

Этот простой и сложный ЯКОРЬ

■ АРТЕМ ЛИСОЧКИН

Казалось бы, что может быть проще? Дайте ребенку лет пяти фломастер и клочок бумаги, и несколькими уверенными штрихами он быстро изобразит желаемое: крестик, дуга, петелька... Но при всей своей кажущейся незамысловатости и расхожей «символичности» якорь представляет собой довольно сложное судовое устройство, от эффективности которого порой напрямую зависят человеческие жизни. И история его, которой посвящены толстые тома, так окончательно и не дописана. Каждый год появляются все новые патентованные конструкции, главная задача которых — покрепче привязать плавающих к грешной земле.



Мы не ставим перед собой задачу дублировать известные ученые труды — такие, например, как увлекательная «Книга о якорях» Льва Скрягина, и пытаться охватить все разнообразие современных якорей целиком, тем более что в рамках журнальной публикации это вряд ли у нас выйдет. Поэтому традиционно ограничимся маломерными судами и тем ассортиментом, который можно сейчас найти в магазинах.

Выбор якоря — задача не столь простая, как кажется на первый взгляд. Здесь необходимо учитывать целый ряд факторов, от которых зависит эффективность вашего будущего приобретения. Выброшенные на ветер деньги — это еще не самый худший исход при возможных ошибках: будет гораздо печальней, если под угрозой окажутся судно и пассажиры на борту.

Наиболее важные из этих факторов мы разделили на несколько групп, хотя все они тесно увязаны между собой и принять во внимание придется все в комплексе. Пусть это и достаточно условно, но группы получились такие:

- назначение якоря;
- тип якоря;
- тип судна;

- тип акватории;
- потребительские свойства якоря.

Назначений обычно бывает два — назовем их «аварийное» и «повседневное». С первым все понятно: якорь должен надежно удерживать судно при максимальных значениях силы ветра и волнения, на которые оно рассчитано — например, если в шторм отказал двигатель и вас несет на камни. Поскольку от эффективности якоря в такой ситуации напрямую зависит ваша личная безопасность, то все показатели необходимо брать по максимуму. Такое якорное устройство должно быть на любой лодке, но чем больше ее размеры, тем более тяжелый и громоздкий нужен якорь, вместо растительного или синтетического конца может понадобиться увесистая цепь и т.д. В общем, и постановка, и тем более снятие с якоря при использовании основного (или «аварийного») устройства могут потребовать значительных усилий, которые далеко не во всех случаях оправданы — например, при остановке в хорошую погоду для рыбалки, отдыха или купания. В этом случае удобнее использовать более легкий и компактный якорь с меньшей держащей силой, и вполне логично, что он должен стать дополнением к основному (тем более

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ВЕЛИЧИНА ДЕРЖАЩЕЙ СИЛЫ ЯКОРЕЙ ДЛЯ МОТОРНЫХ СУДОВ

Размерения судна, м		Держащая сила якоря, кгс		
Длина	Ширина	Верп	Становой	Штормовой
3.0	1.5	18	73	145
4.6	1.8	27	113	227
6.1	2.4	41	163	327
7.6	2.7	57	222	445
9.2	3.4	79	318	635
10.7	4.0	111	408	816
12.2	4.3	136	544	1090
15.3	4.9	181	726	1450
18.3	5.5	227	907	1814

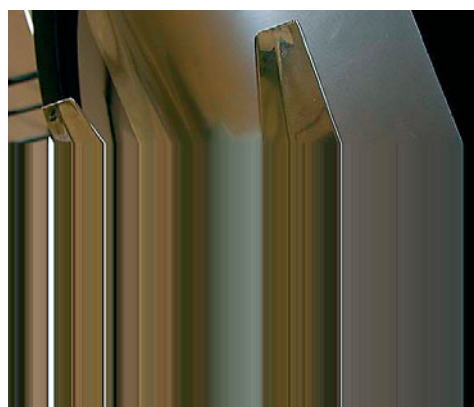


Рис. 1. Такой надувной «бублик» на цепи или тросе предохраняет корпус от соприкосновения с якорем

что второй якорь, пусть даже слабенький, будет хорошим подспорьем и в аварийной ситуации).

