

Mokymo medžiagos rengimas

UGDYMO
PLĖTOTĖS
CENTRAS

UGDYMO PLĖTOTĖS CENTRAS

**PROJEKTAS „PROFESIJOS MOKYTOJŲ IR DĖSTYTOJŲ TECHNOLOGINIŲ
KOMPETENCIJŲ TOBULINIMO SISTEMOS SUKŪRIMAS IR ĮDIEGIMAS“(NR.: VP1-
2.2-ŠMM-02-V-02-001)
DARBO SU INKARINIU ĮRENGINIU, ŠVARTAVIMO, VALČIŲ NULEIDIMO IR
VAIRAVIMO MECHANIZMAIS ORGANIZAVIMO
TECHNOLOGINIŲ KOMPETENCIJŲ TOBULINIMO PROGRAMOS MOKYMO MEDŽIAGA**

Mokymo medžiagos rengėjai:

Jurij Anisimenko,

Klaipėdos laivininkų mokyklos vyr. profesijos mokytojas

(parašas)

Aidas Pranulis,

AB „DFDS Seaways” saugos ir kokybės departamento vadybininkas

(parašas)

Andrius Paulauskis,

AB „DFDS Seaways” trečiasis, antrasis, vyr. kapitono padėjėjas

(parašas)

MOKYMO MEDŽIAGOS RENGIMAS

TURINYS

Modulis B.4.1. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais organizavimo technologinių procesų organizavimas.

1 mokymo elementas. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais technologinių procesų organizavimas AB „DFDS Seaways“ kompanijos M / I „Kaunas Seaways“ (M / I „Vilnius Seaways“) laivuose.

1.1. Įmonės informaciniai normatyviniai dokumentai (struktūra, vizija, vertybės).....	4-20
1.2. Saugios laivybos valdymo sistema.....	20-26
1.3. Inkarinių įrenginių, švartavimo, valčių nuleidimo ir mechanizmų vairavimo technologinių procesų organizavimo dokumentacija.....	26-48
1.4. Įmonės interneto svetainė	48-50

2 mokymo elementas. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais technologinių procesų organizavimas AB „DFDS Seaways“ kompanijos M / I „Regina Seaways“ (M / I „Victorija Seaways“) laivuose.

2.1. Įmonės informaciniai normatyviniai dokumentai (struktūra, vizija, vertybės).....	51
2.2. Saugios laivybos valdymo sistema.....	51
2.3. Inkarinių įrenginių, švartavimo, valčių nuleidimo ir mechanizmų vairavimo technologinių procesų organizavimo dokumentacija.....	51-89
2.4. Įmonės interneto svetainė	89

3 mokymo elementas. Darbuotojų sauga ir sveikata.

3.1. Darbuotojų saugos ir sveikatos instrukcijos.....	90-98
3.2. Teisės aktų sąrašas.....	98-99

4 mokymo elementas. Mokytojo ataskaita.

4.1. Ataskaitos forma, klausimai ir atsakymai.....	100-102
--	---------

Modulis B.4.2. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais organizavimo technologijų naujovės ir plėtros tendencijos.

1 mokymo elementas. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais organizavimo technologijų naujovių Lietuvoje ir užsienyje apžvalga.

1.1. Paskaitų konspektas.....	103-128
1.2. Informacinė medžiaga.....	128-134
1.3. Filmuota medžiaga „Naujausia įgulos ir keleivių įlaipinimo technologija į kolektyvinės gelbėjimo priemonės „rankovės“ pagalba“	134

2 mokymo elementas. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais organizavimo technologijų plėtros tendencijos Lietuvoje ir užsienyje.

2.1. Paskaitų konspektas..... 135-138

2.2. Informacinė medžiaga..... 138-143

3 mokymo elementas. Įgytų žinių pritaikymas profesinio rengimo procese.

3.1. Projekto formos aprašas..... 144-145

Modulis S.4.1. Darbas su švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmu bei inkariniu įrenginiu.

1 mokymo elementas. Inkarinio įrenginio ir švartavimo mechanizmų paruošimas darbui AB „DFDS Seaways“ kompanijos motorlaiviuose (toliau M / I) M / I „Kaunas Seaways“ (M / I „Vilnius Seaways“) laivuose.

1.1. Darbuotojų saugos ir sveikatos instrukcijos..... 146-151

1.2. Konspektas..... 151-155

1.3. IMO standartai..... 155

1.4. Inkarinio įrenginio ir švartavimo mechanizmų priežiūros instrukcijos..... 155-161

2 mokymo elementas. Inkarinio įrenginio ir švartavimo mechanizmų paruošimas darbui AB „DFDS Seaways“ kompanijos motorlaiviuose (toliau M / I) M / I „Regina Seaways“ (M / I „Victorija Seaways“) laivuose.

2.1. Darbuotojų saugos ir sveikatos instrukcijos..... 162

2.2. Konspektas..... 162

2.3. IMO standartai..... 162

2.4. Inkarinio įrenginio ir švartavimo mechanizmų priežiūros instrukcijos..... 162-169

3 mokymo elementas. Valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmų paruošimas darbui AB „DFDS Seaways“ kompanijos M / I „Kaunas Seaways“ (M / I „Vilnius Seaways“) laivuose.

3.1. Darbuotojų saugos ir sveikatos instrukcijos..... 170-173

3.2. Konspektas..... 173-175

3.3. IMO standartai..... 176

3.4. Valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmų priežiūros instrukcijos..... 176-178

4 mokymo elementas. Valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmų paruošimas darbui organizavimas AB „DFDS Seaways“ kompanijos M / I „Regina Seaways“ (M / I „Victorija Seaways“) laivuose.

4.1. Darbuotojų saugos ir sveikatos instrukcijos..... 179

4.2. Konspektas..... 179

4.3. IMO standartai..... 179

4.4. Valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmų priežiūros instrukcijos..... 179-182

5 mokymo elementas. Darbas su inkariniu įrenginiu ir švartavimo mechanizmais AB „DFDS Seaways” kompanijos M / I „Kaunas Seaways“ (M / I „Vilnius Seaways”) laivuose.	
5.1. Inkarinio įrenginio ir švartavimo mechanizmų priežiūros instrukcijos.....	183-191
6 mokymo elementas. Darbas su inkariniu įrenginiu ir švartavimo mechanizmais AB „DFDS Seaways” kompanijos M / I „Regina Seaways” (M / I „Victorija Seaways”) laivuose.	
6.1. Inkarinio įrenginio ir švartavimo mechanizmų priežiūros instrukcijos.....	191-199
7 mokymo elementas. Darbas su valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais AB „DFDS Seaways” kompanijos M / I „Kaunas Seaways“ (M / I „Vilnius Seaways”) laivuose.	
7.1. Valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmų priežiūros instrukcijos.....	200-218
8 mokymo elementas. Darbas su valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais AB „DFDS Seaways” kompanijos M / I „Regina Seaways” (M / I „Victorija Seaways”) laivuose.	
8.1. Valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmų priežiūros instrukcijos.....	219-223
9 mokymo elementas. Savarankiška užduotis.	
9.1. Užduoties aprašymas.....	224
Profesijos mokytojų/dėstytojų transporto technologinių kompetencijų tobulinimo programos mokymo medžiagos rengimui naudota literatūra.....	225

Modulis B.4.1. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais organizavimo technologinių procesų organizavimas.

1 mokymo elementas. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais technologinių procesų organizavimas AB „DFDS Seaways“ kompanijos M / l „Kaunas Seaways“ (M / l „Vilnius Seaways“) laivuose.

**1.1. ĮMONĖS INFORMACINIAI NORMATYVINIAI DOKUMENTAI
(STRUKTŪRA, VIZIJA, VERTYBĖS).**



Prieš dešimt metų „Lisco“, dabar žinoma kaip AB „DFDS Seaways“, tapo DFDS šeimos nariu. Tai buvo įsimintinas įvykis Baltijos jūros laivybos versle. Kartu su įmonės personalu ir vadovai sukūrė stabilią laivybos kompaniją Baltijos jūroje, kuri, įveikusi sunkumus, tapo svarbia Europoje pirmaujančio laivybos ir logistikos tinklo dalimi.

Šiandien du „DFDS Seaways“ Lietuvoje laivai, kuriuose dirba lietuvių įgulos, aptarnauja maršrutą į Kyli, vienas laivas su lietuviška įgula aptarnauja maršrutą į Zasnica, du – į Karlshamną, taip pat aprūpina lietuvių įgulomis keleivinius keltus „Princess Maria“ ir „Princess Anastasia“, kuriuos valdo Rusijos kompanija. Su Lietuvos vėliava ir lietuvių įgula plaukioja du ro-ro tipo laivai Šiaurės jūroje. Be to, atidaryta nauja kryptį tarp Vokietijos ir Rusijos, kuria plaukioja mūsų keltas

„Kaunas“, turintis lietuvišką įgulą. Nedaug laivybos kompanijų Baltijos valstybėse gali pasigirti tokiu sėkmingu verslo ir darbuotojų užimtumo skatinimu.

Nepaisydami įvairių iššūkių užtikria darbuotojų užimtumą ir plėčia verslą.

Investavusi į Lietuvos laivininkystės kompaniją, DFDS nusprendė Baltijos jūroje teikiamas paslaugas koncentruoti Klaipėdoje. Čia naudojamas vienu terminalu ir visas paslaugas yra sutelkę vienoje vietoje.

Prie AB „DFDS Seaways“ paslaugų kokybės Klaipėdoje prisideda ir mūsų partneriai terminale bei Klaipėdos mieste, kurio keliais galime gabenti krovinius ir didinti jų apimtis ateityje. Dėka savo partnerių, per pastaruosius 10 metų nesusidūrė su infrastruktūros problemomis uoste ar mieste, todėl galėjo aptarnauti daugiau klientų.

Metai ir įvykiai

2001 DFDS privatizuoja po AB „Lietuvos jūrų laivininkystė“ reorganizacijos įkurtą AB „Lisco Baltic Service“.

„Lisco Baltic Service“ įsigyja „Krantas Shipping“, „Krantas Travel“ bei Baltijos keltų terminalo kontrolinius akcijų paketus.

Ro-ro laivas „Tor Neringa“ pradeda aptarnauti maršrutą Klaipėda – Kopenhaga – Fredericija

2002 „Lisco Baltic Service“ įsigyja 50 proc. bendrovės UAB „Krantas Forwarding“ akcijų, įsteigia UAB „Lisco Crew“.

2003 10 metų linijai Klaipėda – Kylys.

Restruktūrizuota dukterinė įmonė „Lisco Shipping logistics“ pradeda teikti logistikos paslaugas.

Įsigyjamasis keltas „Lisco Gloria“, jis aptarnauja maršrutą Klaipėda – Kylys.

Keltas „Vilnius“ pradeda aptarnauti maršrutą Ryga – Liubekas.

2004 Įsigyjamasis keltas „Lisco Patria“.

Likviduojama įmonė „Krantas Shipping“.

Atidaroma linija Venspilis – Liubekas.

2005 Atidaromas maršrutas Karlshamnas – Klaipėda – Gdanskas – uždarytas tais pačiais metais.

Likviduojama „Lisco Crew“.

Atidaromas maršrutas Karlshamnas – Klaipėda – Baltijskas.

2006 Įsigyjamasis keltas „Lisco Optima“.

„Lisco Baltics Service“ pavadinimas keičiamas į „DFDSLisco“.

Uždaromas maršrutas Venspilis – Liubekas.

2007 Kompanijos veikla koncentruojama į krovinių ir keleivių pervežimą.

Nuo kompanijos atskiriami ir parduodami trampiniai laivai.

Uždaromas maršrutas Karlshamnas – Klaipėda – Baltijskas.

2008 Įdiegiama elektroninė bilietų rezervacijos ir įsigijimo sistema.

2009 Įsigyjamas keltas „Lisco Maxima“.

Įsigijami ro-ro tipo laivai „Tor Finlandia“ bei „Tor Botnia“.

2010 „Lisco Gloria“ gaisras.

„DFDSLisco“ imasi techninio kitų įmonių keltų aptarnavimo ir jų aprūpinimo įgulomis.

Uždaromas maršrutas Ryga – Liubekas.

2011 „DFDSLisco“ pavadinimas pakeičiamas į „DFDSSeaways“.

Įsigyjamas keltas „Liverpool Seaways“.

Išsinuomojamas „Lisco Maxima“ tipo keltas „Regina Seaways“.

Įmonės ro-ro laivas „Tor Botnia“ pradeda aptarnauti maršrutą tarp Sankt Peterburgo ir Kylio.

Keltas „Kaunas“ pradeda aptarnauti maršrutą Ust Luga – Kylio.

Keltas „Lisco Patria“ pradeda aptarnauti maršrutą Paldiski (Estija) – Kapelskar (Švedija).

2011 didžiausia jungtinė laivybos ir logistikos bendrovė Europoje DFDS Lietuvoje švenčia savo veiklos dešimtmetį. Danijoje įkurta kompanija į Klaipėdos uostą „įsikėlė“ 2001 metais, kai buvo reorganizuota AB „Lietuvos jūrų laivininkystė“ (LISCO) ir įkurta nauja laivybos įmonė AB „Lisco Baltic Service“ (dabar – „DFDS Seaways“). Per šiuos metus įmonė nuolat plėtėsi, keitėsi kartu su visa DFDS grupe.

Pirmieji metai

2001 m. Klaipėdoje pradėjusiai veikti bendrovei pirmuoju uždaviniu tapo įmonės vystymas, siekiant paversti ją stabilia, šiuolaikiška ir pelningai dirbančia bendrove. Tuomet įmonei priklausė 6 keltai ir 6 universalūs laivai. Juos aptarnavo 509 jūrininkai ir 51 kranto darbuotojas. Nuo pat įkūrimo pradžios įmonė siekė plėtoti laivybos infrastruktūrą, kuri atitiktų klientų poreikius – nuo krovinių iki turistų pervežimo.

Siekdama išplėsti teikiamas paslaugas ir konsoliduoti su keltų aptarnavimu susijusias veiklas, bendrovė pirmaisiais metais įsigijo antrines įmones: laivų agentavimo bendrovę „Krantas Shipping“, kelionių agentūrą „Krantas Travel“ ir Baltijos keltų terminalą, kuris vėliau buvo reorganizuotas į logistikos paslaugas teikiančią UAB „LISCO Shipping logistics“. Laivams aprūpinti įgulomis, medikamentais ir darbo drabužiais 2002 m. įmonė įsteigė antrinę bendrovę „Lisco Crew“.

Geresnis aptarnavimas

Iš „Lietuvos jūrų laivininkystės“ perimti jūrų keliai buvo išlaikyti ir toliau vystomi. 2003 m. buvo paminėta 10 metų maršruto Klaipėda–Kylio sukaktis. Tais metais šia kryptimi pradėjo kursuoti naujas keltas „Lisco Gloria“, pritaikytas vežti ne tik krovinius, bet ir tuo metu rekordinį keleivių kiekį – 302 žmones. Naujasis keltas linijos Klaipėda–Kylio keleivių skaičių padidino 26 procentais.

Netrukus laivyną papildė dar vienas keltas – „Lisco Patria“, kuris maršruto Klaipėda–Karlshamnas keleivių pervežimo apimtis padidino net 55 procentais.

Bendrovė ėmėsi gerinti klientų aptarnavimą. Keltuose dirbantis personalas tobulino savo įgūdžius, varžėsi tarpusavyje barmenų, padavėjų ir virėjų konkursuose. 2005 m. Lietuvos viešbučių ir restoranų asociacija įmonę priėmė į savo gretas.

Įsibėgėja pokyčių metas

Po keleto metų bendrovė ėmėsi savo veiklos optimizavimo. Antrinės įmonės – „Krantas Shipping“ ir „Lisco Crew“ – buvo likviduojamos, o jų veikla perkeliama į patronuojančią bendrovę.

2006 m. „Lisco Baltic Service“ pavadinimas buvo pakeistas į AB „DFDS Lisco“, o naujas keltas „Lisco Optima“ papildė maršrutą Klaipėda – Karlshamnas, kuris atšventė savo 5 metų jubiliejų. Šiuo populiariu maršrutu kroviniai gabenami ne tik į Švediją, bet ir į Daniją bei Norvegiją.

Nuo 2007 m. DFDS grupės įmonių veiklos buvo sukoncentruotos į penkis svarbiausius verslus – ro-ro krovinių, keleivių, konteinerių pervežimo, terminalo ir puspriekabių paslaugų. „DFDS Lisco“ buvo priskirta ro-ro verslo vienetui ir veiklą sutelkė į krovinių ir keleivių pervežimą. Nuo įmonės buvo atskirti ir parduoti visi trampiniai laivai. 2008 m. keleivių patogumui kompanija įvedė elektroninę bilietų rezervacijos ir įsigijimo sistemą.

Iššūkius pasitinka drąsiai

Finansų krizė 2009 m. iškėlė naujų iššūkių. 6 proc. sumažėjo vežamų krovinių ir 4 proc. – keleivių. Įmonė turėjo prisitaikyti prie rinkos, todėl svarbiausiu prioritetu išskyrė sąnaudų mažinimą ir laivų valdymo optimizavimą. Tais metais laivyną papildė trys laivai: ro-pax laivas „Lisco Maxima“ ir du ro-ro keltai „Tor Finlandia“ bei „Tor Botnia“.

Visoje DFDS grupėje vykdomas projektas „Lightship“ padėjo optimizuoti laivų valdymą ir eksploatavimą, o Lietuvos bendrovėje vykdomas projektas „Focus“ dėmesį sutelkė į keleivių aptarnavimo kokybės gerinimą. Šie projektai tęsiasi ir šiandien.

2010 m. įmonė išgyveno didžiausią savo istorijoje nelaimę. Spalio 8 d. plaukdamas iš Kylio į Klaipėdą keltas „Lisco Gloria“ patyrė gaisrą, sudegė pats laivas ir beveik visi juo gabenti kroviniai. Laimei, visus 236 keltu plaukusius keleivius, įgulos narius ir 25 krovinių vienetus pavyko išgelbėti.

Praėjusiais metais DFDS įsigijus laivybos kompaniją „Norfolkline“, prasidėjo šių bendrovių integracija. „DFDS Lisco“ prekinis ženklas buvo pakeistas į „DFDS Seaways“, buvo keičiami laivų pavadinimai ir ženklavimas, įmonės valdymas – bendrovės organizacinė struktūra tapo „horizontalesnė“, valdymas „matricinis“. Įmonė pradėjo teikti kitų laivybos kompanijų laivų techninio aptarnavimo ir aprūpinimo įgulomis paslaugas.

„DFDS Seaways“ valdo laivybos tinklą Baltijos ir Šiaurės jūrose bei Lamanšo sąsiauryje. Iš Klaipėdos „DFDS Seaways“ siūlo tris krovinių ir keleivių maršrutus į Kyli, Zasnica ir Karlshamną bei krovinių maršrutą į Kopenhagą ir Fredericiją.

Sujungia sausumos ir jūros kelius

„DFDS Seaways“ siekia plėtoti europinį laivybos ir sausumos transporto tinklą. Šiuo metu „DFDS Seaways“ valdo 25 maršrutų tinklą, kurį aptarnauja 50 krovinių ir keleivinių keltų.

Iš Klaipėdos kursuojantys „DFDS Seaways“ keltai jungia Lietuvą su Švedija, Vokietija ir Danija. „DFDS Seaways“ Lietuvoje 2011 m. įsigijo keltą „Liverpool Seaways“ ir išsinuomojo keltą „Regina Seaways“. Kompanija taip pat nuomoja laivus, atlieka kitų kompanijų laivų techninį aptarnavimą, valdymą ir aprūpinimą įgulomis.

Šiandien AB „DFDS Seaways“ svarbiausiuose maršrutuose iš Klaipėdos savo klientams teikia vienodo lygio paslaugas. Tokį patį paslaugų standartą užtikrina vienodo tipo keltai. Kiekvienam maršrutui jie atrenkami atsižvelgiant į konkrečios linijos klientų poreikius.

Dauguma šiandieninių bendrovės laivų yra modernūs, turintys efektyvią laivo korpuso konstrukciją, kuri užtikrina didesnę greitį, mažesnes kuro sąnaudas ir aplinkos taršą bei leidžia išlaikyti stabilų grafiką net esant nepalankioms oro sąlygoms jūroje.

AB „DFDS Seaways“ Lietuvoje šiuo metu valdo 9 keltus. 2009 m. laivybai Baltijos jūroje kiek aprimus dėl šalių ekonomikos nuosmukio, „DFDS Seaways“ pervežimo apimtys taip pat krito, tačiau jau 2010 m. krovinių srautas augo apie 34 proc., keleivių beveik 16 proc.

2011 m. rugsėjį Klaipėdos – Karlshamno maršrute buvo pasiektas mėnesio krovinių gabenimo rekordas palyginus su praėjusiais metais jis padidėjo 12 procentų. Iki metų pabaigos keltais planuojama pervežti apie 2,7 mln. linijinių krovinių metrų ir daugiau nei 250 000 keleivių.

Apie DFDS grupę

- DFDS įkurta 1866 metais Danijoje.
- DFDS veikia 20-yje šalių ir turi apie 5000 darbuotojų.

Apie „DFDS Seaways“ Lietuvoje

- Turi 10 antrinių įmonių.
- Šiuo metu AB „DFDS Seaways“ kompanijų grupėje dirba 790 darbuotojų.
- AB „DFDS Seaways“ valdo 7 ro-pax ir 2 ro-ro keltus.
- 2010 m. AB „DFDS Seaways“ keltai į Klaipėdos uostą atplaukė 932 kartus.
- Bendrovė Vakarų kryptimi daugiausiai veža medienos, plastiko produkciją, baldus ir durpes, Rytų kryptimi – šaldytą produkciją, maisto produktus, statybines medžiagas, įrengimus, rinkinius krovinius.

Tiek „DFDS Seaways“, tiek apskritai laivyba Lietuvoje yra užėmusi stiprias pozicijas. Nepaisant Europos laivyboje tvyrančios stagnacijos, keleivių ir krovinių srautai į ir iš Lietuvos augo daugiau nei 10 procentų.

„Žinoma, situacija rinkoje nėra pastovi, todėl tikėtis nuolatinio augimo nėra realu. Šiuo metu jaučiamės pasiruošę priimti kylančius iššūkius, esame susitelkę į pagrindines savo kryptis Klaipėda – Kyliis ir Klaipėda – Karlshamnas. Jos šiuo metu kuria pagrindinę kompanijos ir Klaipėdos uosto keleivių bei ro-ro krovinių apyvartą ir leidžia išlaikyti stabilias darbo vietas. Mūsų komanda ir vadovai įrodė, jog geba greitai prisitaikyti prie besikeičiančių aplinkybių – 2008 metų finansinės krizės metu sumažėjus verslo apimtims sparčiai pritaikėme savo laivyną ir kryptių struktūrą prie naujos situacijos. Tai leido mums išlaikyti stiprias pozicijas Baltijos jūroje“, teigia DFDS grupės viceprezidentas ir DFDS verslo Baltijos jūroje vadovas Andersas Refsgaardas.

Šiuo metu Lietuvos „DFDS Seaways“ valdo gerokai daugiau nei bet kada krovinių ir keleivių keltų. Turimi laivai yra naujesni, didesni ir kur kas „lankstesni“ nei bet kurie anksčiau. Turime daug talentingų, kompetentingų ir patyrusių žmonių vadovybėje ir komandoje, su mumis dirba daug jaunų išsilavinusių žmonių. Paslaugų ir įrangos klausimais mes produktyviai bendradarbiaujame su savo partneriais uoste, auga mūsų lojalių klientų skaičius. Pastaruoju metu investavome į laivyną ir įsigijome du didesnius laivus. Taigi, nuėjome toli.

Priešakyje nauji išbandymai. Nuo 2015 metų tarptautiniai reglamentai reikalaus keltuose naudoti degalus tik su mažu 0,1 proc. sieros kiekiu. Šie degalai yra žymiai brangesni nei tie, kuriuos naudojame šiuo metu. Tai gali sumažinti keltų paklausą, kadangi vilkikų kompanijoms bus pigiau krovinius pervežti per Lenkiją ir Vokietiją. Tačiau pasikliaujame uosto patogumu ir kompanijos paslaugų stabilumu, didėjančiu efektyvumu, taip pat besitęsiančiu atviru ir konstruktyviu bendradarbiavimu su partneriais Lietuvoje.“

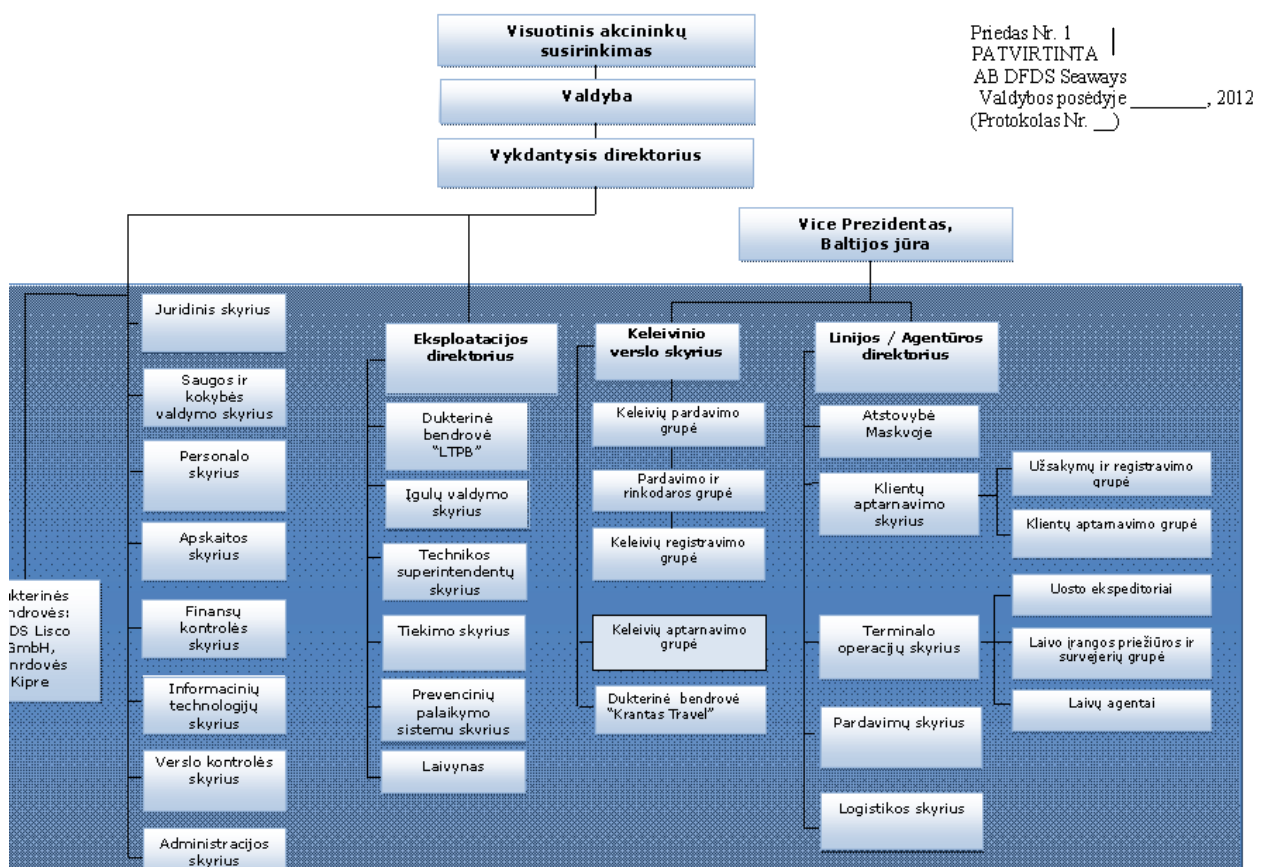
Sudarydamos galimybes savo darbuotojams tobulintis bei kelti kvalifikaciją, organizacijos pasiekia aukštų rezultatų. Personalu besirūpinantis, socialiai atsakingas ir savo žmones branginantis darbdavys atrodo patrauklus ir patikimas. „DFDS Seaways“ jau dešimtmetį skatina darbuotojų profesinių įgūdžių tobulinimą – bendradarbiauja su mokymo įstaigomis ir organizuoja įvairius kolektyvą telkiančius renginius.

„DFDS Seaways“ Lietuvoje per 10 gyvavimo metų perplukdė:

- Beveik 18 mln. linijinių krovinių metrų – tai sudarytų 18 tūkst. kilometrų į vieną eilę sustatytų automobilių;
- Beveik 1,9 mln. keleivių, į šį skaičių įskaitant ir vilkikų vairuotojus.
- Keleiviai bendrovės keltuose kasmet suvalgo daugiau nei 600 000 kg maisto.

- Keleiviai keltuose kasmet išgeria daugiau nei 400 000 litrų įvairių gėrimų.
- Keltų darbuotojai per metus pakloja daugiau nei 260 000 lovų.
- Bendrovės keltai savo tankuose vidutiniškai gabena daugiau nei 200 tonų gėlo vandens.
- Didžiausio „DFDS Seaways“ kelto aukštis yra 30 metrų (nuo laivo dugno iki kapitono tiltelio lubų). Tai prilygsta 10 – 11 aukštų namui.
- Didžiausio „DFDS Seaways“ kelto ilgis yra 199,14 metro, o plotis – 26,6 metro.
- Greičiausias įmonės keltas gali plaukti 23,5 mazgų arba 44 km/h greičiu.
- Galingiausio bendrovės laivo variklių galia tolygi 30 000 arklių galiai.
- Keltas, plaukdamas nuo Klaipėdos iki Kylio (686 km), vidutiniškai sunaudoja apie 40-48 tonas kuro. Tokio kiekio ekonomiškam lengvajam automobiliui užtektų 2 kartus apvažiuoti aplink Žemę.
- 1994 m. bendrovės keltai „Vilnius Seaways“ ir „Kaunas“ buvo įrašyti į rekordų knygą „Guinness Publishing“, kaip didžiausi pasaulyje geležinkelio vagonus gabenantys keltai. Kiekvienas iš jų gali gabenti po 106 vagonus.

AB „DFDS SEAWAYS“ KOMPANIJOS ORGANIZACINĖ STRUKTŪRA



1 pav.

AB „DFDS SEAWAYS“ KOMPANIJOS VIZIJAI R STRATEGIJA

DFDS vertybinis pasiūlymas

Mes valdome didžiausią ir labiausiai patikimą integruotą laivybos ir logistikos tinklą Europoje. Mūsų klientai vertina teigiamą darbo su mumis patirtį bei lengvą prieinamumą prie mūsų paslaugų, teikiamų tiek krovinių klientams, tiek keleiviams. DFDS darbuotojai klientams nuolat teikia efektyvias ir inovatyvias transporto paslaugas. Tai jie daro nuo 1866 metų.

Mūsų bendroji strategija

Mes norime:

- Išplėsti jūros ir sausumos transportavimo tinklą taip, kad jis apimtų visą Europą
- Teikti integruotus, vertę generuojančius sprendimus krovinių klientams ir keleiviams
- Išlaikyti krovinių apimtį naudojant logistikos paslaugas ir strateginių uostų prieinamumą
- Išlaikyti nuolatinį dėmesį operacijų kokybei ir efektyvumui

Strateginės sritys, į kurias telkiame savo dėmesį

Įgyvendindami savo strategiją, mes susitelkiame į sukūrimą kultūros, kuriai būdingas:

- Nuolatinis siekis mažinti išlaidas ir didinti efektyvumą
- Dalinimasis geriausia praktika
- Augimo ir mastų ekonomikos siekimas per įsigijimus
- Mūsų pasiūlymų vertės gerinimas klientams (integruotas tinklas, krovinių pardavimų sprendimai)
- Lankstaus mūsų veiklos modelio kūrimas ir verslo procesų standartizavimas (IT, tiekimo grandinės, techninio palaikymo, bendrųjų paslaugų centrų)

Vertybės

- Mes rūpinamės
- Mes aptarnaujame savo klientus su aistra
- Mes įsiklausome prieš priimdami sprendimą
- Mes darome tai, ką pažadėjome padaryti
- Jei pastebime problemą, mes ją ištaisome
- Mes mokomės, augame ir tobulėjame kiekvieną dieną

- **Vizija**

AB DFDS Seaways kompanijų grupė pritaikė sau DFDS grupės viziją, kuri skamba taip: “ Europos transporto tinklas, kuris teikia konkurencingus, diferencijuotus ir sukuriančius vertę transporto sprendimus keleiviams ir klientams, gabenantiems krovinius. ”

Vertybės

- Atvirumas;
- Iniciatyvumas;
- Ambicingumas;
- Bendradarbiavimas;
- Atsakomybė.

Kasdieniniame mūsų gyvenime vertybės reiškia tai, kad mes turime būti atviri naujoms idėjoms, bendrauti tarpusavyje bei su aplinkiniais. Turime būti iniciatyvūs, numatyti savo klientų poreikius ir juos tenkinti. Mes privalome sugebėti prisitaikyti prie pasikeitimų ir matyti galimybes savo verslo sričių viduje. Mes turime vystyti savo sugebėjimą bendradarbiauti, kad gautume naudos iš mūsų bendros jėgos. Turime būti ambicingi ir siekti tobulėti bei iš naujo įvertinti tai, ką darome. Mes privalome būti atsakingi, kad išliktume.

Šiuo metu Klaipėdoje esantis „DFDS Seaways“ padalinis turi 4 keltų linijas: Klaipėda-Kylis (Vokietija), Klaipėda-Sassnitz (Vokietija), Klaipėda-Karlshamn (Švedija), Klaipėda –Kopenhaga-Arhus-Fredericija (Danija). Tai sudaro 9 keltų išvykimus į Vokietiją, 7 išvykimus į Švediją ir 2 išvykimus į Daniją iš Klaipėdos per savaitę. Atitinkamai pagal išvykimų skaičių daugiausia krovinių gabenama tarp Lietuvos ir Vokietijos, mažiau tarp Lietuvos ir Švedijos, mažiausiai tarp Lietuvos ir Danijos. Kroviniai keltais gabenami autotreileriais, puspriekabėmis, konteineriais, cisternomis, geležinkelio vagonais arba ant judančių pastovų (MAFI platformų) .

Tradiciškai keltais į Lietuvą atvyksta apie 5% daugiau krovinių, nei išvyksta iš Lietuvos. Tačiau ne visiems atgabantiems kroviniams Lietuva yra galutinis transportavimo taškas. Gabenami iš Vokietijos autotreileriai po iškrovimo Klaipėdoje 45% atvejų toliau važiuoja į Rusiją. Autotreileriai ir puspriekabės iš Vokietijos daugiausia yra pakrauti maisto produktais, gėrimais, statybinėmis medžiagomis. Keltais iš Vokietijos atgabenama nemažai ratinės technikos. Klaipėda-Sassnitz linija yra vienintelė kurioje yra transportuojami geležinkelio vagonai; 2011 metais jų buvo pervežta šiek tiek mažiau nei 2010 metais. Gabenami iš Švedijos autotreileriai ir puspriekabės 50% išsikrauna Lietuvoje, 20% važiuoja į Rusiją, dalis į Latviją. Daugiausia iš

Švedijos transportuojama maisto produktų, dirbinių iš plastiko ir metalo, įrangos ir statybinių medžiagų.

Didžiausia AB „DFDS Seaways“ keltų krovinių dalį sudaro autotreileriai (sunkvežimiai). Jų dalis - apie 60% visų pervežamų keltais priemonių. Antras pagal populiarumą krovinių tipas yra puspriekabės (ir priekabos), kurios sudaro apie 30%. Pastaruoju metu transportavimas puspriekabėmis ėmė populiarėti dėl galimybės mažiau vietos ant kelto užimančią priekabą sujungti su kitu vilkiku atvykimo uoste. Konteinerinės cisternos ir geležinkelio vagonai užima po 3% bendro kelto krovinių kiekio. Likusi dalis pasiskirsto tarp platformų, konteinerių, autobusų ir lengvųjų automobilių, kurių 2011 metais buvo pervežta dvigubai daugiau, nei 2010 metais ir beveik penkis kartus daugiau, nei 2009 metais.

Krovinių gabenimas keltais turi savo privalumus: greitis, saugumas, galimybė padidinti krovinių apyvartą, išvengti kelių mokesčių, taupyti degalus (kurių kaina pastebimai kyla nuo 2011 metų antros pusės), mažinti eksploatacines išlaidas, todėl transportavimo jūra populiarumas tarp Lietuvos vežėjų auga ir krovinių srautas didėja. 2011 metais AB „DFDS Seaways“ keltų linijomis buvo plukdytą 17% daugiau krovinių, nei 2010 metais ir 40% daugiau, nei 2009 metais.

Jūrinių keleivių pervežimo rinka Lietuvoje, išskyrus 2009 metus, kuomet pasaulyje įsisiūbavo finansų krizė, nuolat plečiasi. Nuo 2001-ųjų iki 2011 metų ji padidėjo apie 4 kartus. Didžiausią įtaką augimui turėjo keleivinių keltų linijų iš Lietuvos į Vokietiją ir Švediją vystymas bei kruizinės laivybos Baltijos jūroje populiarėjimas. Vidutiniškai per metus jūrinių keleivių pervežimų rinka Lietuvoje augo nuo 6 iki 12 procentų. Pastaruoju metu rinkos augimo tendencijas skatino naujų modernesnių ro-pax keltų įdarbinimas Vokietijos ir Švedijos kryptimis, bei aktyvus Baltijos šalių valstybių kruizinio turizmo Baltijos regione propagavimas. Prognozuojama, jog keleivių pervežimo rinka artimiausius metus išlaikys kiek kuklesnį apie 4-8 procentų augimą. Šį augimą turėtų palaikyti nenutrūkstamas emigracijos iš Lietuvos į Vakarų Europą (ypač Skandinaviją) srautas, generuojantis darbo jėgos judėjimą ir po to sekantį užsienio šalyse gyvenančių giminių lankymą. Verslo – ypač smulkaus – ryšiai su Vokietija ir Skandinavijos šalimi turės kiek kuklesnę įtaką. Tuo tarpu jūra keliaujančių turistų srautai patiria nuolatinį pigių avialinijų ir keliavimo sausuma konkurenciją. Nepaisant to čia stebimas su nuosavais automobiliais ilsėtis keliaujančių šeimų skaičiaus augimas. Kruizinės laivybos plėtra Baltijos jūroje artimiausiu metu turėtų išlaikyti apie 3 proc. augimą.

Transporto srityje jau 2011 metais Lietuvoje pasijuto rinkos prisotinimas, tačiau tuo pačiu stabilizavosi krovinių srautai. Lietuva ir visa Europa 2012 metus sutiko niūriomis ekonomikos prognozėmis, bet AB „DFDS Seaways“ prognozuoja, kad krovinių gabenamų keltais srautas nemažės arba mažės pirmoje metų pusėje, o vėliau stabilizuosis. Nors transporto srityje šiuo metu paklausos ir pasiūlos santykis nėra palankus, optimistiškai nuteikia augantis importas į Lietuvą,

krovinio rūšių diversifikacija bei stabili paklausa Rusijoje. Rinkos dalyvių skaičius gali sumažėti dėl itin nepalankios situacijos smulkioms įmonėms su ribotu apyvartinių lėšų kiekiu, tačiau stambios ir vidutinės įmonės išliks stabilios.

2011 metų bendrovės finansinių ataskaitų rinkinys

AB DFDS Seaways

2011 metų konsoliduotas metinis pranešimas

Pavadinimas Šalis Miestas

AB DFDS LISCO Lietuva Klaipėda

Lisco Optima Shipping Ltd. 100 Kipras Limassol

Aukse Multipurpose Shipping Ltd. 100 Kipras Limassol

Rasa Multipurpose Shipping Ltd. 100 Kipras Limassol

Tor Botnia Shipping Ltd. 100 Kipras Limassol

Tor Finlandia Shipping Ltd. 100 Kipras Limassol

Lisco Maxima Shipping Ltd. 100 Kipras Limassol

Mare Blue Shipping Ltd. 100 Kipras Limassol

Laivyno Technikos Priežiūros Bazė 100 Lietuva Klaipėda

UAB Krantas Travel 100 Lietuva Klaipėda

UAB Lisco Shipping Logistics 100 Lietuva Klaipėda

DFDS Seaways Baltic GmbH 100 Vokietija Kiel

DFDS Seaways OU 67 Estija Talinas

- Klaipėda - Kiel;
- Klaipėda - Karlshamn;
- Klaipėda - Sassnitz;
- Ust.Luga - Kiel - Sassnitz;
- Paldiski-Kapellskar;
- St.Petersburg - Karlshamn - Kiel;
- Zeebrugge-Rosyth;
- DFDS Seaways Baltic GmbH (Vokietija) - krovinių ir keleivių agentūra;
- UAB LISCO Shipping Logistics (Lietuva) - logistinė veikla (veikla nutraukta);
- DFDS Seaways OU (Estija) - krovinių ir keleivių agentūra;
- UAB Laivyno technikos priežiūros bazė (Lietuva) - laivų remonto ir priežiūros įmonė;
- UAB Krantas Travel (Lietuva) - kelionių agentūra;
- Rasa Multipurpose Shipping Ltd. (Kipras) - laivybos bendrovė;
- Aukse Multipurpose Shipping Ltd. (Cyprus) - laivybos bendrovė;

- LISCO Optima Shipping Ltd. (Cyprus) - laivybos bendrovė.
- Tor Botnia Shipping Ltd. (Cyprus) - veikla nutraukta;
- Mare Blue Shipping Ltd. (Cyprus) - laivybos bendrovė;
- Tor Finlandia Shipping Ltd. (Cyprus) - laivybos bendrovė;
- LISCO Maxima Shipping Ltd. (Cyprus) - laivybos bendrovė.

Ro-pax laivas Patria Seaways pradėjo darbą naujoje linijoje tarp Paldisko to Kapellskaro.

1) objektyvi įmonės būklės, veiklos vykdymo ir plėtros apžvalga, pagrindinių rizikos rūšių ir neapibrėžtumų, su kuriais įmonė susiduria, apibūdinimas;

AB „DFDS Seaways“ (toliau – Bendrovė), įmonės kodas 110865181, buvo įsteigta 2001 m. birželio 27 d., reorganizavus AB

„Lietuvos Jūrų Laivininkystė“. Didžiausias bendrovės akcininkas yra Danijos kompanija „DFDS“ A/S, kuriai 2011 m. gruodžio 31 d.

duomenimis priklausė 97,6 proc. akcijų. Bendrovės valdymo organai yra Visuotinis akcininkų susirinkimas, Valdyba ir

administracijos vadovas – Vykduantysis direktorius.

AB „DFDS Seaways“ grupei (toliau – Grupė) 2011 m. gruodžio 31 d. priklauso šios bendrovės:

Nuosavybės dalis, %

Pagrindinė AB „DFDS Seaways“ veikla yra laivų nuoma bei keleivių pervežimas keltais. Bendrovė taip pat vykdo savo ir „DFDS Tor Line“ linijų iš Lietuvos į Vokietiją, Švediją, Daniją agentavimo funkcijas.

2010 metais Bendrovė pasirašė laivų valdymo sutartį su St. Peter Line linijos savininkais. Šiuo metu pagal šią sutartį įmonė teikia laivų techninio aptarnavimo, įgulų formavimo bei ISM/ISPS paslaugas dviems dideliems keleivinio tipo laivams Princess Maria bei Princess Anastasia, dirbantiems St.Peterburgas - Helsinki bei St.Petersburgas - Stokholmas-Talinas linijose.

2011 metais įmonė įsigijo vieną Ro-Pax tipo laivą Liverpool Seaways. Šis laivas dirba keltų linijoje tarp Klaipėdos ir Karlshamno. Ro-pax laivas Regina Seaways, seserinis Lisco Maxima laivas, buvo išsinuomotas 2011 metų gegužės mėn. 2011 metų kovo 1 dieną bendrovė pakeitė savo pavadinimą iš AB "DFDS LISCO" į AB DFDS Seaways. 2011 metų Gegužės mėn. ro-pax laivas Kaunas pradėjo plaukioti tarp Ust Lugos, Sassnitzo bei Kylio uostų. Pokyčiai taip pat vyksta ir vietinėje bei regioninėje konkurencinėje aplinkoje, įskaitant naujų konkuruojančių maršrutų atidarymą ar pajėgumų didinimą egzistuojančiuose maršrutuose.

AB DFDS Seaways pardavė savo pagrindinį administracinį pastatą, esantį J.Janonio g. 24, Klaipėda. Šiuo metu įmonės centrinė būstinė yra įsikūrusi Šaulių g. 19, Klaipėda.

2011 metų spalio mėn. Taline (Estija) buvo įsteigta nauja krovinius bei keleivius aptarnaujanti agentūra pavadinimu DFDS Seaways OU.

Pagrindinės veiklos aprašymas

DFDS Seaways Grupės laivai vykdo pervežimus pietų Baltijos regiono ro-pax linijų tinkle. Grupės veikia kaip laivų agentai, keleivinio verslo savininkai ar laivų savininkai sekančiose linijose:

DFDS Seaways veikia kaip laivų agentas, keleivinio verslo ar/ir laivų savininkas sekančiose linijose:

Šių dukterinių bendrovių veikla priskirtina ro-pax laivybos vienetui:

Makroekonominė ir rinkos rizika

Krovinių ir keleivių pervežimo jūriniais maršrutais rinka yra įtakojama bendrų ekonominių tendencijų. Galima daryti išvadą, kad trumpu laikotarpiu paklausa keleivių pervežimo rinkoje yra labiau jautri ir priklausoma nuo ekonominių tendencijų nei krovinių pervežimo rinka.

Be to jūrinių pervežimų rinkai įtakos turi ir specifinės, pramonės šakai būdingos sąlygos. Tai būtų besikeičiančios rinkos sąlygos

alternatyviose transporto šakose, kaip kelių, geležinkelių ar oro transportas. Pastarasis ypač svarbus keleivių pervežimo sektoriui.

DFDS Seaways Metinė ataskaita 2011**Grupė Bendrovė Grupė Bendrovė**

257,7 226,4 285,9 269,6

85,2 3,8 78,1 -1,4

159,8 5,8 34,6 13,4

Grupė Bendrovė Grupė Bendrovė

0 0 0 0

0,2 0 0 0

0,2 0 0 0

Dukterinių bendrovių ir asocijuotų įmonių veiklos rezultatai už 2011 metus

11.733 5.705

Rasa Multipurpose Shipping Ltd. 162.823 8.601

Lisco Optima Shipping Ltd 14.393 3.786

Laivyno Technikos Priežiūros Bazė 2.153 349

DFDS Seaways OU -24 -79

UAB Krantas Travel 398 -47

UAB Lisco Shipping Logistics 282 170

DFDS Seaways Baltic GmbH 3.384 1.661

Tor Botnia Shipping Ltd. 768 462

Tor Finlandia Shipping Ltd. 1.202 956

Mare Blue Shipping Ltd. -1.281 -1.281

Lisco Maxima Shipping Ltd. 14.875 6.387

210.706 26.670

Svarbiausios rizikos, siejamos su verslo vystymu, tai pajėgumų padidinimas egzistuojančiuose maršrutuose, įdarbinant naują ar didesnę tonažą.

Rizika, susijusi su verslo vystymu

Šio pobūdžio rizikos valdomos, nuodugniai planuojant ir priimant sprendimus, vadovaujantis vidinėmis politikomis ir investavimo nuostatomis.

Saugumo ir aplinkos taršos rizika

DFDS Seaways veikloje naudojami krovininiai ir RoPax laivai bei įranga, iššaukia įprastinę veiklos riziką. Ši rizika yra valdoma ir minimizuojama laikantis saugumo reikalavimų ir procedūrų, atliekant prevencinius darbus bei draudžiantis nuo rizikos.

Įdiegtos aplinkos apsaugos bei saugumo priemonės atitinka bendrovės aplinkos apsaugos ir saugumo politikas, bei oficialius ir klientų reikalavimus. Laipsniškas šių reikalavimų augimas gali padidinti bendrovės sąnaudas. Grupė kiek įmanoma yra apsidraudusi nuo aplinkos taršos rizikų.

Politinė ir teisinė rizika

Tam tikri politiniai sprendimai gali keisti bendrovės veiklos teisinę struktūrą su potencialiai neigiamais padariniais.

Finansinių ir nefinansinių veiklos rezultatų analizė, su aplinkos ir personalo klausimais susijusi informacija;

DFDS Seaways Grupės veiklos rezultatai 2010 - 2011 metams pateikti žemiau:

Tęsiama veikla

Pajamos

EBITDA

Pelnas (nuostolis)

Nutrauktoji veikla

milijonai LTL

2010 2011

2011 metų Grupėje dirbo vidutiniškai 840 darbuotojai, iš jų 611 jūrininkų.

Pajamos

EBITDA

Pelnas (nuostolis)

Dukterinės bendrovės ir asocijuotos įmonės

Aukse Multipurpose Shipping Ltd.

Pajamų augimą iki 285,9 milijonų LTL iššaukė padidėjęs pervežtų krovinių bei keleivių skaičius. EBITDA sumažėjo iki 78,1 milijonų LTL iš esmės dėl žemesnių laivų nuomos kainų. Pažymime, kad 34.6 milijonų pelnas apima administracinio pastato pardavimo efektą, sudarantį 10.98 milijonų LTL.

Aplinkosauga

Kaip ir kitos transporto priemonės, laivai turi įtaką aplinkai. Naudojant kurą laivams į atmosferą išmetama CO₂, Nox ir sieros dalelės.

Laivų lijaliniai vandenys gali užteršti jūrinį vandenį kenksmingomis medžiagomis. Be to, laivai, ypač būdami uoste, sukelia triukšmą. Labiausiai efektyvi priemonė, mažinanti CO₂ emisiją, tai sumažintas kuro sunaudojimas transportuoto krovinio vienetui. 2011 metais buvo tęsiamas anksčiau pradėtas projektas, sumažinti kuro sunaudojimą, apimantis visą eilę techninių ir operacinių priemonių.

Nauji tarptautinių normų reikalavimai Baltijos jūroje sumažino sieros dalelių leidžiamą koncentraciją laivo kure nuo buvusių 1.5% iki dabartinio 1.0%.

Personalas

Naudojantis LISCO AKADEMIJOS platforma buvo surengti įvairaus pobūdžio mokymai ir seminarai, gilinantys kranto darbuotojų ir jūrininkų profesinius įgūdžius. 2011 metais buvo tęsiamas projektas FOCUS, susijęs su paslaugų, teikiamų keleiviams keltuose gerinimu.

DFDS Seaways Metinė ataskaita 2011

- Klaipėda - Kiel; 6 reisai per savaitę abiejomis kryptimis, vykdomi LISCO Maxima ir Regina Seaways laivų; 2011 metais bendrovė nepirko bei nepardavė nuosavų akcijų.

Trumpa sričių, kuriose dirba DFDS Seaways laivai, apžvalga:

- Klaipėda - Karlshamn; 7 reisai per savaitę abiejomis kryptimis, vykdomi LISCO Optima ir Liverpool Seaways laivų;

- Klaipėda - Sassnitz; 3 reisai per savaitę abiejomis kryptimis, vykdomi Vilnius Seaways laivo;

- Zeebrugge-Rosyth. 3 reisai per savaitę abiejomis kryptimis, vykdomi Tor Finlandia laivo;

Bendrovė turi įsigijusi 4.093.177 vnt. nuosavų akcijų (nominali vertė 4.093.177 Lt), kas atitinka 1,23 procento įstatinio kapitalo.

- Ust.Luga-Kiel - Sassnitz. 2 reisai per savaitę abiejomis kryptimis, vykdomi laivo Kaunas;

- Paldiski-Kapellskar. 5 reisai per savaitę abiejomis kryptimis, vykdomi Patria Seaways laivo;

- St.Petersburg-Kiel; 2 reisai per savaitę, vykdomi Tor Botnia laivo.

Prognozuojama, kad krovinių bei keleivių pervežimo apimtys išliks gana aukštos. Laivų nuomos kainų žemėjimo tendencijos išliks tokios pačios 2012 metais, kas negatyviai įtakos Bendrovės rezultatus. Atsižvelgiant į 2011 metais patirtas vienetines pelningas transakcijas, 2012 metų rezultatas yra planuojamas tarp 13 ir 16 milijonų LTL.

Nuo 2003 m. balandžio 1 d. Maskvoje (Ozerkovskij g. 12) ėmė veikti AB DFDS Seaways atstovybė. Pagrindinis jos tikslas yra atstovauti bendrovės interesus Rusijos Federacijoje, rinkti ir analizuoti informaciją apie Rusijos rinką, palaikyti ir stiprinti ryšius su esamais partneriais bei ieškoti naujų partnerių Rusijoje. Atstovybėje dirba du darbuotojai.

informacija apie įmonės tyrimų ir plėtros veiklą;

Pagrindinė bendrovės tyrimų ir plėtros veiklos sritis yra Grupės kokybės ir saugumo vadybos sistemos palaikymas (the International Safety Management code).

Keleivių, įgulos ir tonažo saugumas yra aukščiausio prioriteto uždavinys. Jis apjungia ištisą bendrovės politiką, strategijų bei tikslų visumą.

ISM kodas tobulinamas nenutrūkstamai. Sistema susideda iš dokumentuotų procesų, kurie užtikrina nuolatinį dėmesį visiems laivo saugumo aspektams, įskaitant tikrinimą ar Grupės vidiniai reikalavimai atitinka įstatymų numatytus. Didelė darbo, susijusio su laivo saugumu, dalis atliekama gerai organizuotų inspekcijų metu, taip pat ir vykdant nustatytas procedūras laive.

Vidinio audito tarnyba inspektuoja visus laivus bent kartą per metus. Be to tiek bendrovė, tiek laivynas nustatytu periodiškumu yra tikrinami institucijų, atsakingų už saugumo priemonių įgyvendinimą.

Klaipėda, 2 Kovas, 2012

Peder Gellert Pedersen

Valdybos pirmininkas

DFDS Seaways Metinė ataskaita 2011

Grupės bendrovės

Nuosavybės Nuosavybės

rovė	dalis 2010	dalis 2011	Šalis	Miestas	Akcinis kapitalas
DFDS Seaways			Lietuva	Klaipėda	33 2.547.434
Optima Slimsikių LW	100	100	Kipras	Limasd	1.000
Multipurpose Shipping	100	100	Kipras	Limasd	1.000
LKL.					
Multipurpose Shipping Ltd.	100	100	Kipras	Limasd	1.000

Alia Shipping LW	100	100	Kipras	Limassol	1.000
Alia Shipping LKL	100	100	Kipras	Limassol	1.000
Alia Shipping LKL	100	100	Kipras	Limassol	1.000
Alia Shipping Priežiūros Bazė	100	100	Lietuva	Klaipėda L	1.500.000
Alia Travel	100	100	Lietuva	Klaipėda L	400.000
Alia Shipping Logistics	100	100	Lietuva	Klaipėda L	100.000
Seaways Baltic GmbH	100	100	Vokietija	Kiel	26.000
▶ Alia Blue Shipping Company Ltd		100	Kipras	Limassol	1.000
Seaways OU		67	Estija	Talinas	3.800
UR					

UA8 Alia Shipping'

2010 gruodžio 6 d. UA8 Alia Shipping"buvo likviduota

1.2. POLITIKA SAUGIOS LAIVYBOS IR APLINKOSAUGOS SRITYJE

KOMPANIJOS POLITIKA

Kompanijos politikai ir strategijai būdinga tai, kad siekdamas tikslo – gauti maksimalų pelną iš transporto veiklos – kiekvienas darbuotojas laive ir krante laikosi griežtų saugios laivybos ir aplinkosaugos reikalavimų, daro viską, kad išvengtų traumų ir žmonių žūties, mechanizmų gedimo. Visą tai įgyvendinti padeda Kompanijoje įdiegto Tarptautinio saugios laivybos valdymo kodekso idėjos.

Vadovaudamasi bendradarbiavimo ir reikiamos motyvacijos principais, Kompanija teikia daug reikšmės tam, kad visi darbuotojai – tiek jūroje, tiek krante – nuolatos tobulintų saugios laivybos bei aplinkosaugos žinias, laikytųsi taisyklių ir procedūrų, skirtų išvengti bet kokios rizikos, susijusios su laivyno eksploatacija ir pavojingomis bei kritinėmis situacijomis.

Kompanija SVS pagalba sudaro aiškias valdymo ir ryšių sistemos sąlygas, nustato saugių operacijų procedūras, pranešimų apie saugos normų nukrypimus tvarką, užtikrina dinamišką visų saugos sistemos dalyvių kontrolę.

Vykdydama aprašytą politiką, Kompanija griežtai laikosi tarptautinių ir nacionalinių įstatymų bei reikalavimų, administracijos ar klasifikacinių bendrovių taisyklių, techninių bei mokslo organizacijų parengtų normų.

Koncepcija, užduoties formulavimas

Bendrovės SVS, realizuojanti bendrovės politiką saugios laivų eksploatacijos ir apsaugos nuo užteršimo srityje - tai aiški raštu išdėstyta valdymo veiksmų ideologija, pagrįsta patikimais duomenimis apie tarptautinius bei valstybinius reikalavimus saugios laivybos ir aplinkosaugos valdymo srityje, ir paremta pastoviu galimų rizikos faktorių vertinimu ir valdymu; apie Kompanijos laivų galimybes ir apribojimus; apie kapitonų, laivų įgulų ir kranto specialistų kvalifikacijos lygį; apie specifines krovinių ypatybes.

Vertinant galimus rizikos faktorius atsižvelgiama į bendrovės laivų galimybes ir apribojimus; kapitonų ir laivo įgulų, bei kranto specialistų kvalifikacijos lygį; laive atliekamas operacijas; specifines pervežamų krovinių ypatybes.

Bendrovės politiką turi žinoti ir jai pritarti visi kompanijos saugios laivybos valdyme dalyvaujantys kranto dalinių darbuotojai, kapitonai ir laivų įgulos.

Struktūra

Bendrovės struktūra turi užtikrinti aktyvaus visų lygių specialistų dalyvavimo motyvaciją efektyviam SVS funkcionavimui, pavyzdžiui, tarnybinių pareigų vidinių struktūrinių pakitimų sąskaita, kada veikimo funkcijų išplėtimas ir kokybinis specialisto darbo pagerėjimas sąlygoja jo materialinį gerbūvį arba paaukštinimą tarnyboje.

Aktyvaus specialisto dalyvavimo SVS motyvacija turi būti kontrakto dalimi.

Kapitonas

Pagrindinė SVS figūra laive yra kapitonas. Jis yra laivo savininko patikėtinis, atsakantis už keleivių ir įgulos narių saugumą, laivo ir gabenamo krovinio išsaugojimą. Kapitonas užtikrina gerų tarpusavio santykių tarp įgulos narių užmezgimą, imasi reikiamų priemonių, kad laive visi įgulos nariai nesijaustų vieniši ir atskirti nuo kolektyvo.

Bendrovė privalo suteikti kapitonui reikiamas materialines, finansines ir kadrų pasirinkimo galimybes laivo ir jo įrengimų būklės palaikymui pagal tarptautinių sutarčių nuostatus, laivo vėliavos šalies valstybinius įstatymus ir taisykles, laivo savininko instrukcijas ir rekomendacijas.

Kapitonas turi skatinti, kad visi įgulos nariai laikytųsi bendrovės SVS politikos

Kontrolė

Visų bendrovės SVS dalyvių veiklos efektyvumo ir esamos būklės sisteminis kontroliavimas, įskaitant ir laivų SVS - būtina sistemos efektyvumo sąlyga.

Kontrolė suteikia vadovybei patikimą informaciją apie faktinę visų SVS dalyvių būklę, valdymo kokybę, valdymo koregavimo būtinumą, informacinio aprūpinimo kokybę.

Savikontrolė (geriau - nepriklausomas auditas) turi nustatyti, ar užtikrinamas bendrovės ir jos laivų normatyvinės-teisinės bazės palaikymas šiuolaikiniame lygyje; vykdomi normatyvinių dokumentų reikalavimai; laiku aptinkami sistemos trūkumai ir apie juos pranešama vadovybei, o jų išvengimui naudojamos reikiamos priemonės; pasiekiamas SVS efektyvumas.

TURINYS

Nr.	Pavadinimas	Sukurta	Taisyta	Versija	Galioja
1.	BENDROS NUOSTATOS				
1.1	Supažindinimo lapas	2006.08.01		1	
2.	POLITIKA SAUGIOS LAIVYBOS IR APSAUGOS NUO UŽTERŠIMO SRITYJE				
2.1	Krovinio pažeidimas.	2006.08.01	2012.01.15	4	
2.2	Veismų procedūra pervežant pavojingus krovinius.	2006.08.01	2011.06.01	5	
2.3	Pastovaus ro-ro laivų krovinių patalpų patruliavimo organizavimas sutinkamai su SOLAS-74 Ch.II Reg.23-2.3 reikalavimais.	2006.08.01	2011.06.01	4	
2.4	Prieškontraktinio pasirengimo krovinio pervežimui procedūra.	2006.08.01	2011.06.01	4	
2.5	Alkoholio ir narkotinių medžiagų politikos vykdymo kontrolė	2012.04.04		1	
3.	KOMPAIJOS ATSAKOMYBĖ IR ĮGALIOJIMAI				
4.	PASKIRTAS ASMUO				

5.	KAPITONO ATSAKOMYBĖ IR ĮGALIOJIMAI				
5.1	Laivo kapitono periodinė SVS apžvalga	2012.04.04		1	
5.2	Mėnesinis SVS efektyvumo vertinimas	2012.04.04		1	
6.	IŠTEKLIAI IR PERSONALAS				
6.1	Laivo saugos komitetas	2012.04.04		1	
6.2	Saugos karininkas	2012.04.04		1	
6.3	Bendrovės kranto dalinių darbuotojų ir įgulos narių supažindinimo su saugia laivyba ir aplinkos apsaugą reglamentuojančiais norminiais dokumentais, laivo konstrukcija ir įrangos išdėstymu procedūra	2006.08.01	2012.04.04	9	
6.4	Laivo įgulos narių, nukreiptų darbui į laivą, apiforminimo, bei jų dokumentų, sertifikatų ir kvalifikacinių liudijimų kontrolės procedūra	2006.08.01	2012.01.15	10	
6.5	Laivų kapitonų ir karininkų žinių bei darbo patirties patikrinimo priimant į darbą, skiriant į aukštesnes pareigas ir perkeltiant į naujus laivus, asmenų, priimtų į AV, KAD pareigas, mokymo ir testavimo, stažuotės bei dubliavimo organizavimo procedūra.	2006.08.01	2011.06.01	7	
6.6	GMDSS operatorių patikrinimo procedūra.	2006.12.15	2011.06.01	4	
6.7	Medicininės pagalbos suteikimas bendrovės laivuose	2007.12.15	2012.01.15	4	
6.8	Kranto specialistų paaugštinimo tarnyboje procedūra	2006.08.01	2011.06.01	3	
7.	OPERACIJŲ VYKDYMO PLANŲ PARENGIMAS LAIVUOSE				

7.1	Navigacinės procedūros.	2006.08.0 1	2011.06.0 1	7	
7.2	Laivo rezerviniai ir kritiniai mechanizmai bei įranga.	2006.08.0 1	2011.06.0 1	4	
7.3	Avarinių akumuliatorinių žibintų techninės būklės kontrolės pagal SOLAS-74, II-1 dalies, 42-1 taisyklę, procedūra.	2006.08.0 1	2011.06.0 1	2	
7.4	Sunkaus kuro kokybės valdymas	2012.04.0 4		1	
7.5	MARPOL "VI priedo" dėl azoto oksido (NO _x) išmetimo iš laivų apribojimo nuostatų vykdymo procedūra.	2006.08.0 1	2009.02.1 5	2	
7.6	Sieros oksidų (SO _x) išmetimo iš laivų į atmosferą ribojimo procedūra	2006.08.0 1	2012.04.0 4	5	
7.7	MARPOL "VI priedo" 12 taisyklės nuostatų vykdymo procedūra, draudžianti tyčinius ozono sluoksnį ardančias medžiagas išmetimus.	2006.08.0 1	2011.06.0 1	3	
7.8	Atliekų deginimo laive procedūra.	2006.08.0 1	2011.06.0 1	2	
7.9	<u>Gelbėjimosi valčių, nuleidimo įrenginių ir atskyrimo įrenginių esant krūviui patikrinimo ir saugaus šių įrenginių naudojimo procedūra.</u>	2006.08.0 1	2011.06.0 1	6	
7.10	SOLAS 74 III skyriaus taisyklių 6.4 ir 6.5 reikalavimų užtikrinimo procedūra	2007.12.1 5	2011.06.0 1	2	
7.11	Informacijos, surinktos laivo reiso duomenų registratoriuje kaupimas, laikymas ir perdavimas	2006.08.0 1	2011.06.0 1	5	
7.12	Rizikos vertinimo bendrovės laivuose procedūra	2009.12.2 0	2011.06.0 1	3	
7.13	Bendros darbo su kompiuteriais taisyklės	2006.08.0 1	2012.01.1 5	5	
7.14	Darbo su bendrovėje naudojamomis cheminėmis medžiagomis procedūra.	2009.12.2 0	2012.01.1 5	3	

8.	PARENGTIS AVARINIAI SITUACIJAI				
8.1	Veiksmų avarinėse situacijose procedūros.	2006.08.0 1	2011.06.0 1	6	
8.2	Laivo mokomieji aliarmai: planavimas, vykdymas, dokumentų pildymas.	2006.08.0 1	2011.06.0 1	8	
8.3	Laivo pranešimų dėl pagalbos suteikimo su grifu “avarinė” ir “skubi” perdavimo iš laivo procedūra.	2006.08.0 1	2011.06.0 1	8	
9.	PRANEŠIMŲ APIE REIKALAVIMŲ NESILAIKYMĄ, AVARIJAS IR PAVOJINGUS ĮVYKIUS IR JŲ ANALIZAVIMAS				
9.1	Pranešimų apie avarinius ir nelaimingus atsitikimus, neatitikimus ir pavojingas situacijas perdavimo, jų tyrimo ir analizavimo, vėlesnių koreguojančių veiksmų, bei periodinė SVS efektyvumo įvertinimo ir peržiūrėjimo procedūra.	2006.08.0 1	2012.04.0 4	7	
9.2	Pranešimas apie pavojingą situaciją	2007.12.1 5	2012.04.0 4	4	
10.	LAIVO IR JO ĮRANGOS TECHNINIS APTARNAVIMAS IR REMONTAS				
10.1	Inspekcinės procedūros	2006.08.0 1	2011.06.0 1	5	
10.2	Pasiruošimo laivo įvedimui į eksploataciją procedūra	2009.12.2 0	2011.06.0 1	2	
10.3	Informacinė medžiaga	2006.08.0 1	2011.06.0 1	4	
10.4	Laivo bendrosios saugos būklės kontrolės	2012.04.0 4		1	
11.	DOKUMENTACIJA				
11.1	Dokumentacijos valdymo procedūra	2006.08.0 1	2011.06.0 1	6	
11.2	<u>Dokumento parengimas, priėmimas,</u>	2006.08.0	2011.06.0	3	

	<u>įsigaliojimas ir pakeitimas.</u>	1	1		
11.3	Laivo procedūros ir instrukcijos.	2006.08.0 1	2011.06.0 1	3	
11.4	Procedūrų vykdymo kompanijos padaliniuose ir laivuose dokumentalūs įrodymai	2006.08.0 1	2011.06.0 1	5	
12	KOMPAIJOS VYKDOMI PATIKRINIMAI APŽVALGA IR ĮVERTINIMAS				
12.1	Vidinių bendrovės patikrinimų procedūra.	2006.08.0 1	2012.04.0 4	5	
12.2	Laivo ir kranto dalinių SVS vidinio patikrinimo kontrolinis lapai..	2006.08.0 1	2011.06.0 1	3	
12.3	Išaiškintų neatitikimų pašalinimo veiksmų procedūra.	2006.08.0 1	2011.06.0 1	2	
12.4	Atmintinė vidinių patikrinimų auditoriams.	2006.08.0 1	2011.06.0 1	3	

1.3. INKARINIŲ ĮRENGINIŲ, ŠVARTAVIMO, VALČIŲ NULEIDIMO IR MECHANIZMŲ VAIRAVIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMO DOKUMENTACIJA.

