

## Пункт 1,2,3

**Якорь** (англ. anchor) — специальной формы литая, кованая или сварная конструкция, предназначенная для удержания корабля, подлодки, плота или другого плавающего объекта на одном месте за счёт взаимодействия с грунтом и связанная с объектом удержания посредством якорной цепи или троса. Усилие, которое якорь может воспринять, не перемещаясь и не выходя из грунта, называется держащей силой. Эффективность якоря оценивается коэффициентом держащей силы — отношением держащей силы к весу якоря.

Держащая сила зависит от конструкции, веса якоря и рода грунта.

Первые якоря появились **более 4 тыс. лет назад и представляли собой камень**, привязанный к верейке (якорный камень). Прототип наиболее распространённого в эпоху парусного флота якоря (т. н. адмиралтейского) появился около 3 тыс. лет назад (сначала был деревянным). Действует следующим образом: ложится на грунт нижним концом веретена (пяткой) и одним концом штока; при попытке протащить якорь по дну шток ложится на дно, а одна из лап зарывается в грунт. Якоря этой конструкции надёжны, обладают хорошей держащей силой (6—12 кгс на 1 кгс веса Я.). Однако из-за специфики конструкции (**шток и лапы расположены во взаимно перпендикулярных плоскостях**) **отдача адмиралтейского Я. и его крепление на судне представляют собой сложную задачу**. Из-за этого такой Я. часто служил причиной аварий как самого судна, так и судов, проходящих над ним.

Развитие флота, особенно увеличение размеров судов, потребовало создания конструкций якоря, удобных в обращении и обладающих повышенной держащей силой. Практически все якоря изготавливаются с поворотными лапами и без штока.

### Составные части якоря:

1 – шток

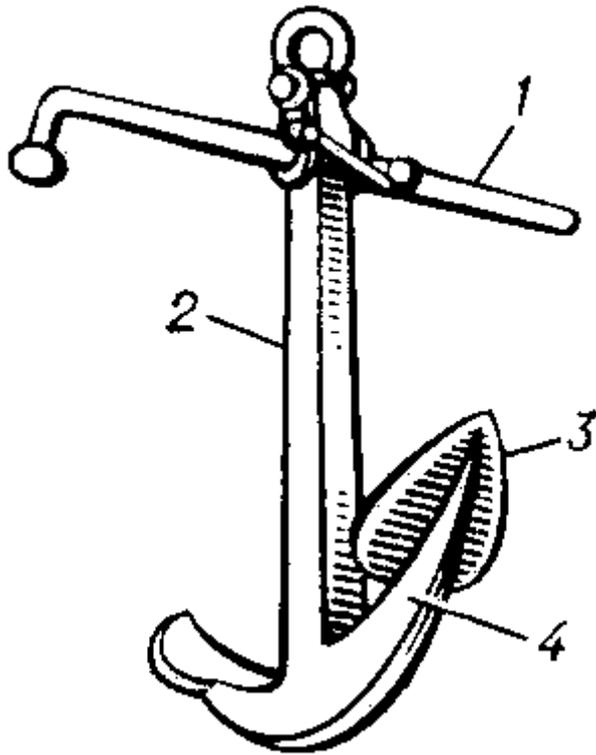
2 – веретено

3 – лапы

4 – рог

5 – якорная скоба

6 - пятка



Пункт 4. Классификация якорей.

- По конструкции якоря разделяются на якоря с **неподвижными лапами** и **якоря с поворотными лапами**, по способу крепления на судне после съёмки судна с якоря — на заваливающиеся(со штоками) и втяжные(без штоков).
- По назначению якоря делятся на **становые(в носу)** — для удержания судна на стоянке и **вспомогательные(в корме)** — для предотвращения разворота судна, стоящего на становом якорю, удержания судна лагом к ветру(стоп-анкеры, верпы).
- Классифицируют якоря преимущественно по числу рогов и лап. В качестве **становых** используются обычно **двурогие якоря**. К однорогим якорям относятся **доковый** и **ледовый**. Доковый якорь служит для долговременного закрепления плавучих доков и земснарядов(коэффициент держашей силы 10 — 12), ледовый якорь закрепляют за край полыньи при стоянке судна во льдах. Его масса не превышает 150—180 кг, а держашая сила определяется в основном прочностью льда и лапы якоря. К безрогим относится **мёртвый якорь** (в виде пирамиды, сегмента, грибовидный и винтовой). безрогие мёртвые якоря употребляются для оборудования рейдов и гаваней (удержания швартовых бочек, буёв и т. п.). Якоря с числом лап 3 — 5 в морской практике используют редко.

Пункт 5. Типы якорей.

### Якорь адмиралтейский складной



Классика адмиралтейского якоря со штоком. Якорь, имея разборную конструкцию, удобен в хранении и несложно собирается в случае необходимости. Он выполнен из особо качественной стали и способом горячей оцинковки защищен от коррозии.

### Якорь Дэнфорта



Бесштоковый якорь повышенной держащей силы. Изготовлен из стали и защищен от коррозии методом горячего цинкования. Рекомендуется к использованию на мягких грунтах (ил, песок, мелкий гравий).

### Якорь Брюса



Якорь бесштоковый, довольно компактный, обладает повышенной держащей силой. Его изготавливают из нержавеющей полированной стали. Благодаря приятному внешнему виду данный якорь способен, помимо функциональных возможностей, еще и украсить судно

### Якорь CQR



Якорь изготовлен из высокого качества оцинкованной стали. Его отличают прекрасные держащие качества и особая прочность. Именно эти свойства выделяют его из множества якорей типа «Плуг» и делают легендой в мире судоходства.

**Адмиралтейский якорь** прост по конструкции и обладает большой держащей силой. Однако он имеет и существенные недостатки. Прежде всего якорь неудобен при отдаче и уборке, так как по-походному он закрепляется на палубе.

Кроме того, зарывшись в грунт одной лапой, якорь представляет опасность для судов на мелководье и создает угрозу запутывания своей якорной цепи за возвышающийся над грунтом второй рог. К типу якорей, забирающих грунт двумя лапами, относятся якорь Холла (без штока) и якорь системы

Матросова (со штоком).  
Преимущественное применение на судах получил якорь Холла.

