

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΚΟΚΑΙΡΙΑΣ

Το άρθρο αυτό εγράφη με βάση τα στοιχεία που παρατίθενται στο βιβλίο “Heavy weather Sailing” του Adlard Coles, τις απαιτήσεις των Offshore Special Regulations της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας (I.S.A.F.) και με την προσθήκη μερικών απόψεων βασισμένων στην προσωπική εμπειρία.



Γενικές αρχές μπορεί να διατυπωθούν μόνο σχετικά με τις μεθόδους επιβίωσης ενός σκάφους σε μία κακοκαιρία και ιδιαίτερα σε μία μεγάλη κακοκαιρία με εντάσεις ανέμου που υπερβαίνουν τα 9 beaufort και φθάνουν τα 10 ή και παραπάνω. Και τούτο διότι μέχρι τα 9 beaufort ένα εξασκημένο πλήρωμα μπορεί να καθορίσει τις συνθήκες πλεύσης και την πορεία ενός σκάφους, ενώ οι μεγαλύτερες εντάσεις ανέμου επιβάλλουν πλέον τις συνθήκες και το πλήρωμα είναι απαραίτητο να προσαρμοστεί σε αυτές.

Η πιο γενική αρχή όμως που πρέπει να έχει κατά νου ένα πλήρωμα που αντιμετωπίζει κακοκαιρία, είναι ότι η κατάσταση αυτή είναι προσωρινή και ότι κάποια στιγμή θα περάσει, επομένως θέλει ψυχραιμία, ψυχική αντοχή και πίστη ότι όλα στο τέλος θα πάνε καλά.



Η εφαρμογή των γενικών αρχών αντιμετώπισης μεγάλης κακοκαιρίας είναι σε απόλυτη συνάρτηση με την εμπειρία του πληρώματος, τις ψυχικές και σωματικές αντοχές και τις αντοχές του σκάφους και της αρματοσιάς του.

Ειδικότερα αναφορικά με το έμπυχο υλικό, κανείς δεν μπορεί να προβλέψει την συμπεριφορά του πληρώματος σε τέτοιες ακραίες συνθήκες, όπως το κρύο, το συνεχές ψέκασμα (spray) του νερού, την κούραση και βέβαια το άγχος από τον πιθανό κίνδυνο ζημιών. Σίγουρα ένα πλήρωμα που έχει αντιμετωπίσει παρόμοιες καταστάσεις στο παρελθόν, έχει σοβαρή πιθανότητα να ανταπεξέλθει εκ νέου.

Βεβαίως η ασφαλέστερη μέθοδος είναι να αποφύγει κανείς να ταξιδέψει σε τέτοιες ακραίες συνθήκες. Όμως, άλλοτε γιατί οι μετεωρολογικές προγνώσεις είναι λανθασμένες άλλοτε γιατί αυτό συμβαίνει στη μέση ενός ταξιδιού, η αποφυγή αυτή είναι αδύνατη και τότε δύο λύσεις υπάρχουν. Η θα φροντίσει το πλήρωμα να κατευθυνθεί σε ένα κοντινό λιμάνι ή να αντιμετωπίσει την κατάσταση στο πέλαγος.

Το να καταφύγει κάποιος σε ένα ασφαλές λιμάνι δεν είναι πάντα εύκολο, διότι είτε μπορεί να είναι σε μεγάλη απόσταση από αυτό είτε το λιμάνι να μην είναι ασφαλές υπό την έννοια της προσβάσεως σε αυτό. Διότι δεν υπάρχει χειρότερο πράγμα από την πρόσβαση σε ένα δύσκολο λιμάνι, που δεν έχει αρκετό χώρο ελιγμών ή η είσοδος του βρίσκεται σε ρηκά νερά όπου ο κυματισμός είναι εντονότατος και ακατάστατος. Πολλά ατυχήματα έχουν συμβεί σε ανάλογες περιπτώσεις. Έτσι η μόνη λύση που απομένει είναι η αντιμετώπιση της κακοκαιρίας στο πέλαγος.