TVIRTINU:

A.Glazauskas

Kapitonas j/k „**VILNIUS**

SEAWAYS“

2011-04-20

3-LI-244 -015

Inkaravimosi operacijų

INSTRUKCIJA

1. NORMATYVINIAI AKTAI:

- **STCW;**
- **Bridge Procedures Guide;**
- Šturmanų tarnybos laivuose rekomendacijos - 89;

- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;
- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Inkaravimosi įrenginio eksploatacijos instrukcija;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. VEIKSMAI NULEIDŽIANT INKARĄ

TILTELIS

2.1 Budintis kapitono padėjėjas:

- praneša kapitonui apie prisiartinimą prie inkaravimo vietos;
- ne vėliau, kaip prieš valandą iki inkaravimosi vietos perspėja budintį mechaniką, patikrina ryšį su mašinų skyriumi, sutikrina tiltelio ir mašinų skyriaus laikrodžius;
- nustato laivo vietą ir perneša kelio skaičiavimą ant stambaus mastelio jūrlapio;
- palaiko ryšį su kranto valdžia, patikrina pastatymo ant inkaro vietą ir laiką, radijo ryšio UTB kanalą (stovint ant inkaro);
- siunčią bocmaną į baką inkaravimosi įrenginio paruošimui, tikrina ryšį su baku per laivo tinklą;
- jungia echolotą ir patikslina gylį po kyliu;
- iškviečia į baką 3 kapitono padėjėją ir nustato su juo ryšį per UTB kanalą;
- tikrina šviesos ir garso signalizacijos veikimą, tikrina signalinį rutulį ir papildomą įrangą reikalaujamą vietinių taisyklių;
- pereina į rankinį vairo įrenginio valdymą;
- prieš atplaukiant į inkaravimosi vietą iš anksto sumažina laivo greitį;
- inkaro nuleidimas atliekamas pilnai užgesus judėjimui pirmyn ir sukamojo laivo judėjimo inercijai;
- inkaras nuleidžiamas numatytame taške. Nustatant inkaravimosi vietą apskaičiuojama įvertinant laukiamą laivo padėtį veikiant vėjui ir srovei, saugų nuleisto inkaro grandinės ilgį ir būtiną akvatorijos atsargą laivą apsukimo atveju;
- esant gyliams daugiau nei 40 metrų arba esant akmenuotam gruntui inkaras nuleidžiamas tik pavara.
- viena grandinės tarpinė 27,5 metrai. Po 11 tarpinių iš kiekvieno borto.

BAKAS

2.2 Bocmanas:

- iš anksto apžiūri inkaravimosi įrenginį, esant reikalui sutepa judančias dalis,

- pašalina pašalinius daiktus;
- iš anksto nuima dangčius nuo denio kliuzų;
- žiemos sąlygomis, jeigu inkaravimosi įrenginys apledėjo, kliuzas apšalo, inkaro grandinė arba inkaras prišalo prie kliuzų, reikia juos nuvalyti arba atitirpdyti karštu vandeniu arba garu;
- įsitikina, kad juostiniai, uždedamieji stabdžiai patikimai užspausti;
- įsitikina, kad nėra žmonių inkaro grandinių dėžėse, kad niekas netrukdo inkaro grandinių nuleidimui;
- atidaro inkaro kliuzus;
- pakelia uždedamuosius stabdžius;
- apžiūri inkarus iš borto pusės ir įsitikina, kad inkarai švarūs;
- įsitikina, kad grandininiai būgnai (žvaigždutės) atjungti nuo pavarų
- apžiūri inkaravimosi įrenginio pavarą ir įsitikina, kad pajungtas elektros maitinimas;
- tikrina inkaro gervės darbą tuščios eigos režime "Nuleist" ir "Pakelt" visais greičiais;
- iš eilės sujungia grandinių būgnus (žvaigždutes) su pavara;
- atleidžia juostinius stabdžius;
- įjungęs inkaro špilį "Nuleisti", įsitikina, kad inkaras išeina iš kliuzo "švariai";
- gavus komandą iš tiltelio nuleidžia inkarą iki vandens;
- patikimai užspaudžia juostinius stabdžius ir atjungia grandininius būgnus (žvaigždutes) nuo inkaro špilio pavaros;
- pakabina laivo varpą, kad paduoti signalus pagal tarptautines laivų plaukiojimo taisykles-72;
- praneša apie pasiruošimą nuleisti inkarus;

2.3 Inkaro nuleidimas

- Nuleidžiant inkarą inkaravimosi įrenginio rajone turi būti tik jį aptarnaujantys asmenys. Tuo metu jie turi užsidėti apsauginius akinius.
- Prieš nuleidžiant inkarą 3 kapitono padėjėjas įsitikina, kad po laivapriekio iškyša nėra plaukiojančių įrenginių; kad inkaro grandinės dėžėje nėra žmonių.
- Draudžiama būti inkaravimosi įrenginio priekyje, šalia ir inkaro grandinės judėjimo linijoje, šalia denio ir inkaro kliuzų inkaro nuleidimo metu, taip pat įsitempus inkaro grandinei laivo manevrų metu.
- Nuleidus inkaro grandinę iki nurodyto ilgio pakeliamas juodas rutulys. 3 kapitono padėjėjas stebi kryptį, įtempimą ir nuleistos inkaro grandinės ilgį, praneša apie tai ant tiltelio;

- Budintis kapitono padėjėjas įjungia inkaro žiburius, nustato laivo vietą, praneša budinčiam mechanikui kapitono nurodytą laivo energetinės įrangos pasiruošimą, išmatuoja gylį po kyliu, pažymi kontrolinius kranto orientyrus, apskaičiuoja ir pažymi žemėlapyje apskritimą galimo laivo buvimo vietą įvertinus išleistą inkaro grandinę ir laivo ilgį. Praneša vietos valdžiai, jei to reikalauja taisyklės, apie inkaravimosi vietą ir laiką.
- Bocmanas pastato žymę išleistos inkaro grandinės sulaikymo juostiniu stabdžiu kontrolei.

2.4 VEIKSMAI PAKELIANT INKARĄ

- Prieš pakeliant laivo inkarą budintis kapitono padėjėjas iš anksto perspėja Mašinų skyrių apie numatomą manevrą pradžios laiką, į baką iškviečiami 3 kapitono padėjėjas ir bocmanas, kurie patikrinę inkaravimosi įrangą praneša apie pasirengimą inkaro pakėlimo operacijai.
- Nusiimant nuo inkaro, kapitonas esant reikalui, manevruoja laivu su tikslu sumažinti apkrovimą ant inkaravimosi įrenginio.
- Pradėjus inkaro pakėlimą, nuleidžiamas juodas rutulys.
- Keliant inkarą 3 kapitono padėjėjas papildomai praneša apie inkaro atsiplėšimo nuo grunto momentą ir būtinybę nuplauti grandinę.
- Keliant inkarą įdėmiai apžiūrima inkaro grandinė, inkarus užtvirtina atbuline aukščiau(p.2.2) aprašyta tvarka.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Instrukciją sudarė: VKP

TVIRTINU:

A.Glazauskas

Kapitonas j/k „**VILNIUS**

SEAWAYS“

2011-04-20

3-LI-244 -014

Švartavimosi operacijų

INSTRUKCIJA

1. NORMATYVINIAI AKTAI:

- **STCW;**
- **Bridge Procedures Guide;**
- **ŠTR – 89;**
- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;
- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Švartavimosi įrenginių eksploatacijos instrukcijos;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. TILTELIS

- Vyr.kapitono padėjėjas - priima 2-o kapitono padėjėjo ir 3-o kapitono padėjėjo pranešimus apie pasiruošimą švartavimosi operacijoms, valdo pagrindinių variklių telegrafus, perduoda komandas į baką ir į laivagalį, palaiko ryšį su CVP. Tikrina radiolokacijos stoties, lago, echoloto, tifono darbą, įjungia būtiną denio apšvietimą, navigacinius žiburius. Informuoja kapitoną.
- Budintis kapitono padėjėjas – patikrina pasirengimą įplaukti/ išplaukti į/ iš uostą, užpildo bendrovėje naudojamą kontrolinį patikros lapą Nr. 7.1.4.7 (įplaukimas į uostą) arba Nr. 7.1.4.3 (išplaukimas iš uosto), po komandos „švartuotojams į vietas“ apie pasiruošimo eigą informuoja vyr. kapitono padėjėją ir vyksta į švartavimosi vietą, esant reikalui vyr. kapitono padėjėjas baigia laivo ruošimą.
- Budintis jūreivis – vairininkas. Nuvalo vairinės stiklus. Pakelia, nuleidžia reikiamas vėliavas, vairininkas.

3. LAIVAPRIEKIS

- Švartavimosi operacijoms laivapriekyje vadovauja 3-as kapitono padėjėjas. 3KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu Nr. 7.12.4.4 . 3KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.2 Laivapriekis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.
- Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivo priekyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą, stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.

- Bocmanas - ruošia ir tikrina inkaravimosi, bei švartavimosi įrangos būklę. Apie pasiruošimą praneša tilteliui. Valdo švartavimosi gerves. Vadovauja vilkimo lyno padavimui/ištraukimui, švartavimosi lynų išdėstymui. Seka darbų saugos taisyklių vykdymą švartavimosi operacijų metu. Atsako už inkarų tvirtinimą, švartavimosi įrangos tinkamą saugojimą.
- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lyno fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu visi bako švartavimosi komandos nariai pavaldūs 3 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.

4. LAIVAGALIS

- Švartavimosi operacijoms laivagalyje vadovauja 2-as kapitono padėjėjas. 2KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu Nr. 7.12.4.4 . 2KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.1 Laivagalis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.
Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivagalyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą, stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.
- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lyno fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu laivagalyje visi švartavimosi komandos nariai pavaldūs 2 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.

- Budintis jūreivis ruošia laivagalio rampas pakėlimui/nuleidimui. Atvykus locmanui į laivą informuoja tiltelį ir esant reikalui palydi iki keleivių įlaipinimo koridoriaus. Užtikrina tvarką ir darbų saugą ties laivagalio rampomis.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

3 - TI- 071 – 400

TVIRTINU:

A.Glazauskas

Kapitonas j/k „**VILNIUS**

SEAWAYS“

2011-04-20

VAIRAVIMO ĮRENGINIO PARUOŠIMAS DARBUI

Vairavimo įrenginio paruošimas darbui yra atliekamas budinčio kapitono padėjėjo nurodymu. Bandomasis vairavimo įrenginio įjungimas turi būti atliekamas ne vėliau kaip 2 val. iki jo numatomo darbo pradžios.

Atlikus išorinę elektrinio vairavimo įrenginio apžiūrą bei patikrinus jo izoliacijos stovį, turi būti įjungiamas vairavimo įrenginio elektros variklis bei į vieną ir į kitą bortą sukinėjamas vairas iki kraštutinių padėčių. Vairavimo įrenginio valdymas taip pat turi būti patikrintas visuose valdymo postuose. Sukinėjant vairą, būtina įsitikinti, kad šis juda tolygiai, nestrigdamas bei nuosekliai.

Pradėdamas budėjimą budintis mechanikas privalo apžiūrėti vairavimo įrenginį, o budintis motoristas šio mechanizmo apžiūrą turi atlikti du kartus per budėjimą. Vairavimo įrenginio darbo metu būtina stebėti jo darbo režimą – labai svarbu, kad įrenginys veiktų sklandžiai, nesigirdėtų pašalinio stuksenimo ar girgždėjimo. Svarbu sekti ir besitrinančių detalių sutepimo stovį, tepalų lygį reduktorių korpusuose, elektros prietaisų monometrų parodymus, laivo vairo padėties parodymų tikslumą.

Kaistant guoliams, atsiradus stuksėjimui ar neįprastam triukšmui vairavimo įrenginyje, ar kitiems nukrypimams nuo įprasto vairavimo įrenginio darbo, budintis mechanika privalo bedelsiant nukreipti budintį motoristą į rumpelinį skyrių nuolatiniam vairavimo įrenginio

stebėjimui bei pranešti apie gedimą vyr.mechanikui. Bet kurie vairavimo įrenginio taisymo darbai yra leidžiami tik visiškai sustabdžius jo darbą.

Ruošiant hidraulinį vairavimo įrenginį darbui, būtina atlikti išorinę vairavimo pavaros ir balerio apžiūrą bei įsitikinti, kad visos judančios detalės yra normaliame stovyje. Taip pat turi būti tikrinamas vairavimo įrenginio vamzdyno hermetiškumas bei jų sujungimas, įsitikinama ar sujungimų vietose nėra tepalo nutekėjimo. Rekomenduojama patikrinti ir uždarančiųjų vožtuvų vairavimo įrenginio vamzdyne padėtį.

Prieš įjungdami hidraulinį vairavimo įrenginį paprastai rankiniu būdu tuščia eiga yra prasukami vairavimo įrenginio siurbliai bei patikrinamas jų hermetiškumas. Tuo tikslu būtina nustatyti siurblių maksimalaus padavimo ribose bei prasukti jį rankiniu būdu esant uždarytam vamzdyno vožtuvui. Jei šios patikros metu siurblys neprasisuka, tai reiškia, kad jo elementų hermetiškumas yra pakankamas.

Hidraulinio vairavimo įrenginio bandomasis įjungimas atliekamas įjungus siurblių elektrovariklius. Laivo vairas yra sukinėjamas iš ramybės būsenos į kairį ir dešinį bortus dirbant paeiliui su vienu ir kitu siurbliais. Ta pati operacija kartojama visuose valdymo postuose. Sukinėjant vairą būtina įsitikinti, kad nėra akivaizdžių gedimų, tepalo pratekėjimo, taipogi būtina palyginti vairo padėčių rodyklių parodymus visuose valdymo postuose.

AUTOVAIRININKO PARUŠIMAS DARBUI. VAIRAVIMO BŪDŲ KEITIMAS

Dauguma šiuolaikinių laivų yra aprūpinti autovairininko įrenginiais. Esant teisingai nustatytam autovairininkui, galima sutaupyti iki 3 % laiko, kurį laivas užtrunka reiso metu. Tai nesunku paaiškinti tuo, kad autovairininkas įgalina laivą plaukti daug tikslesniu kursu dėl ko sumažėja laivo korpuso ir vairo plunksnos stabdantis poveikis. Svarbu ir tai, kad esant įjungtam autovairininkui vairo pasukimo kampai sumažėja maždaug 20 – 30 % lyginant su vairavimu rankiniu būdu.

Pagal tarptautinius reikalavimus autovairininkas, kurio pagalba yra atliekamas valdymas reiso metu, turi atitikti tokius reikalavimus:

- Galimybė pereiti nuo rankinio valdymo prie automatinio ir atvirkščiai. Ši operacija turi būti atliekama pasitelkus ne daugiau kaip 2 valdymo prietaisus ir užtrukti ne ilgiau kaip 3 s, nepriklausomai nuo vairo plunksnos padėties;
- Galimybė pereiti nuo automatinio valdymo prie rankinio esant bet kokiems autovairininko gedimams;
- Galimybė filtruoti valdymo signalus, patenkančius į autovairininką, tam, kad sumažinti vairo posūkių skaičių didesnio bangavimo metu.

- Pereinant nuo rankinio valdymo prie automatinio autovairininkas turi savarankiškai pasukti laivą ir išvesti jį į kurso liniją.

Autovairininko atliekamo darbo efektyvumas didžiaja dalimi priklauso nuo laivo valdymo dinaminio savybių, oro sąlygų bei autovairininko parametrų parinkimo. Dėl šios priežasties to paties tipo autovairininkai, įrengti skirtinguose laivuose, paprastai dirbs skirtingai. Kita vertus, tai atsako į klausimą, kodėl iki pat šiol nėra parengtų vieningų lentelių ar grafikų, leidžiančių nustatyti optimalius autovairininko parametrus kintant eksploatacinėms sąlygoms. Vis dėlto per daugelį metų atlikti tyrimai ir sukaupta patirtis leidžia daryti prielaidas, kad autovairininko parametrus būtina keisti tokiais atvejais:

- Pakitus laivo apkrovai (plaukiant balastu, su visu kroviniu ar pan.);
- Esant ženkliam laivo greičio pokyčiui (plaukiant visu greičiu, vidutiniu ar mažu);
- Iš esmės pasikeitus oro sąlygoms.

Autovairininko parametrai turi būti parenkami taip, kad laivas galėtų išlaikyti plaukimo kursą esant minimaliems vairo plunksnos pasukimams. Taip pat nepatartina didinti autovairininko jautrumo galimų nukrypimų nuo kurso atžvilgiu esant didesniai bangavimui, nes tokiu atveju ypač padažnėja vairo plunksnos pasukimų skaičius. Būtina atminti, kad vairo plunksnos pasukimų skaičiui viršijant 400 kartų per val., laivo išlaikymas kurso linijoje nepagerėja. Kita vertus, toks dažnas operacijų su vairo plunksna skaičius tik pagreitina vairo plunksnos susidėvėjimą bei sumažina laivo naudingą galią.

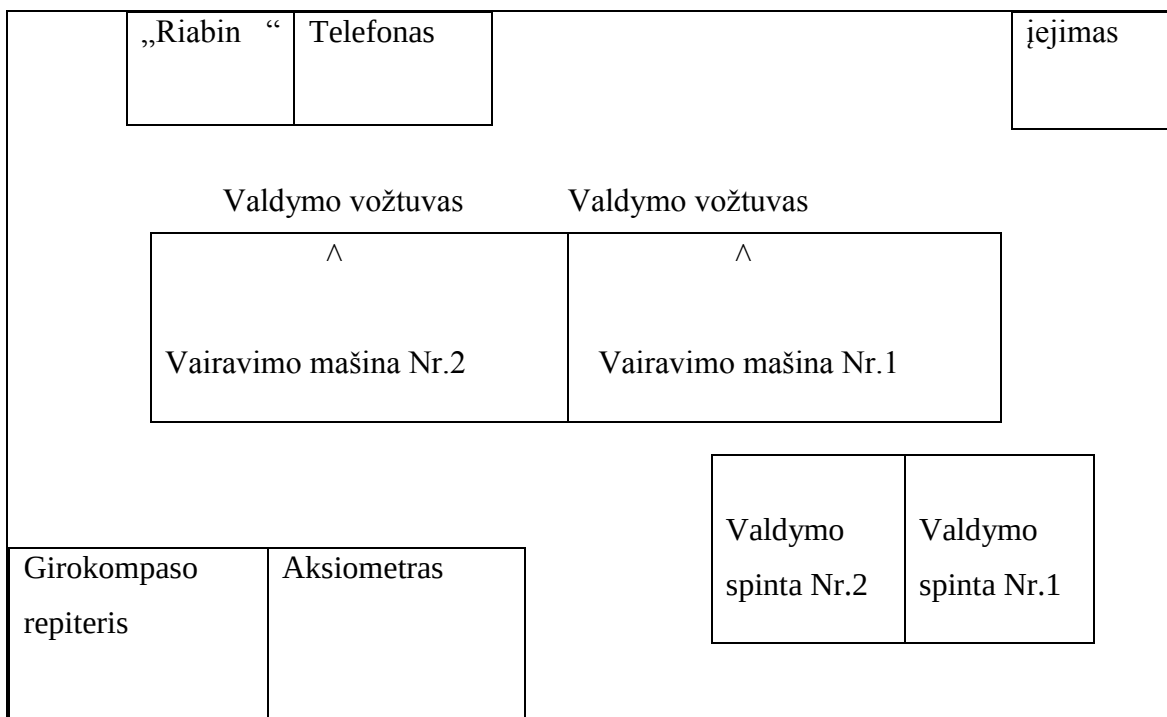
Kadangi dauguma laivų šiandien yra aprūpinti autovairininkais, įprasta, kad reiso metu laivas yra vairuojamas šio įrenginio pagalba. Vis dėlto, plaukiant navigaciniu požiūriu sudėtingais rajonais, riboto manevringumo ar matomumo sąlygomis, plaukiant tarp ledų, įplaukiant ar išplaukiant iš uosto, švartuojantis, inkaruojantis, esant sudėtingoms hidrometeorologinėms sąlygoms nuo automatinio valdymo yra pereinama prie rankinio, o laivas yra valdomas vairininkui vykdamas tiltelyje budinčio laivavedžio nurodymus.

PERĖJIMO Į AVARINĮ LAIVO VALDYMĄ INSTRUKCIJA

Pereinant į avarinį valdymą, būtina nusileisti į rumpelinių įrengimų patalpą (pagrindinis denis, dešinys bortas, po KOVP patalpa Nr. 809). Perjungti paketinius jungiklius ant vairavimo mašinų valdymo pultų iš padėties "distancinis" į padėtį "vairavimo mašinos patalpa".

Valdymas atliekamas rankiniu būdu veikiant kairio arba dešinio borto vožtuvą (vairo padėtį nustatyti aksiometru, kursą - girokompaso repiteriu).

Ryšį su tilteliu palaikyti įrenginiu "Riabina" arba beelementiniu telefonu.



3 - TI- 071 – 401

TVIRTINU:

A.Glazauskas

Kapitonas j/k „**VILNIUS**

SEAWAYS“

2011-04-20

AUTOVAIRININKO IR VAIRAVIMO MAŠINŲ NAUDOJIMO INSTRUKCIJA

Konstruktiskai numatyti trys vairavimo mašinų valdymo postai: centrinis postas - tiltelis ir kiti du pultai tiltelio sparnuose.

Centriniame pulte visi vairavimo mašinų darbo režimo perjungėjai, darbo ir gedimų signalizacija, indikatorių skalių apšvietimo reguliatoriai.

RANKINIS DARBO REŽIMAS

1. Pasirinktinai įjungti vairavimo mašiną Nr. 1 arba Nr. 2 arba abi kartu.
2. Darbo režimo jungikliu įjungti - pasirinkti reikiamą valdymo pultą.
3. Sukinėdami vairą keičiame vairo plunksnos padėtį reikiamose ribose, stebėdami vairo plunksnos indikatoriaus parodymus, tuo pačiu neužmiršdami, kad laivui plaukiant, vairo plunksną pasukant į maksimalias padėtis - didėja variklio apkrovos.

DĖMESIO: Dirbant abiems vairo mašinoms kartu, vairo plunksna pasukama daug greičiau, bet jei viena vairavimo mašina sugenda, ją reikia SKUBIAI išjungti.

AUTOVAIRININKO DARBO REŽIMAS

1. Įjungti pasirinktinai vairavimo mašiną Nr. 1 arba Nr. 2.
2. Darbo režimo jungikliu pasirinkti „AUTOVAIRININKO" darbo režimą.
3. Jungikliu „VAIRO APRIBOJIMAS" nustatome vairo plunksnos galimą maksimalų pasukimą.
4. Rankenėle „UŽDUOTAS KURSAS" nustatome reikiamą kursą (keisti galima 0 - 360 laipsnių ribose)
5. Priklausomai nuo oro sąlygų jungikliu „FILTRAS" nustatome filtraciją, atmindami, kad ją padidinus - autovairininko jautrumas mažėja.

PASTABA: garsinis signalas „NUKRYPTIMAS NUO KURSO" suveikia larvui nukrypus nuo kurso 10°.



2 pav. vairo plunksnos indikatorius



3 pav. vairo pavara

GELBĖJIMOSI VALČIŲ PARUOŠIMAS, NULEIDIMAS IR PLAUKIMAS JAIS NUO LAIVO

Situacija gali būti tokia, kad kovą už laivo išlikimą dar vyksta, o kai kurias valtis jau pradėjo leisti į vandenį. Tai visiškai nereiškia, kad kapitonas pamiršo paskelbti valčių pavojų arba kažkas savavališkai nuleidžia gelbėjimosi priemones. Tokius išankstinius veiksmus gali sukelti gaisro pavojus valčių arba plaustų buvimo vietose, laivo pakrypimas iki 15-20°, kai nuleisti valtis jau nebeįmanoma, arba kitos aplinkybės.



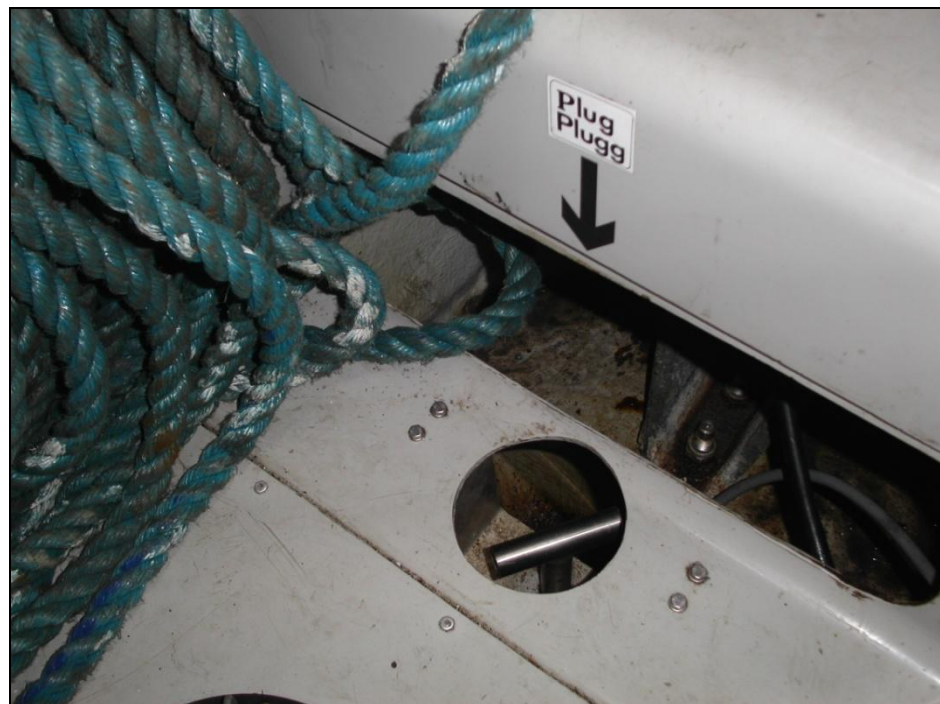
Pav. 4 gelbėjimosi valtys, po 2 kiekviename borte. Kiekvienos valties talpumas yra 43 žmonės.



Pav. 5 greitaeigis gelbėjimo kateris skirtas gelbėti iškritusiems už borto žmonėms. Talpina 6 žmonės.

GELBĖJIMOSI VALTIES NULEIDIMO INSTRUKCIJA

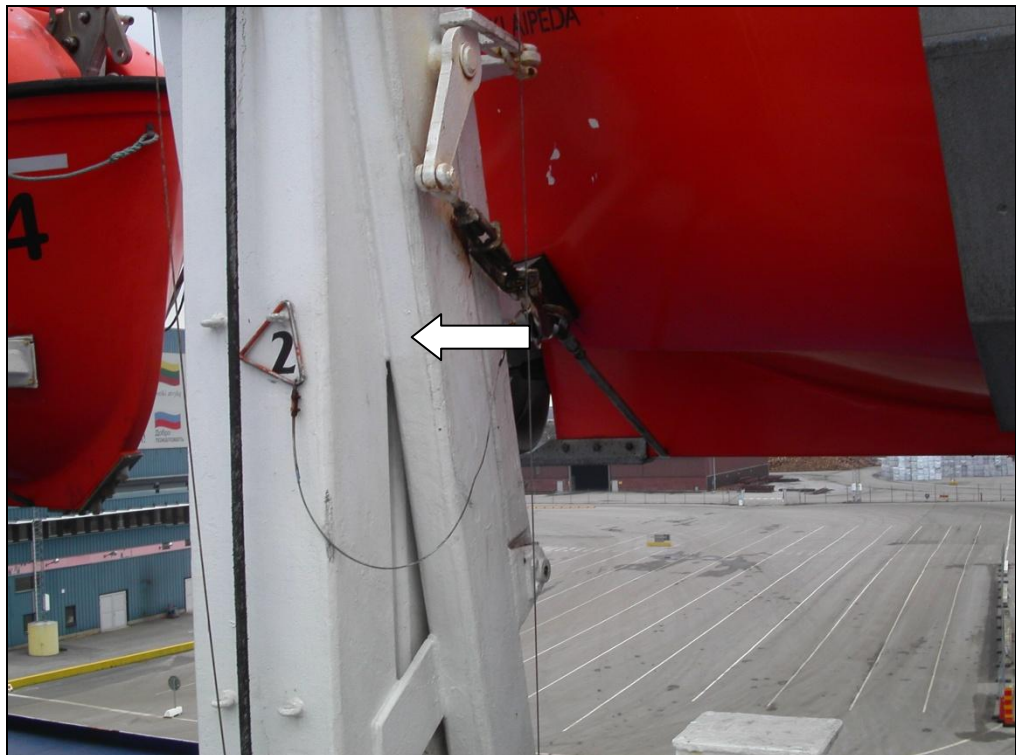
1. ĮSUKTI KAMŠTĮ Į VALTIES DUGNĄ.



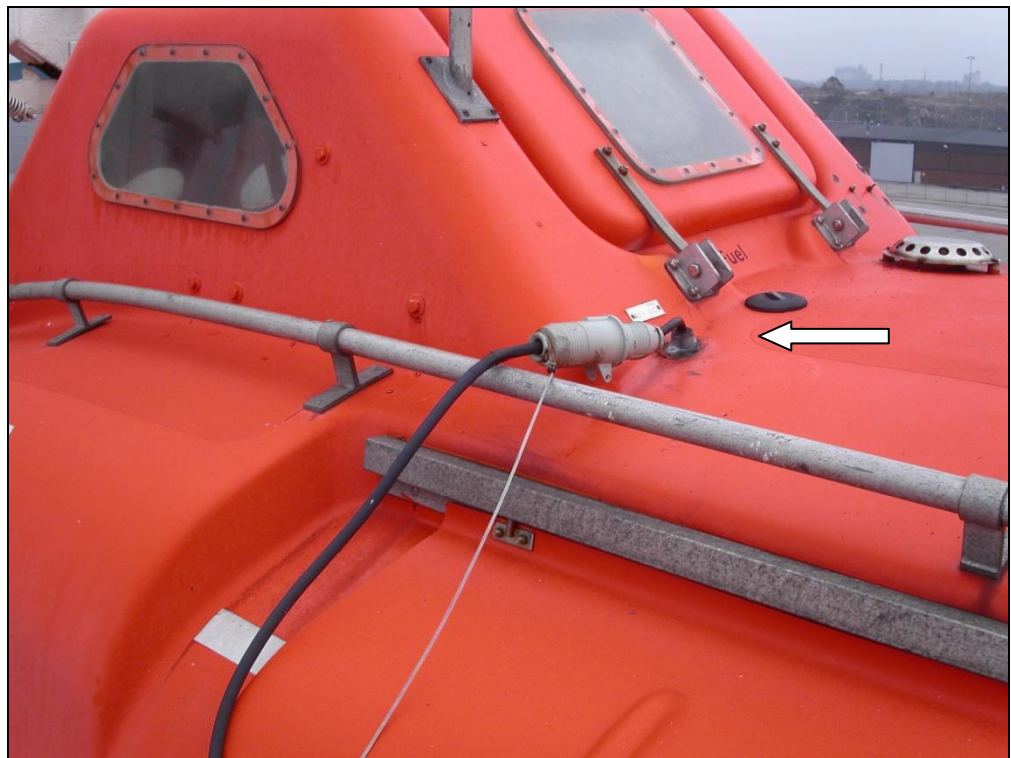
2. ĮSODINTI ŽMONES.



3. ATKABINTI VALTIES TVIRTINIMĄ.



4. ATJUNGTI EL.KABELĮ.



5. UŽVESTI VARIKLĮ.



6. GELBĖJIMOSI VALTIES PALEIDIMO IR SUSTABDYMO INSTRUKCIJA



AKUMULIATORIAI

Patikrinti ar įjungtas maitinimas iš akumuliatorių. (Po variklių gaubtais)

Akumuliatoriai yra įjungti, kai įjungimo rakto negalima ištraukti.

Pastaba: Gali būti naudojama tik viena akumuliatorių grupė!

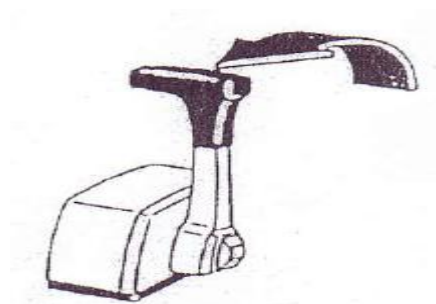
PRIEŠ PALEIDŽIANT VALTIES VARIKLĮ

2.1. Įstatyti raktą ir pastatyti skydo jungiklį į darbinę padėtį (įsijungs lemputė)

2.2. Patikrinti ar atidaręs kuro vožtuvas. (paprastai vožtuvas visada atidarytas).

2.3. Greičio kontroleris turi būti neutralioje pozicijoje.

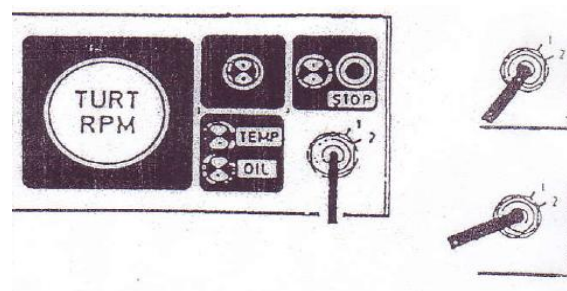
Valtyse Nr.1-2 rankena viršutinėje pozicijoje. Valtys Nr. 3-4 turi atskirą valdymą.



GELBĖJIMOSI VALTIES VARIKLIO

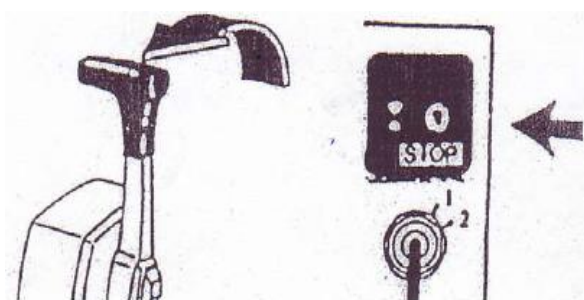
PALEIDIMAS

- Laikyti paleidimo rankenėlę padėtyje 1/ pašildymas 10-30sek. (bus garsinis signalas).
- Pasukti paleidimo rankenėlę į padėtį 2/ start ir laikyti kol variklis pasileis.
- Rankenėlę atleisti varikliui pasileidus (garsinis signalas išsijungs).



GELBĖJIMOSI VALTIES VARIKLIO SUSTABDYMAS

- . Greičio valdymo svirtį pastatyti į neutralią padėtį.
- . Nuspausti STOP mygtuką.
- . Atjungti prietaisų skydo maitinimą.



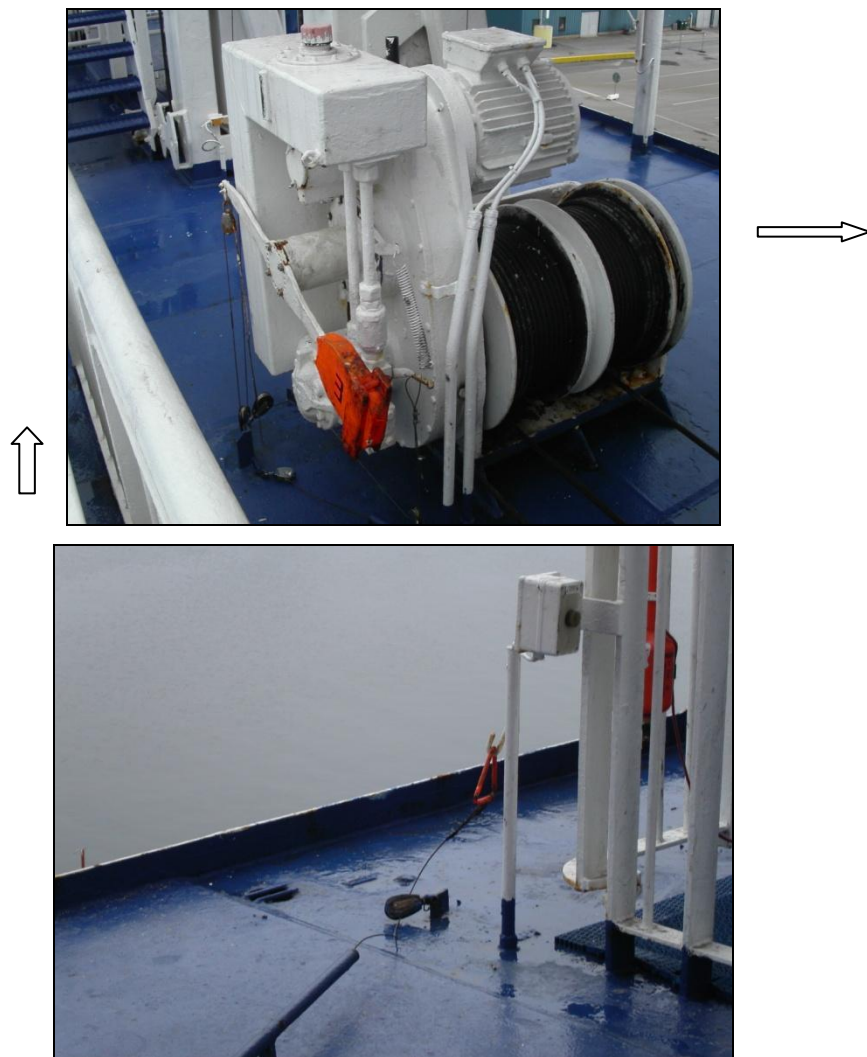
Pastaba: keičiant eigos kryptį visada išlaikyti pauzę neutralioje valdymo svirties padėtyje.

Valtyse3-4 visada sumažinti kuro padavimą (greičio svirtis) prieš perjungiant pavara.

7. PATRAUKTI DISTANCINIO VALDymo RANKENĄ TIES GALINIU VALTIES LIUKU IR LAIKYTI KOL VALTIS NUSILEIS IKI VANDENS



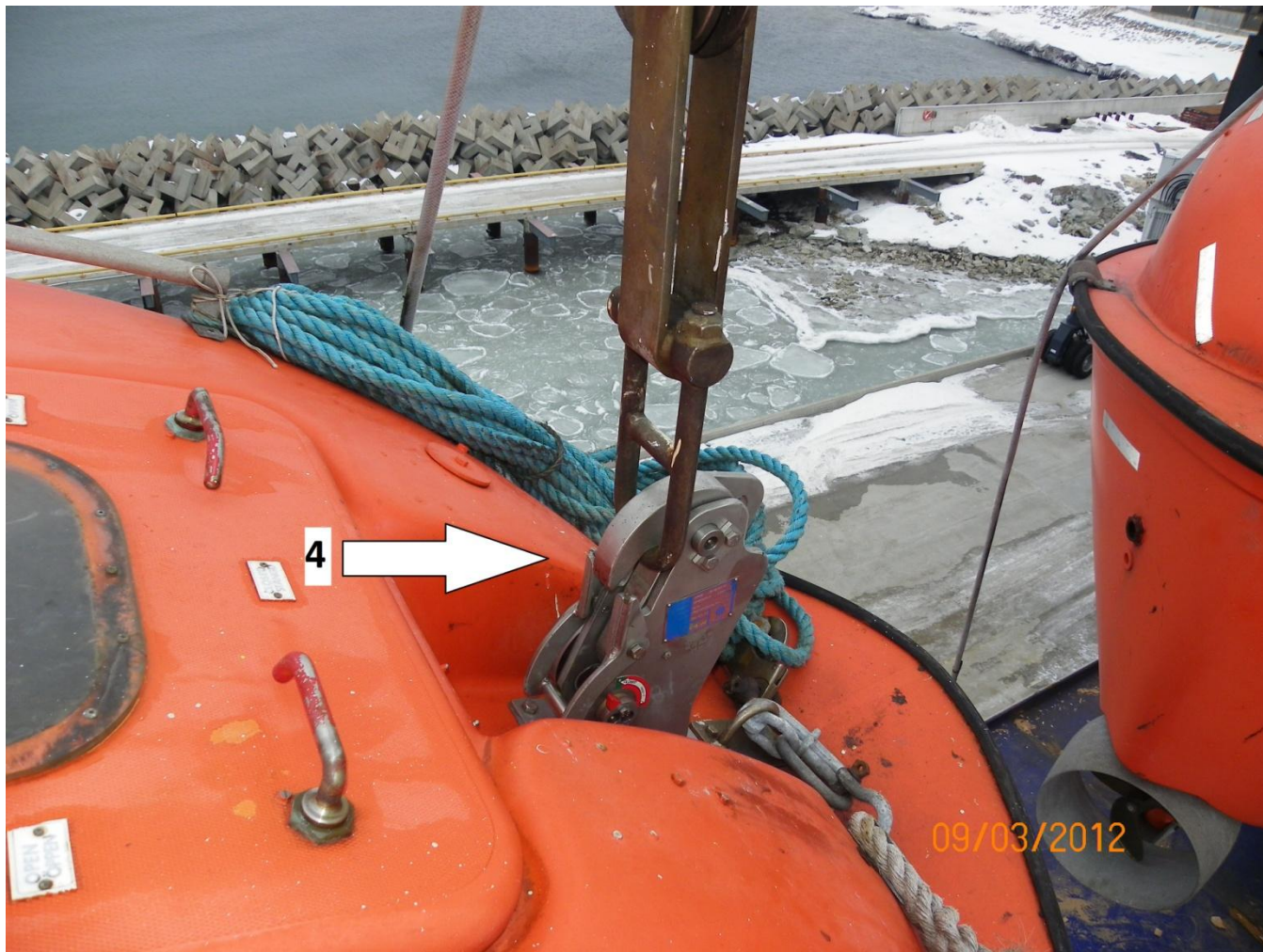
(Leisti valtį galima ir atleidžiant gervės stabdį žr. pav. a ir b)



Pav. a ir b

8. GELBĒJIMOSI VALTIES ATKABINIMAS

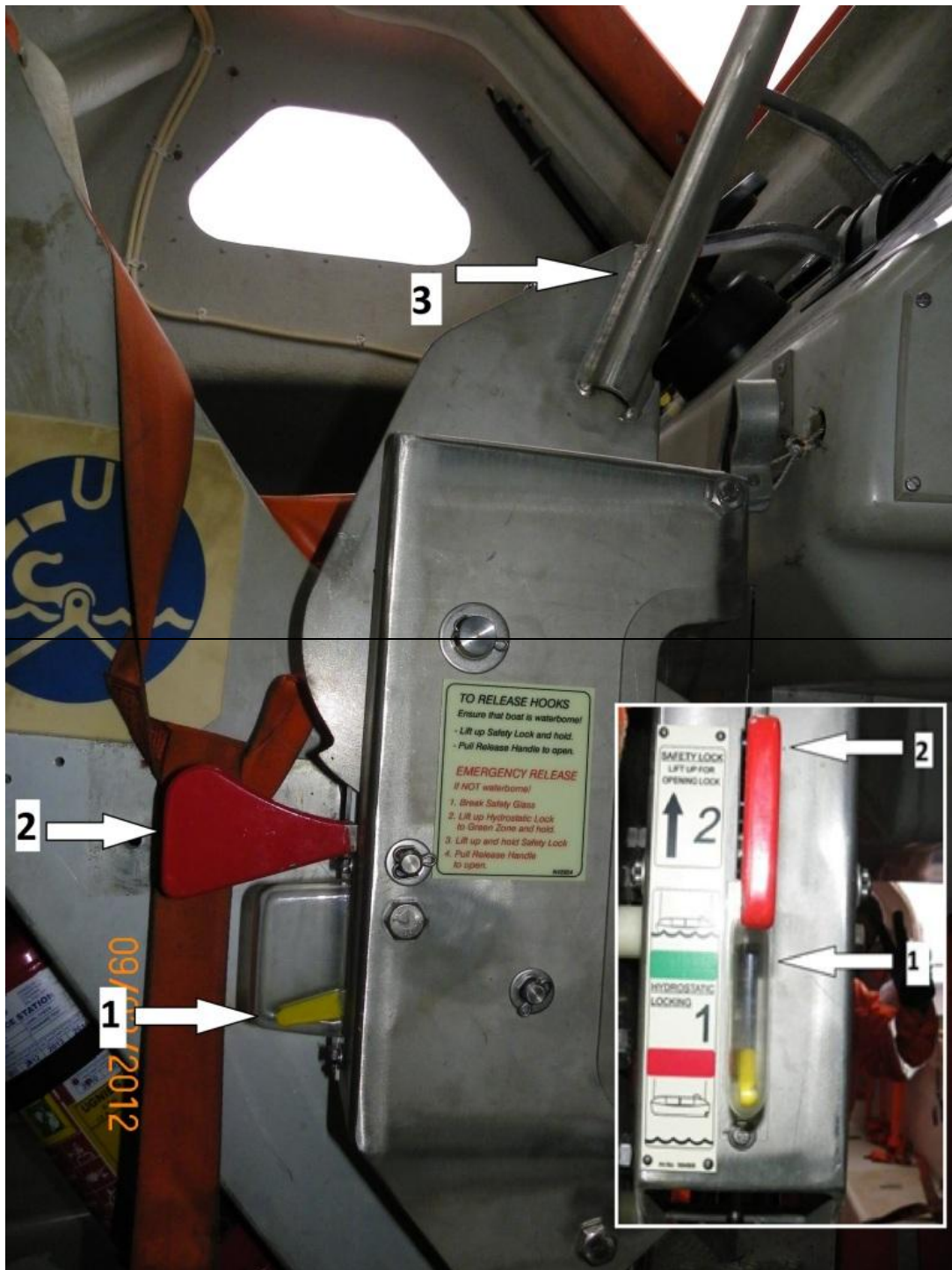
(žr. pav. a ir b)



pav. a

DĖMESIO: Prieš nuleidžiant valtį įsitinti, kad atkabinimo kabliai nepažeisti, o atkabinimo/prikabinimo mechanizmas yra teisingoje padėtyje. Neteisingas naudojimas gali būti mirtinai pavojingas!!!

1. Įsitikinti kad valtis pilnai nuleista ant vandens ir nuleidimo lynai yra neįtempti (laisvi).
2. Patikrinti ar hidrostatinio užrakto skląstis (1) pasislinko į žalią zoną.
3. Apsauginį kaištį (2) pakelti ir laikyti pakeltoje padėtyje. Patraukti atkabinimo rankeną (3), tam kad įsitikinti jog apsauginis kaištis (2) išlieka pakeltoje padėtyje.
4. Patraukti atkabinimo rankeną (3) į padėtį „Atidaryta“ (OPEN). Abu kabliai atsikabina tuo pačiu metu.
5. Nuplaukite nuo laivo (pavojaus).



pav. b

9. AVARINIS GELBĖJIMOSI VALTIES ATKABINIMAS.

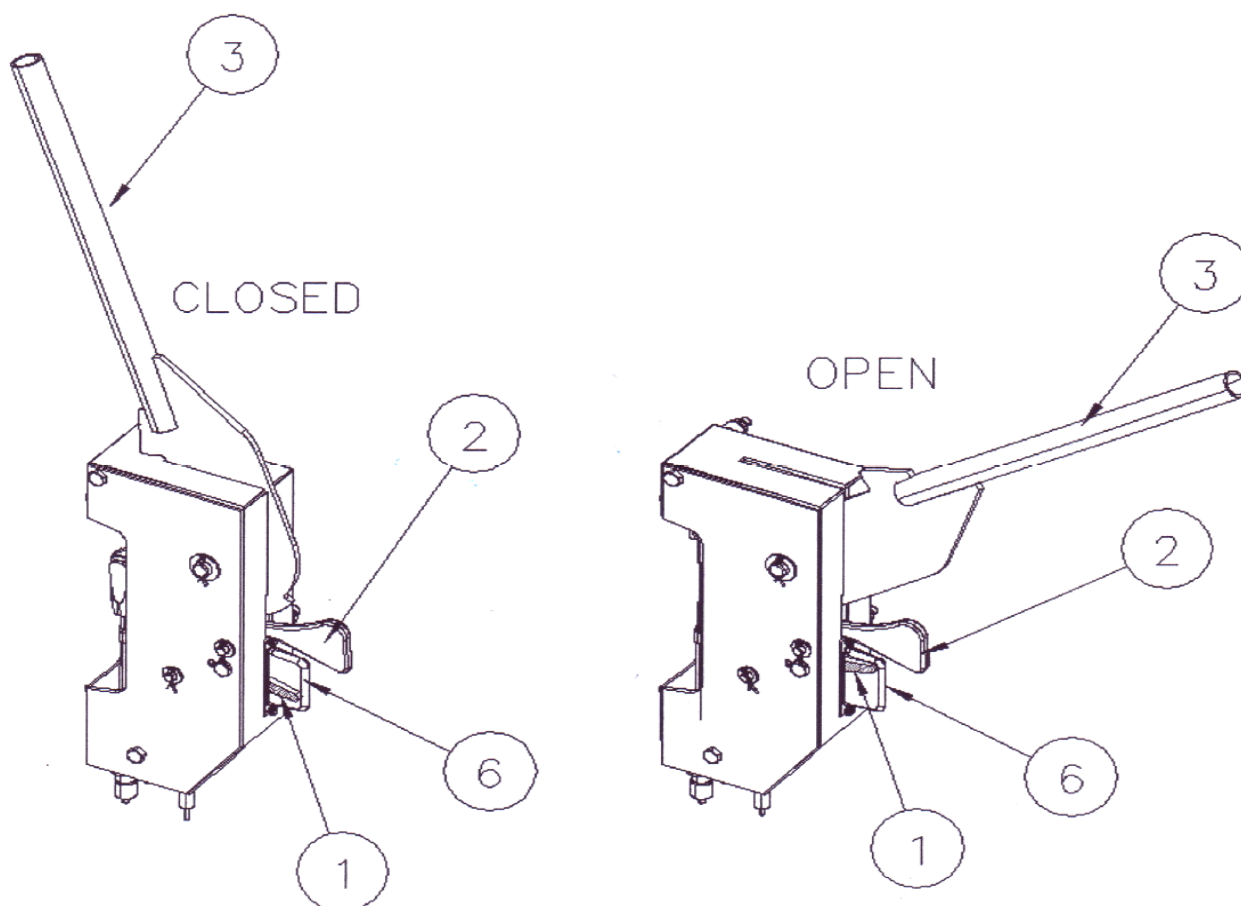
Hidrostatinis užraktas ne žalioje zonoje

DĖMESIO

Ši procedūra turi būti atliekama tik esant ekstremaliai pavojingoms sąlygoms. Neteisingas naudojimas gali būti mirtinai pavojingas!!!

RIZIKOS ĮVERTINIMAS: Jeigu nuleidžiant gelbėjimosi valtį ji užstrigo nepasiekus vandens, atsakingas valties karininkas privalo nuspręsti ar atkabinti valtį avariniu būdu. Priimdamas sprendimą jis turi atsižvelgti į tai, kad kabant valčiai aukštai virš vandens tokia operacija gali būti mirtinai pavojinga.

- Sudaužyti apsauginį stiklą (6). Pakelti hidrostatinį užraktą (1) į „ŽALIA ZONĄ“ ir laikyti. Pakelti ir laikyti apsauginį kaištį (2).
- Pastumti atkabavimo rankeną (3) į padėtį „ATIDARYTA“(OPEN). Abu valčių kabliai atsikabins tuo pat metu.



Gali būti taip, kad laivą teks palikti esant dideliui bangavimui. Bangų keteroms sulygtinti naudojamas aliejus arba skysti gyvuliniai riebalai. Tam reikia, kad riebalai lietuši nedidele srove

už borto per denio špigatą, pačioje patogiausioje vietoje, atsižvelgiant į laivo pasvirimą ir laivo dreifo bei bangų kryptį (geriau iš priešvėjinės laivo borto pusės).

Jeigu valtis nuleidžiama esant bangavimui, reikia tolygiai leidžiant valtį priekio ir laivagalio forlynus(jei yra), prilaikyti valtį nuo siūbavimo. Jeigu laive yra pripučiami guminiai maišai svorio tvirtinimui, juos reikia panaudoti kaip fenderį.

Esant bangavimui reikia pabandyti nuleisti valtį ant bangos pado ir valtį atkabinti kai valtis pakyla ant bangos.

10. ŽMONIŲ ĮSODINIMAS Į GELBĖJIMOSI VALTĮ

- pav. a iš valčių denio;



pav. b -virvinėmis kopėčiomis

Ten, kur tai numatyta, įsodinama valties įrengimo vietoje.

Pirmiausia įsodinami vaikai ir moterys, seni ir ligoti žmonės, po to kiti keleiviai ir įgulos nariai pagal aliarmų tvarkaraštį.

Kad valtis nuplauktų nuo laivo borto, būtina:

- paleisti variklį;
- atkabinti tales.
- pasukti vairą į kitą pusę nuo laivo borto;
- jeigu aplinkybės leidžia, atstumti valtį strypais su kabliais;
- pajudėti ir nuplaukti nuo laivo borto.

Šiuolaikinių gelbėjimosi valčių variklius galima užvesti prieš nuleidžiant valtį į vandenį. Valties variklį reikia užvesti laikantis instrukcijos, kuri yra prie variklio valdymo pulto. Valties varikliu reikia naudotis kaip galima mažiau, ypač kai nuplaukiama nuo laivo borto, kai surenkami esantys vandenyje žmonės, surenkamos į vieną vietą gelbėjimosi priemonės. Gelbstint atviroje jūroje, pagrindinis uždavinys – kuo ilgiau išsilaikyti arčiau laivo žuvimo vietos. Sprendimas pasiekti krantą ir išlipti ant jo priimamas tik tokiu atveju, kai yra didelė sėkmės galimybė.

1.4 ĮMONĖS INTERNETO SVETAINĖ



DFDS Seaways, AB

Šaulių g. 19, 92233 Klaipėda

	Išmonės duomenys
Telefonas	(46) 395000
Faksas	(46) 395252
Vadovas	Jonas Nazarovas, Vykdomasis Direktorius
El. paštas	info.lt@dfds.com
Tinklalapis	www.dfdsseaways.lt
Darbo laikas	I-VII 8.00-17.00
Vid. darbuotojų sk.	752
Apyvarta	269562000 LTL (011)

Tinklalapis www.dfdsseaways.lt
Veiklos aprašymas

AB DFDS Seaways - tai laivybos bendrovė, pervežanti keleivius ir krovinius keltų linijomis iš Lietuvos į Vokietiją ir Švediją: Klaipėda-Karlskrona; Klaipėda-Kylis; Klaipėda-Zasnickas. DFDS Seaways keltai – tai geras būdas pradėti atostogas, nes kartu galite pasiimti automobilį, motociklą ar dviratį, neribotą kiekį bagažo, kartu vežtis savo naminių augintinių.

Visuose bendrovės keltuose įrengtos įvairių kategorijų kajutės, sėdimų vietų salonai, veikia parduotuvės, barai, restoranai, vaikų žaidimo kambariai. Pagrindinis kompanijos šūkis – PASIEK EUROPA! PAILSĖJĘS!!!

AB DFDS Seaways savininkės DFDS A/S patirtis, siekianti daugiau nei 140 metų, davė didelį impulsą bendrovės tolimesniam vystymuisi. Laivyno atnaujinimas, paslaugų kokybės gerinimas, naujų rinkų paieška ir esamų įtvirtinimas, didelė sinergija, esant pajėgioje DFDS kompanijų grupėje, įgalino AB DFDS Seaways sėkmingai konkuruoti išsiplėtusioje Europos

Sąjungos erdvėje. Nuo pat įkūrimo pradžios kompanija ypač didelį dėmesį skiria krovinių ir keleivių transportavimo saugumui bei jų aptarnavimo kokybei užtikrinti. ISM, ISPS Kodekso sertifikatai liudija apie DFDS Seaways laivų ir kranto tarnybų atitikimą pasauliniams saugumo standartams. Bendrovės agentiniam padaliniui suteiktas kokybės valdymo sistemos ISO 9001:2001 sertifikatas užtikrina aukštus klientų aptarnavimo standartus ir kokybės kontrolę.



Įmonės rekvizitai

Įmonės kodas	110865181
PVM kodas	LT108651811
Bankas	AB EB bankas
Atsiskaitomoji sąskaita	LT 6 7044 0600 0081 4237

2 mokymo elementas. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais technologinių procesų organizavimas AB „DFDS Seaways” kompanijos M / 1 „Regina Seaways” (M / 1 „Victorija Seaways”) laivuose.

2.1. ĮMONĖS INFORMACINIAI NORMATYVINIAI DOKUMENTAI (STRUKTŪRA, VIZIJA, VERTYBĖS).

Žiūrėti 4-20 pusl.

2.2. POLITIKA SAUGIOS LAIVYBOS IR APLINKOSAUGOS SRITYJE

Žiūrėti 20-26 pusl.

2.3. INKARINIŲ ĮRENGINIŲ, ŠVARTAVIMO, VALČIŲ NULEIDIMO IR MECHANIZMŲ VAIRAVIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMO DOKUMENTACIJA.

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VIKTORIJA
SEAWAYS**“

2012-04-04

3-LI-244 -015

Inkaravimosi operacijų INSTRUKCIJA

1. NORMATYVINIAI AKTAI:

- STCW;
- **Bridge Procedures Guide;**
- Šturmanų tarnybos laivuose rekomendacijos - 89;
- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;
- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Inkaravimosi įrenginio eksploatacijos instrukcija;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. VEIKSMAI NULEIDŽIANT INKARĄ

TILTELIS

2.2 Budintis kapitono padėjėjas:

- praneša kapitonui apie prisiartinimą prie inkaravimo vietos;
- ne vėliau, kaip prieš valandą iki inkaravimosi vietos perspėja budintį mechaniką, patikrina ryšį su mašinų skyriumi, sutikrina tiltelio ir mašinų skyriaus laikrodžius;
- nustato laivo vietą ir perneša kelio skaičiavimą ant stambaus mastelio jūrlapio;
- palaiko ryšį su kranto valdžia, patikrina pastatymo ant inkaro vietą ir laiką, radijo ryšio UTB kanalą (stovint ant inkaro);
- siunčią bocmaną į baką inkaravimosi įrenginio paruošimui, tikrina ryšį su baku per laivo tinklą;
- jungia echolotą ir patikslina gylį po kyliu;
- išskviečia į baką 3 kapitono padėjėją ir nustato su juo ryšį per UTB kanalą;
- tikrina šviesos ir garso signalizacijos veikimą, tikrina signalinį rutulį ir papildomą įrangą reikalaujamą vietinių taisyklių;
- pereina į rankinį vairo įrenginio valdymą;
- prieš atplaukiant į inkaravimosi vietą iš anksto sumažina laivo greitį;
- inkaro nuleidimas atliekamas pilnai užgesus judėjimui pirmyn ir sukamojo laivo judėjimo inercijai;
- inkaras nuleidžiamas numatytame taške. Nustatant inkaravimosi vietą apskaičiuojama įvertinant laukiamą laivo padėtį veikiant vėjui ir srovei, saugų nuleisto inkaro grandinės ilgį ir būtiną akvatorijos atsargą laivą apsukimo atveju;
- esant gyliams daugiau nei 40 metrų arba esant akmenuotam gruntui inkaras nuleidžiamas tik pavara.
- viena grandinės tarpinė 27,5 metrai. Po 11 tarpinių iš kiekvieno borto.

BAKAS

2.4 Bocmanas:

- iš anksto apžiūri inkaravimosi įrenginį, esant reikalui sutepa judančias dalis,
- pašalina pašalinius daiktus;
- iš anksto nuima dangčius nuo denio kliuzų;
- žiemos sąlygomis, jeigu inkaravimosi įrenginys apledėjo, kliuzas apšalo, inkaro grandinė arba inkaras prišalo prie kliuzų, reikia juos nuvalyti arba atitirpdyti karštu vandeniu arba garu;
- įsitikina, kad juostiniai, uždedamieji stabdžiai patikimai užspausti;

- įsitikina, kad nėra žmonių inkaro grandinių dėžėse, kad niekas netrukdo inkaro grandinių nuleidimui;
- atidaro inkaro kliuzus;
- pakelia uždedamuosius stabdžius;
- apžiūri inkarus iš borto pusės ir įsitikina, kad inkarai švarūs;
- įsitikina, kad grandininiai būgnai (žvaigždutės) atjungti nuo pavarų
- apžiūri inkaravimosi įrenginio pavarą ir įsitikina, kad pajungtas elektros maitinimas;
- tikrina inkaro gervės darbą tuščios eigos režime "Nuleist" ir "Pakelt" visais greičiais;
- iš eilės sujungia grandinių būgnus (žvaigždutes) su pavara;
- atleidžia juostinius stabdžius;
- įjungęs inkaro špilį "Nuleisti", įsitikina, kad inkaras išeina iš kliuzo "švariai";
- gavus komandą iš tiltelio nuleidžia inkarą iki vandens;
- patikimai užspaudžia juostinius stabdžius ir atjungia grandinius būgnus (žvaigždutes) nuo inkaro špilio pavaros;
- pakabina laivo varpą, kad paduoti signalus pagal tarptautines laivų plaukiojimo taisykles-72;
- praneša apie pasiruošimą nuleisti inkarus;

2.5 Inkaro nuleidimas

- Nuleidžiant inkarą inkaravimosi įrenginio rajone turi būti tik jį aptarnaujantys asmenys. Tuo metu jie turi užsidėti apsauginius akinius.
- Prieš nuleidžiant inkarą 3 kapitono padėjėjas įsitikina, kad po laivapriekio iškyša nėra plaukiojančių įrenginių; kad inkaro grandinės dėžėje nėra žmonių.
- Draudžiama būti inkaravimosi įrenginio priekyje, šalia ir inkaro grandinės judėjimo linijoje, šalia denio ir inkaro kliuzų inkaro nuleidimo metu, taip pat įsitempus inkaro grandinei laivo manevrų metu.
- Nuleidus inkaro grandinę iki nurodyto ilgio pakeliamas juodas rutulys. 3 kapitono padėjėjas stebi kryptį, įtempimą ir nuleistos inkaro grandinės ilgį, praneša apie tai ant tiltelio;
- Budintis kapitono padėjėjas įjungia inkaro žiburius, nustato laivo vietą, praneša budinčiam mechanikui kapitono nurodytą laivo energetinės įrangos pasiruošimą, išmatuoja gylį po kyliu, pažymi kontrolinius kranto orientyrus, apskaičiuoja ir pažymi žemėlapyje apskritimą galimo laivo buvimo vietą įvertinus išleistą inkaro grandinę ir laivo ilgį. Praneša vietos valdžiai, jei to reikalauja taisyklės, apie inkaravimosi vietą ir laiką.
- Bocmanas pastato žymę išleistos inkaro grandinės sulaikymo juostiniu stabdžiu kontrolei.

2.4 VEIKSMAI PAKELIANT INKARĄ

- Prieš pakeliant laivo inkarą budintis kapitono padėjėjas iš anksto perspėja Mašinų skyrių apie numatomą manevrų pradžios laiką, į baką iškviečiami 3 kapitono padėjėjas ir bocmanas, kurie patikrinę inkaravimosi įrangą praneša apie pasirengimą inkaro pakėlimo operacijai.
- Nusiiimant nuo inkaro, kapitonas esant reikalui, manevruoja laivu su tikslu sumažinti apkrovimą ant inkaravimosi įrenginio.
- Pradėjus inkaro pakėlimą, nuleidžiamas juodas rutulys.
- Keliant inkarą 3 kapitono padėjėjas papildomai praneša apie inkaro atsiplėšimo nuo grunto momentą ir būtinybę nuplauti grandinę.
- Keliant inkarą įdėmiai apžiūrima inkaro grandinė, inkarus užtvirtina atbuline aukščiau(p.2.2) aprašyta tvarka.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Instrukciją sudarė: VKP

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VICTORIA
SEAWAYS**“
2012-04-04

3-TI-244 -506

Brašpilio naudojimo

INSTRUKCIJA

1. BENDROJI DALIS

Rolls- Royce Rauma Brattvaag Deck Machinery brašpilis naudojamas vykdant laivo švartavimosi ir inkaravimosi operacijas. Paruošiant įrangą eksploatacijai privaloma griežtai laikytis gamintojo pateiktų tepimo instrukcijų.