## 7. Якорная цепь

Цепь якорная – важный элемент якорного устройства и всего судна в целом. Первые якорные цепи появились **двести лет назад**. Сейчас конструкция якорной цепи подчиняется стандартам и проходит механические испытания.

Веками мореходы пользовались **пеньковыми канатами для крепления якоря**. [Парусные суда](#) середины прошлого тысячелетия удерживались во время стоянки небольшими якорями, и прочности канатов из пеньки было достаточно. **С развитием кораблестроения морские корабли и, следовательно, якоря стали тяжелее**. Чтобы хватало прочности, пеньковые канаты достигали полуметра в окружности, поэтому приходилось использовать более тонкие концы, чтобы заводить канаты в кнехт или обносить барабан шпиля. **Кроме того, пеньковые канаты перетирались о якорный клюз и срезались льдом, чтобы компенсировать их малый вес**, приходилось утяжелять якорный шток.

Официальным началом использования металлической цепи считается 1814 год.

1832 году- первый корабль российского флота, оснащенный якорными цепями.

Уже в 1859 году перед установкой на морские корабли Британского флота якорные цепи стали испытывать на растяжение согласно требованиям, разработанным Регистром Ллойда, а в 1879 году – и на разрыв.

## 8. Якорное устройство

Закрепленный на цепи якорь отдается или поднимается с помощью специальных механизмов и устройств. Якоря, цепи, стопоры, устройства для отдачи коренного конца цепи, клюзы - все это вместе и составляет якорное устройство корабля. Оно с двумя якорями по бортам находится в носовой части судна. На носу устанавливается и лебедка с электрическим или гидравлическим приводом. Главная часть лебедки – звездочка, на которую наматываются звенья цепи. В конструкцию лебедки также входят барабаны, на которые наматываются швартовы.

Цепь от якоря проходит через углубление в борту, якорный клюз и стопор, наматывается на звездочку лебедки и свободным концом крепится скобой к судну в цепном ящике.

Стопоры крепят, препятствуют самопроизвольному вытравливанию и удерживают в натянутом положении цепь и якорь в клюзе. Они могут быть стационарными или переносными: цепными и палубными.

По конструкции стопоры бывают винтовые кулачковые или с закладным звеном. Эксцентриковые стопоры устанавливаются на малых судах. Цепные стопоры – это короткие смычки, которые пропускаются через якорную скобу и крепятся к обухам на палубе двумя концами.

Якорные клюзы, которые служат для уборки якоря и якорной цепи, могут быть обычными, сварными или литыми для транспортных и промысловых судов; открытыми в виде массивной отливки с желобом на низкобортных судах; с нишей в бортовой обшивке на пассажирских судах, судах ледового плавания, позволяющие убирать якорь заподлицо с обшивкой, тем самым снижая риск его повреждения.

канату или якорной цепи обеспечивается скобой и кольцом, которое называется рым.

# Основные элементы якорной цепи

Главный элемент якорной цепи – это звено,

**Смычки якорной цепи** соединяются соединительными скобами, простыми или патентованными, наиболее распространенной из которых является **скоба Кентера**. Простые скобы не застрахованы от самопроизвольного открывания. Кроме того, при их использовании концевые звенья смычек выполняются без контрфорсов и имеют большие размеры, чем обычные звенья.

**Скоба Кентера** похожа на обычное звено, только **разъемное**. Такой способ сборки позволяет легко удалять поврежденные участки и менять при необходимости длину якорной цепи.

Коренная смычка, которая закрепляется в цепном ящике, с одной стороны заканчивается жвак-галсом

Словосочетание «вытравить до жвака-галса» означает выпуск якорной цепи на всю её длину. В аварийной ситуации для освобождения судна от [якоря](#) может использоваться местное или дистанционное откидывание гака жвака-галса.

ПУНКТ 9-10

## ЯКОРНАЯ СТОЯНКА

Постановка на якорь. Очень важен правильный выбор места для якорной стоянки, особенно если вы намереваетесь переночевать на этом месте. При выборе этого места следует учитывать три обстоятельства.

1. **Глубина под яхтой и вокруг.** Ведь ветер непостоянен, ночью может смениться, и яхту перетащит на новое место, где может быть мелко. Перед постановкой на якоря я делаю циркуляцию с замером глубин эхолотом или футштоком, и в центре ее отдаю якорь. Радиус циркуляции должен быть больше длины якорного каната.

В поисках хорошо держащего грунта обратите внимание на глубину и профиль дна предполагаемой стоянки. Помните о длине якорного конца - его может понадобиться от 7 до 10 глубин, а точнее расстояний от палубы в носу до грунта. Не забывайте, что на картах показана глубина при *низкой* воде, поэтому всегда имейте достаточный запас конца, если уровень воды поднимется.

2. **Надо выбирать для якорной стоянки место**, хорошо укрытое от ветра и волн, как ветровых, так и от проходящего водного транспорта. Проходящий невдалеке пассажирский теплоход может разогнать такую волну, что ваша яхта выдернет якорь из грунта. Бухта, в которой вы встали, может быть закрыта берегом от ветра, а ночью ветер переменится, задует с воды, якорь поползет, и яхту вытащит на мель.

Для выбора места удовлетворяющему первому требованию, используйте карту, чтобы выбрать несколько альтернативных районов стоянки, которые предоставляют защиту с разных направлений. При этом учитывайте расстояние до вашего первого выбора так, чтобы прибыть туда пораньше, с запасом дневного света на случай, если вам там не понравится, и вы решите перейти на другую стоянку.

3. **Характер грунта** обычно обозначен на картах и в лоциях. Разные грунты по-разному держат якоря: глина, суглинок, ил с глиной - хорошо; песок и мелкий камень - плохо, а каменная плита или совсем не держит, или может захватить якорь так, что вам его не вытащить.

