

ЯКІРНИЦТВО



ст. пл.скоб Богдан Я. Паславський

ЗМІСТ

Вступ	5	
Одноразова Вмілость - Вимоги	5	
<u>Інструктаж 1</u>		
Історія Якірництва	6	
Частини Якірів	7	
<u>Інструктаж 2</u>		
<u>Якірів</u>	6	
Грибовий Якір	9	
Грапельний Якір	10	
Адміральський Якір	10	
Плуговий Якір	11	
Данфорт Якір	11	
<u>Линви</u>	13	
Найльон		13
Поліестор	13	
Полипропилін	14	
Арамід		14

Інструктаж 3

Саджання Якіра

Одного Якіра	15
Двох Якірів	16

Інструктаж 4

<u>Приставати/Стоянка-Mooring</u>	17
“Гаммерлок”Стоянка	17
Носовий і Корми (Stern) Стоянка	18
Багамська Стоянка	18
Середземнаморська Стоянка	19

Верпа-Kedge
21

Інструктаж 1	22
Інструктаж 2	23
Інструктаж 3	24
Інструктаж_4	25

ВИМОГИ- зроблений	26
Словник	27
Питань	28
Бібліографія	29

Вступ

Кваліфікація якорництва є одна з найважливіших як орудувати судном, лоткою чи вітрильником. Особа ніколи не знає коли прийде час щоб якор кинути і перечекати яку небуть ситуацію. В інших часах, знання якорництва додає ту приємність. На примір є запланована поїздка в судні та прийде охота і місце зупинитися, треба якор в струмити до дна і провести приємний чи спокійний час. Правильне знання мистецтво в якорництва може бути навчене і технічно опановане.

Ця праця може бути корисна як підручник до навчання іспиту вмілости якорництва разом з скиперства на Морському таборі. Ідеальна вмілость здобути до III-тої проби.

Одноразова Вмілость - Вимоги

1. Пояснить значення та вартість якорів у мореплавстві.
2. Назве всі частини адміральського якора та опише його дію.
3. Знає коли вживати грибовий, грапельний і плуговий якорі; опише їхню дію.
4. Дослідить дно перед якоренням, вибере відповідний рід якора та правильну довжину линви.
5. Правильно заякорить судно; вияснить всі обставини, які слід брати під увагу.
6. Правильно піднесе якор та відпливе з місця заякорення.
7. Назве всі частини ланцюгового верпа та позначить його знаками глибини.
8. Прикріпить якор до верпу; покаже відповідні вузли.
9. Знає як і коли треба вивезти якор від судна перед якоренням.
10. Вияснить що таке "mooring", якорення двома якорами на однім верпі.

Інструктаж 1

Вимоги

1. Пояснить значення та вартість якорів у мореплавстві.
2. Назве всі частини адміральського якора та опише його дію.

Історія Якірництва

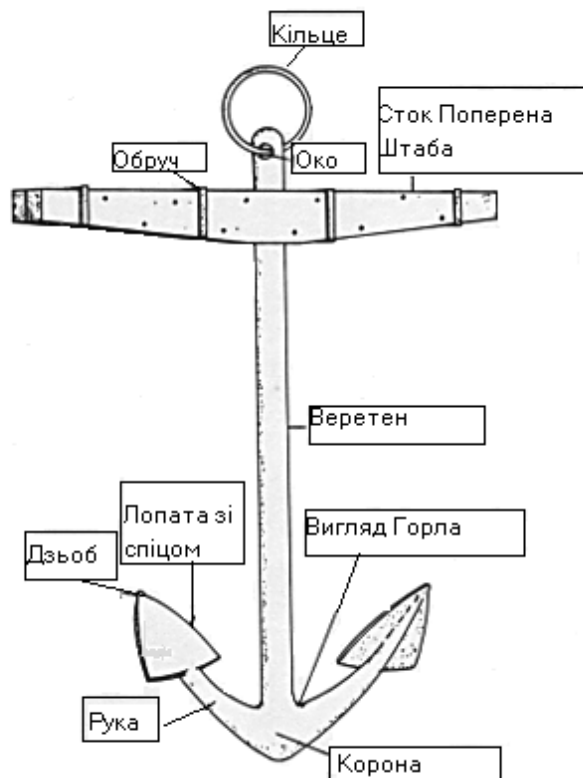
Якіри були відколи люди були на воді. Найстарші форми знайдені якірів, були з каміння і вижолоблені щоб переселити линву і вузлом звязані. Як морський час розвивався, різні човна, судна ітд., почали творити різні якірів. Спеціально як розвинулася доба і почали досліджувати їх.