2. ĮRANGOS VALDYMAS

2.1. Inkaro nuleidimas sava eiga (atleidžiant stabdį):

Prieš nuleidžiant inkarą patikrinkite kad : -brašpilio kumštelinė mova atjungta, brašpilio stabdis užspaustas, grandinės kaištis atidarytas.

Atleidus stabdį, inkaras savo svoriu patrauks grandinę į vandenį. Operatoriaus užduotis stabdžio pagalba kontroliuoti grandinės kritimo greitį. Išleidus į vandenį reikiamą grandinės ilgį, suveržiamo stabdį.

Dėmesio: Grandinei leidžiantis labai dideliu greičiu gali nepavykti jos greitai sustabdyti ir tai gali sukelti didelius krūvius grandinei ir gervei.

2.2. Inkaro nuleidimas motoro pagalba:

- Įjungti švartovo būgno stabdį ir atjungti būgno kumštelinę movą.
- Įjungti brašpilio kumštelinę movą, atidaryti grandinės kaištį, atjungti brašpilio stabdį.

Inkaro kilnojimo kryptys yra sumarkiruotos šalia valdymo pulto. Inkaras nuleidžiamas rankiniu būdu. Kai išleidžiamas reikiamas grandinės ilgis užteršti stabdį, atjungti kumštinę movą.

Dėmesio: Nepilnai užveržus stabdį, galimas grandinės praslydimas laivą veikiant vėjui, bangoms. Neatjungus mova liekos dėl grandinės perkrovos gali būti pažeista brašpilio pavarų dėžė.

2.3. Inkaro pakėlimas :

Prieš pakeliant inkarą įsitikinkite, kad grandinės kaištis atidarytas, pajungta brašpilio kumštelinė mova, įjungtas būgno stabdis, brašpilio stabdis atjungtas.

Inkaro pakėlimas atliekamas rankiniu valdymo būdu. Jeigu inkaras neatsiplėšia nuo grunto, informuoti apie tai navigacinį tiltelį. Navigaciniame tiltelyje esantis personalas PV pagalba suteiks laivui postūmį, ko pasėkoje atsilaivsins inkaro grandinė.

Inkaras turi būti lėtai įtraukiamas į kliuzą. Po to, kai inkaras atsistoja kliuze, atlikite sekančius veiksmus :

- Užveržkite juostinį stabdį,
- Uždarykite grandinės kaištį,
- Atjunkite brašpilio kumštelinę movą.

3. ATSARGUMO PRIEMONĖS :

Nestovėkite grandinės linijos sektoriuje nuleidžiant inkarą!

Valdyti brašpilį gali tik specialiai tam apmokyti įgulos nariai .

4. ATSAKINGI ASMENYS:

Mechanikas – už techninę brašpilio būklę ir priežiūrą, dokumentaciją.

Bocmanas – už teisingą eksploataciją.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Instrukciją sudarė:

Vyr. mechanikas

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VIKTORIJA**

SEAWAYS“

2012-04-04

3-LI-244 -014

Švartavimosi operacijų

INSTRUKCIJA

1. NORMATYVINIAI AKTAI:

- **STCW;**
- **Bridge Procedures Guide;**
- **ŠTR – 89;**
- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;
- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Švartavimosi įrenginių eksploatacijos instrukcijos;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. TILTELIS

- Vyr.kapitono padėjėjas - priima 2-o kapitono padėjėjo ir 3-o kapitono padėjėjo pranešimus apie pasiruošimą švartavimosi operacijoms, valdo pagrindinių variklių telegrafus, perduoda komandas į baką ir į laivagalį, palaiko ryšį su CVP. Tikrina radiolokacijos stoties, lago, echoloto, tifono darbą, įjungia būtiną denio apšvietimą, navigacinius žiburius. Informuoja kapitoną.
- Budintis kapitono padėjėjas – patikrina pasirengimą įplaukti/ išplaukti į/ iš uostą, užpildo bendrovėje naudojamą kontrolinį patikros lapą Nr. 7.1.4.7 (įplaukimas į uostą) arba Nr. 7.1.4.3 (išplaukimas iš uosto), po komandos „švartuotojams į vietas“ apie pasiruošimo eigą

informuoja vyr. kapitono padėjėją ir vyksta į švartavimosi vietą, esant reikalui vyr. kapitono padėjėjas baigia laivo ruošimą.

- Budintis jūreivis – vairininkas. Nuvalo vairinės stiklus. Pakelia, nuleidžia reikiamas vėliavas, vairininkas.

4. LAIVAPRIEKIS

- Švartavimosi operacijoms laivapriekyje vadovauja 3-as kapitono padėjėjas. 3KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu Nr. 7.12.4.4 . 3KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.2 Laivapriekis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.

Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivo priekyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą, stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.

- Bocmanas - ruošia ir tikrina inkaravimosi, bei švartavimosi įrangos būklę. Apie pasiruošimą praneša tilteliui. Valdo švartavimosi gerves. Vadovauja vilkimo lyno padavimui/ištraukimui, švartavimosi lynų išdėstymui. Seka darbų saugos taisyklių vykdymą švartavimosi operacijų metu. Atsako už inkarų tvirtinimą, švartavimosi įrangos tinkamą saugojimą.
- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lyno fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu visi bako švartavimosi komandos nariai pavaldūs 3 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.

5. LAIVAGALIS

- Švartavimosi operacijoms laivagalyje vadovauja 2-as kapitono padėjėjas. 2KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu

Nr. 7.12.4.4 . 2KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.1 Laivagalis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.

Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivagalyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą, stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.

- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lino fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu laivagalyje visi švartavimosi komandos nariai pavaldūs 2 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.
- Budintis jūreivis ruošia laivagalio rampas pakėlimui/nuleidimui. Atvykus locmanui į laivą informuoja tiltelį ir esant reikalui palydi iki keleivių įlaipinimo koridoriaus. Užtikrina tvarką ir darbų saugą ties laivagalio rampomis.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VICTORIA
SEAWAYS**“

2012-04-04

3-TI-244 -400

Vairo įrenginio valdymo perjungimo

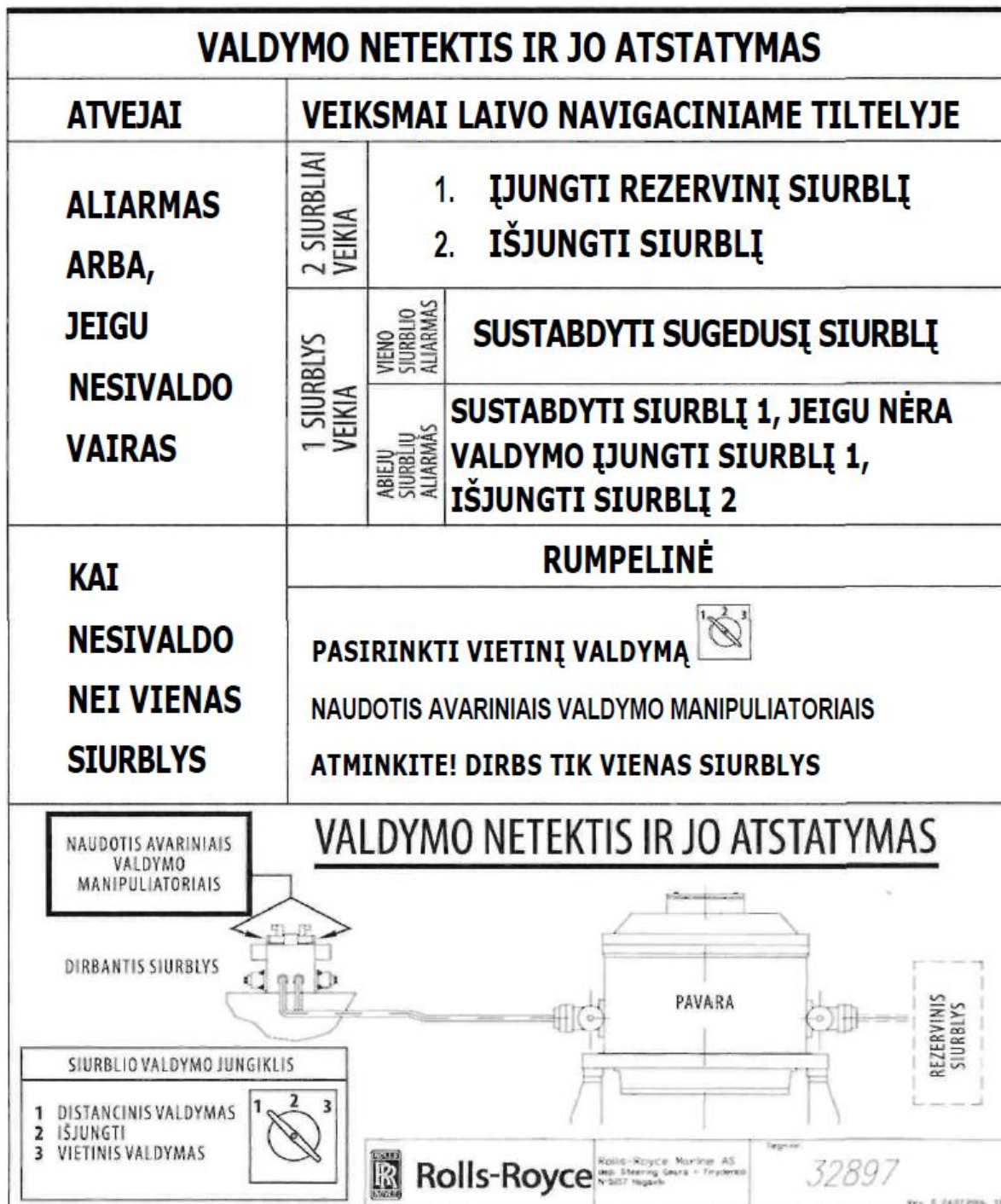
INSTRUKCIJA

BENDROJI DALIS

Sutinkamai su SOLAS V/26 taisykle laivo navigaciniame tiltelyje ir vairavimo įrenginio patalpoje (rumpelinėje) visada turi būti iškabintos paprastos instrukcijos su blok-schemomis, kuriuose pavaizduotos vairavimo įrenginio nuotolinio valdymo sistemų perjungimo procedūros.

Visi su vairavimo įrenginio eksploatacija ir(arba) jo technine priežiūra susiję laivo vadovaujantieji specialistai privalo būti gerai susipažinę su laive įrengtomis vairavimo sistemomis ir su perėjimu nuo naudojimosi viena sistema prie naudojimosi kita.

VAIRO ĮRENGINIO VALDymo PERJUNGIMAS:

**ATSAKINGI ASMENYS:**

2 mechanikas – už techninės būklės palaikymą,

Vyr. kapitono padėjėjas – už apmokymus.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Kapitonas j/k „**VICTORIA
SEAWAYS**“

2012-04-04

VAIRAVIMO ĮRENGINIO PARUOŠIMAS DARBUI

Vairavimo įrenginio paruošimas darbui yra atliekamas budinčio kapitono padėjėjo nurodymu. Bandomasis vairavimo įrenginio įjungimas turi būti atliekamas ne vėliau kaip 2 val. iki jo numatomo darbo pradžios.

Atlikus išorinę elektrinio vairavimo įrenginio apžiūrą bei patikrinus jo izoliacijos stovį, turi būti įjungiamas vairavimo įrenginio elektros variklis bei į vieną ir į kitą bortą sukinėjamas vairas iki kraštutinių padėčių. Vairavimo įrenginio valdymas taip pat turi būti patikrintas visuose valdymo postuose. Sukinėjant vairą, būtina įsitikinti, kad šis juda tolygiai, nestrigdamas bei nuosekliai.

Pradėdamas budėjimą budintis mechanikas privalo apžiūrėti vairavimo įrenginį, o budintis motoristas šio mechanizmo apžiūrą turi atlikti du kartus per budėjimą. Vairavimo įrenginio darbo metu būtina stebėti jo darbo režimą – labai svarbu, kad įrenginys veiktų sklandžiai, nesigirdėtų pašalinio stuksenimo ar gurgždėjimo. Svarbu sekti ir besitrinančių detalių sutepimo stovį, tepalų lygį reduktorių korpusuose, elektros prietaisų monometrų parodymus, laivo vairo padėties parodymų tikslumą.

Kaistant guoliams, atsiradus stuksėjimui ar neįprastam triukšmui vairavimo įrenginyje, ar kitiems nukrypimams nuo įprasto vairavimo įrenginio darbo, budintis mechanika privalo bedelsiant nukreipti budintį motoristą į rumpelinį skyrių nuolatiniam vairavimo įrenginio stebėjimui bei pranešti apie gedimą vyr.mechanikui. Bet kurie vairavimo įrenginio taisymo darbai yra leidžiami tik visiškai sustabdžius jo darbą.

Ruošiant hidraulinį vairavimo įrenginį darbui, būtina atlikti išorinę vairavimo pavaros ir balerio apžiūrą bei įsitikinti, kad visos judančios detalės yra normaliaime stovyje. Taip pat turi būti tikrinamas vairavimo įrenginio vamzdyno hermetiškumas bei jų sujungimas, įsitikinama ar sujungimų vietose nėra tepalo nutekėjimo. Rekomenduojama patikrinti ir uždarančiųjų vožtuvų vairavimo įrenginio vamzdyne padėtį.

Prieš įjungdami hidraulinį vairavimo įrenginį paprastai rankiniu būdu tuščia eiga yra prasukami vairavimo įrenginio siurbliai bei patikrinamas jų hermetiškumas. Tuo tikslu būtina

nustatyti siurblių maksimalaus padavimo ribose bei prasukti jį rankiniu būdu esant uždarytam vamzdymo vožtuvui. Jei šios patikros metu siurblys neprasisuka, tai reiškia, kad jo elementų hermetiškumas yra pakankamas.

Hidraulinio vairavimo įrenginio bandomasis įjungimas atliekamas įjungus siurblių elektrovairiklius. Laivo vairas yra sukinėjamas iš ramybės būsenos į kairį ir dešinį bortus dirbant paeiliui su vienu ir kitu siurbliais. Ta pati operacija kartojama visuose valdymo postuose. Sukinėjant vairą būtina įsitikinti, kad nėra akivaizdžių gedimų, tepalo pratekėjimo, taipogi būtina palyginti vairo padėčių rodyklių parodymus visuose valdymo postuose.

AUTOVAIRININKO PARUOŠIMAS DARBUI. VAIRAVIMO BŪDŲ KEITIMAS

Dauguma šiuolaikinių laivų yra aprūpinti autovairininko įrenginiais. Esant teisingai nustatytam autovairininkui, galima sutaupyti iki 3 % laiko, kurį laivas užtrunka reiso metu. Tai nesunku paaiškinti tuo, kad autovairininkas įgalina laivą plaukti daug tikslesniu kursu dėl ko sumažėja laivo korpuso ir vairo plunksnos stabdantis poveikis. Svarbu ir tai, kad esant įjungtam autovairininkui vairo pasukimo kampai sumažėja maždaug 20 – 30 % lyginant su vairavimu rankiniu būdu.

Pagal tarptautinius reikalavimus autovairininkas, kurio pagalba yra atliekamas valdymas reiso metu, turi atitikti tokius reikalavimus:

- Galimybė pereiti nuo rankinio valdymo prie automatinio ir atvirkščiai. Ši operacija turi būti atliekama pasitelkus ne daugiau kaip 2 valdymo prietaisus ir užtrukti ne ilgiau kaip 3 s, nepriklausomai nuo vairo plunksnos padėties;
- Galimybė pereiti nuo automatinio valdymo prie rankinio esant bet kokiems autovairininko gedimams;
- Galimybė filtruoti valdymo signalus, patenkančius į autovairininką, tam, kad sumažinti vairo posūkių skaičių didesnio bangavimo metu.
- Pereinant nuo rankinio valdymo prie automatinio autovairininkas turi savarankiškai pasukti laivą ir išvesti jį į kurso liniją.

Autovairininko atliekamo darbo efektyvumas didžiąja dalimi priklauso nuo laivo valdymo dinaminų savybių, oro sąlygų bei autovairininko parametrų parinkimo. Dėl šios priežasties to paties tipo autovairininkai, įrengti skirtinguose laivuose, paprastai dirbs skirtingai. Kita vertus, tai atsako į klausimą, kodėl iki pat šiol nėra parengtų vieningų lentelių ar grafikų, leidžiančių nustatyti optimalius autovairininko parametrus kintant eksploatacinėms sąlygoms. Vis dėlto per daugelį metų atlikti tyrimai ir sukaupta patirtis leidžia daryti prielaidas, kad autovairininko parametrus būtina keisti tokiais atvejais:

- Pakitus laivo apkrovai (plaukiant balastu, su visu kroviniu ar pan.);
- Esant ženkliai laivo greičio pokyčiui (plaukiant visu greičiu, vidutiniu ar mažu);
- Iš esmės pasikeitus oro sąlygoms.

Autovairininko parametrai turi būti parenkami taip, kad laivas galėtų išlaikyti plaukimo kursą esant minimaliems vairo plunksnos pasukimams. Taip pat nepatartina didinti autovairininko jautrumo galimų nukrypimų nuo kurso atžvilgiu esant didesniam bangavimui, nes tokiu atveju ypač padažnėja vairo plunksnos pasukimų skaičius. Būtina atminti, kad vairo plunksnos pasukimų skaičiui viršijant 400 kartų per val., laivo išlaikymas kurso linijoje nepagerėja. Kita vertus, toks dažnas operacijų su vairo plunksna skaičius tik pagreitina vairo plunksnos susidėvėjimą bei sumažina laivo naudingą galią.

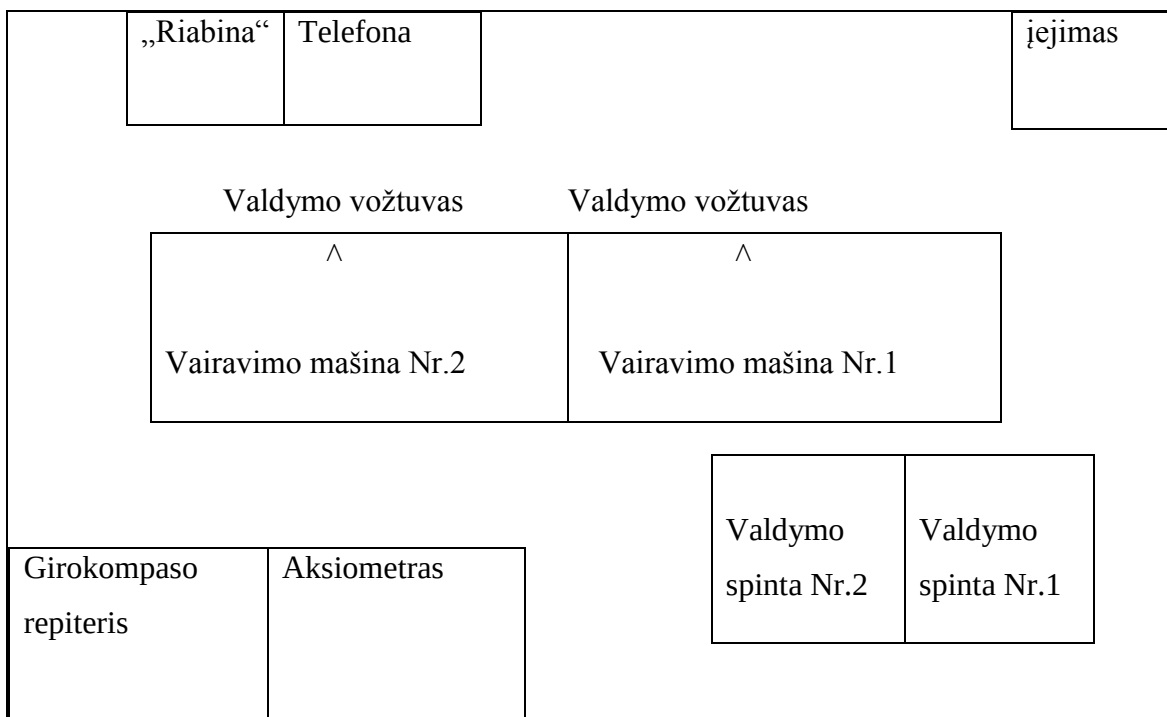
Kadangi dauguma laivų šiandien yra aprūpinti autovairininkais, įprasta, kad reiso metu laivas yra vairuojamas šio įrenginio pagalba. Vis dėlto, plaukiant navigaciniu požiūriu sudėtingais rajonais, riboto manevringumo ar matomumo sąlygomis, plaukiant tarp ledų, įplaukiant ar išplaukiant iš uosto, švartuojantis, inkaruojantis, esant sudėtingoms hidrometeorologinėms sąlygoms nuo automatinio valdymo yra pereinama prie rankinio, o laivas yra valdomas vairininkui vykdant tiltelyje budinčio laivavedžio nurodymus.

PERĖJIMO Į AVARINĮ LAIVO VALDYMĄ INSTRUKCIJA

Pereinant į avarinį valdymą, būtina nusileisti į rumpelinių įrengimų patalpą (pagrindinis denis, dešinys bortas, po KOVP patalpa Nr. 809). Perjungti paketinius jungiklius ant vairavimo mašinų valdymo pultų iš padėties "distancinis" į padėtį "vairavimo mašinos patalpa".

Valdymas atliekamas rankiniu būdu veikiant kairio arba dešinio borto vožtuvą (vairo padėtį nustatyti aksiometru, kursą - girokompaso repiteriu).

Ryšį su tilteliu palaikyti įrenginiu "Riabina" arba beelementiniu telefonu.



3 - TI- 071 – 401

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VICTORIA**
SEAWAYS“
 2012-04-04

AUTOVAIRININKO IR VAIRAVIMO MAŠINŲ NAUDOJIMO INSTRUKCIJA

Konstruktiskai numatyti trys vairavimo mašinų valdymo postai: centrinis postas - tiltelis ir kiti du pultai tiltelio sparnuose.

Centriniame pulte visi vairavimo mašinų darbo režimo perjungėjai, darbo ir gedimų signalizacija, indikatorių skalių apšvietimo reguliatoriai.

RANKINIS DARBO REŽIMAS

4. Pasirinktinai įjungti vairavimo mašiną Nr. 1 arba Nr. 2 arba abi kartu.
5. Darbo režimo jungikliu įjungti - pasirinkti reikiamą valdymo pultą.
6. Sukinėdami vairą keičiame vairo plunksnos padėtį reikiamose ribose, stebėdami vairo plunksnos indikatorius parodymus, tuo pačiu neužmiršdami, kad laivui plaukiant, vairo plunksną pasukant į maksimalias padėtis - didėja variklio apkrovos.

DĖMESIO: Dirbant abiems vairo mašinoms kartu, vairo plunksna pasukama daug greičiau, bet jei viena vairavimo mašina sugenda, ją reikia SKUBIAI išjungti.

AUTOVAIRININKO DARBO REŽIMAS

Ijungti pasirinktinai vairavimo mašiną Nr. 1 arba Nr. 2.

Darbo režimo jungikliu pasirinkti „AUTOVAIRININKO“ darbo režimą.

Jungikliu „VAIRO APRIBOJIMAS“ nustatome vairo plunksnos galimą maksimalų pasukimą.

Rankenėle „UŽDUOTAS KURSAS“ nustatome reikiamą kursą (keisti galima 0 - 360 laipsnių ribose)

Priklausomai nuo oro sąlygų jungikliu „FILTRAS“ nustatome filtraciją, atmindami, kad ją padidinus - autovairininko jautrumas mažėja.

PASTABA: garsinis signalas „NUKRYPTIMAS NUO KURSO“ suveikia larvui nukrypus nuo kurso 10°.

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VICTORIA
SEAWAYS**“
2012-04-04

3-TI-244 -203

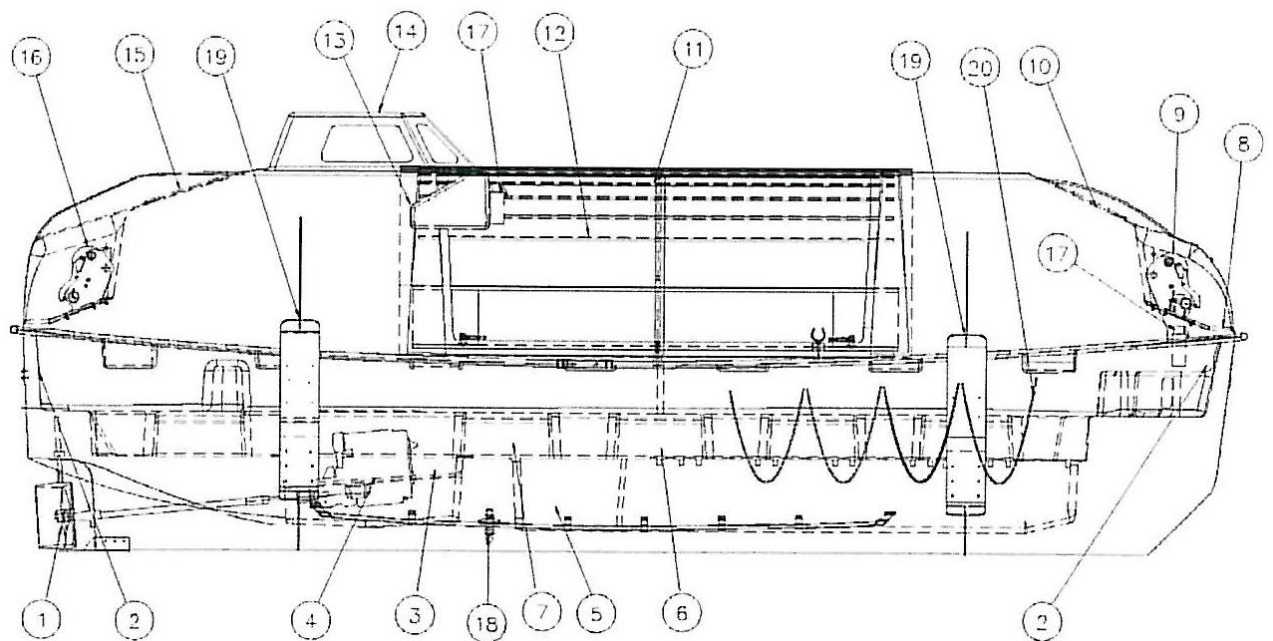
GELBĖJIMO VALČIŲ IR PLAUSTŲ PARUOŠIMAS, NULEIDIMAS IR PLAUKIMAS JAIS NUO LAIVO

Situacija gali būti tokia, kad kova už laivo gyvybingumą dar vyksta, o kai kurias valtis jau pradėjo leisti į vandenį. Tai visiškai nereiškia, kad kapitonas pamiršo paskelbti aliarmą „LAIVO PALIKIMAS“ arba kažkas savavališkai nuleidžia gelbėjimosi priemones. Tokius išankstinius veiksmus gali sukelti gaisro pavojus valčių arba plaustų buvimo vietose, laivo pakrypimo laipsnis iki 15-20°, kai nuleisti valtis jau nebeįmanoma, arba kitos aplinkybės.

Laive yra 2 gelbėjimo valtys, po vieną kiekviename borte. Į kiek vieną valtį galima susodinti po 150 žmonių.

1. Pagrindai

Gelbėjimosi valtis randasi ant keltuvų iš abiejų laivo pusių. Pavojaus atveju, įgula gali įsėsti į valtį ir evakuotis. Valties nuleidimo prietaisas susideda iš valties keltuvo ir gervės. Valties išvertimas ir nuleidimas, o taip pat ir nuleidimo greitis gali būti kontroliuojamas kaip iš valties vidaus taip ir nuo laivo denio. Be to galima sustabdyti valties nuleidimą bet kokiame aukštyje. Sugražinimas valties į vietą vykdomas naudojant valties gervę paspaudus jungtuką jungiklių skyde. Kada keltuvai atsiranda reikalingos padėties valties gervė sustoja automatiškai limituojančio jungiklio pagalba. Kai suveikia limituojantis jungiklis valties gervė valdoma rankiniu būdu.



Pav. 6 gelbėjimo valtis

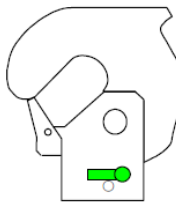
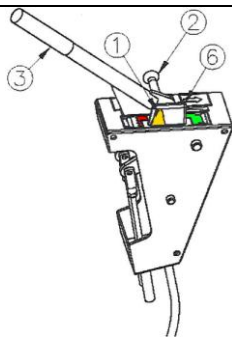
1 Vairavimo įrenginys	8 Buksyravimo kablys	15 Galinis liukas
2 Lijalinių vandenų pompa	9 Priekinis atidavimo kablys	16 Galinis atidavimo kablys
3 Akumulatoriai	10 Priekinis liukas	17 Ugnies gesintuvas
4 Variklis	11 Irklai ir kartis	18 Hidrostatinis įrenginys
5 Kuro tankas	12 Išsodinimo anga	19 Fenderiai
6 Vanduo	13 Buksyravimo kablio atidavimas	20 Gelbėjimosi linas
7 Aprūpinimas ir maisto atsargos	14 Viršutinis liukas	

2. Patikrinimas



Niekada nelipkite į valtį pilnai neįsitikinęs, kad atidavimo kabliai pilnai uždaryti.

Niekada

Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
1	Patikrinti ar numetimo svirtis yra žaliame sektoriuje. <Veiksmai vykdomi valtyje>	  
2	Patikrinti ar atidavimo rankena (3) uždarytoje padėtyje ir apsauginis fiksatorius (2) yra užfiksuotas. <Veiksmai vykdomi valtyje>	 

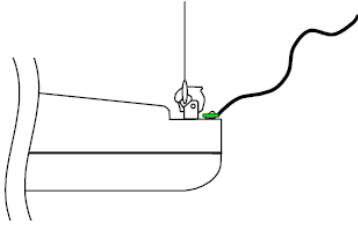
3. Nuleidimo procedūra

3.1 Paruošimas nuleidimui

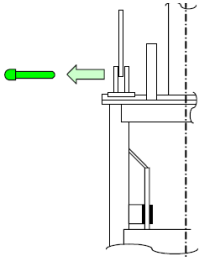
Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
1	Paruošti VHF nešiojamas stoteles ir patikrinti ryšį <Veiksmai vykdomi laive>	

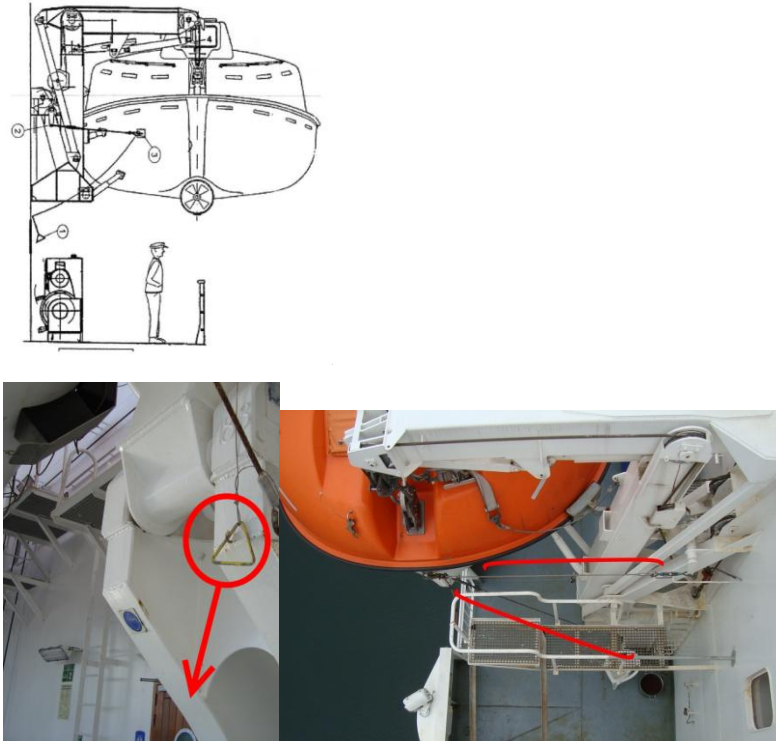
2	Užsidėti gelbėjimosi liemenes <Veiksmai vykdomi laive>	 
3		

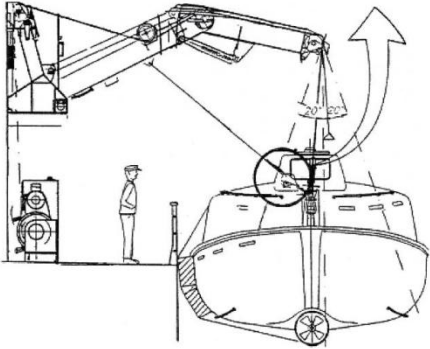
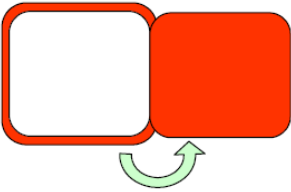
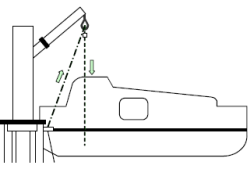
3.2 Falinio tvirtinimas

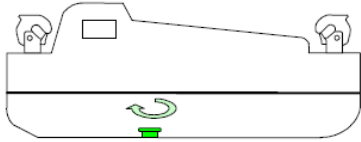
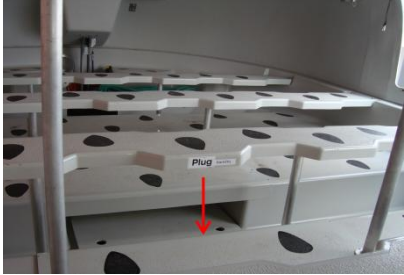
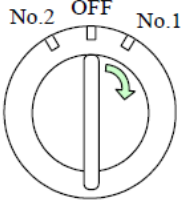
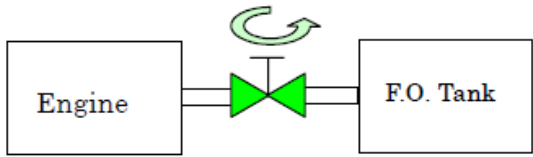
Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
1	Patikrinti falinio atidavimo mechanizmą <Veiksmai vykdomi valtyje>	

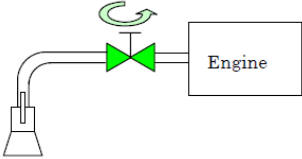
3.3 Išsodinimas į valtį

Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
1	Išimti pirštus. <Veiksmai vykdomi laive>	 

2	Atjungti valčių baterijos pakrovimo laidą. <Veiksmai vykdomi laive>	
3	Patraukite naitovų distancinę rankeną (1). Ir atiduoti naitovus (3). <Veiksmai vykdomi laive>	
4	Patraukite gervės distancinę rankeną. Ir nuleiskit valtį iki įsodinimo denio. <Veiksmai	

	vykdomi laive>	
5	Atidarykite įsodinimo angą ir įlipkit į valtį <Veiksmai vykdomi laive> ir <Veiksmai vykdomi valtyje>	 
6	Įsitikinkite, kad valtys vietinio valdymo nuleidimo rankena, nuleista į valtį. <Veiksmai	 

	vykdomi laive>	
7	Įsitikinkite, kad kamštis yra vietoje ir užveržtas <Veiksmai vykdomi valtyje>	 
8	Pasukite maitinimo rankena į padėtį 1, jeigu maitinimas neatsirado perjunkit ant 2 arba ALL. <Veiksmai vykdomi valtyje>	 
9	Atidarykite kuro padavimo vožtuvą <Veiksmai vykdomi valtyje>	

10	Įsitikinkite, kad vandens aušinimo vožtuvas atidarytas <Veiksmai vykdomi valtyje>	
----	---	---

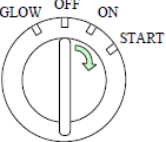
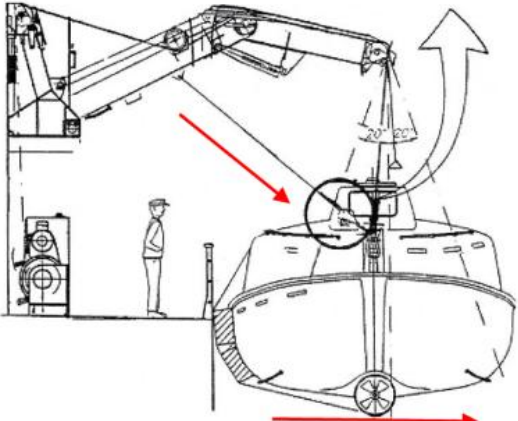
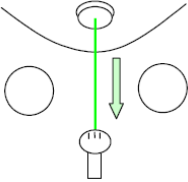


Sėdėjimo vėtos turi būti nurodytos kad išlaikyti gera valtės diferentą.

Ispėjimas

3.4 Nuleidimo procedūros.

Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
1	Įsitikinkite kad visi žmonės valtyje sėdį. <Veiksmai vykdomi valtyje>	

2	Paleiskite variklį. <Veiksmai vykdomi valtyje>	  
3	Palaisvinti prispaustini diržą ir po to pilnai atiduoti jį. <Veiksmai vykdomi valtyje>	 
4	Patraukite gervės distancinę rankeną. <Veiksmai vykdomi valtyje>	 



Dėmesio

- Įsitikinkite, kad lynai nėra susipainioja aplink priekinį ir galinį kablius
- Patraukti žemyn nuotolinio valdymo lyną švelniai ir lėtai, kad gelbėjimo valtis nesisuptu.
- Žemyn traukite nuotolinio valdymo lyną stipriau, tik tada kai valtis nustos siūbuotis.
- Vairininkas privalo pranešti įgulai pasiruošti nusileidimui ant vandens, kad valtis jau bus netoli vandens paviršiaus.



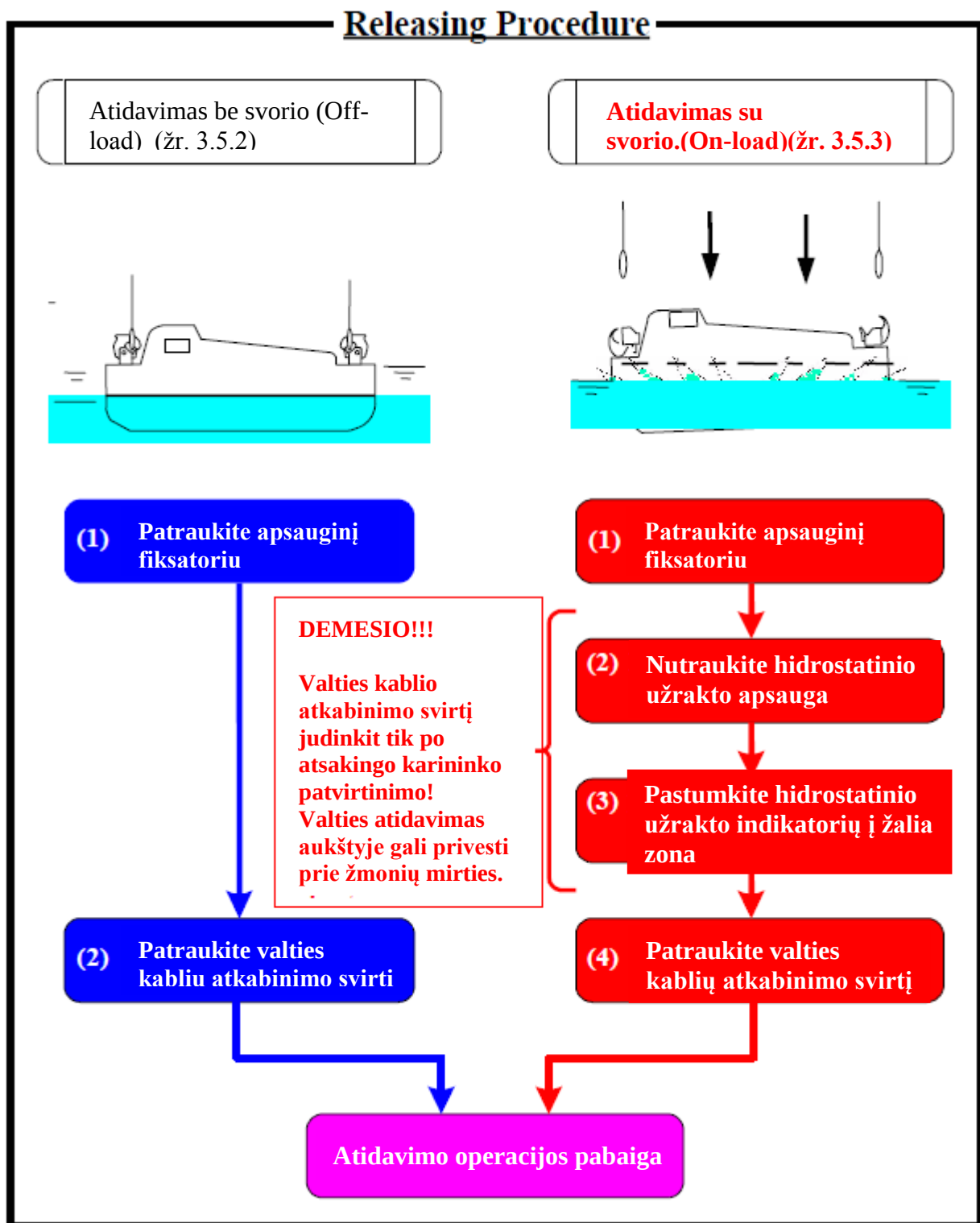
Atsargiai

- Kada naudojamas gervės nuotolinio valdymo lynu, niekada neapsivyniokite juo ant rankos arba pirštų, nes kitu atveju lynas gali nupjauti pirštus arba ranką.
- Niekada nestabdykite gelbėjimosi valties supimosi ties denio pozicija. Gelbėjimo valties drebėjimo stabdymas, gali išaukti traumas.
- Greitas supimasis gali išaukti pavojingus smūgius valčiai, tada kai keltuvas rankos pasiekia denio pozicija.
- Maži gelbėjimosi valties nuleidinėjimai sukelia smūgius, kurie yra pavojingi.

3.5 Atidavimo mechanizmo naudojimas

3.5.1 Atidavimo procedūros

Atidavimo procedūros



kaip laivo komplektas, taip pat laikyti laive šias valtis kaip įgulos narių nuosavybę.

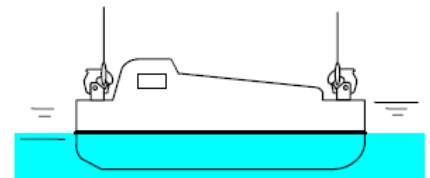
4. SAUGOS REIKALAVIMAI EKSPLOATUOJANT IR PRIŽIŪRINT VAIRAVIMO ĮRENGINĮ

4.1. Vairavimo įrenginio eksploatacijos ir priežiūros metu be bendro pobūdžio saugos reikalavimų būtina laikytis ir šių saugos nurodymų. Tuo atveju, jei planuojama remontuoti vairavimo įrenginį laivui esant jūroje, iki numatomo remonto pradžios būtina vairavimo pavarą bei užfiksuoti vairo padėtį. Tai atliekama siekiant išvengti vairavimo įrenginio nukrypimo jūros bangoms veikiant vairo plunksną.

4.2. Siekiant išvengti nelaimingų atsitikimų ir rimtesnių gedimų yra draudžiama vairavimo įrenginio darbo metu atlikti dalių, veikiamų slėgio, išrinkimo darbus, judančių dalių sutepimą, plyšių matavimo bei atsiradusio laisvumo šalinimo darbus mazguose.

3.5.2 Kablių atidavimas be svorio(Off-load)

Šis nuleidimo ir atkabinimo metodas yra normalus, ir naudojamas, kai valtis yra pilnai ant vandens.

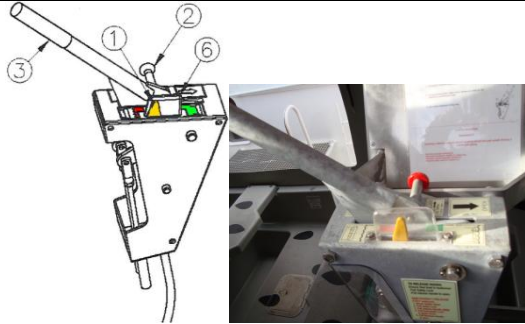
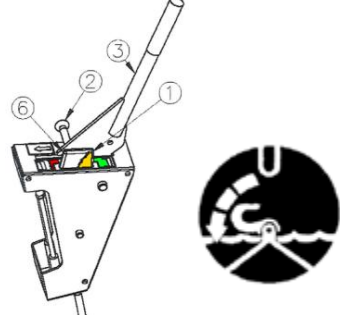


Prieš pradedant įsitikinkite:

- Valtį pilnai ant vandens
- Variklis paleistas
- Įgula sėdę savo vietose

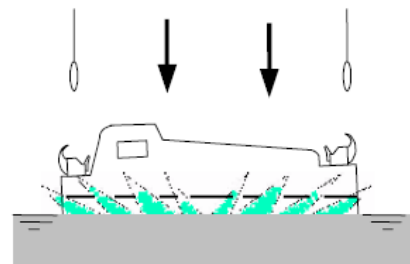
Dėmesio

Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
1	Įsitikinkite kad valtis pasiekė vandenį, hidrostatinio užrakto apsauga nepažeista <Veiksmai vykdomi valtyje>	
2	Įsitikinkite, kad hidrostatinio užrakto indikatorius persislinko į žalia zona. <Veiksmai vykdomi valtyje>	

3	Patraukite ir laikykite apsauginį fiksatorių (2). <Veiksmai vykdomi valtyje>	
4	Patraukite valties kablių atkabinimo svirtį (3), kol užsifiksuos priešingoje pusėje. <Veiksmai vykdomi valtyje>	

3.5.3 Kablių atidavimas su svorio (On-load)

Šitas metodas taikomas, kai valtis nepasiekė pilnai vandeni.





- **Atkreipkit ypatingą dėmesį ir naudokite kablių atidavimo su svorio mechanizmu tik pagal vado nurodymą.**
- **Kablių atidavimo mechanizmo naudojimą be saugumo patvirtinimo, gali privesti prie žmonių pažeidimų ar mirties.**

Atsargiai

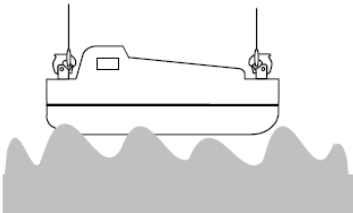
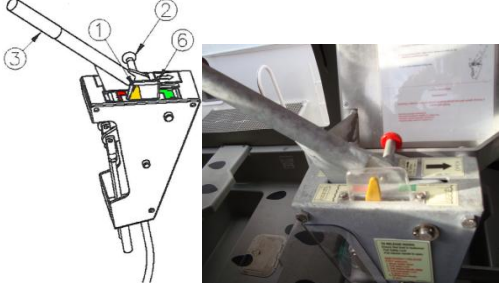
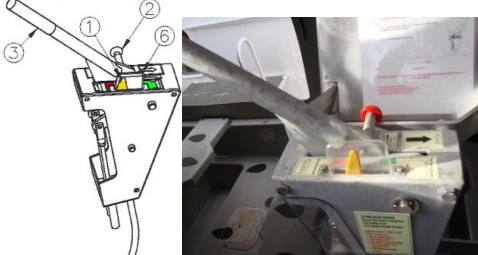
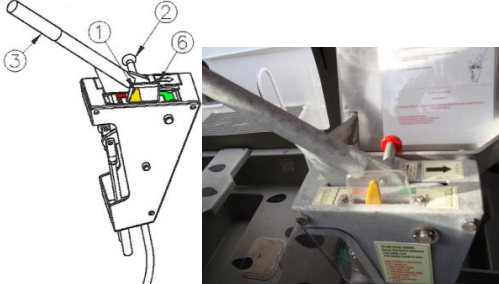
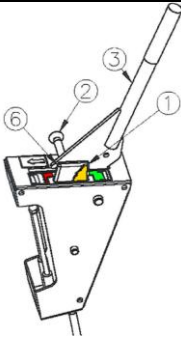


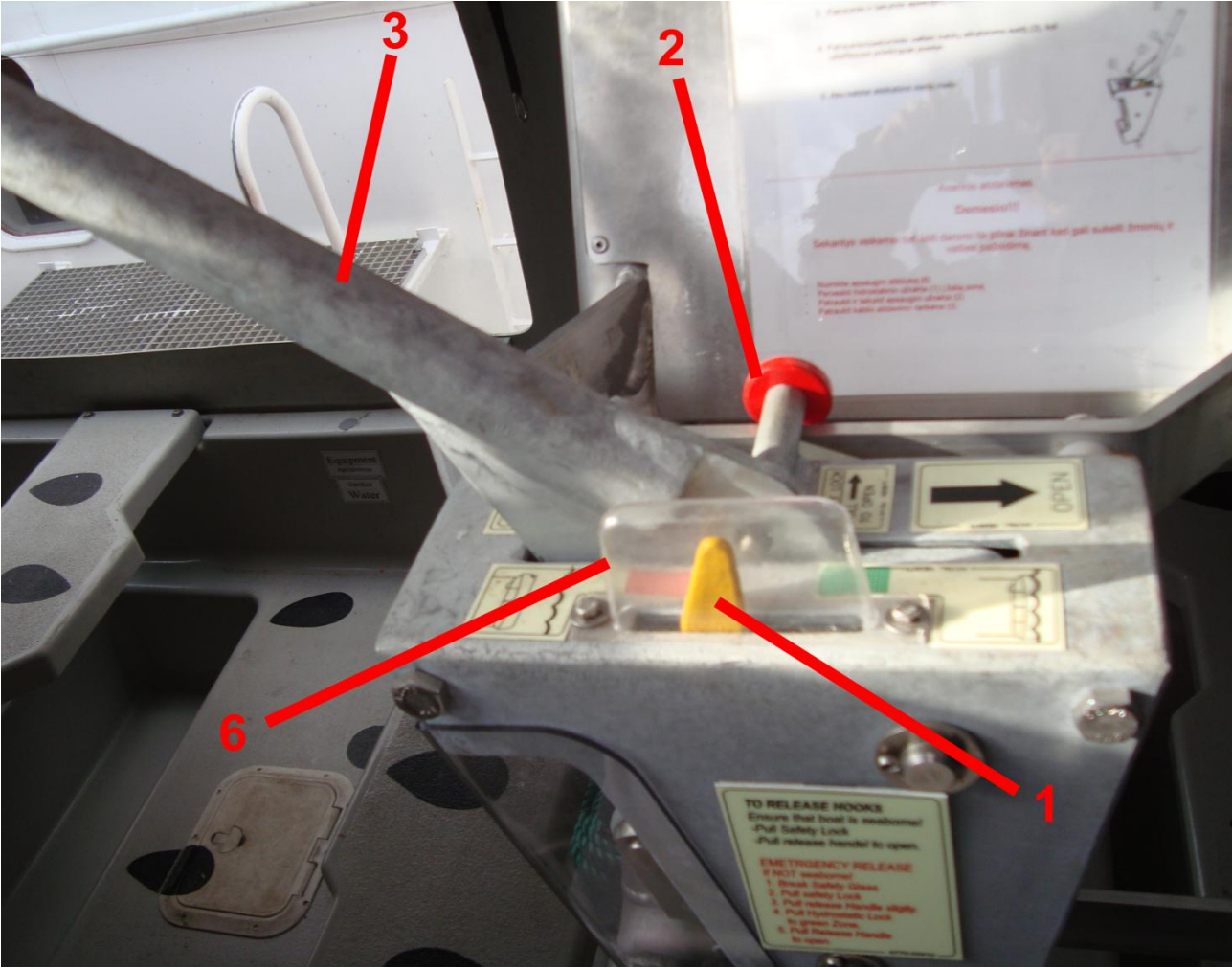
Prieš pradedant įsitikinkite:

- **Valtis yra kuo arčiau vandens**
- **Variklis paleistas**
- **Igula sėdė savo vietoje**

Dėmesio

Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
-----	-----------------	--------------------

1	Išitikinkite, kad valtis yra ko arčiau vandens paviršiaus, ir hidrostatinio užrakto indikatorius yra raudonoje zonoje. <Veiksmai vykdomi valtyje>	
2	Patraukite ir laikykite apsaugini fiksatorių (2). <Veiksmai vykdomi valtyje>	
3	Nutraukite hidrostatinio užrakto apsauga (6) <Veiksmai vykdomi valtyje>	
4	Pastumkite/patraukite hidrostatinio užrakto indikatorių į žalia zona (1). <Veiksmai vykdomi valtyje>	
5	Patraukite/pastumkite valties kablių atkabinimo svirtį (3), kol užsifiksuos priešingoje pusėje. <Veiksmai vykdomi valtyje>	



3.6 Forlinio atidavimas ir valties naudojimas.

Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
1	Atiduoti forlinį <Veiksmai vykdomi valtyje>	
2	Valties naudojimas Pirmyn, atgal, posūkiai, apšvietimas. <Veiksmai vykdomi valtyje>	

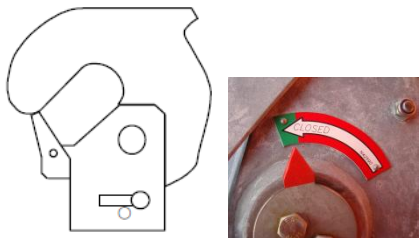
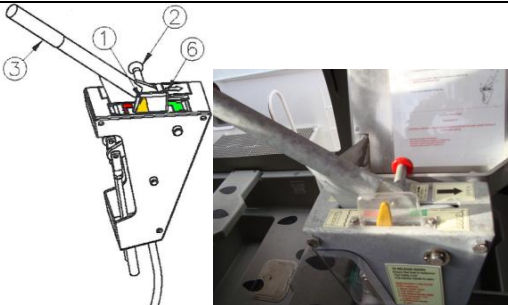
4 Užkabinimo procedūra



- Nepilnas kablių uždarymas gali sužaloti žmones arba sukelti mirties atvejų dėl valtės kritimo iš aukštumos.**

Dėmesio

4.1 Atidavimo kablių užkabinimo procedūra

Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
1	Įsitikinkite kad kabliai yra pilnai uždaryti. Įsitikinkite kad kablių uždarymo rodyklės yra žaliame sektoriuje. <Veiksmai vykdomi valtyje>	
2	Įsitikinkite kad valtės kablių atkabinimo svirtis yra uždarymo padėtyje ir apsauginis fiksatorius užfiksuotas. <Veiksmai vykdomi valtyje>	

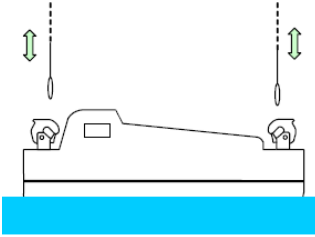
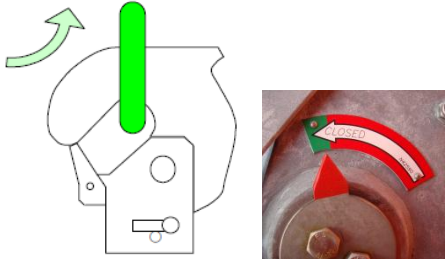
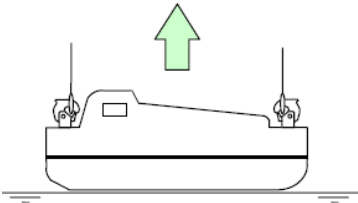
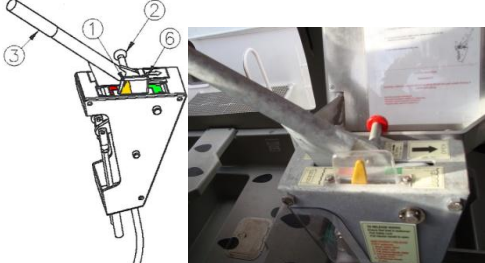


- Ypatinga dėmesį uždarant kablius turi būti atkreipta rankoms ir pirštu saugumui.**
- Neteisingas ar nepilnas kablių uždarymas gali sužaloti žmones arba sukelti mirties atvejų dėl valtės kritimo iš aukštumos.**

Dėmesio

4.2.1 Prisijungimas prie pakėlimo žiedų

Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama

1		
2	Pritaikomas aukštis prisijungimo žiedų, pakeliant arba nuleidžiant valtės falus. <Veiksmai vykdomi laive> ir <Veiksmai vykdomi valtyje> turint gera komunikacija.	
3	Prijungiami valtės keltuvo žiedai tuo pačių metu prie priekinio ir galinio kablių. <Veiksmai vykdomi valtyje>	
4	Gelbėjimo valtis pradeda kelti ir tik pakėlus virš vandens stabdomas valtės kėlimas. Įsitikinama, kad priekinis ir galinis kabliai yra tinkamai užkabinti. <Veiksmai vykdomi laive> ir <Veiksmai vykdomi valtyje>	
5	Įsitikinama, kad hidrostatinio indikatoriaus svertis persijungė į poziciją „užrakinta“ kol valtis dar yra ant vandens. <Veiksmai vykdomi valtyje>	
6	Kada prikabinimas nėra užbaigtas, grįžkite prie pirmojo žingsnio.	

Nedarykite gelbėjimo valtės pertvarkymo operacijos, nebent viršutinė procedūra yra pilnai baigta.



Atsargiai

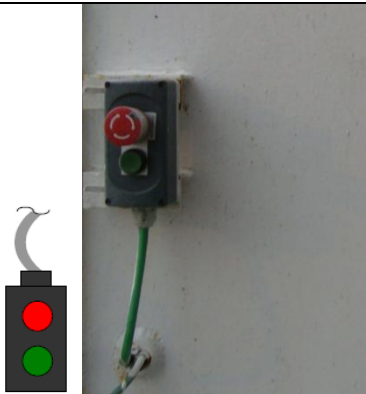
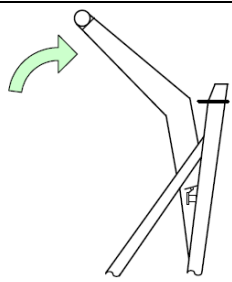
- ✓ Neprijunginėkite keltuvo prijungimo žiedų prie kablių, kol kabliai nebuvo pilnai sutvarkyti. Tai pavojinga prijungti prijungimo žiedus tuo metu, kol tvarkomi kabliai ir to pasekmės gali būti netaisyklingai užbaigtas pertvarkymas.
- ✓ Naudojant sugražinimo stropus, reikalaujama vietoj jų apatinės dalies žiedų kabinti pakėlimo žiedus prie kablių.



Dėmesio

- ✓ Abu kabliai privalo būti prijungti tuo pat metu, kad išvengti pažeidimo nuo perdėto svorio ant vieno kablo.
- ✓ Jeigu vienas kablys tik yra prikabinas prie gelbėjimo valtės, tai nuo bangos veiksmo gali privesti prie žmogaus sužeidimo arba net mirties,

4.2.2 Gelbėjimo valtės pakėlimas

Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
1	Gelbėjimo valtės pakėlimas gerve atliekamas naudojant mygtuko paspaudimą, vykdant atsakingo asmens nurodymu. <Veiksmai vykdomi laive>	
2	Gelbėjimo valtis keliamą gervę iki tol, kol sustoja įsijungus automatinam limito jungikliui. <Veiksmai vykdomi laive>	

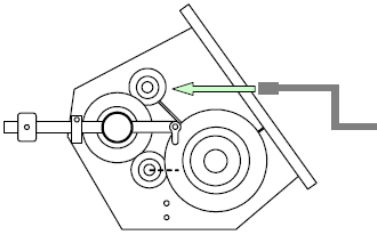
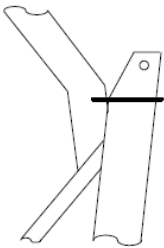


Atsargiai

- Valties pakėlimo gervė sustoja automatiškai tada, kai keltuvo rankos atsimuša į limituotą jungiklį.
- Kada valtės pakėlimo gervės limituotas jungiklis taisyklingai nedirba, tada žmogus atliekantis pakėlimą gervės pagalba turi tuoj pat nutraukti pakėlimo operaciją.

Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
3	Išlaipinimas iš gelbėjimo valties <Veiksmai vykdomi laive> ir <Veiksmai vykdomi valtyje>	

4.3 Tvirtinimo procedūra

Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama
1	Keltuvo rankų pakėlimas rankiniu būdu. <Veiksmai vykdomi laive>	
2	Įsitikinti kad keltuvo rankos yra prispaudusios prie platformos. <Veiksmai vykdomi laive>	



Atsargiai

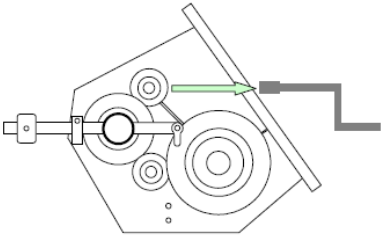
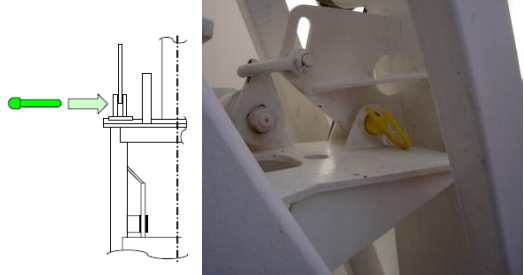
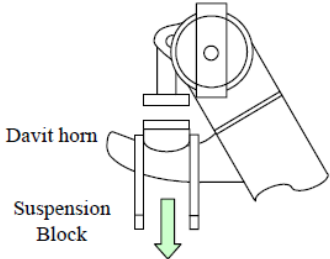
- Kiekvienas žmogus stovintis ant keltuvo platformos turi duoti signalą dirbančiam operatoriui su gervę, tik keltuvo rankos pasiekia stovo rėmą.
- Įsitikinti, kad keltuvo rankos ir stovai yra kontaktuoja tiek priekyje, tiek gale.



Dėmesio

- Sustabdyti kėlimo operacija tuoj pat, kai tik buvo gautas signalas iš stebėtojo.
- Per daug perkėlus valtį rankiniu būdu, gali išaukti rimtų apgadinimo padarinių, valtės nukritimui ir keltuvui.

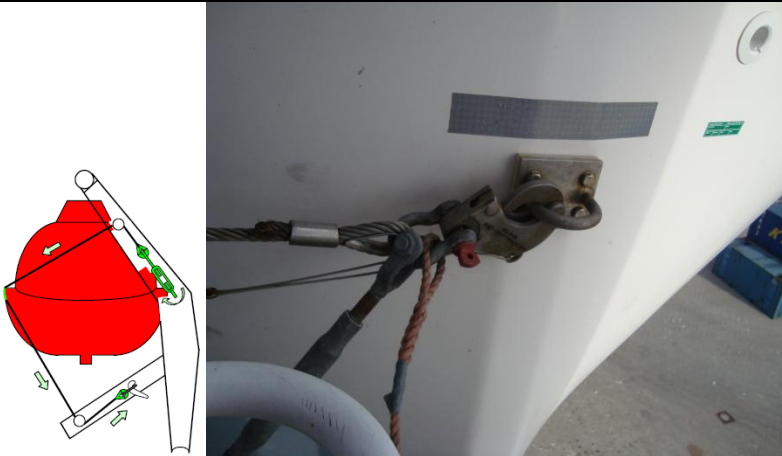
Nr.	Valdymo vadovas	Schemiška diagrama

3	Ištraukti rankinio pakėlimo rankenėlę. <Veiksmai vykdomi laive>	
4	Įkišti saugumo pirštą į keltuvo rankos <u>stovo</u> rankeną. <Veiksmai vykdomi laive> Pastaba: saugumo pirštai yra dažniausiai skirti tik tais tvirtinimui iš šonų.	
5	Žemiau esantis pakabinamas blokas ant keltuvo rago su paleidimo rankiniu stabdžiu ant gervės. <Veiksmai vykdomi laive>	



Dėmesio

- Jeigu pakabinamas blokas nėra ant keltuvo rago, tai valtys gali nukristi jūroje, eigos metu ir tai gali privesti iki valties apgadinimo.