Οι τελευταίες εξελίξεις της τεχνολογίας δεν έχουν προσφέρει

ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΗ



Κείμενο: Ι. Μαραγκουδάκης



πολλά πράγματα για την αντιμετώπιση της δύσκολης αυτής κατάστασης.

Οι αντοχές των σκαφών και της αρματοσιάς παραμένουν στο ίδιο επίπεδο που ήταν και πριν από δύο ή τρεις δεκαετίες, για να μην ομολογήσουμε ότι έχουν και μικρότερους συντελεστές ασφαλείας επειδή οι κατασκευαστές επιθυμούν να τα κάνουν πιο γρήγορα άρα πιο ελαφριά και να είναι οικονομικώς πιο ανταγωνίσιμα.

Από την άλλη οι εξελίξεις των συστημάτων reefing των πανιών (τζένσας και μαϊστρας) οδηγούν σε ανετώτερους χειρισμούς αλλά όχι ασφαλέστερους χωρίς την πιθανότητα εμπλοκής της λειτουργίας σε περιπτώσεις βαριάς κακοκαιρίας.

Πλέον τούτων η εξέλιξη των ηλεκτρονικών συστημάτων (Epirb) ή των σωστικών μέσων (σωσίβιοι λέμβοι κλπ) είναι ίσως χρήσιμη αλλά στο τελευταίο στάδιο όταν πια το σκάφος έχει εγκαταλειφθεί.

Χρήση πανιών

Πολλοί προτιμούν να χρησιμοποιούν τα πατροπαράδοτα συστήματα πανιών (σκυλιάκια στον πρότονο ή slab reefing στην μαϊστρα). Αλλά ακόμη και εάν υπάρχει ένα σύστημα Gemini για το μπροστινό πανί, καλό είναι να υπάρχει και

ένας φλόκος θυέλλης με σκυλιάκια ή με πορτούζια με σχοινάκια, που να μπορεί να τοποθετηθεί εάν το gemini αποσυρμολογηθεί, πράγμα που μπορεί να συμβεί. Γενικώς πάντως καλύτερα να έχουμε ένα μικρότερο πλωριό πανί και πιο μεγάλη επιφάνεια μαϊστρας που μουδάρτε πιο εύκολα, παρά το αντίθετο.

Βέβαια να μην ξεχνάμε ότι στις περιπτώσεις που είναι πιθανότατο να αντιμετωπίσουμε βαριά κακοκαιρία είναι απαραίτητη η ύπαρξη ενός try sail, όπως άλλωστε προβλέπεται από τα Offshore Special Regulations για κατηγορίες αγώνων 0,1,2. Το μέγεθος της ιστιοφορίας είναι καλύτερα να ανταποκρίνεται στις στιγμές μεγάλης έντασης παρά στην μέση ταχύτητα του ανέμου. Στις περιπτώσεις αυτές δεν μας ενδιαφέρει η ταχύτητα του σκάφους αλλά η

ασφάλεια και η έλλειψη ζημιών.

Τιμόνεμα του σκάφους

Εισ ό τι αφορά το τιμόνεμα του σκάφους, πρέπει να αποφεύγουμε με κάθε τρόπο να ερχόμαστε σε σκληρή σύγκρουση με τον κυματισμό ή τα ακμάζοντα κύματα.

Η δυναμική ενέργεια που έχουν τα κύματα είναι τεράστια και μπορεί να προκαλέσει ανεπανόρθωτες ζημιές σ' ένα σκάφος. Η κατά μέτωπο ή ακριβώς στην πλευρά (μπάντα) του σκάφους αντιμετώπιση του κύματος μπορεί να προκαλέσει ζημιές ή

αναποδογύρισμα του σκάφους.