В идеале же якорей стоит иметь три: «штормовой» (с максимальной держащей силой), «становой» (используемый при силе ветра до 6 баллов, т.е. при нормальной эксплуатации) и легкий верп (на случай коротких стоянок).

Тип якоря — это как раз та тема, которую можно полноценно осветить только в многостраничном томе, но если в двух словах, то интересующие нас якоря, имеющиеся в продаже, подразделяются на *штоковые* и *бесштоковые*. В стародавние времена практически все якоря были штоковыми, но сейчас из этой многочисленной некогда группы на маломерных судах уцелел разве что классический адмиралтейский якорь. В отличие от своих древних собратьев он более компактен в положении по-походному: вынув специальную чеку, шток можно расположить вдоль веретена, а у имеющихся в магазинах моделях складываются и лапы. Шток, установленный в рабочее положение, необходим для правильной ориентации якоря на дне — упираясь в него и располагаясь горизонтально, он поворачивает якорь так, чтобы тренд принял вертикальное положение и одна из лап вошла в грунт.

Но «правят бал» в маломерном флоте все-таки бесштоковые якоря, которые принимают необходимое положение относительно грунта либо за счет поворотных лап (якоря Холла, Матросова, Денфорта), либо просто благодаря конфигурации рабочих поверхностей (якорь Брюса и «плуг», иначе известный как «СQR»). Конечно, «рудиментарные» штоки можно обнаружить и на некоторых из них, но расположены они не на веретене, а по бокам лап или непосредственно на тренде. За исключением разве что якоря Холла, все они относятся к так называемым «якорям повышенной держащей силы», хотя многое зависит от характера грунта, на которых они применяются — об этом чуть ниже.

Несколько особняком в ряду бес-

штоковых якорей стоят так называемые «кошки» и «грибы», которые начинают работать при попадании на грунт из любого положения, поскольку лапы расположены у них равномерно со всех сторон.

Тип судна — здесь имеются в виду прежде всего его размеры. Именно размеры, а не вес — ведь именно длина корпуса, высота борта, размеры надстроек определяют его парусность, которой приходится противостоять якорю (правда, при наличии течения начинает играть свою роль и осадка, косвенно определяемая водоизмещением). Якорь требуемой держащей силы можно подобрать при помощи специальных таблиц. Существует несколько методик расчета, и все они довольно близки — в качестве примера приводим систему Американского совета по лодкам и яхтам (некруглые цифры размеров объясняются тем, что исходный

материал переведен из футов и фунтов в метрическую систему). Подбирая якорь с ее помощью, имейте в виду, что в случае с высокобортной каютной лодкой стоит ориентироваться на следующую строчку с большими размерами. Рекомендованный вес (а не держащую силу!) якоря в килограммах можно вычислить и другим способом: водоизмещение судна в тоннах возвести в квадрат, из полученного числа извлечь кубический корень и результат умножить на восемь. Проще всего англичанам — один авторитетный источник рекомендует попросту ориентироваться на длину лодки в футах (фут — примерно 0.3 м): это и будет необходимый вес якоря в фунтах (фунт — примерно 400 г), хотя данный метод справедлив только для якорей повышенной держащей силы.

Впрочем, помимо размеров и водоизмещения, стоит учитывать и особенности конструкции и планировки судна

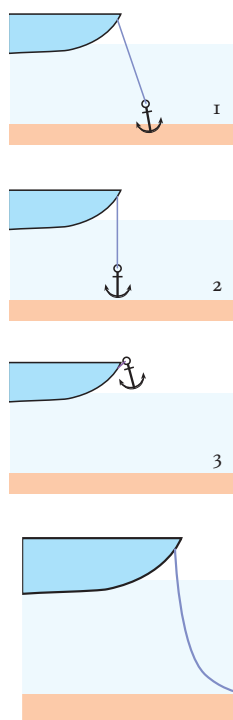


Рис. 3. С помощью буйрепа выбрать застрявший якорь значительно проще: 1 — буйреп, 2 — томбуй.

Рис. 2. Положения якоря и якорного троса или цепи: 1 — «панер» (для освобождения якоря из грунта достаточно одного рывка; обычно это происходит при практически вертикальном расположении якорного конца), 2 — «якорь встал» (оторвался от грунта), 3 — «якорь чист» (поднят из воды, и при этом на его лапах нет чужого троса, кабеля и т.д.).

