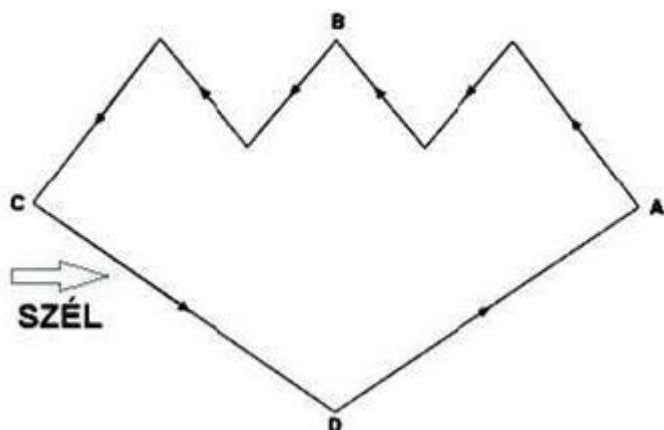
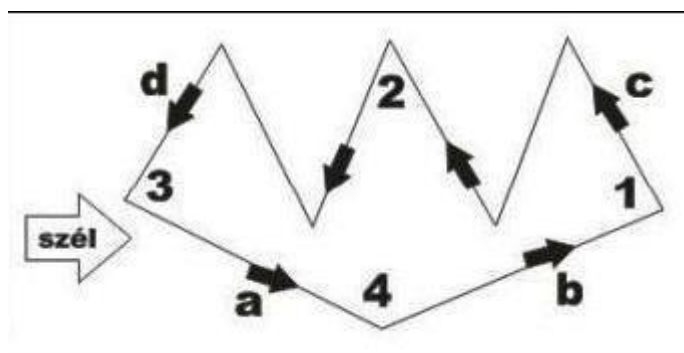