Από την άλλη πλευρά η κατάπρυμη πλεύση μπορεί να έχει τα εξής επακόλουθα: Είτε να γεμίζει επικινδύνως το cock-pit από νερά από τα σπάζοντα κύματα ή να δώσει προσωρινή μεγάλη ταχύτητα στο σκάφος και όταν αυτό συναντήσει μπροστά του ένα κύμα πιο αργό να καρφωθεί επάνω του με αποτέλεσμα την ανατροπή κατά μήκος, είτε να δημιουργηθούν τεράστια προβλήματα στην αρματοσιά από την πρόσκρουση. Η καλύτερη λύση είναι η πλεύση με μια γωνία ανοικτή 20° έως 30° περίπου, από την πλώρη ή από την πρύμη, σε σχέση με την κατεύθυνση των κυμάτων.

Όταν η ένταση του ανέμου αυξηθεί ακόμη πιο πολύ τότε επιβάλλεται η μείωση ακόμη περισσότερο της ιστιοφορίας.

Όταν η πορεία είναι προς τον άνεμο το πλήρωμα πολλές φορές για να μη χάσει έναν αγώνα έχει την πρόθεση να επιμείνει στην πορεία του με φλόκο θυέλλης ή μόνο με try sail παρά το σκληρό σκαμπανέβασμα.

Ο τιμονιέρης πρέπει να ταξιδεύει κλειστή πηλαγοδρομία κατά μήκος της κοιλιάς των κυμάτων, εν συνεχεία να ανεβαίνει στο κύμα και να ποδίζει απότομα στην κορυφή για να αποφύγει το κύττημα του κύματος.

Με τέτοια τακτική το πλήρωμα συνεχίζει το ταξίδεμα προς τον προορισμό του αντί να βρίσκεται σε θέση ανακαωχής ή να μένει ξηλάρμενο με την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποφεύγει τα ακμάζοντα κύματα.

Σαν τακτική θυέλλης, οι ενέργειες αυτές έχουν όφελος μόνο εάν το πλήρωμα είναι αρκετά δυνατό να αντέξει και εφ' όσον είναι ακόμη δυνατόν να αντέξει το σκάφος και τα πανιά θυέλλης.





Εάν όμως οι συνθήκες γίνουν ακραίες και το μικρότερο πανί παραφορτώνει το σκάφος, ο τιμονιέρης θα αναγκάζεται να λοφάρει πολύ για να μειώσει την κλίση του σκάφους αλλά τα κτυπήματα του λοφαρισμένου πανιού θα προκαλούν δυνατή καταπόνηση της αρματοωσίας. Αν πάλι ο τιμονιέρης ταξιδεύει πηλαγοδρομία για να κερδίσει ταχύτητα το σκάφος, θα κουπαστάρει πολύ μέσα στο νερό. Μπορεί βέβαια να βρεθεί μια ενδιάμεση λύση ταξιδέματος αλλά αν ο αέρας και το κύμα δυναμώσουν, τότε πρέπει να βρεθεί μια άλλη λύση, ειδικότερα όταν η νύχτα θα δυσκολεύει την ορατότητα.

Ανακωχή

Όταν η πορεία μας είναι προς τον άνεμο και το σκάφος για κάποιον λόγο δεν μπορεί να ταξιδέψει στην πορεία του τότε υπάρχει η δυνατότητα αντί να ποδίσει φεύγοντας από την πορεία του να κάνει ανακωχή.

Η ανακωχή επιτυγχάνεται κάνοντας αναστροφή και αφήνοντας την σκότα όπως ήταν δεμένη και με μαστρα κατάλληλα μουδαρισμένη ανάλογα με τον καιρό. Το τιμόνι κρατιέται σε τέτοια θέση ώστε η πλήρη του σκάφους να είναι πάντα προς τον καιρό.

Πρέπει να έχει κάποιος πειραματισθεί στην ανακωχή για να εμπιστευθεί την χρησιμότητά της. Ο θόρυβος των κυμάτων και το κούνημα μειώνεται πολύ και εάν δέσουμε το τιμόνι στην κατάλληλη θέση δεν χρειάζεται τιμονιέρης. Η μέθοδος αυτή βοηθάει να ξεκουραστεί το πλήρωμα και να του δοθεί χρόνος να σκεφτεί την συνέχεια.