Найбільший традиційний якір появився підчас часу Колюмбуса і Маджелена був адміральний якір. Його кинули як судно плило і це допомгло його вставити і заціпити до дна. В 1800 році, "stockless" якір що був дуже популярний бо було легко орудувати ним і ховати. Воно було солідне, масивне і з одної частини. Цей якір був перший вибір морських капітанів і будівельників кораблів. Був великий і поліпшений з часу 600 років. Від часу 1900 років, якіри почалися розвиватися з часом. В 1930 році, традиційний якір одержав велику зміну і появився плуговий в 1933 а данфорт у 1939. Теперішні якіри мають вироби як в минулому часі. Одна важливіша різниця тепер є вживання із металю, розмір і вага якіра. Не будьте здивовані на розмір і вагу якіра. Раз як якір є правильно вставлений, вкопаний у дні, сила втримання якіра є до здивовання.

Частини Якіра

Залежно які якіри вживається, ті самі частини є застосовані. Так що, закопання якірів назагал, всі мають ті самі частини. Грибовій та грапальний є звичайні та найпростіші, тому вони вироблені з 4-рох частин- голова/лапи, веретено, кільце і око.

Слідуюча діаграма адмірального якіра.



Рука- (arm), частина якіра, продовжена від корони, що є на кінці веретена і сполучує пласку долоню

Обруч- (band), металева петля що забезпечує дві частини дерев'яного підпора разом до веретену

Дзьоб- (bill), шпiц в кiнцi пласкової долоні

Корона- (crown), кiнцева частина якіра, причіплена до веретену аж до рук

Око- отвір на горішній частині веретену

Лопата зі шпiцом-(fluke), що закопується в морське дно

Кільце- (ring), де лiнву перепихається або ланцюг, щоб заціпити якір до судна

Веретен- (shank), вертикальний стовп якіра

Сток Поперена Штаба- (stock cross bar), до ставлення в позиції якіра, щоб закопати лопату до морського дна

Вигляд Горла- (throat), вигнане між веретеном і в сторону до горішньої руки

Інструктаж 2

Вимоги

3. Знає коли вживати грибовий, грапельний і плуговий якорі; опише їхню дію.
4. Дослідить дно перед якоренням, вибере відповідний рід якора та правильну довжину линви.

Якірів

Грибовий Якір



Грибовий якір є один із простих якірів що є вживаний в човнах і вітрильниках. Від всіх тих якірів цей один значний бо він є безпечний. Він є головно вжитий якір лиш для надзвичайних малих суднів або вживання на постійного причалу судна. Щоб ставити цей грибовий якір, особа мусить перекинути через судно і дозволити щоб осіло, зачно кількість лінії мусить бути випускнене і тоді зав'язати спеціальним вузлом до металевої застібки [cleat]. Результат представляє що втримає тільки 2 рази своєї ваги. Але головне вжиття цього якіра є як воно обертається і ґрунтується в морське дно. Коли вже ґрунтований в морськім дні, якір втримає до 10 разів своєї ваги. Ідеальне морське дно є як воно має м'який ґрунт. Як приготується щоб ужити на причалування, якір мусить завчасно бути підготований поки буде вживаний. Деколи місяцями вперед бурії або ураганом.

Грапельний Якір



Грапельний якір має найбільший обмежуваний вжиток зі всіх якірів. Цей якір зі всіх сторін не корисний як вживається коли є дно з піску або болота. З другого боку де є тяжкий камінь і навіть коралове дно, тоді якір має корисний вжиток. Вживання цього якіра є як хтось пошукує речі що є на дні які могли випасти із судна. Якір має головно принайменше 4 до 6 гачків. Інший раз що є корисний ужити цей якір як особа хоче осісти близько при березі. Навіть цей якір можна підкинути в кущі і так зв'язати собі на вечір. Але все залежить від величини судна.

Адміральський Якір



Клясичний Адміральський якір правдоподібно найліпший знаний всім якір. Його проста конструкція дозволяє щоб якір може бути кинутий як судно є рухоме і якір себе закопує у морське дно. І то спричинює що судно раптово зупиняється. З тим якіром, вага не є аж важна як ті шпіці,

щоб себе закопали. Як морське дно є м'яке, тим скоріше воно хапає. Але як дно є тверде, довше часу бере щоб якір закопати.