## Выбор района якорной стоянки – ОБЩИЕ РЕКМЕНДАЦИИ

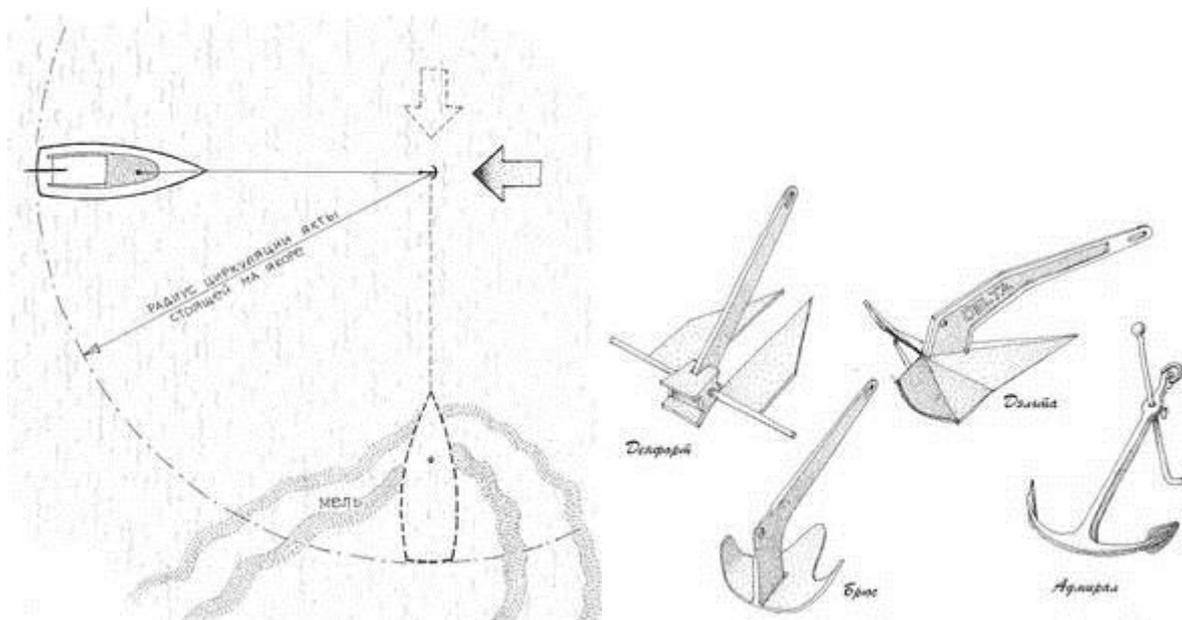
Хорошая якорная стоянка должна обеспечивать защиту от волн и ветра и иметь грунт, хорошо держащий якорь. В поисках хорошо держащего грунта обратите внимание на глубину и профиль дна предполагаемой стоянки. Помните о длине якорного конца - его может понадобиться от 7 до 10 глубин, а точнее расстояний от палубы в носу до грунта. Не забывайте, что на **картах показана глубина при низкой воде**, поэтому всегда имейте достаточный запас конца, если уровень воды поднимется.

К моменту вашего прихода к выбранному району стоянки, он может или обеспечивать или не обеспечивать желанной защиты на данный момент. Поэтому, вы всегда должны иметь **надежный прогноз погоды**, прежде чем сделать окончательный выбор оставаться ли на якорю на всю ночь. Не полагайтесь только на УКВ прогноз. Прослушайте местный прогноз по АМ/FM радио, и не в последнюю очередь, прислушайтесь к своему собственному прогнозу. Часто вы можете сделать правильное суждение о том, что произойдет с погодой в течение ближайших 12-18 часов, скомбинировав радио прогноз с данным состоянием погоды на месте. **Если имеются сомнения, следуйте в другое место, которое предоставит лучшую защиту.** Сделайте последнюю проверку наличных условий: действительно ли выбранное место предоставляет защиту, обещанную картой? Не будет ли стоянка слишком тесной? Такое переполненное другими яхтами место может стать опасным, если ветер усилится или повернет. **Имейте достаточно светлого времени, чтобы использовать другие варианты.**

## Выбор КОНКРЕТНОГО места

**Сначала разведайте район предполагаемой стоянки, не спешно пройдясь под мотором,** и внимательно сверяя с картой фактическую глубину, взятую эхолотом, а также оценивая взаимное расположение стоящих на якорях яхт. В идеале, вам желательно **выбрать место ближе к наветренному берегу**, где ветер и поднимаемые ним волны меньше. И в то же время не настолько близко, чтобы опасаться оказаться на мели, если ветер поменяет направление на берег. Преимущество стоянки на относительно **неглубоком месте** то, что вам не потребуется много якорного конца и радиус циркуляции на якорю будет меньше. Как только вы выбрали подходящее место (которое, обычно, другие яхты выбрали тоже), вы должны рассмотреть четыре важных момента: ваш расположение относительно рядом находящихся яхт, дистанция до ближайших соседей, используют ли соседние яхты якорную цепь или синтетические концы, и используют они один или два якоря. **Пытайтесь избежать становиться на якорь в одну линию с другими яхтами – это создает опасность столкновения, если у кого-то поползет якорь.** Старайтесь всегда иметь запас пространства. И не просто из вежливости. Дополнительное пространство даст вам и вашим соседям больше времени, чтобы среагировать на возникшие проблемы, а также позволит выпустить больше якорного конца при необходимости и при этом не навалить на другую яхту ниже вас. Решение использовать один якорь или два зависит от разных факторов, но хорошим правилом будет сделать так, как у соседних яхт. Если они бросили два якоря, становитесь на два и вы. Лодки, стоящие на одном якорю, имеют больший радиус циркуляции, чем на двух. Если вы решите сделать не так, как другие яхты вокруг, то обеспечьте больше пространства во избежание коллизии. **Также обеспечьте больше места для циркуляции вашей яхты, если используете синтетический якорный конец, а соседи используют якорь-цепь, и наоборот.** Не забывайте, что при одинаковой длине якорных концов лодка на синтетическом конце имеет

больший радиус циркуляции, чем с применением цепи из-за ее веса и трения о грунт. Если ветер меняет направление среди ночи, а запаса для циркуляции у вас нет, и возникает опасность сближения с другими яхтами, вы будете вынуждены нести якорную вахту всю ночь, или сниматься с якоря для перестановки в другое место. Не один из этих вариантов не выглядит привлекательным.