Το σκάφος συνεχίζει την πλεύση με ταχύτητα ένα ή δύο κόμβους συγχρόνως όμως εκκίπτε. Δυστυχώς όμως όλα τα fin keeled σκάφη δεν έχουν καλή συμπεριφορά στην ανακωχή.

Η ανακωχή βεβαίως δεν πρέπει να γίνεται με μεγάλο πλωριό πανί, διότι θα σκιστεί στους σταυρούς του καταρτιού. Εξ' άλλου πολλὰ σκάφη δεν μπορούν να κρατηθούν στην ανακωχή με μεγάλο πλωριό πανί.

Φλώκοι θυέλλης και try sail χρησιμοποιούνται καμιά φορά μόνα τους, αλλά τότε θα χρειασθεί η συνεχής παρουσία του τιμονιέρη.

Στην περίπτωση αυτή είναι προτιμότερη η χρήση του try sail. Η ανακωχή είναι μια τακτική για μέτρια κακοκαιρία δυνάμεως 7 ή 8 beaufort, είναι δε και μια από τις μεθόδους που συνιστώνται στην διαδικασία διάσωσης ανθρώπου από την θάλασσα.

Αλλά αν ο αέρας και το κύμα δυναμώσει περισσότερο τότε το οποιοδήποτε πανί θα χτυπάει πολύ και μπορεί να σκιστεί και το σκάφος θα κουπαστάρει ορισμένες στιγμές πολύ μέσα στο νερό.

Η ανακωχή πρέπει να εγκαταλειφθεί γιατί δεν είναι ούτε ασφαλής, ούτε άνετη.

Στην περίπτωση αυτή πρέπει ν' αναζητηθούν άλλες μέθοδοι.

α) Ταξίδεμα πρύμα με ταχύτητα.

Στην περίπτωση αυτή το σκάφος έχει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

Πρώτον μειώνεται ο φαινόμενος άνεμος, δεύτερον λόγω της ταχύτητας το τιμόνι «ακούει» καλύτερα και αποφεύγει τα σπαστά κύματα κρατώντας την πρύμη σε γωνία προς τα κύματα τέτοια που να αποφεύγει το "broaching" και συγχρόνως αποφεύγει και τον κίνδυνο αναποδογυρίσματος που υπάρχει στην περίπτωση του ξυλήρμνου. Τρίτον η αδράνεια λόγω ταχύτητας και μεγάλης δύναμης προώσεως μειώνει πολύ τον κλυδωνισμό (κούνημα) του σκάφους.

Βέβαια η πλεύση αυτή δεν είναι καθόλου εύκολη, απαιτεί εξασκημένους και πολλούς τιμονιέρους διότι είναι πολύ κουραστική και απαιτεί μεγάλη εγρήγορση. Ιδιαίτερα την νύχτα είναι δυσχερέστατη.

Σε πλεονεκτική θέση βρίσκονται τα σκάφη με πλαγουδέρα ή με άμεση σχέση μεταδόσεως μεταξύ της ρόδας και του τιμονιού.

Η ταχύτητα του σκάφους πρέπει να είναι τόσο μεγάλη που να «ακούει» αμέσως το τιμόνι και τόσο μικρή που το σκάφος να αποφεύγει ένα κάρφωμα σε μπροστινό κύμα με επακόλουθο το αναποδογύρισμα (pitch-poling) ή ένα broaching.

Πληροφορικά αναφέρεται ότι οι



ανεμοπιλότοι μπορούν να ανταποκριθούν στην πλεύση αυτή μέχρι τους 50 κόμβους ή και περισσότερο.

Το ταξίδεμα πρύμα μπροστά από τα κύματα ακολουθείται στις περιπτώσεις των ιστιοπλοϊκών αγώνων, που τα πληρώματα δεν θέλουν να χάσουν ταχύτητα και κρατούν το σκάφος φορτωμένο με όση ιστιοφορία μπορεί ν' αντέξει. Η τακτική που εφαρμόζεται σε μεγάλους κυματισμούς είναι το λοφάρισμα κατά μήκος της κοιλιάς του κύματος για την διατήρηση ταχύτητας και το πόδισμα σχεδόν κάθετα στο επερχόμενο κύμα για να πλανάει το σκάφος επάνω του.