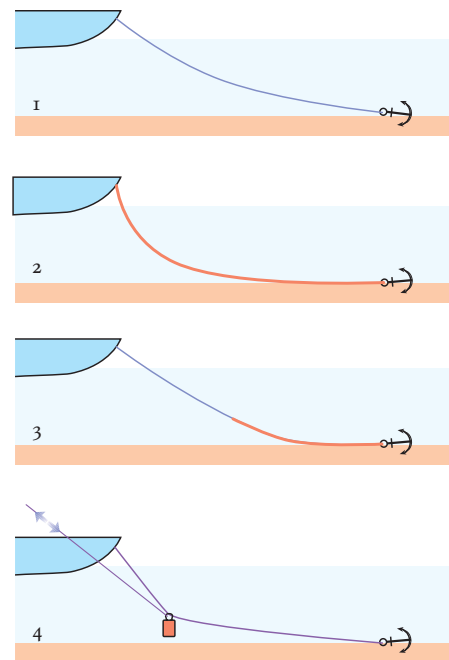


Рис. 4. Тяжелая цепь прижимает веретено якоря к грунту, увеличивая его эффективность (2). Нередко ее используют вместе с мягким тросом (3). Аналогичный эффект достигается за счет дополнительного груза, подвешенного к якорному тросу (4).

— прежде всего, с той точки зрения, где вы будете крепить якорь в положении «по-походному». Как правило, даже на самых компактных лодках в носу имеется специальный якорный ящик, но не исключено, что придется искать какое-либо иное место. Очень удобно, когда в носу имеется специальный кронштейн с роликом (роульс), который обычно используют вместе с ручной или электрической лебедкой — идеальны для него бесштоковые якоря, в первую очередь, Денфорта и Брюса. Кстати, с рундуками, особенно на скоростных пластиковых лодках, будьте осторожны — на нашей памяти был случай, когда после скачки по волнам лапы болтающегося в форпике якоря пробили стеклопластиковый борт и вылезли наружу у форштевня. В общем, такую массивную и «острую» штуку, как якорь, крайне желательно как следует крепить, а в ряде случаев стоит использовать мягкие прокладки — например, из обыкновенной мешковины. Для защиты борта в районе клюза или форштевня у роульса от соприкосновения с якорем хорошо специальный надувной «бублик», в который предварительно продевается якорный конец или цепь (рис. 1).

Тип акватории. Конечно, есть большая разница между небольшим озером или речкой с медленным течением, на которых можно отнестись к выбору якоря не столь ответственно, и открытым морем, где от него потребуются максимальная эффективность, но все же гораздо важнее, какие типы донного грунта преобладают там, где вы собираетесь плавать. Конечно, это в некотором роде лотерея, сквозь толщу воды особо не заглянешь, и всегда есть риск нарваться на то, на что вы не рассчитывали, но, как правило, спрогнозировать ситуацию с достаточно большой долей вероятности все-таки можно.

Донный грунт обычно разделяют на следующие виды:

- песок;
- глина;
- ил;
- водоросли;
- камень.

Песок — это, пожалуй, идеальный вариант, особенно при использовании современных бесштоковых якорей повышенной держащей силы. В плотной *глине* якорь забирает не столь быстро, но держит в итоге тоже достаточно надежно. Мягкий *ил* может оказаться серьезной проблемой — сам по себе якорь он не удержит, и если толщина илистых отложений достигает нескольких метров, как это бывает на некоторых озерах, то есть риск, что якорю так и не удастся достичь более плотного грунта под ними. *Водоросли* — вещь тоже весьма коварная. Они могут создать впечатление, будто якорь забрал, но стоит ветру хотя бы немного усилиться, как лодка начинает незаметно дрейфовать (на заросшем донном грунте якорь держит тоже только в том случае, если ему удалось прорваться сквозь подводные заросли до песка или глины). Но самое непредсказуемое дно — это дно *каменистое*. Варьироваться такой тип «грунта» может от мелкой гальки, ненамного отличающейся по своим держащим свойствам от песка, до плоской однородной «плиты», на которой не держит ни один якорь. Очень распространенный на Северо-Западе страны вид каменистого дна — россыпи крупных валунов, доставшиеся в наследство от ледникового периода. С точки зрения постановки на якорь это всем лотереям лотерея. Якорь может добрых несколько минут со звоном скакать по гранитным округлостям, и не думая за что-нибудь зацепиться. Если при этом вас несет на берег шквалистым ветром, недалеко и