6	Įtaisyti ir įtempti automatinį paleidimą, vingiuotai prispausti ir pritvirtinti. Užveržti automatinį paleidimo, prispaudimo lyną naudojant talrepą. <Veiksmai vykdomi laive>	
---	---	--

5 Gelbėjimosi valties su svoriu/ be svorio atidavimo įrenginio sistema

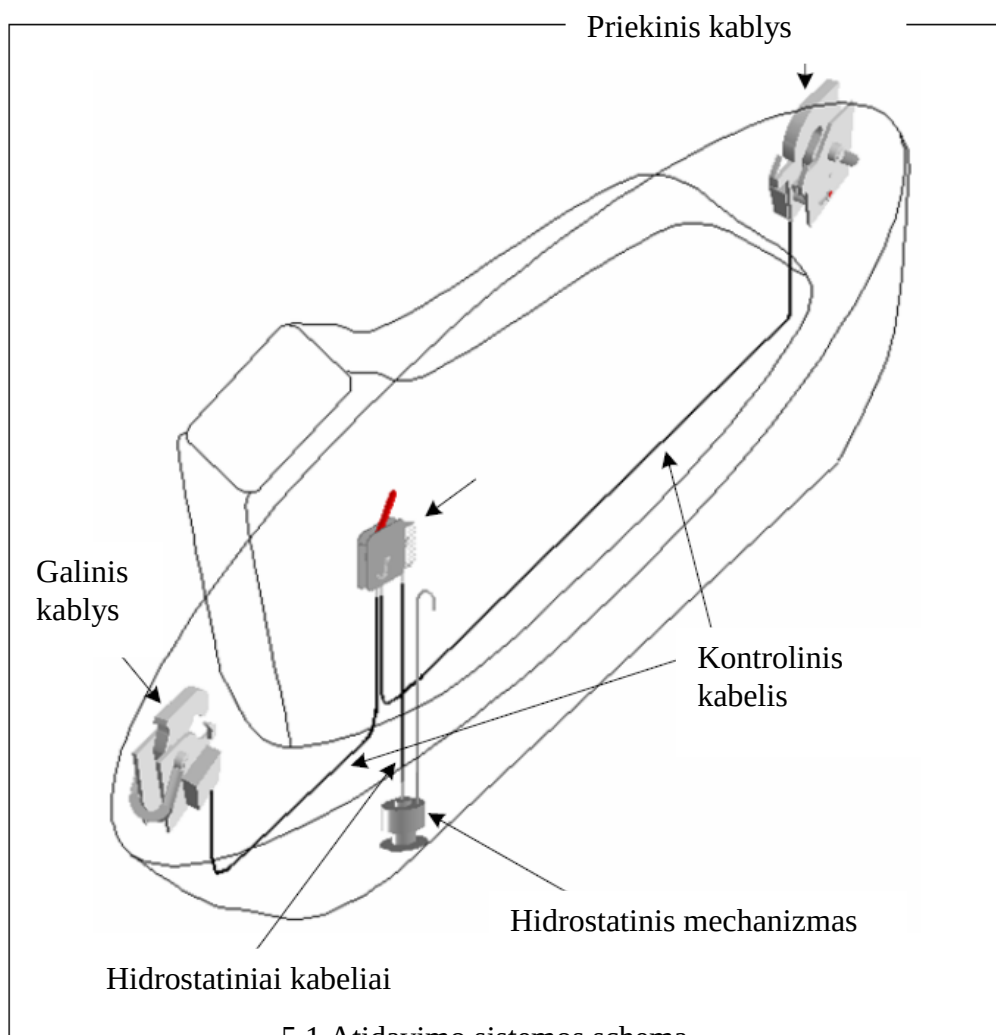
5.1 Bendrai

Įdėmiai perskaitykite saugaus naudojimo instrukciją.

Šita išlaisvinimo įrenginio sistema susideda iš priekinės ir galinės dalių kablių, atkabinimo svirties, kuri randasi šalia valties vairavimo pulto, hidrostatinio vieneto ir kartu sujungtais lynais(pav. 5.1).

Kablių išlaisvinimo operacija yra priklausoma nuo rankenėlės padeties, kuri randasi prie valties valdymo pulto ir yra sujungta lynais galuose su priekiniu ir galiniu dalių kabliais. Blokavimo sistema, į kurią įeina ir hidrostatinis užblokavimo vienetas yra numatyta apsaugoti kablių atkabinimą kol valtis nėra pasiekus vandens.

Netaisyklingai naudojantis gelbėjimosi valties nuleidimo ir išlaisvinimo operacija, gali privesti prie nelaimės ir atitinkamų atsargumo priemonių turima laikytis.



5.1 Atidavimo sistemos schema.

5.2 Priekinis ir galinis kabliai

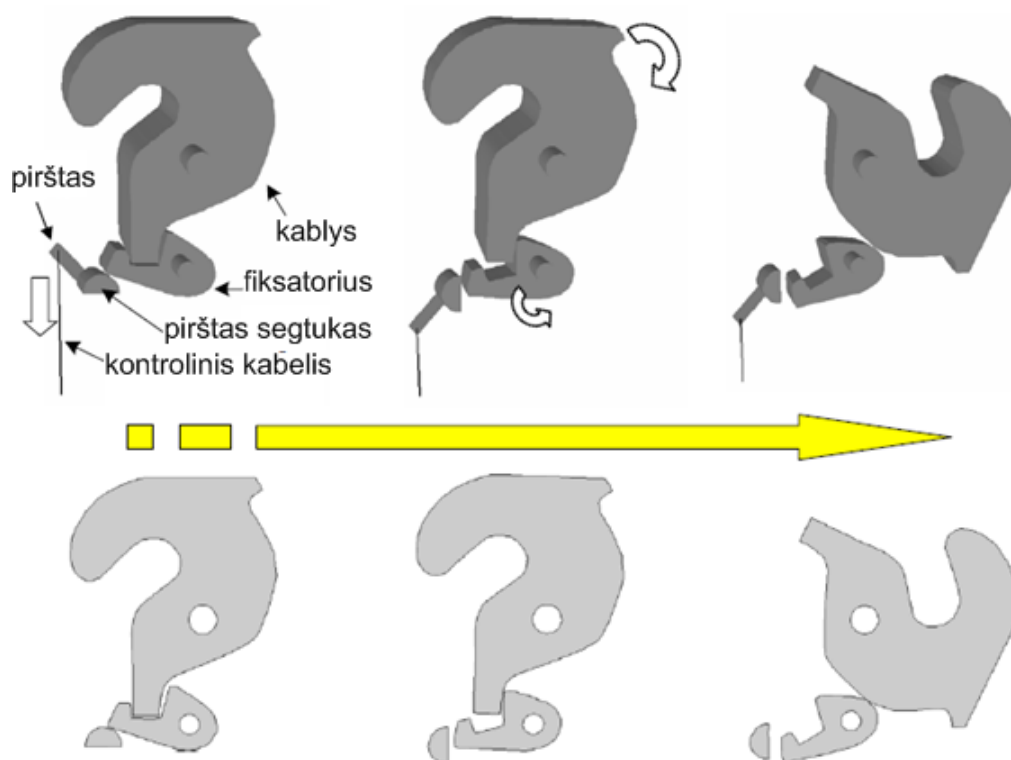
5.2.1 Struktūra

Priekinis ir galinis kabliai yra identišškai vienodi, išskyrus tai, kad skiriasi įmontavimo kryptys.

5.2.2 Išlaisvinimas

Kada išlaisvinimo rankenėlė, kuri yra prie valdymo pulto yra patraukiama, pirštinės svirties segtuvas pasisuka kontrolinio lyno pagalba ir yra laisvas. Galų gale kablys pasiverčia ir išsilaisvina

(pav. 5.2.2).



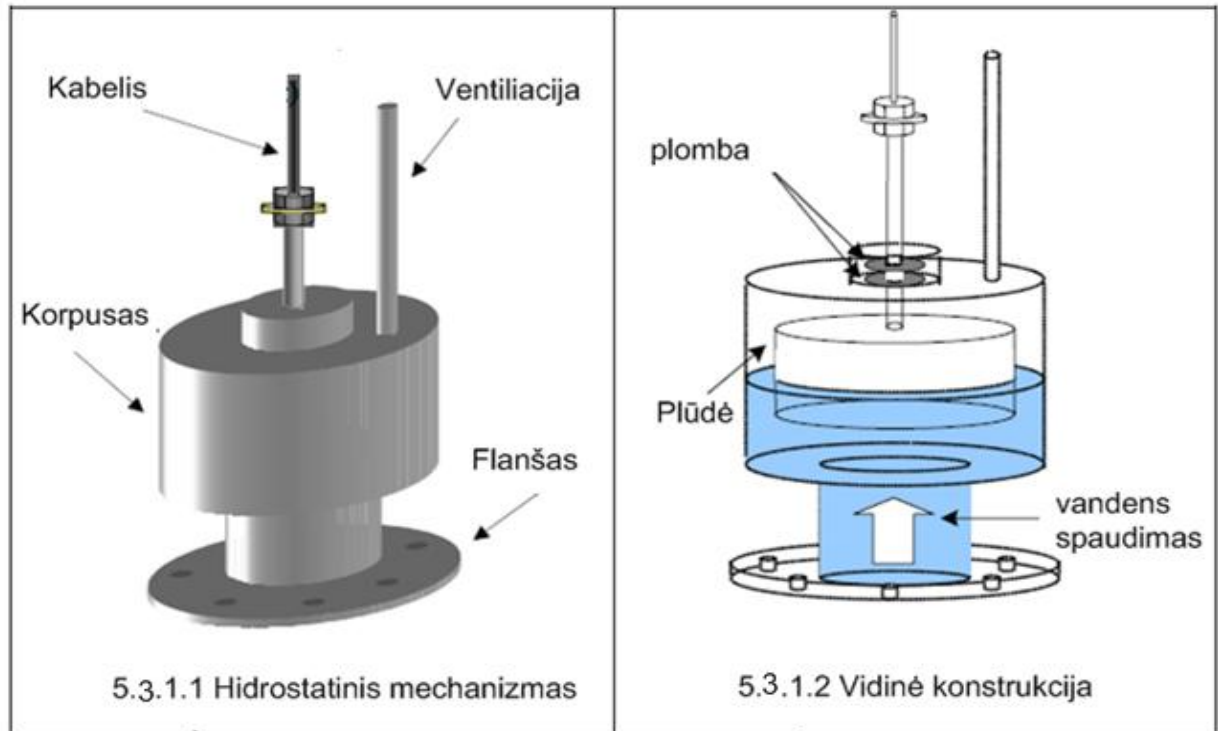
5.2.2 Kablių atidavimo principas

5.2.3 Užtvirtinimas

Prieš užtvirtinant kabli, schematiška padėtis kiekvieno kablo dalies užraktas pirštinio svarto segtuku atstatyti svartą. Užtikrinant tinkama užtvirtinimą priekinio ir galinio kablo procedūrą kurios reikia laikytis aprašoma paragrafe 4.1. Tvirtinimas priekinio ir galinio kablo turi būti atliktas tuo pat metu. Atlikus tuo pat metu kablo užtvirtinimą, išlaisvinimo svirtis, kuri randasi prie valdymo pulto, taip pat grįžta į uždarymo pozicija (pav. 5.2.3).

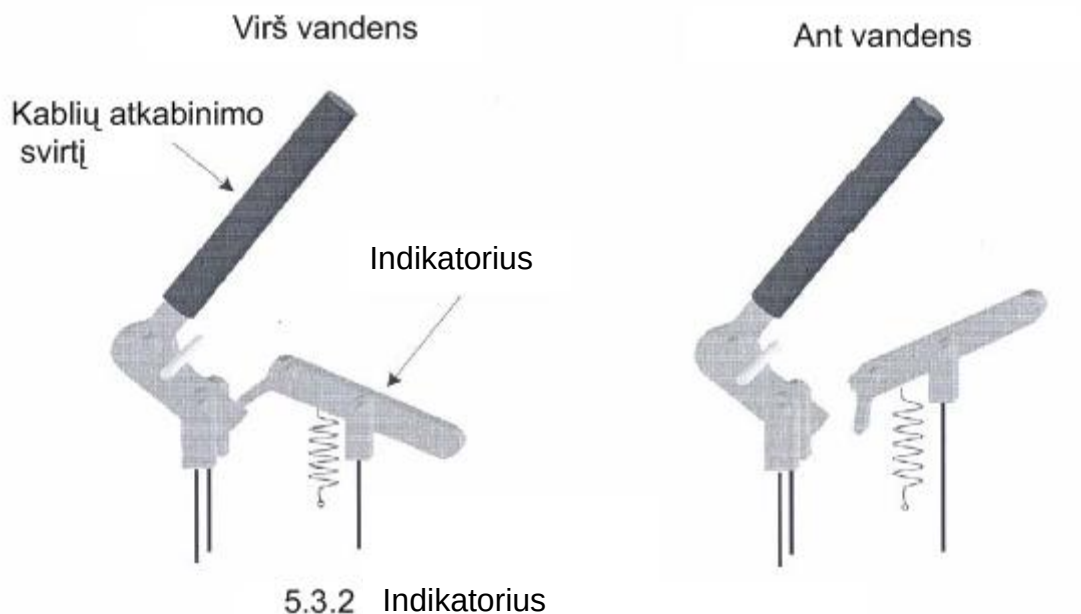
5.3 Hidrostatinis indikatorius

5.3.1 Struktūra ir dalių pavadinimai



5.3.2 Valdymas

Kada gelbėjimosi valtis pilnai nuleista ant vandens, hidrostatinis indikatorius stumia blokavimo svirtį, persiduoda stūmimas lynais, kada valtis pakeliama vandens ir tokiu būdu vyksta valtės išsilaisvinimo operacija. Priešingai šiai išlaisvinimo operacijai, rankenėlė negali atsiduoti hidrostatinio indikatoriaus pagalba tada, kada valtis nėra pilnai nuleista ant vandens.



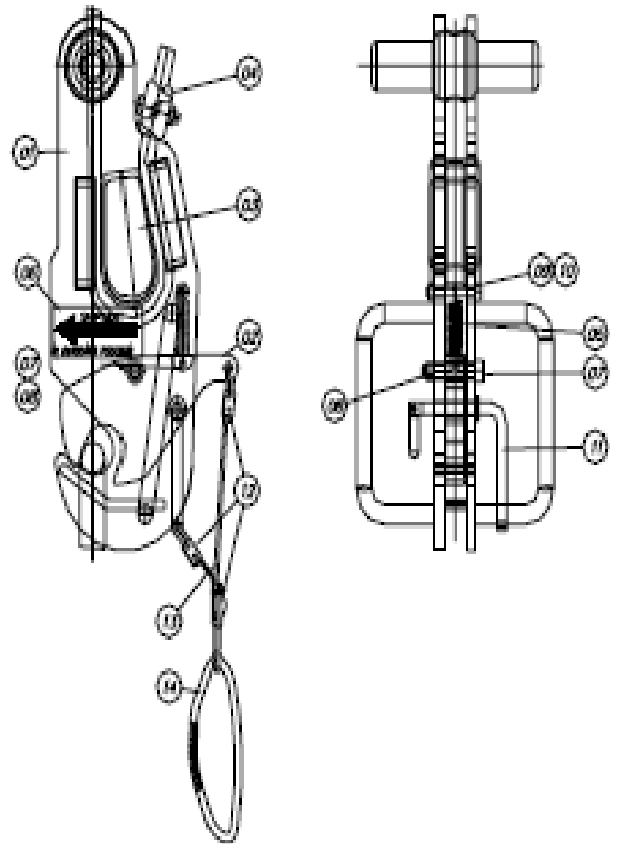
5.4 Kablo parengimo (paruošimo) instrukcija.

1. Šis (Kablo RH 1.5) nuleidimo ir atkabinimo metodas yra įprastas ir naudojamas, kai gelbėjimosi kateris yra pilnai nuleistas ant vandens.
2. Kablys RH 1.5 yra atidavimo be svorio (Off-load release) tipo, o tai reškia, kad spyruoklinis kablys gali būti atiduotas rankiniu būdu, kuomet gelbėjimosi kateris pilnai nusileidęs ant vandens. Sulaikymo žiedas tuomet gali būti nuimtas nuo kablo.
3. Kablys (randasi) pritvirtintas prie užbortinės gervės virvės (lyno) galo. Už kablo kabinamas gelbėjimosi katerio stropas. Apkrovimai neturi viršyti, saugaus darbinio apkrovimo dydžio.



Dalių sąrašas:

Dalis	Paaikškinimas
1.	Kablio korpusas
2.	Žiedo užraktas
3.	(Lyno) virvės pleištas
4.	Virvės užraktas
10.	Veržlė
5.	Įtempimo spyruoklė
6.	Poveržlė
7.	Blokuojantis varžtas
8.	Veržlė
9.	Blokuojantis varžtas



2.4 ĮMONĖS INTERNETO SVETAINĖ

Žiūrėti 48-50 pusl.

3 mokymo elementas. Darbuotojų sauga ir sveikata.

3.1. DARBUOTOJŲ SAUGOS IR SVEIKATOS INSTRUKCIJOS

DARBŲ SAUGOS REIKALAVIMAI ATLIEKANT DENIO DARBUS

1. BENDRIEJI REIKALAVIMAI

1 **Draudžiama** dirbti su plieniniais lynais be pirštinių (pirštinės turi būti su antdelniais).

1.1. Dirbant su pirštinėmis reikia žiūrėti, kad pirštinių neįtrauktų į mechanizmų judančias ir besisukančias dalis.

1.2. Ypatingo atsargumo reikia laikytis dirbant su drėgnomis pirštinėmis. Dirbti su tepaluotomis ar apledijusiomis pirštinėmis draudžiama.

1.3. Dirbant su plieniniais ar augaliniais lynais **draudžiama** būti ir **laikyti rankas arčiau kaip 1 m** iki būgnų, knechtų, blokų ir kitų įrenginių, nuo kurių traukiamas ar atleidžiamas lynas, taip pat iki fiksatoriaus uždėjimo vietos.

Dirbant su sintetiniais lynais šis atstumas turi būti **ne mažesnis kaip 2 m**.

1.4. **Draudžiama** būti arti stipriai įtemptų lynų, taip pat būti lyno įtempimo linijoje (tiek prieš lyno tempimo, tvirtinimo ar krypties keitimo mechanizmą, tiek ir už jo).

Draudžiama kojas statyti į lynų kilpas.

1.5. Automatinių gervių pervedimui į rankinį valdymą ir atgal – iš rankinio į automatinį draudžiama keisti operacijų seką, nustatytą pagal gamyklos gamintojos ar eksploatavimo instrukciją.

1.6. **Draudžiama** išeiti už laivo borto aptvaro ar falšborto, taip pat persisverti per juos.

1.7. Laivuose esant atidarytam falšbortui, jūros gylį matuojantis jūreivis turi būti prisirišęs apsauginiu lynu, kurio antrasis galas turi būti pririštas prie tvirtų laivo konstrukcijų.

1.8. Esant laive sugadintiems lynam, pakaboms, grandinėms, kabliams, apkaboms, sukučiams, blokams ir kt. – juos reikia nedelsiant išimti iš apyvartos ir laikyti atskirai nuo naudojamų.

2. DARBŲ SAUGA VYKDANT INKARAVIMO IR ŠVARTAVIMO DARBUS

2.1. Inkaravimo ir švartavimo metu įgulos nariams **draudžiama** net trumpam palikti be priežiūros veikiančius mechanizmus, atitraukti dėmesį pašalinėmis kalbomis arba dirbti bet kokius, nesusietus su inkaravimo ar švartavimo operacijomis darbus.

2.2. Prieš nuleidžiant inkarą, prieš įtraukiant jį į kliuzą, prieš išjudinant išmestą inkarą, darbų vadovas privalo įsitikinti, ar grandinės dėžėje nėra žmonių. Prieš inkaravimąsi darbų vadovas, be to, privalo:

2.3. patikrinti inkarinio įrenginio tvarkingumą;

2.4. patikrinti juostinio stabdžio tvirtinimą prieš atleidžiant sraigtinčius ir grandininius fiksatorius, taip pat prieš atjungiant inkarinio mechanizmo žvaigždutę;

2.5. patikrinti, ar nėra laivo priekyje valčių, katerių, baržų ar kitų plaukiojimo priemonių;

2.6. nuleisti inkarą, uždėti fiksatorių ar nuimti nuo inkaro grandinės, nuleisti ar pakelti inkaro grandinę būtina pagal inkaravimo ir švartavimo grupės vadovo komandą;

2.7. inkarą nuleidžiant ir pakeliant **draudžiama** būti arti inkaro grandinės judėjimo linijos arba šios linijos tęsinio;

2.8. inkaro nuleidimo metu, kai valdymo poste nėra apsauginio permatomo ekrano, operatorius turi nuolat nešioti apsauginius akinius tam, kad apsaugotų akis nuo purvo ir rūdžių dalelių.

2.9. Tikrinant inkaro mechanizmą tuščiąja eiga, **draudžiama** jį įjungti neįsitikinus, kad grandinės būgnas yra atjungtas.

Draudžiama atleisti inkaro grandinės fiksatorių, taip pat atjungti brašpilio žvaigždutę nepatikrinus juostinių stabdžių užspaudimo.

2.10. Laivui stovint prie prieplaukos arba reide, **draudžiama** palikti inkarus kliuzuose užfiksuotus tik juostiniais stabdžiais – inkarines grandines reikia papildomai tvirtinti fiksavimo įrenginiais.

2.11. Nuleidžiant inkarą su plūduru, plūduro lynas turi būti sudėtas už lejerinio aptvaro arba nuleistas už borto, o pats plūduras turi būti už borto pritvirtintas augaliniu lynu prie falšborto arba prie kreipiančiosios plokštės.

2.12. Jeigu reikia į grandinių dėžę pasiųsti žmones inkarinėms grandinėms valyti, inkarinis mechanizmas turi būti išjungtas, o inkarinė grandinė turi būti užfiksuota sraigtiniais fiksatoriais. Atliekant valymo darbus, reikia naudotis nesprogių konstrukcijos šviestuvais (arba tokios pat konstrukcijos nešiojamais žibintais), kurių maitinimo įtampa ne didesnė kaip 12 V.

Darbus su grandinėmis ir grandinių dėžėmis, ir denyje galima atlikti tik naudojant kablius.

2.13. Nuplukdant inkarą (pagalbinį inkarą) valtimi, reikia jį patikimai pritvirtinti lininiu ar sintetiniu naitovu. **Draudžiama būti**:

- valties gale tarp achterštevenio ir inkaro;
- tarp špilio sukimo lazdų;
- valtyje esančio inkarinio lyno kilpų viduje;
- pasilenkusiam virš lyno ritinių atleidžiant naitovus.

2.14. Inkaras ir grandinė valomi vadovaujant kapitono padėjėjui. Valymo metu turi būti laikomasi saugaus darbo už borto taisyklių. Inkaro ir grandinės padėties stebėtojas turi būti saugioje vietoje. Visus darbus būtina atlikti nuo pakabinamo suolelio; **draudžiama** atsistoti ant inkaro; inkaras turi būti papildomai pritvirtintas plieniniu lynu.

2.15. **Draudžiama** dirbti su inkaro mechanizmu, kai vykdomi inkaro valymo darbai už borto. Inkarinį mechanizmą galima paleisti tik po to, kai už borto dirbantys žmonės užlips ant laivo denio.

2.16. Visuose laivuose turi būti pagrindinių ir pagalbinių švartavimosi lynų saugiausio išdėstymo schemas. Papildomi švartavimosi lynai paduodami tik pritvirtinus pagrindinius lynus.

Švartavimosi vietos turi būti pakankamai apšviestos, žiemą nuvalytas ledas ir sniegas, pabarstyta smėliu; išsikišantys už borto objektai turi būti įtraukti į laivo vidų ir pritvirtinti.

2.17. Ruošiantis švartavimosi operacijoms visi pašaliniai daiktai turi būti pašalinti, o reikiami švartavimosi lynai tvarkingai išdėlioti denyje, parengti metlyniai, fiksatoriai, patikrinti švartavimosi mechanizmai.

2.18. Švartavimosi metu lacportai ir iliuminatoriai turi būti uždaryti.

2.19. Švartavimosi lynai perduodami į krantą arba į kitus laivus naudojant metlynčius arba lynų mėtymo įtaisus. Metlynį perduoti būtina po įspėjamojo šūksnio „SAUGOKIS“. Kai naudojamas lino mėtymo įtaisu, įspėjama per laivo garso stiprinimo įtaisus (megafoną, laivo transliaciją).

2.20. Metlynčių svareliams reikia naudoti tik specialiai pagamintus ir virvute apipintus maišelius su smėliu.

Iki 450 registrinių tonų talpos keltuose ir laivuose, kai nėra bangavimo, lyną leidžiama paduoti be metlynio (jei atstumas tarp metėjo ir gavėjo ne didesnis kaip 1 m). Taip pat paduodančiam lyną asmeniui draudžiama persisverti per falšbortą ar lejerinį aptvarą, o priimančiajam – pasilenkti už prieplaukos krašto.

2.21. Prieš uždedant lino kilpą ant knechto, švartavimosi stulpelio ar kito švartavimosi įtaiso, metlynis turi būti atrištas.

2.22. Uždedant švartavimosi lyną ant knechto ar švartavimosi bitengų, rankas būtina laikyti išorinėje lino kilpos pusėje.

2.23. Kad tiesioginio susukimo lynas (lyninės gamybos) nesusipainiotų ir neatsisuktų, jį dėti į ritinius ir ant knechtų reikia pagal laikrodžio rodyklę, o atvirkštinio susukimo lynus (kabelinės gamybos) – prieš laikrodžio rodyklę.

2.24. Sintetinių lynų eksploatavimas, jų pasirinkimas takelažiniams darbams, apžiūros ir brokavimas, taip pat jų priežiūra ir saugojimas atliekami laikantis specialios tam skirtos instrukcijos reikalavimų.

2.25. Tempiant sintetinius lynus per švartavimo būgnus, būtina uždėti kuo daugiau vijų, bet kuriuo atveju ant būgnų be išilginių briaunų – **ne mažiau kaip 4 vijas**, o ant būgnų su briaunomis – **ne mažiau kaip 5 vijas**.

Įtemptą lyną traukti taip, kad ant būgno neatsirastų lyno laisvumas.

2.26. Tvirtinant sintetinius lynus ant knechtų **būtina uždėti ne mažiau kaip 6 vijas**.

2.27. Panaudojant sintetinius lynus (kaproninius, polipropileninius ir kt.) švartavimuisi, būtina atsižvelgti į jų pagrindines savybes ir vadovautis šiomis rekomendacijomis:

- periodiškai keisti vietomis lyno pradžių su pabaiga;
- nenaudoti lynų, kurių stiprumas mažesnis, negu reikalaujama pagal laivų klasifikacinės bendrovės taisyklės duoto tipo laivui;
- periodiškai brokuoti lynus;
- patempti arba atleisti lyną tam, kad padidintos trinties ruožas nebūtų toje pačioje lyno vietoje;
- pagal galimybes nevilkti lyno dugnu;
- mažinti lyno traukimo greitį esant stipriam gūsingam vėjui (šis reikalavimas netaikomas dirbant su automatinėmis švartavimosi gervėmis).

2.28. Dirbant su sintetiniais lynais **draudžiama**:

- priimti į laivą ir naudoti neturinčius sertifikatų ir antistatiškai neapdorotus lynus;
- naudoti darbui lynus, kurių šešiskart padaugintas diametras būtų didesnis už mechanizmo būgno diametrą;
- praleisti lynus per blokus, kurių skriemulio diametras **mažesnis kaip 6 lyno diametrai**, arba skriemulio plotis neviršija lyno diametro **daugiau kaip 25%**;
- dirbti su švartavimo būgnais, turinčiais išilgines būgno briaunas;
- surišti lynus bet koku mazgu;
- praleisti per vieną kliuzą arba uždėti ant to paties knechto kartu su plieniniais lynais;
- praleisti įtemptų kombinuotų lynų sujungimo apkabas per kreipiančiąsias plokštes ir roulsus, taip pat per švartavimosi būgnus;
- laisvinti standžiai įtemptą lyną vijų laisvinimo ant būgno būdu;
- atiduoti ir laisvinti ant knechtų švartavimosi lynus nesumažinus jų įtempimo;
- būti arčiau kaip per 2 m nuo fiksatorių uždėjimo vietos;
- naudoti grandininius fiksatorius;
- nuimti įtemptą vilkimo lyną nuo kablio (išskyrus avarinius atvejus).

2.29. Jeigu lynas ant švartavimosi būgno praslysta, švartavimo mechanizmas turi būti sustabdytas, o ant būgno uždėtos papildomos vijos.

Ant špilio ar brašpilio būgno sugnybtą lyną laisvinti reikia tik sustabdžius mechanizmą. Laisvinama laužtuvu (smaigu) arba tiesiogiai rankomis tik po to, kai lynas bus užfiksuotas, kad būtų išvengta lyno trūktelėjimo jį išlaisvinus.

2.30. Švartavimosi lynus galima traukti tik gavus nuo kranto patvirtinimą, kad lynas įtvirtintas ir tvarkingas. Apie traukimo pradžią būtina įspėti dirbančius krante.

2.31. Plieninių lynų fiksavimui būtina naudoti grandininius fiksatorius, pagamintus iš trumpagrandės **2–4 m ilgio 10 mm kalibro** grandinės dalies. Vieną grandinės galą reikia tvirtinti už denio ąsos arba knechto. Prie grandininio fiksatoriaus eigos galo turi būti patikimai pritvirtintas **ne trumpesnis kaip 1,5 m ilgio** lininis lynas.

2.32. Grandinė turi būti uždėta stabdymo mazgu ir **3–4 kartus** apvyniota pagal traukos kryptį prieš lyno susukimo pusę.

2.33. Sintetinių ir lininių lynų fiksatoriai turi būti pagaminti iš tos pačios medžiagos, kaip ir švartavimosi lynai. Fiksatoriaus diametrą reikia priimti lygų pusei švartavimosi lyno, ant kurio fiksatorius uždedamas, diametro. Fiksatoriaus nutraukimo jėga turi sudaryti ne mažiau kaip **30%** nuo švartavimui naudojamo lyno minimalios nutraukimo apkrovos. Visais kitais atvejais fiksatoriaus nutraukimo apkrova turi būti ne mažesnė kaip švartavimosi lyno įrąža tempiant jį gerve.

2.34. Plukdant švartavimosi lyną prie jo įtvirtinimo vietos valtimi ar motoriniu kateriu, lynas turi būti sudėtas ringėmis.

2.35. Plukdant švartavimosi lyną draudžiama būti valtys, katerio gale.

2.36. Lyno eigos galas turi būti valtyje pritvirtintas taip, kad, esant būtinumui, jį būtų galima greitai paleisti.

2.37. **Draudžiama** ant krovinių tanklaivių, dujovežių, kitų cheminius krovinius gabenančių laivų denių paduoti plieninius, kombinuotus arba antistatiškai neapdorotus sintetinius lynus, taip pat naudoti fenderius su metalinėmis dalimis.

2.38. **Švartavimosi metu draudžiama:**

-švartavimosi vietose būti pašaliniais asmenimis, taip pat nedalyvaujantiems švartavimo operacijose įgulos nariams;

-švartavimuisi naudoti stangrius plieninius lynus;

- paduoti, ištraukti, laisvinti, tvirtinti ar atiduoti švartavimo lyną be švartavimuisi vadovaujančio asmens komandos;

- dirbti denyje išdėlioto lyno ringių viduje;

- slopinti laivo inerciją švartavimosi lynų pagalba, taip pat tvirtinti ar atleisti lynus nenuslopinus laivo inercijos;

- paduoti švartavimosi lynus su perlinkimais ir neapkapotais nutrauktų vielų galais;

- tvirtinti net trumpam laikui lynus ant švartavimosi būgnų;
- traukti suvyniotus į ritinius lynus;
- uždėti, nuimti ar traukti lyno vijas ant besisukančių švartavimosi būgnų;
- traukti slystančius ant švartavimo būgno lynus;
- traukti ar laisvinti lynus dirbant su jais prie kreipiančiųjų plokščių ir roulsų, taip pat prispausti lynus prie denio ar švartavimo įtaiso koja ar ranka;
- būti kampo viduje, kurį sudaro praeinantis per kreipiančiąją plokštę arba nukreipimo roulsą švartavimo lynas;
- paduoti laivagalinius švartavimosi lynus dirbant varikliui;
- naudoti grandininius fiksatorius augalinių ar sintetinių lynų fiksavimui;
- būti fiksatoriaus tempimo jėgos linijoje dirbant su fiksatoriumi;
- ištraukti lyną į laivą, kol iš valtės nebus išmestos likusios ringės ir valtis nenuplauks į šalį nuo išmesto lyno;
- traukti nuplukdytą ant švartavimosi statinės lyną tuo metu, kai ant jos yra žmogus;
- naudoti švartavimosi fenderį su trumpu tvirtinimo lynu (dėl ko tektų rankas iškišti už borto).

2.39. Viršutines 2–3 ant knechto esančias plieninio arba sintetinio lyno vijas reikia surišti raiščiu. Pabaigus švartavimąsi, visi neberekalingi lynai turi būti surinkti, o švartavimosi mechanizmai išjungti.

3. DARBŲ SAUGA NAUDOJANT KATERIUS IR VALTIS

3.1. Nuleisti ar pakelti katerius ir valtis galima tik kapitoniui leidus ir tiesiogiai vadovaujant budinčiajam kapitono padėjėjui.

3.2. Prieš nuleidžiant ar pakeliant katerius ir valtis, budintysis kapitono padėjėjas privalo įsitikinti, ar tvarkingos gervės, ar veikia stabdžiai ir galiniai jungikliai.

3.3. Tais atvejais, kai valtės nuleidimas nemechanizuotas, valčių keltuvų falai turi būti specialiuose krepšiuose ar suvynioti ritėse.

3.4. Prieš pakeliant valtį mechanine pavara, darbų vadovas turi įsitikinti, kad rankinės pavaros rankena nuimta, o kėlimo metu stebėti, kad lynai taisyklingai vyniotųsi ant būgno.

3.5. Prieš nuleidžiant valtį ant vandens, valtės vadovas privalo įsitikinti, kad dugno skylės užkimštos kamščiais.

3.6. Keliant ar nuleidžiant valtis laivo eigos metu esant tūkmei arba nepalankiomis meteorologinėmis sąlygomis būtina laikytis šių atsargumo priemonių:

- falinius lynus reikia tinkamai išskirstyti ir patikimai pritvirtinti;

- nuleidžiant valtį, kai laivas juda į priekį, pirmiau būtina atleisti laivagalinius, o paskui laivapriekinius valčių keltuvus; pakeliant valtis – keltuvų darbo seka priešinga;

- nuleidžiant valtis, kai laivas juda atgal, pirma būtina atleisti laivapriekinius keltuvus, o paskui laivagalinius. Pakeliant valtis – keltuvų darbo seka priešinga.

3.7. Irklininkai ir keleiviai įlaipinami į valtį ir išlaipinami iš jos valtės vadovo nurodyta tvarka, kuri užtikrina žmonių saugumą.

3.8. Įgulos nariai privalo susėsti gelbėjimosi valtyje pagal valtės aliarmo tvarkaraštį ar valtės vadovo nurodymą. Keleivių išdėstymą valtyje nurodo valtės vadovas.

3.9. Visose gelbėjimosi priemonėse pageidautina naudotis tik augaliniais lynais. Sintetinius lynus panaudoti leidžiama esant specialiam šių lynų panaudojimo gelbėjimosi priemonėse leidimui (tai liudija prie lyno pritvirtintas ženklas).

3.10. Gelbėjimosi škentelius su musingais reikia kruopščiai apžiūrėti ne rečiau kaip vieną kartą per 4 mėnesius ir ne rečiau kaip kartą per metus išbandyti ir surašyti bandymų aktą.

Jeigu po išbandymų škentelyje bus aptikti gyslų nutrūkimai ar kiti defektai, škentelis turi būti išimtas iš apyvartos. Kiekvienas škentelis turi turėti pritvirtintą žyminę lentelę, kurioje nurodyta išbandymo data.

122. Visi gelbėjimosi valtyje, darbinėje valtyje arba ant plausto esantys asmenys privalo dėvėti gelbėjimosi liemenes (bendrovės patvirtintos konstrukcijos) ir meteorologines sąlygas atitinkančius drabužius. Įlaipinimas į valtis leidžiamas tik užsidėjus gelbėjimosi liemenes. Atsakingas už tai yra budintysis kapitono padėjėjas ir valtės vadovas.

Gelbėjimosi liemenes leidžiama nusiimti tik išlipus iš valtės ant laivo denio arba krantinės.

3.11. Esantiems valtyje žmonėms draudžiama:

- stovėti;
- sėdėti ant krašto ar fenderio;
- vaikščioti suolais arba ant jų atsiklaupti;
- laikyti rankas ant planšyro, kai valtis priplaukia prie laivo borto ar nuplaukia nuo jo ir kai valtis keliama ar nuleidžiama;
- pereiti valtyje iš vienos vietos į kitą vietą be valtės vadovo leidimo;
- užgulti korpusu valtės vairą;
- būti tarp valtės talių ir valtės števenio pakeliant arba nuleidžiant valtį;
- stumti rankomis valtį nuo laivo borto;
- atsistoti ant suolų ir kopti į stiebus, kai pakeliamas ir nuleidžiamas rangautas ir burės.

3.12. Valties talių blokus užkabinantys ir atkabinantys asmenys privalo stovėti prie talių iš valtės midelinio španhauto pusės. Blokai į laivą įkeliami tam tikslui pritvirtintomis atotampomis.

3.13. Jeigu esant mechaninei pavarai valtis keliama rankine pavara (nėra elektros energijos, suspausto oro ar gervė sugedusi), rankeną reikia nuimti iš karto pakėlus ar nuleidus valtį.

3.14. Blokuojantys įtaisai, kurie atjungia elektrinę pavara, kai dirbama rankine pavara, turi būti tvarkingi.

3.15. Prieš įjungiant kilnojamus variklius valties kėlimui ar nuleidimui, būtina įsitikinti, kad variklis patikimai pritvirtintas.

3.16. Pakėlus valtį, į vietą reikia pastatyti po valtimi esančius nuimamus ar užverčiamus lejerinius aptvarus. Pastatant aptvarus draudžiama persisverti per laivo bortą. Valtis uždėti ant kilbloko reikia rankiniu būdu.

3.17. Naudojant valtį ar katerius draudžiama:

- nusileisti į valtį ar lipti iš valčių ar katerių valties skryščiais ar kitais šioms tikslams neskirtais įrenginiais;

- būti valtyje, kai ji keliama ar nuleidžiama krovine strėle ar kranu;

- kelti ir nuleisti katerį ar valtį, jeigu kėlimo ir nuleidimo įrenginyje aptikti defektai ar sutrikimai, taip pat – kai valties skryščiai susipainioję ar susisukę;

- įjungti valties gervės variklį neįsitikinus, kad rankinės pavaros rankena nuimta;

- atjungti blokuojančius įtaisus, kurie eliminuoja valties gervės variklio darbą esant įjungtai rankinei pavarai;

- liesti valčių kėlimo įrenginio besisukančias dalis ir rankomis nukreipti judančius lynus į bloko skriemulius;

- gabenti žmones buksyruojamose valtyse;

- gabenti keleivius ir krovinius viršijant nustatytas šiai valčiai talpos ir keliamosios galios normas, taip pat sudėti krovinius ant suolų ar aukščiau jų lygio (skaičiuojant, kad vieno žmogaus masė yra **75 kg**);

- tvirtinti katerius ir valtį keltuvuose, uždėti apvalkalus ir atlikti kitus darbus su valčių kėlimo įrenginiais, kol nepastatyti lejeriniai aptvarai, arba atlikti šiuos darbus prie neaptverto borto;

- uždėti apvalkalus, kol neįtempti ir neįtvirtinti visi valties talių fiksavimo įtaisai, laikantys valtį žygio parengties padėtyje;

- lipti į apvalkalais uždengtas valtį.

3.18. Ruošiant valtį ar katerius plaukimui nuo laivo, budintysis kapitono padėjėjas privalo įsitikinti, kad:

- kateris ar valtį visiškai aprūpinti būtinais reikmenimis;

- signalizacijos priemonės, žiebtuvėlis, gelbėjimosi priemonės tvarkingos ir yra nustatytoje vietoje;

- kateryje ar valtyje yra reikiamas kuro, vandens kiekis, o priešgaisrinės priemonės ir signaliniai žibintai tvarkingi;

- kateris ar motorinė valtis turi reikiamą įrankių kiekį variklių remontui;

- prieš atlaisvinant falą įsitikinti, ar dirba variklis.

Be aukščiau išvardytų reikalavimų, kateriui ar valčiai išplaukiant už reido ribų, budintysis kapitono padėjėjas privalo patikrinti, ar yra kompasas, jūrlapiai ar rajono schemos, drekas, taip pat naliečiamos maisto atsargos.

3.19. Kateriui ar valčiai priplaukti prie laivo leidžia tik budintysis kapitono padėjėjas.

3.20. Valties ar katerio priplaukimo prie laivo vietoje budintysis kapitono padėjėjas privalo pastatyti jūreivį su metlyniu, kurį, reikalui esant, reikia paduoti į valtį, katerį.

3.21. Valčių, katerių nuleidimas plaukiant laivui leidžiamas tik plaukiant lėčiausia laivo eiga. Visais atvejais valtis ar kateris laivui judant privalo artėti prie laivo tik laivo judėjimo kryptimi. Laivui darant posūkį (bet kokia eiga), valčių, katerių nuleidimas **draudžiamas**.

3.22. Su burėmis plaukiančioje valtyje visi įgulos nariai, išskyrus vadovą ir vairininką, turi sėdėti tarp suolelių ant grotelių priešvėjinėje pusėje veidu į bures.

3.23. Bangavimo metu naudojant užbortinius trapus žmonių įlaipinimui ar išlaipinimui iš plaukiojančių priemonių, trapus reikia pakelti tiek, kad būtų išvengta trapo smūgių bei trapo laužymo, ir plaukiojimo priemonėse, ir ant trapo esančių žmonių traumų.

3.24. **Draudžiama** laive laikyti ir naudotis plaukiojimui, žvejybai, susisiekimui su krantu ar kitais laivais „Progres“, „Kazanka“ ir kitokias su panašaus tipo vairo ir variklio mechanizmais valtis bei irklines valtis, kurios nepatvirtintos nustatyta tvarka

4.3. Vairavimo įrenginio patalpoje turi būti įrengta įpučiamoji ir ištraukiamoji ventiliacija. Išrenkant, surenkant mechanizmus ar juos remontuojant mazgai yra praplaunami benzinu arba vait-spiritu, tačiau draudžiama naudoti atvirą ugnį.

4.4. Darbas su vairavimo įrenginio elektros prietaisais leidžiamas tik nesant juose elektros srovės įtampos.

3.2. TEISĖS AKTŲ SĄRAŠAS

1. Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas
2. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas
3. Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas
4. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas

5. 1948 m. Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija (IMO Convention). Įsigaliojo 1958-03-17. Ratifikuota 1995-04-04 LR Seimo nutarimu Nr. I-837
6. 1965 m. Konvencija dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo (FAL 1965). Įsigaliojo 1967-03-05. Ratifikuota 1999-11-11 LR įstatymu Nr. VIII-1409
7. 1972 m. Tarptautinė konvencija dėl tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti laivų susidūrimų jūroje (COLREG 1972). Įsigaliojo 1977-07-15. Prisijungta 1991-10-12 LR Vyriausybės nutarimu Nr.416
8. 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL 73/78). Įsigaliojo 1983-10-02, kai buvo iš dalies pakeista 1978 m. protokolu. Prisijungta 1991-10-12 LR Vyriausybės nutarimu Nr. 416
9. 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74). Įsigaliojo 1980-05-25. Prisijungta 1991-10-12 LR Vyriausybės nutarimu Nr. 416
10. 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje 1978 m. protokolas (SOLAS PROT 1978). Įsigaliojo 1981-05-01. Prisijungta 1991-10-12 LR Vyriausybės nutarimu Nr. 416

4 mokymo elementas. Mokytojo ataskaita.

4.1. ATASKAITOS FORMA, KLAUSIMAI IR ATSAKYMAI

1. Kiek šio metų „DFDS Seaways” kompanija valdo maršrutų tinklą ?

Atsakymas: 25 maršrutai.

2. Kiek „DFDS Seaways” kompanijos laivų aptarnauja valdomų maršrutų tinklą ?

Atsakymas: 50 laivų.

3. Kur galima nuplaukti iš Klaipėdos „DFDS Seaways” kompanijos laivais ?

Atsakymas: Švedija, Vokietija, ir Danija.

4. Kiek laivų valdo AB „DFDS Seaways” ?

„DFDS Seaways” kompanijos

5. Kiek šio metu darbuotojų dirba AB „DFDS Seaways”

Atsakymas: 790 darbuotojų.

6. Kiek pasikeitė keleivių ir krovinių srautų apimtis pastaraisiais metais ?

Atsakymas: Nepaisant stagnacijos, keleivių ir krovinių srautą išaugo daugiau nei 10%

7. Kokie pokyčiai „DFDS Seaways” kompanijoje leido pasiekti pastaruoju metų geru rodiklių ?

Atsakymas: Naujesniu laivų įsigijimo ir naujų maršrutu atidarymo dėka.

8. Ką sudaro AB „DFDS Seaways” keltu didžiausia krovinių dalį ?

Atsakymas: Autotreileriai (sunkvežimiai).

9. Kuo pasireiškę AB „DFDS Seaways” keltu modernumas ?

Atsakymas: Efektyvią laivo korpuso konstrukcija, kuri užtikrina didesnę greitį, mažesnės kuro sąnaudas ir aplinkos taršą.

10. Kodėl AB „DFDS Seaways” keltai „Kaunas Seaways“ ir „Vilnius Seaways“ buvo įrašyti į „Gineso“ rekordų knygą ?

Atsakymas: Kaip didžiausi pasaulyje geležinkelio vagonus gabenantis keltai (106 vagonai).

11. Kas yra būdinga „DFDS Seaways” kompanijos politikai ir strategijai ?

Atsakymas: Siekti tikslo – gauti maksimalų pelną griežtai laikantis saugios laivybos ir aplinkosaugos reikalavimų ?

12. Kokiais normatyviniais aktais reikia vadovautis atliekant inkaravimo darbus ?

Atsakymas:

- Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (STCW 78);
- Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;
- Inkaravimo įrenginio eksploatacijos instrukcija;
- Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT-72).

13. Kaip organizuojamas inkaravimo technologinis procesas AB „DFDS Seaways” laivuose ?

Atsakymas: Inkaravimo grupės nariai supažindinami su inkaravimo tvarkaraščiu, inkarinių mechanizmų ypatybėmis ir darbų saugos reikalavimais.

14. Kokiais normatyviniais aktais reikia vadovautis atliekant švartavimo darbus ?

Atsakymas:

- Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (STCW 78);

- Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;
- Švartavimo įrenginio eksploatacijos instrukcija;
- Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT-72).

15. Kaip organizuojamas švartavimo technologinis procesas AB „DFDS Seaways” laivuose ?

Atsakymas:

- Sudaroma laivo švartavimo schema suderinta su krantinės operatoriumi;
- Supažindinami švartavimo grupių vadovai (II ir III kapitono padėjėjai) su švartavimo schema ;
- Grupių vadovai supažindino jūreivius su darbo ypatybėmis ir darbų saugos reikalavimais.

16. Kaip organizuojamas valčių nuleidimo technologinio proceso organizavimas ?

Atsakymas: Kiek vienai valčiai skiriamas valtės vadas. Įgulos nariai ir keleiviai supažindinami su valtės nuleidimo instrukcija, ypatybėmis ir darbų saugos reikalavimais.

17. Kaip dažnai organizuojamos valčių nuleidimo pratybos AB „DFDS Seaways” laivuose ?

Atsakymas: Valčių nuleidimo pratybos organizuojamos ne rečiau kaip 1 karta per mėnesį.

18. Prieš kiek laiko turi būti atliekamas vairavimo įrangos bandomasis patikrinimas AB „DFDS Seaways” laivuose ?

Atsakymas: Prieš 2 valandas.

Modulis B.4.2. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais organizavimo technologijų naujovės ir plėtros tendencijos.

1 mokymo elementas. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais organizavimo technologijų naujovių Lietuvoje ir užsienyje apžvalga.

1.1. PASKAITŲ KONSPEKTAS

Šiuolaikiniuose AB „DFDS Seaways“ Europos ir pasaulio laivuose naudojamos technologijos naujovės: integruotas laivo valdymo tiltelis su 135o horizonto vizualizacija, turintis laivo valdymo postą, radiolokatorius ir automatinio radiolokacinio žymėjimo sistemas ARPA (*Bridge Master, Furuno, Nucleus*), Elektroninių jūrlapių sistemas ECDIS (*Navisailor 4000/4100*), navigacinius prietaisus (GPS, AIS, autopilotą, girokompasą, lagą, echolotą, laivo saugumo aliarmo sistemą). Naujausi pavairavimo įrenginiai suteikia laivui didžiulį manevringumą dreifuojant bei judant mažais greičiais (iki 2–6 mazgų), todėl jie dažniausiai įrengiami laivuose, kuriems tenka dažnai atlikti švartavimo operacijas (keleiviniuose, Ro-Ro tipo laivuose, konteinervežiuose, gelbėjimo paslaugas teikiančiuose ir pan.). Įprasta, kad laivai, turintys galingus pavairavimo įrenginius, esant normalioms oro sąlygoms gali švartuotis prie krantinių savarankiškai, be vilkikų pagalbos.

Pastaruoju metu kai kuriuose laivuose įrengiami pavairavimo įrenginiai, kurie balastinio ar krovinio siurblio pagalba suformuoja šoninę srovę ir taip pagerina laivo manevringumo savybes. Moderniuose laivuose įrengiamos laivų elektroninės vairavimo sistemos. Tokios sistemos labai efektyviai valdo laivus, daro juos manevringais. Čia jau nėra įprastų vairavimo pavarų, jos keičiamos elektros laidais. Vairo šturvalai keičiami vairalazdėmis. Moderni elektroninė įranga diegiama naujos statybos laivuose kartu su laivų vairavimo sistema. Tai pagerina laivo išlaikymą nubrėžtame judėjimo kurse ir judant ypač autovairininko režime. Skaitmeninė valdymo sistema apdoroja priimtus daviklių signalus ir pati pakoreguoja laivo padėtį užduoto kurso atžvilgiu. Naujomis technologijomis įvertinama vėjo kryptis, bangavimas, vandens srovės, geografinės laivo koordinatės, laivo greitis, povandeninis gylis, kliūtys. Ši sistema vadinama dinaminio pozicionavimo sistema. Ankstesnės šturvalo sistemos keičiamos naujomis pulto sistemomis su kompiuterinėmis vairalazdėmis, skystų kristalų monitoriais, kuriuose parodoma net tik navigacinė laivo padėtis, bet ir laivo proceso kontroliniai parametrai, laivo techninė būklė, atskirų įrenginių veikimas ir pan. Paskutiniu laiku plačiai taikomi kombinuoti inkariniai ir švartavimo mechanizmai. Modernaus kelto (*Stena Britannica*) kombinuotas inkarinis mechanizmas su švartavimo gervę įgalinantis atlikti inkaro nuleidimą iš tiltelio. Medžiaga filmuota M/L „*Victorija Seaways*“ organizuojant mokymus „Laivo palikimas“ – keleivių ir įgulos įlaipinimas į kolektyvinės

gelbėjimo priemonės (gelb. valtyis ir plaustus) „rankovės“ pagalba. (Žr. Filmuota medžiaga Nr.1 (a,b,c)).

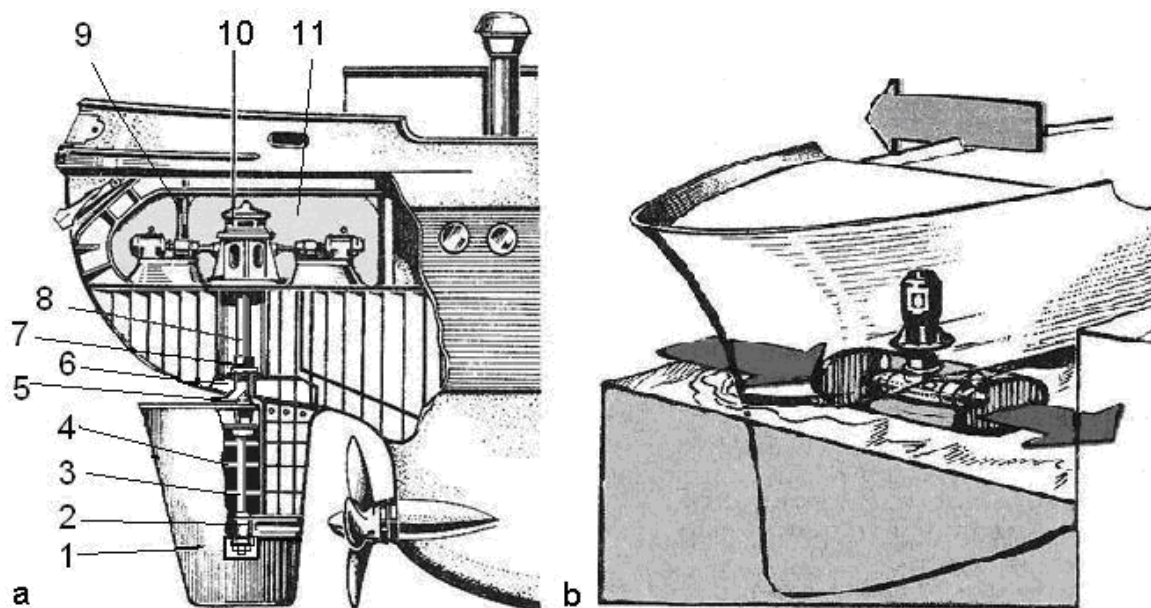
Naujausi Noreq NRDS keltuvai skirti užsienio klientams, kur yra įrengtos greitaieigės gelbėjimo valtyis. Jie ilgai tarnauja, užtikrintai veikia sudėtingomis sąlygomis. Keltuvų sistema visiškai atitinka naujausius IMO/SOLAS reikalavimus. Laisvo kritimo nuleidimo įranga užtikrina gelbėjimo valčių saugų nusileidimą iš 40 m aukščio kartu su keleiviais.

VAIRAVIMO ĮRENGINIAI

Vairavimo įrenginiai yra vieni iš pagrindinių įrenginių, naudojami laivui valdyti. Visi laivai turi vairavimo įrenginį, kurio naudodamiesi laivai gali plaukti nustatytu kursu arba pakeisti plaukimo kryptį. Dažniausiai pagrindiniai vairo įrenginio elementai išdėstyti laivo gale, o kai kuriuose laivų tipuose vairo elementai įmontuoti ir laivo priekyje. Tai dažniausiai yra keltuose. Laivo vairavimo įrenginys susideda iš vairo plunksnos, balerio, rumpelio arba sektoriaus, vairavimo mašinos, vairinės pavaros, vairavimo pulto, vairo (šturvalo).

Paveiksle parodyta tipinė laivagalio vairo konstrukcija. Vairo plunksna 1 įrengta ant achterštevenio kronšteino. Į achterštevenio kronšteiną įstatytas plunksnos ruderpiso 3 kūginės formos galas 2 ir iš apačios prisuktas veržle. Ruderpisas – tai masyvus vertikalus strypas, ant kurio pritvirtinti horizontalūs plunksnos rėmai 4 ir su achterštevenio kronšteinu sujungti slydimo guoliu. Horizontalūs rėmai yra lašo formos ir jie suteikia plunksnai aptakią profilinę formą. Prie šių rėmų privirinama plunksnos apkala, o plunksnos galuose apkala virinama prie vertikaliųjų diafragmų. Apsaugant susidariusią plunksnos vidaus tuštumą nuo jūros vandens, ji užpildoma akyta medžiaga. Viršuje plunksna per flanšinę plokštelę 5 varžtais sujungta su vairo masyviu baleriu 8. Baleris per helmporto vamzdį 6 ir atraminius guolius 7 įvedamas į laivo rumpelio skyrių 11. Laivo korpusas balerio praėjimo vietoje tarp balerio ir helmporto vamzdžio hermetinamas riebokšliais. Taip apsaugoma nuo vandens patekimo į laivo vidų. Rumpelio skyriuje ant balerio uždėta vairo mašina 10, kuri ir sukinėja jį. Šiuo atveju vairo mašina uždėta tiesiog ant balerio, bet dažnai ant balerio stovi rumpelis ir sektorius. Tokiu atveju vairo mašina sujungta per vairavimo pavarą. Vairavimo mašiną valdo šturvalas per valdymo pavarą. Šturvalas yra eigos tiltelyje.

Rumpelio skyriuje prie balerio yra prijungta avarinė vairo pvara 9, kuri atskirai nuo vairo mašinos taip pat gali sukinėti jį. Be avarinės vairo pavaros, prie balerio dar gali būti prijungtas atsarginė vairo pvara. Laivo vairų skaičius reglamentuojamas Klasifikacinių bendrovių reikalavimuose. Pavyzdžiui Rusijos Jūrų Laivybos Registras jūriniuose laivuose reikalauja įrengti tris nepriklausomus vairo įrenginius: pagrindinį, atsarginį ir avarinį.



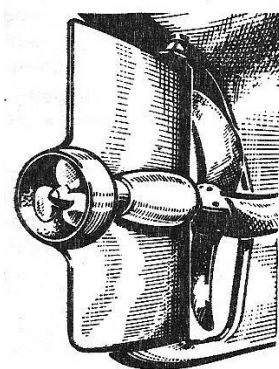
7 pav. Vairo ir pavairavimo įtaisų išdėstymas laive

a – laivagalio vairo įranga; b – laivo priekio pavairavimo įranga;

1 – vairo plunksna (plokštė); 2 – kūginė jungtis; 3 – plunksnos ruderpisas; 4 – horizontalios diafragmos; 5 – balerio flanšas; 6 – helimporto vamzdis; 7 – balerio atramos guolis; 8 – baleris; 9 – atsarginio vairo pavara; 10 – vairo mašina; 11 – rumpelio skyrius.

Pagal veikimo principą vairai gali būti aktyvieji ir pasyvieji.

Paveiksle pateiktas aktyvusis vairas su plunksnos gale įmontuotu apgaubtu nedideliu sraigtu. Šio vairo gaubtas apsaugo sraigta nuo mechaninio sugadinimo. Pasukant tokią vairo plunksną su įjungtu sraigtu, pastarasis sudaro papildomą vandens srauto spaudimą ir pasuka laivo galą. Sraigtas gali būti fiksuoto arba kintamo žingsnio. Sraigtas gali būti sukamas per plunksnoje įtaisytus reduktorių ar elektros variklį. Lėtos eigos metu ar stovint šiuo vairo laivo galas ne tik pastumiamas reikiama kryptimi, bet galima ir patį laivą efektyviai pasukti bei apsukti siaurose akvatorijose, kanaluose, švartuojantis ar kitais atvejais. Šį aktyvųjį vairą galima naudoti ir kaip avarinį laivo variklį, todėl laivas gali judėti 3 – 5 mazgų greičiu. Aktyvieji vairai plačiai naudojami naujuose laivuose. Be privalumų, yra ir trūkumas, nes laivas eigos metu priešinasi laivo judėjimui ir dėl to mažina laivo greitį. Prie aktyviųjų vairų priskiriamas ir laivo pavairavimo įrenginys. Paveiksle parodytas keleivinis keltas „Amsterdam“ turintis du vairo sujungtus komplekse su iriamaisiais sraigtais. Šiuo atveju vairo plunksna pasukama kartu su iriamuoju sraigtu. Sraigtas sukamas per reduktorių. Toks sprendimas padidina laivo gebėjimą manevruoti.



8 pav. a) Aktyvus vairas

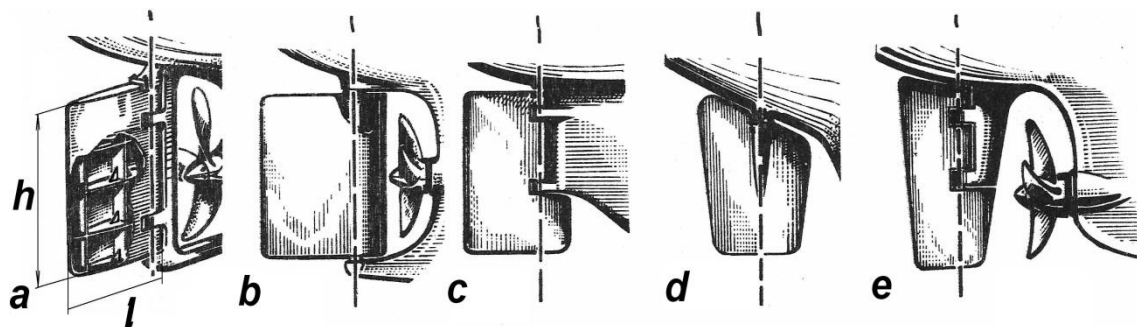


b) Keleivinis keltas „Amsterdam“ su dviem aktyviais vairais

Skirtingai nuo aktyviųjų vairų, pasyvieji vairai laivą valdo tik eigos metu ir jų konstrukcija nėra tokia sudėtinga. Pagal skersinio pjūvio formą plunksnų konstrukcijos būna profilinės, panašios į lėktuvo sparno profilį ir plokščios, pagamintos iš plieno lakšto.

Mažesniuose laivuose statomos plokščios konstrukcijos vairo plunksnos, o dideliuose – stovi aptakios figūrinės laivo plunksnos. Visos pasyvių vairų plunksnos dažniausiai yra statomos už laivo iriamojo sraigto taip, kad vandens srautas aptektų jį. Tokių vairo plunksnų hidrodinaminė charakteristika yra geresnė nei plokščiųjų, bet jų gamybos technologija yra sudėtingesnė. Plunksnų pagrindiniai matmenys yra aukštis h , ilgis l ir profilio forma. Plunksnos aukštis h sudaro 0,5 – 3,0 plunksnos ilgio t.y. plunksna daroma stačiakampės formos. Aukštį stengiamasi daryti didesnę už ilgį, nes taip sumažinamas vandens srauto slėgio jėgos petys plunksnoje. Kuo mažesnė slėgio jėga, tuo mažesnės galios parenkama vairo mašina. Plunksnos aukštis parenkamas pagal laivo tipą, laivo galo konstrukciją ir priklauso nuo laivo grimzlės. Aukštis negali būti mažesnis už iriamojo sraigto skersmenį, o pakrovus laivą plunksna turi būti panardinta po vandeniu. Kaip jau minėta, figūrinės laivo plunksnos skersiniame pjūvyje yra lašo formos. Plačiausia dalis būna ruderpiso rajone. Atstumas tarp labiausiai nutolusių plačiausioje vietoje taškų vadinamas plunksnos styga (chorda). Plunksnos stygos (chordos) ir plunksnos ilgio santykis svyruoja nuo 0,12 iki 0,25. Jeigu styga yra didesnė nei 0,25, plunksnos profilio hidrodinaminės savybės mažėja. Arba kartais skaičiuojant stygą (chordą) parenkama pagal iriamojo sraigto skersmenį. Stygos (Chordos) ir sraigto santykis svyruoja nuo 0,100 iki 0,125.

Yra skiriamos kelios vairo plunksnos formos. Pavyzdžiui Rytų Europos šalyse jūriniuose laivuose naudojamos NASA, NEŽ ir CAGI, bei kitos formos. Formos pavadinimas kilo pagal formas tyrinėjančios įstaigos pavadinimą. NASA – JAV aeronautikos ir kosminių skrydžių valdyba, NEŽ – tyrinėtojas N. E. Žukovskis, CAGI – Centrinis N.E. Žukovskio vardo aerodinamikos institutas.



9 pav. Pasyvieji vairo tipai

a – nebalansuotos figūrinės plunksnos konstrukcija, b – balansuota plunksna, c, e – pusiau balansuota plunksna, d – kabanti balansuota plunksna.

Plunksnos sukimosi ašies atžvilgiu jos būna: nebalansuotos – jų sukimosi ašis eina per priekinę plunksnos briauną; balansuotos – sukimosi ašis šiek tiek nutolusi nuo priekinės vairo plunksnos briaunos, pusiau balansuotos. Balansuotų plunksnų balansinė dalis yra tarp laivo sraigto ir sukimosi ašies ir sudaro apie 20 – 30 % visos plunksnos ploto dalies. Laivo iriamojo sraigto stumiamo vandens srautas slegia plunksnos plokštumą ir jos balansinę dalį. Kadangi balansinė dalis yra prieš sukimosi ašį, ji palengvina vairo mašinos apkrovimą pasukant ar persukant plunksną. Balansiniai plunksnos tipai tai pat leidžia parinkti mažesnio galingumo vairo mašinas.

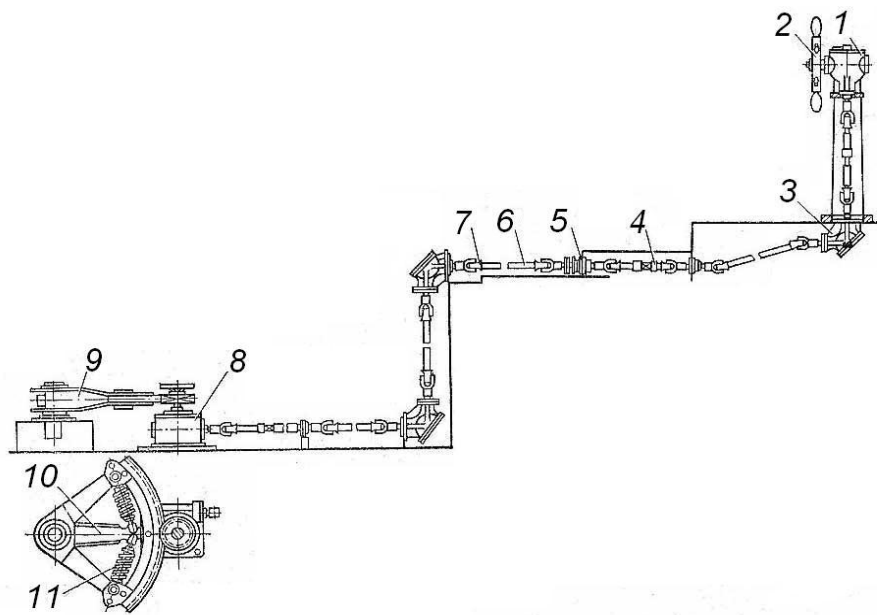
Pagal tvirtinimo būdą prie korpuso vairo plunksnos gali būti pakabinamosios, b) ir pusiau pakabinamosios ir kabančiosios. Pakabinamosios vairo plunksnos pasižymi tvirtumu, o pusiau pakabinamosios turi geresnę hidrodinaminę charakteristiką.

