

ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

Τύποι άγκυρας

Στα ιστιοφόρα χρησιμοποιούμε συνήθως τους παρακάτω τύπους άγκυρας και παραλλαγές τους. Κάθε μία έχει τα θετικά και τα αρνητικά της. Πρέπει να έχουμε μαζί μας τουλάχιστον δυο άγκυρες και καλό είναι να έχουμε διαφορετικούς τύπους ώστε να χρησιμοποιούμε την κατάλληλη κάθε φορά.

1. DANFORTH.

Σε διάφορες παραλλαγές, είναι ο πιο κοινός τύπος. Έχει άρθρωση και χρειάζεται προσοχή όταν την μεταφέρουμε για να μη πιάσει το χέρι μας. Έχει καλή απόδοση θέλει όμως αρκετό έκταμα αλυσίδας. Σε βραχώδη βυθό μπορεί να ξεσκαλώσει ή να πιάσει μόνο με το ένα πτερύγιο και να στραβώσει.



2. CQR.

Το σχήμα της θυμίζει άροτρο. Είναι σχεδιασμένη για να βυθίζεται σε αμμώδη και λασπώδη βυθό ενώ η άρθρωση της επιτρέπει να ακολουθεί το αρμένισμα του σκάφους χωρίς να ξεσκαλώνει. Πρέπει να σιγουρευτούμε πως έχει καρφωθεί πριν αφήσουμε όλη την καδένα μας.



3. BRUCE

Προσωπικά θεωρώ την BRUCE καλύτερη κυρίως λόγω της απλότητας της κατασκευής της. Δεν έχει άρθρωση και δεν τρώει χέρια όμως δεν είναι καθόλου αποτελεσματική στα φύκια (όπως όλες σχεδόν) και σε περιπτώσεις που “μπουκώνει” με μία πέτρα ή άλλο αντικείμενο και δεν μπορεί να καρφωθεί στο βυθό.



4. ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟΥ

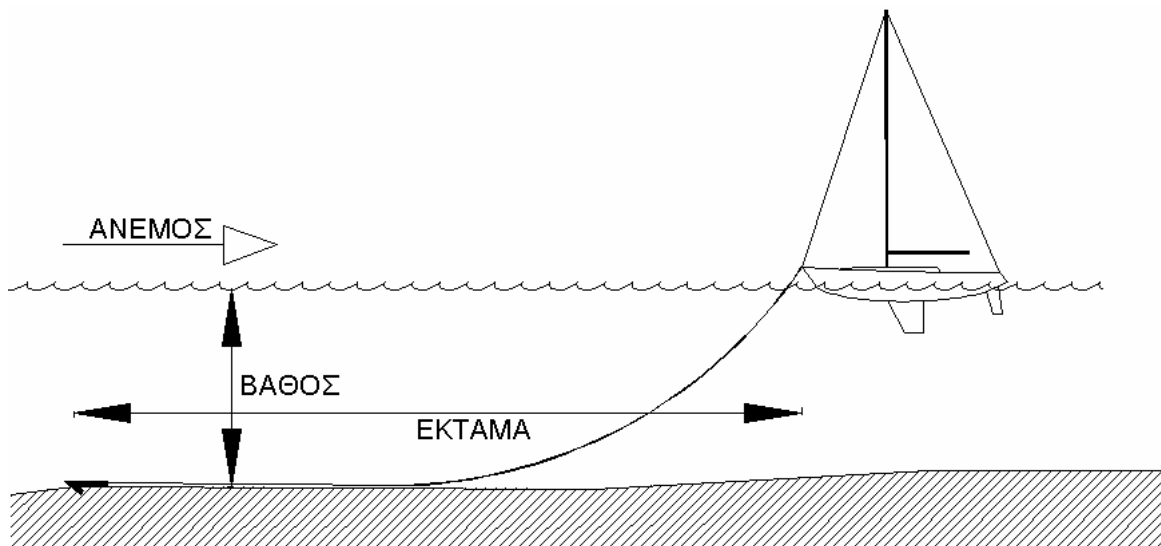
Η Αγγλικού Ναυαρχείου ή fisherman δεν έχει κανένα πρόβλημα ακόμη και στις φυκιάδες. Είναι όμως άβολη στην αποθήκευσή της ακόμη και στον τύπο με αρθρωτά μέλη. Την χρησιμοποιώ σαν δεύτερη άγκυρα και την εμπιστεύομαι σε όλα τα είδη βυθού.



- Αυτό που κρατά όμως το σκάφος δεν είναι η άγκυρα αλλά η καδένα.
- Η καδένα λειτουργεί με τρεις τρόπους:
- Η δύναμη με την οποία κρατά το σκάφος μεταφέρεται στην άγκυρα οριζόντια και έτσι την αναγκάζει να βυθίζεται περισσότερο στο βυθό.
 - Η τριβή της καδένας στο βυθό απορροφά κατά πολύ την δύναμη που φθάνει από το σκάφος στην άγκυρα.
 - Η καδένα με το βάρος της απορροφά σαν ελατήριο τα απότομα τραβήγματα του σκάφους από τον κυματισμό ή τον άνεμο.

