

Швартовка

Виды швартовок

Модуль9

Швартовка. Видышвартовок.

(berthing, mooring operations)

Подготовка концов швартовки

До начала швартовки концы должны быть разобраны и подготовлены для работы.

Следует:

1. Перебирать бухту и аккуратно выложить на палубу в том месте, откуда собираетесь подать ее на берег.
2. Обвести конец каната вокруг лееров и штагов и провести его в клюз снаружи таким образом, чтобы после броска на берег канат беспрепятственно шел от клюза до кнехта на берегу.
3. Задать конец на утку.
4. Если бухта во время предыдущих шагов запуталась, перебирать еще раз.



Бросок швартова

Возьмите бухту в одну руку, отложите небольшое количество витков в другую руку, чтобы их длины хватило покрыть расстояние от вас до вытянутой руки помощника на берегу.

По команде своего капитана передайте часть бухты из правой руки в руки помощника. Сбрасывайте с бухты витки по одному, по мере выбора конца помощником. Если вы и есть капитан, не забудьте дать такую команду в нужный момент своему матросу



Типичные ошибки

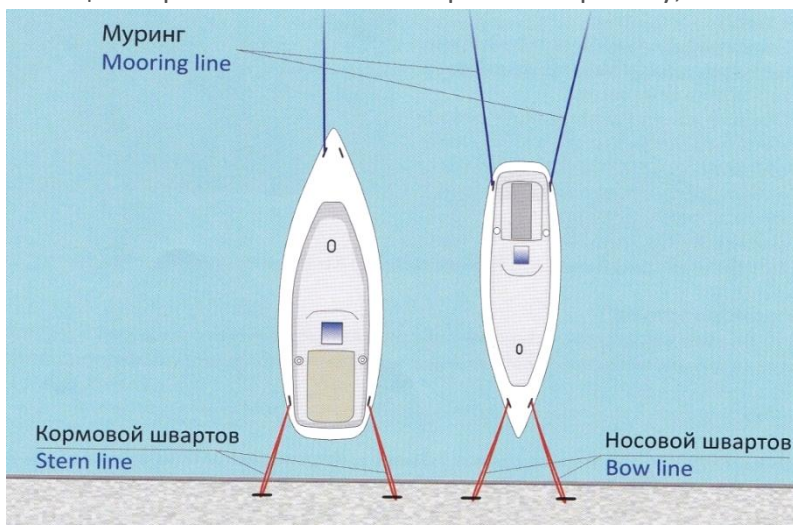
Спутанная или слишком большая бухта, швартов не проведен снаружи.

ВАЖНО! Бросайте швартов только по команде своего капитана. Не слушайте советчиков на берегу!

Стоянка у причала

Стоянка на муринге кормой или носом к причалу (Sternto/Bowto)

Чаще встречается стоянка кормой к причалу, так сойти с яхты и заходить на нее наиболее удобно.



Вариант «носом к причалу» тоже имеет ряд преимуществ: большая приватность, так как кокпит яхты и вход внутрь не будут доступны для посторонних взглядов. Еще подходить носом следует тогда, когда есть сомнения в достаточной глубине рядом с причалом. В противном случае перо руля может пострадать!

Особенности стоянки кормой или носом

Муринг должен быть натянут достаточно сильно, иначе под действием ветра яхту прижмет к причалу и корпус пострадает! Натягивать муринг следует с помощью двигателя, руками не хватит сил.

ВАЖНО! Между яхтой и причалом должно быть достаточное расстояние, стоять вплотную опасно. Особенно актуально это в том случае, когда в месте стоянки присутствует волна (например, от проходящих рядом паромов) или если есть небольшие перепады глубины.

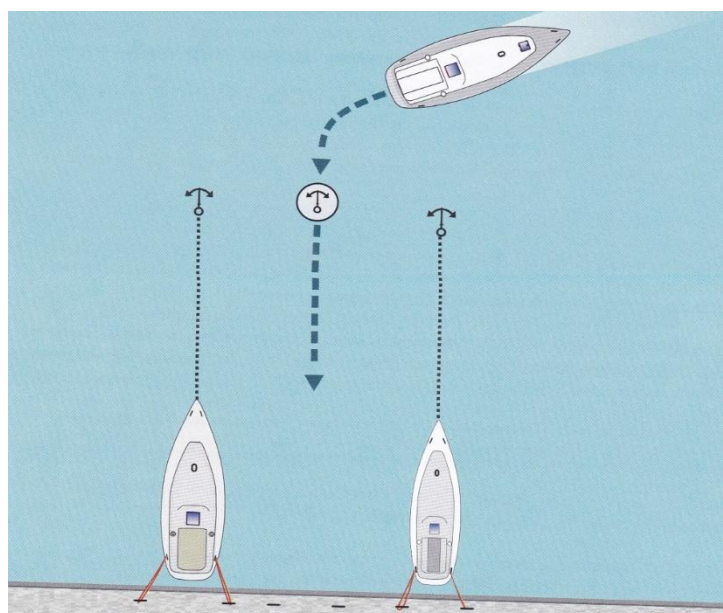
Стоянка у причала с отдачей якоря (SterntoWithAnchor)

Рекомендации

Нужно выкладывать максимально возможную длину якорной цепи, какую позволяет данное пространство.