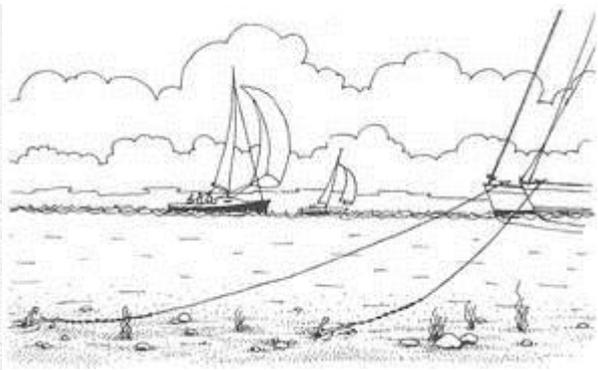
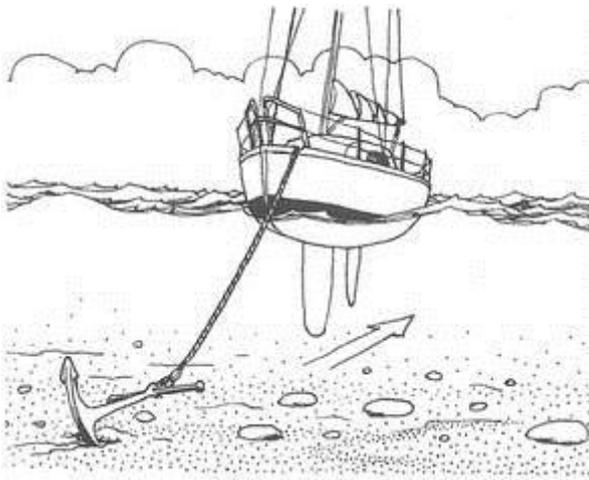


#### Постановка на якорь – ПРАКТИКА.

Процедура правильной постановки на якорь начинается с приведения в готовность всего, что необходимо, прежде чем вы сделаете последний подход к месту стоянки. Если вы буксируете динги, уделите внимание буксирному концу, укоротив его до 0,5-1 метра, чтобы он не намотался на винт при реверсе двигателя.

Обсудите с экипажем место планируемой стоянки, подход к нему, и действия каждого во время операции. Рулевой и баковый должны работать во взаимодействии и подавать друг другу понятные сигналы и команды. Далее, приготовьте якорь, прикрепите к нему якорный конец, переберите его и разложите на палубе (если он синтетический), чтобы он мог быть выдан без задержки.

Сама постановка на якорь - дело несложное, если вы запомните несколько простых вещей. При подходе к месту постановки на якорь подается команда: **"К постановке на якорь приготовиться!"** По этой команде адмиралтейский якорь вооружают, а патентованный якорь просто освобождают от креплений. **Подходить к месту постановки надо малым ходом и против ветра, т. е. в положении левентик. Стаксель перед подходом убирают, а грот оставляют.**



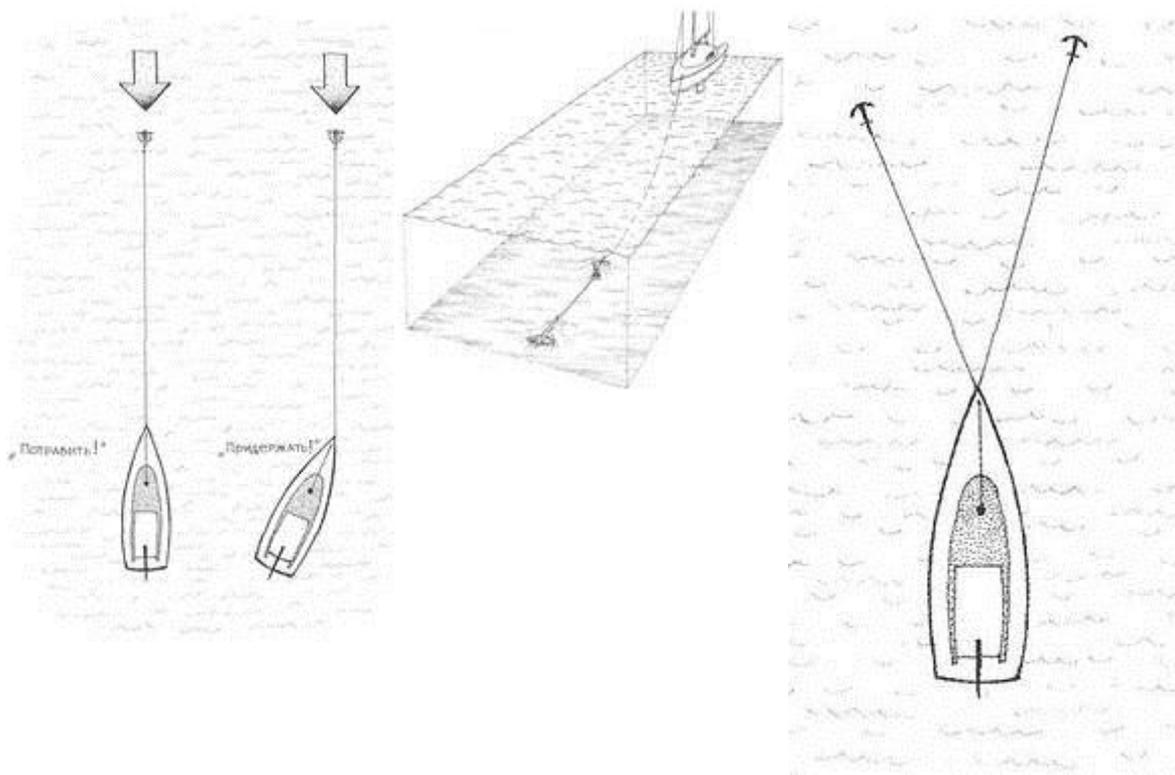
Когда якорный канат **вытравлен на достаточную длину, его надо задать-прочно закрепить**. При этом будьте внимательны, иначе рискуете остаться без якоря, а вашу яхту унесет туда, куда вам совсем не надо. Крепят якорный канат обычно за носовую утку, но, если вы ожидаете большой напор волны, ветер или течение - необходимо застраховать канат, задав его еще и за мачту. Что же касается якорной цепи, то на больших яхтах имеется цепной ящик и **специальный стопор**, который надежно стопорит цепь в нужном положении.