Плуговий Якір



Плуговий якір є надзвичайний до вживання коли дно є з піску і з багна. Виріб того якіра є однакові подвійні лапки що закріплюючи до дна. Можна порівняти до плуга котрій коні мають на господарстві - фермі. Виріб цього якіра є три сталеві "drop forgings", веретено (shank), ріг, відкриваючи крила і де воно може обкручуватися. Якір може регулюватися коли приплинь або вітри міняють свою швидкість. Судно може обернутися до 75 степенів через веретено що в долині рухоме. Веретено спричинює що вирівнюється навіть коли воно є ґрунтового. Оригінальний проєкт появився в 1933 році. В теперішніх часах є новіші та інші зміни де включає "delta" і зворотний "Bruce", та стрижень з лапками якіра.

Данфорт Якір



Один із якірів що приходить на думку нам всім є Данфорт Якір. Цей якір є подібний до плугового якіра лиш має дві шпичасті лапки що підхоплюють морське дно як осідає. Найліпше

морське дно це пісок або твердий спід. Данфорт, це є дійсно назва реміснична. Перший якір був винайдений в 1939 році паном Р.С. Данфортом. Весло загально того якіра є склад стабільного обертаючого шпічастого лабкового якіра. Справляти цей якір до дна вимагає спритности. Особа думає що зловило дно правильно а ось тут раптом вхопило бур'яни морські або навіть яийсь камінь. Мусить особа бути дуже обережна щоб правильно якір наставити.

Линви

Досить багато різних тип шнура чи линви що можна вживати щоби звязати судно. Шнур все пивинен бути в судні, але правильний вислів є линва. До тих линвів є аж 4, що можна підібрати для судна. Кожна линва має своє спесифічеі застосування. Коли особа пробує здицидуватися яку линву вживати, мати добре обзнайомлення свого судна, морське дно і який якір буде вживати.

Найльон



Один із найбільших елестичних і найміцніших з линвів що є загальна стучна тканина. Ту тканину можна знайти у всіх судах, і зберегти мокру. Не псується від вогкості, роси, водної-морської трави. Як мокра, лиш загублює 10- 15% підсилювання. Одна перешкода тканини, за довге виставлення до сонця і то спричинює що линва скоріше нищиться.

Поліестор



Тканина має багато інші назви у морському словарі. Більшість з нас знає ту тканину в комерційні назві як дейкрон (dacron), терилін (terylene) та інші. Факт є що тканина є надзвичайна линва мало натягається, має великий опір до змивання материка (subsoil or under soil), морської

води. В сучасні авансований технології цього матеріалу порівняння до дротяного кабля. Також високій опір як линва прийде в контакт з морськими органічними травинами і все що пливе під судном і на судні. Не так як найлон, полієстор немає жадного ефекту від сонця.

Полипропилін



Тканина що є одна з найлегших линвів що можна знайти в різних суднах. З огляду що вона є така легка що може плисти як вона не є тягнена. Головно вона вжита тягнути людей на водних лещетах. Хоч має менший опір до сонця, але підсилення є лиш 75% моцне як з найльону і можна ризикувати стирання тої линви.

Арамід



Тканина на цій линві є майже новий вибір що є вживана до якіра. Линва до дуже великого степиня міцне пропорційно до ваги. Це є той самій матеріал що поліція вбирає одяг проти куль (vest), автові колеса і другі линви що менше натягаються і є потрібно зберігти линви цільність. Ця тканина теж знана іншою назвою кевлар (Kevlar).

Інструктаж 3

Саджання Якіра

Вимоги

5. Правильно заякорить судно; вияснить всі обставини, які слід брати під увагу.
6. Правильно піднесе якір та відпливе з місця заякорення.
7. Назве всі частини ланцюгового верпа та позначить його знаками глибини

Одного Якіра

Перше головне завдання є вибрати місце де хочеться вкидати якір. Треба бути уважним в котрій бік струм води, вітер, де другі судна є присутні зі своїм якіром і є якісь перешкоди – завади у воді. Завада може бути через камінь, камені, пень з дерева, дерево, і навіть старі розбиті судна-залежить де Ви лоткуєти. Ідеальне приміщення є затока, віддалена від головного водного шляху. Також щоб легко від плисти нагло через погоду або раптово бурхливої води.