до беды. Но если он все-таки завалится в какую-нибудь расщелину и заберет... Тут уже возможна проблема противоположного плана — не факт, что вы сумеете вытащить его обратно. Порой единственное, что может выручить в такой ситуации, это заведенный заранее буйреп — отдельный трос (как правило, снабженный сигнальным буйком — томбуем), который крепится к тренду якоря и позволяет выдернуть его «задом наперед» (рис. 3).

Потребительские свойства якоря.

Вот, пожалуй, основные позиции, которые нас должны интересовать:

- держащая сила;
- вес;
- удобство использования;
- прочность;
- материал и технология изготовления;
- внешний вид;
- цена.

Держащая сила отражает величину максимального усилия, измеряемого в килограммах, которое можно приложить к якорю и при котором якорь не ползет по грунту. Нередко применяют и такой показатель, как удельная держащая способность (отношение держащей силы к весу якоря), позволяющая сравнивать характеристики якорей различных типов и конструкций. Ориентироваться на приводимые фирмами-производителями цифры стоит, но все же имейте в виду, что показатели эти довольно условные и справедливы далеко не для всех типов донного грунта. Бесштоковые якоря обладают повышенной держащей силой, но не всегда отличаются «универсальностью».

Вес, конечно, оказывает свое влияние на держащую силу, но применительно к современным бесштоковым якорям это не столь критично. Недавние ис-

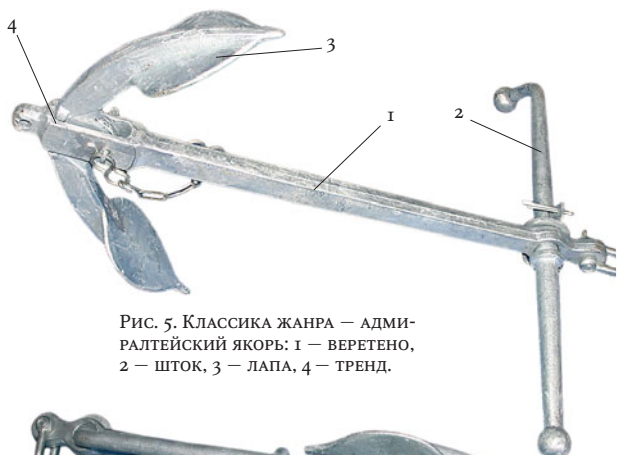


Рис. 5. Классика жанра — адмиралтейский якорь: 1 — веретено, 2 — шток, 3 — лапа, 4 — тренд.

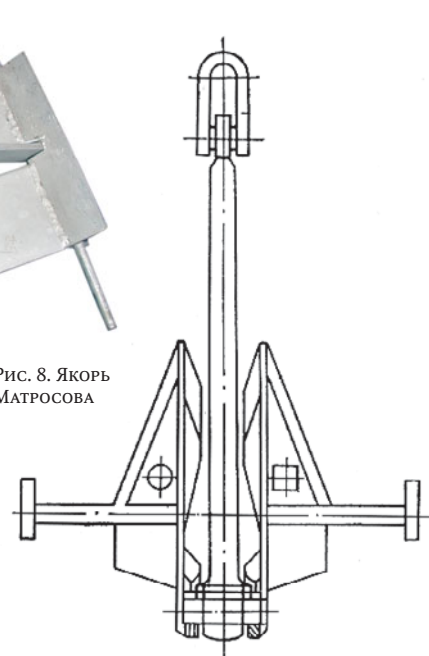
Рис. 7. Якорь Денфорта



Рис. 6. Якорь Холла



Рис. 8. Якорь Матросова



следования показали, что, например, якоря Брюса и «плуг» одних и тех же типоразмеров, изготовленные из стали и алюминия, обладают практически одинаковой держащей силой. Вес нужен скорее для того, чтобы при попадании на грунт якорь занял правильную «стартовую позицию», и для любого якоря главное, чтобы точка крепления конца или цепи к веретено располагалась как можно ниже, вплотную к грунту. Именно поэтому цепь предпочтительнее — нужное положение веретено придает ее собственный вес. Нередко выручает даже короткий ее отрезок, сращенный с обычным тросом; есть и еще один способ придать тросу положение у дна, близкое к горизонтали — подвесить дополнительный груз, точка приложения силы которого на тросе регулируется отдельным линем (рис. 4).