Якорь можно отдавать с носа и с кормы. Если вы отдаете якорь с носа, надо дождаться, пока яхта встанет совсем и даже получит небольшой задний ход, тогда баковый матрос по команде капитана опускает якорь в воду. Никогда и ни при каких обстоятельствах **не швыряйте якорь**. Даже выражение "бросить якорь" - неправильное, якорь "отдают", а у речников в ходу выражение "положить якорь". Баковый матрос, убедившись заранее, что бухта якорного конца не перепутана и что канат не перехлестнул через лапу якоря, а также, что ни одна нога не попала внутрь бухты якорного конца, опускает якорь в воду, пропуская якорный канат через руку.

По натяжению каната баковый матрос поймет, когда якорь лег на грунт, и должен сообщить об этом капитану: **"Якорь лег!"**. Далее яхта дрейфует по ветру, а матрос потравливает конец. Если он видит, что нос яхты уходит в сторону, надо на время придержать конец, а потом снова травит. О натяжении каната матрос докладывает капитану: **"Пришли на канат!"**, если канат натянется. Капитан решает, травить еще или стопорить якорь. А насколько надо травить якорный канат? Ответ: чем больше, тем положе он будет лежать и тем надежнее будет держать якорь.

**Ориентировка: при спокойных условиях отдают канат длиной в три глубины на этом месте; при ветре 5-6 баллов надо вытравливать канат длиной 5-6 глубин, а в шторм - десять и более глубин. Принципиальная разница между якорным канатом и цепью: цепь своей тяжестью прижимает якорь к грунту, якорь держит лучше.**

Для средней яхты нужен якорный канат длиной 30-40 метров. Но желательно иметь и запасной якорный конец, чтобы можно было нарастить основной в особых обстоятельствах.



Иногда в этих случаях якорный конец прижимают к грунту, подвесив к нему какой-либо груз - **"балластину"**, и дают ей соскользнуть по канату к якорю. Вес балластины прижмет якорный канат ко дну, и якорь будет держать лучше. Я в дальние плавания беру кусок якорной цепи длиной метров 8-10 и в случаях стоянки на ветру и на волне ввязываю между якорем и якорным концом этот отрезок цепи - он тяжелый и прижимает якорь к грунту. Убедившись, что якорь "забрал", убирайте грот.

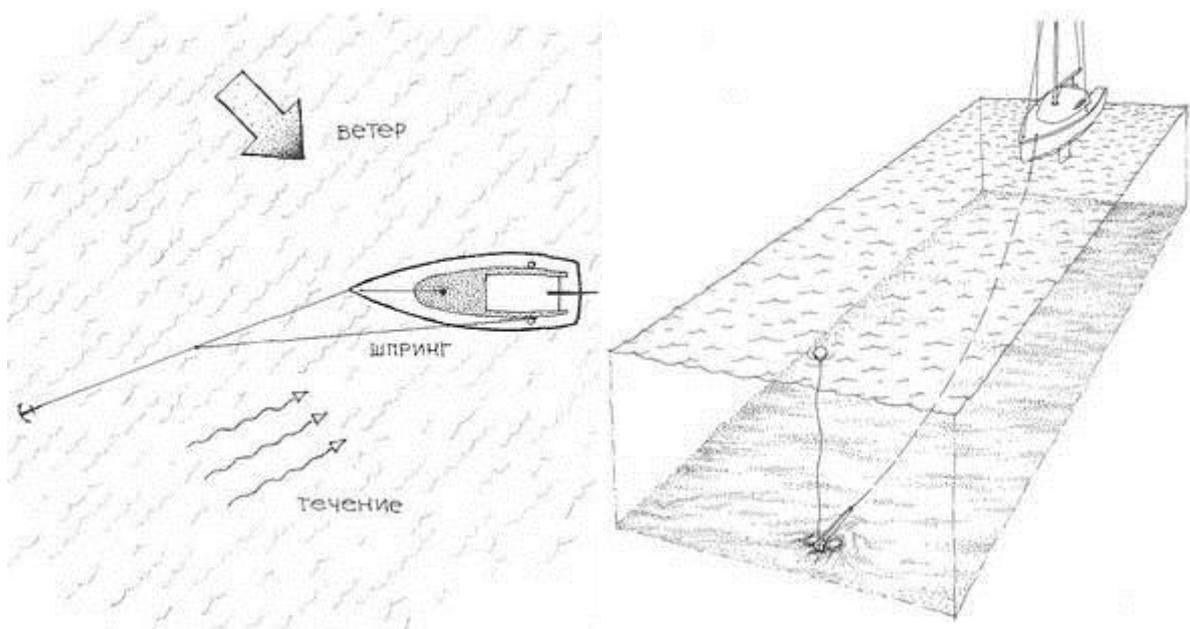
Иногда ставят яхту на два якоря. Два способа: "гусек" и "вразд-рай".

Иногда якорь отдают с кормы на ходу яхты, а затормозив яхту, канат переносят на нос и крепят. Ветер развернет яхту носом против ветра. В этом случае раньше, чем переносить канат, **уберите все паруса, иначе они своей тягой могут вырвать у вас из рук якорный канат.**

Иногда приходится становиться на якорь при ветре и течении, в этом случае надо так поставить яхту, чтобы она стояла носом **против той силы, которая больше.** В этих случаях можно применить шпринг - конец второго якоря, оттягивающий корму.

**Если вы подходите к берегу и намереваетесь ошвартовать нос яхты за что-то на берегу (дерево, свая),** то якорь следует отдавать с кормы, и он будет оттягивать корму в сторону воды. Сначала ошвартуйте нос, а уже потом будете набивать якорный канат, да и то сначала не сильно, чтобы дать якорю "залечь" в грунт. А уж минут через 20 набивайте якорный канат "со всей мочи", можно в четыре руки.