Laivo plunksna sujungiama su baleriu, kurio paskirtis perduoti sukamąjį momentą vairo plunksnai ir pasukti reikiamu kampu. Vairo balerio konstrukcija priklauso nuo vairo tipo ir sujungimo su plunksna būdo. Baleris yra masyvus plieninis cilindrinis strypas ir paprastai būna išlenktas jungimo vietoje prie viršutinės plunksnos dalies. Taip pat baleris gali būti ir tiesus strypas. Tvirtinimui prie plunksnos naudojami flanšiniai sujungimai, spyna arba kūginė jungtis. Flanšinio jungimo atveju baleris užsibaigia horizontaliu ar vertikaliu flanšu. Balerį galima gaminti vientisą su ruderpisu arba juos tarpusavyje suvirinti. Tokia konstrukcija dažniausiai naudojama mažesnių parametrų vairams. Balerio strypas turi iškilias guolio įtvirtinimui numatytas vietas, o rumpelio įtaisymo vietoje ant viršutinės balerio dalies yra išpjautas pleišto griovelis. Ant balerio dažnai statoma vairo mašina. Baleriai yra nukalami arba suvirinami. Jeigu balerio skersmuo yra iki 100 mm, jis gali būti pagamintas iš valcuoto strypo.

Balerio viršutinėje dalyje tvirtinamas rumpelis. Jo paskirtis per vairo pavara gaunamą vairo mašinos sukamąjį momentą perduoti baleriui. Pagal konstrukciją rumpelis yra vienos arba dvejų pečių svirtis ir su baleriu sujungiamas per pleištinę jungtį. Jis pasisuka kartu su baleriu.

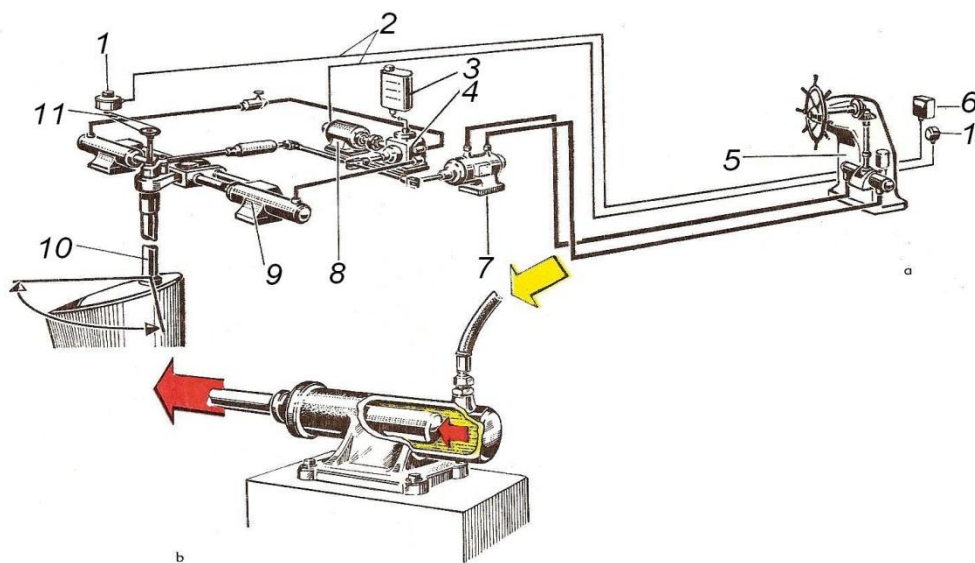
Vairo mašinos sukuriamas sukamasis momentas perduodamas per vairo pavarą rumpeliui. Vairo pavara yra jungiančioji grandis tarp balerio ir vairo mašinos. Vairo pavaros elementais būna paprastas lynas, grandinė, ar rumpelinė, sraigtinė, sektorinė bei hidraulinės sistemos. Lyno ar grandinės pavara naudojami kaip pagrindinės vairo sistemos mažo tipo laivuose, kateriuose, nesavaeigiuose vidaus vandenų laivuose. Ją sudaro vieno peties rumpelio svirtis sujungta tiesiogiai per sektorių su lynu arba grandine. Tokia sistema gali būti naudojama kaip atsarginė vairo sistema didelio tonažo laivuose. Paveiksle pavaizduota rumpelio - sektoriaus ir velenų pavaros sistema, kurioje šturvalo judesys baleriui perduodamas per vairo kolonėlės, velenėlių ir krumpliaračių sistemą, slieką ir sektoriaus – rumpelio pavarą. Sektorius ant rumpelio uždedamas laisvai. Rumpelio svirtis išriesta taip, kad jos laisvasis galas būtų ties sektoriaus krumpliaračio kraštine vienoje plokštumoje. Krumpliaratinis sektorius su rumpeliu sujungiamas spyruoklių pagalba. Spyruoklės šiuo atveju atlieka dvigubą vaidmenį. Pirma, jos perduoda sukamąjį momentą, o antra, amortizuoja hidrodinaminį smūgį į laivo plunksną ir apsaugo vairo sistemą nuo pažeidimų. Rumpelinė – sektorinė pavara taip pat statoma elektrinės pavaros sistemose. Be rumpelinės – sektorinės pavaros gali būti statomos sraigtinės pavaros. Dažniausiai tokio tipo pavaros naudojamos kaip atsarginė vairo įranga. Ji statoma netoli šturvalo rumpelio skyriuje. Šiuo atveju rumpelis turi dvi svirtis. Šturvalo judesys perduodamas sraigtiniam velenui, kurio galuose yra priešingų kryptų sriegis. Ant sraigtinio veleno uždėti sekikliai, kurie sukantis velenui juda artyn vienas kito link, arba tolsta. Sekikliai sujungti per strypus rumpelio svirčių galuose. Taip rumpelis pasukamas į vieną arba į kitą pusę.

Paveiksle parodyta elektrinės plunžerinės hidraulinės pavaros veikimo principas. Tokios pavaros naudojamos vidutinio ir didelio tonažo laivuose, nes gali išvystyti didelį sukamąjį momentą ant balerio. Pasukus šturvalą, hidraulinio skysčio skirstytuve 5 pakinta slėgimas. Viename susidaro vakuumas kitame spaudimas. Stūmoklinis siurblys kompensuoja susidariusį slėgių skirtumą perstumdamas viduje esanti cilindą. Prie stūmoklio cilindro pritaisyta kotas, kuris per svirčių sistemą sujungtas su vairo siurbliu. Svirčiai pasislinkus į vieną ar kitą pusę siurblys iš vieno hidrocilindro perpumpuoja hidrolį į kitą ir dėka jo juda plunžeriai sujungti su rumpeliu. Prie balerio per grandinės pavarą pajungtas aksiometro daviklis. Jis perduoda signalą aksiometrui. Aksiometras statomas šalia šturvalo ir parodo, kokioje padėtyje yra plunksna.



10 pav. Rumpelio sektoriaus ir velenų pavaros sistema

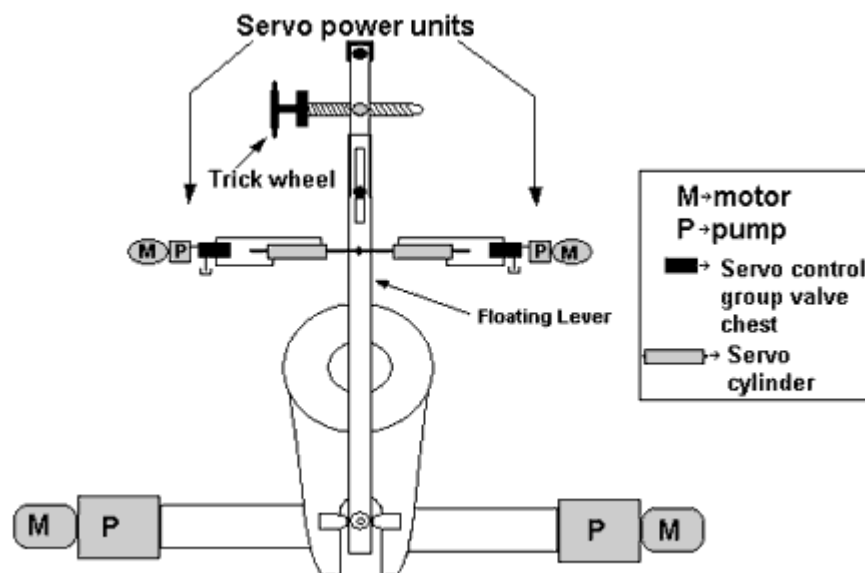
1 – vairo kolonėlė; 2 – šturvalas; 3 – krumpliaratinė pavarą; 4 – kompensacinė mova; 5 – guoliai; 6 – velenėlis; 7 – šarnyrinė mova; 8 – sliekinis reduktorius; 9 – sektorius; 10 – rumpelis; 11 – spyruoklė



11 pav. Vairavimo įranga su elektros hidrauline pavarą

a – plunžerinės hidraulinės pavaros schema, b – hidraulinis plunžeris;

1 – elektros šaltinis, 2 – elektros kabeliai, 3 – hidrolinio išsiplėtimo indas, 4 – siurblys, 5 – šturvalo kolonėlė su skysčio paskirstytoju, 6 – aksiometras, 7 – stūmoklinis siurblys, 8 – variklis, 9 – plunžerinė hidraulinė mašina, 10 – vairo baleris, 11 – vairo plunksnos padėties daviklis.

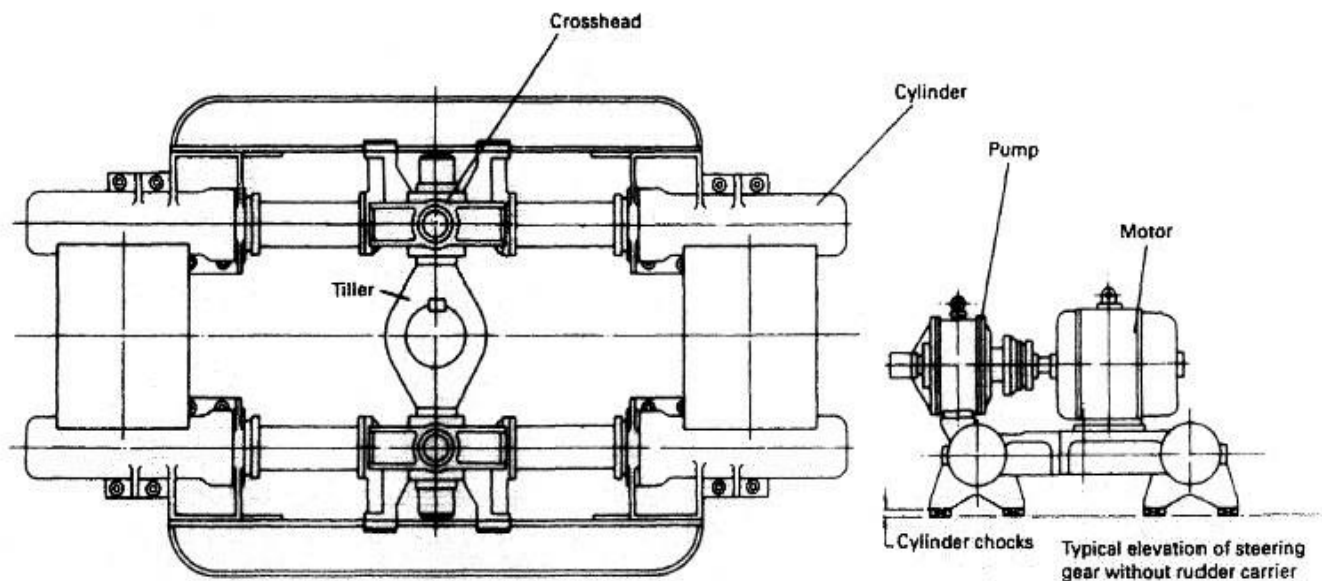


pav. 42 Vairavimo įranga su elektros hidrauline pavara

ĮVAIRIŲ TIPŲ LAIVŲ VAIRAVIMO ĮRANGA

Kiekvienas laivas turi turėti pagrindinę ir atsarginę pavara, o jei jos abi įrengtos žemiau vaterlinijos – ir avarinę pavara virš pagrindinio denio, jos visos turi veikti nepriklausomai viena nuo kitos. Pagrindinė ir atsarginė pavaros gali turėti ir bendras dalis.

Laivo vairas, valdomas pagrindinė pavara, laivui judant pilna eiga pirmyn, turi iš 35° vieno borto būti pasukamas į 35° kito borto ne ilgiau kaip per 28 sek; valdomas atsarginė pavara, laivui judant 0,5 maksimalios eigos, bet nemažiau kaip 7 mazgų greičiu, nuo 15° vieno iki 15° kito borto – ne ilgiau kaip per 60 sėk; avarine pavara – judant 4 mazgų greičiu, turi būti galima persukti vairą nuo borto iki kito borto.

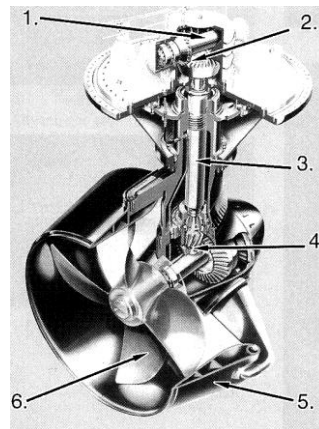
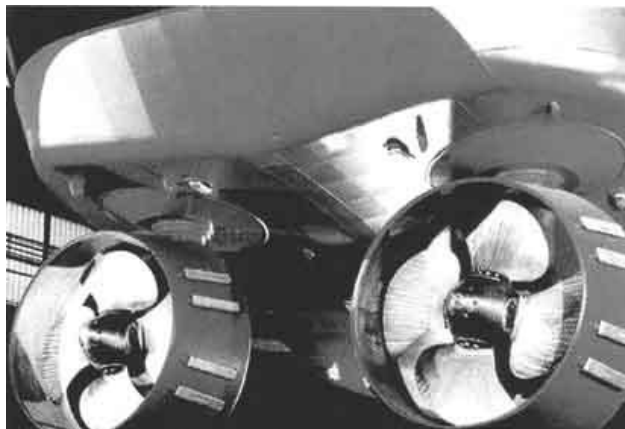


pav. 43 Tipinė krovinių laivų 4 plunžerių vairavimo mašina

Vairavimo mašinos yra vienos iš pagrindinių laivo mechanizmų ir skirtos persukti laivo plunksnai arba iriamojo sraigto gaubtui. Vairavimo mašinų paskirtis yra palengvinti šturvalo sukamąjį judesį, tais atvejais, kai šturvalui pasukti reikia daugiau jėgos, garantuoti greitą vairo plunksnos persukimą nuo vieno borto link kito. Parenkant vairavimo mašiną reikia užtikrinti, kad jų galingumas būtų toks, kad vairo plunksnos pasukimas iš 35° padėties viename borte į 35° padėtį kitame borte plaukiant laivui visu greičiu būtų atliekamas ne daugiau kaip per 28 sek.. Laivų statyboje naudojamos tik tokios mašinos, kurios per ilgą eksploatacijos laiką užsirekomendavo kaip patikimos. Naudojamos rankinės, hidraulinės, hidraulinės - stūmoklinės, mentinės, plunžerinės ir elektrinės – hidraulinės vairavimo mašinos. Kateriuose ir mažos grimzlės laivuose labiausiai paplitusios rankinės hidraulinės mašinos. Rankinės hidraulinės yra pačios paprasčiausios vairavimo mašinos ir statomos nedidelės grimzlės laivuose, kuriose sukamasis momentas ant balerio sudaro 5,0 - 8,0 kNm ir balerio skersmuo yra 130 -135 mm. Hidraulinės dviejų cilindrų mašinos naudojamos laivuose, kuriose sukamasis momentas ant balerio sudaro 1,6 – 16,0 kNm. Didelio tonažo laivuose naudojamos elektrinės ir elektrinės hidraulinės vairavimo mašinos. Tokių mašinų privalumai yra didelių sukimo momentų išvystymas, mažo svorio ir gabaritų, tolygus ir tylus veikimas, aukštas n.v.k., apsaugoti nuo didelių perkrovimų, lengvai reguliuojama sistema, ilgaamžė. Elektrohidraulinės mašinos patikimai dirba siūbuojant laivą net jeigu krenas pasiekia iki 45° .

Laivuose su nedidele grimzle vietoj vairo plokštės apie vertikalią ašį yra statomi pasukami gaubtai. Gaubto viduje įrengiamas laivo varomasis sraigtas. Pasukus gaubtą, taip pat nukreipiamas vandens srautas ir taip pasukamas laivas. Gaubto sraigto vairo privalumas yra ne tik padidėjęs

laivo manevringumas, bet ir esant skirtingiems laivams su tokia pat galia galima su gaubtu pasiekti 4 – 5 % didesnę laivo greitį. Paveiksle parodytas tokio tipo vairo. Gaubto skersinio pjūvio konstrukcija panaši į profilinės plokštės pjūvį. Šio tipo vairo ir sraigto mechanizmo privalumas yra galimybė apie ašį suktis 360° laipsnių kampą. Visa sistema laivo viduje neužima daug vietos. Tokia sraigto sistema išvysto daugiau kaip 7500 kW galios.

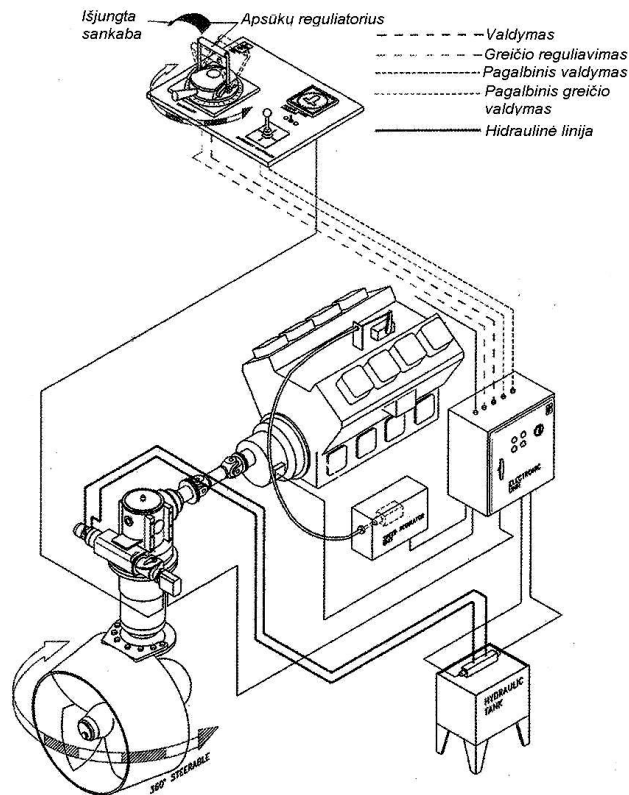


12 pav. 360° kampu pasukamas gaubiamasis sraigtas (azimutalinis):

1 – horizontalusis velenas sujungtas su varikliu, 2, 4 – kūginiai krumpliaračiai, 3 – vertikalusis velenas, 5 – gaubtas, 6 – fiksuoto žingsnio sraigtas.

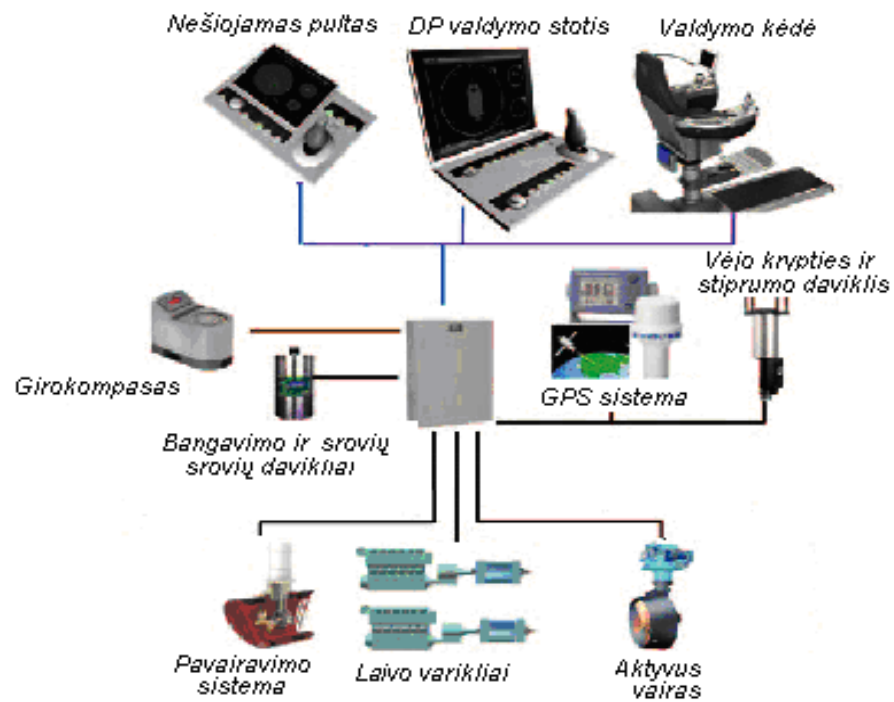
Pavairavimo įtaisas statomas dažniausiai laivo priekinėje dalyje. Šį įtaisą sudaro statmenai DP kiaurai korpuso einantis vamzdis, galuose uždengtas apsauga. Šio vamzdžio viduje patalpinamas sraigtas ar sraigtinis varytuvas, sukuriantis vandens srautą statmenai laivo DP, dėl to ir pasisuka laivo priekis. Pavairavimo sraigtai taip pat gali būti fiksuoto arba kintamo žingsnio. Jeigu stovi du ar daugiau pavairavimo įtaisų laivo priekyje, laivo sukimo efektyvumas didėja, nes vandens srauto kryptys paprastai būna nukreipiamos priešingomis kryptimis. Nukreipus vandens srautus viena kryptimi, laivas gali judėti statmenai DP, o tai labai svarbu švartuojantis. Pavairavimo įtaisai garantuoja aukštą laivo manevringumą dreifuojant ar lėtos eigos metu. Tokie įtaisai dažniausiai statomi laivuose, kuriems tenka dažnai švartuotis – keleiviniuose laivuose, keltuose ir kt. Dideliuose laivuose pavairavimo įtaisai leidžia jiems prisišvartuoti ar atsitraukti nuo krantinių be vilkiko.

Paveiksle parodyta naujo tipo nedidelio laivo elektroninė laivo vairavimo sistema. Tokios sistemos labai efektyviai valdo laivus, daro juos manevringais. Čia jau nėra įprastų vairavimo pavarų, jos keičiamos elektros laidais. Vairo šturvalai keičiami vairalazdėmis. Moderni elektroninė įranga diegiama naujos statybos laivuose.



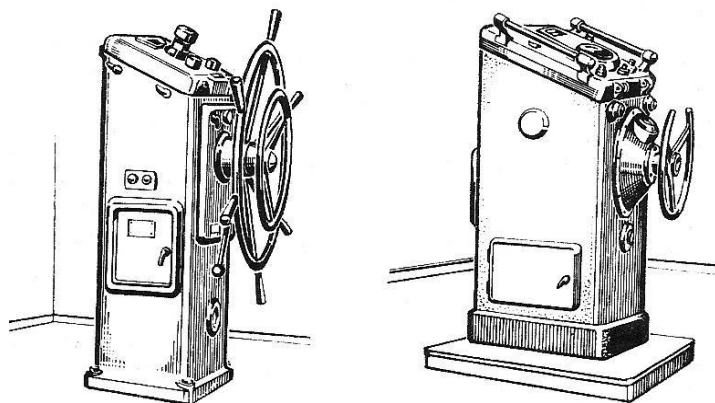
13 pav. Elektroninė valdymo sistema

Dabartinė palydovinė laivo vietos nustatymo sistema (GPS) apjungiama kartu su laivų vairavimo sistema. Tai pagerina laivo išlaikymą nubrėžtame judėjimo kurse ir judant ypač autovairininko režime. Skaitmeninė valdymo sistema apdoroja priimtus daviklių signalus ir pati pakoreguoja laivo padėtį užduoto kurso atžvilgiu. Naujomis technologijomis įvertinama vėjo kryptis, bangavimas, vandens srovės, geografinės laivo koordinatės, laivo greitis, povandeninis gylis, kliūtys. Ši sistema vadinama dinaminio pozicionavimo sistema (DPS). Diegiant skaitmeninę technologiją iš pagrindų keičiama kapitono darbo vieta.



14 pav. Dinaminio pozicionavimo sistema (DPS)

Ankstesnės šturvalo sistemos keičiamos naujomis pulto sistemomis su kompiuterinėmis vairalazdėmis, skystų kristalų monitoriais, kuriuose parodoma net tik navigacinė laivo padėtis, bet ir laivo proceso kontroliniai parametrai, laivo techninė būklė, atskirų įrenginių veikimas ir pan.



15 pav. Šturvalo kolonėlės



16 pav. Naujos kartos laivo vairavimo valdymo įranga

Vairo plunksnos ir sektoriaus ribotuvai naudojami vairo plunksnos kampo posūkiui apriboti, nes vairo plunksnos pasisukimas link kiekvieno borto ribojamas 35° . Jie įtaisomi virš helmporto vamzdžio ar rumpelių skyriuje. Šie ribotuvai dažniausiai įrengiami laivuose su mechaninio vairavimo įrenginiais. Ribotuvai nebestatomi laivuose, kuriuose vairo įrengimai gali apsisukti 360° .

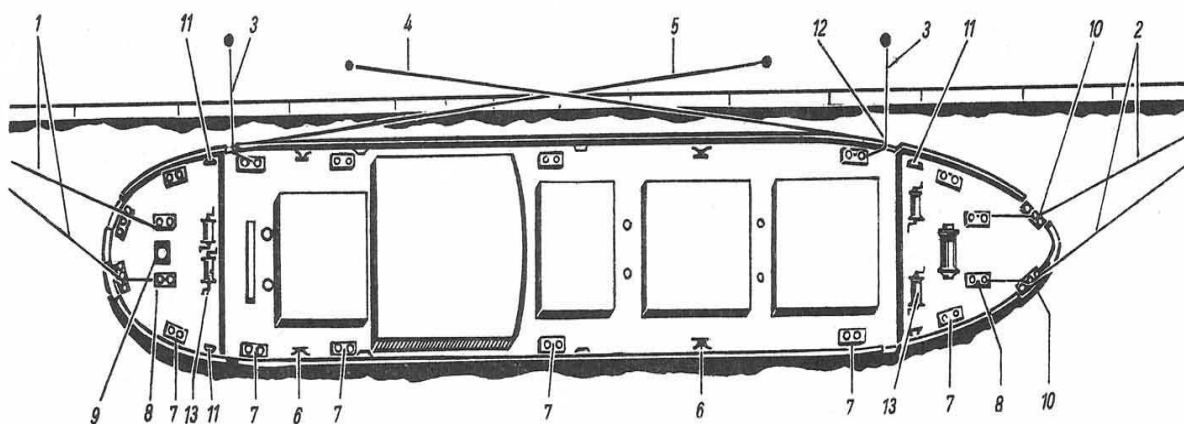
Surinkus vairo įtaisą atliekami jo bandymai ir patikrinama, ar jie teisingai surinkti ir ar galima juos eksploatuoti. Taip pat nustatomas laivo manevringumas. Atliekant vairavimo įrangos bandymus sukinėjama vairo mašina ir tikrinamas visų detalių veikimas. Atliekant švartavimo bandymus, tikrinamas mašinos darbas ir kitų detalių tvirtumas. Eigos bandymų metu nustatoma, ar teisingai parinkta vairo mašina, ar gerai veikia visos detalės, taip pat patikrinamas perjungimo mechanizmas nuo pagrindinio prie pagalbinio vairo. Tuo pačiu atliekamas laivo valdymo patikrinimas įvairiu eigos greičiu. Bandymai atliekami pagal sudarytą specialią programą.

Kawasaki (Type RM21-040) vairavimo įranga su elektros hidrauline pavarą susideda iš plunžerinės hidraulinės pavaros, hidraulinis plunžeris, elektros šaltinio, elektros kabelių, hidrolinio išsiplėtimo indo, siurblių, šturvalo kolonėlės su skysčio paskirstytoju, aksiometo, stūmoklinis siurblio, variklio, plunžerinės hidraulinės mašinos, vairo balerio, vairo plunksnos padėties daviklio.

ŠVARTAVIMO ĮRENGINYS

Bet kuris laivas yra švartuojamas prie krantinės ar kito laivo, todėl visi be išimties laivai turi švartavimo įrenginį, kurio paskirtis sudaryti galimybę prišvartuoti laivą prie krantinės arba kitokių kranto švartavimo elementų bei prišvartuoti prie kito laivo, taškinio švartavimo elemento, švartavimo statinių, švartavimo palų, aikštelių ir panašiai.

Pagrindinės laivo švartavimo įrenginio dalys yra.



17 pav. Švartavimo įrangos elementai

1 – laivagalio išilginiai lynai; 2 – laivapriekio išilginiai lynai; 3 – prispaudžiamieji (trumpieji) lynai; 4 – laivapriekio špringas (atotampos lynas); 5 – laivagalio špringas (atotampos lynas); 6 – kipi (kipinės juostelės); 7 – knechtai; 8 – vilkimo knechtai; 9 – špilis (švartavimo gervės); 10 – kipas (ritininės kipinės juostelės); 11 – kipas (paprastoji kipinė juostelė); 12 – švartavimo kliuzai; 13 – švartavimo lynų ritės

Švartavimo lynai skirti „sujungti“ laivą su kitu objektu, t.y. krantine arba kitu laivu. Išilginiai lynai „perima“ laivo išilginio bei skersinio judesio jėgas, špringai „perima“ išilgines laivo judesio jėgas ir neleidžia laivui judėti išilgine kryptimi, prispaudžiamieji (trumpieji) lynai „perima“ skersines laivo judesio jėgas ir neleidžia laivui judėti skersine kryptimi. Švartuojant laivus jūroje prispaudžiamieji lynai nenaudojami dėl jų nedidelio ilgio ir esant bangavimui jie greitai nutrūksta, o jų funkcijas kompensuojamos padidintu kiekiu išilginių lynų ir atskirais atvejais špringų.

Daugumoje yra naudojami augaliniai (manilo), sintetiniai (kaproniniai, nailoniniai, polipropileniniai), plieniniai ir mišrūs („gerkules“ tipo lynai, šerdys plieninės apipintos augaliniais) lynai.

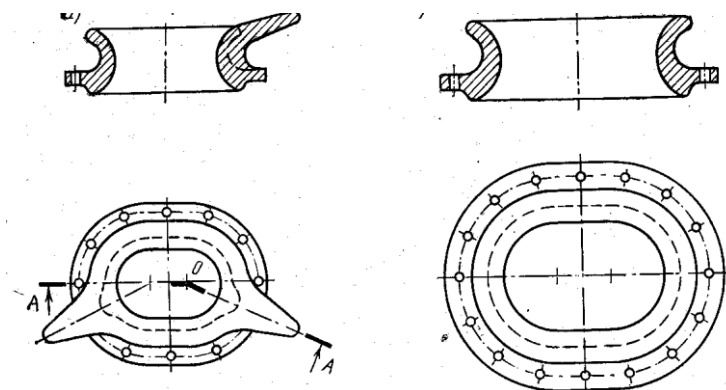
Švartavimo lynų kiekis, jų ilgis ir trukimo jėga yra parenkami pagal tiekimo charakteristiką, analogiškai kaip ir inkarinio įrenginio elementai švartavimo lynų ilgis, priklausomai nuo laivo dydžio būna iki 200 m ir didesnis, skersmuo (plieniniai ir kombinuoti lynai matuojami skersmeniu) iki 32 mm, išskirtiniais atvejais iki 40 mm, augaliniai ir sintetiniai lynai (matuojami perimetru/ iki 200 mm , išskirtiniais atvejais iki 250 mm, švartavimo lynų (naujų)

trūkumo jėga iki 700 kN, išimtiniais atvejais iki 1000 – 1200 kN. Išimtiniai atvejai taikomi labai dideliems laivams, tokiems kaip supertanklaiviams, kurių keliamoji galia 100000 tonų ir daugiau.

Švartavimo kliuzai yra laivo korpuso konstrukcijos elementai, kurie yra skirti pervesti švartavimo lyną per laivo bortą arba falšbortą. Pagal savo konstrukciją jie būna be judančių dalių (įprastiniai kliuzai) ir su judančiomis (besisukančiomis dalimis – roulsais/ritinėliais) dalimis.



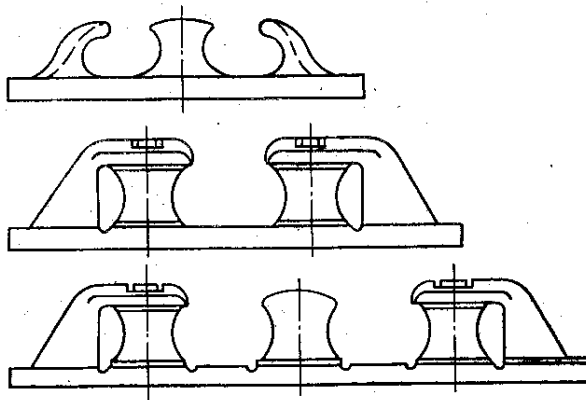
18 pav. Tipinis švartavimo kliuzas be besisukančių dalių.



19 pav. Tipinio švartavimo kliuzo konstrukcija



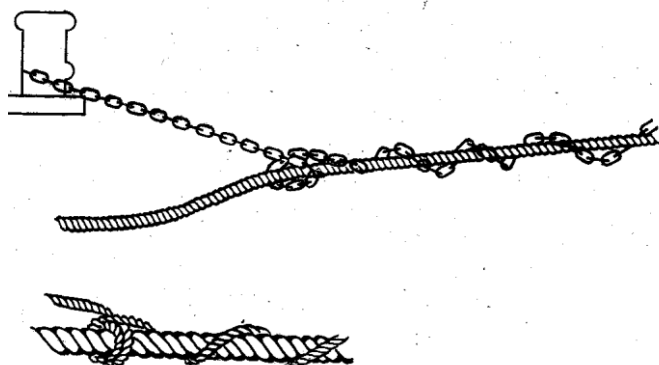
20 pav. Padidintos laikymo jėgos kluuzas su besisukančiais elementais (roulsais).



21 pav. Kliuzai su besisukančiais elementais (roulsais), įrengiami laivo falšborte

Pagal laikymo jėgą švartavimo kliuzai būna paprasti, panamos ir padidintos laikymo jėgos, kurios galima naudoti vilkimo lynui praveisti. Paprasti švartavimo kliuzai turi laikymo jėgą iki 300 KN. Panamos kliuzų laikymo jėga yra ne mažesnė kaip 320 KN (tokią traukimo jėgą išvysto elektrovežiai, traukiantys laivą per Panamos kanalo šliuzus, iš čia ir pavadinimas „panamos“ kliuzai). Padidintos laikymo jėgos kliuzai paprastai turi laikymo jėgą iki 350 KN ir daugiau, atskirais atvejais iki 1000 KN ir per juos yra pravedami, esant būtinumui, vilkimo lynai.

Švartavimo lynų pernešami fiksatoriai skirti užfiksuoti įtemptą švartavimo lyną kuomet yra naudojami įprasti švartavimo mechanizmai (špiliai, brašpiliai), kad įtemptą lyną išlaikyti kol jis bus nuimtas nuo švartavimo mechanizmo būgno ir uždėtas ant švartavimo knechto. Švartavimo lynų fiksatoriai pagal konstrukciją būna lynų arba grandinių ir jie vienu galu tvirtinami prie švartavimo knechto. Užvyniojus laisvą fiksatoriaus galą už įtempto švartavimo lyno, įtempimo jėga pereina fiksatoriui ir tuo metu švartavimo lynas nuimamas nuo švartavimo mechanizmo ir uždedamas (tvirtinamas) ant švartavimo knechto, vėliau švartavimo lyno fiksatorius atleidžiamas (nuimamas) nuo švartavimo lyno ir švartavimo lynas perima įrašos (tempimo) jėgą. Švartavimo lynų fiksatorių leistina įtempimo jėga turi būti ne mažesnė kaip 0,5 švartavimo lyno leistinos įtempimo jėgos, o ilgis toks, kad užfiksavus švartavimo lyną laisvas fiksatoriaus galas būtų ne trumpesnis kaip 1,5 m.



22 pav. Švartavimo lynų fiksatoriai

Švartavimo knechtai būna viengubi (švartavimo stulpelis, kartais vadinamas bitingu), bei sudvigubinti. Pagal konstrukciją jie būna paprasti ir su besisukančiomis lyno tvirtinimo dalimis. Pagal įrašos (laikymo) jėgą švartavimo knechtai būna paprasti (laikymo jėga iki 300 KN), panamos, laikymo jėga ne mažiau 320 KN (analogiškai kaip ir švartavimo kliuzai), bei padidintos laikymo jėgos 350 KN ir daugiau, išskirtiniais atvejais iki 1000 – 1200 KN, kurie naudojami ir vilkimo lyno tvirtinimui.



23 pav. Švartavimo knechtai.

Švartavimo mechanizmai būna įprasti špiliai arba brašpiliai su švartavimo būgnais, bei švartavimo gervės ant kurių būgnų yra susukamas švartavimo lynas, o taip pat kombinuoti (kartu su inkariniu mechanizmu).

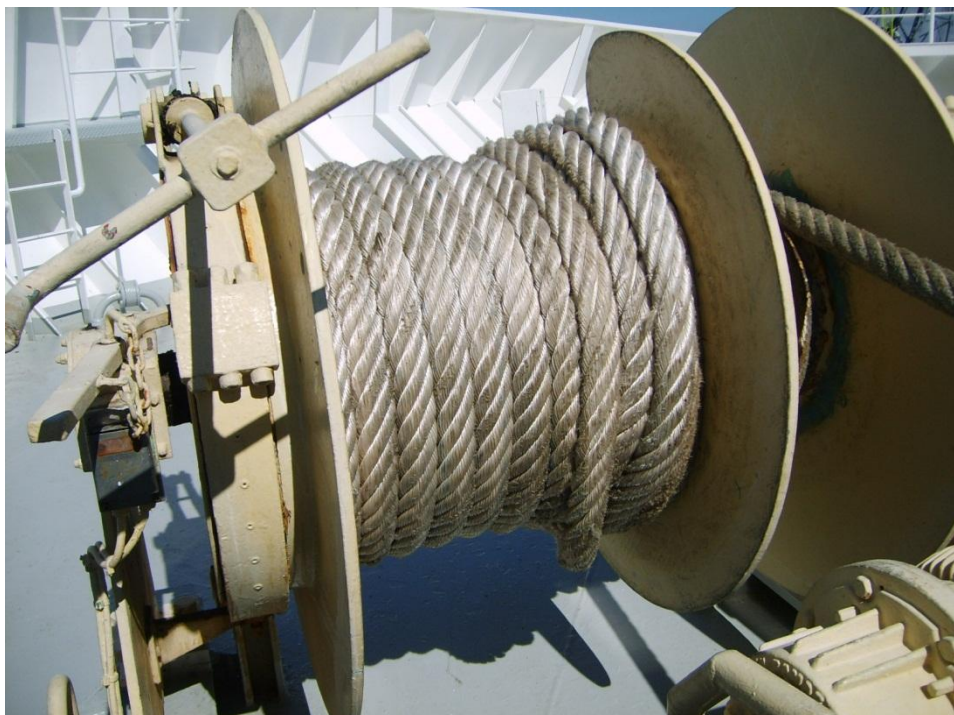


24 pav. Kombinuotas švartavimo mechanizmas (automatinė švartavimo gervė su inkariniu mechanizmu) (Ro-Ro laivas „KAUNAS SEAWAYS“)



25 pav. Švartavimo špilis

Švartavimo gervės būna atskiros bei kartu su inkaravimosi mechanizmu, pagal savo veikimo principą jos būna paprastos ir automatinės. Paprastos švartavimo gervės tik atleidžia arba patraukia švartavimo lyną variklio pagalba. Automatinės švartavimo gervės gali dirbti įprastu režimu, kaip ir paprastos švartavimo gervės, bei automatinio režimu, išlaikydamos užduotą (nustatytą) tempimo jėgą. Padidėjus tempimo jėgai daugiau negu nustatyta, automatinė švartavimo gervė atleidžia švartavimo lyną tuo pačiu jį pailgindama, o sumažėjus tempimo jėgai gervė automatiškai traukia švartavimo lyną kol lyno tempimo jėga neišsilygina su užduotąja.



26 pav. Automatinės švartavimo gervės lyno būgnas



27 pav. Automatinė švartavimo gervė Ro-Ro laive „KAUNAS SEAWAYS“

GELBĖJIMO PRIEMONĖS, JŲ PASKIRTIS IR KLASIFIKACIJA

Gelbėjimo priemonės - tai įrenginiai, skirti apsaugoti žmonių gyvybę laivo palikimo atveju. Visos gelbėjimo priemonės skirstomos į dvi pagrindines rūšis: kolektyvinio ir individualaus naudojimo. Be to, egzistuoja dar viena gelbėjimo priemonių rūšis, kuri nėra priskiriama aukščiau pateiktoje klasifikacijoje – lyno metimo įrenginiai.

Pagal tarptautinės konvencijos SOLAS 1974 m (su papildymais) reikalvumus visi jūriniai laivai aprūpinami gelbėjimo priemonėmis (kolektyvinio ir individualaus naudojimo).

Gelbėjimo priemonių skaičius laive priklauso nuo jo dydžio, paskirties, plaukiojimo rajono ir esamo laive žmonių skaičiaus. Gelbėjimo priemonių išdėstymas ir naudojimas reglamentuojamas SOLAS-74 Konvencijos ir Klasifikacinių bendrovių taisyklių reikalavimais.

. Šių reikalavimų esmė yra:

- Gelbėjimo priemonė turi būti veiksmi, esant oro temperatūrai nuo -30°C iki 65°C ;
- Turi dirbti esant jūros vandens temperatūrai nuo -1° iki $+30^{\circ}\text{C}$;
- Turi būti atspari puvimui, korozijai, jūriniam vandeniui, naftai ir grybeliams;
- Turi būti gerai matomos spalvos, kad ją būtų lengva aptikiti (dažniausiai oranžinė);
- Turi būti aprūpinta šviesą atspindinčia medžiaga;

- Turi veikti bangavimo metu.

Kolektyvinėms gelbėjimo priemonėms priskiriami:

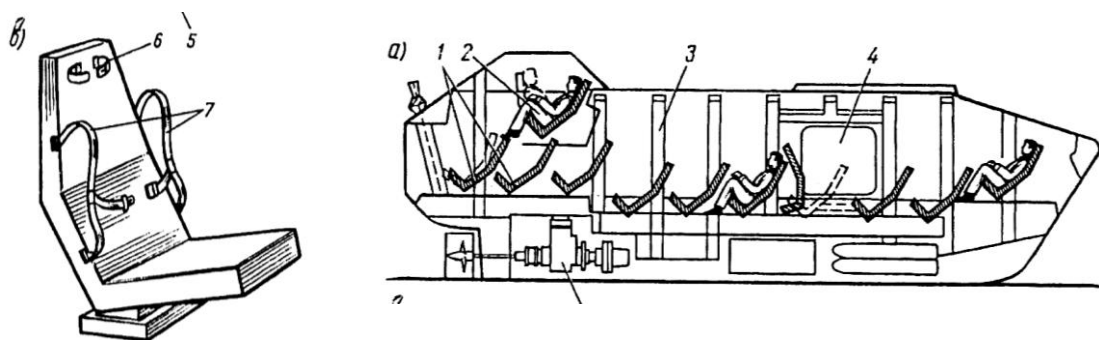
- Gelbėjimo ir budinčios valty;
 - Gelbėjimo plaustai;
 - Plaustai-kajutės.

Asmeninėms gelbėjimo priemonėms priskiriami:

- Gelbėjimo ratai;
- Gelbėjimo liemenės;
- Hidrotermokostiumai;
- Šilumą išsaugojančios priemonės.

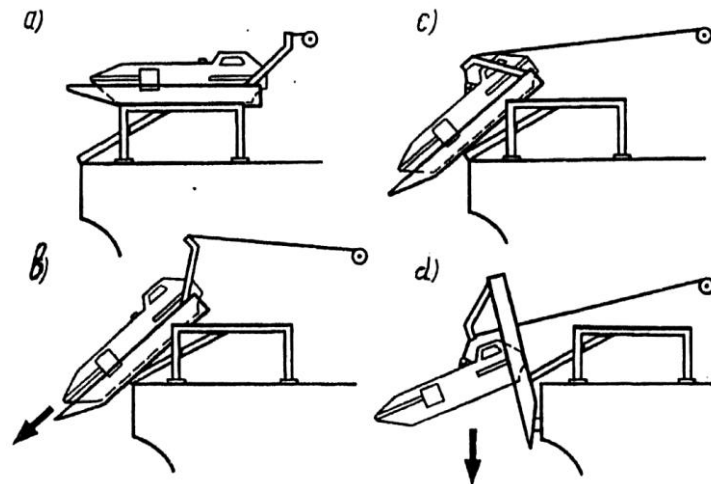
Kiekviena kolektyvinio naudojimo gelbėjimo priemonė privalo turėti Klasifikacinės bendrovės liudijimą, o kiekviena asmeninio naudojimo gelbėjimo priemonė – sertifikatą.

Numetama valtis įrengiama laivagalyje, laivo diametralinėje plokštumoje ant specialios platformos arba laivagalio slipo. Numetama valtis turi specialios formos sustiprintą korpusą. Atleidus valtį tvirtinimą ji nuslenka nuo platformos, krenta į vandenį. Ryšium su tuo, kad valtį smūgio į vandenį metu atsiranda didelės perkrovos, visi žmonės valtyje užima vietas specialiai sukonstruotuose krėsluose ir užsisega saugos diržus. Krėslai leidžia perimti dinamines perkrovas esant patogiausiai kūno padėčiai.



28 pav. Laisvo kritimo valtis:

- 1 - krėslas; 2 – valtį vado vieta; 3 – standumo briaunos; 4 – avarinis išėjimas (šoninis); 5 – avarinis išėjimas (viršutinis); 6 – galvos laikikliai; 7 – saugos diržai



29 pav. Valties kritimo schema:

a, c) pirminė padėtis; b, d) paruošiamoji padėtis.

Eksperimentų metu nustatyta, kad tokia valtis gali būti saugiai numesta iš aukščio iki 40 m esant laivo diferentui iki 15^0 ir pasvirimui iki 30^0 .

Kiekvienas nuleidimo įrenginys su visais jam priklausančiais nuleidimo ir pakėlimo mechanizmais turi atitikti SOLAS-74 konvencijos reikalavimus ir turi būti aprūpintas saugiomis gelbėjimo priemonėmis, kad būtų galima nuleisti valtį arba plaustą su pilnu žmonių kiekiu arba be žmonių, esant diferentui iki 10^0 ir pasvirimui iki 20^0 į bet kurį bortą.



30 pav. Gelbėjimo priemonių išdėstymas laive

1 – gelbėjimo liemenės, 2 – budinčios valties nuleidimo kranas, 3 – gelbėjimo ratai, 4 – budinti gelbėjimo valtis, 5 – pripučiami plaustai, 6 – laisvo kritimo gelbėjimo valtis.

Nuleidimas laisvo kritimo būdu. Kiekviena nuleidimo įranga, skirta gelbėjimo priemonės nuleidimui laisvo kritimo būdu, be bendrų reikalavimų, turi atitikti papildomus reikalavimus, būtent: būti tokia, kad žmonės, esantys gelbėjimo priemonėje, nepatirtų per didelių apkrovų nuleidimo metu; turėti konstrukciją, turinčią pasvirimo kampą ir ilgį, pakankamus gelbėjimo priemonės nuleidimui esant laivo diferentui į laivapriekį 10° ir pasvirimui į bet kurį bortą 20° . Be to, ji turi turėti paleidimo mechanizmą, susidedantį iš dviejų nepriklausomų sistemų, kuris gali būti įjungiamas tik iš gelbėjimo priemonės vidaus. Paleidimo mechanizmas turi būti apsaugotas nuo atsitiktinio naudojimo. Turi būti galimybė išbandyti paleidimo mechanizmą be gelbėjimo priemonės nuleidimo.

Pilnai įrengtos greitaigės budinčios gelbėjimo valties nuleidimo greitis su pilnu žmonių ir aprūpinimo komplektu turi būti ne didesnis kaip 1 m/s. Nuleidimo įranga taip pat aprūpinama pakėlimo mechanizmu, užtikrinančiu pilnai pakrautos greitaigės budinčios gelbėjimo valties greitį su žmonėmis ne mažiau kaip 0,8 m/s.

Laisvo kritimo nuleidimo įranga ant laivų montuojama taip, kad ji ir jos aptarnaujama gelbėjimo valtis veiktų kaip sistema, užtikrinanti efektyvų gelbėjimo valties nuleidimą, jos nuplaukimą nuo laivo saugiu atstumu.

Nuleidimo įranga yra pasvirimo slipas arba rampa, ant kurių nukreipiančiųjų, volais ir ratukais, tvirtinama gelbėjimo valtis.

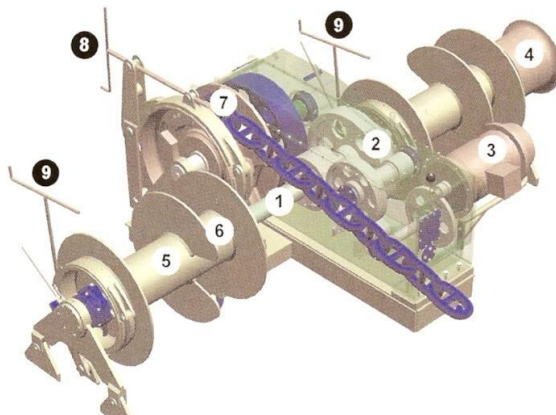
Išskirimo mechanizmas yra sukonstruotas taip, kad būtų išvengtas atsitiktinis nuleidimas, o nuleidimui būtina atlikti ne mažiau dviejų nepriklausomų operacijų gelbėjimosi valties viduje. Laivui skęstant turi suveikti hidrostatinis prietaisas, ir gelbėjimosi valtis atsiskiria nuo tvirtinimo sistemos ir savarankiškai išplaukia į paviršių. Laivo plaukiojimo sąlygomis gelbėjimosi valtis tvirtinama naitovais su talrepu bei laivagalio kabliu. Be jų atleidimo įlaipinimas į gelbėjimosi valtį yra neįmanomas. Laisvo kritimo nuleidimo įranga pateikta paviksle.



31 pav. Laisvo kritimo gelbėjimo valtės nuleidimo įranga.

INKARINIAI MECHANIZMAI

Inkariniai mechanizmai būna dviejų tipų: špiliai, kurių darbinė ašis išdėstyta vertikaliai, o inkaro grandinės žvaigždutė išdėstyta vertikaliai ir brašpiliai, kurių darbinė ašis išdėstyta horizontaliai, o inkaro grandinės žvaigždutės išdėstytos vertikaliai. Inkariniai mechanizmai dažnai atlieka ir švartavimo mechanizmo rolę, todėl špilio arba brašpilio darbinės ašies gale arba galuose yra montuojamas švartavimo lino būgnas arba būgnai. Paskutiniu laiku plačiai taikomi kombinuoti inkariniai ir švartavimo mechanizmai, daugelį atvejų brašpilio tipo, kuomet vienas mechanizmas turi inkaro grandinės žvaigždutę bei švartavimo lino gervę, kuri gali būti naudojama įprastiniu režimu arba automatiniu režimu, t.y. išlaikant pastovų įtempimą.



32 pav. Brašpilis:

1 – horizontalus velenas, 2 – krumpliaračiai, 3 – elektrinis variklis, 4 – švartavimo būgnas, 5 – lyno būgnas, 6 – lyno įtempimo būgnas, 7 – grandinės žvaigždutė, 8 – grandinės juostinis stabdis, 9 – švartavimo būgno stabdis

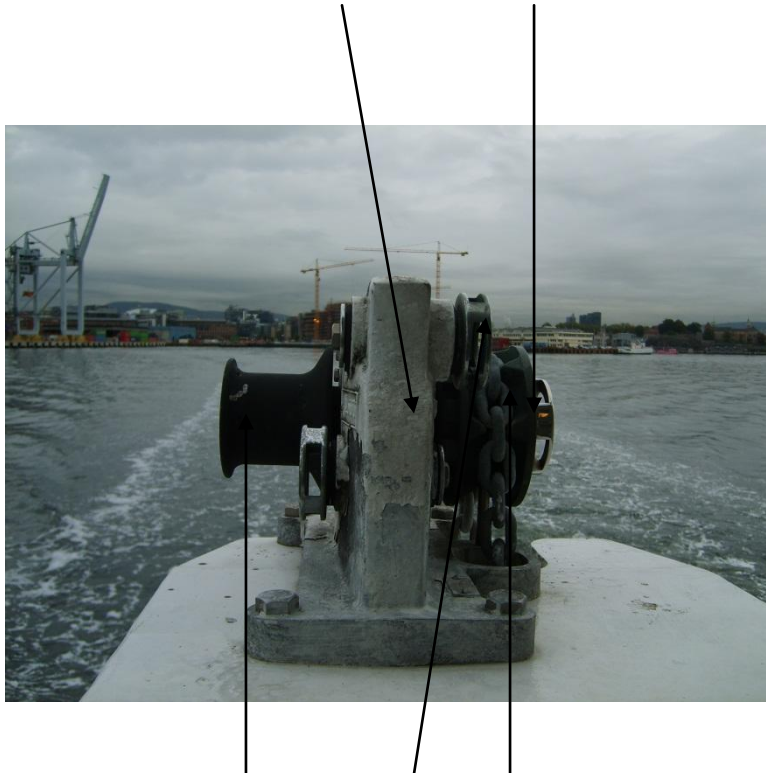
Inkariniai mechanizmai privalo užtikrinti galimybę dirbti iki 2 minučių dvigubu perkrovimu. Toks darbo režimas reikalingas inkaro „išplėsimui“ iš grunto, todėl daugumoje yra naudojami pastovios srovės elektros varikliai, kurie leidžia trumpalaikį dvigubą perkrovimą. Tokiu būdu elektros tiekimo schema, paduodama į variklius, jeigu laive yra kintamos srovės elektros tinklas sudaro: kintamos srovės elektros variklis, sukantis pastovios srovės generatorių, elektros skirstymo ir valdymo skydas ir inkarinio mechanizmo pastovios srovės elektros variklis.

Kombinuoti inkariniai mechanizmai, naudojami dideliuose laivuose apjungia inkaro mechanizmą ir paprastą arba automatinę švartavimo gervę.



33 pav. Kombinuotas inkarinis įrenginys Ro-Ro keltas „KAUNAS SEAWAYS“

Atskirais atvejais gali būti naudojamos supaprastintos konstrukcijos inkarinė įranga, ypatingai mažuose laivuose, laivagaliniai inkariniai mechanizmai.



34 pav. Supaprastintos konstrukcijos inkarinio įrenginio mechanizmas:

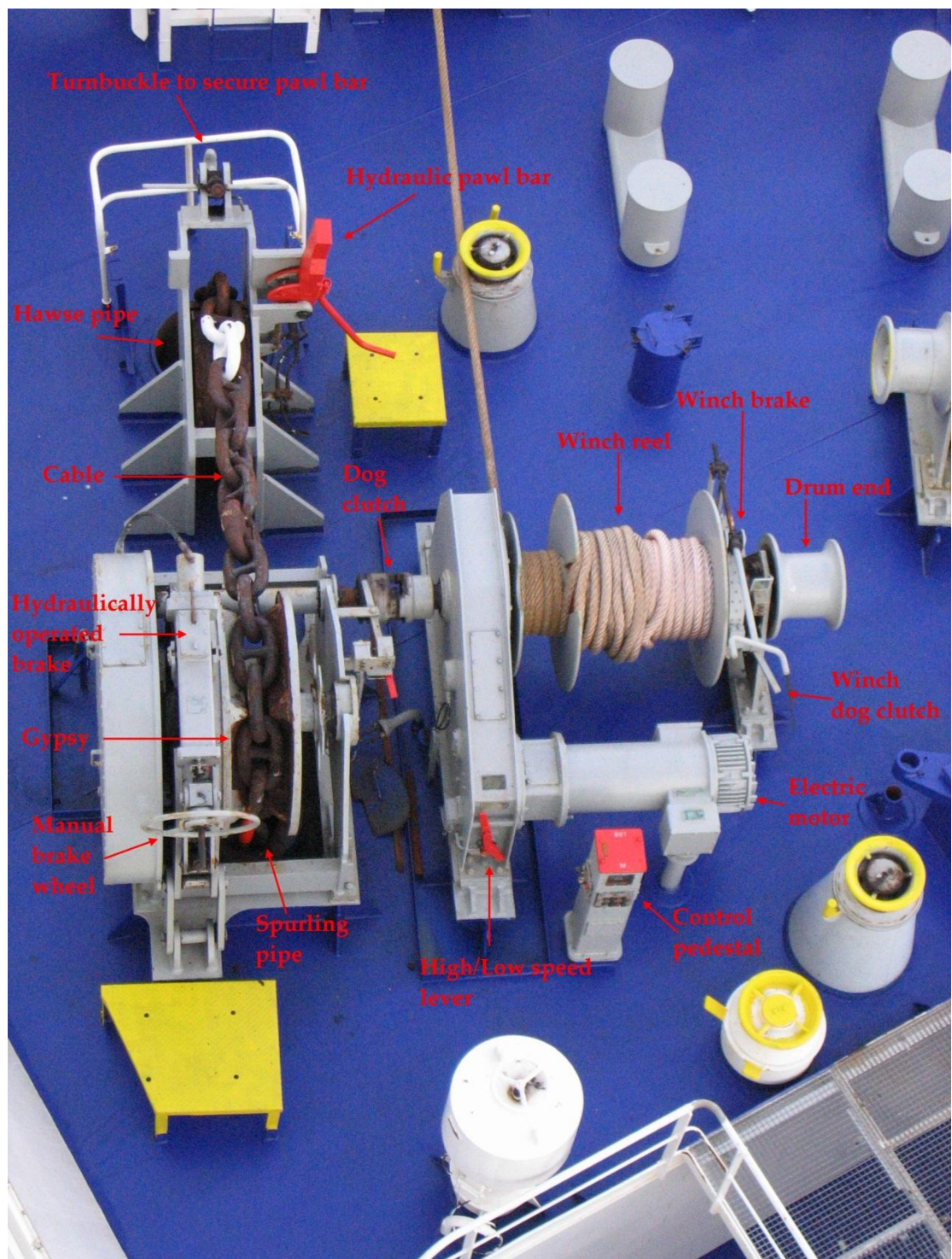
1- rėmas; 2 - darbinis velenas, ant kurio yra inkarinės grandinės žvaigždutė (3) su jungiamąja mova (4) ir švartavimo būgnu (5).

1.2. INFORMACINĖ MEDŽIAGA



pav. 35 Kombinuotas inkarinis mechanizmas

Naudojamas dideliuose laivuose apjungia inkaro mechanizmą ir paprastą arba automatinę švartavimo gervę



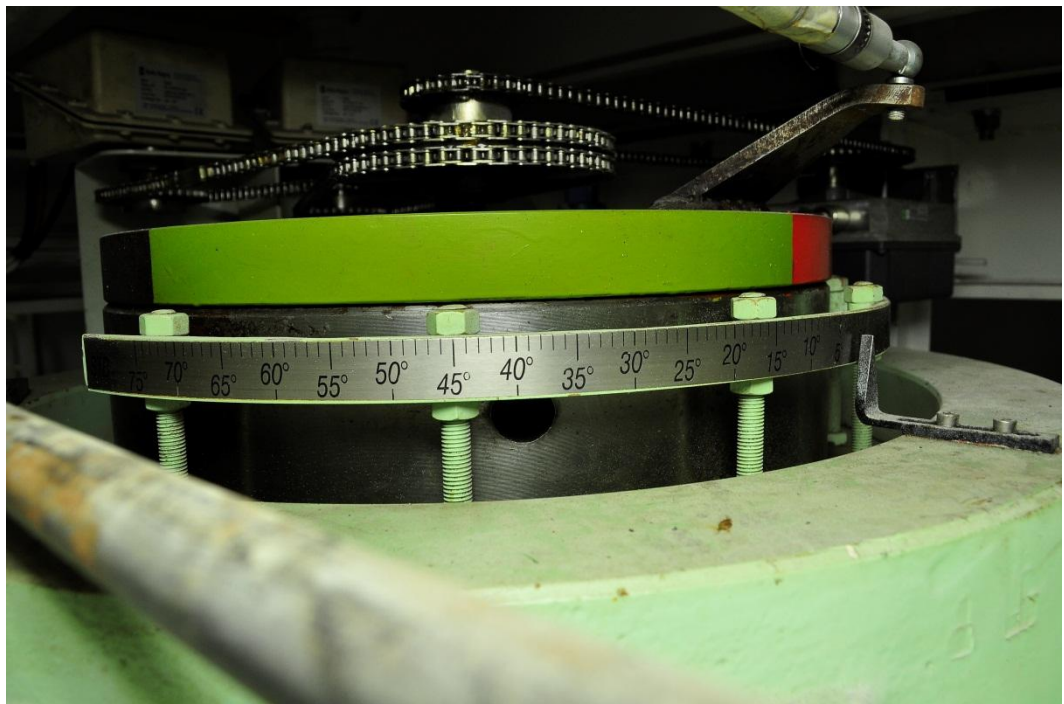
pav. 36 Modernaus kelto (Stena Britannica) kombinuotas inkarinis mechanizmas su švartavimo gervę įgalinantis atlikti inkaro nuleidimą iš tiltelio.



37 pav. „VICTORIJA SEAWAYS“ vairavimo mašina



38 pav. „VICTORIJA SEAWAYS“ vairavimo pavara



39 pav. „VICTORIJA SEAWAYS“ vairavimo pavara



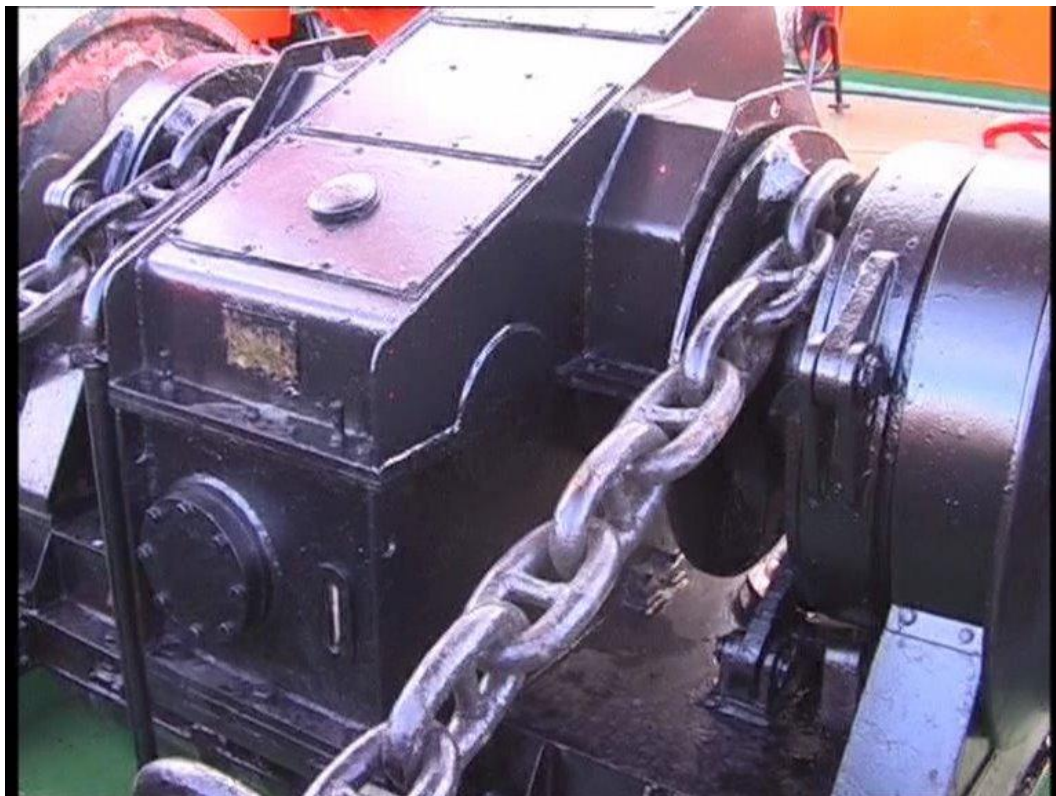
40 pav. „VICTORIJA SEAWAYS“ vairai ir sraigčiai



41 pav. Vairas su antvairiu, kurio posūkis plaukiant mažu greičiu galimas iki 75°



42 pav. Inkaro grandinės fiksavimas



43 pav. Inkaravimosi mechanizmas (brašpilis)

1.3. FILMUOTA MEDŽIAGA „NAUJAUSIA ĮGULOS IR KELEIVIŲ ĮLAIPINIMO TECHNOLOGIJA Į KOLEKTYVINĖS GELBĖJIMO PRIEMONĖS „RANKOVĖS“ PAGALBA“.

Medžiaga filmuota M/L „Victorija Seaways“ organizuojant mokymus „Laivo palikimas“ – keleivių ir įgulos įlaipinimas į kolektyvinės gelbėjimo priemonės (gelb. valtys ir plaustus) „rankovės“ pagalba. (Žr. Filmuota medžiaga Nr.1 (a,b,c.)).

2 mokymo elementas. Darbo su inkariniu įrenginiu, švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais organizavimo technologijų plėtros tendencijos Lietuvoje ir užsienyje.

2.1. PASKAITŲ KONSPEKTAS

AB „DFDS SEAWAYS“ PLĖTROS TENDENCIJOS

2006 m. „Lisco Baltic Service“ pavadinimas buvo pakeistas į AB „DFDS Lisco“, o naujas keltas „Lisco Optima“ papildė maršrutą Klaipėda – Karlshamnas, kuris atšventė savo 5 metų jubiliejų. Šiuo populiariu maršrutu kroviniai gabenami ne tik į Švediją, bet ir į Daniją bei Norvegiją.

Nuo 2007 m. DFDS grupės įmonių veiklos buvo sukoncentruotos į penkis svarbiausius verslus – ro-ro krovinių, keleivių, konteinerių pervežimo, terminalo ir puspriekabių paslaugų. „DFDS Lisco“ buvo priskirta ro-ro verslo vienetui ir veiklą sutelkė į krovinių ir keleivių pervežimą. Nuo įmonės buvo atskirti ir parduoti visi trampiniai laivai. 2008 m. keleivių patogumui kompanija įvedė elektroninę bilietų rezervacijos ir įsigijimo sistemą.

