

# Якорная стоянка

## Хорошая морская практика

**Хорошая морская практика** – а далее «ХМП» – это обширная область практических знаний об управлении судном и обеспечении безопасного мореплавания.

ХМП – это наличие у капитана и членов команды множества знаний и умений, в том числе организации всех имеющихся средств наблюдения за окружающей обстановкой, правильного анализа и принятия своевременных, наилучших мер для конкретного случая, всех необходимых мер для безопасного движения, спасения, предотвращения столкновения и многое другое.

ХМП предусматривает выполнение всех мероприятий для обеспечения безопасности плавания, в том объёме, который в данных условиях необходим.

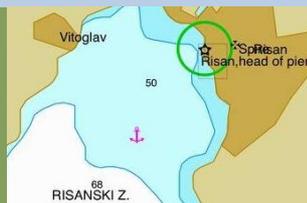
В этом приложении к ХМП рассмотрена, казалось бы, самая спокойная часть процесса судовождения – **якорная стоянка**. Однако, не стоит обольщаться.

Материал представлен в виде реальных случаев и примеров ХМП и примеров не ХМП, подсвеченных, соответственно, **зеленым** (ХМП) и **красным** (не ХМП) фонами.

## Выбор якорной стоянки

Выбирать якорную стоянку на основании информации о рекомендованных якорных стоянках на интересующей акватории из навигационных карт, информации из лоции, данных электронных навигационных карт.

Акватория, пригодная для якорной стоянки, отмечена на навигационных картах и в других документах значком якоря.



Щит на берегу с перечёркнутым якорем, а на карте или плане знак якоря, перечёркнутый диагональным перекрестием, – место, запрещенное для постановки на якорь. Обычно это места прохождения подводных кабелей, или трубопроводов.



Не знать и не учитывать колебание глубины при отливе и приливе, величины приливно-отливных и других течений.

Вставить на якорную стоянку только потому, что «место красивое» и кажется защищённым от ветра и волн.

Вставить на якорную стоянку только потому, что там стоят другие катера, яхты, катамараны.

Вставить на якорную стоянку без учёта её большой глубины.

Выбирать стоянку, рекомендованную для больших судов.

Изучать места якорных стоянок по навигационным картам и лоции в последний момент непосредственно на подходе к ним.

## Выбор якорной стоянки

Длина якорной цепи минимальная и оптимальная; расположение якорной цепи на донном грунте.



Вставать на якорную стоянку, не оценив защиту места стоянки рельефом и контуром береговой полосы от волн и ветра, не зная прогноза погоды на время стоянки.

Знакомиться с характером донного грунта в лоции и на навигационных картах для постановки якоря. Например, песок, песок с галькой подходят, а каменное дно не подходит для постановки якоря.

Выбирать якорную стоянку на маршруте яхтенного похода на основе текущего и предстоящего прогнозов погоды.

## На якорной стоянке, оптимальная глубина

Для яхты **оптимальная глубина** на яхтенной стоянке **от 3 до 15 м**, с учётом длины якорной цепи около 50 м. Якорную цепь выкладывать в прямую линию в направлении дрейфа яхты от ветра, течения или прогнозируемых ветра или течения, используя двигатель при штиле.

Выполнять «подсечку» якорем грунта при вытравленной на длину в две глубины якорной стоянки якорной цепи, определив «забрал» якорь грунт или «не забрал» («зацепился» или нет). Если нет, кратко прекращать вытравливание цепи, давая более малые обороты двигателем назад, цепь при этом должна растянуться в прямую линию, после чего цепь травить далее.

Вытравливать длину цепи не менее 4-6 глубин на акватории или более.

Вытравливать столько якорной цепи, чтобы и судно с якоря не сорвало и при изменении ветра не навалило на соседние суда. Якорную цепь вытравливать и укладывать на донный грунт примерно в прямую линию.