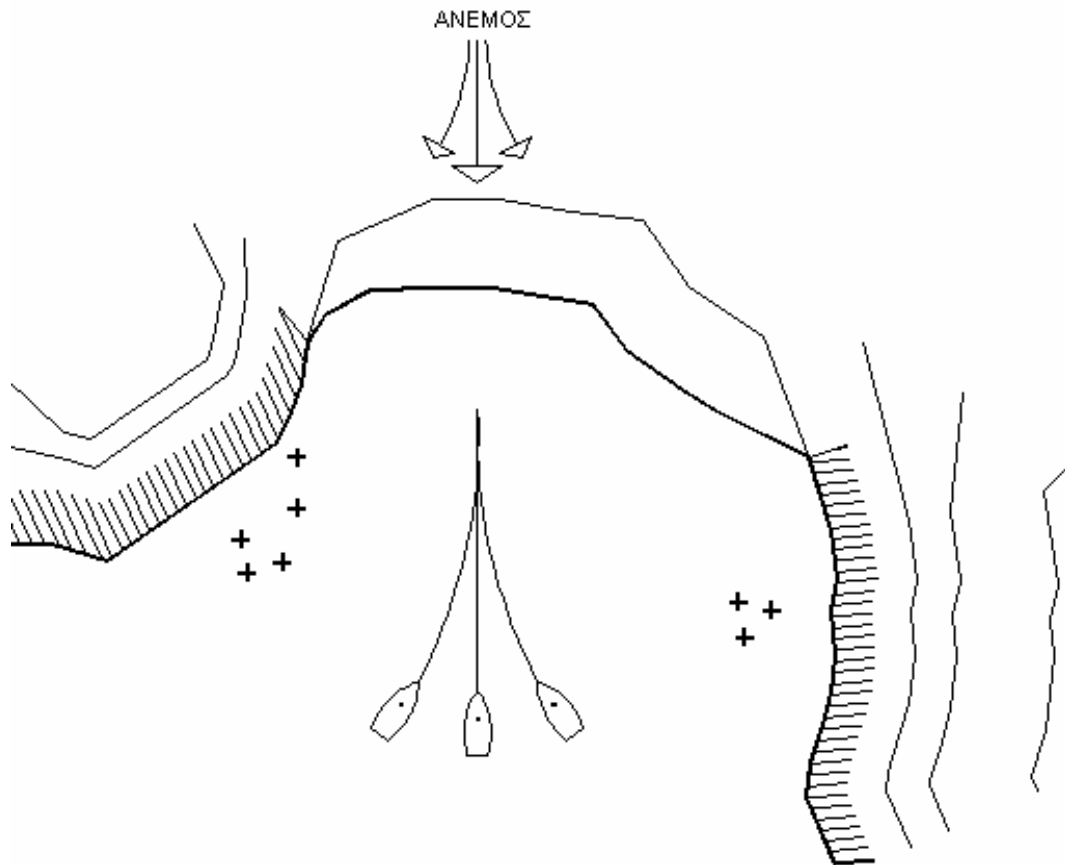
Πρέπει να ρίχνουμε όσο το δυνατόν περισσότερη καδένα. Το ελάχιστο είναι 3-5 φορές το βάθος αλλά αν δεν μας περιορίζουν άλλοι παράγοντες, καλό είναι να χρησιμοποιούμε όλη την καδένα που διαθέτουμε.

Είναι χρήσιμο να έχουμε σημάδια πάνω στην καδένα μας ώστε να ξέρουμε πόση έχουμε ρίξει ή πόσο μας μένει να βιράρουμε. Ένας καλός τρόπος είναι χρωματίζουμε με λαδομπογιά μερικούς κρίκους. Πχ με κίτρινο τις δεκάδες και κόκκινο τις εικοσάδες. Έτσι το 30 θα είναι κόκκινο και κίτρινο, το 40 κόκκινο-κόκκινο, το 50 κόκκινο-κίτρινο-κόκκινα κοκ.



ΑΡΟΔΟ

Αρόδο σημαίνει ότι το σκάφος συγκρατείται μόνο από την άγκυρά του χωρίς να έχει κάβο στη στεριά. Στο μικρό κόλπο που θα σταματήσουμε για μπάνιο ή ακόμα και έξω από ένα μικρό λιμανάκι αν δεν έχει το απαιτούμενο βάθος για να μπούμε μέσα, θα χρησιμοποιήσουμε την άγκυρά μας. Στην αγκυροβολία αρόδο, το σκάφος γυρίζει συνεχώς την πλώρη προς τον άνεμο.



Επιλογή θέσης

Όσο καλά κι αν γνωρίζουμε την περιοχή θα πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί όταν πάμε να αγκυροβολήσουμε. Πολλοί είναι οι παράγοντες που θα πρέπει να υπολογίσουμε πριν αποφασίσουμε αν ένα αγκυροβόλιο είναι κατάλληλο. Σύμβουλοί μας ο πορτολάνος, οι πληροφορίες και η δική μας έρευνα.

Τι θα πρέπει να προσέξουμε:

