

Ankkuroinnin taito

Ankkurointi vapauttaa pysähtymään missä haluaa. Oikein tehtynä se on yhtä mukavaa ja turvallista kuin satamaan kiinnittyminen.



Ankkuroida antaa vapauden pysähtyä välittämättä rannan mataluudesta tai siitä, että hyvät kallio-kiinnityspaikat on viety. Ankkurissa on myös oma rauha, kun naapurin fendarit eivät narsku kylkeä vasten eivätkä rannalla lystiä pitävät kanssaihmiset ole aivan vieressä.

Ankkurointiin ei tarvita erityisiä taitoja. Turvallinen ankkurointi vaatii rauhallista lähestymistä ja muutamien perusasioiden muistamista.

Sijainti, sijainti, sijainti

Ankkurointi alkaa ankkuripaikan valinnasta. Odotettavissa olevat tuulet, niiden suunta sekä veden syvyys ja pohjan laatu ovat asioita, jotka vaikuttavat paikan valintaan.

Ihanteellinen ankkuripaikka on tuulelta suojassa myös sen kääntyessä. Mitä matalampi ankkuripaikka, sen vähemmän liinaa tarvitaan riittävään pittoon ja sen pienempi on ankkuroidun veneen pyörintäsäde.

Pohjalaaduista hiekka takaa parhaan pidon ja helppoisman ankkuroinnin. Ankkurit kaivautuvat hanakasti myös mutaan ja pitävät kohtalaisesti, mutta noston jälkeinen ankkurin ja kannen pesu on

usein pakollinen puhde.

Kivikkoinen ja leväinen pohja on ankkuroinnin kannalta ongelmallisin, sillä levä vähentää pitoa alustalla kuin alustalla huomattavasti. Kivikkoisessa pohjassa ankkuri ei kaivaudu helposti ja lisäksi ankkurin juuttumisriski kivenlohkareen taakse on suuri.

Ankkurin pito perustuu sen muotoon, painoon, liinan pituuteen ja painoon sekä pohjan laatuun. Riittävän painava ankkuri pitää jo pelkästään painonsa ansiosta. Tällaisia ankkureita, jotka voivat olla vanhoja junanpyöriä tai vallettuja betonikuutioita, näkee poijujen ja laiturien pidikkeinä.

Nykyaikaisen ankkurin pito perustuu sen muotoon. Yleisimpiä ovat **koura-ankkurit** kuten Suomessa hyvin yleinen Bruce ja sen kopiot. Maailmalla vannotaan erilaisten **aura-ankkureiden** nimiin, näistä tutuimpia CQR ja Delta. **Levyankkurit** ovat yleensä kevyitä, mutta hankalan muotoisia. Kokoonlaittavat **naara-ankkurit** ovat käteviä lounaskoukkuja tai katsastusvarusteita, mutta pidon kanssa voi olla niin ja näin. Vannovatpa vielä jotkut perinteisen **tukkiankkurinkin** nimeen.

Alan lehdissä näkee aika ajoin erilaisia ankkuritestejä, jotka nostavat kiivasta keskustelua ankkurityyppien



Vasemmalta oikealle: 6 kg Delta, 7,5 kg Bruce-kopio, 10 kg Rocna. Kaikki päteviä ankkureita oikein käytettynä.

keskinäisestä paremmuudesta. Yhtä oikeaa totuutta ei ole kuitenkaan olemassa. Lähes kaikki nykyaikaiset kevytankkurit pitävät veneen paikallaan, kun niitä käytetään oikein ja ne on mitoitettu veneen koon ja vallitsevien olosuhteiden mukaan. Retki- ja matkaveneilijän ei pidä pitää ankkuria vain katsastusvarusteena, vaan yhtä olennaisena osana veneen varustelua kuin purjeita tai moottoria.

Ankkurin mitoitust

Ankkurien mitoituksesta on olemassa erilaisia sääntöjä. Yksi kevytankkureille sovellettu on veneen pituus metreissä = ankkurin paino kiloissa. Perinteinen katsastussääntö on veneen pituus (m) + leveys (m) + paino (t) = ankkurin paino kiloissa.