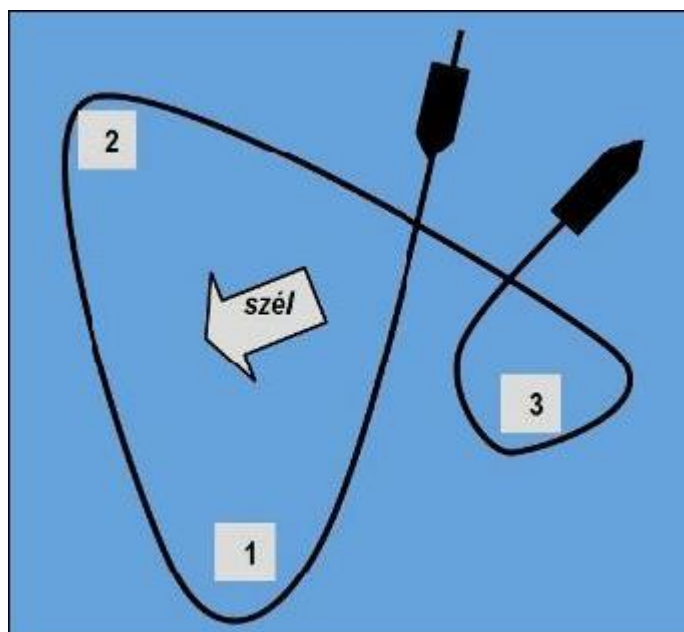
Előzetes a teszteléshez



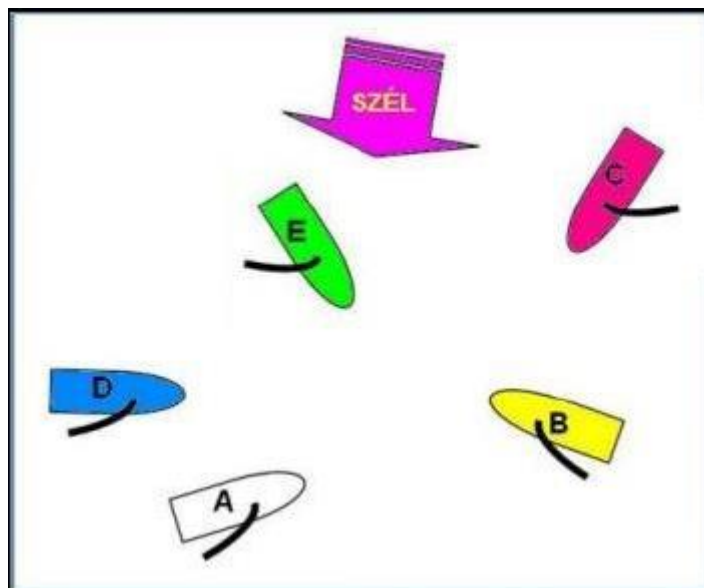
Ehhez az ábrához többnyire útvonal leíró, manőver megnevező kérdések, válaszok tartoznak. Van egy különleges, ahol jó válasznak a butaságot fogadják el: az adott szélirány jobbra forduló A –ból C –be a D, vagy a B felé indul? A B a jó válasz.



Ez az előzőhöz hasonló, de az egyes szakaszokon a csapás és szélirányokat is meg kell nevezni, illetve a jó választ bejelölni.



A egyes szakaszokon milyen csapás milyen szél van és a számmal jelölt helyeken milyen manővert kell végrehajtani.

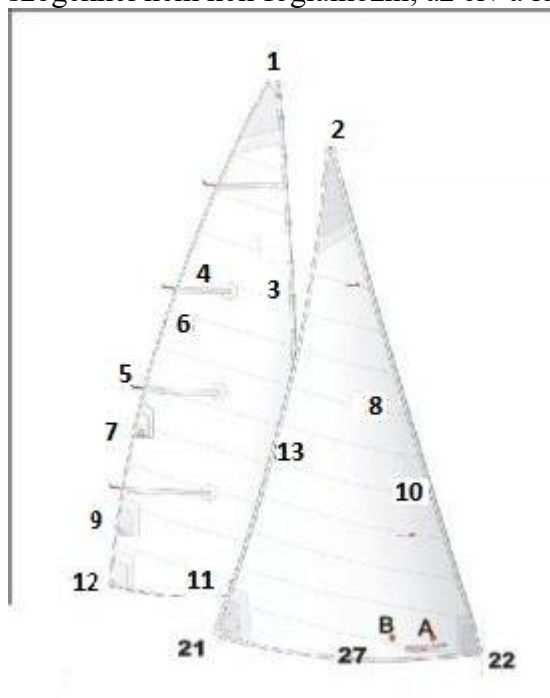


Útjogszabályok vitorla hajtás esetén a csapás szabályok.

Elsődleges szabály, hogy a jobbsapásos útjogos a balcsapásossal szemben. Másodlagos, hogy a szél alatti útjogos a szél felőlivel szemben.

Tehát B jobbsapásos, de szél alatt van a szintén jobbsapásos C-hez. E balcsapásos, ezért kitér B-nek, C-nek, de az azonos csapásos D-nek, E-nek is, mert szél fölött van. D kitér A-nak. Az áthaladás sorrendje tehát: B, C, A, D, E.

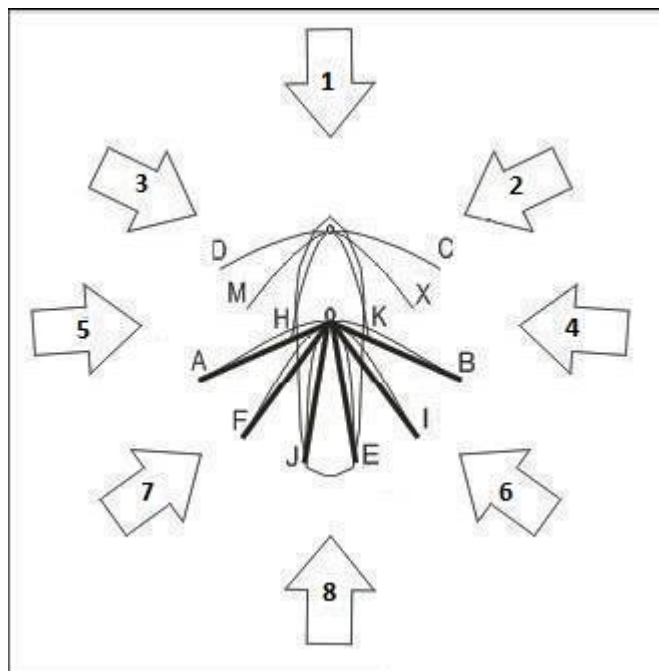
A valóságban egy ilyen szituáció régen rossz, nehezen elképzelhető. Az ilyen ábráknál a távolságokkal, szögekkel nem kell foglalkozni, az elv a lényeg.