Finansų krizė 2009 m. iškėlė naujų iššūkių. 6 proc. sumažėjo vežamų krovinių ir 4 proc. – keleivių. Įmonė turėjo prisitaikyti prie rinkos, todėl svarbiausiu prioritetu išskyrė sąnaudų mažinimą ir laivų valdymo optimizavimą. Tais metais laivyną papildė trys laivai: ro-pax laivas „Lisco Maxima“ ir du ro-ro keltai „Tor Finlandia“ bei „Tor Botnia“.

Visoje DFDS grupėje vykdomas projektas „Lightship“ padėjo optimizuoti laivų valdymą ir eksploatavimą, o Lietuvos bendrovėje vykdomas projektas „Focus“ dėmesį sutelkė į keleivių aptarnavimo kokybės gerinimą. Šie projektai tęsiasi ir šiandien.

2010 m. įmonė išgyveno didžiausią savo istorijoje nelaimę. Spalio 8 d. plaukdamas iš Kylio į Klaipėdą keltas „Lisco Gloria“ patyrė gaisrą, sudegė pats laivas ir beveik visi juo gabenti kroviniai. Laimei, visus 236 keltu plaukusius keleivius, įgulos narius ir 25 krovinių vienetus pavyko išgelbėti.

Praėjusiais metais DFDS įsigijus laivybos kompaniją „Norfolkline“, prasidėjo šių bendrovių integracija. „DFDS Lisco“ prekinis ženklas buvo pakeistas į „DFDS Seaways“, buvo keičiami laivų pavadinimai ir ženklinimas, įmonės valdymas – bendrovės organizacinė struktūra tapo „horizontalesnė“, valdymas „matricinis“. Įmonė pradėjo teikti kitų laivybos kompanijų laivų techninio aptarnavimo ir aprūpinimo įgulomis paslaugas

„DFDS Seaways“ valdo laivybos tinklą Baltijos ir Šiaurės jūrose bei Lamanšo sąsiauryje. Iš Klaipėdos „DFDS Seaways“ siūlo tris krovinių ir keleivių maršrutus į Kyli, Zasnica ir Karlshamną bei krovinių maršrutą į Kopenhagą ir Fredericiją.

Sujungia sausumos ir jūros kelius

„DFDS Seaways“ siekia plėtoti europinį laivybos ir sausumos transporto tinklą. Šiuo metu „DFDS Seaways“ valdo 25 maršrutų tinklą, kurį aptarnauja 50 krovinių ir keleivinių keltų.

Iš Klaipėdos kursuojantys „DFDS Seaways“ keltai jungia Lietuvą su Švedija, Vokietija ir Danija. „DFDS Seaways“ Lietuvoje 2011 m. įsigijo keltą „Liverpool Seaways“ ir išsinuomojo keltą „Regina Seaways“. Kompanija taip pat nuomoja laivus, atlieka kitų kompanijų laivų techninį aptarnavimą, valdymą ir aprūpinimą įgulomis.

Šiandien AB „DFDS Seaways“ svarbiausiuose maršrutuose iš Klaipėdos savo klientams teikia vienodo lygio paslaugas. Tokį patį paslaugų standartą užtikrina vienodo tipo keltai. Kiekvienam maršrutui jie atrenkami atsižvelgiant į konkrečios linijos klientų poreikius.

Dauguma šiandieninių bendrovės laivų yra modernūs, turintys efektyvią laivo korpuso konstrukciją, kuri užtikrina didesnę greitį, mažesnes kuro sąnaudas ir aplinkos taršą bei leidžia išlaikyti stabilų grafiką net esant nepalankioms oro sąlygoms jūroje.

Daugėja krovinių ir keleivių

AB „DFDS Seaways“ Lietuvoje šiuo metu valdo 9 keltus. 2009 m. laivybai Baltijos jūroje kiek aprimus dėl šalių ekonomikos nuosmukio, „DFDS Seaways“ pervežimo apimtys taip pat krito, tačiau jau 2010 m. krovinių srautas augo apie 34 proc., keleivių – beveik 16 proc.

2011 m. rugsėjį Klaipėdos – Karlshamno maršrute buvo pasiektas mėnesio krovinių gabenimo rekordas – palyginus su praėjusiais metais jis padidėjo 12 procentų. Iki metų pabaigos keltais planuojama pervežti apie 2,7 mln. linijinių krovinių metrų ir daugiau nei 250 000 keleivių.

Apie DFDSgrupę

- DFDSįkurta 1866 metais Danijoje.
- DFDSveikia 20-yje šalių ir turi apie 5000 darbuotojų.

Apie „DFDSSeaways“ Lietuvoje

- Turi 10 antrinių įmonių.
- Šiuo metu AB „DFDSSeaways“ kompanijų grupėje dirba 790 darbuotojų.
- AB „DFDSSeaways“ valdo 7 ro-pax ir 2 ro-ro keltus.
- 2010 m. AB „DFDSSeaways“ keltai į Klaipėdos uostą atplaukė 932 kartus.
- Bendrovė Vakarų kryptimi daugiausiai veža medienos, plastiko produkciją, baldus ir durpes, Rytų kryptimi – šaldytą produkciją, maisto produktus, statybines medžiagas, įrengimus, rinktinus krovinius.

Tiek „DFDS Seaways“, tiek apskritai laivyba Lietuvoje yra užėmusi stiprias pozicijas. Nepaisant Europos laivyboje tvyrančios stagnacijos, keleivių ir krovinių srautai į ir iš Lietuvos augo daugiau nei 10 procentų.

„Žinoma, situacija rinkoje nėra pastovi, todėl tikėtis nuolatinio augimo nėra realu. Šiuo metu jaučiamės pasiruošę priimti kylančius iššūkius, esame susitelkę į pagrindines savo kryptis Klaipėda – Kylis ir Klaipėda – Karlshamnas. Jos šiuo metu kuria pagrindinę kompanijos ir Klaipėdos uosto keleivių bei ro-ro krovinių apyvartą ir leidžia išlaikyti stabilias darbo vietas. Mūsų komanda ir vadovai įrodė, jog geba greitai prisitaikyti prie besikeičiančių aplinkybių – 2008 metų finansinės krizės metu sumažėjus verslo apimtims sparčiai pritaikėme savo laivyną ir kryptių struktūrą prie naujos situacijos. Tai leido mums išlaikyti stiprias pozicijas Baltijos jūroje“, – teigia DFDS grupės viceprezidentas ir DFDS verslo Baltijos jūroje vadovas Andersas Refsgaardas.

Šiuo metu Lietuvos „DFDS Seaways“ valdo gerokai daugiau nei bet kada krovinių ir keleivių keltų. Turimi laivai yra naujesni, didesni ir kur kas „lankstesni“ nei bet kurie anksčiau. Turime daug talentingų, kompetentingų ir patyrusių žmonių vadovybėje ir komandoje, su mumis dirba daug jaunų išsilavinusių žmonių. Paslaugų ir įrangos klausimais mes produktyviai bendradarbiaujame su savo partneriais uoste, auga mūsų lojalių klientų skaičius. Pastaruoju metu investavome į laivyną ir įsigijome du didesnius laivus. Taigi, nuėjome toli.

Priešakyje – nauji išbandymai. Nuo 2015 metų tarptautiniai reglamentai reikalaus keltuose naudoti degalus tik su mažu 0,1 proc. sieros kiekiu. Šie degalai yra žymiai brangesni nei tie, kuriuos naudojame šiuo metu. Tai gali sumažinti keltų paklausą, kadangi vilkikų kompanijoms bus pigiau krovinius pervežti per Lenkiją ir Vokietiją. Tačiau pasikliaujame uosto patogumu ir kompanijos paslaugų stabilumu, didėjančiu efektyvumu, taip pat besitęsiančiu atviru ir konstruktyviu bendradarbiavimu su partneriais Lietuvoje.“

„DFDS sukūrė naują prekinį ženklą. Klaipėdos uoste mūsų laivus galima atskirti pagal kompanijos spalvas – baltą ir mėlyną, bei pagal užrašą ant laivo šono „DFDS Seaways“ ir laivo vardą, besibaigiantį žodžiu „Seaways“. Su šiuo nauju stipriu ženklu, mūsų patyrusia ir atsidavusia komanda bei didėjančiu laivynu esame pasiruošę augti – neseniai įsigijome naują maršrutą tarp Estijos ir Švedijos, taip pat prieš kelis mėnesius atidarėme naują kryptį iš Vokietijos į Ust Lugos miestą Rusijoje. Šias abi kryptis aptarnauja „DFDS Seaways“ Lietuvoje. Jei palaikysime savo greitį ir įsipareigojimus, „DFDS Seaways“ Lietuvoje plės ne paskutinį kartą, suteikdama naudą ne tik kompanijai, jos darbuotojams, bet ir Lietuvai, jos piliečių užimtumui“, – teigia Andersas Refsgaardas.

Vadovas neabejoja, kad visa komanda yra pasiruošusi naujiems iššūkiams.

Nauja veikla – kitų

kompanijų laivuose

Pasak Andrejaus, įgulos kitų kompanijų laivuose garsina kompanijos vardą.

Įgulos nuomos paslauga nėra naujas reiškinys pasaulyje. Esama bendrovių, kurios vien komplektuoja komandas ir siunčia jas dirbti į kitų kompanijų laivus. Laivininkystės bendrovės retai imasi nuomoti įgulas kitoms įmonėms, nes tam neturi perteklinių resursų, todėl kompanijai „DFDS Seaways“ tai tapo nauja veiklos sritimi ir galimybe suteikti darbo sunkmečiu neužimtiems darbuotojams.

Du nauji maršrutai

Pasak „DFDS Seaways“ eksploatacijos direktoriaus Andrejaus Zamkovojaus, idėja teikti įgulos nuomos paslaugas kilo, kai pernai „St. Peter Line“ pareiškė pageidavimą išsinuomoti stovėjusį vieną didžiausių „DFDS Seaways“ keltų „Queen of Scandinavia“. Tuomet Rusijos bendrovei buvo pasiūlyta išnuomotame kelte įdarbinti ir jūrininkų bei mechanikų komandas iš Lietuvos.

„Turėjome du tikslus – panaudoti laisvą laivą ir įdarbinti perteklinius specialistus. Iš nuomos uždirbame, o laivas yra tinkamai eksploatuojamas ir prižiūrimas, žmonės semiasi patirties, aptarnaudami vieną didžiausių keltų Baltijos jūroje“, – sako A. Zamkovojus. Išnuomoto kelto pavadinimas buvo pakeistas į „Princess Maria“, jis pradėjo plukdyti keleivius maršrutu Sankt Peterburgas – Helsinkis – Talinas.

Vėliau „St. Peter Line“ nusprendė atidaryti dar vieną keltų liniją. Tuomet iš Airijos operatoriaus buvo išsinuomotas keltas „Pride of Bilbao“. „Rusijos kompanijai vėl pasiūlėme savo įgulos paslaugas“, – sako A. Zamkovojus. Šių metų pavasarį keltui buvo suteiktas naujas pavadinimas – „Princess Anastasia“ ir laivas pradėjo kursuoti maršrutu Sankt Peterburgas – Helsinkis – Stokholmas – Talinas.

2.2. INFORMACINĖ MEDŽIAGA



pav.44 Laisvo kritimo gelbėjimo valtės nuleidimo įranga.

Laivuose montuojama taip, kad ji ir jos aptarnaujama gelbėjimo valtis veiktų kaip sistema, užtikrinanti efektyvų gelbėjimo valtės nuleidimą, jos nuplaukimą nuo laivo saugiu atstumu.

Nuleidimo įranga yra pasvirimo slipas arba rampa, ant kurių nukreipiančiųjų, volais ir ratukais, tvirtinama gelbėjimo valtis.

Išskirimo mechanizmas yra sukonstruotas taip, kad būtų išvengtas atsitiktinis nuleidimas, o nuleidimui būtina atlikti ne mažiau dviejų nepriklausomų operacijų gelbėjimosi valtės viduje. Laivui skęstant turi suveikti hidrostatinis prietaisas, ir gelbėjimosi valtis atsiskiria nuo tvirtinimo sistemos ir savarankiškai išplaukia į paviršių. Laivo plaukiojimo sąlygomis gelbėjimosi valtis tvirtinama naitovais su talrepu bei laivagalio kabliu. Be jų atleidimo įlaipinimas į gelbėjimosi valtį yra neįmanomas

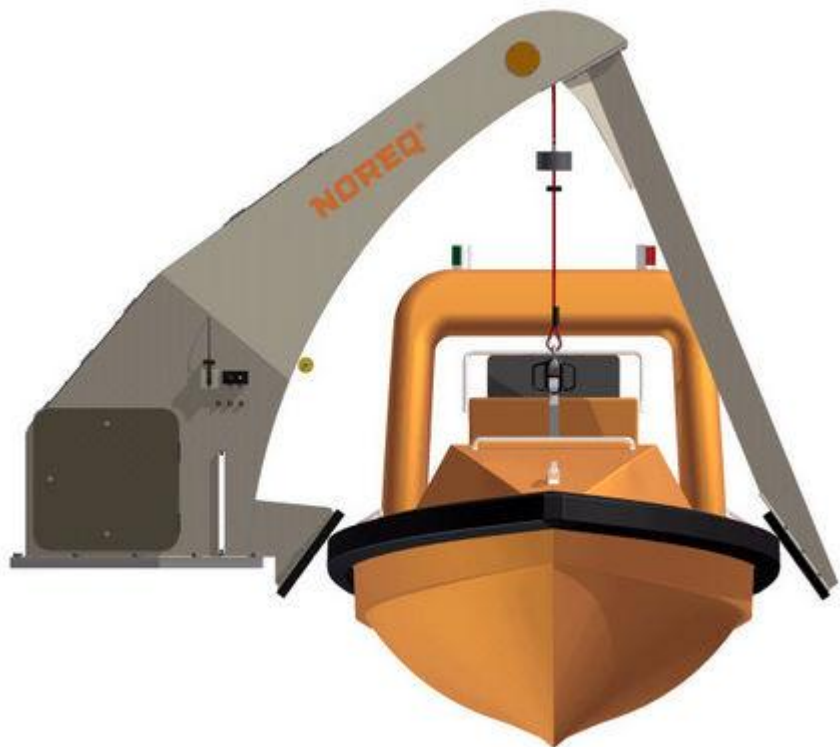


pav. 45 Laisvo kritimo nuleidimo įranga



pav. 46 MOB valčių keltuvai NRDS 3500 H

Nauji Noreq NRDS keltuvai skirti užsienio klientams, kur yra įrengtos greitaeigės gelbėjimo valtys .Jie ilgai tarnauja,užtikrintai veikia sudėtingomis sąlygomis.Keltuvų sistema visiškai atitinkanaujausius IMO/SOLAS reikalavimus.



pav. 47 Noreq valčių keltuvai



www.shutterstock.com · 50853463

pav. 48 Kombinuotas inkaravimo mechanizmas su švartavimo gerve



www.shutterstock.com · 55407334

pav. 49 Kombinuoti inkaravimo mechanizmai su automatinėmis švartavimo gervėmis



pav. 50 Pripučiamas pluduriojantis krancas

3 mokymo elementas. Įgytų žinių pritaikymas profesinio rengimo procese.

3.1. PROJEKTO FORMOS APRAŠAS

MOKYTOJO PROJEKTAS

**DARBO SU INKARINIU ĮRENGINIU, ŠVARTAVIMO, VALČIŲ NULEIDIMO IR
VAIRAVIMO MECHANIZMAIS ORGANIZAVIMO TECHNOLOGINIŲ NAUJOVIŲ IR
PLĖTROS TENDENCIJŲ PRITAIKYMAS PROFESINIO RENGIMO PROCESSE**

(profesijos mokytojo vardas, pavardė)

(profesijos mokytojo parašas)

(projektinio darbo, vykdymo data)

(Mokytojo mokytojas, vardas, pavardė)

„Įgytų žinių pritaikymas profesinio rengimo procese“ rekomenduojami klausimai

1. Technologinės naujovės ir gamybos plėtros tendencijos, į kurias, mokytojo nuomone, turėtų būti atsižvelgta tobulinant esamas ar rengiant naujas profesinio mokymo programas - išvardinti naujoves, glaustai aprašyti jų esmę, nurodyti informacijos šaltinius.
2. Technologines naujoves ir gamybos plėtros tendencijas atspindinčios temos, kurios, mokytojo nuomone, turėtų būti įtrauktos į esamą programą – Jūreivis arba naujas programas - nurodyti profesinio mokymo programų (-os) pavadinimus, suformuluoti naujas temas.
3. Rekomenduojama projekto apimtis 2-3 psl. Parengtas projektas turėtų būti pristatomas ir aptariamas bendrame visų pagal programą besimokančių mokytojų seminaro metu. Aptarimo metu padarytos išvados ir pasiūlymai turėtų būti pridėti prie mokytojo projekto.

Modulis S.4.1. Darbas su švartavimo, valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmu bei inkariniu įrenginiu.

1 mokymo elementas. Inkarinio įrenginio ir švartavimo mechanizmų paruošimas darbui AB „DFDS Seaways“ kompanijos motorlaiviuose (toliau M / I) M / I „Kaunas Seaways“ (M / I „Vilnius Seaways“) laivuose.

1.1. DARBUOTOJŲ SAUGOS IR SVEIKATOS INSTRUKCIJOS

1. BENDRIEJI REIKALAVIMAI

1 **Draudžiama** dirbti su plieniniais lynais be pirštinių (pirštinės turi būti su antdelniais).

1.1. Dirbant su pirštinėmis reikia žiūrėti, kad pirštinių neįtrauktų į mechanizmų judančias ir besisukančias dalis.

1.2. Ypatingo atsargumo reikia laikytis dirbant su drėgnomis pirštinėmis. Dirbti su tepaluotomis ar apledijusiomis pirštinėmis draudžiama.

1.3. Dirbant su plieniniais ar augaliniais lynais **draudžiama** būti ir **laikyti rankas arčiau kaip 1 m** iki būgnų, knechtų, blokų ir kitų įrenginių, nuo kurių traukiamas ar atleidžiamas lynas, taip pat iki fiksatoriaus uždėjimo vietos.

Dirbant su sintetiniais lynais šis atstumas turi būti **ne mažesnis kaip 2 m**.

1.4. **Draudžiama** būti arti stipriai įtemptų lynų, taip pat būti lyno įtempimo linijoje (tiek prieš lyno tempimo, tvirtinimo ar krypties keitimo mechanizmą, tiek ir už jo).

Draudžiama kojas statyti į lynų kilpas.

1.5. Automatinių gervių pervedimui į rankinį valdymą ir atgal – iš rankinio į automatinį draudžiama keisti operacijų seką, nustatytą pagal gamyklos gamintojos ar eksploatavimo instrukciją.

1.6. **Draudžiama** išeiti už laivo borto aptvaro ar falšborto, taip pat persisverti per juos.

1.7. Laivuose esant atidarytam falšbortui, jūros gylį matuojantis jūreivis turi būti prisirišęs apsauginiu lynu, kurio antrasis galas turi būti pririštas prie tvirtų laivo konstrukcijų.

1.8. Esant laive sugadintiems lynam, pakaboms, grandinėms, kabliams, apkaboms, sukučiams, blokams ir kt. – juos reikia nedelsiant išimti iš apyvartos ir laikyti atskirai nuo naudojamų.

2. DARBŲ SAUGA VYKDANT INKARAVIMO IR ŠVARTAVIMO DARBUS

2.1. Inkaravimo ir švartavimo metu įgulos nariams **draudžiama** net trumpam palikti be priežiūros veikiančius mechanizmus, atitraukti dėmesį pašalinėmis kalbomis arba dirbti bet kokius, nesusietus su inkaravimo ar švartavimo operacijomis darbus.

2.2. Prieš nuleidžiant inkarą, prieš įtraukiant jį į kliuzą, prieš išjudinant išmestą inkarą, darbų vadovas privalo įsitikinti, ar grandinės dėžėje nėra žmonių. Prieš inkaravimąsi darbų vadovas, be to, privalo:

2.3. patikrinti inkarinio įrenginio tvarkingumą;

2.4. patikrinti juostinio stabdžio tvirtinimą prieš atleidžiant sraigtinius ir grandinius fiksatorius, taip pat prieš atjungiant inkarinio mechanizmo žvaigždutę;

2.5. patikrinti, ar nėra laivo priekyje valčių, katerių, baržų ar kitų plaukiojimo priemonių;

2.6. nuleisti inkarą, uždėti fiksatorių ar nuimti nuo inkaro grandinės, nuleisti ar pakelti inkaro grandinę būtina pagal inkaravimo ir švartavimo grupės vadovo komandą;

2.7. inkarą nuleidžiant ir pakeliant **draudžiama** būti arti inkaro grandinės judėjimo linijos arba šios linijos tęsinio;

2.8. inkaro nuleidimo metu, kai valdymo poste nėra apsauginio permatomo ekrano, operatorius turi nuolat nešioti apsauginius akinius tam, kad apsaugotų akis nuo purvo ir rūdžių dalelių.

2.9. Tikrinant inkaro mechanizmą tuščiąja eiga, **draudžiama** jį įjungti neįsitikinus, kad grandinės būgnas yra atjungtas.

Draudžiama atleisti inkaro grandinės fiksatorių, taip pat atjungti brašpilio žvaigždutę nepatikrinus juostinių stabdžių užspaudimo.

2.10. Laivui stovint prie prieplaukos arba reide, **draudžiama** palikti inkarus kliuzuose užfiksuotus tik juostiniais stabdžiais – inkarinės grandinės reikia papildomai tvirtinti fiksavimo įrenginiais.

2.11. Nuleidžiant inkarą su plūduru, plūduro lynas turi būti sudėtas už lejerinio aptvaro arba nuleistas už borto, o pats plūduras turi būti už borto pritvirtintas augaliniu lynu prie falšborto arba prie kreipiančiosios plokštės.

2.12. Jeigu reikia į grandinių dėžę pasiųsti žmones inkarinėms grandinėms valyti, inkarinis mechanizmas turi būti išjungtas, o inkarinė grandinė turi būti užfiksuota sraigtiniais fiksatoriais. Atliekant valymo darbus, reikia naudotis nesprogių konstrukcijos šviestuvais (arba tokios pat konstrukcijos nešiojamais žibintais), kurių maitinimo įtampa ne didesnė kaip 12 V.

Darbus su grandinėmis ir grandinių dėžėmis, ir denyje galima atlikti tik naudojant kablius.

2.13. Nuplukdant inkarą (pagalbinį inkarą) valtimi, reikia jį patikimai pritvirtinti lininiu ar sintetiniu naitovu. **Draudžiama būti**:

- valties gale tarp achterštevenio ir inkaro;

- tarp špilio sukimo lazdų;
- valtyje esančio inkarinio lyno kilpų viduje;
- pasilenkusiam virš lyno ritinių atleidžiant naitovus.

2.14. Inkaras ir grandinė valomi vadovaujant kapitono padėjėjui. Valymo metu turi būti laikomasi saugaus darbo už borto taisyklių. Inkaro ir grandinės padėties stebėtojas turi būti saugioje vietoje. Visus darbus būtina atlikti nuo pakabinamo suolelio; **draudžiama** atsistoti ant inkaro; inkaras turi būti papildomai pritvirtintas plieniniu lynu.

2.15. **Draudžiama** dirbti su inkaro mechanizmu, kai vykdomi inkaro valymo darbai už borto. Inkarinį mechanizmą galima paleisti tik po to, kai už borto dirbantys žmonės užlips ant laivo denio.

2.16. Visuose laivuose turi būti pagrindinių ir pagalbinių švartavimosi lynų saugiausio išdėstymo schemas. Papildomi švartavimosi lynai paduodami tik pritvirtinus pagrindinius lynus.

Švartavimosi vietos turi būti pakankamai apšviestos, žiemą nuvalytas ledas ir sniegas, pabarstyta smėliu; išsikišantys už borto objektai turi būti įtraukti į laivo vidų ir pritvirtinti.

2.17. Ruošiantis švartavimosi operacijoms visi pašaliniai daiktai turi būti pašalinti, o reikiami švartavimosi lynai tvarkingai išdėlioti denyje, parengti metlyniai, fiksatoriai, patikrinti švartavimosi mechanizmai.

2.18. Švartavimosi metu lacportai ir iliuminatoriai turi būti uždaryti.

2.19. Švartavimosi lynai perduodami į krantą arba į kitus laivus naudojant metlynius arba lynų mėtymo įtaisus. Metlynį perduoti būtina po įspėjamojo šūksnio „SAUGOKIS“. Kai naudojamas lyno mėtymo įtaisu, įspėjama per laivo garso stiprinimo įtaisus (megafoną, laivo transliaciją).

2.20. Metlynų svareliams reikia naudoti tik specialiai pagamintus ir virvute apipintus maišelius su smėliu.

Iki 450 registrinių tonų talpos keltuose ir laivuose, kai nėra bangavimo, lyną leidžiama paduoti be metlynio (jei atstumas tarp metėjo ir gavėjo ne didesnis kaip 1 m). Taip pat paduodančiam lyną asmeniui draudžiama persisverti per falšbortą ar lejerinį aptvarą, o priimančiajam – pasilenkti už prieplaukos krašto.

2.21. Prieš uždėdant lyno kilpą ant knechto, švartavimosi stulpelio ar kito švartavimosi įtaiso, metlynis turi būti atrištas.

2.22. Uždėdant švartavimosi lyną ant knechto ar švartavimosi bitengų, rankas būtina laikyti išorinėje lyno kilpos pusėje.

2.23. Kad tiesioginio susukimo lynas (lyninės gamybos) nesusipainiotų ir neatsisuktų, jį dėti į ritinius ir ant knechtų reikia pagal laikrodžio rodyklę, o atvirkštinio susukimo lynus (kabelinės gamybos) – prieš laikrodžio rodyklę.

2.24. Sintetinių lynų eksploatavimas, jų pasirinkimas takelažiniams darbams, apžiūros ir brokavimas, taip pat jų priežiūra ir saugojimas atliekami laikantis specialios tam skirtos instrukcijos reikalavimų.

2.25. Tempiant sintetinius lynus per švartavimo būgnus, būtina uždėti kuo daugiau vijų, bet kuriuo atveju ant būgnų be išilginių briaunų – **ne mažiau kaip 4 vijas**, o ant būgnų su briaunomis – **ne mažiau kaip 5 vijas**.

Įtemptą lyną traukti taip, kad ant būgno neatsirastų lyno laisvumas.

2.26. Tvirtinant sintetinius lynus ant knechtų **būtina uždėti ne mažiau kaip 6 vijas**.

2.27. Panaudojant sintetinius lynus (kaproninius, polipropileninius ir kt.) švartavimuisi, būtina atsižvelgti į jų pagrindines savybes ir vadovautis šiomis rekomendacijomis:

- periodiškai keisti vietomis lyno pradžių su pabaiga;
- nenaudoti lynų, kurių stiprumas mažesnis, negu reikalaujama pagal laivų klasifikacinės bendrovės taisyklės duoto tipo laivui;
- periodiškai brokuoti lynus;
- patempti arba atleisti lyną tam, kad padidintos trinties ruožas nebūtų toje pačioje lyno vietoje;
- pagal galimybes nevilkti lyno dugnu;
- mažinti lyno traukimo greitį esant stipriam gūsingam vėjui (šis reikalavimas netaikomas dirbant su automatinėmis švartavimosi gervėmis).

2.28. Dirbant su sintetiniais lynais **draudžiama**:

- priimti į laivą ir naudoti neturinčius sertifikatų ir antistatiškai neapdorotus lynus;
- naudoti darbui lynus, kurių šešiskart padaugintas diametras būtų didesnis už mechanizmo būgno diametrą;
- praleisti lynus per blokus, kurių skriemulio diametras **mažesnis kaip 6 lyno diametrai**, arba skriemulio plotis neviršija lyno diametro **daugiau kaip 25%**;
- dirbti su švartavimo būgnais, turinčiais išilgines būgno briaunas;
- surišti lynus bet koku mazgu;
- praleisti per vieną kliuzą arba uždėti ant to paties knechto kartu su plieniniais lynais;
- praleisti įtemptų kombinuotų lynų sujungimo apkabas per kreipiančiąsias plokštes ir roulsus, taip pat per švartavimosi būgnus;
- laisvinti standžiai įtemptą lyną vijų laisvinimo ant būgno būdu;
- atiduoti ir laisvinti ant knechtų švartavimosi lynus nesumažinus jų įtempimo;
- būti arčiau kaip per 2 m nuo fiksatorių uždėjimo vietos;
- naudoti grandininis fiksatorius;
- nuimti įtemptą vilkimo lyną nuo kablo (išskyrus avarinius atvejus).

2.29. Jeigu lynas ant švartavimosi būgno praslysta, švartavimo mechanizmas turi būti sustabdytas, o ant būgno uždėtos papildomos vijos.

Ant špilio ar brašpilio būgno sugnybtą lyną laisvinti reikia tik sustabdžius mechanizmą. Laisvinama laužtuvu (smaigu) arba tiesiogiai rankomis tik po to, kai lynas bus užfiksuotas, kad būtų išvengta lyno trūktelėjimo jį išlaisvinus.

2.30. Švartavimosi lynus galima traukti tik gavus nuo kranto patvirtinimą, kad lynas įtvirtintas ir tvarkingas. Apie traukimo pradžią būtina įspėti dirbančius krante.

2.31. Plieninių lynų fiksavimui būtina naudoti grandininius fiksatorius, pagamintus iš trumpagrandės **2–4 m ilgio 10 mm kalibro** grandinės dalies. Vieną grandinės galą reikia tvirtinti už denio ąsos arba knechto. Prie grandininio fiksatoriaus eigos galo turi būti patikimai pritvirtintas **ne trumpesnis kaip 1,5 m ilgio** lininis lynas.

2.32. Grandinė turi būti uždėta stabdymo mazgu ir **3–4 kartus** apvyniota pagal traukos kryptį prieš lyno susukimo pusę.

2.33. Sintetinių ir lininių lynų fiksatoriai turi būti pagaminti iš tos pačios medžiagos, kaip ir švartavimosi lynai. Fiksatoriaus diametrą reikia priimti lygų pusei švartavimosi lyno, ant kurio fiksatorius uždedamas, diametro. Fiksatoriaus nutraukimo jėga turi sudaryti ne mažiau kaip **30%** nuo švartavimui naudojamo lyno minimalios nutraukimo apkrovos. Visais kitais atvejais fiksatoriaus nutraukimo apkrova turi būti ne mažesnė kaip švartavimosi lyno įrąža tempiant jį gerve.

2.34. Plukdant švartavimosi lyną prie jo įtvirtinimo vietos valtimi ar motoriniu kateriu, lynas turi būti sudėtas ringėmis.

2.35. Plukdant švartavimosi lyną draudžiama būti valtės, katerio gale.

2.36. Lyno eigos galas turi būti valtyje pritvirtintas taip, kad, esant būtinumui, jį būtų galima greitai paleisti.

2.37. **Draudžiama** ant krovinių tanklaivių, dujovežių, kitų cheminius krovinius gabenančių laivų denių paduoti plieninius, kombinuotus arba antistatiškai neapdorotus sintetinius lynus, taip pat naudoti fenderius su metalinėmis dalimis.

2.38. Švartavimosi metu draudžiama:

-švartavimosi vietose būti pašaliniais asmenimis, taip pat nedalyvaujantiems švartavimo operacijose įgulos nariams;

-švartavimuisi naudoti stangrius plieninius lynus;

- paduoti, ištraukti, laisvinti, tvirtinti ar atiduoti švartavimo lyną be švartavimuisi vadovaujančio asmens komandos;

- dirbti denyje išdėlioto lyno ringių viduje;

- slopinti laivo inerciją švartavimosi lynų pagalba, taip pat tvirtinti ar atleisti lynus nenuslopinus laivo inercijos;

- paduoti švartavimosi lynus su perlinkimais ir neapkapotais nutrauktų vielų galais;
- tvirtinti net trumpam laikui lynus ant švartavimosi būgnų;

-. traukti suvyniotus į ritinius lynus;

- uždėti, nuimti ar traukti lyno vijas ant besisukančių švartavimosi būgnų;

- traukti slystančius ant švartavimo būgno lynus;

- traukti ar laisvinti lynus dirbant su jais prie kreipiančiųjų plokščių ir roulsų, taip pat prispausti lynus prie denio ar švartavimo įtaiso koja ar ranka;

- būti kampo viduje, kurį sudaro praeinantis per kreipiančiąją plokštę arba nukreipimo roulsą švartavimo lynas;

- paduoti laivagalinius švartavimosi lynus dirbant varikliui;

- naudoti grandininius fiksatorius augalinių ar sintetinių lynų fiksavimui;

- būti fiksatoriaus tempimo jėgos linijoje dirbant su fiksatoriumi;

- ištraukti lyną į laivą, kol iš valtės nebus išmestos likusios ringės ir valtis nenuplauks į šalį nuo išmesto lyno;

-. traukti nuplukdytą ant švartavimosi statinės lyną tuo metu, kai ant jos yra žmogus;

- naudoti švartavimosi fenderį su trupu tvirtinimo lynu (dėl ko tektų rankas iškišti už borto).

2.39. Viršutines 2–3 ant knechto esančias plieninio arba sintetinio lyno vijas reikia surišti raiščiu. Pabaigus švartavimąsi, visi neberekalingi lynai turi būti surinkti, o švartavimosi mechanizmai išjungti.

1.2. KONSPEKTAS

Inkaravimo įrenginio paruošimas darbui

Laivai inkaruojasi vienu arba dviem inkarais, o taip pat gali būti naudojami papildomi metodai, tokie kaip inkaravimasis panaudojant špringą ir kitais galimais metodais, pavyzdžiui naudojant laivagalinį inkarą, fertoingo grandies pagalba.

Bendra inkaravimosi tvarka yra panaši ir ji susideda iš:

- inkaravimosi vietos parinkimo (vykdo laivo kapitonas);
- inkaravimosi metodo parinkimas (vykdo laivo kapitonas);
- inkarinio įrenginio paruošimas (atlieka bocmanas ir jūrininkai);

- inkaro nuleidimas ir pakėlimas, vadovauja (inkarinio įrenginio vietoje) inkaro nuleidimui ir pakėlimui vyresnysis kapitono padėjėjas (arba kitas kapitono padėjėjas, sutinkamai su kapitono nurodymu), vykdo bocmanas ir jūrininkai.

Inkarinio įrengimo paruošimas inkaravimosi operacijoms apima:

- Inkarinio įrenginio vizualinė apžiūra, kurios metu jūrininkai privalo apžiūrėti ar nėra pašalinių daiktų inkaro grandinės dėžėje, ant inkaro grandinės nuo inkarinės grandinės dėžės iki inkarinio kliuzo ant inkarinio mechanizmo, fiksatorių.
- Patikrinamas inkaro fiksavimas juostinio stabdžio pagalba, (patikrinamas juostinio stabdžio užveržimas), jeigu nebuvo atjungta inkaro grandinės žvaigždutės ir darbinio veleno jungiamoji mova, ji yra atjungiamą, inkaras paliekamas tik ant juostinio stabdžio, visi kiti fiksatoriai atjungiami.
- Įjungiamas pastovios srovės elektros generatorius, pajungiamą inkarinio mechanizmo elektros srovė (gariniams arba hidrauliniams varikliams, atitinkamai paduodamas garas arba įjungiamas hidraulinis siurblys) ir inkarinis mechanizmas prasukamas tuščia eiga.
- Prasukus inkarinį mechanizmą tuščia eiga įsitikinama jo darbingumu.

Tuo atveju, jeigu turi būti inkaruojamasi (nuleidžiamas inkaras), atėjus į darbo vietą (inkarinio įrenginio vietą) vyresniajam kapitono padėjėjui, jo nurodymu išvedamas numatytas inkaras iš kliuzo. Visos nurodytos operacijos, sutinkamai su ISM (tarptautinių saugaus valdymo kodeksu) yra fiksuojamos fiksavimo lape. Atėjus į inkarinio įrenginio vietą vyresniajam kapitono padėjėjui yra pravedamas instruktažas vietoje, primenant saugaus darbo su inkariniu įrenginiu elementus.

Prieš pakeliant inkarą, bocmanas ir jūrininkai atlieka inkarinio įrenginio parengimą analogiškai, kaip ir ruošiant inkarą nuleidimui, tik inkarinio mechanizmo prasukimas bei perjungimo operacijos atliekamos esant vyresniajam kapitono padėjėjui inkarinio įrenginio vietoje.

Komandos duodamos iš laivo tiltelio naudojamos sekančios:

- „Paruošti inkarinį įrenginį inkaro nuleidimui/pakėlimui“, reiškia inkaro įrengimo paruošimą inkaravimosi operacijoms;
- „nuleisti dešinį/kairįjį inkarą“, reiškia inkaro nuleidimo pradžią, jeigu anksčiau nebuvo įvardintas inkaro nuleidimo būdas, gali būti duodama papildoma komanda „nuleisti juostiniu stabdžiu“, „nuleisti varikliu“;
- „sustabdyti inkaro grandinę“ reiškia inkarinės grandinės sustabdymą juostiniu stabdžiu, arba varikliu;
- „inkarinės grandinės dalių ant kliuzo“, reiškia inkarinės grandinės dalių kiekį, kurių žyma turi būti prie arba ant kliuzo.

Keliant inkarą iš laivo tiltelio duodamos sekančios komandos:

- „paruošti inkarinį įrenginį inkaro pakėlimui“, reiškia procedūrą inkaro pakėlimui paruošti pateikta anksčiau;
- „pradėti inkaro pakėlimą“, reiškia inkaro pakėlimo pradžią;
- „kur nukrypsta inkaro grandinė“, reiškia klausimą koku kursu nukreipta inkaro grandinė;
- „ar inkaras švarus“, reiškia ar ištrauktas iš vandens inkaras, neturi pašalinių daiktų (lynų, grandinių ir t.t.);
- „įtraukti inkarą į kliuzą“ reiškia įtraukimą inkarą į kliuzą į jo stacionarią vietą;
- „sutvirtinti inkarus“ reiškia inkarų fiksavimą, inkarinio mechanizmo ir pastovios srovės generatoriaus atjungimą nuo energijos tiekimo.

Tuo pat metu iš inkarinio įrenginio vietos yra pateikiama sekanti informacija, „nuleidžiant inkarą“:

- „inkaras užkibo“ reiškia, kad inkaras įėjo į gruntą ir nedreifuoja (neslenka);
- „inkaro grandinė nukreipta į priekį (į šoną, atgal)“ reiškia inkaro grandinės kurso kampą;
- „inkaro grandinė pritvirtinta juostiniu stabdžiu ir/arba fiksatoriumi“, reiškia, kad išleidus reikiamą inkaro grandinės ilgį, inkaro grandinė užfiksuota;
- „ant kliuzo n dalių“, reiškia kad išleista į kliuzą n tarpinių grandinės dalių ir žymė yra prie kliuzo.

Keliant inkarą yra pranešama į tiltelį:

- „inkaro pakėlimui pasiruošta“ reiškia visi paruošiamieji darbai atlikti;
- „inkaro grandinė nukreipta pirmyn (atgal į dešinį /kairį šoną“), reiškia inkaro grandinės kurso kampą;
- „inkaro grandinė įtempta ir neina“, reiškia inkaro grandinės įtempimas per didelis inkariniam mechanizmui ir jis jos netraukia;
- „inkaras švarus“, reiškia išlindus inkarui iš vandens, ant jo nėra pašalinių daiktų (gruntas nereiškia nešvarų inkarą“);
- „ant inkaro yra lynas (grandinė ir t.t.), inkaras nešvarus“, reiškia kad inkaras pakėlė pašalinį daiktą arba daiktus ir būtina juos nukabinti (nuimti, pašalinti);
- „inkaras kliuze“, reiškia kad inkaras yra stacionarioje vietoje kliuze;
- „inkarai pritvirtinti“, reiškia kad inkarai pritvirtinti įprastam plaukiojimui, t.y. inkaro grandinė užfiksuota juostiniu stabdžiu ir fiksatoriumi.

Papildomai laivuose naudojamas laivo varpas informacijos apie inkaravimosi eigą dubliavimui, kurio dūžiai reiškia:

- vienas dūžis – ant kluozo pirma arba šešta inkaro grandinės tarpinė dalis, arba inkaro grandinė išsidėsčiusi vertikaliai (inkaras atitrūko nuo grunto);
- du dūžiai – ant kluozo antra arba septinta inkaro grandinės tarpinė dalis, arba inkaras ištrauktas iš vandens ir yra „švarus“;
- trys dūžiai – ant kluozo trečia arba aštunta inkaro grandinės tarpinė dalis, arba inkaras kluuze;
- keturi dūžiai – ant kluozo ketvirta arba devinta inkaro grandinės tarpinė dalis;
- penki dūžiai – ant kluozo penkta arba dešimta inkaro grandinės tarpinė dalis;
- sutankinti dūžiai – inkaro grandinė vertikaliai, inkaras dar neišplėštas iš grunto, taip vadinamas „paneris“.

Tokiu būdu komandos iš laivo tiltelio ir pranešimai tilteliui leidžia saugiai eksploatuoti inkarų įrenginį.

Švartavimo įrenginio paruošimas darbui

Švartuojant laivus pirmiausia yra sudaroma laivo švartavimo schema, kurią laivo kapitonas suderina su krantinės operatoriumi (švartuojant laivą uoste) arba su kito laivo kapitonu (švartuojantis laivams jūroje tarpusavyje) arba tiesiogiai savarankiškai švartuojantis prie švartavimo statynių atviroje jūroje.

Daugeliu atveju yra paruoštos standartinės laivo arba laivų švartavimo schemas ir laivų kapitonai, įvertinę konkrečias švartavimo sąlygas, koreguoja švartavimo schemas.

Sudarius laivo švartavimo schemą, yra supažindinami su laivo švartavimo schema švartavimo grupių vadovai, daugumoje kapitono padėjėjai, vadovaujantys švartavimo grupėms laivapriekyje ir laivagalyje, arba kiti asmenys, esant laive mažai įgulai, pavyzdžiui bocmanams.

Švartavimo grupės darbo vietoje (laivapriekyje ir laivagalyje) yra supažindinama su laivo švartavimo schema, darbo ypatybėmis bei darbų saugos reikalavimais, tai atlieka švartavimo grupių vadovai, o jeigu laivo švartavimo operacijos yra atliekamos retai, yra pravedamas darbų saugos instruktažas darbo vietoje, daugumoje tokį instruktažą praveda vyresnysis kapitono padėjėjas su įrašymu į darbų saugos žurnalą ir pasirašo visi švartavimo operacijose užimti jūrininkai. Jūrininkai privalo devėti darbo drabužiais, ant galvos turi būti apsauginiai šalmi, darbo pirštinės (kumštinės arba odinės pirštuotos).

Darbo vietoje, supažindinant su laivo švartavimo schema ir darbų saugos reikalavimais yra ruošiamas laivo švartavimo įrenginys laivo švartavimui. Jūrininkai paruošia laivo švartavimo lynus. Jeigu laivo švartavimo lynai yra susukti ant lynų laikymo būgno, yra patikrinamas būgnas (ar jis nėra įstrigęs, paveikta ašis korozijos ir panašiai) ir švartavimo lyno

galai yra nuvyniojami, perkišami per švartavimo kliuzą (kilpos) pririšami prie jų metamieji lineliai (metliniai).

Tuo atveju, jeigu švartavimo lynai yra sudėti į lynų laikymo patalpą, lynai yra iškeliami į denį, išdėliojami denyje, galai (kilpos) prakišami pro švartavimo kliuzą, prie jų pririšami metamieji lineliai.

1.3. IMO STANDARTAI

- Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS), 1974 ;
- Konvencija dėl tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti susidūrimų jūroje (Colreg), 1972;
- Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB konvencija), 1978 m;
- Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų Žvejyba;
- Tarptautinė konvencija dėl jūrų paieškos ir gelbėjimo (SAR), 1979;
- Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų 1973 m. Prevencijos su pakeitimais, padarytais Protokolas 1978 m. Pasirašytu (MARPOL 73/78);
- Konvencija dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš saugią jūrų laivybą (SUA), 1988;
- Laivų klasifikacinių bendrovių taisyklės.

1.4. INKARINIO ĮRENGINIO IR ŠVARTAVIMO MECHANIZMŲ PRIEŽIŪROS INSTRUKCIJOS

TVIRTINU:

A.Glazauskas

Kapitonas j/k „**VILNIUS**

SEAWAYS“

2011-04-20

3-LI-244 -015

Inkaravimosi operacijų

INSTRUKCIJA

1. NORMATYVINIAI AKTAI:

- **STCW;**
- **Bridge Procedures Guide;**
- Šturmanų tarnybos laivuose rekomendacijos - 89;

- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;
- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Inkaravimosi įrenginio eksploatacijos instrukcija;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. VEIKSMAI NULEIDŽIANT INKARĄ

TILTELIS

2.3 Budintis kapitono padėjėjas:

- praneša kapitonui apie prisiartinimą prie inkaravimo vietos;
- ne vėliau, kaip prieš valandą iki inkaravimosi vietos perspėja budintį mechaniką, patikrina ryšį su mašinų skyriumi, sutikrina tiltelio ir mašinų skyriaus laikrodžius;
- nustato laivo vietą ir perneša kelio skaičiavimą ant stambaus mastelio jūrlapio;
- palaiko ryšį su kranto valdžia, patikrina pastatymo ant inkaro vietą ir laiką, radijo ryšio UTB kanalą (stovint ant inkaro);
- siunčią bocmaną į baką inkaravimosi įrenginio paruošimui, tikrina ryšį su baku per laivo tinklą;
- jungia echolotą ir patikslina gylį po kyliu;
- iškviečia į baką 3 kapitono padėjėją ir nustato su juo ryšį per UTB kanalą;
- tikrina šviesos ir garso signalizacijos veikimą, tikrina signalinį rutulį ir papildomą įrangą reikalaujamą vietinių taisyklių;
- pereina į rankinį vairo įrenginio valdymą;
- prieš atplaukiant į inkaravimosi vietą iš anksto sumažina laivo greitį;
- inkaro nuleidimas atliekamas pilnai užgesus judėjimui pirmyn ir sukamojo laivo judėjimo inercijai;
- inkaras nuleidžiamas numatytame taške. Nustatant inkaravimosi vietą apskaičiuojama įvertinant laukiamą laivo padėtį veikiant vėjui ir srovei, saugų nuleisto inkaro grandinės ilgį ir būtiną akvatorijos atsargą laivą apsukimo atveju;
- esant gyliams daugiau nei 40 metrų arba esant akmenuotam gruntui inkaras nuleidžiamas tik pavara.
- viena grandinės tarpinė 27,5 metrai. Po 11 tarpinių iš kiekvieno borto.

BAKAS

2.6 Bocmanas:

- iš anksto apžiūri inkaravimosi įrenginį, esant reikalui sutepa judančias dalis,

- pašalina pašalinius daiktus;
- iš anksto nuima dangčius nuo denio kliuzų;
- žiemos sąlygomis, jeigu inkaravimosi įrenginys apledėjo, kliuzas apšalo, inkaro grandinė arba inkaras prišalo prie kliuzų, reikia juos nuvalyti arba atitirpdyti karštu vandeniu arba garu;
- įsitikina, kad juostiniai, uždedamieji stabdžiai patikimai užspausti;
- įsitikina, kad nėra žmonių inkaro grandinių dėžėse, kad niekas netrukdo inkaro grandinių nuleidimui;
- atidaro inkaro kliuzus;
- pakelia uždedamuosius stabdžius;
- apžiūri inkarus iš borto pusės ir įsitikina, kad inkarai švarūs;
- įsitikina, kad grandininiai būgnai (žvaigždutės) atjungti nuo pavarų
- apžiūri inkaravimosi įrenginio pavarą ir įsitikina, kad pajungtas elektros maitinimas;
- tikrina inkaro gervės darbą tuščios eigos režime "Nuleist" ir "Pakelt" visais greičiais;
- iš eilės sujungia grandinių būgnus (žvaigždutes) su pavara;
- atleidžia juostinius stabdžius;
- įjungęs inkaro špilį "Nuleisti", įsitikina, kad inkaras išeina iš kliuzo "švariai";
- gavus komandą iš tiltelio nuleidžia inkarą iki vandens;
- patikimai užspaudžia juostinius stabdžius ir atjungia grandininius būgnus (žvaigždutes) nuo inkaro špilio pavaros;
- pakabina laivo varpą, kad paduoti signalus pagal tarptautines laivų plaukiojimo taisykles-72;
- praneša apie pasiruošimą nuleisti inkarus;

2.7 Inkaro nuleidimas

- Nuleidžiant inkarą inkaravimosi įrenginio rajone turi būti tik jį aptarnaujantys asmenys. Tuo metu jie turi užsidėti apsauginius akinius.
- Prieš nuleidžiant inkarą 3 kapitono padėjėjas įsitikina, kad po laivapriekio iškyša nėra plaukiojančių įrenginių; kad inkaro grandinės dėžėje nėra žmonių.
- Draudžiama būti inkaravimosi įrenginio priekyje, šalia ir inkaro grandinės judėjimo linijoje, šalia denio ir inkaro kliuzų inkaro nuleidimo metu, taip pat įsitempus inkaro grandinei laivo manevrų metu.
- Nuleidus inkaro grandinę iki nurodyto ilgio pakeliamas juodas rutulys. 3 kapitono padėjėjas stebi kryptį, įtempimą ir nuleistos inkaro grandinės ilgį, praneša apie tai ant tiltelio;

- Budintis kapitono padėjėjas įjungia inkaro žiburius, nustato laivo vietą, praneša budinčiam mechanikui kapitono nurodytą laivo energetinės įrangos pasiruošimą, išmatuoja gylį po kyliu, pažymi kontrolinius kranto orientyrus, apskaičiuoja ir pažymi žemėlapyje apskritimą galimo laivo buvimo vietą įvertinus išleistą inkaro grandinę ir laivo ilgį. Praneša vietos valdžiai, jei to reikalauja taisyklės, apie inkaravimosi vietą ir laiką.
- Bocmanas pastato žymę išleistos inkaro grandinės sulaikymo juostiniu stabdžiu kontrolei.

2.4 VEIKSMAI PAKELIANT INKARĄ

- Prieš pakeliant laivo inkarą budintis kapitono padėjėjas iš anksto perspėja Mašinų skyrių apie numatomą manevrą pradžios laiką, į baką iškviečiami 3 kapitono padėjėjas ir bocmanas, kurie patikrinę inkaravimosi įrangą praneša apie pasirengimą inkaro pakėlimo operacijai.
- Nusiimant nuo inkaro, kapitonas esant reikalui, manevruoja laivu su tikslu sumažinti apkrovimą ant inkaravimosi įrenginio.
- Pradėjus inkaro pakėlimą, nuleidžiamas juodas rutulys.
- Keliant inkarą 3 kapitono padėjėjas papildomai praneša apie inkaro atsiplėšimo nuo grunto momentą ir būtinybę nuplauti grandinę.
- Keliant inkarą įdėmiai apžiūrima inkaro grandinė, inkarus užtvirtina atbuline aukščiau(p.2.2) aprašyta tvarka.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Instrukciją sudarė: VKP

TVIRTINU:

A.Glazauskas

Kapitonas j/k „**VILNIUS**

SEAWAYS“

2011-04-20

3-LI-244 -014

Švartavimosi operacijų

INSTRUKCIJA

1. NORMATYVINIAI AKTAI:

- STCW;

- **Bridge Procedures Guide;**
- **ŠTR – 89;**
- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;
- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Švartavimosi įrenginių eksploatacijos instrukcijos;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. TILTELIS

- Vyr.kapitono padėjėjas - priima 2-o kapitono padėjėjo ir 3-o kapitono padėjėjo pranešimus apie pasiruošimą švartavimosi operacijoms, valdo pagrindinių variklių telegrafus, perduoda komandas į baką ir į laivagalį, palaiko ryšį su CVP. Tikrina radiolokacijos stoties, lago, echoloto, tifono darbą, įjungia būtiną denio apšvietimą, navigacinius žiburius. Informuoja kapitoną.
- Budintis kapitono padėjėjas – patikrina pasirengimą įplaukti/ išplaukti į/ iš uostą, užpildo bendrovėje naudojamą kontrolinį patikros lapą Nr. 7.1.4.7 (įplaukimas į uostą) arba Nr. 7.1.4.3 (išplaukimas iš uosto), po komandos „švartuotojams į vietas“ apie pasiruošimo eigą informuoja vyr. kapitono padėjėją ir vyksta į švartavimosi vietą, esant reikalui vyr. kapitono padėjėjas baigia laivo ruošimą.
- Budintis jūreivis – vairininkas. Nuvalo vairinės stiklus. Pakelia, nuleidžia reikiamas vėliavas, vairininkas.

5. LAIVAPRIEKIS

- Švartavimosi operacijoms laivapriekyje vadovauja 3-as kapitono padėjėjas. 3KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu Nr. 7.12.4.4 . 3KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.2 Laivapriekis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.
Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivo priekyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą, stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.
- Bocmanas - ruošia ir tikrina inkaravimosi, bei švartavimosi įrangos būklę. Apie pasiruošimą praneša tilteliui. Valdo švartavimosi gerves. Vadovauja vilkimo lyno

padavimui/ištraukimui, švartavimosi lynų išdėstymui. Seka darbų saugos taisyklių vykdymą švartavimosi operacijų metu. Atsako už inkarų tvirtinimą, švartavimosi įrangos tinkamą saugojimą.

- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lyno fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu visi bako švartavimosi komandos nariai pavaldūs 3 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.

6. LAIVAGALIS

- Švartavimosi operacijoms laivagalyje vadovauja 2-as kapitono padėjėjas. 2KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu Nr. 7.12.4.4 . 2KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.1 Laivagalis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.
Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivagalyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą, stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.
- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lyno fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu laivagalyje visi švartavimosi komandos nariai pavaldūs 2 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.
- Budintis jūreivis ruošia laivagalio rampas pakėlimui/nuleidimui. Atvykus locmanui į laivą informuoja tiltelį ir esant reikalui palydi iki keleivių įlaipinimo koridoriaus. Užtikrina tvarką ir darbų saugą ties laivagalio rampomis.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Instrukciją sudarė:

VKP

2 mokymo elementas. Inkarinio įrenginio ir švartavimo mechanizmų paruošimas darbui AB „DFDS Seaways” kompanijos motorlaiviuose (toliau M / l) M / l „Regina Seaways” (M / l „Victorija Seaways”) laivuose.

2.1. DARBUOTOJŲ SAUGOS IR SVEIKATOS INSTRUKCIJOS

Žiūrėti 147-152 pusl.

2.2. KONSPEKTAS

Inkaravimo įrenginio paruošimas darbui

Žiūrėti 152-156 pusl.

2.3. IMO STANDARTAI

Žiūrėti 156 pusl.

2.4. INKARINIO ĮRENGINIO IR ŠVARTAVIMO MECHANIZMŲ PRIEŽIŪROS INSTRUKCIJOS

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VIKTORIJA
SEAWAYS**“

2012-04-04

3-LI-244 -015

Inkaravimosi operacijų INSTRUKCIJA

1. NORMATYVINIAI AKTAI:

- **STCW;**
- **Bridge Procedures Guide;**
- Šturmanų tarnybos laivuose rekomendacijos - 89;
- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;

- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Inkaravimosi įrenginio eksploatacijos instrukcija;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. VEIKSMAI NULEIDŽIANT INKARĄ

TILTELIS

2.4 Budintis kapitono padėjėjas:

- praneša kapitonui apie prisiartinimą prie inkaravimo vietos;
- ne vėliau, kaip prieš valandą iki inkaravimosi vietos perspėja budintį mechaniką, patikrina ryšį su mašinų skyriumi, sutikrina tiltelio ir mašinų skyriaus laikrodžius;
- nustato laivo vietą ir perneša kelio skaičiavimą ant stambaus mastelio jūrlapio;
- palaiko ryšį su kranto valdžia, patikrina pastatymo ant inkaro vietą ir laiką, radijo ryšio UTB kanalą (stovint ant inkaro);
- siunčią bocmaną į baką inkaravimosi įrenginio paruošimui, tikrina ryšį su baku per laivo tinklą;
- jungia echolotą ir patikslina gylį po kyliu;
- išskviečia į baką 3 kapitono padėjėją ir nustato su juo ryšį per UTB kanalą;
- tikrina šviesos ir garso signalizacijos veikimą, tikrina signalinį rutulį ir papildomą įrangą reikalaujamą vietinių taisyklių;
- pereina į rankinį vairo įrenginio valdymą;
- prieš atplaukiant į inkaravimosi vietą iš anksto sumažina laivo greitį;
- inkaro nuleidimas atliekamas pilnai užgesus judėjimui pirmyn ir sukamojo laivo judėjimo inercijai;
- inkaras nuleidžiamas numatytame taške. Nustatant inkaravimosi vietą apskaičiuojama įvertinant laukiamą laivo padėtį veikiant vėjui ir srovei, saugų nuleisto inkaro grandinės ilgį ir būtiną akvatorijos atsargą laivą apsukimo atveju;
- esant gyliams daugiau nei 40 metrų arba esant akmenuotam gruntui inkaras nuleidžiamas tik pavara.
- viena grandinės tarpinė 27,5 metrai. Po 11 tarpinių iš kiekvieno borto.

BAKAS

2.8 Bocmanas:

- iš anksto apžiūri inkaravimosi įrenginį, esant reikalui sutepa judančias dalis,
- pašalina pašalinius daiktus;
- iš anksto nuima dangčius nuo denio kliuzų;

- žiemos sąlygomis, jeigu inkaravimosi įrenginys apledėjo, kliuzas apšalo, inkaro grandinė arba inkaras prišalo prie kliuzų, reikia juos nuvalyti arba atitirpdyti karštu vandeniu arba garu;
- įsitikina, kad juostiniai, uždedamieji stabdžiai patikimai užspausti;
- įsitikina, kad nėra žmonių inkaro grandinių dėžėse, kad niekas netrukdo inkaro grandinių nuleidimui;
- atidaro inkaro kliuzus;
- pakelia uždedamuosius stabdžius;
- apžiūri inkarus iš borto pusės ir įsitikina, kad inkarai švarūs;
- įsitikina, kad grandininiai būgnai (žvaigždutės) atjungti nuo pavarų
- apžiūri inkaravimosi įrenginio pavarą ir įsitikina, kad pajungtas elektros maitinimas;
- tikrina inkaro gervės darbą tuščios eigos režime "Nuleist" ir "Pakelt" visais greičiais;
- iš eilės sujungia grandinių būgnus (žvaigždutes) su pavara;
- atleidžia juostinius stabdžius;
- įjungęs inkaro špilį "Nuleisti", įsitikina, kad inkaras išeina iš kliuzo "švariai";
- gavus komandą iš tiltelio nuleidžia inkarą iki vandens;
- patikimai užspaudžia juostinius stabdžius ir atjungia grandinius būgnus (žvaigždutes) nuo inkaro špilio pavaros;
- pakabina laivo varpą, kad paduoti signalus pagal tarptautines laivų plaukiojimo taisykles-72;
- praneša apie pasiruošimą nuleisti inkarus;

2.9 Inkaro nuleidimas

- Nuleidžiant inkarą inkaravimosi įrenginio rajone turi būti tik jį aptarnaujantys asmenys. Tuo metu jie turi užsidėti apsauginius akinius.
- Prieš nuleidžiant inkarą 3 kapitono padėjėjas įsitikina, kad po laivapriekio iškyša nėra plaukiojančių įrenginių; kad inkaro grandinės dėžėje nėra žmonių.
- Draudžiama būti inkaravimosi įrenginio priekyje, šalia ir inkaro grandinės judėjimo linijoje, šalia denio ir inkaro kliuzų inkaro nuleidimo metu, taip pat įsitempus inkaro grandinei laivo manevrų metu.
- Nuleidus inkaro grandinę iki nurodyto ilgio pakeliamas juodas rutulys. 3 kapitono padėjėjas stebi kryptį, įtempimą ir nuleistos inkaro grandinės ilgį, praneša apie tai ant tiltelio;
- Budintis kapitono padėjėjas įjungia inkaro žiburius, nustato laivo vietą, praneša budinčiam mechanikui kapitono nurodytą laivo energetinės įrangos pasiruošimą, išmatuoja gylį po

kyliu, pažymi kontrolinius kranto orientyrus, apskaičiuoja ir pažymi žemėlapyje apskritimą galimo laivo buvimo vietą įvertinus išleistą inkaro grandinę ir laivo ilgį. Praneša vietos valdžiai, jei to reikalauja taisyklės, apie inkaravimosi vietą ir laiką.

- Bocmanas pastato žymę išleistos inkaro grandinės sulaikymo juostiniu stabdžiu kontrolei.

2.4 VEIKSMAI PAKELIANT INKARĄ

- Prieš pakeliant laivo inkarą budintis kapitono padėjėjas iš anksto perspėja Mašinų skyrių apie numatomą manevrą pradžios laiką, į baką iškviečiami 3 kapitono padėjėjas ir bocmanas, kurie patikrinę inkaravimosi įrangą praneša apie pasirengimą inkaro pakėlimo operacijai.
- Nusiimant nuo inkaro, kapitonas esant reikalui, manevruoja laivu su tikslu sumažinti apkrovimą ant inkaravimosi įrenginio.
- Pradėjus inkaro pakėlimą, nuleidžiamas juodas rutulys.
- Keliant inkarą 3 kapitono padėjėjas papildomai praneša apie inkaro atsiplėšimo nuo grunto momentą ir būtinybę nuplauti grandinę.
- Keliant inkarą įdėmiai apžiūrima inkaro grandinė, inkarus užtvirtina atbuline aukščiau(p.2.2) aprašyta tvarka.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Instrukciją sudarė: VKP

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VICTORIA
SEAWAYS**“

2012-04-04

3-TI-244 -506

Brašpilio naudojimo

INSTRUKCIJA

5. BENDROJI DALIS

Rolls- Royce Rauma Brattvaag Deck Machinery brašpilis naudojamas vykdant laivo švartavimosi ir inkaravimosi operacijas. Paruošiant įrangą eksploatacijai privaloma griežtai laikytis gamintojo pateiktų tepimo instrukcijų.

6. ĮRANGOS VALDYMAS

6.1. Inkaro nuleidimas sava eiga (atleidžiant stabdį):

Prieš nuleidžiant inkarą patikrinkite kad : -brašpilio kumštelinė mova atjungta, brašpilio stabdis užspaustas, grandinės kaištis atidarytas.

Atleidus stabdį, inkaras savo svoriu patrauks grandinę į vandenį. Operatoriaus užduotis stabdžio pagalba kontroliuoti grandinės kritimo greitį. Išleidus į vandenį reikiamą grandinės ilgį, suveržiamo stabdį.

Dėmesio: Grandinei leidžiantis labai dideliu greičiu gali nepavykti jos greitai sustabdyti ir tai gali sukelti didelius krūvius grandinei ir gervei.

6.2. Inkaro nuleidimas motoro pagalba:

- Įjungti švartovo būgno stabdį ir atjungti būgno kumštelinę movą.
- Įjungti brašpilio kumštelinę movą, atidaryti grandinės kaištį, atjungti brašpilio stabdį.

Inkaro kilnojimo kryptys yra sumarkiruotos šalia valdymo pulto. Inkaras nuleidžiamas rankiniu būdu. Kai išleidžiamas reikiamas grandinės ilgis užteršti stabdį, atjungti kumštinę movą.

Dėmesio: Nepilnai užveržus stabdį, galimas grandinės praslydimas laivą veikiant vėjui, bangoms. Neatjungus mova liekos dėl grandinės perkrovos gali būti pažeista brašpilio pavarų dėžė.

6.3. Inkaro pakėlimas :

Prieš pakeliant inkarą įsitikinkite, kad grandinės kaištis atidarytas, pajungta brašpilio kumštelinė mova, įjungtas būgno stabdis, brašpilio stabdis atjungtas.

Inkaro pakėlimas atliekamas rankiniu valdymo būdu. Jeigu inkaras neatsiplėšia nuo grunto, informuoti apie tai navigacinį tiltelį. Navigaciniame tiltelyje esantis personalas PV pagalba suteiks laivui postūmį, ko pasėkoje atsilaivsins inkaro grandinė.

Inkaras turi būti lėtai įtraukiamas į kliuzą. Po to, kai inkaras atsistoja kliuze, atlikite sekančius veiksmus :

- Užveržkite juostinį stabdį,
- Uždarykite grandinės kaištį,
- Atjunkite brašpilio kumštelinę movą.

7. ATSARGUMO PRIEMONĖS :

Nestovėkite grandinės linijos sektoriuje nuleidžiant inkarą!

Valdyti brašpilį gali tik specialiai tam apmokyti įgulos nariai .

8. ATSAKINGI ASMENYS:

Mechanikas – už techninę brašpilio būklę ir priežiūrą, dokumentaciją.

Bocmanas – už teisingą eksploataciją.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Instrukciją sudarė:

Vyr. mechanikas

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VIKTORIJA**
SEAWAYS“

2012-04-04

3-LI-244 -014

Švartavimosi operacijų

INSTRUKCIJA

1. NORMATYVINIAI AKTAI:

- STCW;
- **Bridge Procedures Guide;**
- **ŠTR – 89;**
- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;
- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Švartavimosi įrenginių eksploatacijos instrukcijos;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. TILTELIS

- Vyr.kapitono padėjėjas - priima 2-o kapitono padėjėjo ir 3-o kapitono padėjėjo pranešimus apie pasiruošimą švartavimosi operacijoms, valdo pagrindinių variklių telegrafus, perduoda komandas į baką ir į laivagalį, palaiko ryšį su CVP. Tikrina radiolokacijos stoties, lago, echoloto, tifono darbą, įjungia būtiną denio apšvietimą, navigacinius žiburius. Informuoja kapitoną.