Jos vene on kevyt ja odotetut ankkurointiolosuhteet kevyitä seuraava koko alaspäin on oikea valinta. Hieman raskaampi ankkuri antaa lisävarmuutta raskaammalle veneelle tai vaikeammassa olosuhteissa. Yksi valintaperuste ovat yöunet: 6,5 tai 10 kiloa voi olla hyvän ja huonon yön ero.

Ankkuriköydet voivat olla kettinkiä, köyttä tai molem-

pia. Oli ankkuriköytesi mitä tahansa, muista aina kiinnittää sen toinen pää veneeseen. Kokonaan kettinkiä oleva ankkuriliina on paras, koska sen paino vähentää ankkuriin kohdistuvan vedon normaaliolosuhteissa lähes olemattomiin.

Kokokettinkisessä ankku-



Rocnassa on useita paikkoja varanarulle. Kaaritangon tarkoitus on kääntää ankkuri oikein päin, jos se osuu pohjaan ylösalaisin. Tanko toimii myös hyvänä kantokahvana.



Vanhanaikaisen tukkiankkurin modernimpi, kokoonlaitettava versio. Riittävän painavana jotkut vannovat tämän mallin nimiin.

Ankkuroinnin mittasäännöt

Ankkurin paino: Veneen pituus + veneen leveys + veneen paino = ankkurin paino kiloissa (esim. 8 m + 3 m + 3 t = 14 kg ankkuri). Kevytankkurivähennys noin 30%.

Ankkuriköyden paksuus: Veneen pituus + 2 = ankkuriköyden paksuus (esim. 8 m + 2 = 10 mm ankkuriköysi)

Ankkuriköyden tarvittava pituus: Veden syvyys ankkurointipaikassa x 4 (esim. 2,5 m x 4 = 10 metriä köyttä ulos)

rivarustuksessa on tärkeää muistaa kiinnittää ankkuri kettinkiin erityisellä ankkurisakkelilla, joka antaa kettingin pyöriä vapaasti. Kun koko ankkuriköysi on kettinkiä, suo se yleensä rauhallisemman käytöksen ankkuroidulle veneelle.

Yleisimmin Suomessa käytetty tapa on laittaa ankkurin perään 3–6 metriä kettinkiä ja loput nailonköyttä. Tämä on hyvä kompromissi ja säästää painoa. Pelkällä köydellä tai liinalla ankkuroidulla veneellä on paha tapa seilata ankkurissa edestakaisin.

Kettingin ja köyden liitokseen riittää solmu, mutta pleissaus on turvallis ja kestävin liitostapa.

Ankkuriköyden on syytä olla uppoavaa sorttia, näin vähennetään köyden riskiä sotkeutua veneen potkuriin. Monissa venetarvikeliikkeissä on myynnissä myös lyijyllä tai muulla raskaalla aineella painotettuja köysiä, joiden väitetään tarjoavan köyden ja kettingin edut ilman kummankaan haittoja.

Kun ankkuriliina on yhdistelmä kettinkiä ja köyttä ei leikarilla varustetun ankkurisakkelin käyttö ole välttämätöntä. Kettinki voidaan kiinnittää ankkuriin tavallisella D-sakkelilla tai nimenomaan ankkuria

varten tehdyllä sakkelilla.

Kettingin ja köyden mitoitus menee veneen koon ja painon mukaan. Karkea sääntö on veneen pituus metreissä + 2 = köyden paksuus millimetreissä pyöristettynä seuraavaan kokoon ylöspäin. Kettingin koko on yleensä puolet tästä.

Ankkurit alas

Oikein ankkurointi ei ole hädästä hommaa. Tuleva ankkuripaikka kannattaa katsastaa sekä kartasta, instrumentein että omin silmin ennen ankkurin laskemista. Paikka kannattaa katsastaa vielä toistamiseenkin, ja miettiä miltä ankkuripaikka näyttää tuulen kääntyessä tai miksi kukaan ei ole ankkuroinut erityisen hyvältä näyttävään paikkaan. Yleensä kaikelle on syynsä, eikä ole synty myöskään kysellä mahdollisilta kanssa-ankkuroituneilta pohjan laadusta tai pidosta.

Jos ankkuripaikassa on muita veneitä, nämä on luonnollisesti otettava huomioon. Jo ankkuroidut alukset ovat etuoikeutettuja ja tuoreimman tulijan on vältettävä toisten häiritsemistä.