Друге- вибране місце, звільнити скорість і повільно знайти де закинути якір. Зупинити мотор і відціпити де якір є. Як якір є прикріплений на переді судна, то дуже обережно його спускати і щоб не вдарили перід судна. Бути певним як кидаєш якір, щоб линва немала жадної перешкоди як спускається якір. Найгірше як би щось сталося як линву спускається ідесь застраягне. Може спричинити не лиш для судна велику шкоду але особисту. Вживаєш ручну ручку і крутиш, механічну рольку або “windlass”, що може бути кручене ручно або електрично, тут мусить особа бути дуже обережна, щоби пальців не ошкодила чи поранити. Який спосіб, все треба дуже а дуже бути обережним. Ось якір треба ніжно, обережно спускати до дна.

Трете- раз якір є на місці, дозволь щоб линва сама себе втягнула у воду. Бути уважним на скільки линва є звільнена. Раз линва / ланцуг буде втягнене у воду, додатково випустити линву залежно від глибини води і яка линва чи ланцуг є вживаний. Ідеальна линва є 7-1. Що це значить, на кожних 1 стопів води повинні дати додаткові 7 стопів линви. Треба троха взад потягнути якір або почати мотор і легонько судно дати зворотно і це за глиблює якір ліпше до дна. Тягнути взад є потрібно щоб мати певність якір правельно є у морському дні, а не схопило щось, то не прикріпило до дна. Добре перевірити чи якір тримається дна є рукою або ногою. Відчується чи линва тремтить. Натягнена линва припадково м'ягка або розпущена, ознака є що якір не добре поставлений в дно. Як натягнена линва не ригулярно тримить, якір властиво волочиться. Якщо

нема нестійке тремтіння, якір нарешті сидить у дні, тепер судна мотор можна замкнути. Зв'язати спиціальним вузлом до заціпки, що є примуцована до судна і блисько де якір є.

Четверте- верушити з місця, постити мотор, витягати якір. Раз якір звільняється з дна треба мати силу і ручно орудувати і запобігти судно щоб спрямувати від других суднів, перешкод і навіть сторону берега. Тоді витягати чи тягнути линву/ланцуг і якір. Почати тягнути чи ручно крутити як є вже руху, раз линва є цілковито вертикально, на всю довжену судна, якір повинен легко звільнитися з дна. Продовжуйти тягнути линву аж покажеться ланцуг і тоді сповільнити судно. Як якір є понад води, будьте обережні бо воно може колихати і спричинити шкоду судні та навіть особі. Якір є в руці, тримати і кілька разів спустити у воду щоб все багно, хабазя що може бути приціплене до якіра і цим способом вичистити. Як вживаєш ручні ручки, щоб крутити, або механічні рольки які притягають якіри назад до судна, добре мати відро або шлявх щоб добре почистити якір. Тоді добре безпечно заціпити на місце для якіра і продовжуйти свою водну мандрівку.

Двох Якірів

Процедура садження двох якірів менше більше як один. Одинока різниця де вставляти якіри. Першій є на переді (bow), а другий на заді (aft) судна. Але як хочите не далеко від берега, то перший якір піде назад судна, а перід опісля щоб запобігти судно не зближувалось до берега, то може спричинити шкоду суднові. Як підготовляєте опустити місце вживайте ту саму процедуру як з одним якіром, лиш відчіпаєти якір блище беріга, а опісля задний.

Інструктаж 4

Вимоги

8. Прикріпить якір до верпу; покаже відповідні вузли.
9. Знає як і коли треба вивести якір від судна перед якоренням.
10. Вияснить що таке "mooring", якорення двома якорями на однім верпі

Приставати/Стоянка - Mooring

Ознака що судно приставлене як два якіри є вживані. Приставлення головно є роблене щоб мати ліпшу контролю як судна мотор або вітрила не вживається. Як особа є у воднім просторі схильне до впливу припливу/відпливу водах, приставати є найліпший вибір, бо судно/лотка не буде обкручуватися на одні верпі (малий якір). Також як водний простір є вузький, це дозволяє другим суднам пройти або самі пришвартуватися. То що робить ідеальним приставленням, є речі що використовуються і подорожуються разом у судні (стало є при судні). Постійна стоянка залишається на місці, і раз судно відв'язується, стоянка на місці залишається.