β) Ξυλήρμνοι.

Όταν η παραμονή σε ανακωχή ή το ταξίδεμα στα πρύμα με ταχύτητα δεν είναι δυνατή λόγω πολύ ισχυρού καιρού, τότε η λύση είναι να μείνουμε ξυλήρμνοι κατεβάζοντας όλα τα πανιά, ακινητοποιώντας το τιμόνι ελαφρά σταβέντο, να κλείσουμε όλα τα hatches και να περιμένουμε να περάσει η κακοκαιρία.

Η συμπεριφορά κάθε σκάφους στην κατάσταση αυτή είναι διαφορετική.

Τα παλιά σκάφη είναι στενότερα και μεγάλου εκτοπίσματος και έχουν καλύτερη συμπεριφορά, εν σχέση με τα φαρδιά και ελαφριά σύγχρονα σκάφη.

Όταν είμαστε ξυλήρμνοι το άλημα από μόνο του λόγω της πίεσης του ανέμου λειτουργεί σαν μικρό πανί και μάλιστα με δύναμη που εφαρμόζεται στη μέση του σκάφους και λίγο πιο μπροστά.

Συμπερασματικά, όταν οποιαδήποτε άλλη μέθοδος δημιουργεί προβλήματα επιβιώσεως, η λύση του να μείνει κανείς ξυλήρμνος είναι η ασφαλέστερη, φθάνει να μην είναι κοντά στις στεριές.

Βεβαίως εξυπακούεται ότι τα χαρακτηριστικά του σκάφους να είναι τέτοια που να μην το κάνουν πολύ επιρρεπές στην ανατροπή (roll-over) διότι



στην περίπτωση αυτή μπορεί να συμβεί ζημιά στην αρματωσιά.

Για κάθε ενδεχόμενο επιβάλλεται όταν το πλήρωμα βρίσκεται στην καμπίνα, αφού κλείσει τα hatches, να σιγουρευτεί σταθερά, ξαπλωμένο κάτω στο πάτωμα, κάτω από τραπέζι ή ότι άλλο σταθερό και χρησιμοποιώντας μαξιλάρια ή στρώματα γύρω του για την αποφυγή τραυματισμών.

Η ανατροπή ενός σκάφους μπορεί να συμβεί ακόμη και όταν έχει περάσει η κακοκαιρία λόγω της μεγάλης τρικυμίας με μεγάλα ύψη κυμάτων που παραμένει και είναι ακατάστατη λόγω της αλλαγής διευθύνσεως του ανέμου. Καταλήγοντας θεωρείται ότι πολλοί πεπειραμένοι ιστιοπλόοι βρίσκουν αποτελεσματική την τακτική του ξυλάρμενου για να αντιμετωπίσουν τυφώνες ακόμη και με ελαφρού εκτοπίσματος σκάφη.

γ) Ταξίδεμα στα πρύμα με υδρόφρενα (σέρνοντας συσκευές ή αντικείμενα).

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, όταν ταξιδεύουμε πρύμα με μεγάλο κυματισμό είναι απαραίτητο να βρούμε την κατάλληλη ταχύτητα ώστε και το τιμόνι ν' "ακούει" και η πρύμη μας να είναι προς το κύμα και συγχρόνως να μην κερφώνει το σκάφος στο προηγούμενο κύμα λόγω της μεγάλης ταχύτητας καταβάσεως πάνω στο κύμα.

Αυτό πολλές φορές το επιτυγχάνουμε δημιουργώντας μια οπισθέλκουσα δύναμη στην πρύμη δηλαδή σέρνοντας κάποιες συσκευές (drogues) ή αντικείμενα που συνήθως είναι κάποια σχοινιά.

