередине якорного каната, то этим можно еще больше снизить отрицательное влияние рывков. Очень важно знать общую длину якорного каната. Если вы пользуетесь только цепью, то надо вытравить или отдать ее как минимум на три глубины, если цепью и канатом, то - на пять глубин. В штормовых условиях иногда приходится отдавать до десяти глубин. Полезно разметить якорную цепь (канат) так, чтобы было видно, сколько ее отдано.  **ВЫБОР ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ.**  Выбор якорной стоянки.Планируя стоянку на якоре, важно выбрать место так, чтобы в дальнейшем не было никаких осложнений. Главное, что необходимо знать - насколько держит грунт. Информацию о типе морского дна можно найти на карте или, если вы уже находитесь на месте, воспользоваться ручным лотом. Если грунт не подходит для вашего якоря, надо поискать другое место стоянки. Глубина должна быть небольшой, чтобы хватило длины якорного конца, но вполне достаточной, чтобы при отливе яхта оставалась на плаву. Если вы становитесь на якорь во время прилива, необходимо подсчитать, какая глубина будет при высокой воде, и отдать достаточную длину якорного конца. Для обеспечения спокойной стоянки постарайтесь выбрать место, защищенное от ветра (с учетом возможного изменения ветра) и в стороне от сильного приливного течения. Стоянка в стороне от оживленного движения будет более комфортабельной, так как волны от проходящих судов не будут раскачивать яхту. Если якорная стоянка переполнена судами, то надо убедиться, что вокруг яхты достаточно свободного пространства, чтобы она могла описать круг около якоря, не сталкиваясь с другими яхтами или препятствиями. Различные типы яхт по-разному реагируют на воздействие ветра и течения. Яхты с большой парусностью (надводной частью) и небольшой подводной частью в большей степени подвержены воздействию ветра, чем течения; яхты же с глубоким килем и с меньшей парусностью скорее всего развернутся носом против течения. Если все яхты на стоянке одного типа, то их циркуляции могут немного пересекаться, не вызывая столкновения яхт, поэтому всегда старайтесь встать около яхт, подобных вашей. Если это невозможно, надо выбрать такое место стоянки, где циркуляция вашей яхты не пересекается с циркуляциями соседних судов. Для этого понадобится выяснить, где лежат якоря яхт. Если на борту яхт не у кого спросить, вы должны примерно определить это, глядя на направления якорных цепей и угол их наклона к поверхности воды. В случае опасности наваливания на другую яхту ищите другое место для якорной стоянки.  **ВЫБОР МЕСТА ШВАРТОВКИ К БУЮ.**  Поймав буй, матрос осматривает его, чтобы убедиться, что он соответствует размерам яхты.Поймав буй, матрос осматривает его, чтобы убедиться, что он соответствует размерам яхты.  При выборе места швартовки необходимо учитывать глубину воды, возможность укрытия от ветра и удаленность от маршрутов движения судов. Кроме того, следует убедиться, что выбранное место швартовки свободно и разрешено, а также соответствует размерам и весу вашей яхты. Многие места швартовки рассчитаны на яхты максимальных размеров. Если при швартовке к бую, легкому для вашей яхты, вы повредите его, то вам придется отвечать за нанесенный ущерб. По возможности надо выяснить у капитана порта, какой буй вам следует занять. Как правило, буй ставят с учетом размера яхты, которая будет к нему швартоваться, что гарантирует место для циркуляции при изменении направления ветра и течения. Цепь буя короче и имеет меньшую свободу, чем якорная цепь яхты. Некоторые переполненные гавани имеют ряды буев, чтобы яхты могли швартоваться носом и кормой. В этом случае им надо меньше места и возможность разворачивания яхт исключается.    **ОТДАЧА ЯКОРЯ.