- **Η προστασία από το κύμα.** Ένα καλό αγκυροβόλιο μας προστατεύει από τα κύματα. Πρέπει λοιπόν να βρίσκεται στη σταβέντο πλευρά ξηράς.
- **Το βάθος** δεν πρέπει να ξεπερνά τα 15 μέτρα γιατί τότε κρεμάμε πολύ βάρος καδένας από τον εργάτη μας. Επίσης, ο βυθός να μην βαθαίνει απότομα γιατί τότε η άγκυρα μπορεί να ξεσκαλώσει και να κυλήσει στα βαθιά.
- **Το είδος του βυθού.** Ο βυθός πρέπει να είναι σχετικά ομαλός. Προτιμούμε βυθό με λάσπη ή λεπτή άμμο (ανοιχτό πράσινο χρώμα). Αποφεύγουμε τις παχιές φυκιάδες (Μαύρο χρώμα). Προσοχή σε βυθό βραχώδη ή με πλάκες γιατί η άγκυρα μπορεί να σκαλώσει ή να μη πιάσει.
- **Οι κινήσεις άλλων σκαφών.** Είναι αυτονόητο ότι δεν θα αγκυροβολήσουμε μπροστά στην έξοδο του λιμανιού ή σε δίαυλο. Εξετάστε όμως μήπως παρενοχλείτε κάποια άλλη δραστηριότητα πχ. τοπικά караβάκια με κολυμβητές, ψαράδικα, πλαζ κλπ.
- **Η πρόβλεψη του καιρού.** Πρέπει να ασφαλίζουμε το σκάφος όχι μόνο για τις συνθήκες που επικρατούν τώρα αλλά και τις πιθανές αλλαγές του καιρού κατά τη διάρκεια της παραμονής του στο αγκυροβόλιο. Η διεύθυνση και του πιο σταθερού ανέμου μεταβάλλεται περιοδικά ιδιαίτερα κοντά στη στεριά. Επίσης ένας στεριανός το βράδυ μπορεί να γυρίσει σε θαλάσσια αύρα το πρωί και να μας βγάλει έξω αν έχουμε φουντάρει πολύ κοντά στη στεριά. Ωραίο πρωινό ξύπνημα...

Αγκυροβολούμε πάντα σαν να πρόκειται να διανυκτερεύσουμε. Μπορεί να συμβεί κάτι και να πρέπει να αφήσουμε το σκάφος μόνο του. Όσα δεν φέρνει ο χρόνος...

Επίσης αν υπάρχουν κι άλλα σκάφη αγκυροβολημένα, εξετάστε τι θα γίνει αν αλλάξει διεύθυνση ο άνεμος.

Κινήσεις αγκυροβολίας

Αφού επιλέξουμε τη θέση και πώς θα αγκυροβολήσουμε, πλησιάζουμε αργά και αντίθετα στον άνεμο, το σημείο όπου θα ρίξουμε την άγκυρά μας.

Ακινήτοποιούμε το σκάφος κάνοντας ανάποδα και αφήνουμε την άγκυρα να φτάσει στο βυθό. Συνεχίζουμε το ανάποδα ή αφήνουμε τον άνεμο να μας παρασύρει και αφήνουμε συνέχεια καδένα ελέγχοντας να απλώνεται ίσια στο βυθό. Σε απόσταση 2-3 φορές το βάθος, δοκιμάζουμε αν η άγκυρά μας έχει πιάσει (ιδιαίτερα η CQR) φερμάροντας λίγο την καδένα. Το σκάφος θα πρέπει να γυρίσει προς τον καιρό και η καδένα να αρχίσει να τεντώνει. Αφήνουμε και την υπόλοιπη καδένα κάνοντας αργά ανάποδα.

Ασφαλίζουμε την καδένα στον εργάτη. Είναι καλό να ανακουφίζουμε τον εργάτη από τις δυνάμεις της καδένας με ένα μικρό σχοινί το οποίο επίσης φιλτράρει το θόρυβο από το σύρσιμο της καδένας στο βυθό.

Βάζουμε σημάδια στη στεριά για να μπορούμε να ελέγχουμε αν η άγκυρα ξεσέρνει.

Είμαστε έτοιμοι να βιράρουμε αν χρειαστεί.

Δεν είναι άσχημη ιδέα, όταν θα βουτήξουμε για μπάνιο, να πάμε να εξετάσουμε το πως έπιασε η άγκυρά μας και αν θα πρέπει να προσέξουμε κάτι (πχ. κάποιο βράχο) όταν την σηκώνουμε.

Αν θα διανυκτερεύσουμε θα πρέπει, μετά τη δύση, να **ανάψουμε φως αγκυροβολίας**.

Αν ο άνεμος μεταβάλλεται και θέλουμε να περιορίσουμε την κίνηση του σκάφους μπορούμε να ρίξουμε και δεύτερη άγκυρα είτε με το σκάφος είτε χρησιμοποιώντας το φουσκωτό. Η άγκυρα αυτή μπορεί να έχει 15-20 μέτρα καδένα και στη συνέχεια κατάλληλο βυθιζόμενο αγκυρόσχοινο. Θα την ρίξουμε με μια γωνία 60 μοιρών περίπου από την βασική άγκυρα. Αν η μεταβολή της διεύθυνσης του ανέμου είναι μεγάλη τότε ίσως είναι καλύτερα να φουντάρουμε ξανά την βασική μας άγκυρα.

Αν και το σκάφος μας θεωρείται “αναψυχής” για να απολαύσει κανείς μια όμορφη βραδιά στο μικρό όρμο θα πρέπει έχει προβλέψει για κάθε πιθανή αναποδιά. Έτσι μια ξαφνική αλλαγή του καιρού δεν θα τον βρει απροετοίμαστο.

Προετοιμάζουμε ένα σχέδιο αν χρειαστεί να εγκαταλείψουμε εσπευσμένα το αγκυροβόλιο. Πως θα φύγουμε, που θα πάμε.

Ένας καλός τρόπος αγκυροβολίας σε όρμους είναι να φουντάρουμε με την πλήρη προς το πέλαγο και να δένουμε έναν ή δύο κάβους από την πρύμη στη στεριά.

- Η άγκυρα δεν παίρνει ζόρι ενώ θα μας κρατήσει σε τυχόν καιρό από το πέλαγο.
- Το σκάφος δεν αρμενίζει.
- Μπορούμε να πλησιάσουμε περισσότερο την ακτή.