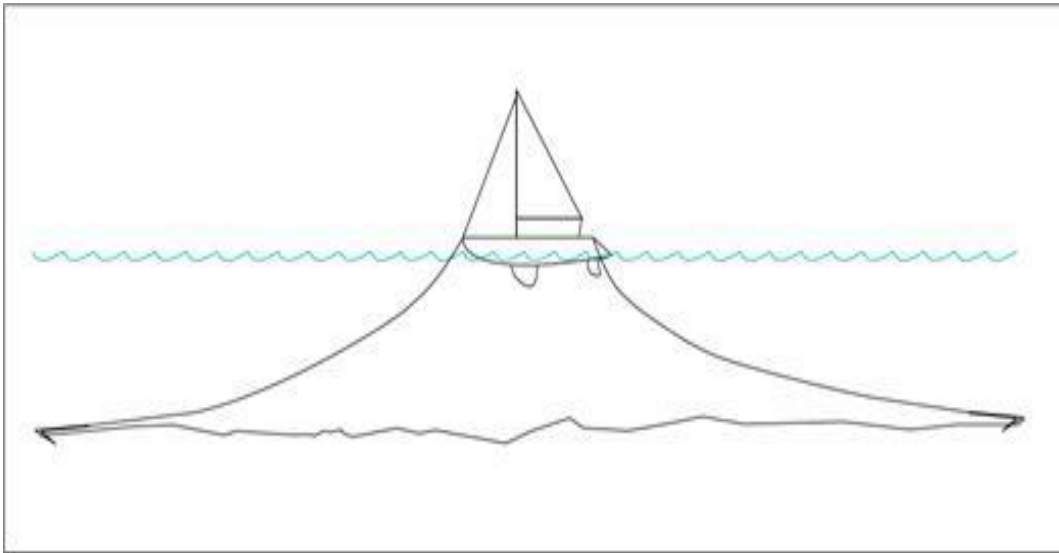
“Гаммерлок “Стоянка

Це вживання при зупинці судна з природного розмахування, як немає досить місця обкручуватися або небезпека навколо. Два якіри є вживані. Один є названий носовий якір, як вкладається одного якіра. Другий називається чинення тиску якір (snubbing anchor). Цей якір є вкладений просто в долину, означає дуже мало можливостей. Носовий якір займає вітрове навантаження, а той другий обмежує обкручення. Цей якір переважно є малий і може себе змінити якщо би настали дуже жорстокі вітри. Але посунеться судно у малу відстань.



Носовий і Корми (Stern) Стоянка

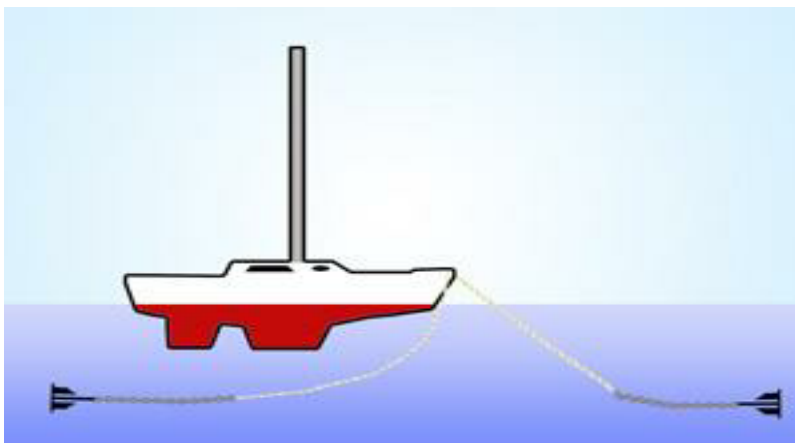
Як пошукається місце щоб закинути якір, місце стискане і вітри не є проблема, це є надзвичайний спосіб. Носовий якір вирахований в нормальним способом та корми якір є вставлений однаково. Цей спосіб втримує судно на місці і обкручення нема. Раз бічні вітри остають сильні, потрібно перемінити стоянку. Постійне зрушення судна вітром може спричинити поважні ускладнення і пошкодження судна і будь якої особи в судні



Багамська Стоянка

Коли подорож у воді, що має сильні поворотні струми, треба знати як встановити два якіри. Треба знати інші способи швартування. Судно повинно бути в змозі качати але під контрольованим способом. Перший якір поставлений називається їзда якір, який до струму. А другий якір, який знижується струм це називається лії якір. Раз як струм змінює шлях, тоді якір