Πολλά ερευνητικά προγράμματα έχουν γίνει για να ανευρεθούν τέτοιες συσκευές μεταξύ των οποίων και ένα πρόγραμμα για το RORC από το Southampton University Wolfson Unit.

Στα πειράματα απεδείχθη ότι η χρησιμοποίησή τους είναι πολύ χρήσιμη. Έχει μάλιστα επινοηθεί από τον Donald Jordan μία διάταξη με εν σειρά τέτοιες συσκευές, που εξουδετερώνει τον κίνδυνο να βρεθεί η μονή συσκευή στον αέρα (σερφάρισμα) μέσα στο ακμάζον κύμα και να χάσει την αντίστασή της στο νερό και συγχρόνως είναι πιο εύχρηστη λόγω μικρότερων μεγεθών εκάστης των συσκευών.

Εξ' άλλου η χρησιμοποίηση μακρών σχοινιών έχει το πλεονέκτημα ότι πέραν του κυρίου σκοπού τους επιτυγχάνουμε μια πιο ήσυχη θάλασσα πίσω, σπάζοντας τον κυματισμό καθώς αυτά προχωρούν με το σκάφος. Επί πλέον μας δίνουν την δυνατότητα να ρυθμίζουμε το μήκος τους ανάλογα με το μήκος κύματος, ώστε να επιτυγχάνουν τον σκοπό τους. Η καλύτερη χρήση τους είναι υπό μορφή βρόγχου (θηλειάς) με το ένα άκρο σταθερό στο κοτσανέλο και το άλλο εύκολο για ρύθμιση.

Γ' αυτό και προτιμώνται από οιοδήποτε άλλο μέσον (drogue, κλη).

Ένα ικανοποιητικό μήκος σχοινιού για το σύνθετο κύμα ωκεανού μπορεί να είναι γύρω στα 120 – 150 m., διαμέτρου από 1,0 – 1,5cm.

Την μέθοδο αυτή χρησιμοποιούμε είτε όταν έχουμε ιστιοφορία είτε όταν είμαστε ξυλάρμενοι.

Οι μοναχικοί θαλασσοπόροι την χρησιμοποιούν συχνά όταν πέφτουν σε θύελλες, έχοντας ένα φλόκο θυέλλης με σκότες τεντωμένες ώστε να τον κρατούν στη μέση και δένοντας το τιμόνι στη μέση του σκάφους.

Βέβαια χρειάζεται να έχει εξοικειωθεί κάποιος προηγουμένως σ' αυτή την διαδικασία και πρέπει να γνωρίζουμε ότι η χρησιμοποίησή τους αυτή δεν είναι πάντοτε αποτελεσματική, διότι έχει σχέση με το ύψος και το μήκος των κυμάτων.

Ο Marchaj στο βιβλίο του "Seaworthiness" δίδει μια εξήγηση. Πιστεύει ότι σε μία γρήγορα αναπτυσσόμενη θάλασσα το ύψος των κυμάτων αυξάνει γρηγορότερα από ότι το μήκος τους. Όπως το κύμα θα μεγαλώνει σε μέγεθος, θα έρθει στιγμή που το μήκος κύματος θα γίνει διπλάσιο από το μήκος του συγκεκριμένου σκάφους. Στο σημείο αυτό η πλήρη θα φθάσει στην κοιλιά του κύματος ενώ η πρύμη θα είναι στην κορυφή του. Επομένως λόγω μεγάλου ύψους κύματος, το σκάφος θα έχει την τάση να αναποδογυρίσει κατά μήκος ή με broaching, ιδιαίτερα μάλιστα όταν τα μόρια του ύδατος κατευθυνόμενα

από την κυκλική τροχιά μέσα στο κύμα, κινούνται μπροστά στην κορυφή του κύματος και θα μειώσουν την αποδοτικότητα του τιμονιού. Όταν μάλιστα το τιμόνι ενός σκάφους είναι πολύ πίσω στην πρύμη τότε θα χειροτερεύει πολύ την κατάσταση διότι το τιμόνι θα «ξεριάσει» τελείως.