Veneen asema ankkurissa ei ole staattinen vaan se muuttuu tuulen tai virtauksen mukana koko ulkona olevan ankkuriliinan mittaisen säteen puitteissa. Ankkurointi rannan tuntumaan tuulen puhaltaessa ulapalle päin voi olla houkuttelevaa, mutta voi muuttua epämiellyttäväksi tai jopa vaaralliseksi tuulen muuttaessa puhaltamaan maata kohti. Ota aina huomioon kuinka paljon liinaa on ulkona. Viisikymmentä metriä tekee halkaisijaltaan sadan metrin kehän plus veneen pituus, joka on jo aika-

Ankkurin laskeminen



Valittua ankkuripaikkaa lähestytään mieluiten vastatuuleen tai -virtaan ajaen. Ankkuri lasketaan pohjaan asti rauhallisesti köyden sotkeutumisen välttämiseksi ja veneen kylkien säästämiseksi. Kun ankkuri tapaa pohjaan paikka merkitään gps:n ankkurivahtiin.



Venettä peruutetaan (tai ajetaan eteen) rauhallisesti ja samalla köyttä annetaan ulos samaa vauhtia.



Kun köyttä on riittävästi ulkona, sidotaan se kiinni knaapiin veneen peruuttaessa edelleen rauhallisesti. Kun liike pysähtyy, on ankkuri kaivautunut ja pitää. Mikäli ankkuri on laskettu perästä ja keula on tarkoitus kiinnittää rantaan tai laituriin, ankkuri "ajetaan" pitäväksi hyvissä ajoin ennen rantaa. Kun ankkuri on pureutunut pitäväksi, voidaan ajaa loppumatka rantaa ja kiinnittää keula.



Ankkuriköyteen voi merkitä pituusmittoja esimerkiksi kymmenen metrin välin erivärisillä ohuilla langoilla tai nippusiteillä.



Vapaasti ankkuroiduttaessa ankkuripaikan ympärillä tulee olla riittävästi tilaa. Pyörimissäde on ulkona olevan ankkuriköyden mitta lisättynä veneen pituudella.

moinen ympyrä.

Kun ankkurin paikka on valittu, vene ajetaan hiljaa kohti valittua pistettä niin että vauhti pysähtyy sillä kohdin, mihin ankkuri halutaan laskea.

Ankkuri lasketaan veteen, ei koskaan heitetä. Liinaa annetaan niin että se pysyy löysänä veneen liikkeessä hitaasti taaksepäin tuulen tai koneen avulla. Kun liinaa on ulkona haluttu määrä, sidotaan liina kiinni knaapiin.

Venettä peruutetaan kohtuullista vauhtia, kunnes ankkuriköysi kiristyy ja ankkuri alkaa purra. Ankkurin asettuminen vaatii sen, että siinä on vetoa, jonka ansiosta

ankkurin profiili auttaa sitä kavautumaan pohjaan. Ankkuri on kiinni, kun vauhti loppuu. Ankkuria voi testata vielä vetäisemällä hieman isommilla kierroksilla, samanaikaisesti tarkkaillen kiintopistettä maissa.

Perämiehen ja ankkuria käsittelevän keulagastin välinen yhteistyö on tärkeää lopputuloksen ja tyyliipisteiden kannalta. Tyyneellä säällä rauhallinen puhe voi riittää, mutta tuulella käsimerkit ovat parhaita viestien perille saamiseksi.

Käsimerkit on hyvä sopia etukäteen. Ankkuria laskiessa perämies määrittelee ankkuripaikan ja näyttää, mihin ankkuri lasketaan. Anku-

ria nostettaessa keulagasti näyttää suuntaa ja vauhtia perämiehelle ajettaessa kohti ankkuria.

Aina ankkuri ei tartu ensimmäisellä yrittämällä, vaikka olisi kuinka kokenut veneilijä. Ei ole mikään häpeä nostaa ankkuri ylös ja yrittää uudelleen. Loppujen lopuksi pitävä ankkuri ja tyydyttävä paikka ovat koko ankkuroinnin idea. Varma ja pitävä ankkuri on myös kanssaveneilijöiden arvostama ominaisuus. Yöpimeässä ankkuriaan raahaava naapurivene voi olla vaarallinen ja vähintäänkin häiritsevä.