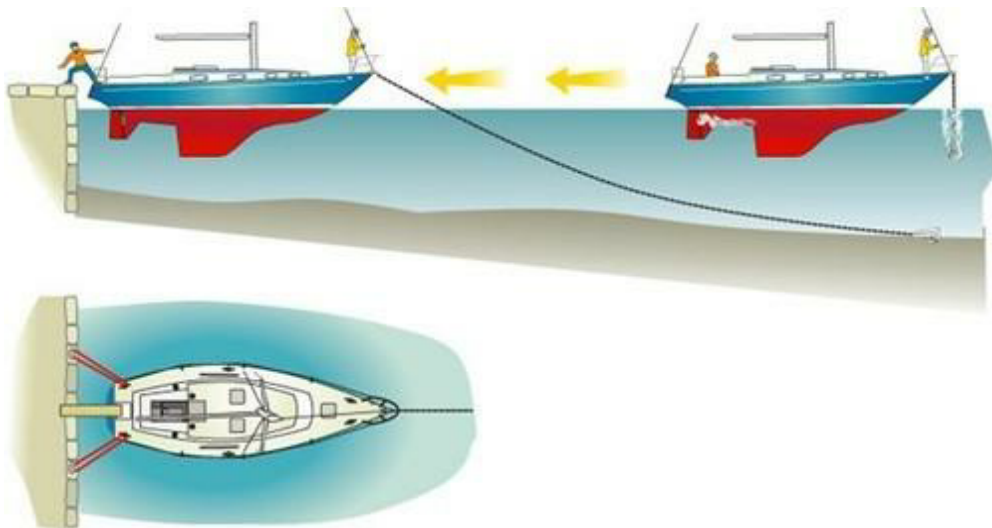
змінюють свою назву. В більшості випадків, оба якіри в однакового розміру, вкладані в тому самому відстані від носового якіра. Важливе зауваження, це швартування повинно використовуватися лиш як нема жадних вітрів. Після того як вітер є, інші швартування повинні бути використовані. Як вживається вітрильники, линва мусить бути вкинена разом з вагою і стримувати. Це дозволить щоб линва вниз досить далеко є, і як вітрильник гойдається, линва не зловилася на кілі (keel). Також треба мати на увазі як вживається багамську стоянку, линва може заплутатися і вимотуватися постійного кручення протягом тривалого періоду часу. Запобігти цьому, можна вжити ланцюговий провід підводити що падає в долину до пункту де вживається поворотне злучення линви.



Середземнаморська Стоянка

Середземнаморська (серед в скороченню) стоянка може бути важко використовувати спочатку, але як раз опановується є проста. Це є головне вжиття як судно використовується в пристані (wharf), де простір є обмежений і великий обсяг руху на воді. Людина починає в'їжджати задом судна на місце. Як судно має 2 пропелери (screws), це є дуже просте. Як заїжджається задом, нехай носовий якір був витягнений. Раз судно зближується до визнаного пристані, загасити мотор, перехресувати линву зі судна до пристання. Це є переважно бачення у громадах середземноморського порту. Раз є встановиний, розмістити прохід (gangway) і тоді сходити на

беріг. В Тихому океані, ця стоянка називається Таїті стоянка. Якщо бічний вітер високий, гаммерлак стоянка може бути використана в поєднанні разом з середземноморським причалом, щоб забезпечити судно ще більше.



Верпа-Kedge

Верпа значить, використовувати малий якір опанувати навколо важкодоступних місцях. Ця напружена процедура, яка робиться, коли ніякі інші форми рухів неможливі. Це є переважно використане на великих судах до того, як двигуни (engines) були винайдені. Навіть до сьогодні, мистецтво верпування не є втратине. Верпування сьогодні використовується, коли рухається довкола через бур'ю, хвилі або з іншої причини.

Перед тим що двигуни були винайдені, моряки б верпували судно в порт. Це було зроблено, маючи невеликий гребний човен плавати в передній частині судна. Гребний човен все мав якір і тоді приступили до вкидання якіра від судна в напрямку яку вони хотіли щоб перемістити головне судно. В тім часі, ті другі моряки у головнім судні почали тягнути судно в сторону якіра, раз цего якіра линва була повністю вертикальна, процес повторювався. Таким чином також зробити, щоб змінити суднів у важкодоступних місцях. Сьогодні, цей спосіб використовується, коли одне судно сяде на мілину через непередбачені обставини, таких як час відпливу або бурії.