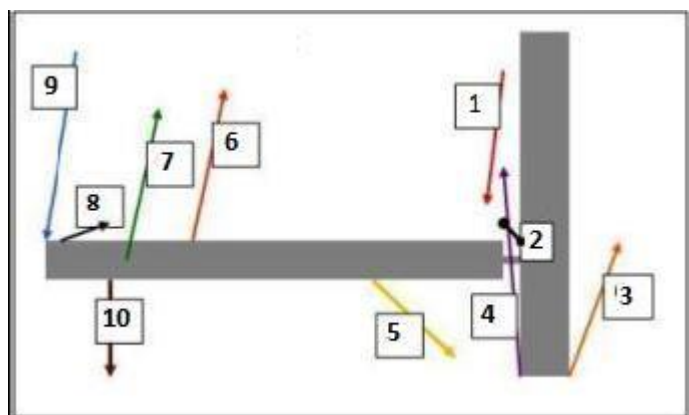
Ezzel a nagyvitorla és orrvitorla ábrával kérdeznék rá a vitorla

részeire, a szélerősödéskor szükséges kurtítás mikéntjére, a hajó kiegyensúlyozására. (vitorla/lateral) Felső sarok: 1 (halfejjel), 2. Alsó sarok: 22. Hátsó sarok: 12, 21. Első él: 3, 10. Alsó él: 11, 27. Hátsó él: 5, 13. Latni: 4. Reffszemek: 9, 7. Rollreff virtuális pontok: A, B.

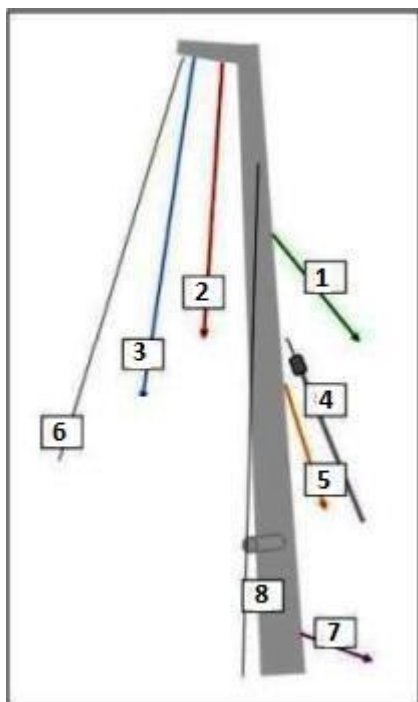
Erősödő szélben a dőlés csökkentésre, de vitorla – laterál egyensúly megtartására (kormányerő csökkentésére) először a nagyvitorlát kurtítjuk, majd az orrvitorlát. Tehát a grószot lekötjük 9-re, ha kell, betekerjük az orrvitorlát A-ra. Ha még szükséges a grószot 7-re kötjük a fokot B-ig csavarjuk be. Ez is elv. A tapasztalat mutatja meg, hogy hajó típustól, vitorlázattól, vitorlázási iránytól függően mi a célszerű és biztonságos.