Удобство использования. Прежде всего имеется в виду уже затронутый вопрос хранения в положении «по-походному», поэтому важной характеристикой является компактность якоря — естественно, не в ущерб прочим характеристикам. Якоря для «повседневных» целей на небольшой лодке могут быть и складными — оцените только, настолько удобно и быстро они приводятся в рабочее состояние. Поскольку быстрота и удобство в этом случае важнее, можно остановиться на алюминиевом якорю, работа с которым потребует меньших усилий. Если лодка оборудована носовым роульсом и электролебедкой, убедитесь, что якорь будет и отдаваться, и заходить в роульс «автоматически», без дополнительных усилий со стороны (бывает, что на последних вершках цепи веретено «неродного» якоря застревает, вынуждая покинуть пост управления и использовать дублирующие кнопки лебедки на носовой палубе). Идеальная

«стыковка» роульса с якорем подразумевает также возможность использования быстросъемной чеки для фиксации якоря от самопроизвольной отдачи (в противном случае придется привязывать его мягким шкертиком).

Прочность — фактор немаловажный, особенно для якорей «аварийного» назначения. Погнувшиеся под нагрузкой веретено, лапы или плугообразный «захват» — далеко не такая редкость, как принято считать, а любое изменение геометрии современного патентованного якоря способно превратить его в бесполезный кусок железа. Прежде всего не рекомендуем использовать в качестве основного якоря складной конструкции, запорные элементы которого представляют собой заведомо слабое место. Кроме того, косвенным свидетельством прочности якоря может служить качество изготовления, оценить которое легко невооруженным глазом.

Материал и технология изготовления. Как уже отмечалось, вес современных бесштоковых якорей не оказывает особого влияния на их держащую силу, так что, останавливая выбор на якорю из алюминия, мы, скорее всего, несколько теряем разве что в прочности. Но в наших магазинах алюминиевые якоря — большая редкость. Чаще приходится иметь дело с тремя основными вариантами:

- сварной якорь из стали с анодным или красочным покрытием;
- литой из чугуна с анодным или красочным покрытием;
- сварной из нержавейки (помимо простых, бывают еще и полированные).

Литье или сварка? По словам специалистов, особой разницы нет, за исключением того, что в сварном якорю могут находиться внутренние раковины, отрицательно влияющие на прочность.

Есть мнение, что сварные швы более подвержены коррозии, но на якорях они обычно выполнены пусть и грубовато, но с таким запасом по толщине, что опастся разрушения якоря по этой причине, пожалуй, не стоит. Краска, даже самая стойкая, быстро обдирается о грунт, так что как минимум раз в сезон крашенный якорь приходится зачищать от ржавчины и снова красить. Анодное покрытие более стойкое, но и оно, увы, не вечно. Дольше всего сохраняют товарный вид якоря из нержавеющей стали.

Внешний вид. Якорю, если он активно используется, приходится немало времени проводить в, так сказать, довольно антисанитарных условиях, но все же не будем забывать, что во многих случаях он оказывается на самом виду. В общем, если вы относитесь серьезно и к эстетической стороне вопроса, то советуем остановить выбор на якорю из нержавеющей полированной стали. Он и смотрится не в пример выгрышной чугунной или анодированного, и отмыть его от ила, глины и прочей подводной дряни гораздо проще. Кстати, мьтье якоря после его выборки — это не дурацкий розыгрыш новичков вроде осаживания кувалдой причальных кнехтов, а непреложное правило хорошего морского тона, дорогие якорные приспособления даже включают в себя особый электронасос, предназначенный как раз для этой цели.