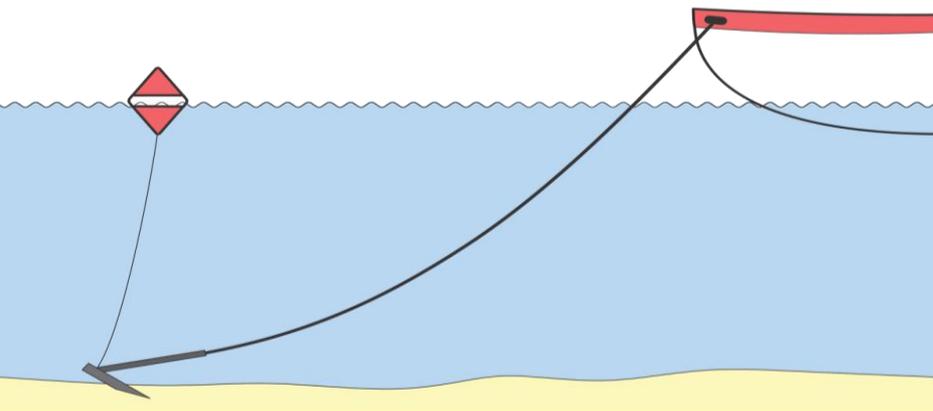
Вставать на рекомендованные якорные стоянки, предназначенные для больших судов, с глубинами большими, чем глубины, пригодные для обычных яхт, составляющие примерно не более 20 м.

Выходить в точку постановки якоря, опускать якорь на донный грунт и сразу вытравливать всю «положенную» длину якорной цепи, ожидая, что дрейф от ветра на месте стоянки вытянет якорную цепь в линию и якорь сам «зароется» в донный грунт.

Стоять на якоря, когда длина вытравленной якорь-цепи значительно меньше минимально допустимой при данных условиях стоянки: глубина, характер грунта, защищенность от ветра и волн, наличие других судов, прогноз погоды и другое.

## На якорной стоянке

Помечать «свой» якорь том-бумом на якорной стоянке с плотным размещением судов. Желательно подписать буй для идентификации.



Брать и проверять пеленги на береговые объекты для оценки стабильности местоположения яхты и её якоря.

Организовать сменную якорную вахту, отслеживать местоположения яхты, оценивать смещение якоря, присматривать за судном.

Обходить с запасом другое судно, стоящее на якорю.

Не включать ночью топовый круговой якорный огонь, расположившись на стоянку с использованием буй-муринга.

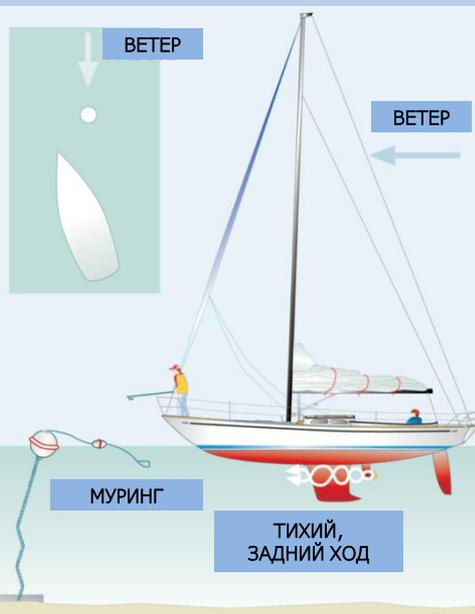
Затягивать по времени с подъёмом якоря и уходом от берега для штормования открытом море с удалением от берега или уходом на другую защищенную якорную стоянку, в то время, когда полученный прогноз погоды и фактически ухудшающаяся погода свидетельствуют, что якорная стоянка более не может быть безопасной.



## На якорной стоянке

Задавать носовой конец за чалку буя-муринга «серьгой» (петлёй).

Подходить к мурингу наветренным бортом, подбирать чалку муринга из воды, протаскивать сквозь её петлю носовой конец, затем крепить носовой конец на носу за утки, чтобы подводная часть от муринга на дно к мёртвому якорю не попала под вашу лодку.