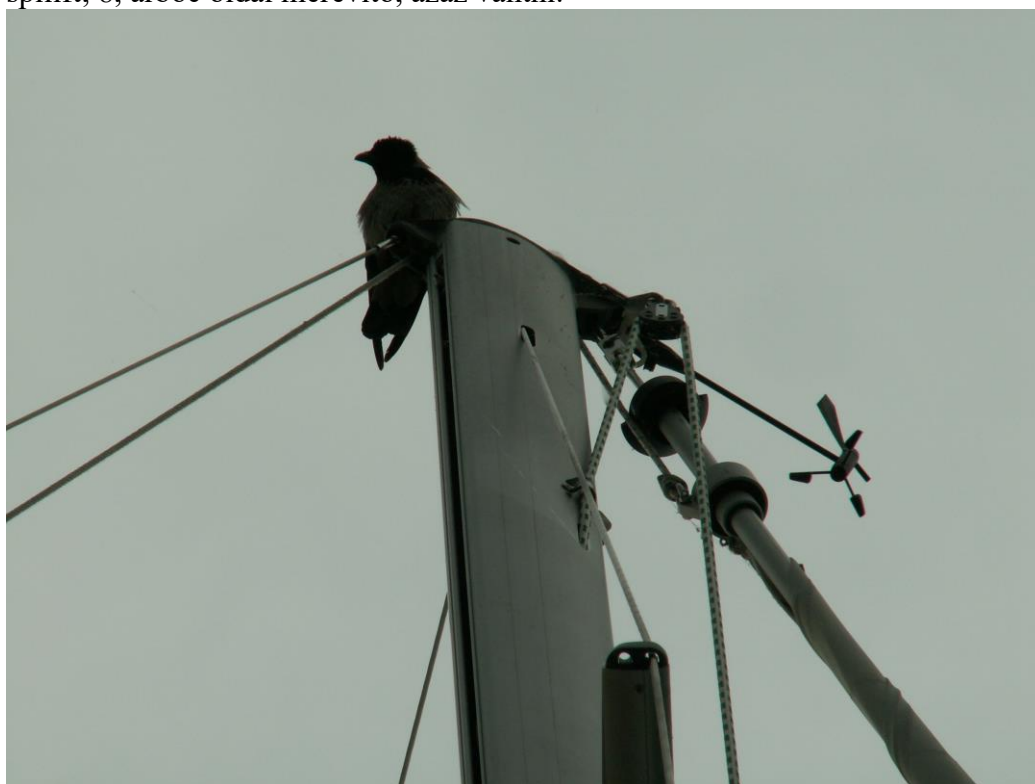
Itt a vitorlázási irányokhoz tartozó helyes vitorlaállítások vannak számon kérve. 1: szélbeállítás, nincs vitorlaállítást. 2-6 jobbsapás negyed, fél háromnegyed szél. 3-7 balcsapás negyed, fél háromnegyed szél. 8: hátszél. 2-es irányhoz J – H állás. 4-hez F – M. 6-hoz A – D. 8-hoz attól függően hogy bal, vagy jobbsapás B – D, vagy A – C.



Itt az rigg mozgó köteleinek egy részét láthatjuk: 1, nagyvitorla felhúzó, magyarul grószfall; 2, a nagyvitorla alsó sarkának rögzítése, egyszerűbb hajókon ez nem állítható, csak egy sekkel rögzített; 3, a hátszélvitorla rúdjának lefeszítő kötele (spialba); 4, cunnigham feszítő, csak versenyhajókon; 5, az alba a bumot feszíti lefele, bőszerűben van jelentősége; 6, a második sor reffkötele (a fentebbi ábra 7-es pontjához); 7, az első sor reffkötele (a fentebbi ábra 9-es pontjához); 8, nagyvitorla alsó él feszítő; 9, dirk, vagy bumlift; 10, nagyvitorla behúzó köté, magyarul grószshott.



További mozgó és álló kötelek: 1, spinakker fall; 2, grószfall; 3, dirk; 4, árboc előremerevítő, azaz forstág; 5, orrvitorla felhúzó, azaz fokfall; 6, árboc hátra merevítő, azaz achterstág; 7, spilift; 8, árboc oldal merevítő, azaz vantni.





Mit kell ezen a képen látni?

Két vitorla hajtású hajónak keresztező helyzetben összeütközés veszélye áll fenn. Alkalmazva a csapás szabályokat az egyiknek ki kell térnie, míg az útjogosnak tartania kell a menetirányát mindaddig, míg bizonyosan a kitérésre kötelezett azt el nem mulasztja, mert akkor neki is kitérés kötelezettsége keletkezik. A kereszben haladó hajó jobb csapásos (backbordos), ahol mi „vagyunk” balcsapásos (steuerbordos), tehát nekünk kell kitérni ebben a helyzetben praktikusán alá ejtve.