Інструктаж 1

Вимоги

1. Пояснить значення та вартість якорів у мореплавстві. (5 хвилин)

- Найважливіших як орудувати судном, лоткою чи вітрильником.
- Найстарші форми знайдені якорів, були з каміння і вижолоблені щоб переселити линву і вузлом зв'язані.
- Поїздка в судні та прийде охота і місце зупинитися, треба якор в струмити до дна і провести приємний чи спокійний час.
- Традиційний якор появився підчас часу Колумбуса і Маджелена був адміральний якор.
- В 1930 році, традиційний якор одержав велику зміну і появився плуговий в 1933 а данфорт у 1939.

2. Назве всі частини адміральського якора та опише його дію. (25 хвилин)

- **Рука-** (arm), частина якіра, продовжена від корони, що є на кінці веретена і сполучує пласку долоню
- **Обруч-** (band), металева петля що забезпечує дві частини дерев'яного підпора разом до веретену
- **Дзьоб-** (bill), шпів в кінці пласкової долоні
- **Корона-** (crown), кінцева частина якіра, причіплена до веретену аж до рук
- **Око-** отвір на горішній частині веретену
- **Лопата зі шпівом-** (fluke), що закопується в морське дно
- **Кільце-** (ring), де линву перепихається або ланцюг, щоб заціпити якор до судна
- **Веретен-** (shank), вертикальний стовп якіра
- **Сток Поперена Штаба-** (stock cross bar), до ставлення в позиції якіра, щоб закопати лопату до морського дна
- **Вигляд Горла-** (throat), вигнане між веретеном і в сторону до горішньої руки

Інструктаж 2

Вимоги

3. Знає коли вживати грибовий, грапельний і плуговий якорі; опише їхню дію. (15 хвилин)

- **Грибовий**- вжитий якір лиш для надзвичайних малих суднів
 - втримає до 10 разів своєї ваги
 - ідеальне морське дно є як воно має м'який ґрунт
 - як воно обертається і ґрунтується в морське дно
- **Рапельний**- не корисний як вживається коли є дно з піску або болота
 - де є тяжкий камінь і навіть коралове дно
 - має головню принайменше 4 до 6 гачків
 - корисний ужити цей якір як особа хоче осісти близько при березі
 - хтось пошукує речі що є на дні які могли випасти із судна
- **Плуговий**- до вживання коли дно є з піску і з багна
 - три сталеві “drop forgings”, веретено (shank), ріг, відкриваючи крила і де воно може обкручуватися
 - може регулюватися коли приплинь або вітри міняють свою шкорість.
 - судно може обернутися до 75 степенів через веретено що в долині рухоме

4. Дослідить дно перед якоренням, вибере відповідний рід якора та правильну довжину линви.

(10 хвилин)

- перевірити колір води
- побачити, якщо дно видно
- випускати 7 стопів лінії на кожні 1 стопів води
- кинути якір прямо вниз, щоб виміряти, наскільки глибоко вода

Інструктаж 3

Вимоги

5. Правильно заякорить судно; вияснить всі обставини, які слід брати під увагу. (12.5 хвилин)

- Треба бути уважним в котрій бік струм води, вітер, де другі судна є присутні зі своїм якіром і є якісь перешкоди – завади у воді.
- Також щоб легко від плисти нагло через погоду або раптово бурхливої води
- Як якір є прикріплений на переді судна, то дуже обережно його спускати і щоб не вдаряти перід судна.
- Бути певним як кидаєш якір, щоб линва немала жадної перешкоди як спускається якір.

6. Правильно піднесе якір та відпливе з місця заякорення. (12.5 хвилин)

- Як є моторівка, в ключти мотор і залишити в нутральному стані.
- Відціпити від судна линву і повільно тягнути линву до судна.
- Як зближується ланцюг бути обережним що не вдарити судно.
- Як появиться якір при ланцусі повільно кілька разів спускати щоб обчистити якір.
- Як все зробити, поставити якір на його місце.

7. Назве всі частини ланцюгового верпа та позначить його знаками глибини (5 хвилин)

- Веретен- (shank), вертикальний стовп якіра
- Корона- (crown), кінцева частина якіра, причіплена до веретену аж до рук
- корона пластини- долинали є ціла пласка
- корона шпилька- шпилька злучує веретен до пласкої частини
- Лопата зі шпіцом-(fluke), що закопується в морське дно
- Ланцюг має позначене мірило і треба обчислити скільки спустилося у воду

Інструктаж 4

Вимоги

8. Прикріпить якір до верпу; покаже відповідні вузли. (12.5 хвилин)

- Учасники вправляють різні вузли щоб прикріпити веретану до якіра
 - шипа пристрій
 - вісім вузлів