Τέλος, στο πάρσιμο της άγκυρας **δεν τραβάμε το σκάφος** βιράροντας αλλά με τη μηχανή ακολουθούμε την καδένα και την μαζεύουμε σχεδόν **κατακόρυφα**.

Αυτός που βρίσκεται στην πλήρη πρέπει να δείχνει στον τιμονιέρη προς τα πού βρίσκεται η αλυσίδα, αν η άγκυρα ξεκόλλησε από το βυθό, αν βγήκε από το νερό και τυχόν προβλήματα που μπορεί να παρουσιαστούν. Καλό είναι να έχετε κάποιο κώδικα επικοινωνίας με **νοήματα** αντί να φωνάζετε.

Συμπεριφορά σκάφους σε κινήσεις με τη μηχανή

Η μηχανή στο ιστιοφόρο σκάφος είναι απαραίτητη για την κίνηση στα λιμάνια και στην άπνοια.

Η ώθηση της μηχανής όμως είναι μια διαφορετική δύναμη από τη δύναμη των πανιών. Έτσι και η λειτουργία του τιμονιού είναι διαφορετική.

Όταν το σκάφος κινείται μόνο με τα πανιά, κάθε κίνηση του τιμονιού το αναγκάζει να στραφεί ανάλογα. Η απόκριση του σκάφους εξαρτάται από την ταχύτητά του. Όσο πιο αργά κινείται τόσο πιο αργή θα είναι και η αντίδραση.

Όταν χρησιμοποιούμε τη μηχανή, η κίνηση γίνεται με την προπέλα η οποία έχει σταθερή διεύθυνση, σπρώχνει δηλαδή το νερό προς τα πίσω (κίνηση πρόσω). Με το τιμόνι μας κατευθύνουμε την ροή του νερού που σπρώχνει η προπέλα δεξιά ή αριστερά, ανάλογα με το πού θέλουμε να στρίψουμε το σκάφος. Έτσι το τιμόνι αποκτά επιπλέον δύναμη και το σκάφος στρίβει πολύ πιο γρήγορα ακόμα κι αν δεν έχει αποκτήσει ταχύτητα.

Αυτό όμως συμβαίνει μόνο όταν κινούμαστε πρόσω. Στην κίνηση ανάποδα το νερό από την προπέλα φεύγει προς τα εμπρός και δεν χτυπά στο τιμόνι. Έτσι, πρέπει να κινείται το σκάφος για να μπορέσει το τιμόνι να μας στρίψει.

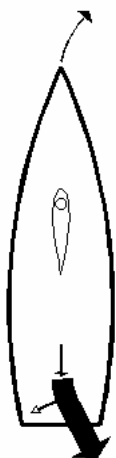
Επιπλέον, ανάλογα με την φορά περιστροφής της μηχανής και τις προπέλας, το σκάφος έχει μία τάση να μας τραβά αριστερά ή δεξιά(*) στην κίνηση ανάποδα.

Σαν συμπέρασμα,

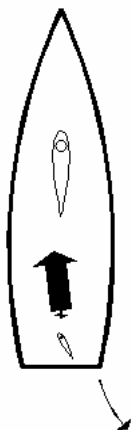
το σκάφος:

- Ανταποκρίνεται πολύ καλά στις κινήσεις πρόσω.
- Τραβά δεξιά(*) ή (αριστερά), αμέσως μόλις κάνουμε κίνηση ανάποδα.
- Χρειάζεται να αποκτήσει ταχύτητα πριν «ακούσει» το τιμόνι στα ανάποδα.
- Κατά κανόνα η πλώρη ξεπέφτει περισσότερο στον πλάγιο άνεμο.
- Όλες οι παραπάνω κινήσεις γίνονται με άξονα περιστροφής την καρίνα.

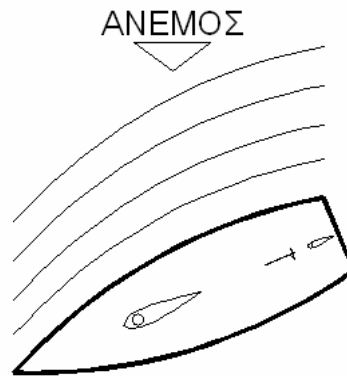
ΚΙΝΗΣΗ ΠΡΟΣΩ & ΔΕΞΙΑ
το σκάφος ανταποκρίνεται άμεσα



ΚΙΝΗΣΗ ΠΙΣΩ & ΔΕΞΙΑ
η προπέλα μας τραβά την πρύμη δεξιά
το τιμόνι δεν ακούει μέχρι να πάει φώρα το σκάφος



ΕΚΠΕΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΛΟΓΩ ΑΝΕΜΟΥ
όπως και να το αφήσουμε το σκάφος καταλήγει
σε αυτή την θέση ως προς τον άνεμο.



Γνωρίζοντας τα παραπάνω, είμαστε σε θέση να μανουβράρουμε το σκάφος. Πριν όμως εξετάσουμε κάθε περίπτωση ας θυμόμαστε δύο βασικούς κανόνες:

- Οι κινήσεις μας πρέπει να γίνονται ήρεμα και αποφασιστικά.
- Να έχουμε συνολική εικόνα του τι πάμε να κάνουμε και του τι θα κάνουμε αν κάτι δεν πάει καλά κατά τη διάρκεια της μανούβρας.