ВАЖНО! Необходимо выкладывать свою цепь параллельно цепям стоящих рядом яхт. Если вы пересечете цепь соседней яхты, проблем при отходе не избежать.

Иногда подходить к причалу нужно достаточно быстро, а якорная лебедка отдает цепь слишком медленно. В таких случаях рекомендуется быстрый (ручной) сброс якорной цепи.



Юстировка швартовых при стоянке кормой к причалу

При стоянке кормой к причалу якорная цепь (или муринг) должна быть достаточно натянута, чтобы яхта не ударилась кормой о причал. Для надежной стоянки необходимо, чтобы якорь (муринг) держал парусную яхту на достаточном расстоянии от причала при работающем на заднем ходу двигателе на оборотах около 2000 rpm.

Порядок проверки и настройки натяжения швартовых должен быть следующий:

Шаг 1. Временно закрепив кормовые швартовые и зафиксировав якорную цепь (или муринг), плавно повысить обороты двигателя на заднем ходу, контролируя оставшееся до причала расстояние. По мере приближения выбрать слаbinу кормовых швартовых.

Шаг 2. Если транец яхты опасно приближается к причалу, а обороты двигателя еще далеки от 2000 rpm, необходимо оттянуться вперед на цепи (муринге). Обеспечьте достаточно слабины на кормовых швартовых, чтобы дать яхте отойти на 2-3 метра вперед, собирая слаbinу цепи или муринга. При этом можно помочь себе, включив двигатель на передний ход. Выбрав слаbinу цепи (муринга), возвращаемся к шагу 1.

Повторять эти итерации нужно до тех пор, пока вы не будете уверены, что якорь (мусинг) надежно держит, либо пока вся якорная цепь не будет собрана в ящик. В последнем случае придется отойти от причала и становиться заново.

ВАЖНО! Натяжение цепи (муринга) нужно регулировать двигателем, а не якорной лебедкой или руками.

Убедившись, что якорь (муринг) держит, имеет смысл немного ослабить натяжение, потравив кормовые швартовы и дав яхте отойти от причала.

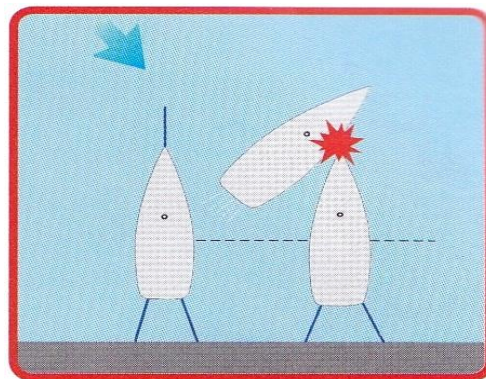
Типичная ошибка при подходе кормой к причалу

Перо руля парусной яхты работает только в движении.

Часто начинающие яхтсмены пугаются приближающегося берега и тормозят яхту до того, как она зашла в свою «ячейку» между другими лодками.

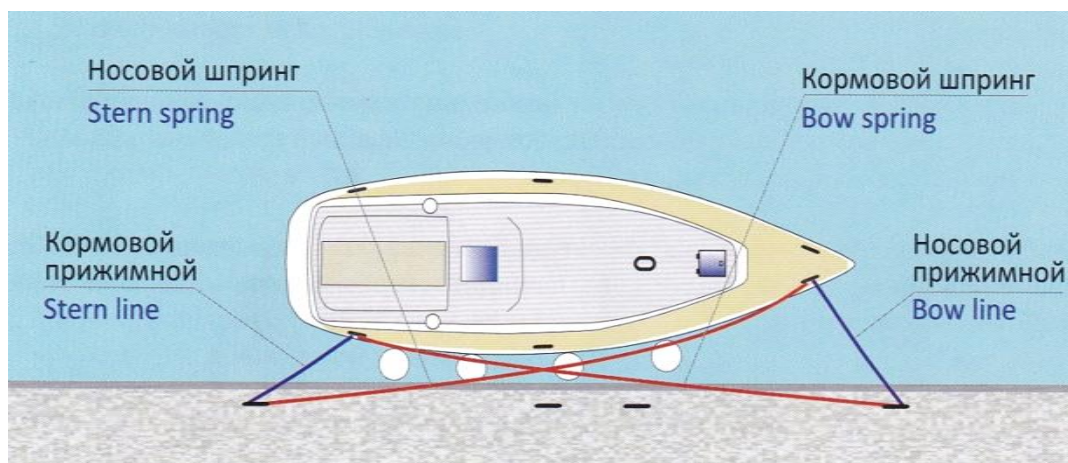
Остановившись на входе, яхта начинает заваливаться ветром и забросом кормы, не реагируя на поворот штурвала. Обратите внимание, что опереться своим бортом на якорное устройство чужой яхты гораздо опаснее, чем бортом о борт.