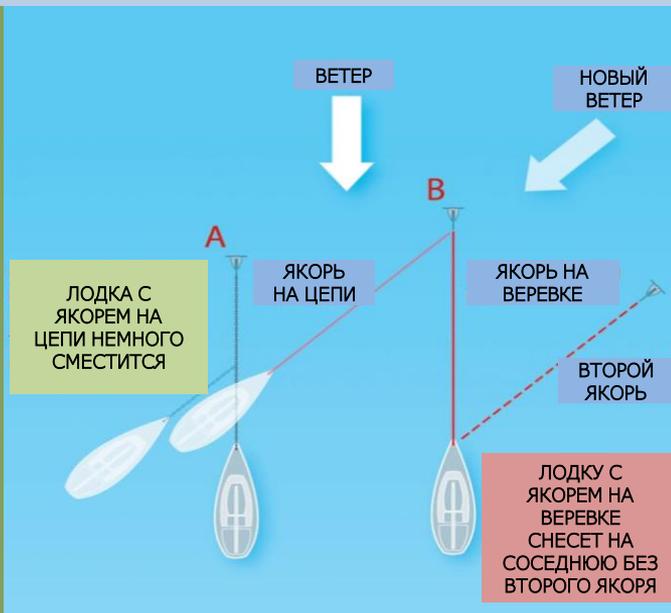


Ставить свой якорь на некотором удалении по корме яхт, ранее вставших на якорь.

Включать круговой белый якорный огонь на топе мачты ночью, днём под краспцей или в районе штага вывешивать чёрный якорный «шар».

## На якорной стоянке, учет изменений ветра

Предвидеть изменение ветра и разворот яхты на якорной цепи или веревке относительно места установки якоря на основе прогноза погоды.



Оценивать возможное новое положение яхты относительно берегов и соседних яхт.

Знать особенности местных ветров, таких как бора, трамонтана, мистраль, мельтеми, лодос и других.

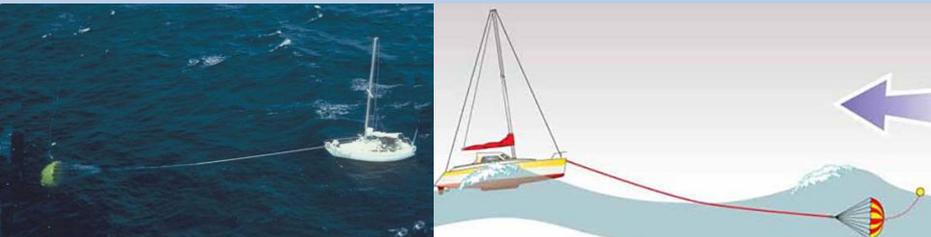
Не учитывать разворот яхты от изменения ветра и течения.

Выставить электронный GPS сторож на ночь по месту положения яхты и всей команде лечь спать.

Встать на якорь только потому, что стоянка обозначена как рекомендованная, не ознакомившись с её особенностями.

## На якорной стоянке, учет изменений ветра

Знать технические приёмы стабилизации положения яхты в такой ситуации: днем на якорной стоянке дует «ласковый» морской бриз, а ночью с гористого кряжа срывается кatabатический ветер, иногда мощный, способный доставить значительные проблемы.



Знать принципы штормования с плавучим якорем и дрейфом носом против ветра.

Если яхта стояла у незащищенного берега, и изменившийся ветер стал гнать волну на берег, поднять немедленно якорь и уйти штормовать в море (в дрейфе, с плавучим якорем или иначе), так как теперь берег представляет опасность: навальным ветром и волной яхту может выбросить на мель или камни. Даже авианосцы уходят штормовать от причалов в море.