Paljonko köyttä?

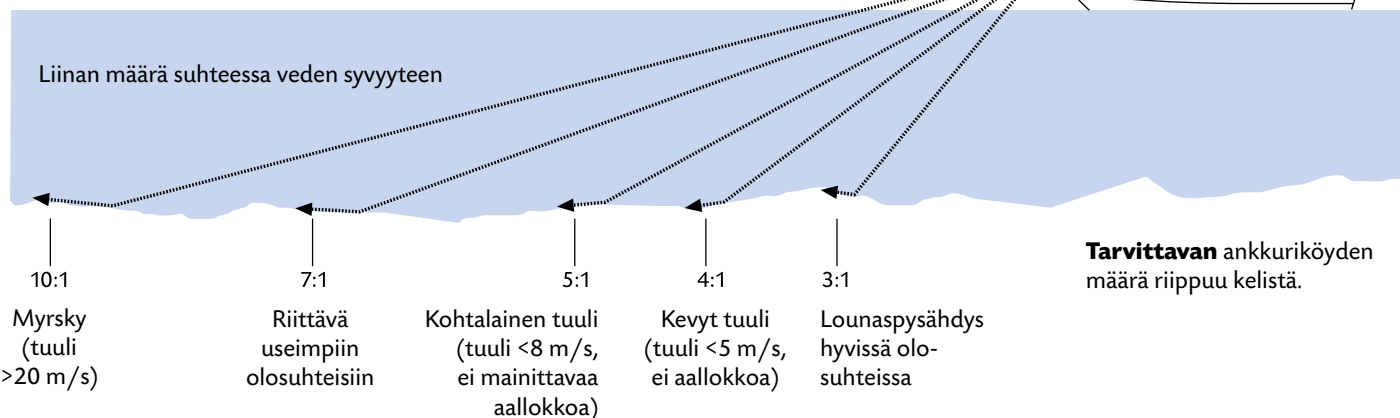
Suomalaisessa kesäsäässä vene pysyy paikallaan melkein pä pelkästään ankkurin painolla. Yleinen sääntö ankkuriköyden pituus = 4 x veden syvyys riittää useimmissa Suomen kesän olosuhteissa.

Kelin yltyessä on kuitenkin syytä lisätä köyden pituutta vedon saamiseksi mahdollisimman pohjan suuntaiseksi. Veto, joka kohdistuu ankkuriköyteen ja ankkuriin riippuu tuulen nopeudesta. Paine lisääntyy tuulen nopeuden neliöön, eli esimerkiksi jos 5 m/s tuulella veto on 10 kiloa, on se 10 m/s tuulella 40 kg ja 20 m/s tuulella jo 160 kg.



Rullatelineessä ankkuri on aina käyttövalmiina. Purjeveneissä teline toimii myös hyvänä jalansijana veneeseen noustessa.

Ankkuriköysi kannattaa merkitä vaikkapa kymmenen metrin välein esimerkiksi narunpätkällä tai nippusiteellä, mieluiten siten että eri kymmenluvut erottaa toisistaan. Ankkuriköyden pituuden arviointi silmäämällä on hyvin hankala.



Peräankkurointi

Pohjoismaalainen tapa ankkuroida perä ulos ja keula kallioon on oma erikoistapa-uksensa. Suomalaiset kalliorannat antavat ainutlaatuisen mahdollisuuden suurillekin veneille tulla aivan rantaan.

Peräankkurointi toimii periaatteessa samoin kuin ankkurointi vapaassa vedessä. Usein ei kuitenkaan ole mahdollista laskea ankkuria aivan niin pitkälle kuin olisi optimaalista. Lisäksi on syytä varoa, ettei oma ankkuri sotkeennu jo paikalla olevien ankkuriköysiin.

Myös peräankkurissa on naapurisovun kannalta tärkeää varmistaa ankkurin pitävyys. Ankkuriköyttä ulos neljä kertaa syvyys, veneen mitta tai puolitoista ennen rantaa köysi kiinni knaapiin ja varmistus pienellä vedolla, että ankkuri puree ja sitten vasta loppumatka rantaan ja keula kiinni.