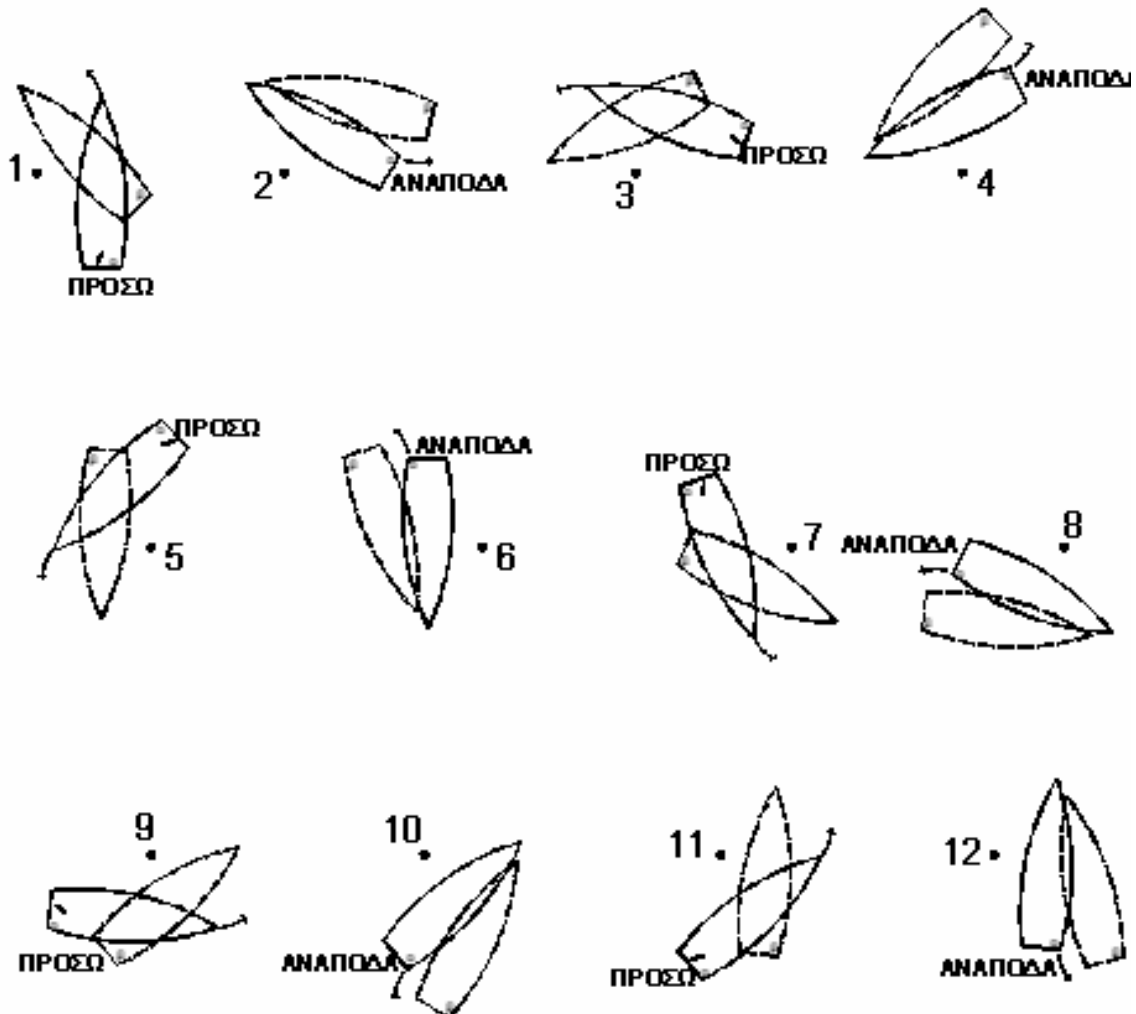
Στροφή 360^ο σε περιορισμένο χώρο

Αν το σκάφος τραβά δεξιά στα ανάποδα, είναι ευκολότερο να στρίψουμε επιτόπου αριστερά.

Με το τιμόνι **μόνιμα όλο αριστερά(*)**, κάνουμε κινήσεις **πρόσω-ανάποδα εναλλάξ**.

Η κίνηση **πρόσω** στρίβει το σκάφος ενώ το **ανάποδα** το σταματά και δίνει μια μικρή ώθηση στην πρύμη προς τα δεξιά.

Διαδοχικές κινήσεις **πρόσω-ανάποδα** με το τιμόνι **"ΟΛΟ ΑΡΙΣΤΕΡΑ"**



ΛΙΜΑΝΙΑ

Επιλογή θέσης στο λιμάνι

Ας επαναλάβουμε ότι πρέπει να συμβουλευτούμε τον **πλοηγό**, πορτολάνο κλπ και πως πρέπει να έχουμε στο νου μας κάθε αναποδιά.

Δεν πρέπει να μας δελεάζει μια ελεύθερη θέση και αβίαστα να τρέξουμε να ρεμετζάρουμε εκεί.

Όσο κι αν οι διάφοροι καλοθελητές και “port masters” θα σας προτρέπουν εσείς αποφασίστε με την δική σας κρίση και εμπειρία.

Καμιά φορά είναι προτιμότερο να φύγετε από το λιμάνι και να φουντάρετε αρόδο παρά να βρεθείτε σε ένα κομφούζιο από μπλεγμένες άγκυρες και πανικόβλητα πληρώματα στη μέση της νύχτας.