Внешний вид якоря в ряде случаев может косвенно свидетельствовать и о качестве его изготовления. Если поверхности слишком грубы, имеются острые заусенцы, о которые можно поранить руки, это должно вас насторожить. Ведь не исключено, что «топорное» исполнение привело и к изменению геометрии рабочих поверхностей, отчего изделие

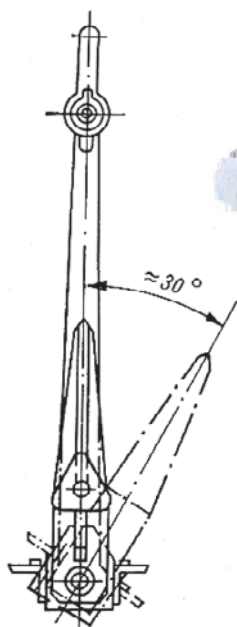


Рис. 10. Якорь Брюса



Рис. 9. «Плуг», или «CQR»



Рис. 11. Складные «кошки»



Рис. 12. ТАКУЮ САМОДЕЛЬНУЮ «КОШКУ» С МЯГКИМИ ЛАПМИ ЛЕГКО ОСВОБОДИТЬ ИЗ КАМНЕЙ

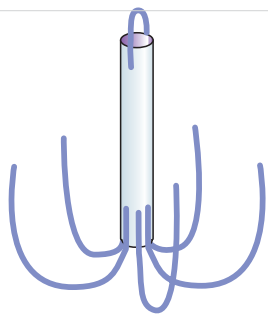


Рис. 13. Один из вариантов НАСЫПНОГО ЯКОРЯ



Рис. 14. Цепь необходимо стыковать с ЯКОРЕМ ЧЕРЕЗ ВЕРТЛЮГ



потеряло львиную долю тех свойств, что заложил в него разработчик.

Цена. Как правило, сам по себе тип якоря не оказывает особого влияния на его стоимость. Основными ценообразующими факторами являются:

- размер (вес);
- технология изготовления;
- фирма-производитель.

Самые дорогие — якоря из полированной нержавеющей стали. Причем разница по сравнению с изделиями из обычной стали с гальваническим покрытием более чем существенная — обычно те дешевле как минимум в пять раз (применительно, например, к 15-килограммовым якорям Брюса китайского производства, это 500 и 100 долл. соответственно). За известную марку, красующуюся на лапе или

веретене, наверняка придется приплатить еще больше, но, как правило, такие «фирменные» якоря идут в комплекте с весьма недешевыми лодками — по крайней мере, отдельно в продаже мы их не встречали. Довольно существенно растет цена и с увеличением веса якоря. Если тот же «Брюс» из нержавеющей стали весом 5 кг стоит примерно 160 долл., то 30-килограммовый — почти 1000 (в «обычном» анодированном варианте — 35 и около 200 долл. соответственно).

Проанализировав в начале сезона рыночные предложения, мы убедились, что бал в якорном царстве по-прежнему празднует Китай. Впрочем, такая же ситуация наверняка складывается и в Европе, и на крупнейшем «лодочном» рынке мира — в США, ведь большинство крупных «яхтенных универмагов» в России торгует по зарубежным каталогам вроде «Maritim» и «Port Supply». В советские времена продавались, естественно, лодочные аксессуары только отечественного производства. Куда все это девалось? Представители торговых организаций в один голос говорят, что и рады были бы поддержать своего производителя, да вот объемы выпуска у тех сейчас таковы, что цена получается заметно выше «китайской» при практически том же качестве. В общем, выходит, что такой «патриотизм» не выгоден ни продавцам, ни покупателям.

Что же касается ассортимента, то с гарантией представлены практически все проверенные типы, в том числе и повышенной держащей силы. Новомодных патентованных конструкций, которых в последние годы появилось достаточно много, в массовом производстве нет (по крайней мере, в Поднебесной), так что желающим приобрести, например, хитроумный якорь-планер, сам «улетающий» под водой подальше от лодки, придется заказывать его где-нибудь за рубежом.