A HSz szituációs ábrák szabályai:

- ❖ az ábrák egy része fényképet tartalmaz, amelyeken hajó vagy hajócsoport látható és az azokon az adott szituációban látható fényjelzéseket vagy nappali jelzéseket kell a válaszban meghatározni;
- ❖ a másik típusnál a felülnézetben ábrázolt hajó vagy hajócsoport esetében kell meghatározni a látható fényjelzéseket;
- ❖ ilyen ábránál sehol sem kell figyelembe venni azt, hogy a hajók milyen magasak egymáshoz képest, azaz a testek takarását nem kell figyelembe venni; ha adott fény a megjelölt helyzetből elvben látható, akkor azt láthatónak kell tekinteni;
- ❖ minden kérdésben megjelölésre kerül, hogy a felülnézetben látható hajók milyen fajtájúak, azaz géphajó, gépnélküli hajó, tolóhajó, vontatóhajó, kishajó, nem kishajó, úszómunkagép, ha a megoldáshoz szükséges (azaz ettől függ a jelzés), akkor ezek mérete;
- ❖ egyes kérdéseknél a változatos kérdésfeltevés lehetősége érdekében nem csak hajók, hanem ún. nézőpontok is szerepelnek „X”-el és szükség esetén egy számmal jelölve (ezek nem hajók, hanem pusztán azt a pontot jelképezik, ahonnan szemléljük a hajókat; esetenként – ha annak van jelentősége, vagy nem kétséget kizáróan azonosítható annak mértéke, akkor – megjelölésre kerül az egyes hajók közti szöghelyzet is);
- ❖ a kérdésekben nem szükséges mérlegelni, hogy a fények működnek-e, valamennyi fényjelzést működőképességnek kell tekinteni, ugyanakkor azt minden esetben figyelembe kell venni, hogy adott fényjelzés viselendő (azaz kötelező), vagy viselhető;

A fény-, ill. nappali jelzést tartalmazó ábrák szabályai:

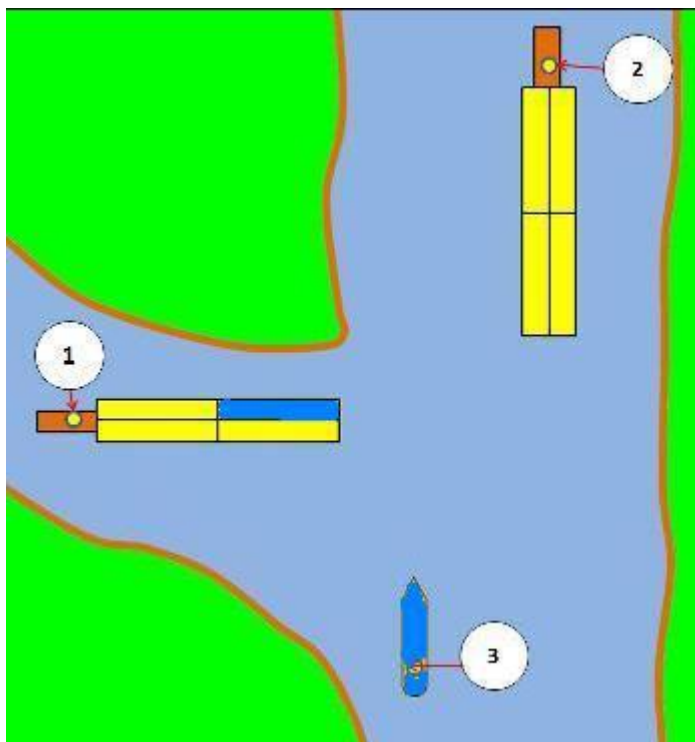
- ❖ Az éjszakai közlekedési helyzeteket (ahol azt fények alapján kell felismerni) az úszólétesítmények egymáshoz képest különböző helyzeteiben és eltérő nézőpontokból mutatják az ábrák. A színes fénypontok méretei közti különbség nem tükröz sem távolságbeli, sem méretbeli különbséget;
- ❖ egy másik típusnál a hajók mellett a víziút egyéb jelzései is megjelenhetnek az ábrán (pl. a hid fényjelzései is láthatók egy tolt kötélék farfényeivel együtt);
- ❖ ennél az ábracsoportnál sem kell figyelembe venni takarásokat és esetleges hibás működést;
- ❖ egyes ábrákon a nappali jelzések fajtájából és számából kell megállapítani az adott hajó(k) jellemzőit.