- Budintis kapitono padėjėjas – patikrina pasirengimą įplaukti/ išplaukti į/ iš uostą, užpildo bendrovėje naudojamą kontrolinį patikros lapą Nr. 7.1.4.7 (įplaukimas į uostą) arba Nr. 7.1.4.3 (išplaukimas iš uosto), po komandos „švartuotojams į vietas“ apie pasiruošimo eigą informuoja vyr. kapitono padėjėją ir vyksta į švartavimosi vietą, esant reikalui vyr. kapitono padėjėjas baigia laivo ruošimą.
- Budintis jūreivis – vairininkas. Nuvalo vairinės stiklus. Pakelia, nuleidžia reikiamas vėliavas, vairininkas.

6. LAIVAPRIEKIS

- Švartavimosi operacijoms laivapriekyje vadovauja 3-as kapitono padėjėjas. 3KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu Nr. 7.12.4.4 . 3KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.2 Laivapriekis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.
Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivo priekyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą, stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.
- Bocmanas - ruošia ir tikrina inkaravimosi, bei švartavimosi įrangos būklę. Apie pasiruošimą praneša tilteliui. Valdo švartavimosi gerves. Vadovauja vilkimo lyno padavimui/ištraukimui, švartavimosi lynų išdėstymui. Seka darbų saugos taisyklių vykdymą švartavimosi operacijų metu. Atsako už inkarų tvirtinimą, švartavimosi įrangos tinkamą saugojimą.
- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lyno fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu visi bako švartavimosi komandos nariai pavaldūs 3 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.

7. LAIVAGALIS

- Švartavimosi operacijoms laivagalyje vadovauja 2-as kapitono padėjėjas. 2KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu Nr. 7.12.4.4 . 2KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.1 Laivagalis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.

Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivagalyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą, stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.

- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lino fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu laivagalyje visi švartavimosi komandos nariai pavaldūs 2 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.
- Budintis jūreivis ruošia laivagalio rampas pakėlimui/nuleidimui. Atvykus locmanui į laivą informuoja tiltelį ir esant reikalui palydi iki keleivių įlaipinimo koridoriaus. Užtikrina tvarką ir darbų saugą ties laivagalio rampomis.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

3 mokymo elementas. Valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmų paruošimas darbui AB „DFDS Seaways” kompanijos M / I „Kaunas Seaways“ (M / I „Vilnius Seaways“) laivuose.

3.1. DARBUOTOJŲ SAUGOS IR SVEIKATOS INSTRUKCIJOS

DARBŲ SAUGA NAUDOJANT KATERIUS IR VALTIS

1. Nuleisti ar pakelti katerius ir valtis galima tik kapitonui leidus ir tiesiogiai vadovaujant budinčiajam kapitono padėjėjui.

2. Prieš nuleidžiant ar pakeliant katerius ir valtis, budintysis kapitono padėjėjas privalo įsitikinti, ar tvarkingos gervės, ar veikia stabdžiai ir galiniai jungikliai.

3. Tais atvejais, kai valtys nuleidimas nemechanizuotas, valčių keltuvų falai turi būti specialiuose krepšiuose ar suvynioti ritėse.

4. Prieš pakeliant valtį mechanine pavara, darbų vadovas turi įsitikinti, kad rankinės pavaros rankena nuimta, o kėlimo metu stebėti, kad lynai taisyklingai vyniotųsi ant būgno.

5. Prieš nuleidžiant valtį ant vandens, valtys vadovas privalo įsitikinti, kad dugno skylės užkimštos kamščiais.

6. Keliant ar nuleidžiant valtis laivo eigos metu esant tēkmei arba nepalankiomis meteorologinėmis sąlygomis būtina laikytis šių atsargumo priemonių:

- falinius lynus reikia tinkamai išskirstyti ir patikimai pritvirtinti;
- nuleidžiant valtį, kai laivas juda į priekį, pirmiau būtina atleisti laivagalinius, o paskui laivapriekinius valčių keltuvus; pakeliant valtis – keltuvų darbo seka priešinga;
- nuleidžiant valtis, kai laivas juda atgal, pirma būtina atleisti laivapriekinius keltuvus, o paskui laivagalinius. Pakeliant valtis – keltuvų darbo seka priešinga.

7. Irklininkai ir keleiviai įlaipinami į valtį ir išlaipinami iš jos valtys vadovo nurodyta tvarka, kuri užtikrina žmonių saugumą.

8. Įgulos nariai privalo susėsti gelbėjimosi valtyje pagal valtys aliarmo tvarkaraštį ar valtys vadovo nurodymą. Keleivių išdėstymą valtyje nurodo valtys vadovas.

9. Visose gelbėjimosi priemonėse pageidautina naudotis tik augaliniais lynais. Sintetinius lynus panaudoti leidžiama esant specialiam šių lynų panaudojimo gelbėjimosi priemonėse leidimui (tai liudija prie lyno pritvirtintas ženklas).

10. Gelbėjimosi škentelius su musingais reikia kruopščiai apžiūrėti ne rečiau kaip vieną kartą per 4 mėnesius ir ne rečiau kaip kartą per metus išbandyti ir surašyti bandymų aktą.

Jeigu po išbandymų škentelyje bus aptikti gyslų nutrūkimai ar kiti defektai, škentelis turi būti išimtas iš apyvartos. Kiekvienas škentelis turi turėti pritvirtintą žyminę lentelę, kurioje nurodyta išbandymo data.

11. Visi gelbėjimosi valtyje, darbinėje valtyje arba ant plausto esantys asmenys privalo dėvėti gelbėjimosi liemenes (bendrovės patvirtintos konstrukcijos) ir meteorologines sąlygas atitinkančius drabužius. Ilaipinimas į valtį leidžiamas tik užsidėjus gelbėjimosi liemenes. Atsakingas už tai yra budintysis kapitono padėjėjas ir valties vadovas.

Gelbėjimosi liemenes leidžiama nusiimti tik išlipus iš valties ant laivo denio arba krantinės.

12.. Esantiems valtyje žmonėms draudžiama:

- stovėti;
- sėdėti ant krašto ar fenderio;
- vaikščioti suolais arba ant jų atsiklaupti;
- laikyti rankas ant planšyro, kai valtis priplaukia prie laivo borto ar nuplaukia nuo jo ir kai valtis keliama ar nuleidžiama;
- pereiti valtyje iš vienos vietos į kitą vietą be valties vadovo leidimo;
- užgulti korpusu valties vairą;
- būti tarp valties talių ir valties števenio pakeliant arba nuleidžiant valtį;
- stumti rankomis valtį nuo laivo borto;
- atsistoti ant suolų ir kopti į stiebus, kai pakeliamas ir nuleidžiamas rangautas ir burės.

13. Valties talių blokus užkabinantys ir atkabinantys asmenys privalo stovėti prie talių iš valties midelinio španhauto pusės. Blokai į laivą įkeliami tam tikslui pritvirtintomis atotampomis.

14. Jeigu esant mechaninei pavarai valtį keliama rankine pvara (nėra elektros energijos, suspausto oro ar gervė sugedusi), rankeną reikia nuimti iš karto pakėlus ar nuleidus valtį.

15. Blokuojantys įtaisai, kurie atjungia elektrinę pavarą, kai dirbama rankine pvara, turi būti tvarkingi.

16. Prieš įjungiant kilnojamus variklius valtį kėlimui ar nuleidimui, būtina įsitikinti, kad variklis patikimai pritvirtintas.

17. Pakėlus valtį, į vietą reikia pastatyti po valtimi esančius nuimamus ar užverčiamus lejerinius aptvarus. Pastatant aptvarus draudžiama persisverti per laivo bortą. Valtis uždėti ant kilblokų reikia rankiniu būdu.

18. Naudojant valtį ar katerius draudžiama:

- nusileisti į valtį ar lipti iš valčių ar katerių valtį skrysčiais ar kitais šioms tikslams neskirtais įrenginiais;
- būti valtyje, kai ji keliama ar nuleidžiama krovine strele ar kranu;

- kelti ir nuleisti katerį ar valtį, jeigu kėlimo ir nuleidimo įrenginyje aptikti defektai ar sutrikimai, taip pat – kai valties skryščiai susipainioję ar susisukę;

- įjungti valties gervės variklį neįsitikinus, kad rankinės pavaros rankena nuimta;
- atjungti blokuojančius įtaisus, kurie eliminuoja valties gervės variklio darbą esant įjungtai rankinei pavarai;

- liesti valčių kėlimo įrenginio besisukančias dalis ir rankomis nukreipti judančius lynus į blokų skriemulius;

- gabenti žmones buksyruojamose valtyse;

- gabenti keleivius ir krovinius viršijant nustatytas šiai valčiai talpos ir keliamosios galios normas, taip pat sudėti krovinius ant suolų ar aukščiau jų lygio (skaičiuojant, kad vieno žmogaus masė yra **75 kg**);

- tvirtinti katerius ir valtis keltuvuose, uždėti apvalkalus ir atlikti kitus darbus su valčių kėlimo įrenginiais, kol nepastatyti lejeriniai aptvarai, arba atlikti šiuos darbus prie neaptverto borto;

- uždėti apvalkalus, kol neįtempti ir neįtvirtinti visi valties talių fiksavimo įtaisai, laikantys valtį žygio parengties padėtyje;

- lipti į apvalkalais uždengtas valtis.

19. Ruošiant valtis ar katerius plaukimui nuo laivo, budintysis kapitono padėjėjas privalo įsitikinti, kad:

- kateris ar valtis visiškai aprūpinti būtinais reikmenimis;
- signalizacijos priemonės, žiebtuvėlis, gelbėjimosi priemonės tvarkingos ir yra nustatytoje vietoje;

- kateryje ar valtyje yra reikiamas kuro, vandens kiekis, o priešgaistrinės priemonės ir signaliniai žibintai tvarkingi;

- kateris ar motorinė valtis turi reikiamą įrankių kiekį variklių remontui;

- prieš atlaisvinant falą įsitikinti, ar dirba variklis.

Be aukščiau išvardytų reikalavimų, kateriui ar valčiai išplaukiant už reido ribų, budintysis kapitono padėjėjas privalo patikrinti, ar yra kompasas, jūrlapiai ar rajono schemos, drekas, taip pat neliečiamos maisto atsargos.

20. Kateriui ar valčiai priplaukti prie laivo leidžia tik budintysis kapitono padėjėjas.

21. Valties ar katerio priplaukimo prie laivo vietoje budintysis kapitono padėjėjas privalo pastatyti jūreivį su metlyniu, kurį, reikalui esant, reikia paduoti į valtį, katerį.

22. Valčių, katerių nuleidimas plaukiant laivui leidžiamas tik plaukiant lėčiausia laivo eiga. Visais atvejais valtis ar kateris laivui judant privalo artėti prie laivo tik laivo judėjimo kryptimi. Laivui darant posūkį (bet kokia eiga), valčių, katerių nuleidimas **draudžiamas**.

23. Su burėmis plaukiančioje valtyje visi įgulos nariai, išskyrus vadovą ir vairininką, turi sėdėti tarp suolelių ant grotelių priešvėjinėje pusėje veidu į bures.

24. Bangavimo metu naudojant užbortinius trapus žmonių įlaipinimui ar išlaipinimui iš plaukiojančių priemonių, trapus reikia pakelti tiek, kad būtų išvengta trapo smūgių bei trapo laužymo, ir plaukiojimo priemonėse, ir ant trapo esančių žmonių traumų.

25. **Draudžiama** laive laikyti ir naudotis plaukiojimui, žvejybai, susisiekimui su krantu ar kitais laivais „Progres“, „Kazanka“ ir kitokias su panašaus tipo vairo ir variklio mechanizmais valtis bei irklines valtis, kurios nepatvirtintos nustatyta tvarka kaip laivo komplektas, taip pat laikyti laive šias valtis kaip įgulos narių nuosavybę.

SAUGOS REIKALAVIMAI EKSPLOATUOJANT IR PRIŽIŪRINT VAIRAVIMO ĮRENGINĮ

1. Vairavimo įrenginio eksploatacijos ir priežiūros metu be bendro pobūdžio saugos reikalavimų būtina laikytis ir šių saugos nurodymų. Tuo atveju, jei planuojama remontuoti vairavimo įrenginį laivui esant jūroje, iki numatomo remonto pradžios būtina vairavimo pavarą bei užfiksuoti vairo padėtį. Tai atliekama siekiant išvengti vairavimo įrenginio nukrypimo jūros bangoms veikiant vairo plunksną.
2. Siekiant išvengti nelaimingų atsitikimų ir rimtesnių gedimų yra draudžiama vairavimo įrenginio darbo metu atlikti dalių, veikiamų slėgio, išrinkimo darbus, judančių dalių sutepimą, plyšių matavimo bei atsiradusio laisvumo šalinimo darbus mazguose.
3. Vairavimo įrenginio patalpoje turi būti įrengta įpučiamoji ir ištraukiamoji ventiliacija. Išrenkant, surenkant mechanizmus ar juos remontuojant mazgai yra praplaunami benzinu arba vait-spiritu, tačiau draudžiama naudoti atvirą ugnį.
4. Darbas su vairavimo įrenginio elektros prietaisais leidžiamas tik nesant juose elektros srovės įtampos.

3.2. KONSPEKTAS

VAIRAVIMO ĮRENGINIO PARUOŠIMAS DARBUI

Vairavimo įrenginio paruošimas darbui yra atliekamas būdinčio kapitono padėjėjo nurodymu. Bandomasis vairavimo įrenginio įjungimas turi būti atliekamas ne vėliau kaip 2 val. iki jo numatomo darbo pradžios.

Atlikus išorinę elektrinio vairavimo įrenginio apžiūrą bei patikrinus jo izoliacijos stovį, turi būti įjungiamas vairavimo įrenginio elektros variklis bei į vieną ir į kitą bortą sukinėjamas vairas iki kraštutinių padėčių. Vairavimo įrenginio valdymas taip pat turi būti patikrintas visuose valdymo postuose. Sukinėjant vairą, būtina įsitikinti, kad šis juda tolygiai, nestrigdamas bei nuosekliai.

Pradėdamas budėjimą budintis mechanikas privalo apžiūrėti vairavimo įrenginį, o budintis motoristas šio mechanizmo apžiūrą turi atlikti du kartus per budėjimą. Vairavimo įrenginio darbo metu būtina stebėti jo darbo režimą – labai svarbu, kad įrenginys veiktų sklandžiai, nesigirdėtų pašalinio stuksenimo ar gurgždėjimo. Svarbu sekti ir besitrinančių detalių suteptimo stovį, tepalų lygį reduktorių korpusuose, elektros prietaisų monometrų parodymus, laivo vairo padėties parodymų tikslumą.

Kaistant guoliams, atsiradus stuksėjimui ar neįprastam triukšmui vairavimo įrenginyje, ar kitiems nukrypimams nuo įprasto vairavimo įrenginio darbo, budintis mechanika privalo bedelsiant nukreipti budintį motoristą į rumpelinį skyrių nuolatiniam vairavimo įrenginio stebėjimui bei pranešti apie gedimą vyr.mechanikui. Bet kurie vairavimo įrenginio taisymo darbai yra leidžiami tik visiškai sustabdžius jo darbą.

Ruošiant hidraulinį vairavimo įrenginį darbui, būtina atlikti išorinę vairavimo pavaros ir balerio apžiūrą bei įsitikinti, kad visos judančios detalės yra normaliaame stovyje. Taip pat turi būti tikrinamas vairavimo įrenginio vamzdyno hermetiškumas bei jų sujungimas, įsitikinama ar sujungimų vietose nėra tepalo nutekėjimo. Rekomenduojama patikrinti ir uždarančiųjų vožtuvų vairavimo įrenginio vamzdyne padėtį.

Prieš įjungdami hidraulinį vairavimo įrenginį paprastai rankiniu būdu tuščia eiga yra prasukami vairavimo įrenginio siurbliai bei patikrinamas jų hermetiškumas. Tuo tikslu būtina nustatyti siurblių maksimalaus padavimo ribose bei prasukti jį rankiniu būdu esant uždarytam vamzdyno vožtuvui. Jei šios patikros metu siurblys neprasisuka, tai reiškia, kad jo elementų hermetiškumas yra pakankamas.

Hidraulinio vairavimo įrenginio bandomasis įjungimas atliekamas įjungus siurblių elektrovariklius. Laivo vairas yra sukinėjamas iš ramybės būsenos į kairį ir dešinį bortus dirbant paeiliui su vienu ir kitu siurbliais. Ta pati operacija kartojama visuose valdymo postuose. Sukinėjant vairą būtina įsitikinti, kad nėra akivaizdžių gedimų, tepalo pratekėjimo, taipogi būtina palyginti vairo padėčių rodyklių parodymus visuose valdymo postuose.

VALTIES PARUOŠIMAS NULEIDIMUI

Ruošiant gelbėjimosi valtį nuleidimui ir nuleidžiant ją už borto turi būti veiksmų seka:

1. Atidaromi jėjimo liukai į valtį.
2. Užsukami vandeniui išleisti iš valtės kamščiai.
3. Pirmyn ir atgal paduodami ir užtvirtinami faliniai.
4. Išbandomas variklis ir sankaba su sraigtu.
5. Išbandoma valtės keltuvų gervė ir stabdžiai.
6. Apžiūrimas valtės prispaudimo prie borto įtaisas.
7. Nuimami valtės nuleidimo vietoje lejeriai.
8. Patikrinamas štormpapų tvirtinimas prie denio.
9. Nuimami valčių tvirtinimo naitovai.
10. Nuverčiami valtės kilbloakai (jei yra).
11. Atpalaiduojami gelbėjimo škenteliai su musingais ir nuleidžiami į valtį.
12. Rankiniu stabdžiu valtis nuleidžiama iki valčių denio lygmens ir prispaudimo įtaisu prispaudžiama prie borto.
13. Pakraunama į valtį visa kas reikalinga ir pasodinami žmonės (Mokymų metu rekomenduojama žmones susodinti štormpapu valtį nuleidus).
14. Atiduodami prispaudimo įtaiso L-kabiai ir gervės stabdžio pagalba valtis nuleidžiama į vandenį, atleidžiant falinius.
15. Atkabinami nuo valtės kobinių, nuleidimo talių bloakai.
16. Perspėjus esančius valtyje, štormpapas nuleidžiamas iki vandens.
17. Valties vadui įsakius atiduodami faliniai ir valtis nueina nuo borto.

Prieš nuleidžiant gelbėjimosi valtį ant vandens, būtina pranešti apie pasiruošimą nuleidimui kapitonui arba vyresniajam kapitono padėjėjui.

Gelbėjimosi valtės nuleidimui vadovauja atsakingas asmuo. Bocmanas valdo gelbėjimosi valtės gervę. Kaip taisyklė, du jūreivius paskiria reguliuoti falinių ilgį. Nakties metu gelbėjimosi valtės nuleidimo vieta turi būti pakankamai apšviesta. Pradedant nuleidimą motoristas užveda variklį. Įsitikinus, kad gelbėjimosi valtės nuleidimui niekas netrukdo, palaipsniui atleidžiamas valtės gervės juostinis stabdis ir pradedamas valtės nuleidimas. Nuleidimas vykdomas tolygiai, be truktelėjimų ir smūgių. Nuleidimo metu gelbėjimosi valtis prilaikoma laivapriekio ir laivagalio faliniais, kad nebūtu valtės supimosi arba nuleidimo lynų nukrypimo daugiau kaip 10° nuo vertikalės. Gelbėjimosi valtės apsaugai nuo smūgio į laivo bortą ant gelbėjimosi valčių numatomos pavažos, kurios turi būti visada pritvirtintos ant gelbėjimosi valčių ir po gelbėjimosi valtės nuleidimo ant vandens ir valtės nuplaukimo nuo laivo borto, pavažos užkeliamos nuo gelbėjimosi valtės.

3.3. IMO STANDARTAI

- Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS), 1974 ;
- Konvencija dėl tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti susidūrimų jūroje (Colreg), 1972;
- Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB konvencija), 1978 m;
- Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų Žvejyba;
- Tarptautinė konvencija dėl jūrų paieškos ir gelbėjimo (SAR), 1979;
- Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų 1973 m. Prevencijos su pakeitimais, padarytais Protokolas 1978 m. Pasirašytu (MARPOL 73/78);
- Konvencija dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš saugią jūrų laivybą (SUA), 1988;
- Laivų klasifikacinių bendrovių taisyklės.

3.4. VALČIŲ NULEIDIMO IR VAIRAVIMO MECHANIZMŲ PRIEŽIŪROS INSTRUKCIJOS

GELBĖJIMOSI VALČIŲ EKSPLOATACIJOS IR PRIEŽIŪROS REIKALAVIMAI

Gelbėjimosi priemonės privalo turėti registro lipduką ir turi būti tikrinamos ne rečiau kaip kartą į metus.

Laivo įgula privalo sekti valčių įrangos tvarkingumą, o taip pat jų nuleidimo ant vandens ir pakėlimo ant laivo įrangą. Gelbėjimosi valtys atviro tipo turi būti įrengtos su tentais arba kitais prietaisais, saugančiais žmones nuo blogo oro ir per daug aukštos (žemos) temperatūros. Visi aprūpinimo daiktai, išskyrus atstūmimo kablius, tvirtinami valtės viduje. Negalima leisti kauptis vandeniui valtyje; vandens išleidimo iš valtės angas dugne reikia laikyti atviromis, kai valtis yra laive.

Valtis reikia vėdinti sausomis saulėtomis dienomis, o inventorių pradžiovinti. Apžiūrint valtis ypatingą dėmesį reikia atkreipti į korpuso vietas, esančias šalia kilblokų. Tanklaivio valtis reikia periodiškai tikrinti įjungiant variklį, drėkinimo sistemą ir džiovavimo sistemą valčiai esant vandenyje.

Valtyje su rankine pavara su sraigtu po kiekvieno jos pakėlimo reikia patikrinti visą pavara, kelis kartus perjungiant reversinę rankeną, nes vanduo, susikaupęs deidvudo vamzdyje ir menčių sujungime, gali sukelti menčių prilipimą prie stebulės, arba veleno prilipimą prie deidvudo vamzdelio. Su sūpuoklės rankenomis reikia elgtis atsargiai, nes jos pagamintos iš vamzdelių plonomis sienomis, ir fiziškai stiprus žmogus gali sulenkti supuolę arba net ją sulaužyti.

Rangauto, takelažo ir burių tvirtumą reikia periodiškai tikrinti.

Ypatingą dėmesį reikia atkreipti į maisto produktų ir vandens paruošimą. Neliečiamos produktų atsargos turi būti saugomos cinkuotose ir užlydytose dėžėse. Vandenį reikia keisti laiku ir periodiškai plauti bakus ar statinėles vandeniui.

Kilblokai, naitovai ir valčių keltuvai turi žymias tvirtumo atsargas, bet nesilaikant jų techninio eksploatavimo taisyklių, jie gali neveikti valčių nuleidimo metu.

Kilbloko judančios dalys (atmetamos dalies kilpos arba fiksuojanti įranga, laikanti valtės kilį, linai ir kt.) turi būti gerai išdėstytos ir suteptos. Valtės naitovai, jų talrepai ir L tipo kabliai turi būti be rudžių, talrepų sraigto įraiža turi būti sutepta ir be kirtaviečių. Lynų (naitovų) įtempimas turi neleisti valčiai klibėti ant kilbloko.

Valčių keltuvus ir kabamųjų keltuvų blokus reikia sutepti ir periodiškai išjudinti. Žiemą rekomenduojama naudoti atsparius šalčiui tepalus ir neleisti susidaryti ledui ant užsiverčiančiųjų arba gravitacinių valčių keltuvų dantytų plokštelių, sektoriaus, šarnyrų ir kitų judančių dalių ir sujungimų. Ypatingą dėmesį reikia kreipti į štomtrapų, škentelių su musingais ir jų tvirtinimo prie valčių keltuvų toprikų būklę, sudedant juos į gelbėjimosi valtį taip, kad jų nuleidimo metu aukščiau išvardintos detalės neužsikabintų už valtės ar jų aprūpinimo daiktų.

Gelbėjimosi įrangą reikia laikyti nuolat paruoštus naudojimui, dėl ko būtina atlikti:

- įgulos nariai, kuriems leista aptarnauti gelbėjimosi valčių gerves ir valčių keltuvus, turi išnagrinėti ir laikytis aptarnavimo instrukcijų;
- prieš kiekvieną reisą, o vėliau nuolat, bet ne rečiau kaip 1 kartą per savaitę, būtina tikrinti gelbėjimosi valčių plaukiojimo tvirtinimų tvarkingumą;
- laivo palikimo mokymų metu atlikti mažiausiai vienos gelbėjimosi valtės dalinį nuleidimą po visų reikalingų jos nuleidimui darbų įvykdymo;

Pagal eksploatacijos instrukcijų reikalavimus laivo įgulos atsakingi asmenys turi nuolat atlikti valčių keltuvų ir nuleidimo – pakėlimo įrangos periodišką apžiūrą ir reglamento patikrinimus.

Kasdienės apžiūros metu būtina:

- apžiūrėti valčių keltuvus, takelą ir įsitikinti jų tvarkingumu ir komplektaciją;
- pašalinti nešvarumus, drėgmę, koroziją nuo atvirų nedažytų dalių ir atnaujinti jų sutepimą;
- pašalinti pašalinius daiktus, esančius arti valčių keltuvų ir trukdančius jų darbui bei aptarnavimui.

Savaitinės apžiūros metu būtina:

- atlikti kasdienę apžiūrą, o taip pat patikrinti visų besitrinančių ir besisukančių detalių sutepimą;
- patikrinti valčių keltuvų strėlių ir gelbėjimosi valčių standartinėje (plaukiojimo) padėtyje tvirtinimus.

Mėnesinės apžiūros metu būtina:

- atlikti savaitinę apžiūrą;
- patikrinti valčių keltuvų ir valčių gervių varžtinių sujungimų tvarkingumą bei patikimumą;
- apžiūrėti valčių keltuvus tikslu aptikti juose defektus;
- apžiūrėti valčių keltuvų detalių nudažymą, o vietas su pažeistu nudažymu nuvalyti, užgruntuoti ir nudažyti;

- sutepti atramos ratukų ašis, pakabas, strėlės škyvus ir staninas, staninos būgną, priekinį ir galinį šarnyrą, nuvedimo blokus, strėlių žygio padėtyje tvirtinimo stoporus, o taip pat plieninius lynus, teprikus ir suveržimus. Sutepti purškiant arba sukanč tepalinės gaubtukus iki tepalo pasirodymo tarpeliuose. Esant būtinumui į gaubtukines tepalines įpilama tepalo. Metaliniai lynai suteptami teptuku. Plieniniai lynai turi būti be pašiaušimų ir „ežiukų“, visos lynų jungtys turi būti tvarkingos.

- patikrinti valčių keltuvų darbą išvertimo, nuleidimo ant vandens, gelbėjimosi valties užvertimo metu, jei mėnesio bėgyje nebuvo atliktos pakėlimo – nuleidimo operacijos.

Žiemos metu būtina nuolat nuo gelbėjimosi valties įrangos šalinti sniegą ir ledą. Siekiant išvengti apledėjimo valčių keltuvų šarnyrus, pakabų vertikalias auseles ir judrias dalis gausiai sutepti.

SAUGOS REIKALVIMAI EKSPLOATUOJANT IR PRIŽIŪRINT GELBĖJIMOSI PRIEMONES

Asmuo, atsakingas už darbų saugos reikalavimų, naudojant laivo gelbėjimosi valtis, laikymąsi, yra skiriamas gelbėjimosi valties vadas, kurį skiria laivo kapitonas. Įgulos nariams, neturintiems reikalingų žinių ir praktinių įgūdžių, neleidžiama savarankiškai atlikti gelbėjimosi valčių nuleidimo – pakėlimo darbų.

Gelbėjimosi valties nuleidimo ar pakėlimo metu visi įgulos nariai užima vietas pagal aliarmo tvarkaraštį ir atlieka savo pareigas.

Teisingo ir saugaus darbo su kolektyvinėmis gelbėjimosi priemonėmis įgūdžiai gaunami specialių mokymų ir valčių praktikų metu, kurių tikslas supažindinti laivo įgulą su gelbėjimosi priemonių nuleidimo ir naudojimo esant skirtingoms sąlygoms taisyklėmis. Tokie užsiėmimai pravedami pasakojimų, paaiškinimų, parodymų arba kovos už žmonių gyvybę jūroje elementų tobulinimo pavidalu. Užsiėmimų vieta gali būti patalpos arba denis šalia gelbėjimosi valties, arba šalia valčių keltuvų.

4 mokymo elementas. Valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmų paruošimas darbui organizavimas AB „DFDS Seaways” kompanijos M / l „Regina Seaways” (M / l „Victorija Seaways”) laivuose.

4.1. DARBUOTOJŲ SAUGOS IR SVEIKATOS INSTRUKCIJOS

Žiūrėti 171-174 pusl.

4.2. KONSPEKTAS

VAIRAVIMO ĮRENGINIO PARUOŠIMAS DARBUI VALTIES PARUOŠIMAS NULEIDIMUI

Žiūrėti 174-176 pusl.

4.3. IMO STANDARTAI

Žiūrėti 177 pusl.

4.4. VALČIŲ NULEIDIMO IR VAIRAVIMO MECHANIZMŲ PRIEŽIŪROS INSTRUKCIJOS

GELBĖJIMOSI VALČIŲ EKSPLOATACIJOS IR PRIEŽIŪROS REIKALAVIMAI

Gelbėjimosi priemonės privalo turėti registro lipduką ir turi būti tikrinamos ne rečiau kaip kartą į metus.

Laivo įgula privalo sekti valčių įrangos tvarkingumą, o taip pat jų nuleidimo ant vandens ir pakėlimo ant laivo įrangą. Gelbėjimosi valtys atviro tipo turi būti įrengtos su tentais arba kitais prietaisais, saugančiais žmones nuo blogo oro ir per daug aukštos (žemos) temperatūros. Visi aprūpinimo daiktai, išskyrus atstūmimo kablius, tvirtinami valtys viduje. Negalima leisti kauptis vandeniui valtyje; vandens išleidimo iš valtys angas dugne reikia laikyti atviromis, kai valtis yra laive.

Valtis reikia vėdinti sausomis saulėtomis dienomis, o inventorių pradžiovinti. Apžiūrint valtis ypatingą dėmesį reikia atkreipti į korpuso vietas, esančias šalia kilblokų. Tanklaivio valtis reikia periodiškai tikrinti įjungiant variklį, drėkinimo sistemą ir džiovinimo sistemą valčiai esant vandenyje.

Valtyje su rankine pavara su sraigtu po kiekvieno jos pakėlimo reikia patikrinti visą pavara, kelis kartus perjungiant reversinę rankeną, nes vanduo, susikaupęs deidvudo vamzdyje ir

menčių sujungime, gali sukelti menčių prilipimą prie stebulės, arba veleno prilipimą prie deidvudo vamzdelio. Su sūpuoklės rankenomis reikia elgtis atsargiai, nes jos pagamintos iš vamzdelių plonomis sienomis, ir fiziškai stiprus žmogus gali sulenkti supuolę arba net ją sulaužyti.

Rangauto, takelažo ir burių tvirtumą reikia periodiškai tikrinti.

Ypatingą dėmesį reikia atkreipti į maisto produktų ir vandens paruošimą. Naliečiamos produktų atsargos turi būti saugomos cinkuotose ir užlydytose dėžėse. Vandenį reikia keisti laiku ir periodiškai plauti bakus ar statinėles vandeniui.

Kilblokai, naitovai ir valčių keltuvai turi žymias tvirtumo atsargas, bet nesilaikant jų techninio eksploatavimo taisyklių, jie gali neveikti valčių nuleidimo metu.

Kilbloko judančios dalys (atmetamos dalies kilpos arba fiksuojanti įranga, laikanti valtės kilį, linai ir kt.) turi būti gerai išdėstytos ir suteptos. Valtės naitovai, jų talrepai ir L tipo kabliai turi būti be rudžių, talrepų sraigto įraiža turi būti sutepta ir be kirtaviečių. Lynų (naitovų) įtempimas turi neleisti valčiai klibėti ant kilbloko.

Valčių keltuvus ir kabamųjų keltuvų blokus reikia sutepti ir periodiškai išjudinti. Žiemą rekomenduojama naudoti atsparius šalčiui tepalus ir neleisti susidaryti ledui ant užsiverčiančiųjų arba gravitacinių valčių keltuvų dantytų plokštelių, sektoriaus, šarnyrų ir kitų judančių dalių ir sujungimų. Ypatingą dėmesį reikia kreipti į štomtrapų, škentelių su musingais ir jų tvirtinimo prie valčių keltuvų toprikų būklę, sudedant juos į gelbėjimosi valtį taip, kad jų nuleidimo metu aukščiau išvardintos detalės neužsikabintų už valtės ar jų aprūpinimo daiktų.

Gelbėjimosi įrangą reikia laikyti nuolat paruoštus naudojimui, dėl ko būtina atlikti:

- įgulos nariai, kuriems leista aptarnauti gelbėjimosi valčių gerves ir valčių keltuvus, turi išnagrinėti ir laikytis aptarnavimo instrukcijų;
- prieš kiekvieną reisą, o vėliau nuolat, bet ne rečiau kaip 1 kartą per savaitę, būtina tikrinti gelbėjimosi valčių plaukiojimo tvirtinimų tvarkingumą;
- laivo palikimo mokymų metu atlikti mažiausiai vienos gelbėjimosi valtės dalinį nuleidimą po visų reikalingų jos nuleidimui darbų įvykdymo;

Pagal eksploatacijos instrukcijų reikalavimus laivo įgulos atsakingi asmenys turi nuolat atlikti valčių keltuvų ir nuleidimo – pakėlimo įrangos periodišką apžiūrą ir reglamento patikrinimus.

Kasdienės apžiūros metu būtina:

- apžiūrėti valčių keltuvus, takelažą ir įsitikinti jų tvarkingumu ir komplektaciją;
- pašalinti nešvarumus, drėgmę, koroziją nuo atvirų nedažytų dalių ir atnaujinti jų sutepimą;
- pašalinti pašalinius daiktus, esančius arti valčių keltuvų ir trukdančius jų darbui bei aptarnavimui.

Savaitinės apžiūros metu būtina:

- atlikti kasdienę apžiūrą, o taip pat patikrinti visų besitrinančių ir besisukančių detalių sutevimą;
- patikrinti valčių keltuvų strėlių ir gelbėjimosi valčių standartinėje (plaukiojimo) padėtyje tvirtinimus.

Mėnesinės apžiūros metu būtina:

- atlikti savaitinę apžiūrą;
- patikrinti valčių keltuvų ir valčių gervių varžtinių sujungimų tvarkingumą bei patikimumą;
- apžiūrėti valčių keltuvus tikslu aptikti juose defektus;
- apžiūrėti valčių keltuvų detalių nudažymą, o vietas su pažeistu nudažymu nuvalyti, užgruntuoti ir nudažyti;

- sutepti atramos ratukų ašis, pakabas, strėlės škyvus ir staninas, staninos būgną, priekinį ir galinį šarnyrą, nuvedimo blokus, strėlių žygio padėtyje tvirtinimo stoporus, o taip pat plieninius lynus, teprikus ir suveržimus. Sutepti purškiant arba sukant tepalinės gaubtukus iki tepalo pasirodymo tarpeliuose. Esant būtinumui į gaubtukines tepalines įpilama tepalo. Metaliniai lynai suteptami teptuku. Plieniniai lynai turi būti be pašiaušimų ir „ežiukų“, visos lynų jungtys turi būti tvarkingos.

- patikrinti valčių keltuvų darbą išvertimo, nuleidimo ant vandens, gelbėjimosi valtės užvertimo metu, jei mėnesio bėgyje nebuvo atliktos pakėlimo – nuleidimo operacijos.

Žiemos metu būtina nuolat nuo gelbėjimosi valtės įrangos šalinti sniegą ir ledą. Siekiant išvengti apledėjimo valčių keltuvų šarnyrus, pakabų vertikalias auseles ir judrias dalis gausiai sutepti.

SAUGOS REIKALVIMAI EKSPLOATUOJANT IR PRIŽIŪRINT GELBĖJIMOSI PRIEMONES

Asmuo, atsakingas už darbų saugos reikalavimų, naudojant laivo gelbėjimosi valtį, laikymąsi, yra skiriamas gelbėjimosi valtės vadas, kurį skiria laivo kapitonas. Įgulos nariams, neturintiems reikalingų žinių ir praktinių įgūdžių, neleidžiama savarankiškai atlikti gelbėjimosi valčių nuleidimo – pakėlimo darbų.

Gelbėjimosi valtės nuleidimo ar pakėlimo metu visi įgulos nariai užima vietas pagal aliarmo tvarkaraštį ir atlieka savo pareigas.

Teisingo ir saugaus darbo su kolektyvinėmis gelbėjimosi priemonėmis įgūdžiai gaunami specialių mokymų ir valčių praktikų metu, kurių tikslas supažindinti laivo įgulą su gelbėjimosi priemonių nuleidimo ir naudojimo esant skirtingoms sąlygoms taisyklėmis. Tokie užsiėmimai

pravedami pasakojimų, paaiškinimų, parodymų arba kovos už žmonių gyvybę jūroje elementų tobulinimo pavidalu. Užsiėmimų vieta gali būti patalpos arba denis šalia gelbėjimosi valties, arba šalia valčių keltuvų.

5 mokymo elementas. Darbas su inkariniu įrenginiu ir švartavimo mechanizmais AB „DFDS Seaways“ kompanijos M / I „Kaunas Seaways“ (M / I „Vilnius Seaways“) laivuose.

5.1. INKARINIO ĮRENGINIO IR ŠVARTAVIMO MECHANIZMŲ PRIEŽIŪROS INSTRUKCIJOS

DARBAI SU INKARAVIMO IR ŠVARTAVIMO MECHANIZMAIS

Sukomandavus iš tiltelio “Paduok priekinį išilginį (šprigą)!” jūreivis ima dalį suringiuoto metlynio su svoreliu į dešinę ranką, kitą metlynio dalį – į kairę. Rekomenduojama suringiuoti iš naujo, kad metant nesusipainiotų. Taip pat, jei galima, metlynį reikėtų sušlapinti. Metlynio kilpą laiko rankoje arba prispaudžia prie denio koja. Perspėjęs krante esančius “Saugokis!” stipriu rankos mostu iš apačios į viršų meta svorelį su suringiuotu metlyniui į krantinę ir paleidžia metlynio ringes nuo kairės rankos. Metlynio galas pririšamas prie švartlynio kilpos šono (lengvai atišamu mazgu – vyniojamuoju su kilpa ar kt.) ir švartlynis leidžiamas už borto, kai metlynį pradeda tempti kranto jūreivis.

Švartlynį reikia leisti laisvai be trukdžių, kad už metlynio lengvai ištrauktų į krantinę. Po to kai švartlynio kilpa bus užmesta ant krantinės stulpelio (palo), švartlynis įtempiamas.

Jei švartlynis traukiamas ir įtempiamas rankomis, pirmasis jūreivis turi stovėti nuo kliuzo ne arčiau kaip 1 m. Jei švartlynis ištraukiamas ir įtempiamas gervės (brašpilio) švartavimosi būgnu, ant nesisukančio būgno vyniojama nemažiau 4 vijų, jūreivis laikydamas švartlynį turi atsitraukti 1-1,5 m nuo būgno, ir įjungus mechanizmą švartlynis įtempiamas. Švartlynio pernešimo ant knechto laikui, jis laikinai fiksuojamas pernešamu fiksatoriumi. Augalinius ir sintetinius švartlynis reikia fiksuoti augaliniais fiksatoriais. Sintetinius švartlynis galima fiksuoti ir grandininiais fiksatoriais, kaip parodyta paveikslėlyje. Šiuo atveju fiksatorius neperliankia švartlynio, gerai laiko ir lengvai nuimamas.

Leidžiant švartlynį nuo būgno, jo įtempimas fiksatoriui perduodamas atsargiai.

Pučiant stipriam vėjui nuo krantinės, laive su inkaravimosi špiliais (ar kai brašpilis turi atskirus el. variklius kiekvienai žvaigždutei), švartlynis, kuriuo laivas pritraukiamas prie krantinės, nededamas per knechtą, o nuvedamas iškart per švartavimosi būgną – sumažėja tempiant trintis. Laivo pririšimui tada naudojamas kitas švartlynis, prakištas tarp knechto bitų ir įtempiamas kitu būgnu, ir pernešamo fiksatoriaus pagalba fiksuojamas ant knechto. Pritraukimui naudotas švartlynis tada fiksuojamas ant knechto.

Kad švartlynis gerai laikytų ant knechto reikia vynioti penkias – šešias “aštuoniukes” viena glaudžiai prie kitos. Pirma “aštuoniukė” turi prasidėti ant bito nuo laivo diametralinės plokštumos.

Dvi – tris viršutines “aštuoniukes” reikia perrišti raištu rifo mazgu, kad švartlynis savaime nenušoktų nuo knechto.

Jei oras geras iš priekio ir galaunės pakanka užvesti po išilginį ir špringą, o stiprėjant vėjui reikia papildomų švartlynių.

Apskaičiuota, kad esant blogoms hidrometeorologinėms sąlygoms, 171m ilgio laivui, naudojant 203 mm storio polipropileninius švartlynus, pakanka 16 (po aštuonis iš priekio ir galaunės) vienodai įtemptų švartlynių. Didesnis švartlynių kiekis neefektyvus, nes tolygiai juos įtempti praktiškai neįmanoma, ir laivo švartuotė blogėjant orui darosi nebetikslinga.

Prieš pakeliant inkarą, bocmanas ir jūrininkai atlieka inkarinio įrenginio parengimą analogiškai, kaip ir ruošiant inkarą nuleidimui, tik inkarinio mechanizmo prasukimas bei perjungimo operacijos atliekamos esant vyresniajam kapitono padėjėjui inkarinio įrenginio vietoje.

Komandos duodamos iš laivo tiltelio naudojamos sekančios:

- „Paruošti inkarinį įrenginį inkaro nuleidimui/pakėlimui“, reiškia inkaro įrengimo paruošimą inkaravimosi operacijoms;
- „nuleisti dešinį/kairįjį inkarą“, reiškia inkaro nuleidimo pradžią, jeigu anksčiau nebuvo įvardintas inkaro nuleidimo būdas, gali būti duodama papildoma komanda „nuleisti juostiniu stabdžiu“, „nuleisti varikliu“;
- „sustabdyti inkaro grandinę“ reiškia inkarinės grandinės sustabdymą juostiniu stabdžiu, arba varikliu;
- „inkarinės grandies grandinės dalių ant kliuzo“, reiškia inkarinės grandinės dalių kiekį, kurių žyma turi būti prie arba ant kliuzo.

Keliant inkarą iš laivo tiltelio duodamos sekančios komandos:

- „paruošti inkarinį įrenginį inkaro pakėlimui“, reiškia procedūrą inkaro pakėlimui paruošti pateikta anksčiau;
- „pradėti inkaro pakėlimą“, reiškia inkaro pakėlimo pradžią;
- „kur nukrypsta inkaro grandinė“, reiškia klausimą koku kursu nukreipta inkaro grandinė;
- „ar inkaras švarus“, reiškia ar ištrauktas iš vandens inkaras, neturi pašalinių daiktų (lynų, grandinių ir t.t.);
- „įtraukti inkarą į kliuzą“ reiškia įtraukimą inkarą į kliuzą į jo stacionarią vietą;
- „sutvirtinti inkarus“ reiškia inkarų fiksavimą, inkarinio mechanizmo ir pastovios srovės generatoriaus atjungimą nuo energijos tiekimo.

Tuo pat metu iš inkarinio įrenginio vietos yra pateikiama sekanti informacija, „nuleidžiant inkarą“:

- „inkaras užkibo“ reiškia, kad inkaras įėjo į gruntą ir nedreifuoja (neslenka);
- „inkaro grandinė nukreipta į priekį (į šoną, atgal)“ reiškia inkaro grandinės kurso kampą;
- inkaro grandinė pritvirtinta juostiniu stabdžiu ir/arba fiksatoriumi“, reiškia, kad išleidus reikiamą inkaro grandinės ilgį, inkaro grandinė užfiksuota;
- „ant kliuzo n dalių“, reiškia kad išleista į kliuzą n tarpinių grandinės dalių ir žymė yra prie kliuzo.

Keliant inkarą yra pranešama į tiltelį:

- „inkaro pakėlimui pasiruošta“ reiškia visi paruošiamieji darbai atlikti;
- „inkaro grandinė nukreipta pirmyn (atgal į dešinę /kairę šoną“), reiškia inkaro grandinės kurso kampą;
- „inkaro grandinė įtempta ir neina“ , reiškia inkaro grandinės įtempimas per didelis inkariniam mechanizmui ir jis jos netraukia;
- „inkaras švarus“, reiškia išlindus inkarui iš vandens, ant jo nėra pašalinių daiktų (gruntas nereiškia nešvarų inkarą“);
- „ant inkaro yra lynas (grandinė ir t.t.), inkaras nešvarus“, reiškia kad inkaras pakėlė pašalinį daiktą arba daiktus ir būtina juos nukabinti (nuimti, pašalinti);
- „inkaras kliuze“, reiškia kad inkaras yra stacionarioje vietoje kliuze;
- „inkarai pritvirtinti“, reiškia kad inkarai pritvirtinti įprastam plaukiojimui, t.y. inkaro grandinė užfiksuota juostiniu stabdžiu ir fiksatoriumi.

Papildomai laivuose naudojamas laivo varpas informacijos apie inkaravimosi eigą dubliavimui, kurio dūžiai reiškia:

- vienas dūžis – ant kliuzo pirma arba šešta inkaro grandinės tarpinė dalis, arba inkaro grandinė išsidėsčiusi vertikaliai (inkaras atitrūko nuo grunto);
- du dūžiai – ant kliuzo antra arba septinta inkaro grandinės tarpinė dalis, arba inkaras ištrauktas iš vandens ir yra „švarus“;
- trys dūžiai – ant kliuzo trečia arba aštunta inkaro grandinės tarpinė dalis, arba inkaras kliuze;
- keturi dūžiai – ant kliuzo ketvirta arba devinta inkaro grandinės tarpinė dalis;
- penki dūžiai – ant kliuzo penkta arba dešimta inkaro grandinės tarpinė dalis;
- sutankinti dūžiai – inkaro grandinė vertikaliai, inkaras dar neišplėštas iš grunto, taip vadinamas „paneris“.

Tokiu būdu komandos iš laivo tiltelio ir pranešimai tilteliui leidžia saugiai eksploatuoti inkarų įrenginį.

TVIRTINU:

A.Glazauskas

Kapitonas j/k „VILNIUS

SEAWAYS“

2011-04-20

3-LI-244 -015

Inkaravimosi operacijų

INSTRUKCIJA

1. NORMATYVINIAI AKTAI:

- **STCW;**
- **Bridge Procedures Guide;**
- Šturmanų tarnybos laivuose rekomendacijos - 89;
- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;
- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Inkaravimosi įrenginio eksploatacijos instrukcija;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. VEIKSMAI NULEIDŽIANT INKARĄ**TILTELIS****2.5 Budintis kapitono padėjėjas:**

- praneša kapitonui apie prisiartinimą prie inkaravimo vietos;
- ne vėliau, kaip prieš valandą iki inkaravimosi vietos perspėja budintį mechaniką, patikrina ryšį su mašinų skyriumi, sutikrina tiltelio ir mašinų skyriaus laikrodžius;
- nustato laivo vietą ir perneša kelio skaičiavimą ant stambaus mastelio jūrlapio;
- palaiko ryšį su kranto valdžia, patikrina pastatymo ant inkaro vietą ir laiką, radijo ryšio UTB kanalą (stovint ant inkaro);
- siunčią bocmaną į baką inkaravimosi įrenginio paruošimui, tikrina ryšį su baku per laivo tinklą;
- jungia echolotą ir patikslina gylį po kyliu;
- iškviečia į baką 3 kapitono padėjėją ir nustato su juo ryšį per UTB kanalą;
- tikrina šviesos ir garso signalizacijos veikimą, tikrina signalinį rutulį ir papildomą įrangą reikalaujamą vietinių taisyklių;
- pereina į rankinį vairo įrenginio valdymą;

- prieš atplaukiant į inkaravimosi vietą iš anksto sumažina laivo greitį;
- inkaro nuleidimas atliekamas pilnai užgesus judėjimui pirmyn ir sukamojo laivo judėjimo inercijai;
- inkaras nuleidžiamas numatytame taške. Nustatant inkaravimosi vietą apskaičiuojama įvertinant laukiamą laivo padėtį veikiant vėjui ir srovei, saugų nuleisto inkaro grandinės ilgį ir būtiną akvatorijos atsargą laivą apsukimo atveju;
- esant gyliams daugiau nei 40 metrų arba esant akmenuotam gruntui inkaras nuleidžiamas tik pavara.
- viena grandinės tarpinė 27,5 metrai. Po 11 tarpinių iš kiekvieno borto.

BAKAS

2.10 Bocmanas:

- iš anksto apžiūri inkaravimosi įrenginį, esant reikalui sutepa judančias dalis,
- pašalina pašalinius daiktus;
- iš anksto nuima dangčius nuo denio kliuzų;
- žiemos sąlygomis, jeigu inkaravimosi įrenginys apledėjo, kliuzas apšalo, inkaro grandinė arba inkaras prišalo prie kliuzų, reikia juos nuvalyti arba atitirpdyti karštu vandeniu arba garu;
- įsitikina, kad juostiniai, uždedamieji stabdžiai patikimai užspausti;
- įsitikina, kad nėra žmonių inkaro grandinių dėžėse, kad niekas netrukdo inkaro grandinių nuleidimui;
- atidaro inkaro kliuzus;
- pakelia uždedamuosius stabdžius;
- apžiūri inkarus iš borto pusės ir įsitikina, kad inkarai švarūs;
- įsitikina, kad grandininiai būgnai (žvaigždutės) atjungti nuo pavarų
- apžiūri inkaravimosi įrenginio pavarą ir įsitikina, kad pajungtas elektros maitinimas;
- tikrina inkaro gervės darbą tuščios eigos režime "Nuleist" ir "Pakelt" visais greičiais;
- iš eilės sujungia grandinių būgnus (žvaigždutes) su pavara;
- atleidžia juostinius stabdžius;
- įjungęs inkaro špilį "Nuleisti", įsitikina, kad inkaras išeina iš kliuzo "švariai";
- gavus komandą iš tiltelio nuleidžia inkarą iki vandens;
- patikimai užspaudžia juostinius stabdžius ir atjungia grandininius būgnus (žvaigždutes) nuo inkaro špilio pavaros;
- pakabina laivo varpą, kad paduoti signalus pagal tarptautines laivų plaukiojimo taisykles-72;

- praneša apie pasiruošimą nuleisti inkarus;

2.11 Inkaro nuleidimas

- Nuleidžiant inkarą inkaravimosi įrenginio rajone turi būti tik jį aptarnaujantys asmenys. Tuo metu jie turi užsidėti apsauginius akinius.
- Prieš nuleidžiant inkarą 3 kapitono padėjėjas įsitikina, kad po laivapriekio iškyša nėra plaukiojančių įrenginių; kad inkaro grandinės dėžėje nėra žmonių.
- Draudžiama būti inkaravimosi įrenginio priekyje, šalia ir inkaro grandinės judėjimo linijoje, šalia denio ir inkaro kliužų inkaro nuleidimo metu, taip pat įsitempus inkaro grandinei laivo manevrų metu.
- Nuleidus inkaro grandinę iki nurodyto ilgio pakeliamas juodas rutulys. 3 kapitono padėjėjas stebi kryptį, įtempimą ir nuleistos inkaro grandinės ilgį, praneša apie tai ant tiltelio;
- Budintis kapitono padėjėjas įjungia inkaro žiburius, nustato laivo vietą, praneša budinčiam mechanikui kapitono nurodytą laivo energetinės įrangos pasiruošimą, išmatuoja gylį po kyliu, pažymi kontrolinius kranto orientyrus, apskaičiuoja ir pažymi žemėlapyje apskritimą galimo laivo buvimo vietą įvertinus išleistą inkaro grandinę ir laivo ilgį. Praneša vietos valdžiai, jei to reikalauja taisyklės, apie inkaravimosi vietą ir laiką.
- Bocmanas pastato žymę išleistos inkaro grandinės sulaikymo juostiniu stabdžiu kontrolei.

2.4 VEIKSMAI PAKELIANT INKARĄ

- Prieš pakeliant laivo inkarą budintis kapitono padėjėjas iš anksto perspėja Mašinų skyrių apie numatomą manevrų pradžios laiką, į baką iškviečiami 3 kapitono padėjėjas ir bocmanas, kurie patikrinę inkaravimosi įrangą praneša apie pasirengimą inkaro pakėlimo operacijai.
- Nusiimant nuo inkaro, kapitonas esant reikalui, manevruoja laivu su tikslu sumažinti apkrovimą ant inkaravimosi įrenginio.
- Pradėjus inkaro pakėlimą, nuleidžiamas juodas rutulys.
- Keliant inkarą 3 kapitono padėjėjas papildomai praneša apie inkaro atsiplėšimo nuo grunto momentą ir būtinybę nuplauti grandinę.
- Keliant inkarą įdėmiai apžiūrima inkaro grandinė, inkarus užtvirtina atbuline aukščiau(p.2.2) aprašyta tvarka.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Instrukciją sudarė: VKP

TVIRTINU:

A.Glažauskas

Kapitonas j/k „**VILNIUS**

SEAWAYS“

2011-04-20

3-LI-244 -014

Švartavimosi operacijų

INSTRUKCIJA

1. NORMATYVINIAI AKTAI:

- **STCW;**
- **Bridge Procedures Guide;**
- **ŠTR – 89;**
- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;
- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Švartavimosi įrenginių eksploatacijos instrukcijos;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. TILTELIS

- Vyr.kapitono padėjėjas - priima 2-o kapitono padėjėjo ir 3-o kapitono padėjėjo pranešimus apie pasiruošimą švartavimosi operacijoms, valdo pagrindinių variklių telegrafus, perduoda komandas į baką ir į laivagalį, palaiko ryšį su CVP. Tikrina radiolokacijos stoties, lago, echoloto, tifono darbą, įjungia būtiną denio apšvietimą, navigacinius žiburius. Informuoja kapitoną.
- Budintis kapitono padėjėjas – patikrina pasirengimą įplaukti/ išplaukti į/ iš uostą, užpildo bendrovėje naudojamą kontrolinį patikros lapą Nr. 7.1.4.7 (įplaukimas į uostą) arba Nr. 7.1.4.3 (išplaukimas iš uosto), po komandos „švartuotojams į vietas“ apie pasiruošimo eigą informuoja vyr. kapitono padėjėją ir vyksta į švartavimosi vietą, esant reikalui vyr. kapitono padėjėjas baigia laivo ruošimą.
- Budintis jūreivis – vairininkas. Nuvalo vairinės stiklus. Pakelia, nuleidžia reikiamas vėliavas, vairininkas.

7. LAIVAPRIEKIS

- Švartavimosi operacijoms laivapriekyje vadovauja 3-as kapitono padėjėjas. 3KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu Nr. 7.12.4.4 . 3KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.2 Laivapriekis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.

Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivo priekyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą, stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.

- Bocmanas - ruošia ir tikrina inkaravimosi, bei švartavimosi įrangos būklę. Apie pasiruošimą praneša tilteliui. Valdo švartavimosi gerves. Vadovauja vilkimo lyno padavimui/ištraukimui, švartavimosi lynų išdėstymui. Seka darbų saugos taisyklių vykdymą švartavimosi operacijų metu. Atsako už inkarų tvirtinimą, švartavimosi įrangos tinkamą saugojimą.
- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lyno fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu visi bako švartavimosi komandos nariai pavaldūs 3 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.

8. LAIVAGALIS

- Švartavimosi operacijoms laivagalyje vadovauja 2-as kapitono padėjėjas. 2KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu Nr. 7.12.4.4 . 2KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.1 Laivagalis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.

Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivagalyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą,

stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.

- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lino fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu laivagalyje visi švartavimosi komandos nariai pavaldūs 2 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.
- Budintis jūreivis ruošia laivagalio rampas pakėlimui/nuleidimui. Atvykus locmanui į laivą informuoja tiltelį ir esant reikalui palydi iki keleivių įlaipinimo koridoriaus. Užtikrina tvarką ir darbų saugą ties laivagalio rampomis.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

6 mokymo elementas. Darbas su inkariniu įrenginiu ir švartavimo mechanizmais AB „DFDS Seaways” kompanijos M / l „Regina Seaways” (M / l „Victorija Seaways”) laivuose.

6.1. INKARINIO ĮRENGINIO IR ŠVARTAVIMO MECHANIZMŲ PRIEŽIŪROS INSTRUKCIJOS

DARBAS SU INKARAVIMO IR ŠVARTAVIMO MECHANIZMAIS

Žiūrėti 184-186 psl.

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VIKTORIJA
SEAWAYS**“

2012-04-04

3-LI-244 -015

Inkaravimosi operacijų INSTRUKCIJA

1. NORMATYVINIAI AKTAI:

- **STCW;**
- **Bridge Procedures Guide;**
- Šturmanų tarnybos laivuose rekomendacijos - 89;
- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;
- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Inkaravimosi įrenginio eksploatacijos instrukcija;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. VEIKSMAI NULEIDŽIANT INKARĄ

TILTELIS

2.6 Budintis kapitono padėjėjas:

- praneša kapitonui apie prisiartinimą prie inkaravimo vietos;
- ne vėliau, kaip prieš valandą iki inkaravimosi vietos perspėja budintį mechaniką, patikrina ryšį su mašinų skyriumi, sutikrina tiltelio ir mašinų skyriaus laikrodžius;
- nustato laivo vietą ir perneša kelio skaičiavimą ant stambaus mastelio jūrlapio;

- palaiko ryšį su kranto valdžia, patikrina pastatymo ant inkaro vietą ir laiką, radijo ryšio UTB kanalą (stovint ant inkaro);
- siunčią bocmaną į baką inkaravimosi įrenginio paruošimui, tikrina ryšį su baku per laivo tinklą;
- jungia echolotą ir patikslina gylį po kyliu;
- iškviečia į baką 3 kapitono padėjėją ir nustato su juo ryšį per UTB kanalą;
- tikrina šviesos ir garso signalizacijos veikimą, tikrina signalinį rutulį ir papildomą įrangą reikalaujamą vietinių taisyklių;
- pereina į rankinį vairo įrenginio valdymą;
- prieš atplaukiant į inkaravimosi vietą iš anksto sumažina laivo greitį;
- inkaro nuleidimas atliekamas pilnai užgesus judėjimui pirmyn ir sukamojo laivo judėjimo inercijai;
- inkaras nuleidžiamas numatytame taške. Nustatant inkaravimosi vietą apskaičiuojama įvertinant laukiamą laivo padėtį veikiant vėjui ir srovei, saugų nuleisto inkaro grandinės ilgį ir būtiną akvatorijos atsargą laivą apsikimo atveju;
- esant gyliams daugiau nei 40 metrų arba esant akmenuotam gruntui inkaras nuleidžiamas tik pavara.
- viena grandinės tarpinė 27,5 metrai. Po 11 tarpinių iš kiekvieno borto.

BAKAS

2.12 Bocmanas:

- iš anksto apžiūri inkaravimosi įrenginį, esant reikalui sutepa judančias dalis,
- pašalina pašalinius daiktus;
- iš anksto nuima dangčius nuo denio kliuzų;
- žiemos sąlygomis, jeigu inkaravimosi įrenginys apledėjo, kliuzas apšalo, inkaro grandinė arba inkaras prišalo prie kliuzų, reikia juos nuvalyti arba atitirpdyti karštu vandeniu arba garu;
- įsitikina, kad juostiniai, uždedamieji stabdžiai patikimai užspausti;
- įsitikina, kad nėra žmonių inkaro grandinių dėžėse, kad niekas netrukdo inkaro grandinių nuleidimui;
- atidaro inkaro kliuzus;
- pakelia uždedamuosius stabdžius;
- apžiūri inkarus iš borto pusės ir įsitikina, kad inkarai švarūs;
- įsitikina, kad grandininiai būgnai (žvaigždutės) atjungti nuo pavarų
- apžiūri inkaravimosi įrenginio pavarą ir įsitikina, kad pajungtas elektros maitinimas;

- tikrina inkaro gervės darbą tuščios eigos režime "Nuleist" ir "Pakelt" visais greičiais;
- iš eilės sujungia grandinių būgnus (žvaigždutes) su pavara;
- atleidžia juostinius stabdžius;
- įjungęs inkaro špilį "Nuleisti", įsitikina, kad inkaras išeina iš kliuzo "švariai";
- gavus komandą iš tiltelio nuleidžia inkarą iki vandens;
- patikimai užspaudžia juostinius stabdžius ir atjungia grandininius būgnus (žvaigždutes) nuo inkaro špilio pavaros;
- pakabina laivo varpą, kad paduoti signalus pagal tarptautines laivų plaukiojimo taisykles-72;
- praneša apie pasiruošimą nuleisti inkarus;

2.13 Inkaro nuleidimas

- Nuleidžiant inkarą inkaravimosi įrenginio rajone turi būti tik jį aptarnaujantys asmenys. Tuo metu jie turi užsidėti apsauginius akinius.
- Prieš nuleidžiant inkarą 3 kapitono padėjėjas įsitikina, kad po laivapriekio iškyša nėra plaukiojančių įrenginių; kad inkaro grandinės dėžėje nėra žmonių.
- Draudžiama būti inkaravimosi įrenginio priekyje, šalia ir inkaro grandinės judėjimo linijoje, šalia denio ir inkaro kliuzų inkaro nuleidimo metu, taip pat įsitempus inkaro grandinei laivo manevrų metu.
- Nuleidus inkaro grandinę iki nurodyto ilgio pakeliamas juodas rutulys. 3 kapitono padėjėjas stebi kryptį, įtempimą ir nuleistos inkaro grandinės ilgį, praneša apie tai ant tiltelio;
- Budintis kapitono padėjėjas įjungia inkaro žiburius, nustato laivo vietą, praneša budinčiam mechanikui kapitono nurodytą laivo energetinės įrangos pasiruošimą, išmatuoja gylį po kyliu, pažymi kontrolinius kranto orientyrus, apskaičiuoja ir pažymi žemėlapyje apskritimą galimo laivo buvimo vietą įvertinus išleistą inkaro grandinę ir laivo ilgį. Praneša vietos valdžiai, jei to reikalauja taisyklės, apie inkaravimosi vietą ir laiką.
- Bocmanas pastato žymę išleistos inkaro grandinės sulaikymo juostiniu stabdžiu kontrolei.

2.4 VEIKSMAI PAKELIANT INKARĄ

- Prieš pakeliant laivo inkarą budintis kapitono padėjėjas iš anksto perspėja Mašinų skyrių apie numatomą manevrų pradžios laiką, į baką iškviečiami 3 kapitono padėjėjas ir bocmanas, kurie patikrinę inkaravimosi įrangą praneša apie pasirengimą inkaro pakėlimo operacijai.

- Nusiimant nuo inkaro, kapitonas esant reikalui, manevruoja laivu su tikslu sumažinti apkrovimą ant inkaravimosi įrenginio.
- Pradėjus inkaro pakėlimą, nuleidžiamas juodas rutulys.
- Keliant inkarą 3 kapitono padėjėjas papildomai praneša apie inkaro atsiplėšimo nuo grunto momentą ir būtinybę nuplauti grandinę.
- Keliant inkarą įdėmiai apžiūrima inkaro grandinė, inkarus užtvirtina atbuline aukščiau(p.2.2) aprašyta tvarka.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Instrukciją sudarė: VKP

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VICTORIA
SEAWAYS**“

2012-04-04

3-TI-244 -506

Brašpilio naudojimo

INSTRUKCIJA

9. BENDROJI DALIS

Rolls- Royce Rauma Brattvaag Deck Machinery brašpilis naudojamas vykdant laivo švartavimosi ir inkaravimosi operacijas. Paruošiant įrangą eksploatacijai privaloma griežtai laikytis gamintojo pateiktų tepimo instrukcijų.

10. ĮRANGOS VALDYMAS

10.1. Inkaro nuleidimas sava eiga (atleidžiant stabdį):

Prieš nuleidžiant inkarą patikrinkite kad : -brašpilio kumštelinė mova atjungta, brašpilio stabdis užspaustas, grandinės kaištis atidarytas.

Atleidus stabdį, inkaras savo svoriu patrauks grandinę į vandenį. Operatoriaus užduotis stabdžio pagalba kontroliuoti grandinės kritimo greitį. Išleidus į vandenį reikiamą grandinės ilgį, suveržiamo stabdį.

Dėmesio: Grandinei leidžiantis labai dideliu greičiu gali nepavykti jos greitai sustabdyti ir tai gali sukelti didelius krūvius grandinei ir gervei.

10.2. Inkaro nuleidimas motoro pagalba:

- Įjungti švartovo būgno stabdį ir atjungti būgno kumštelinę movą.
- Įjungti brašpilio kumštelinę movą, atidaryti grandinės kaištį, atjungti brašpilio stabdį.

Inkaro kilnojimo kryptys yra sumarkiruotos šalia valdymo pulto. Inkaras nuleidžiamas rankiniu būdu. Kai išleidžiamas reikiamas grandinės ilgis užteršti stabdį, atjungti kumštinę movą.

Dėmesio: Nepilnai užveržus stabdį, galimas grandinės praslydimas laivą veikiant vėjui, bangoms. Neatjungus mova liekos dėl grandinės perkrovos gali būti pažeista brašpilio pavarų dėžė.

10.3. Inkaro pakėlimas :

Prieš pakeliant inkarą įsitikinkite, kad grandinės kaištis atidarytas, pajungta brašpilio kumštelinė mova, įjungtas būgno stabdis, brašpilio stabdis atjungtas.