Προετοιμασία

- **Εξηγούμε** στο πλήρωμα την μανούβρα και τα καθήκοντα καθενός.
- Έχουμε κρεμάσει τα **μπαλόνια** μας στο κατάλληλο ύψος.
- Ετοιμάζουμε τις **πρυμάτσες** μας και δένουμε τις άκρες στα κοτσανέλα.
- Έχουμε ετοιμάσει ένα **μακρύτερο κάβο** για την περίπτωση που δεν μπορούμε να πλησιάσουμε αρκετά για να ρίξουμε τις πρυμάτσες.
- Μην αφήνετε τις σκότες ή άλλα σχοινιά πάνω στα βιντσιρέλα για να μπορείτε να τα χρησιμοποιήσετε και να τραβήξετε το σκάφος κοντά.
- Αν θα αγκυροβολήσουμε κρεμάμε λίγο την άγκυρα, έξω όμως από το νερό.
- Ο γάντζος να είναι έτοιμος αν και δεν είναι σωστό να σπρώχνουμε ή να τραβάμε τα άλλα σκάφη με τον γάντζο.
- Μελετήστε τη διεύθυνση του ανέμου και πως θα παρασύρει το σκάφος καθώς θα μανουβράρετε.
- Φανταστείτε τη διαδρομή που θα ακολουθήσετε από το σημείο που βρίσκεστε μέχρι την τελική θέση του σκάφους.
- Έχετε πάντα ένα σχέδιο απομάκρυνσης αν κάτι δεν πάει καλά.
- Να θυμάστε ότι **ΟΠΟΙΑΔΗΠΟΤΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΧΕΙ ΠΑΝΤΑ ΜΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΓΩΝΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ.**

Πλαγιοδέτηση

Κατά κανόνα φροντίζουμε να πλαγιοδετούμε με την αριστερή πλευρά (σε σκάφος που τραβά δεξιά στο ανάποδα) για να είναι εύκολη η απομάκρυνση όταν σαλπάρουμε. Όλες οι παρακάτω μανούβρες γίνονται με για πλαγιοδέτηση με την αριστερή πλευρά παρ' όλο που η δεξιά θα ήταν ευκολότερη μία και η προπέλα στο ανάποδα, θα μας τραβούσε την πρύμη προς τον μόλο.

Φέρνουμε το σκάφος με την **μπροστινή αριστερή(*)** πλευρά παράλληλα με τον μόλο.



Το σκάφος κινείται αργά προς τη θέση του. Στο τέλος, κάνουμε **ανάποδα** και **συγχρόνως το τιμόνι δεξιά** για να σταματήσουμε χωρίς η προπέλα να μας τραβήξει την πρύμη δεξιά.

Δίνουμε τις πρυμάτσες μας έξω και έχουμε πάντα το νου μας ώστε αν χρειαστεί, να κάνουμε λίγο πρόσω ή ανάποδα για να κρατήσουμε το σκάφος στην θέση του μέχρι να το δέσουμε.

Με δυνατό άνεμο που μας απομακρύνει από την αποβάθρα.

Πλησιάζουμε αργά και σχεδόν κάθετα προς το μόλο με την πρύμη για να ελέγχουμε την απόσταση. Ρίχνουμε κάβο από την πρύμη ή αποβιβάζουμε κάποιον έξω. Κρατάμε την πρύμη στα 2-3 μέτρα από το μόλο. Έχουμε όλο τον χρόνο να δώσουμε και δεύτερο κάβο από την πλώρη και να φέρουμε το σκάφος κοντά βιράροντας με τα χέρια. Αν χρειαστεί κάνουμε αργά πρόσω για να μη βρει η πρύμη μας. Μπορούμε επίσης να χρησιμοποιήσουμε ένα σπρίνγκ από την πλώρη και κάνοντας πρόσω να κολλήσουμε τα σκάφος στο μόλο.

Μια άλλη προσέγγιση είναι να πλησιάσουμε όπως πλαγιοδετούμε κανονικά αλλά με την πρύμη μας και με κίνηση ανάποδα και αρκετή ταχύτητα ώστε να ακούει το τιμόνι διαγράφοντας τόξο που εφάπτεται στην αποβάθρα. Η κίνηση αυτή κρατά την πλώρη από τον εκπεσμό λόγω του ανέμου. Η τελική κίνηση πρόσω που θα κάνουμε για να σταματήσουμε το σκάφος στη θέση του, θα μας φέρει ακόμα πιο κοντά. Θα πρέπει όμως να έχουμε έτοιμες τις πρυμάτσες μας.

Για να αποκολλήσουμε αρκεί να λύσουμε τις πρυμάτσες μας και ο άνεμος θα μας απομακρύνει από τον μόλο.

Με άνεμο που μας σπρώχνει προς την αποβάθρα*.**

Επειδή η πλώρη μας παρασύρεται πιο γρήγορα, κινδυνεύουμε ο άνεμος να μας χτυπήσει με την πλώρη στο μόλο. Πλησιάζουμε λοιπόν με κίνηση ανάποδα και ανάλογη γωνία. Με μικρές κινήσεις πρόσω και τιμόνι θα ελέγχουμε την ταχύτητά μας και τη γωνία προσέγγισης ώστε να ακουμπήσουμε πρώτα με τον αριστερό(*) γοφό του σκάφους. (Πίσω μέρος της αριστερής πλευράς). Μπορούμε να ελέγχουμε τον εκπεσμό της πλώρης ρίχνοντας άγκυρα η οποία θα μας βοηθήσει και για να ξεκολλήσουμε από τον μόλο αν θέλουμε να φύγουμε. Θέλει όμως προσοχή γιατί μπορεί να βγει α καδένα από το ράουλο καθώς τραβάει πλάγια.