9. Знає як і коли треба вивезти якір від судна перед якоренням. (12.5 хвилин)

- Учасники вправляють: знайти місце де хочуть зупинитися і вправляють як одружуватися якіром
- Ситуації де є більше човнів, погода не підходить або приміщення за вузьке
- Дається мале човно/ надуваний пліт до води з якіром і від плисти від судна і в кинути стратигно якір до води

10. Вияснить що таке "mooring", якорення двома якорями на однім верпі. (5 хвилин)

- Ознака що судно приставлене як два якіри є вживані.
- Якіри можуть бути в дивані з різних сторін судна
- Носовий і Корми (Stern) Стоянка
- "Гаммерлок" Стоянка
- Багамська Стоянка
- Середземноморська Стоянка

ВИМОГИ- зроблений

- ☐ 1. Пояснить значення та вартість якорів у мореплавстві. __
- ☐ 2. Назве всі частини адміральського якора та опише його дію.
- ☐ 3. Знає коли вживати грибовий, грапельний і плуговий якорі; опише їхню дію.
- ☐ 4. Дослідить дно перед якоренням, вибере відповідний рід якора та правильну довжину линви.
- ☐ 5. Правильно заякорить судно; вияснить всі обставини, які слід брати під увагу.
- ☐ 6. Правильно піднесе якір та відпливе з місця заякорення.
- ☐ 7. Назве всі частини ланцюгового верпа та позначить його знаками глибини.
- ☐ 8. Прикріпить якір до верпу; покаже відповідні вузли.
- ☐ 9. Знає як і коли треба вивести якір від судна перед якоренням.

☐ 10. Вияснить що таке "mooring", якорення двома якорями на однім верпі.

СЛОВНИК

Рука- (arm), частина якіра, продовжена від корони, що є на кінці веретена і сполучує пласку долоню

Обруч-(band), металева петля що забезпечує дві частини дерев'яного підпора разом до веретену

Дзьоб- (bill), шпів в кінці пласкової долоні

Корона- (crown), кінцева частина якіра, причіплена до веретену аж до рук

Око- отвір на горішній частині веретену

Лопата зі шпіцом-(fluke), що закопується в морське дно

Кільце- (ring), де ланцюг перепихається або ланцюг, щоб заціпити якір до судна

Веретен- (shank), вертикальний стовп якіра

Сток Поперена Штаба- (stock cross bar), до ставлення в позиції якіра, щоб закопати лопату до морського дна

Вигляд Горла- (throat), вигнане між веретеном і в сторону до горішньої руки

Питань

1. Який якір утримує тільки 10 разів більше своєї ваги? Грибний
2. Назви частину де линву приціплюється? Кільце
3. Як називається якір Чорноморського Куріня? Адміралський
4. Як вода є 3 стопи глибока, скільки линву випустити? 21
5. Скільки гачків має грапельний якір? 4 до 6
6. Яку стоянку вживається де зад човна є привязене до беріга а перед у воді?
Середземноморська Стоянка
7. Яку стоянку вживається як не мається досить місця обкручуватися або не безпека навколо?
Гаммерлок
8. В якому році якіри змінилися? 1930
9. Який якір вживається як дно є з піску і з багна? Плуговий
10. Що злучує якір до веретану? Шпилька
11. У воді є сильні повертанні струми, треба знати як встановити 2 якіри, яка стоянка?
Багамська
12. Який якір може бути в кинутий як судно є рухоме і якір себе закопує? Адміралський
13. Раз якір є на місці, дозволь щоб що сама себе в тягнула у воду? Линва
14. Який якір не корисний коли дно з піску або болото? Грапельний
15. Що є долина адміралського якіра? Корона
16. Якій якір є один із простих якірів вживаний в човнах та вітрильниках? Грабовий
17. Отвір на горішної частині веретену? Око
18. Перші якіри були зроблені із чого? Каменя
19. Якій якір має корисний вжиток де є тяжкий камінь і навіть коралове дно? Грапельний
20. Морське дно є м'яке, тим скоріше воно хапає, якій якір? Адміралський

Бібліографія

The Complete Book of Anchoring and Mooring by Earl R. Hinz

<http://www.discoverboating.com/>

<https://www.morganscloud.com/2015/05/01/kedge-secondary-anchor-recommended-type-and-size/>

<http://www.sailmagazine.com/cruising/cruising-tips/the-lost-art-of-kedging-how-to-set-a-kedge-anchor/>