Inkaro pakėlimas atliekamas rankiniu valdymo būdu. Jeigu inkaras neatsiplėšia nuo grunto, informuoti apie tai navigacinį tiltelį. Navigaciniame tiltelyje esantis personalas PV pagalba suteiks laivui postūmį, ko pasėkoje atsilaivsins inkaro grandinė.

Inkaras turi būti lėtai įtraukiamas į kluzą. Po to, kai inkaras atsistoja kluze, atlikite sekančius veiksmus :

- Užveržkite juostinį stabdį,
- Uždarykite grandinės kaištį,
- Atjunkite brašpilio kumštelinę movą.

11. ATSARGUMO PRIEMONĖS :

Nestovėkite grandinės linijos sektoriuje nuleidžiant inkarą!

Valdyti brašpilį gali tik specialiai tam apmokyti įgulos nariai .

12. ATSAKINGI ASMENYS:

Mechanikas – už techninę brašpilio būklę ir priežiūrą, dokumentaciją.

Bocmanas – už teisingą eksploataciją.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Instrukciją sudarė:

Vyr. mechanikas

TVIRTINU:

Kapitonas j/k „**VIKTORIJA**
SEAWAYS“

2012-04-04

3-LI-244 -014

Švartavimosi operacijų
INSTRUKCIJA**1. NORMATYVINIAI AKTAI:**

- **STCW;**
- **Bridge Procedures Guide;**
- **ŠTR – 89;**
- **Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės;**
- Lietuvos Respublikos jūrų laivų įrengimų, sistemų ir konstrukcijų eksploatacijos taisyklės;
- **Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės (TLPT 72);**
- **Švartavimosi įrenginių eksploatacijos instrukcijos;**
- **3-SVS-001, 3-KP-001.**

2. TILTELIS

- Vyr.kapitono padėjėjas - priima 2-o kapitono padėjėjo ir 3-o kapitono padėjėjo pranešimus apie pasiruošimą švartavimosi operacijoms, valdo pagrindinių variklių telegrafus, perduoda komandas į baką ir į laivagalį, palaiko ryšį su CVP. Tikrina radiolokacijos stoties, lago, echoloto, tifono darbą, įjungia būtiną denio apšvietimą, navigacinius žiburius. Informuoja kapitoną.
- Budintis kapitono padėjėjas – patikrina pasirengimą įplaukti/ išplaukti į/ iš uostą, užpildo bendrovėje naudojamą kontrolinį patikros lapą Nr. 7.1.4.7 (įplaukimas į uostą) arba Nr. 7.1.4.3 (išplaukimas iš uosto), po komandos „švartuotojams į vietas“ apie pasiruošimo eigą informuoja vyr. kapitono padėjėją ir vyksta į švartavimosi vietą, esant reikalui vyr. kapitono padėjėjas baigia laivo ruošimą.
- Budintis jūreivis – vairininkas. Nuvalo vairinės stiklus. Pakelia, nuleidžia reikiamas vėliavas, vairininkas.

8. LAIVAPRIEKIS

- Švartavimosi operacijoms laivapriekyje vadovauja 3-as kapitono padėjėjas. 3KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu

Nr. 7.12.4.4 . 3KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.2 Laivapriekis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.

Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivo priekyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą, stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.

- Bocmanas - ruošia ir tikrina inkaravimosi, bei švartavimosi įrangos būklę. Apie pasiruošimą praneša tilteliui. Valdo švartavimosi gerves. Vadovauja vilkimo lyno padavimui/ištraukimui, švartavimosi lynų išdėstymui. Seka darbų saugos taisyklių vykdymą švartavimosi operacijų metu. Atsako už inkarų tvirtinimą, švartavimosi įrangos tinkamą saugojimą.
- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lyno fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu visi bako švartavimosi komandos nariai pavaldūs 3 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.

9. LAIVAGALIS

- Švartavimosi operacijoms laivagalyje vadovauja 2-as kapitono padėjėjas. 2KP patikrina inkaro ir švartavimo įrangos paruošimą, įgulos nariams primena darbo saugos taisyklių reikalavimus, atsako už darbo saugą švartavimosi operacijų metu ir vadovaujasi: „Darbų saugos laivuose bendrosiomis taisyklėmis“, šia instrukcija su priedais, rizikos vertinimu Nr. 7.12.4.4 . 2KP patikrina švartavimosi lynų paruošimą, valdo švartavimo gerves, kontroliuoja visų švartavimosi operacijoje dalyvaujančių asmenų buvimą saugos zonose /žiūr. priede Nr.1 Laivagalis/. Apie pasiruošimą praneša tilteliui.

Švartavimosi operacijų metu stebi saugų atstumą ir aplinką laivagalyje, praneša tilteliui apie padėtį ir pavojus, kontroliuoja vilkimo ir švartavimosi lynų padavimą ir tvirtinimą, stabdžių uždėjimą. Pasibaigus švartavimosi operacijoms patikrina švartavimosi lynus, skydelių nuo graužikų tvirtinimą, nenaudojamų švartavimo lynų sudėjimą, apšvietimą.

- Jūreivis - ruošia metlynus, išnešioja vilkimo ir švartavimo lynus, paduoda metlynus ir ištraukia vilkimo ir švartavimo lynus, uždeda/nuima švartavimo lino fiksatorių. Griežtai laikosi darbų saugos taisyklių reikalavimų.
- Jūreivis - išnešioja vilkimo ir švartavimosi lynus, paduoda/ištraukia švartavimo lynus, atiduoda nuo knechtų, uždeda švartavimosi lyną ant būgno, jį ištraukia, sudeda nenaudojamus švartavimosi lynus, iškabina/pašalina skydelius nuo graužikų.
- Švartavimosi operacijų metu laivagalyje visi švartavimosi komandos nariai pavaldūs 2 kapitono padėjėjui arba kitam laivo kapitono paskirtam asmeniui ir vykdo jo nurodymus.
- Budintis jūreivis ruošia laivagalio rampas pakėlimui/nuleidimui. Atvykus locmanui į laivą informuoja tiltelį ir esant reikalui palydi iki keleivių įlaipinimo koridoriaus. Užtikrina tvarką ir darbų saugą ties laivagalio rampomis.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

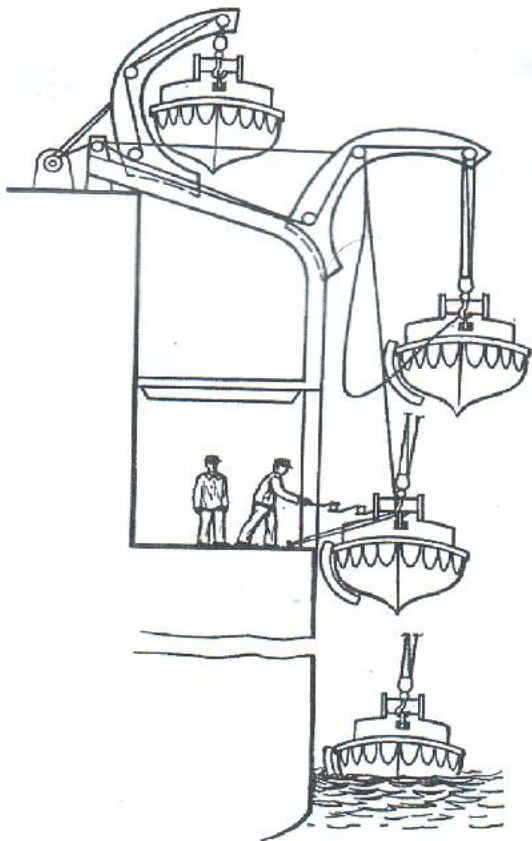
7 mokymo elementas. Darbas su valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais AB „DFDS Seaways” kompanijos M / I „Kaunas Seaways“ (M / I „Vilnius Seaways”) laivuose.

7.1. VALČIŲ NULEIDIMO IR VAIRAVIMO MECHANIZMŲ PRIEŽIŪROS INSTRUKCIJOS

DARBAS SU VALČIŲ NULEIDIMO MECHANIZMAIS

Prieš nuleidžiant gelbėjimosi valtį ant vandens, būtina pranešti apie pasiruošimą nuleidimui kapitonui arba vyresniajam kapitono padėjėjui.

Gelbėjimosi valties nuleidimui vadovauja atsakingas asmuo. Bocmanas valdo gelbėjimosi valties gervę. Kaip taisyklė, du jūreivius paskiria reguliuoti falinių ilgį. Nakties metu gelbėjimosi valties nuleidimo vieta turi būti pakankamai apšviesta. Pradedant nuleidimą motoristas užveda variklį. Įsitikinus, kad gelbėjimosi valties nuleidimui niekas netrukdo, palaipsniui atleidžiamas valties gervės juostinis stabdis ir pradedamas valties nuleidimas. Nuleidimas vykdomas tolygiai, be truktelėjimų ir smūgių. Nuleidimo metu gelbėjimosi valtis prilaikoma laivapriekio ir laivagalio faliniais, kad nebūtu valties supimosi arba nuleidimo lynų nukrypimo daugiau kaip 10° nuo vertikalės. Gelbėjimosi valties apsaugai nuo smūgio į laivo bortą ant gelbėjimosi valčių numatomos pavažos, kurios turi būti visada pritvirtintos ant gelbėjimosi valčių ir po gelbėjimosi valties nuleidimo ant vandens ir valties nuplaukimo nuo laivo borto, pavažos užkeliamos nuo gelbėjimosi valties.



pav. 51 Gelbėjimosi valtys nuleidimo schema.

Nuleidžiant gelbėjimosi valtį reikia:

- nuleidžiant gelbėjimosi valtį ant vandens naudojamas gervės rankinis stabdis (falinių pagalba valtis prispaudžiama prie laivo borto, kad valtis nesisūbuotų);
- nuleidus gelbėjimosi valtį ant vandens būtina atjungti valtys keltuvo lynus (loparius) (jei laivas nejuda, atjungiami abu lynai vienu metu, laivui judant į priekį iš pradžių atjungiamas laivagalio lynas, o judant atgal – laivapriekio) ir pritvirtinami laive;
- išpėjus žmones gelbėjimosi valtyje, nuleisti šormtrapą (jei žmonių įlaipinimas į gelbėjimosi valtį vyksta esant valčiai ant vandens (šormtrapu leidžiasi po vieną žmogų, laikantis už templės);
- pagal valtys vado komandą atleidžiami falinius, ištraukiant juos į valtį ir tuomet valtis nuplaukia nuo laivo.

Keliant ir tvirtinant gelbėjimosi valtį būtina:

- esant gelbėjimosi valčiai arti laivo greitai paduoti falinius į laivą, laive ištraukti ir pritvirtinti juos ant falšborto ančių;
- pritvirtinti laivo falšborto vidinėje pusėje trapą su turėklais, išlaipinti žmones ant pagrindinio denio, palikus gelbėjimosi valtyje tik asmenis, atsakingus už valtys pakėlimą valtyje, pasibaigus žmonių išlaipinimui iš valtys pakelti šormtrapą ant laivo denio;

- pritvirtinti valties laivagalio ir laivapriekio valties keltuvo lynus (loparius) už gelbėjimosi valties kėlimo kablių;
- pagal komandą įjungti gervės variklį pakėlimui ir pakelti gelbėjimosi valtį iki valčių denio;
- išsukti kamščius iš nutekėjimo angų;
- esant būtinybei užvesti pritraukimo prietaisą ir juo pritraukti gelbėjimosi valtį prie laivo borto joje likusių žmonių saugiam iškėlimui iš valties;
- paskutinis išlipantis iš valties uždaro liukų dankčius siekiant išvengti jų sugadinimo valties kėlimo metu;
- jei buvo užvestas valties pritraukimo prie denio įrenginys, atleisti jį;
- gerve pakelti gelbėjimosi valtį iki padėties, kai valties lopariai pasieks strėlių nokus ir susikabins su jais, po to, tęsiant pakėlimą, gelbėjimosi valtį kartu su valčių keltuvo strėlėmis pakelti iki vietos (tuo momentu suveikia galinis jungiklis gervės elektros variklio maitinimo grandyje, ir variklis atsijungs);
- ant gervės veleno uždėti rankena ir rankiniu būdu pritraukti gelbėjimosi valtį ant kilbloko, po to nuimti rankeną ir padėti ją į nuolatinę jos buvimo vietą;
- sutvarkyti šormtrapą, pastatyti lejerinį arba nuimamąjį aptvarą;
- užfiksuoti valčių keltuvų strėles, užvesti ir prispausti talrepais valties prispaudimo lynus.

GELBĖJIMOSI VALČIŲ PARUOŠIMAS, NULEIDIMAS IR PLAUKIMAS JAIS NUO LAIVO

Situacija gali būti tokia, kad kovą už laivo išlikimą dar vyksta, o kai kurias valtis jau pradėjo leisti į vandenį. Tai visiškai nereiškia, kad kapitonas pamiršo paskelbti valčių pavojų arba kažkas savavališkai nuleidžia gelbėjimosi priemones. Tokius išankstinius veiksmus gali sukelti gaisro pavojus valčių arba plaustų buvimo vietose, laivo pakrypimas iki 15-20°, kai nuleisti valtis jau nebeįmanoma, arba kitos aplinkybės.



Pav. 52 Gelbėjimosi valtys (2 kiekvienne borte, valtys talpumas yra 43 žmonės)



Pav. 53 Greitaeigis gelbėjimo kateris (skirtas gelbėti iškritusiems už borto žmonėms)

GELBĖJIMOSI VALTIES NULEIDIMO INSTRUKCIJA

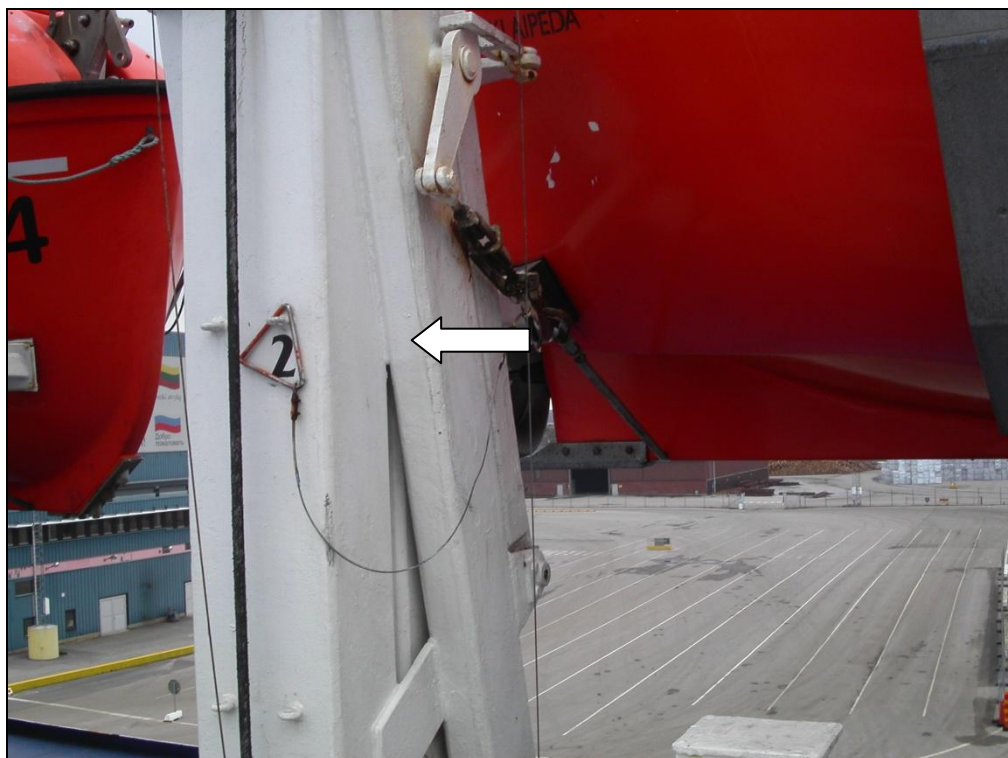
- 1. ĮSUKTI KAMŠTĮ Į VALTIES DUGNĄ.**



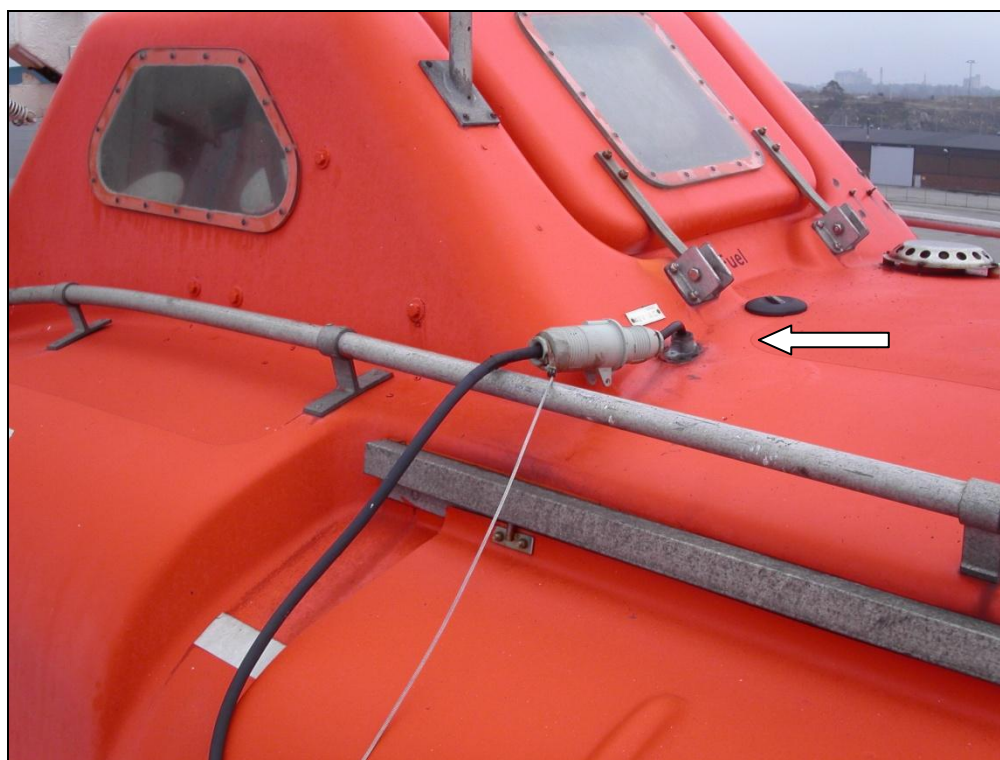
2. ĮSODINTI ŽMONES.



3. ATKABINTI VALTIES TVIRTINIMĄ.



4. ATJUNGTI EL KABELĪ.



5. UŽVESTI VARIKLĪ.

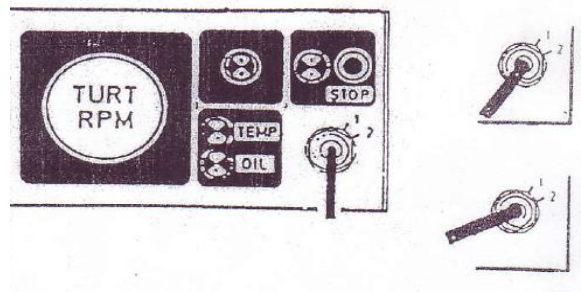
2.3. Greičio kontroleris turi būti neutralioje pozicijoje.

Valtyse Nr.1-2 rankena viršutinėje pozicijoje. Valtys Nr. 3-4 turi atskirą valdymą.

GELBĖJIMOSI VALTIES VARIKLIO

PALEIDIMAS

- Laikyti paleidimo rankenėlę padėtyje 1/ pašildymas 10-30sek. (bus garsinis signalas).
- Pasukti paleidimo rankenėlę į padėtį 2/ start ir laikyti kol variklis pasileis.
- Rankenėlę atleisti varikliui pasileidus (garsinis signalas išsijungs).

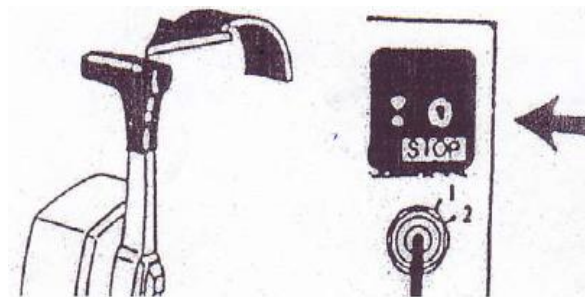


GELBĖJIMOSI VALTIES VARIKLIO SUSTABDYMAS

- . Greičio valdymo svirtį pastatyti į neutralią padėtį.
- . Nuspausti STOP mygtuką.
- . Atjungti prietaisų skydo maitinimą.

Pastaba: keičiant eigos kryptį visada išlaikyti pauzę neutralioje valdymo svirties padėtyje.

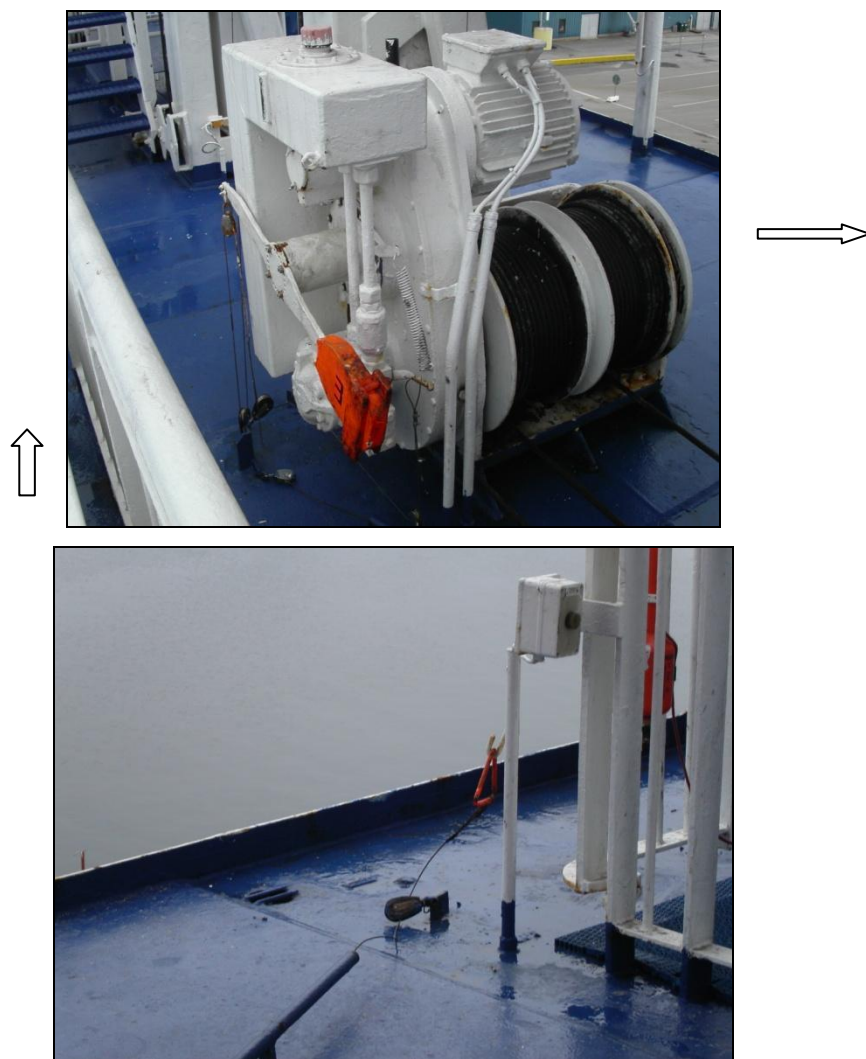
Valtyse 3-4 visada sumažinti kuro padavimą (greičio svirtis) prieš perjungiant pavara.



7. PATRAUKTI DISTANCINIO VALDYMO RANKENĄ TIES GALINIU VALTIES LIUKU IR LAIKYTI KOL VALTIS NUSILEIS IKI VANDENS



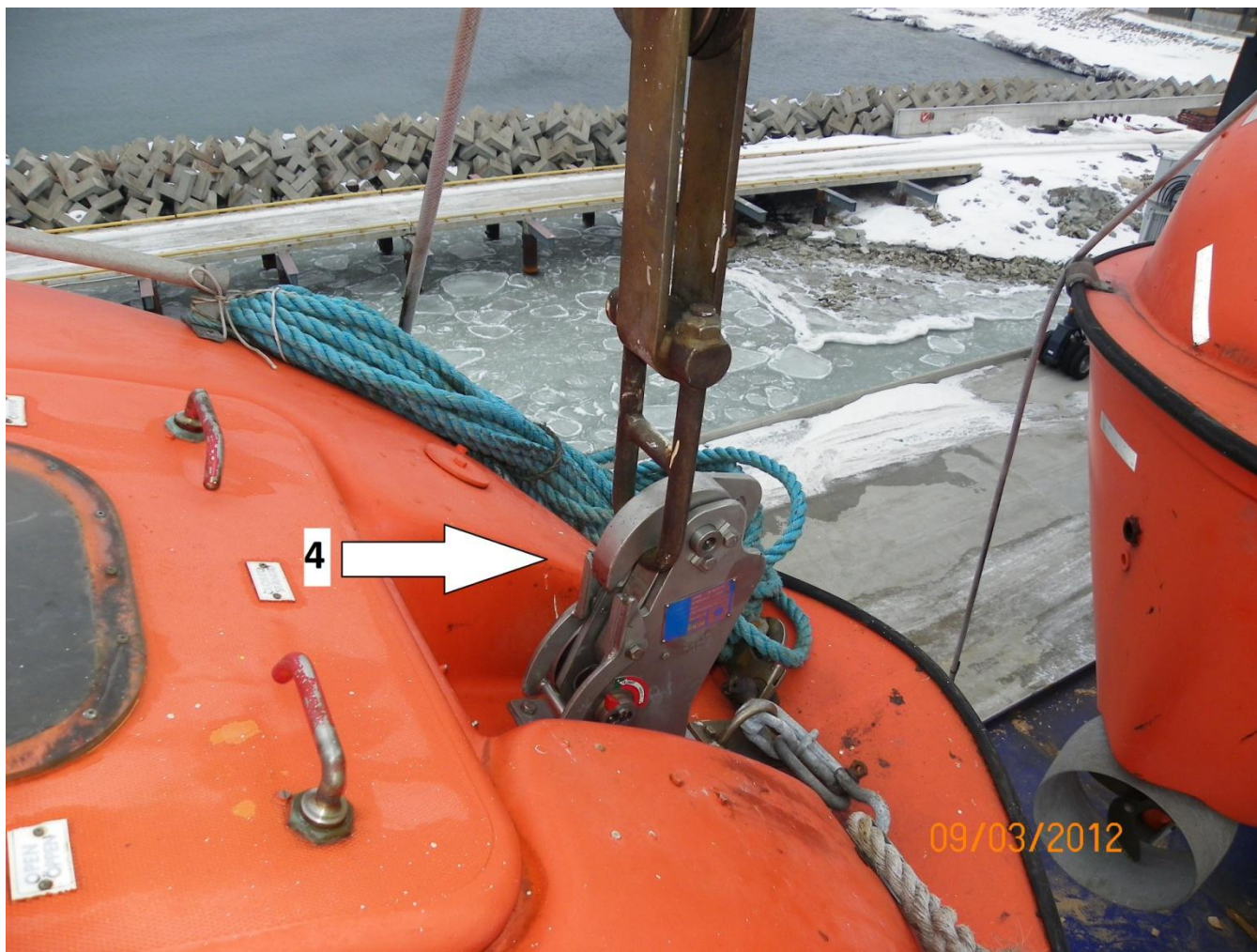
(Leisti valtį galima ir atleidžiant gervės stabdį žr. pav. a ir b)



Pav. a ir b

8. GELBĒJIMOSI VALTIES ATKABINIMAS

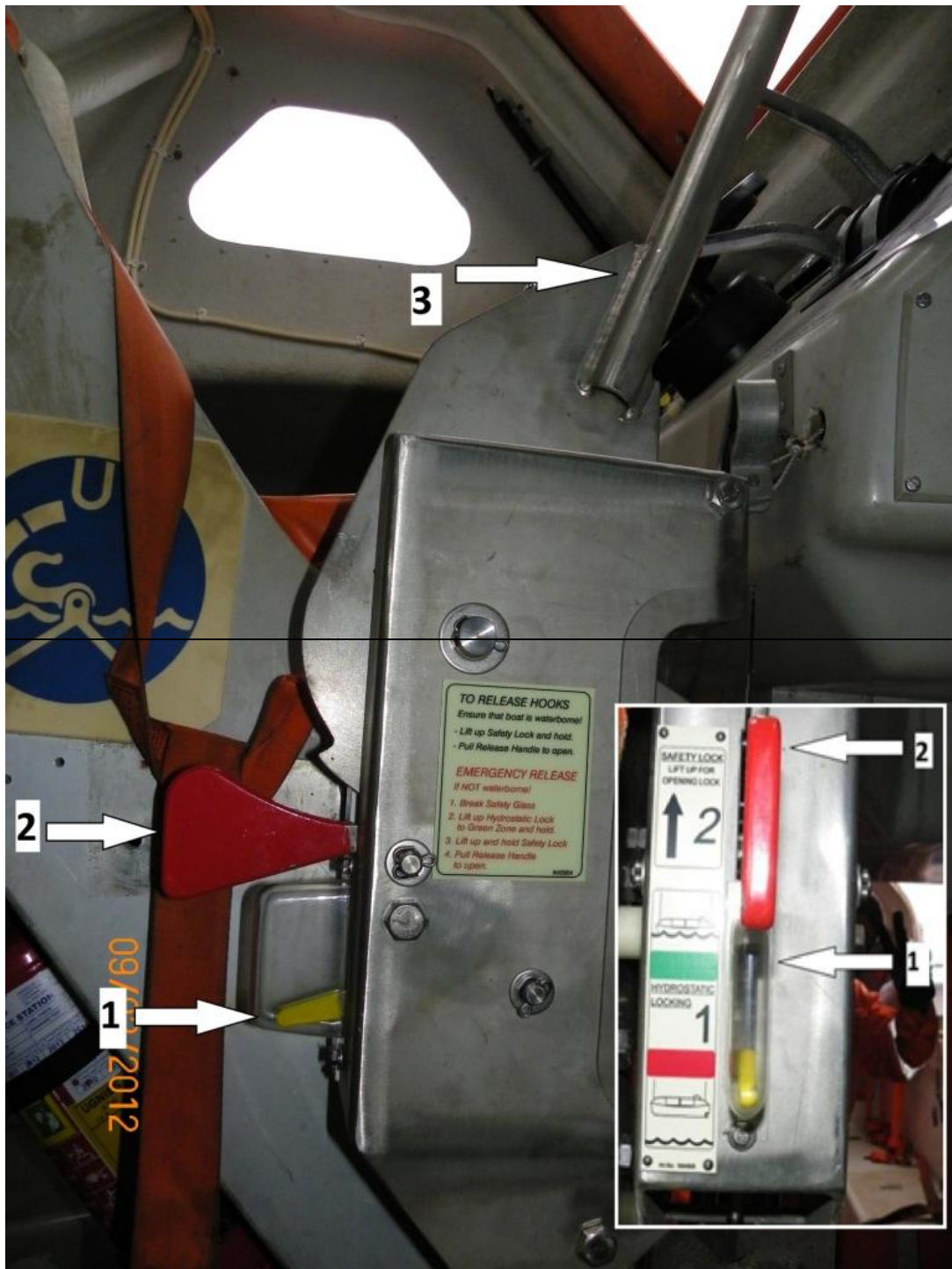
(žr. pav. a ir b)



pav. a

DĖMESIO: Prieš nuleidžiant valtį įsitinti, kad atkabinimo kabliai nepažeisti, o atkabinimo/prikabinimo mechanizmas yra teisingoje padėtyje. Neteisingas naudojimas gali būti mirtinai pavojingas!!!

1. Įsitikinti kad valtis pilnai nuleista ant vandens ir nuleidimo lynai yra neįtempti (laisvi).
2. Patikrinti ar hidrostatinio užrakto skląstis (1) pasislinko į žalią zoną.
3. Apsauginį kaištį (2) pakelti ir laikyti pakeltoje padėtyje. Patraukti atkabinimo rankeną (3), tam kad įsitikinti jog apsauginis kaištis (2) išlieka pakeltoje padėtyje.
4. Patraukti atkabinimo rankeną (3) į padėtį „Atidaryta“ (OPEN). Abu kabliai atsikabina tuo pačiu metu.
5. Nuplaukite nuo laivo (pavojaus).



pav. b

9. AVARINIS GELBĖJIMOSI VALTIES ATKABINIMAS.

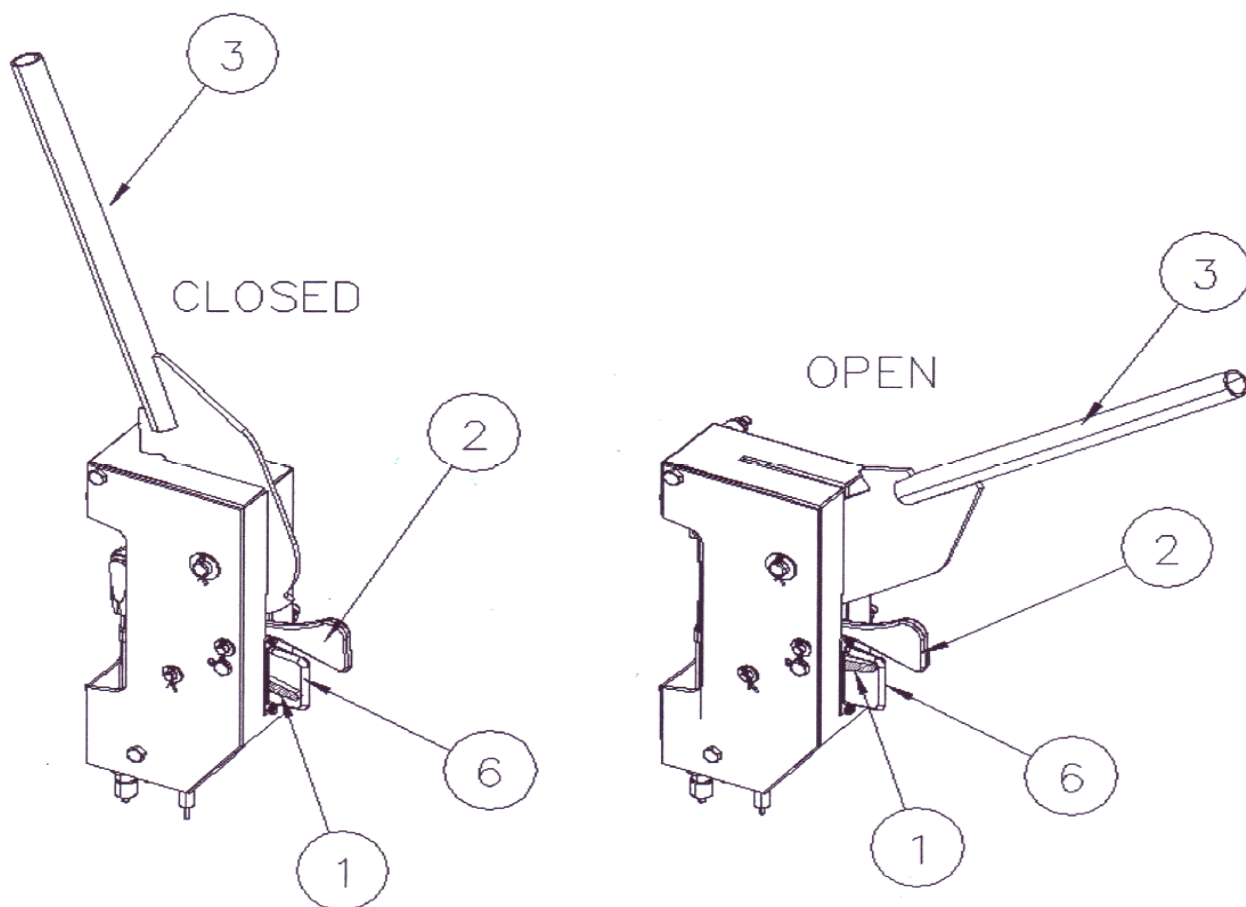
Hidrostatinis užraktas ne žalioje zonoje

DĖMESIO

Ši procedūra turi būti atliekama tik esant ekstremaliai pavojingoms sąlygoms. Neteisingas naudojimas gali būti mirtinai pavojingas!!!

RIZIKOS ĮVERTINIMAS: Jeigu nuleidžiant gelbėjimosi valtį ji užstrigo nepasiekus vandens, atsakingas valties karininkas privalo nuspręsti ar atkabinti valtį avariniu būdu. Priimdamas sprendimą jis turi atsižvelgti į tai, kad kabant valčiai aukštai virš vandens tokia operacija gali būti mirtinai pavojinga.

- Sudaužyti apsauginį stiklą (6). Pakelti hidrostatinį užraktą (1) į „ŽALIĄ ZONĄ“ ir laikyti. Pakelti ir laikyti apsauginį kaištį (2).
- Pastumti atkabavimo rankeną (3) į padėtį „ATIDARYTA“(OPEN). Abu valčių kabliai atsikabins tuo pat metu.



Gali būti taip, kad laivą teks palikti esant dideliam bangavimui. Bangų keteroms sulyginti naudojamas aliejus arba skysti gyvuliniai riebalai. Tam reikia, kad riebalai liėtų nedidelę srovę už borto per denio špigatą, pačioje patogiausioje vietoje, atsižvelgiant į laivo pasvirimą ir laivo dreifo bei bangų kryptį (geriau iš priešvėjinės laivo borto pusės).

Jeigu valtis nuleidžiama esant bangavimui, reikia tolygiai leidžiant valties priekio ir laivagalio forlynus(jei yra), prilaikyti valtį nuo siūbavimo. Jeigu laive yra pripučiami guminiai maišai svorio tvirtinimui, juos reikia panaudoti kaip fenderį.

Esant bangavimui reikia pabandyti nuleisti valtį ant bangos pado ir valties tales atkabinti kai valtis pakyla ant bangos.

10. ŽMONIŲ ĮSODINIMAS Į GELBĖJIMOSI VALTĮ

- pav. a iš valčių denio;



pav. b -virvinėmis kopėčiomis

Ten, kur tai numatyta, įsodinama valties įrengimo vietoje.

Pirmiausia įsodinami vaikai ir moterys, seni ir ligoti žmonės, po to kiti keleiviai ir įgulos nariai pagal aliarmų tvarkaraštį.

Kad valtis nuplauktų nuo laivo borto, būtina:

- paleisti variklį;
- atkabinti tales.
- pasukti vairą į kitą pusę nuo laivo borto;
- jeigu aplinkybės leidžia, atstumti valtį strypais su kabliais;
- pajudėti ir nuplaukti nuo laivo borto.

Šiuolaikinių gelbėjimosi valčių variklius galima užvesti prieš nuleidžiant valtį į vandenį. Valties variklį reikia užvesti laikantis instrukcijos, kuri yra prie variklio valdymo pulto. Valties varikliu reikia naudotis kaip galima mažiau, ypač kai nuplaukiama nuo laivo borto, kai surenkami esantys vandenyje žmonės, surenkamos į vieną vietą gelbėjimosi priemonės. Gelbstint atviroje jūroje, pagrindinis uždavinys – kuo ilgiau išsilaikyti arčiau laivo žuvimo vietos. Sprendimas pasiekti krantą ir išlipti ant jo priimamas tik tokiu atveju, kai yra didelė sėkmės galimybė.

GELBĖJIMOSI VALČIŲ EKSPLOATACIJOS IR PRIEŽIŪROS REIKALAVIMAI

Gelbėjimosi priemonės privalo turėti registro lipduką ir turi būti tikrinamos ne rečiau kaip kartą į metus.

Laivo įgula privalo sekti valčių įrangos tvarkingumą, o taip pat jų nuleidimo ant vandens ir pakėlimo ant laivo įrangą. Gelbėjimosi valtys atviro tipo turi būti įrengtos su tentais arba kitais prietaisais, saugančiais žmones nuo blogo oro ir per daug aukštos (žemos) temperatūros. Visi

aprūpinimo daiktai, išskyrus atstūmimo kablius, tvirtinami valtės viduje. Negalima leisti kauptis vandeniui valtyje; vandens išleidimo iš valtės angas dugne reikia laikyti atviromis, kai valtis yra laive.

Valtis reikia vėdinti sausomis saulėtomis dienomis, o inventorių pradžiovinti. Apžiūrint valtis ypatingą dėmesį reikia atkreipti į korpuso vietas, esančias šalia kilbloko. Tanklaivio valtis reikia periodiškai tikrinti įjungiant variklį, drėkinimo sistemą ir džiovinimo sistemą valčiai esant vandenyje.

Valtyje su rankine pavara su sraigtu po kiekvieno jos pakėlimo reikia patikrinti visą pavara, kelis kartus perjungiant reversinę rankeną, nes vanduo, susikaupęs deidvudo vamzdyje ir menčių sujungime, gali sukelti menčių prilipimą prie stebulės, arba veleno prilipimą prie deidvudo vamzdelio. Su sūpuoklės rankenomis reikia elgtis atsargiai, nes jos pagamintos iš vamzdelių plonomis sienomis, ir fiziškai stiprus žmogus gali sulenkti supuolę arba net ją sulaužyti.

Rangauto, takelažo ir burių tvirtumą reikia periodiškai tikrinti.

Ypatingą dėmesį reikia atkreipti į maisto produktų ir vandens paruošimą. Naliečiamos produktų atsargos turi būti saugomos cinkuotose ir užlydytose dėžėse. Vandenių reikia keisti laiku ir periodiškai plauti bakus ar statinėles vandeniui.

Kilblokai, naitovai ir valčių keltuvai turi žymias tvirtumo atsargas, bet nesilaikant jų techninio eksploatavimo taisyklių, jie gali neveikti valčių nuleidimo metu.

Kilbloko judančios dalys (atmetamos dalies kilpos arba fiksuojanti įranga, laikanti valtės kilį, linai ir kt.) turi būti gerai išdėstytos ir suteptos. Valtės naitovai, jų talrepai ir L tipo kabliai turi būti be rudžių, talrepų sraigto įraiža turi būti sutepta ir be kirtaviečių. Lynų (naitovų) įtempimas turi neleisti valčiai klibėti ant kilbloko.

Valčių keltuvus ir kabamųjų keltuvų blokus reikia sutepti ir periodiškai išjudinti. Žiemą rekomenduojama naudoti atsparius šalčiui tepalus ir neleisti susidaryti ledui ant užsiverčiančiųjų arba gravitacinių valčių keltuvų dantytų plokštelių, sektoriaus, šarnyrų ir kitų judančių dalių ir sujungimų. Ypatingą dėmesį reikia kreipti į šstormtrapų, škentelių su musingais ir jų tvirtinimo prie valčių keltuvų toprikų būklę, sudedant juos į gelbėjimosi valtis taip, kad jų nuleidimo metu aukščiau išvardintos detalės neužsikabintų už valtės ar jų aprūpinimo daiktų.

Gelbėjimosi įrangą reikia laikyti nuolat paruoštus naudojimui, dėl ko būtina atlikti:

- įgulos nariai, kuriems leista aptarnauti gelbėjimosi valčių gerves ir valčių keltuvus, turi išnagrinėti ir laikytis aptarnavimo instrukcijų;
- prieš kiekvieną reisą, o vėliau nuolat, bet ne rečiau kaip 1 kartą per savaitę, būtina tikrinti gelbėjimosi valčių plaukiojimo tvirtinimų tvarkingumą;
- laivo palikimo mokymų metu atlikti mažiausiai vienos gelbėjimosi valtės dalinį nuleidimą po visų reikalingų jos nuleidimui darbų įvykdymo;

Pagal eksploatacijos instrukcijų reikalavimus laivo įgulos atsakingi asmenys turi nuolat atlikti valčių keltuvų ir nuleidimo – pakėlimo įrangos periodišką apžiūrą ir reglamento patikrinimus.

Kasdienės apžiūros metu būtina:

- apžiūrėti valčių keltuvus, takelą ir įsitikinti jų tvarkingumu ir komplektaciją;
- pašalinti nešvarumus, drėgmę, koroziją nuo atvirų nedažytų dalių ir atnaujinti jų sutepimą;
- pašalinti pašalinius daiktus, esančius arti valčių keltuvų ir trukdančius jų darbui bei aptarnavimui.

Savaitinės apžiūros metu būtina:

- atlikti kasdienę apžiūrą, o taip pat patikrinti visų besitrinančių ir besisukančių detalių sutepimą;
- patikrinti valčių keltuvų strėlių ir gelbėjimosi valčių standartinėje (plaukiojimo) padėtyje tvirtinimus.

Mėnesinės apžiūros metu būtina:

- atlikti savaitinę apžiūrą;
- patikrinti valčių keltuvų ir valčių gervių varžtinių sujungimų tvarkingumą bei patikimumą;
- apžiūrėti valčių keltuvus tikslu aptikti juose defektus;
- apžiūrėti valčių keltuvų detalių nudažymą, o vietas su pažeistu nudažymu nuvalyti, užgruntuoti ir nudažyti;
- sutepti atramos ratukų ašis, pakabas, strėlės škyvus ir staninas, staninos būgną, priekinį ir galinį šarnyrą, nuvedimo blokus, strėlių žygio padėtyje tvirtinimo stoporus, o taip pat plieninius lynus, teprikus ir suveržimus. Sutepti purškiant arba sukanant tepalinės gaubtukus iki tepalo pasirodymo tarpeliuose. Esant būtinumui į gaubtukines tepalines įpilama tepalo. Metaliniai lynai sutepami teptuku. Plieniniai lynai turi būti be pašaušimų ir „ežiukų“, visos lynų jungtys turi būti tvarkingos.
- patikrinti valčių keltuvų darbą išvertimo, nuleidimo ant vandens, gelbėjimosi valtės užvertimo metu, jei mėnesio bėgyje nebuvo atliktos pakėlimo – nuleidimo operacijos.

Žiemos metu būtina nuolat nuo gelbėjimosi valtės įrangos šalinti sniegą ir ledą. Siekiant išvengti apledėjimo valčių keltuvų šarnyrus, pakabų vertikalios ašies ir judrias dalis gausiai sutepti.

Asmuo, atsakingas už darbų saugos reikalavimų, naudojant laivo gelbėjimosi valtį, laikymąsi, yra skiriamas gelbėjimosi valtės vadas, kurį skiria laivo kapitonas. Įgulos nariams, neturintiems reikalingų žinių ir praktinių įgūdžių, neleidžiama savarankiškai atlikti gelbėjimosi valčių nuleidimo – pakėlimo darbų.

Gelbėjimosi valties nuleidimo ar pakėlimo metu visi įgulos nariai užima vietas pagal aliarmo tvarkaraštį ir atlieka savo pareigas.

Teisingo ir saugaus darbo su kolektyvinėmis gelbėjimosi priemonėmis įgūdžiai gaunami specialių mokymų ir valčių praktikų metu, kurių tikslas supažindinti laivo įgulą su gelbėjimosi priemonių nuleidimo ir naudojimo esant skirtingoms sąlygoms taisyklėmis. Tokie užsiėmimai pradedami pasakojimų, paaiškinimų, parodymų arba kovos už žmonių gyvybę jūroje elementų tobulinimo pavidalu. Užsiėmimų vieta gali būti patalpos arba denis šalia gelbėjimosi valties, arba šalia valčių keltuvų.

DARBAS SU VAIRAVIMO MECHANIZMAIS

Kiekvienas laivas turi turėti pagrindinę ir atsarginę pavarą, o jei jos abi įrengtos žemiau vaterlinijos – ir avarinę pavarą virš pagrindinio denio, jos visos turi veikti nepriklausomai viena nuo kitos. Pagrindinė ir atsarginė pavaros gali turėti ir bendras dalis.

Laivo vairas, valdomas pagrindinė pavana, laivui judant pilna eiga pirmyn, turi iš 35° vieno borto būti pasukamas į 35° kito borto ne ilgiau kaip per 28 sek; valdomas atsarginė pavana, laivui judant 0,5 maksimalios eigos, bet nemažiau kaip 7 mazgų greičiu, nuo 15° vieno iki 15° kito borto – ne ilgiau kaip per 60 sėk; avarinė pavana – judant 4 mazgų greičiu, turi būti galima persukti vairą nuo borto iki kito borto.

Perjungti pagrindinę pavarą į atsarginę neturi užtrukti ilgiau kaip 2 min., o į avarinę – neilgiau kaip 5 min.

Vairavimo įrangą turi turėti ribotuvus, neleidžiančius pasukti vairo daugiau kaip 36 laipsniais. Vairavimo pavaros turi būti prižiūrimos reguliariai, laikantis „Laivų pagalbinių mechanizmų ir įrangos eksploatacijos taisyklų“.

Ruošiantis išplaukti vairavimo įrangą išbandoma vairo pasukimais. Tuomet tikrinama: aksiometrų parodymų tikslumas (vairo padėties parodyme paklaida ne didesnė nei 1 laipsnis), vairo pasukimo nuo borto į bortą lengvumas, laikas vairui persukti pagrindine ir atsargine pavana, normalus valdymo sistema ribotuvų veikimas.

Apžiūrint atsarginę pavarą, patikrinami ir reikalingi perjungimui instrumentai.

Plaukiojimo metu vairavimo įrangą turi būti apžiūrima kiekvieną vachtą. Pereinant nuo pagrindinės į atsarginę pavarą būtina: užveržti vairo stabdį; sukti atsarginę pavarą tuščia eiga tol, kol vairo ir pavaros padėtys sutaps; suderinti aksiometro parodymus.

Laivą dokuojant vairavimo įrangą apžiūri laivo administracija ir Registro inspektorius. Laivas neišleidžiamas į jūrą, jei: vairo persukimo laikas ilgesnis nei reikalauja taieyklės; vairas

pilnai nepasisuka; baleris susuktas didesniu nei 5° kampu; nesuderinti aksiometrai; netvarkinga atsarginė pavara.

8 mokymo elementas. Darbas su valčių nuleidimo ir vairavimo mechanizmais AB „DFDS Seaways” kompanijos M / l „Regina Seaways” (M / l „Victorija Seaways”) laivuose.

8.1. VALČIŲ NULEIDIMO IR VAIRAVIMO MECHANIZMŲ PRIEŽIŪROS INSTRUKCIJOS

DARBAS SU VALČIŲ NULEIDIMO MECHANIZMAIS

Žiūrėti 201-203 pusl.

TVIRTINU:

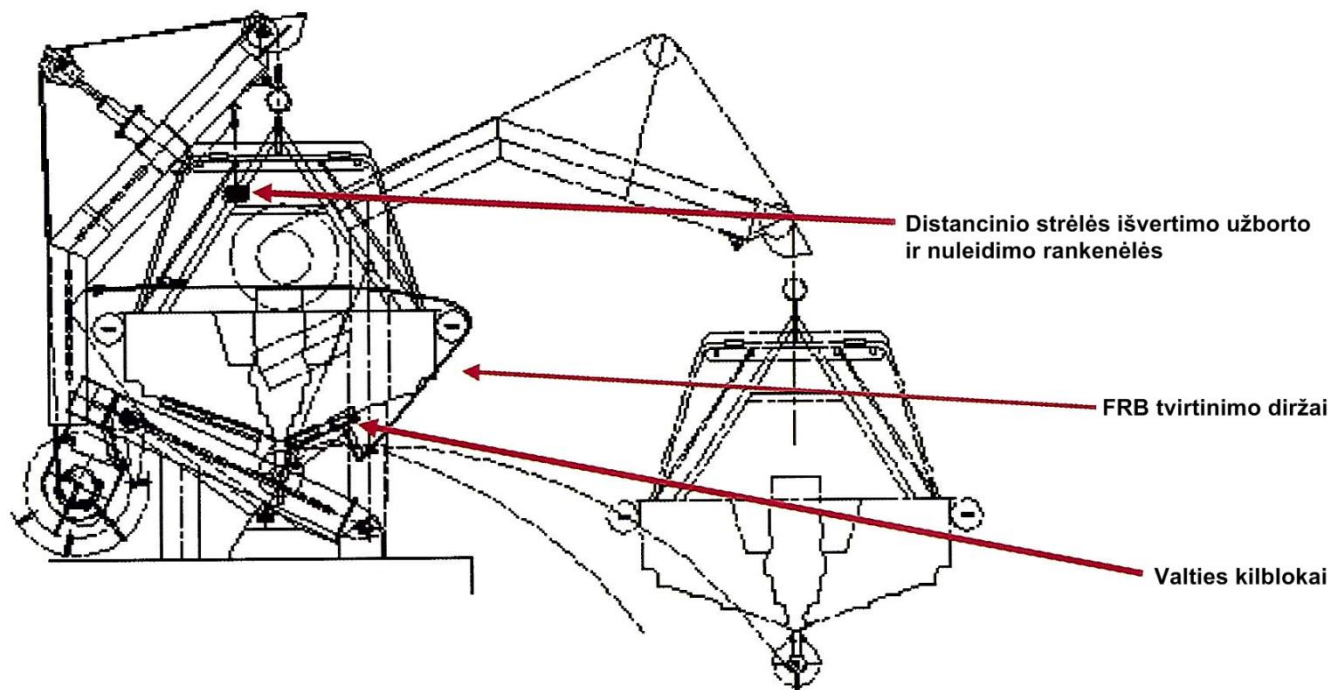
Kapitonas j/k „**VICTORIA
SEAWAYS**“

2012-04-04

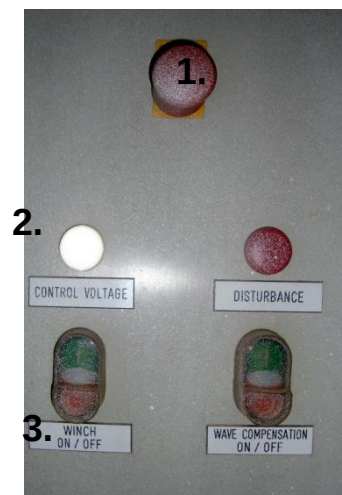
3-TI-244 -202

Greitaeigės gelbėjimo valtės(FRB) nuleidimo

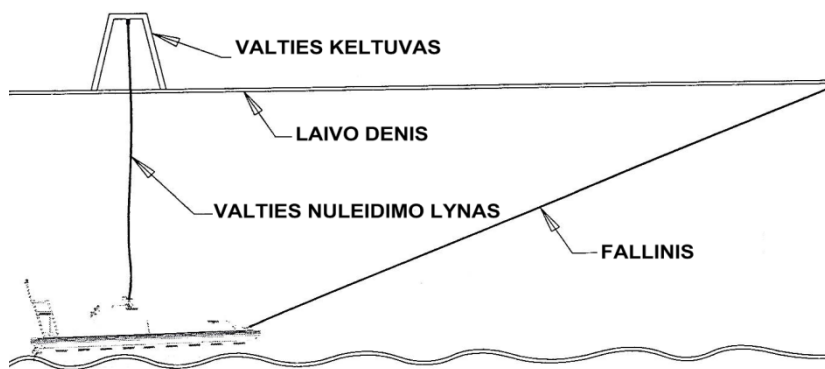
INSTRUKCIJA



1. Patikrinti ar nenuspaustas STOP mygtukas ant hidraulikos valdymo bloko;
2. Patikrinti ar yra elektros maitinimas valdymo bloke „CONTROL VOLTAGE“ (šviečia baltas indikatorius);
3. Paspausti žalią mygtuką „WINCH ON/OFF“;
4. Įlaipinti gelbėjimo įgulą į valtį;
5. Atjungti akumuliatorių įkrovimo kabelį;
6. Atlaisvinti tvirtinimo diržus (šoniniai valtės kilblokai nusileis, valtis bus paruošta nuleidimui);
7. Po sėdyne įjungti valtės elektros maitinimą;
8. Susėsti valtyje vienodai paskirstant svorį;
9. Valdymo poste pastumti keltumo išvertimo rankenėlę į poziciją „ARM OUT“ išversti valtį už borto (priklausomai nuo to kiek stipriai rankenėlė pastumiama valtis už borto išsivers lėčiau arba greičiau);

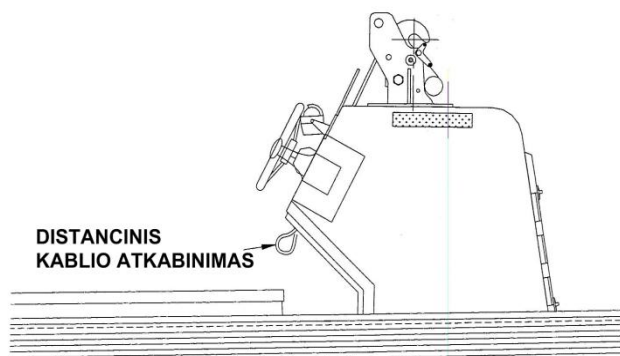
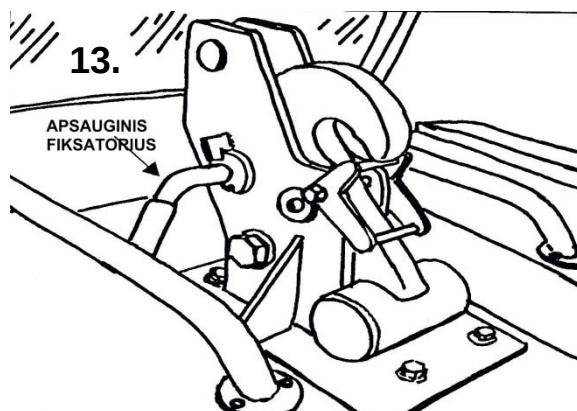


10. Kad nuleisti valtį, valdymo poste pastumti valtės nuleidimo rankenėlę į poziciją „LOWERING“ (priklausomai nuo to kiek stipriai rankenėlė pastumiama, valtis leisis greičiau arba lėčiau);
11. JEI LEIDŽIANT VALTĮ LAIVAS TURI EIGĄ VALTIES PRIEKYJE BŪTINAI TURI BŪTI PRITVIRTINTAS FALLINIS, KAD IŠVENGTI VALTIES APSIVERTIMO, KAI JI PASIEKS VANDENĮ.



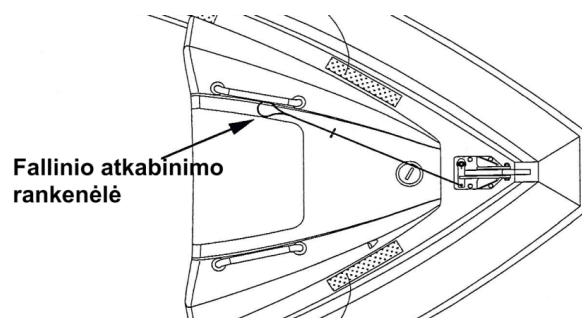
12. Užvesti valtės variklį, eiga susilyginti su laivo greičiu;

13. Ištraukti apsauginį kablo atidavimo fiksatorių;



14. Patraukti distancinį kablo atkabinimo rankenėlę, atkabinti kablį;

15. Padidinti valtės eigą, atkabinti fallinį, nuplaukti nuo laivo



Valties pakėlimas:

1. Užtvirtinti fallinį;
2. Užkabinti kablį;
3. Įstatyti kablo atidavimo fiksatorių;
4. Pakelti valtį, patraukiant pakėlimo rankenėlę į poziciją „HOISTING“, esant bangavimui, kad išvengtų perkrovų varikliui, dinaminių smūgių keltuvui ir trosui būtina įjungti „WAVE COMPENSATION“, panaikinti trosu laisvumą dėl bangavimo ir tada kelti valtį;
5. Užversti valtės keltuvą į laivą patraukiant rankenėlę „ARM IN“

6. Išlaipinti įgulą, užtvirtinti valtį.

Niekas šioje instrukcijoje negali apriboti kapitono teisės neatidėliotinai daryti pakeitimus esamose procedūrose ir imtis būtinų veiksmų norint išvengti pavojaus, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas ir atvejų aplinkybes.

Instrukciją sudarė:

VKP

GELBĖJIMOSI VALČIŲ EKSPLOATACIJOS IR PRIEŽIŪROS REIKALAVIMAI

Žiūrėti 215-218 pusl.

DARBAS SU VAIRAVIMO MECHANIZMAIS

Kiekvienas laivas turi turėti pagrindinę ir atsarginę pavarą, o jei jos abi įrengtos žemiau vaterlinijos – ir avarinę pavarą virš pagrindinio denio, jos visos turi veikti nepriklausomai viena nuo kitos. Pagrindinė ir atsarginė pavaros gali turėti ir bendras dalis.

Laivo vairas, valdomas pagrindinė pavana, laivui judant pilna eiga pirmyn, turi iš 35° vieno borto būti pasukamas į 35° kito borto ne ilgiau kaip per 28 sek; valdomas atsarginė pavana, laivui judant 0,5 maksimalios eigos, bet nemažiau kaip 7 mazgų greičiu, nuo 15° vieno iki 15° kito borto – ne ilgiau kaip per 60 sėk; avarine pavana – judant 4 mazgų greičiu, turi būti galima persukti vairą nuo borto iki kito borto.

Perjungti pagrindinę pavarą į atsarginę neturi užtrukti ilgiau kaip 2 min., o į avarinę – neilgiau kaip 5 min.

Vairavimo įranga turi turėti ribotuvus, neleidžiančius pasukti vairo daugiau kaip 36 laipsniais. Vairavimo pavaros turi būti prižiūrimos reguliariai, laikantis „Laivų pagalbinių mechanizmų ir įrangos eksploatacijos taisyklų“.

Ruošiantis išplaukti vairavimo įranga išbandoma vairo pasukimais. Tuomet tikrinama: aksiometrų parodymų tikslumas (vairo padėties parodyme paklaida ne didesnė nei 1 laipsnis), vairo pasukimo nuo borto į bortą lengvumas, laikas vairui persukti pagrindine ir atsargine pavana, normalus valdymo sistema ribotuvų veikimas.

Apžiūrint atsarginę pavarą, patikrinami ir reikalingi perjungimui instrumentai.

Plaukiojimo metu vairavimo įranga turi būti apžiūrima kiekvieną vachtą. Pereinant nuo pagrindinės į atsarginę pavarą būtina: užveržti vairo stabdį; sukti atsarginę pavarą tuščia eiga tol, kol vairo ir pavaros padėtys sutaps; suderinti aksiometro parodymus.

Laivą dokuojant vairavimo įrangą apžiūri laivo administracija ir Registro inspektorius. Laivas neišleidžiamas į jūrą, jei: vairo persukimo laikas ilgesnis nei reikalauja taieyklės; vairas pilnai nepasisuka; baleris susuktas didesniu nei 5° kampu; nesuderinti aksiometrai; netvarkinga atsarginė pavara.

9 mokymo elementas. Savarankiška užduotis.**9.1. UŽDUOTIES APRAŠYMAS.****UŽDUOTIES APRAŠYMAS**

Inkaro, valties nuleidimo, švartavimo, vairavimo įrenginio paruošimo darbui ir savarankiškas darbas su mechanizmais.

1. Tikslas gebėti atlikti inkaro, valties nuleidimo , švartavimo, vairavimo įrenginio paruošimo darbui ir savarankiškai dirbti su mechanizmais.
2. Užduočiai atlikti reikalingi inkaro, valties nuleidimo , švartavimo, vairavimo mechanizmai.
3. Užduotis atliekama vadovaujantis inkaro, valties nuleidimo , švartavimo, vairavimo įrenginio paruošimo AB „DFDS Seaways“ laivuose instrukcijomis.

SAVARANKIŠKOS UŽDUOTIES ATLIKIMO VERTINIMO KRITERIJAI

Eil.Nr.	Savarankiška užduotis	Įskaityta	Neįskatyta
1.	1) Savarankiškai atlikti inkaro mechanizmo paruošimą darbui; 2) Savarankiškas darbas su inkaro mechanizmu.		
2.	1) Savarankiškai atlikti švartavimo mechanizmo paruošimą darbui; 2) Savarankiškas darbas su švartavimo mechanizmu		
3.	1) Savarankiškai atlikti valties nuleidimo mechanizmo paruošimą darbui; 2) Savarankiškas darbas su valties nuleidimo mechanizmu		
4.	1) Savarankiškai atlikti vairavimo mechanizmo paruošimą darbui; 2) Savarankiškas darbas su vairavimo mechanizmu.		

**PROFESIJOS MOKYTOJŲ / DĖSTYTOJŲ TRANSPORTO TECHNOLOGINIŲ
KOMPETENCIJŲ TOBULINIMO PROGRAMOS MOKYMO MEDŽIAGOS RENGIMUI
NAUDOTA LITERATŪRA**

1. „DFDS Seaways“ kompanijos AB „DFDS Seaways“ laivų techninė dokumentacija.
2. Jūrininkystės technologija I-II d Klaipėda, 2008 .
3. V. Borvichinas, V. Kuznecovas, S. Mikaločius, „Laivo gyvybingumo ,žmonių gyvybės išsaugojimo užtikrinimas ir gaisro gesinimas“, Klaipėda , 2006
4. SOLAS. IMO. London, 2001.
5. R. Taučius „Laivų sandara“
6. I. Makarov „Morskoje delo“, Moskva
7. Čerka J. Laivo teorija. Klaipėda: KU leidykla., 1997, 250 p.
8. Darbų saugos laivuose bendrosios taisyklės.
9. IMDG code, 2006 edition
10. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Tarnybos Lietuvos Respublikos jūrų laivuose statutas. Vilnius, 1996.
11. Paulauskas V. Laivo įranga. Kaunas, Technologija. 1991, 68 p.
12. Paulauskas V. Laivo techninė eksploatacija. Kaunas, Technologija. 1991, 72 p.
13. Taggat R. Ship construction. New York. 1996. 388 p.
14. Замоткин А. П. Морская практика для матроса. Москва. Транспорт 1995. 281 с.
15. Стражко А. Безопасность плавания. СПМА, Ст-Петербург, 2005. 110 с.