Keulan ollessa kiinni kaliossa tai muussa kiinteässä luonnonsataman rannassa on peräankkurin kestettävä tuulen aiheuttama veto. Siksi

peräankkuroinnissa on tärkeää valita mahdollisimman ennusteen mukaisilta keleiltä suojaisin paikka. Kukapa haluaisi herätä miettimään peräankkurin pitävyyttä, kun keula on metrin-parin päässä kalliosta.

Ankkurin nostaminen

Ankkurin nostaminen on hikiä hommaa, joten kaikki mitä voi tehdä sen helpottamiseksi on tervetullutta. Nosto-operaatiossa venettä ajetaan (jos mahdollista) hitaasti kohti ankkuria ja keulagasti kerää löysät pois. Ankkurin kohdalla veneen tulisi olla pysähtynyt. Enää on jäljellä ankkurin ja jäljellä olevan köyden ja kettingin nosto kannelle. Kun ankkurin paino on reippaasti toisella kymmenellä kilolla tai ankkuriliina on kettinkiä, on ankkurivinssi harkinnan arvoinen kapistus.

Onnistuneesta ankkuroinnista seuraa usein se, että ankkuri on noston kannalta turhankin hyvin kiinni pohjassa. Tuntuu kuin se olisi jumissa ja paniikki iskee.

Useimmiten ankkuri ei ole kuitenkaan jumissa, vaan hyvin kaivautunut. Sen kiskominen irti käsivoimin ei yleensä ole viisasta, se on lähinnä gastin voimien tuhlausta ja vaaraksi selälle. Helpompi tapa irrottaa ankkuri on vetää ankkuriköysi mahdollisimman tiukalle aivan ankkurin yläpuolella ja sitten ajaa hitaasti ankkurin yli samalla kun keulagasti tunnustele köydestä milloin ankkuri irttoa.

Yleensä muutamien metrien ajo riittää kohdistamaan ankkuriin vedon, joka irrottaa sen pohjasta ja jonka jälkeen se on helppo nostaa ylös. Jos yli ajaminen ei riitä, voi kokeil-

Ankkurin nostaminen



Ankkurin nostossa yhteistyö keulan ja perän miehistöjäsenten välillä on tärkeää.



Venettä ajetaan hitaasti keulagastin ohjeiden mukaan kohti ankkuria. Löysät kerätään pois.

Ankkurin kohdalla vene pysäytetään ja ankkuri nostetaan ylös.



Ankkuri kettinkeineen nostetaan veneeseen kylkiä välttäten.



Jos ankkuri ei heti irttoa, sidotaan köysi kireälle ja odotetaan hetki. Jos tämäkään ei auta, ajetaan varovaisesti ankkurin yli keulagasti tunnustele köydestä milloin ankkuri irttoa.



Keula- tai peräkaiteeseen kiinnitetty pyörivä rulla on pieni, mutta kätevä apu ankkuria nostettaessa.

la ajaa toiseen suuntaan tai pientä ympyrää.

Jos pelkää ankkurin juuttumista, voi ankkuriin sitoa varanarun, joka on pituudeltaan muutama metri veden syvyyttä enemmän ja jonka päähän kiinnitetään kelluke, esimerkiksi fendari. Yleensä ankkureissa on valmis paikka varanarulle. Idea on, että ankkurin jumittaessa, voidaan ankkurin vastakkaiseen päähän kiinnitetyn varanarun avulla kohdistaa veto vastakkaiseen suuntaan ja näin irrottaa jumittunut tai kaivautunut ankkuri. Juuttuneeseen ankkuriin voidaan myös laskea varanaru raskaan, esimerkiksi kettinkisen lenkin avulla.

Erikoistilanteet

Jokaisen veneilijän painajainen on joutua myrskyyn. Ankkurissa oleminen myrskyssä on hermoja raastava kokemus. Tavallisen ankkurivarustuksen pitovoima ei välttämättä riitä, tai vähintäänkin kipparin luotamus ankkuriin ei riitä.

Yksinkertaisin tapa hankkia lisää pitoa ja luottoa ankkuriin on ottaa vara-ankkuri ja liittää

se pääankkuriin ikään kuin pitkäksisiimaksi. Kaksi peräkkäin olevaa ankkuria antaa hyvän pidon, kuten kilparatojen poijuja ankkuroivat tietävät. Peräkkäiset ankkurit ovat kuitenkin sen verran raskas ja hankala yhdistelmä, ettei tämä menetelmä sovi kuin poikkeustilanteisiin.