**   |  |  | | --- | --- | | Якорная цепь необходимой длины уложена на палубе, и якорь готов  к отдаче. | Буйреп - это прочный трос, прикрепленный к тренду якоря. Этот трос крепят либо к бую (томбую), либо на борту. | | Якорная цепь необходимой длины уложена на палубе, и якорь готов к отдаче. | Буйреп - это прочный трос, прикрепленный к тренду якоря. Этот трос крепят либо к бую (томбую), либо на борту. |   Все приготовления к отдаче якоря должны быть завершены до подхода к месту якорной стоянки, поэтому капитану следует заранее проинструктировать команду. Вы должны вынуть якорь из места хранения и свесить его за борт у носовой оковки на якорной цепи, закрепленной к утке или кнехту. Якорную цепь надо вытянуть на определенную длину из цепного ящика и разложить ее аккуратно на палубе. Это обеспечит ход якорной цепи без скручивания (узлов) при отдаче якоря. Коренной конец участка якорной цепи надо заложить за свободную утку или кнехт. Когда яхта достигнет места якорной стоянки, капитан дает команду отдать якорь. Часто бывает трудно расслышать устные приказы с другого конца яхты, поэтому самое лучшее - договориться об условном сигнале. Когда сигнал подан, освободите крепление якорной цепи, которое удерживает якорь в районе носовой оковки, и отпустите якорь. Контролируйте ход якорной цепи, пока не почувствуете, что якорь коснулся дна. Затем вытравите остаток якорной цепи, ранее уложенный на палубе. Натяжение ее некоторое время спустя означает, что якорь забрал за грунт. Когда нужная длина цепи вытравлена, закрепите ее конец, находящийся на борту. Если по какой-то причине якорь не забирает сразу же, попробуйте еще вытравить якорную цепь. Если и это не поможет, нужно поднять якорь и поискать другое место.  **ПОСТАНОВКА НА ЯКОРЬ С ПОМОЩЬЮ ТУЗИКА.**  После того как становой якорь отдан и забрал, можно завозить на тузике вспомогательный якорь (верп).  После того как становой якорь отдан и забрал, можно завозить на тузике вспомогательный якорь (верп).  Бывают случаи, когда необходимо отдать второй якорь (верп), например, при стоянке бортом к причалу и прижимном ветре. Обычно верп завозят на тузике. Легче отдавать якорь с жесткого, а не с надувного тузика, при этом надо использовать якорный конец, а не цепь, так как с цепью в лодке труднее обращаться. Иногда это может быть основной становой якорь, тогда якорную цепь также лучше заменить канатом. Поставьте тузик бортом к яхте и закрепите его носовой и кормовой фалини. Свесьте якорь с кормы тузика и привяжите отрезок тонкого линя к якорю и к банке для страховки, что позволит вам освободить якорь, не вставая с места. Затем уложите якорный конец на корме тузика, начиная с той части, которой он прикреплен к якорю. Когда якорный конец, соответствующий глубине, находится в тузике, закрепите другой конец на борту яхты. Отгребите в том направлении, в котором вы хотите завезти якорь, и когда вытравите весь якорный конец, развяжите страховочный линь и дайте якорю уйти на дно. Затем кто-нибудь на яхте выбирает слабину каната, чтобы убедиться, что якорь забрал.  **ПОДЪЕМ ЯКОРЯ С ТУЗИКА.**  Иногда для подъема якоря используют тузик, например, если яхта стоит на двух якорях и вам нужно выбрать верп. Это можно сделать, если вы располагаете довольно большим, желательно, жестким тузиком. Один человек сидит в тузике и выбирает с кормы якорный конец, пока он не займет в воде вертикальное положение - значит якорь находится прямо под вами. Усилие человека, держащего якорный конец на корме тузика, должно оторвать якорь от грунта. Затем его можно поднять, уложить в тузик и, выбирая якорный канат, возвратиться к яхте.  **БУЙРЕП.**  Всегда существует опасность того, что якорь зацепится за грунт и его будет невозможно освободить обычным путем. Иногда помогает хождение под двигателем в различных направлениях и раскачивание якоря, но лучшее решение этого вопроса - прикрепить к якорю буйреп с томбуем. Тогда якорь можно легко освободить, потянув за этот трос.  **ПОСТАНОВКА НА ДВА ЯКОРЯ.**  Если один якорь не удерживает яхту, ее можно поставить на два якоря, как это показано ниже. При этом движение яхты ограничивается нагрузка распределяется между якорями. Однако при перемене направлений ветра и течения яхта может оказаться в неблагоприятном положении и придется переставлять якоря. Другой метод постановки яхты на два якоря часто используют на переполненных якорных стоянках, когда нужно уменьшить траекторию разворота яхты. Сначала отдают становой якорь, и яхта дрейфует, чтобы он забрал. Когда вытравлена вдвое большая, чем нужно, длина якорной цепи, можно отдать верп. Яхту подтягивают на главной якорной цепи, а якорный конец верпа потравливают, пока яхта не окажется между якорями. Якорную цепь станового якоря и якорный конец верпа связывают вместе и крепят так, чтобы основная нагрузка приходилась на якорную цепь.   |  |  | | --- | --- | | После отдачи станового якоря и верпа (соответственно А и В) якорный конец верпа соединяют  с якорной цепью стопорным узлом, и место соединения  опускают значительно глубже киля. | Отдайте становой якорь обычным способом и дайте яхте отойти назад, чтобы якорь забрал.  Пройдите вперед под двигателем под углом около 45° к направлению на якорь и, когда он окажется на траверзе яхты, отдайте верп. | | После отдачи станового якоря и верпа (соответственно А и В) якорный конец верпа соединяют с якорной цепью стопорным узлом, и место соединения опускают значительно глубже киля. | Отдайте становой якорь обычным способом и дайте яхте отойти назад, чтобы якорь забрал. Пройдите вперед под двигателем под углом около 45° к направлению на якорь и, когда он окажется на траверзе яхты, отдайте верп. |   **ПОДЪЕМ ЯКОРЯ.**  Сложность подъема якоря зависит от погодных условий, массы якоря и якорной цепи и физической силы команды. На первой стадии подъема яхту ставят так, чтобы она находилась над якорем. В легкий ветер или при слабом течении можно просто выбрать якорную цепь, но лучше всего - подойти в нужную точку под парусом или двигателем, пока матрос выбирает слабину якорной цепи. Как только якорная цепь займет вертикальное положение, матрос докладывает капитану "Панер". Капитан дает команду "Рвать якорь". Матрос продолжает выбирать якорную цепь, пока не почувствует, что якорь оторвался от дна, и сообщает об этом капитану. Якорь затем поднимают на борт и докладывают капитану "Якорь чист". Необходимо соблюдать осторожность при подъеме якоря, чтобы он не стукался о борт. Если есть время, то сначала следует очистить якорь, а затем взять его на палубу. После подъема на борт якорь и якорную цепь надо быстро уложить.  **ПОДХОД И ОТХОД ОТ БУЯ.**  Команда готова поймать буй отпорным крюком.Команда готова поймать буй отпорным крюком.  Перед подходом к бую команда должна приготовить на носовой палубе отпорный крюк и швартовный конец. Когда яхта подойдет носом к бую, команда должна быть готова поймать его. Способ крепления яхты к бую зависит от его типа. Действия команды при отходе от буя зависят также от способа швартовки яхты. Если яхта привязана собственным швартовным концом к рыму на верхней части буя, то лучше всего завести конец "серьгой" (как выхлестывающийся), чтобы его легко можно было отдать при поступлении соответствующей команды. Если буй был поднят на борт и его цепь заложена за утку или кнехт, ее можно отдать с утки, удерживая один оборот, пока капитан не будет готов к отходу. По его команде последний шлаг цепи можно сбросить за борт вместе с буем.  **ПОДХОДЫ И ОТХОДЫ.**  Если капитан точно рассчитает подход к бую, то яхта остановится около него и команда на баке легко поймает буй и закрепит швартов.Методы подходов (и соответственно отходов) к швартовному бую и якорной стоянке практически одинаковы. Несколько отличаются только действия команды. Основная задача капитана - при подходе остановить яхту в таком положении, чтобы можно было либо отдать якорь, либо поймать буй. Если вы собираетесь встать на якорь, то должны убедиться, что яхта остановилась или начала двигаться назад, прежде чем будет подана команда "Отдать якорь". Это не позволит якорной цепи лечь на якорь сверху и опутать его.  Если капитан точно рассчитает подход к бую, то яхта остановится около него и команда на баке легко поймает буй и закрепит швартов.  Следует обязательно проверить, не ползет ли якорь по дну, зафиксировав береговые створы или взяв пеленг компасом на неподвижный объект. При отходе от якорной стоянки или буя важно тщательно спланировать свой маршрут, особенно если акватория переполнена. Необходимо оценить воздействие на яхту ветра и течения после подъема якоря или сброса буя, чтобы яхта не дрейфовала без контроля в опасном направлении. В любом случае команду следует проинструктировать и дать ей достаточно времени для подготовки необходимого оборудования. Если вы собираетесь маневрировать под двигателем, то перед началом движения надо его запустить и прогреть в течение нескольких минут.  **ПОДХОД ПОД ДВИГАТЕЛЕМ.**  Выбрав якорную стоянку или швартовный буй, необходимо определить, с какой стороны лучше подходить. Направление движения должно учитывать влияние наиболее сильного внешнего фактора (течения или ветра) на яхту, что позволит быстрее снижать скорость и лучше контролировать поведение яхты. Самый простой способ определения направления подхода - это посмотреть, как стоят другие яхты, похожие на вашу, - они будут стоять носом против более сильного внешнего воздействия. После принятия решения надо проинструктировать команду и дать ей время подготовить якорь и якорную цепь или отпорный крюк и швартовный конец.   |  |  | | --- | --- | | Как подходить. | Как отходить. |   Как подходить. После подготовки снаряжения на носовой палубе идите под двигателем на малом ходу носом против более сильного внешнего воздействия (в этом случае - течения) по направлению к якорной стоянке (или бую). Постепенно снижайте скорость до полной остановки в выбранном месте отдачи якоря или у буя.  Как отходить. Спланировав свой маневр и проинструктировав команду, сбросьте швартовный буй или пройдите немного вперед под двигателем, чтобы поднять якорь. Освободив яхту, можно идти под двигателем в выбранном вами направлении.    **ОТХОД ПОД ДВИГАТЕЛЕМ.**  При отходе под двигателем необходимо заранее рассчитать маршрут от якорного места или швартовного буя. Когда яхта стоит носом против более сильного внешнего воздействия, обычно отходят носом в том же направлении, если какое-либо препятствие не заставит вас отвернуть и лечь на другой курс. После принятия решения, в каком направлении отходить, надо проинструктировать команду. Если яхта ошвартована к бую, можно просто сбросить его и яхта сдрейфует на свободное место или задним ходом отойти в сторону, а затем положить яхту на требуемый курс. Если яхта стоит на якоре, его следует поднять, прежде чем отходить.  **ПОДХОД ПОД ПАРУСОМ.**  Команда яхты готовится отойти от буя против ветра.Команда яхты готовится отойти от буя против ветра. Грот уже поставлен, а стаксель заведен и готов к постановке, как только яхта отойдет от буя.  На последнем этапе подхода под парусом к якорной стоянке или швартовному бую яхта должна нести либо грот, либо стаксель. Выбор паруса зависит от направления ветра - в нос или в корму, когда яхта подойдет к бую или месту отдачи якоря. Необходимо также определить, как изменится положение вашей яхты относительно ветра, пока она будет стоять на якоре или буе. Скорость яхты на заключительных этапах можно контролировать растравливанием шкотов. Если яхта швартуется к бую, постарайтесь остановить ее у буя носом против более сильного внешнего воздействия (течения или ветра).  **ОТХОД ПОД ПАРУСОМ.**  Способ отхода под парусом от швартовного буя или якорной стоянки зависит, как и при подходе, от направления ветра. Когда ветер дует в нос, вы можете отходить под одним гротом. Однако стаксель должен быть готов к немедленной постановке. Если яхта стоит у буя, ее можно развернуть в сторону отхода, а также, протянув швартовный буй вдоль борта к корме, разогнать яхту и положить на нужный курс. При подъеме якоря ход яхте обеспечивается тем, что вы тянете яхту вперед, выбирая якорную цепь. При ветре в корму отходить надо под стакселем.   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Подход острым курсом. | Подход при ветре в корму. | Отход против ветра. | Отход при ветре в корму. | | Подход острым курсом. | Подход при ветре в корму. | Отход против ветра. | Отход при ветре в корму. |   **Подход острым курсом.** Подходите под одним гротом в крутой бейдевинд. Потравите гика-шкот, чтобы погасить инерцию яхты.  **Подход при ветре в корму.** Уберите грот и подходите под одним стакселем. На подходе уберите стаксель, завершая путь под рангоутом.  **Отход против ветра.** Поставьте грот. Сбросьте буй, протащите его вдоль борта яхты (или разгоните яхту вперед, выбирая якорную цепь) и положите яхту на острый курс.  **Отход при ветре в корму.** Поставьте стаксель и немедленно сбросьте буй (или поднимите якорь). Отойдите на свободное пространство, прежде чем поднимать грот. |