**Как контролировать - нормально ли держит якорь или ползет? Если нос ошвартован, а якорь отдан с кормы - очень просто: ослаб якорный конец, якорь ползет. А вот если вы стоите на одном якорю? Подрагивает якорный канат или цепь там, где лежит якорь, из воды идут пузырьки воздуха - якорь ползет.**



Встав на якорь, дождитесь, когда яхта встанет в левентик (ее на якорю будет таскать по сторонам), **и возьмите пеленг на какой-то ориентир на берегу**, а через некоторое время снова сделайте это также в положении левентик. Если пеленг не меняется, якорь держит нормально. Можно засечь визуально створ двух предметов на берегу.

**Отдавая якорь, не забывайте, что вам завтра или позже придется его выбирать.** Бывает, что якорь на дне может зацепиться за что-либо, тогда поднять его - проблема. Особенно часто это случается на акваториях портов или в местах массовых стоянок. Для страховки в этом случае применяется **томбуй с буйрепом**, который крепится за тренд якоря, вяжется буйрепный узлом. Томбуй показывает вам и проходящим судам место, где лежит ваш якорь. Важно, чтобы не обрубили ваш якорный конец. За буйреп вам будет легко вытянуть якорь, зацепившийся за трос, кабель или что-то еще на дне.

**Если якорная стоянка непродолжительная, грот можно не убирать, а взять его на топенант** - он придаст устойчивость положению яхты. А при длительной стоянке паруса надо убирать, но **оставить их в положении готовности**, чтобы можно было, если потребуется, быстро их поставить.

Не надо жалеть времени и усилий на организацию стоянки, иначе ваше пробуждение может быть весьма неприятным.

Иногда, когда нет стопроцентной уверенности в надежности стоянки, на ночь оставляют в **кокпите вахтенного**, который следит за обстановкой и, в случае необходимости, поднимет всех остальных. На ночь обозначьте вашу яхту **стояночным огнем**.

## ВИДЫ ЯКОРЕНИЯ

### Постановка на два якоря

Якорная стоянка на двух якорях всегда предпочтительней, чем на одном. Кроме удвоенной держащей силы, яхта меньше циркулирует на конце, и требует меньше пространства в тесных бухтах.

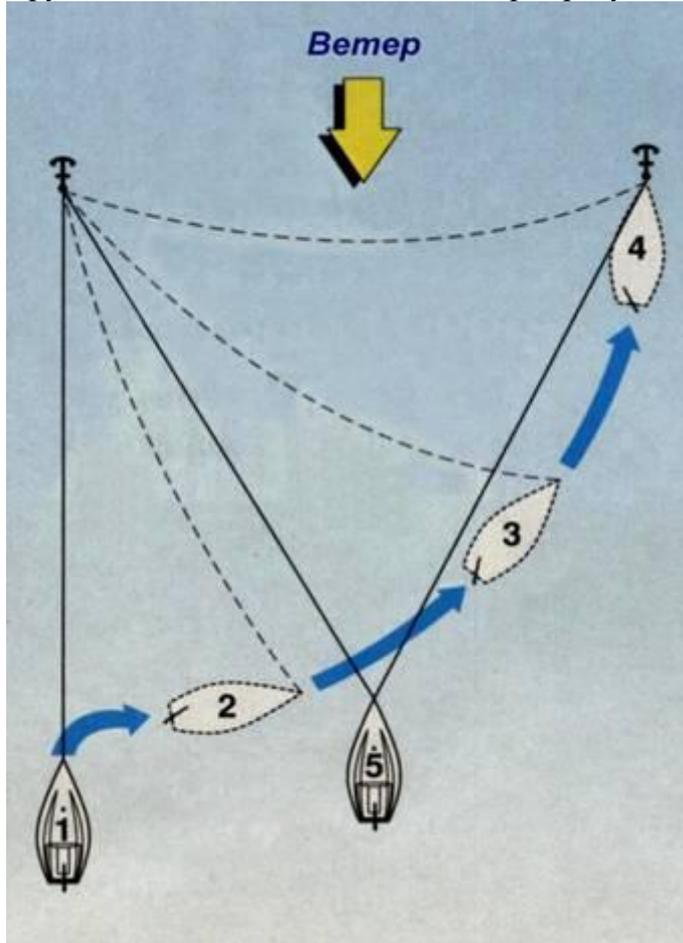
#### *Два якоря: один с кормы*

Если есть достаточно много якорного конца, используйте следующий метод постановки: спуститесь по ветру на первом якорю, пока не выдадите удвоенную от необходимой длину конца. Например, если вам необходимо 50 метров конца для стоянки в этом месте, то

спуститесь на 100 метров и отдайте второй якорь с кормы. Затем подбирайте носовой якорный до места -50 метров, и закрепите. Теперь выбирайте кормовой якорный, пока второй якорь не заберет, и затем немного послабьте его.

### *Два якоря на ветре*

Другой метод постановки на два якоря требует меньшей длины якорного конца. (рис.1)



*Рис.1. Два якоря на ветре*

С надежно забравшим первым якорем, спуститесь на необходимую длину якорного конца и закрепите его. Поверните руль до упора вправо (влево), и под двигателем на переднем ходу на малых оборотах, двигайтесь по окружности с позиции 1, через 2 и 3, к точке 4. Поднимайтесь до линии, на которой находится первый якорь. Там останавливайтесь, и медленно отдавайте второй якорь. Затем спускайтесь по ветру, пока оба якорных конца не будут одинаковой длины. Чтобы удостовериться, что второй якорь забрал хорошо, используйте задний ход двигателя.

Второй якорь можно завезти на динги. Только не пытайтесь, погрузив якорь в динги, тянуть за собой весь якорный конец с яхты: чем дальше вы будете отходить от яхты, тем все больше и

больше будет сопротивление на конце. Лучше разделите бухту пополам и возьмите одну половину конца в динги, и сначала тяните за собой конец с яхты, а затем выдавайте свою часть с транца динги. Длину конца возьмите на 30% больше, чем вам необходимо.