Можно рекомендовать начинать торможение не раньше, чем ваша корма прошла мидель соседней яхты. В случае подхода кормой с отдачей якоря предпочтительно гасить поступательное



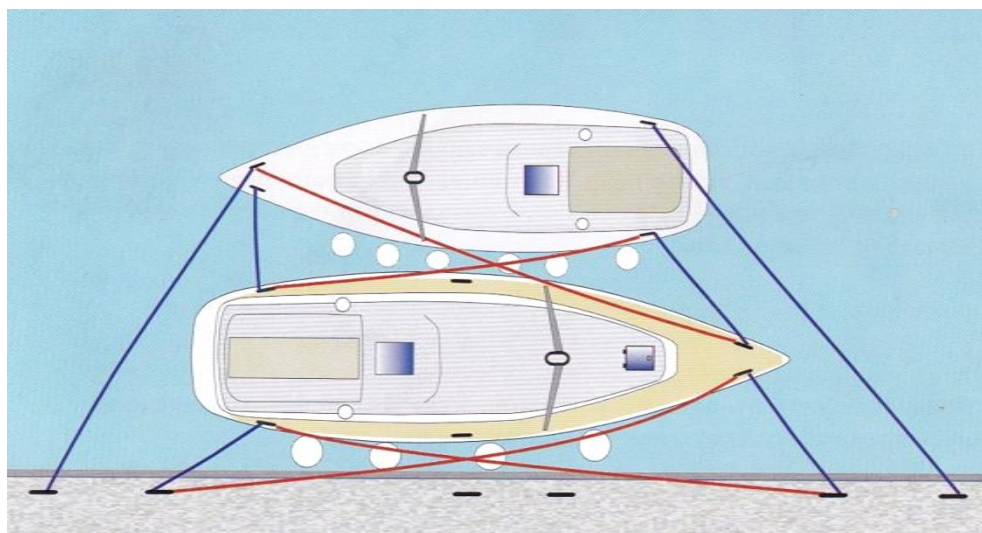
движение, остановив якорную лебедку прежде, чем дать толчок передним ходом.

Стоянка лагом



ВАЖНО! Швартовы при стоянке лагом не должны быть набиты слишком туго, это не позволит им демпфировать даже небольшую волну. Типичной ошибкой, из-за которой случаются повреждения, являются перетянутые прижимные швартовы.

Если приходится швартоваться лагом к другой яхте, то следует встать так, чтобы мачты не находились друг напротив друга. Иначе это может привести к их повреждению при качке или крене от сильного ветра. Это проще сделать, если носы яхт будут направлены в разные стороны. Проходить по другой яхте нужно только через нос, кокпит – частная территория!



В приливной зоне

Стоянка у стационарного (не плавающего) причала в приливной зоне - не самый спокойный вариант. Лучше, чтобы хотя бы один член экипажа оставался на борту и следил за швартовыми.

Если все покидают яхту на какое-то время, необходимо задать концы значительной длины, и разнесены они должны быть достаточно далеко. Швартовы должны быть длиннее, чем перепад уровня воды, минимум в 2,5 раза.

Чтобы избежать слишком большой амплитуды движений яхты при высокой воде, можно применить в качестве швартова якорную цепь или прикрепить какой-либо груз к середине обычного швартова.



ВАЖНО! Одним из основных критериев выбора места для стоянки у причала является защищенность от волн. Некоторые начинающие яхтсмены почему-то считают, что любой причал по умолчанию защищен от волн со всех сторон, однако это далеко не так!

Простой взгляд на карту дает вполне наглядное представление о том, с каких сторон данное место закрыто, а с каких – нет. В лоциях тоже, как правило, пишется, при каких ветрах (и, соответственно, волнах) стоянка у причала может быть опасной. В некоторых случаях стоянку может сделать невыносимой волна от проходящих рядом паромов.