Kahta ankkuria voidaan käyttää myös erikseen, omien ankkuriköysien perässä. Ankkurit lasketaan vastakkaisiin suuntiin. Yleensä tällainen ankkurointi tulee kyseeseen kun ollaan paikallaan pidempia aikoja tai paikassa on suunnaltaan vaihteleva virtaus.

Kahden ankkurin menetelmä vähentää veneen pyörintäsädettä ja takaa yleensä yhtä ankkuria paremman pidon. Yksi vaihtoehto on sekä keula- että peräankkurin käyttö, jolloin vene pysyy lähes paikoillaan. Haittapuolena on se, että sivutuulella tai -virtauksella ankkureihin kohdistuu normaalia suurempi rasitus.

Veneissä on yleensä valmiit kiinnitysknaapit ankkuri- ja kiinnitysköysille. Oletusarvoisesti nämä ovat riittävän vahvoja kestäämään normaali-

rasitukset. Myös purjeverneen vinssit ovat riittävän tukevia kiinnityskohtia ankkuriköydelle.

Kokokettinkistä ankkuriliinaa ei yleensä kiinnitetä knaapiin tai jätetä vinssille vedossa vaan veto siirretään knaapiin köyden ja kettinkikoukun avulla. Näin myös vältetään kettingin suuremmilta rahoilta veneen kääntyillessä ankkurissa.

Ankkuriköyden pahin vihollinen varsinkin kovassa kelissä on hankautumisen aiheuttama kuluminen. Varsinkin klyyssien ja vetourien tai ankkurirullan kohdalla köysi voi hinkkautua pidemmän päälle huonoon kuntoon. Kun ankkurissa ollaan pidempään tai keli on kovempi, on kulumisen syytä ottaa huomioon ja läpivientikohdat suojata esimerkiksi letkunpätkillä.

Ankkurivahti

Useimmissa gps-paikantimissa ja plottereissa on ankkuri-vahtitoiminto. Ankkurivahti perustuu sijaintiin, eli jos vene ajautuu gps:n mukaan säädettyä pidemmälle aloituspisteestä, laukeaa hälytys. Gps-pohjaiset hälyt toimivat hyvin, kun vaan muistaa merkitä aloituspisteeksi ankkurin sijainnin, ei veneen sijaintia kun ankkuriköysi on ulkona.

Myös monissa kaikuluotaimissa on ankkurivahtitoiminto. Nämä perustuvat käyttäjän määrittelemään syvyyden vaihteluun, jossa annetaan syvyydelle ylä- ja alaraja. Hälytys laukeaa syvyyden poikeksessa annetuista raja-arvoista. Jyrkillä tai erityisen tasaisilla pohjilla kaiun häly ei ole paras mahdollinen vaihtoehto.

Tuulen suunnan pysyessä vakiona voi ankkurin pitä-

vyttä arvioida silmämääräisestikin, vaikka menetelmä on tunnetusti epäluotettava. Rannasta otettu linja vaikkapa kahden kiven välillä antaa osiivittain siitä, pysyykö vene paikoillaan. □

Tätä mieltä

Lisää ulottuvuutta

Ankkuri on olennainen osa veneilyä. Kun sen perusteet hallitsee ja uskoo välineisiinsä, voi veneen parkkeerata muuallekin kuin virallisiin käyntisatamiin. Tätä juttua tehdessä itäisen Suomenlahden luonnonsatamissa ja ystävien mökeillä käynti sai aivan uuden ulottuvuuden.

Ankkuroinnissa kuten veneilyssä yleensäkin varovaisuus on valttia, vaikka taidot olisivat kuinka hyvät. Olosuhteiden ja ympäristön tuntemus, oikeat välineet ja olosuhteiden muutosten ennakointi takaavat onnistuneen ja turvallisen kokemuksen.



Ankkuriköyden pahin vihollinen on hankautumien aiheuttama kuluminen. Köyden kulumista kettingin päässä voi välttää kiertämällä köysi kaksi kertaa sakkelin ympäri ennen solmimista.

➤ **Köydenohjurit** ja vankkurirullan reunat kuluttavat köyttä, joten niiden suojaaminen voi olla paikallaan.



Otto Aalto