### *Два якоря в линию (гуськом)*

В выбранной точке отдайте сначала меньший якорь – верп, присоединенный небольшим отрезком цепи к короне становой, а следом за ним постепенно выдавайте становой, имея малый ход назад. Это не позволит второму якорю лечь поверх первого и облегчит в дальнейшем подъем якорей, что является проблемой этого метода.

### **Стоянка в связке яхт**

Если вы в совместном круизном плавании с другими яхтами, то часто возникает ситуация, когда две или больше яхт хотят стоять лагом друг к другу. Часто такой «плот» из яхт стоит на одном, в лучшем случае на двух якорях.

У меня двойное отношение к таим связкам. В то время как «плот» обеспечивает чудесную возможность для общения и совместного времяпровождения в дневное время, **я не хочу оставаться в связке с наступлением темноты или если ветер меняет направление.** Я также никогда не оставляю яхту в связке, если собираюсь на берег. Поступая так, вы избегаете многих потенциально опасных ситуаций.

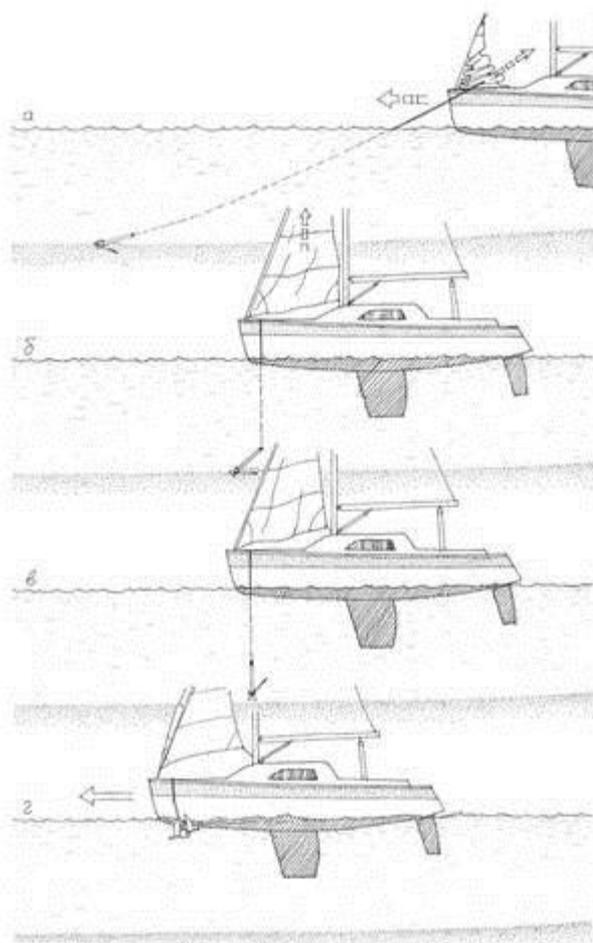
Помните, что в любых ситуациях на якорю, наиболее важное правило - это найти верное

место стоянки, и затем **полагаться только на свое оборудование и свои собственные навыки и умения.**

### **Яхта в чартер с «непредсказуемым» экипажем.**

Специальные ситуации случаются, когда вы берете яхту в чартер, становитесь на якорь в неизвестных вам водах, и используете неизвестное вам оборудование. В таких случаях, прежде чем покинуть марину, удостоверьтесь, что каждый (в том числе и вы сами) знает, как пользоваться якорной лебедкой – брашпилем. Пусть каждый испытает свои физические возможности в подъеме якоря еще в порту. Достаньте все якорные концы из люка на палубу, проверьте и измерьте их. Учитывая отношение 7 к 1, проверьте, имеете ли вы 150 метров конца, чтобы стоять на 20-метровой глубине в заливе, где собираетесь остановиться на ночь. Возьмите с собой набор маркеров, и перемеряя концы, отмаркируйте их по длине в необходимых местах.

### **10. Снятие с якоря. Четыре пункта.**



Снятие с якоря (в учебниках - съемка с якоря). При этой операции должно быть хорошо отработано взаимодействие между членами экипажа. И очень важен обмен информацией между капитаном и баковым матросом, который будет выбирать якорь.

Паруса готовят к постановке. Подбирают наполовину якорный канат. И ставят грот. Капитан командует: "Якорь выбирать!". Баковый выбирает канат до положения "панер", т. е. до вертикального. Докладывает капитану: "Панер!". Команды: "Якорь вырвать, стаксель ставить!"

(выполняют двое матросов). Матрос на якоре сразу почувствует, когда якорь отделится от грунта, и доложит капитану: "Якорь встал!" - "Стаксель на ветер!" - яхта встанет на нужный галс, и все шкоты подберут с подветра. Команда: "Выбирай!"

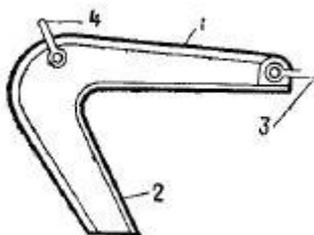
Якорь вышел из воды, матрос поглядел на него и, если якорь не заяепил за что-либо, сообщает капитану: "Якорь чист!". Вообще-то чаще всего на якоре полпуда грязи, ила, глины. Но в данном случае имеется в виду, что со дна не подняли чужой якорный конец, кабель, трос или огромную корягу. Если это не так, матрос сообщает: "Якорь не чист!". Тут приходится убрать паруса и всю операцию начать сначала. За предмет, зацепленный якорем, заводят серьгу или отпорник, якорь потравливают, а предмет поднимают и сбрасывают в воду. Это делают вдвоем.

Когда яхта встала на галс, якорь приподнимают над водой и энергично окунают его несколько раз в воду, чтобы смыть основную грязь. Если не удалось таким способом, баковый зовет на помощь матроса со шваброй.