Адмиралтейский якорь (рис. 5). Как уже отмечалось, настоящий ветеран, практически единственный сохра-

нившийся в маломерном флоте представитель некогда могущественного «штокового» семейства. По-прежнему популярен не только вследствие тяги моряков к традициям, но и благодаря своей универсальности: он хорошо держит почти на всех типах грунта — в том числе, что очень немаловажно, и на крупных камнях, уверенно пробирается до грунта сквозь не очень толстый слой водорослей. Впрочем, держащая силой, составляющей всего три-четыре собственных веса, он все же уступает своим более современным бесштоковым собратьям, поскольку цепляется за грунт всего одной лапой (хотя в ряде случаев начинает работать и сам шток). Для большей компактности в положении «по-походному» шток можно уложить вдоль веретена, а у имеющихся в продаже китайских образцов складываются и лапы. К сожалению, на приведение его в рабочее состояние требуется некоторое время — роль стопоров играют не слишком-то удобные обычные шплинты, которые наверняка придется периодически заменять. В России доступны модели из литого чугуна от 5 до 20 кг весом, на вид несколько грубоватые. По причине складной конструкции лап скорее годится на роль «повседневного».

Якорь Холла (рис. 6). Тоже ветеран, хотя и бесштоковый. Быстро забирает на слабых грунтах, неплохо цепляется за камни, но высокой держащей силой не отличается — массивные, большого сечения лапы относительно коротки, а объемистая «коробка» шарнира мешает глубокому проникновению в грунт. Она же является причиной еще одного недостатка — нередко, набрав в себя песок или мелкую гальку, заклинивает.

Якорь Денфорта (рис. 7). Устроен по тому же шарнирному принципу, но имеет вытянутые вдоль веретена длинные плоские лапы небольшого сечения и тонкое шарнирное соединение со штоком на оси вращения. Кстати, в англоязычных странах именуется еще



Царь[®]

Торговый Дом

121108, г. Москва, ул. Кастанаевская, 42
 тел.: +7 (495) 144-44-01, 144-00-24,
 144-00-47, 144-24-83
 факс: +7 (495) 146-84-45,
 e-mail: info@star.ru http://www.star.ru



«Lightweight» («Легковес»). Один из чемпионов по относительной держащей способности на песчаных грунтах — как минимум 20:1. Достигается это благодаря удивительной способности Денфорта зарываться в грунт. Как-то раз, будучи на Ионике, где вода прозрачна, как стекло, автор этих строк нырнул с водолазной маской проверить, как держит якорь 12-метровой яхты, поскольку ветер усиливался. Но из белоснежного песка торчала лишь цепь, марка на которой свидетельствовала, что «легковес» под ее натяжением погрузился в грунт как минимум метра на полтора. По той же причине Денфорт неплохо держит на гальке, но на крупных камнях, увы, нередко пасует, да и с водорослями тоже не в ладу — проskalывают лапы. Доступен в диапазоне от 2 до 17 кг.

Якорь Матросова (рис. 8). По длине лап представляет собой нечто среднее между якорями Холла и Денфорта, плюс снабжен штоком с вертикальными «щечками» на лапах. Забирает быстро. По держащей силе на песке уступает «легковесу», но более универсален — увереннее работает в камнях. Недостаток тот же, что и у Холла — может заклинить шарнирную «коробку». Хорошо переносит развороты судна на 360°. В «массовых» магазинах, правда, не встречается.

«Плуг» (рис. 9). Иначе именуется «CQR» — если быстро произнести эту аббревиатуру, получится английское «secure» («надежный»). И впрямь очень напоминает сельскохозяйственный инструмент — представляет собой шарнирно закрепленный на веретене лемех. Шарнир служит для того, чтобы упавший на дно якорь перевернулся и захватил грунт. Согласно сведениям Ллойда, относительная держащая способность на плотном песке составляет 18:1, но на илистом грунте «плуг» держит не столь уверенно. Хорош также на камнях, легко проникает сквозь траву и тину, практически не ползет при разворотах судна под влиянием ветра. Весовой диапазон — 9–15 кг.

Якорь Брюса (рис. 10). Тоже в некотором роде плуг, только целиковый и с тремя лапами. Держащей силой не уступает «CQR», работает примерно по тому же принципу, но переворачивается в правильное положение без помощи шарнира. Чуть менее эффективен на крупных камнях и на плотных водорослях. Доступны якоря от 5 до 30 кг, как в обычном стальном, так и в полированном нержавеющей стали исполнении.