Αυτή όμως η κατάσταση είναι σε απόλυτη συνάρτηση και με την ταχύτητα του σκάφους. Άλλες φορές για να αποφύγουμε την δυσάρεστη συνέπεια θα πρέπει να μειώσουμε ταχύτητα χρησιμοποιώντας περισσότερη οπισθέλκουσα δύναμη και άλλες φορές να αυξήσουμε ταχύτητα με μεγαλύτερη ιστιοφορία. Γενικό συμπέρασμα είναι ότι τίποτε δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σίγουρη υπόδειξη διότι έχει σχέση με τις ειδικές συνθήκες που επικρατούν και την συμπεριφορά του σκάφους και επομένως κρατώντας τις γενικές αυτές αρχές να επιχειρήσουμε την προσαρμογή τους στις επικρατούσες συνθήκες.

δ) Χρησιμοποίηση πλωτών άγκυρών (Sea Anchors)

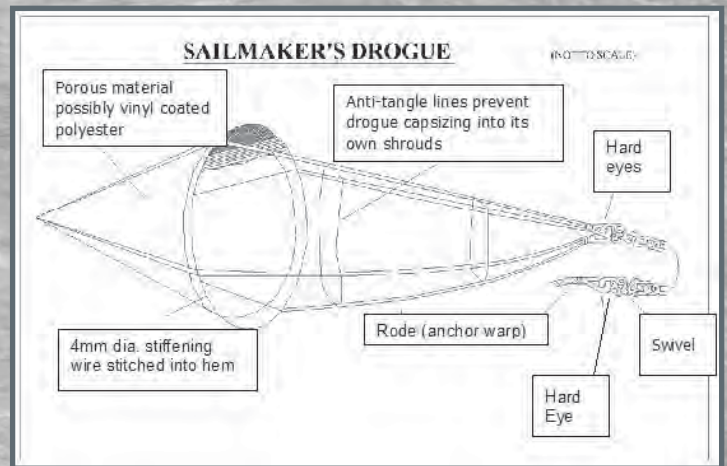
Σύμφωνα με την ορολογία των Offshore Special Regulations, Appendix F της I.S.A.F. ο όρος πλωτή άγκυρα υπονοεί μία συσκευή που αναπτύσσεται από την πλήρη ενός σκάφους και το κρατάει στον καιρό πρακτικά σταματημένο.

Παλαιά, η πιο γνωστή μέθοδος για να κρατηθεί ένα σκάφος με την πλήρη στον καιρό, ήταν να ριχθεί μία άγκυρα από την πλήρη με ένα έκταμα και να χρησιμοποιηθεί και ένα μικρό πανί τεντωμένο σαν πτερύγιο στο πίσω μέρος του σκάφους ή μια μετζάνα μουδαρισμένη ώστε να βοηθάει να ορτσάρει το σκάφος στον καιρό, παρασυρόμενο φυσικά προς τα πίσω.

Σήμερα έχουν αναπτυχθεί διάφοροι πιο αποτελεσματικοί τρόποι.

Ένας τέτοιος τρόπος είναι η χρησιμοποίηση πλωτής άγκυρας τύπου αλεξιπτώτου, που για να είναι αποτελεσματική πρέπει να έχει ένα μεγάλο έκταμα από σχοινί με κάποια ελαστικότητα για να αποφεύγονται οι απότομες τάσεις. Τα αποτελέσματα από την χρήση της δεν είναι πάντα ενθαρρυντικά.

Οι Offshore Special Regulations προτείνουν την ακόλουθη πλωτή άγκυρα.



Typical Dimension

LWL	Mouth dia (Min)	Slope Length (Min)	Shroud Lines (Min)
10m (33ft)	1m (3ft 4ins)	1.3m (4ft 3ins)	1.3m (4ft 3ins)
13 m (43ft)	1.3m (4ft 3ins)	1.7m (4ft 11ins)	1.7m (4ft 11ins)