## Пункт 11 Якоря специального назначения

### 11.1 – отдельный файл

11. **Ледовый якорь** (рис. 25) изготавливается из стали таврового профиля. Он состоит из веретена 1 и лапы 2, которая закладывается в трещину льда или в выдолбленную лунку; снабжен двумя скобами. К скобе 3 крепится стальной трос, на котором заводится якорь, а к скобе 4 - короткий конец мягкого стального или растительного троса, за который якорь вынимается из лунки.



### 11.3 Якорь-кошка



Для маломерных судов предпочтительным является складной якорь-кошка, на больших судах может рассматриваться только в качестве вспомогательного ввиду небольшой удерживающей силы. Складывающиеся лопасти якоря-кошки минимизируют его транспортировочные размеры, что особенно приветствуется на небольших надувных лодках. Якорь-кошка пригоден для применения на практически любых грунтах. В торговой сети предлагаются якоря массой от 1.5 до 12 кг с дискретностью в 0.5 кг. Для небольших, водоизмещением 200—400 кг лодок, достаточно якоря-кошки массой 4-5 кг.

### 11.4 Для камня. Прямой и гз-образный



Данный якорь относится к скальным, по форме — к прямым. Он предназначен для того, чтобы крепить швартовы к скалам, и использовать его для каменистых грунтов. Изготовлен этот якорь из высокого качества оцинкованной стали.

#### Якорь для камня Г-образный



Данный якорь относится к скальным, по форме — к Г-образным. Он предназначен для того, чтобы крепить швартовы к скалам, и использовать его для каменистых грунтов. Изготовлен этот якорь из высокого качества оцинкованной стали.

11.5

#### Грибовидный якорь

Грибовидный, или зонтообразный, якорь начал применяться с 1850 г. в основном для длительного и прочного заякоривания плавучих маяков и прочих судов подобного рода.

на мягких илистых или мелкопесчаных грунтах хорошо работают железобетонные массивы в виде четырехгранной или многогранной пирамиды (рис. 134), сегмента (рис. 135) или так называемые "лягушки" (рис. 136). Сегменты и "лягушки" держат не только за счет своего большого веса, но и за счет присасывания, которое возникает благодаря полукруглой выемке в их нижней части.

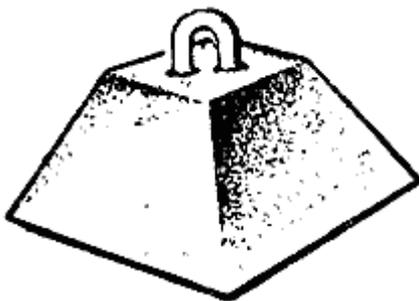


Рис. 134. "Пирамида"

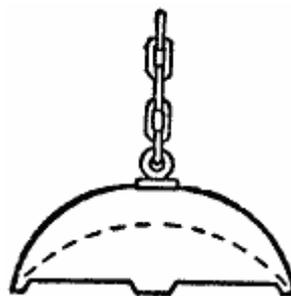


Рис. 135. "Сегмент"

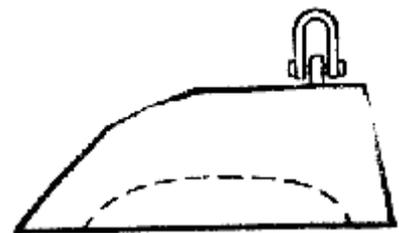


Рис. 136. "Лягушка"

Пункт 13.

ГИМС - Государственная Инспекция по Маломерным Судам ([официальный сайт](#))

## **V. Ночная стояночная сигнализация**

78. Одинокое судно на стоянке должно нести:

- самоходное шириной 5 м и менее, несамоходное длиной до 50 м - один белый круговой огонь на мачте;
- самоходное шириной более 5 м - белый круговой огонь в носовой части, два кормовых огня, расположенные горизонтально, и белый огонь на краю ходового мостика со стороны судового хода, видимый в секторе 180 град.;
- несамоходное длиной 50 м и более - по одному белому круговому огню в носовой и кормовой частях.

79. Дебаркадер, плавмастерская, брандвахта должны нести один белый круговой огонь на мачте и один белый круговой огонь на стенке надстройки, видимый со стороны судового хода.

80. В составе или группе соединенных несамоходных судов, стоящих на рейде или у берега, суда, находящиеся со стороны судового хода, и все суда переднего счала должны нести по одному белому круговому огню на носовой части, а все суда последнего (заднего) счала - на кормовой части.

81. Суда с опасными грузами или их остатками на стоянке должны дополнительно к огням, предписанным в пункте 78 настоящих Правил, нести один красный круговой огонь.

82. Нефтеперекачивающие, нефтебункеровочные и зачистные станции должны нести такие же огни и знаки, как несамоходные суда соответствующих размеров, а также красный круговой огонь.

83. Плоты на стоянке в пути следования должны нести такие же огни, как и на ходу.

84. Плоты, стоящие на формировочном рейде, должны нести со стороны судового хода через каждые 500 м круговые огни того же цвета, как и огни соответствующих плавучих навигационных знаков.

85. Плавучие причалы, насосные станции и другие плавучие установки должны нести при длине менее 50 м один белый круговой огонь, при длине 50 м и более - белый круговой огонь через каждые 50 м.

86. Лесонаправляющие и лесоограждающие плавучие сооружения лесных запаней и гаваней на оконечностях, а также по всей длине через каждые 100 м должны нести круговые огни такого же цвета, как и огни соответствующих плавучих навигационных знаков.

87. Сети, поставленные в непосредственной близости от судового хода или на его части, должны обозначаться через каждые 100 м на лодках или других приспособлениях круговыми огнями того же цвета, как и огни соответствующих плавучих навигационных знаков.

88. На судне, стоящем на мели, должны нестись установленные для него стояночные огни и, кроме того, на уровне плавучего знака:

- со стороны или сторон, с которых судовой ход свободен, - белый круговой огонь на части судна, выступающей в судовой ход;
- со стороны, с которой проход невозможен, - три красных круговых огня, днем - три черных шара, расположенные по вертикали на видном месте.

89. Затонувшее на судовом ходу или вблизи него судно должно быть ограждено плавучими знаками навигационной обстановки.