****Με δυνατό άνεμο δεν είναι καλή επιλογή θέσης.*

Αποκόλληση

Αν ο άνεμος είναι πολύ δυνατός η καλύτερη λύση είναι να ρίξουμε με το φουσκωτό ή άλλο τρόπο μια άγκυρα κάθετα στη θέση μας και με τον εργάτη ή το βιντσιρέλο να απομακρύνουμε το σκάφος από τον μόλο.

Άλλος τρόπος είναι η χρήση διαγώνιου κάβου spring από την πλώρη μας μπεντένι. Κάνουμε αργά πρόσω με τιμόνι αριστερά ενώ κάποιος από το πλήρωμα κρατά ένα μπαλόνι στο σημείο που η πλώρη μας πάει να ακουμπήσει στον μόλο. Όταν η πρύμη ανοίξει αρκετά, κάνουμε ανάποδα και φεύγουμε.

Αν η προπέλα μας τραβά πολύ πλάγια στο ανάποδα, δένουμε μόνο ένα κάβο μπεντένι από την πλώρη μας κατευθείαν μπροστά στο μόλο. Κάνουμε ανάποδα δυνατά. Σιγά-σιγά θα ανοίξει η πρύμη και μπορούμε να λύσουμε το μπεντένι και να φύγουμε..

Πρυμνοδέτηση (*Για σκάφος που τραβά δεξιά στο ανάποδα.)

Είναι η ο πιο συνηθισμένος τρόπος πρόσδεσης στα λιμάνια μας λόγω έλλειψης χώρου. Επιλέγουμε το σημείο αγκυροβολίας μας να είναι ακριβώς μπροστά στο σημείο που θα δέσουμε και σε απόσταση όσο το μήκος της καδένας που θα χρησιμοποιήσουμε.

Με τον άνεμο από πίσω ή μπρος

Η κίνηση δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη δυσκολία. Πλησιάζουμε το σημείο αγκυροβολίας με το σκάφος να έχει διεύθυνση κάθετη και λίγο αριστερά(*) και με την πρύμη προς τον μόλο. Αρχίζουμε κίνηση ανάποδα, ρίχνουμε την άγκυρα και αφήνουμε καδένα.

Το σκάφος όπως είπαμε θα στραφεί πρώτα δεξιά(*) (με την πρύμη) άρα θα έρθει κάθετα και μετά θα αρχίσει να κινείται προς τα πίσω. Με το τιμόνι και πιθανόν μικρές διορθωτικές κινήσεις πρόσω κρατάμε την πορεία μας προς τον μόλο.

Αν ο άνεμος μας σπρώχνει προς τον μόλο αφήνουμε πιο “σφιχτά” την καδένα.

Με τον άνεμο από δεξιά:

Ξεκινάμε με τον ίδιο τρόπο όπως και προηγούμενα αλλά τώρα όταν ξεκινάμε το ανάποδα ο άξονάς του σκάφους θα είναι κάθετος στο μόλο ή και πιο σοφράνο. (Ανάλογα με την ένταση του ανέμου.)

Η άγκυρα και η καδένα που θα αρχίσουμε να ρίχνουμε θα κρατήσουν την πλώρη να μη ξεπέφτει πολύ. Η κίνηση ανάποδα μας τραβά δεξιά(*) και εξισορροπεί την πλάγια ώθηση του ανέμου. Όταν πλησιάσουμε στο μόλο κρατάμε λίγο την καδένα με αποτέλεσμα να ισιώσει η πλώρη μας. Στη θέση αυτή μπορούμε να παραμείνουμε σχεδόν ακίνητοι έχοντας αργά ανάποδα.

Με τον άνεμο από αριστερά(*)

Είναι η πιο δύσκολη περίπτωση γιατί η προπέλα μάς τραβά κι αυτή ακόμη περισσότερο προς τα δεξιά(*). Έτσι θα ξεκινήσουμε την μανούβρα μας με την πρύμη σχεδόν προς τον άνεμο. Κάνουμε ανάποδα και αφήνουμε καδένα.

Το μόνο που μας ενδιαφέρει είναι να στρώσουμε την καδένα μας κάθετα με το μόλο. Όταν είναι ώρα να γυρίσουμε κάθετα για να μπούμε στη θέση μας κρατάμε την καδένα και κάνουμε ανάποδα. Αυτό θα μας γυρίσει αρκετά γρήγορα κάθετα προς το μόλο. Πριν η πρύμη μας περάσει σταβέντο από την κάθετο λασκάρουμε πάλι καδένα και πλησιάζουμε το μόλο.

ΠΛΗΣΙΑΖΟΥΜΕ ΑΡΓΑ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ



ΑΡΧΙΖΟΥΜΕ ΚΙΝΗΣΗ ΑΝΑΠΟΔΑ ΚΑΙ ΡΙΧΝΟΥΜΕ ΑΓΚΥΡΑ ΚΑΙ ΚΑΔΕΝΑ



ΠΛΗΣΙΑΖΟΥΜΕ ΑΡΓΑ ΚΙ ΔΙΟΡΘΩΝΟΥΜΕ ΜΕ ΛΑΣΚΑ ΦΕΡΜΑ ΤΗΣ ΚΑΔΕΝΑΣ



Με πολύ δυνατό πλάγιο άνεμο.

Μία μανούβρα αγκυροβολίας που χρησιμοποιούμε όταν οι συνθήκες είναι αρκετά δύσκολες όπως με πολύ ισχυρό πλάγιο άνεμο είναι η ακόλουθη:

Πλησιάζουμε με την πλώρη προς το μόλο και ρίχνουμε την άγκυρα και την καδένα ενώ κινούμαστε προς το σημείο πρόσδεσης. Προσέχουμε να μη τρίβεται η καδένα στο σκάφος.