## На якорной стоянке, учет изменений ветра



ГЕНУЭЗСКАЯ БУХТА

Быть готовым к беспокойной стоянке в месте, где по информации из лоции или с учетом характерного рельефа берега присутствует ночной кататический ветер, срывающийся вниз с гористого склона.

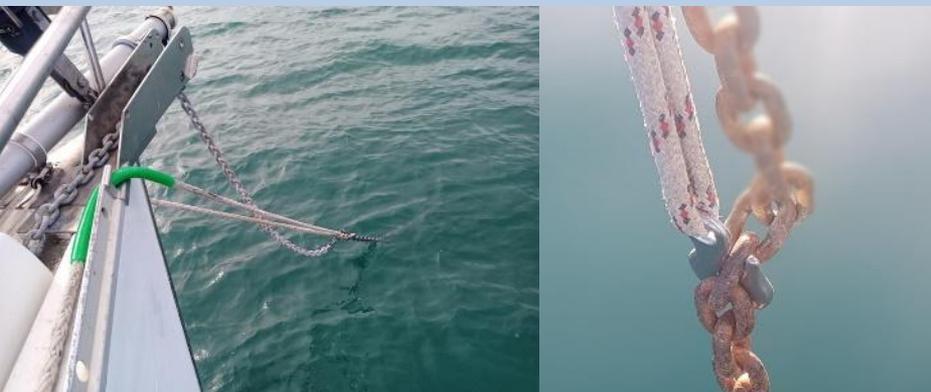
Уметь стоять на якорю, фиксируя корму швартовым за берег (на фото, левый угол). Яхту не будет «мотать» как яхты на одном якорю в середине фото.

Учитывать силу, направление ветра и волн и их прогноз на якорной стоянке. Отражённая волна, приходящая к месту стоянки, может доставить много неприятностей.



На фрагменте карты изображен значок якоря – рекомендованная якорная стоянка в Генуэзской бухте, хорошая глубина которой плавно уменьшается к южному урезу берега.

## На якорной стоянке, технические средства



Использовать разгрузку якорной цепи или «стояночный жвака-галс». «Усы» стояночного жвака-галса закрепляются каждый на носовую палубную утку, со «своего» борта. Стояночный жвака-галс изготавливается из прочного синтетического троса, вместо металлического гака его можно закрепить на цепи стопорным узлом.

Использовать якорную лебёдку только при вытравливании и выбирании якорной цепи и якоря.

Фиксировать якорную цепь или канат на якорной лебёдке во время якорной стоянки, что может привести к аварийной ситуации или поломке якорной лебёдки.

## На якорной стоянке в реках

Изучать особенности реки по информации из лоции.



Ставить с носа основной (становой) якорь, с кормы – вспомогательный (верповый). Растягивать яхту между якорей вдоль по струе течения.

Учитывать прогноз погоды, наличие дождей, увеличения стока воды и течения, что сделает стоянку некомфортной или опасной. Быть готовым к нештатным ситуациям в устье реки при приливе и отливе, изменении глубины и скорости направления течения.

Вставать на якорь вне или на краю судового хода, если позволяет глубина, на течении и в русле реки.

Входить в русло и фарватер реки только потому, что в неё входят другие яхты, моторные яхты и катамараны и стоят там на якорях.

## На якорной стоянке, течения, приливы и отливы

Учитывать и знать хотя бы по лоции особенности якорной стоянки и судовождения в зоне нагонных ветровых течений.

Изучить особенности якорной стоянки в приливной зоне, учитывать глубину акватории во время прилива и отлива, а также течение во время прилива и отлива.

Понимать как обеспечить остойчивость и действовать во время возможного полного осушения якорной стоянки, использовать гандшпуги.



Становится на якорную стоянку в приливной зоне только потому, что там стоят другие парусные и моторные яхты, катамараны, малые рыболовные суда и лодки, руководствуясь тем, что они местные или опытнее вас.

Становится на якорную стоянку в приливной зоне не зная её подробностей (колебание глубины и течения).