Кошки и «грибы» (рис. 11). Подобные якоря обычно используются для



Рис. 15. Классический якорный узел — «рыбачий штык» — легко завязывается, но его желательно укрепить так называемой схваткой.

коротких остановок в хорошую погоду. Если говорить о китайских образцах (1.5–10 кг), то все они складные, и найти им место легко даже на самой маленькой лодке (правда, некоторые сомнения вызывают поворотные запорные кольца — не исключено, что якорь в определенных условиях может сложиться сам собой, но при «повседневной» направленности это не так страшно). Для песчаных грунтов выбирайте «кошки» с более широкими ложкообразными лапами, для камней и водорослей нужны лапы потоньше и поострее. Неплохо работает на песчаных и илистых грунтах также якорь-«гриб» (тарелка с веретеном, которое на ряде моделей можно отвинтить), но в наших магазинах эта разновидность встречается крайне редко.

И еще о непокупных вариантах: если для рыбалки вам нужно бросать якорь в плотные скопления валунов, советуем заказать знакомому сварщику примитивную, но очень удобную для таких условий «кошку» из отрезка трубы с приваренными к ней «паучьими лапами» из мягкого прутка (рис. 12). Если даже такой якорь застрянет, достаточно посылить подергать за трос, чтобы распрямить лапы и освободить его (потом им можно будет придать любую желаемую форму).

Насыпные якоря. Обычно якоря делают из металла, но в последнее время в продаже стали встречаться и пустотелые конструкции из пластмассы, которые заполняются дробью, песком или галькой (рис. 13). Для маленьких лодок, эксплуатирующихся на закрытых внутренних водоемах, вещь безусловно удобная, но полагаться на такой якорь в аварийной ситуации не стоит. Владельцам самых маленьких наддувнушек, таскающим свою посудину на себе, хорошо известно, что на его роль сгодится попросту запол-

ненная песком пластиковая канистра, к ручке которой привязывается трос. Не забыты и совсем уж первобытные варианты вроде прочной сетки, в которую укладывается обыкновенный камень, подобранный на берегу.

Напоследок упомянем такую важную вещь, как якорный трос. Согласно международным требованиям, длина его определяется на основании глубины под килем и силы ветра по следующему принципу: для судов менее 10 м длиной при силе ветра менее 3 баллов — 3 глубины, до 6 баллов — 5 глубин, до 9 баллов — 7 глубин; для судов более 10 м длиной — не менее 5 глубин при любых условиях. В общем, даже если глубины на вашей акватории не превышают 3–4 м, метров 20–25 троса точно понадобится. Характеристики тросов можно подобрать по специальным таблицам, но имейте в виду, что чем толще трос, тем проще выбирать его вручную, так что на диаметре особо не экономьте. Наиболее хорош плетеный синтетический (витой несколько хуже амортизирует рывки).

На судах от 8–10 м длиной предпочтительнее цепь (рекомендуемый калибр — 6–8 мм), заметная повышающая эффективность работы якоря, но выбирать ее лучше ручной или электрической лебедкой. И если трос можно просто привязать к проушине якоря через мочку, то цепь необходимо пристыковать через вращающийся вертлюг (рис. 14). Напоминаем, что резьбовые соединения пальцев мочек и вертлюга нужно надежно законтрить или закернить, иначе рискуете остаться без якоря.

В заключение хотим лишний раз предостеречь вас от распространенных ошибок, которые обычно вызываются спешкой и неразберихой на палубе. Во-первых, перед отдачей якоря обязательно убедитесь, что одним концом якорный трос привязан к якорю, а другим — к лодке. Коренной конец якорной цепи тоже должен быть надежно закреплен в якорном ящике. Если в нем нет специального рыма (такое, увы, бывает), временно завяжите на цепи стопорный узел и закрепите его шкертиком или проволокой. Во-вторых, не начинайте движение до тех пор, пока якорь не будет полностью вытасен на палубу или в кокпит. И в-третьих, при отдаче якоря, особенно тяжелого, не наступайте ногами в петли уложенного на палубе якорного троса.

Пусть ваш якорь надежно держит и легко выбирается при любых обстоятельствах! ☒

Автор благодарит компанию «Техномарин» за предоставленные образцы якорей