Δύο-τρία σκάφη έξω από την τελική θέση κάνουμε αριστερά(*) και συγχρόνως φρενάρουμε την καδένα. Αυτό θα γυρίσει το σκάφος σχεδόν επί τόπου. Κάνουμε ανάποδα και μόλις φέρουμε την δεξιά(*) γωνία της πρύμνης προς το μόλο λασκάρουμε πάλι καδένα.

ΠΛΗΣΙΑΖΟΥΜΕ ΑΡΓΑ ΚΑΙ ΡΙΧΝΟΥΜΕ ΑΓΚΥΡΑ ΚΑΙ ΚΑΔΕΝΑ



ΣΤΡΕΦΟΥΜΕ ΜΕ ΤΙΜΟΝΙ ΟΛΟ ΑΡΙΣΤΕΡΑ(*) ΚΑΙ ΦΕΡΜΑΡΟΥΜΕ ΛΙΓΟ ΤΗΝ ΚΑΔΕΝΑ



ΠΛΗΣΙΑΖΟΥΜΕ ΑΡΓΑ ΜΕ ΑΝΑΠΟΔΑ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥΜΕ ΜΕ ΚΑΔΕΝΑ



Όπως και σε κάθε μανούβρα, είναι απαραίτητο να ξέρουμε πώς θα αντιδράσουμε αν κάτι δεν πάει καλά. Στην συγκεκριμένη περίπτωση υπάρχει ο κίνδυνος να γυρίσουμε πολύ πιο σταβέντο από την κάθετο στο μόλο, όπου πια ο άνεμος αλλά και κάθε κίνηση ανάποδα χειροτερεύει τη θέση μας φέρνοντας την πρύμη πιο δεξιά. Η αντίδραση είναι να φύγουμε μπροστά και με το τιμόνι στη μέση και μετά να στρίψουμε δεξιά(*) φέρνοντας πάλι την πρύμη μας προς τον άνεμο. Αν προλάβουμε μαζεύουμε λίγο καδένα. Κάνουμε πάλι ανάποδα.....

Η ΠΡΥΜΗ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΔΕΞΙΑ. ΚΑΝΟΥΜΕ ΚΙΝΗΣΗ ΜΠΡΟΣΤΑ ΚΑΙ ΔΕΞΙΑ



ΚΑΝΟΥΜΕ ΞΑΝΑ ΑΝΑΠΟΔΑ



Φυσικά, σε κάθε περίπτωση αγκυροβολίας, η δουλειά εκείνου στην άγκυρα είναι το ίδιο σημαντική με αυτήν του τιμονιέρη. Γι αυτό, αν δεν είναι έμπειρος θα πρέπει τουλάχιστον να μπορεί να εκτελεί τις εντολές σας.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ

Η άγκυρα ξεσέρνει

- Η καδένα μας είναι λίγη. (πρέπει 3-5 φορές το βάθος τουλάχιστον!!!)
- Ο βυθός δεν είναι κατάλληλος. (Φυκιάδα, πλάκα, κροκάλες)
- Η άγκυρα έχει μπουκώσει με φύκια ή πέτρες κλπ.
- Η καδένα έχει τυλιχτεί γύρω από την άγκυρα.
- Κάποιος μας σήκωσε την άγκυρα.
- Πιθανόν η καδένα να έχει πολλά μπόσικα ακόμα.

Στο βιράρισμα πιάσαμε άλλη άγκυρα ή καδένα

- Αν μπορούμε να την φέρουμε κοντά στην επιφάνεια της θάλασσας χρησιμοποιούμε τον κλέφτη ή ένα μπεντένι. Πιάνουμε δηλαδή την ξένη άγκυρα με ένα σχοινί που και οι δύο άκρες του είναι δεμένες στο σκάφος μας. Χαλαρώνουμε την καδένα μας και απελευθερώνουμε την άγκυρά μας. Μετά λύνουμε το ένα άκρο από το μπεντένι μας προσέχοντας να αφήσουμε την ξένη άγκυρα να πέσει σωστά. Καλό είναι να ειδοποιήσουμε το άλλο σκάφος να πάρει τα μπόσικα της καδένας του.

Η άγκυρα έχει σκαλώσει

- Το ζητούμενο είναι να ξεσκαλώσουμε την άγκυρα τραβώντας την από μπροστά δηλαδή ανάποδα. Φέρνουμε το σκάφος ακριβώς από πάνω και βιράρουμε τα μπόσικα της καδένας. Περνάμε γύρω από την καδένα ένα κομμάτι αλυσίδα περίπου 50 εκ. δεμένο με ένα μακρύ σχοινί και το αφήνουμε να βυθιστεί. Μόλις σιγουρευτούμε ότι έφτασε στην άγκυρα λασκάρουμε την καδένα μας και απομακρυνόμαστε λασκάροντας καδένα και σχοινί. Από απόσταση δοκιμάζουμε να τραβήξουμε την άγκυρα μόνο με το σχοινί.
- Σε επικίνδυνους βυθούς δένουμε την καδένα στο πάνω μέρος της άγκυρας και με ένα σχετικά λεπτό σχοινί την ξαναδένουμε από την κανονική θέση. Έτσι αν σκαλώσει, τραβάμε δυνατά, το λεπτό σχοινί σπάει, η άγκυρα τραβιέται ανάποδα και ξεμπλέκει.

Μην ξεχνάτε να ασφαρίζετε την άγκυρα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.