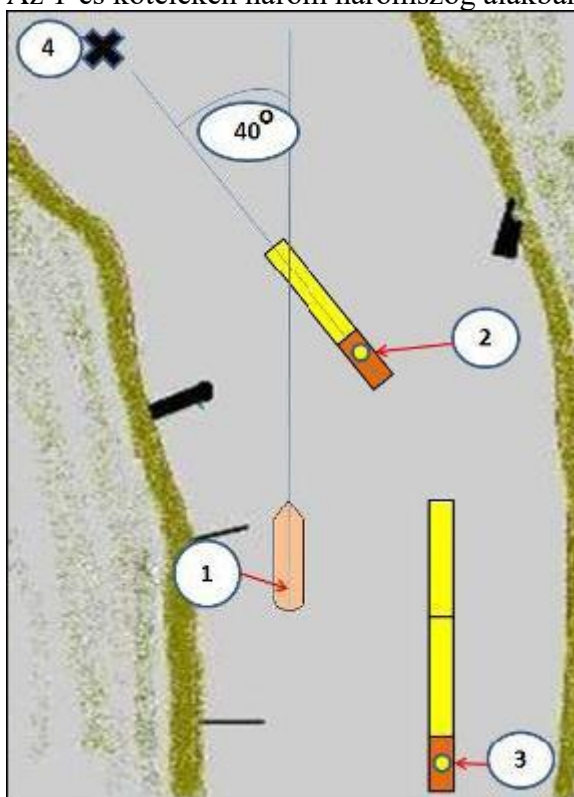
Két magányos géphajót látunk éjszaka. Az elsőt közel szemből, a másodiknak a jobb oldalát. Az elsőt látunk középen egy fehér (árbo) fényt, a bal oldalán egy vörös, a jobb oldalán egy zöld oldalfényt. A másodikon már a bal oldali fényt nem láthatjuk. Ha ezek 110m-nél hosszabbak lennének, még egy fehér fényt látnánk a hajók hátulján.



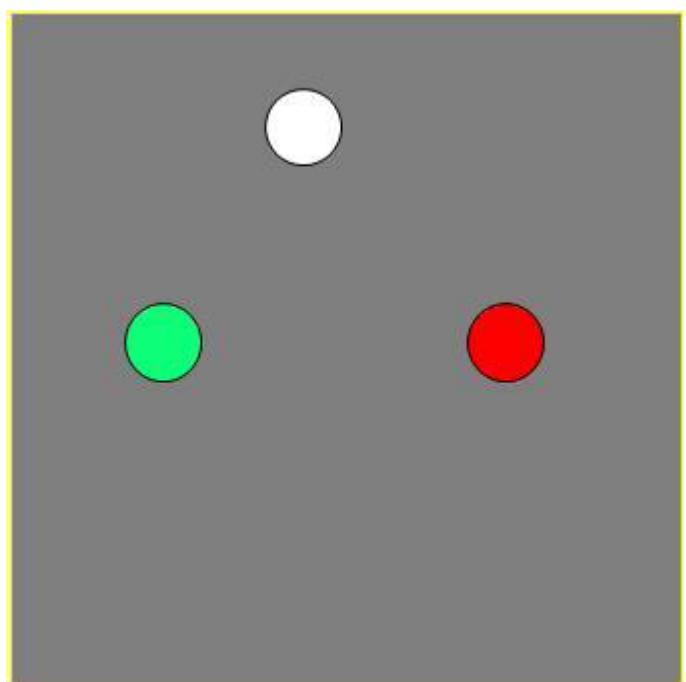
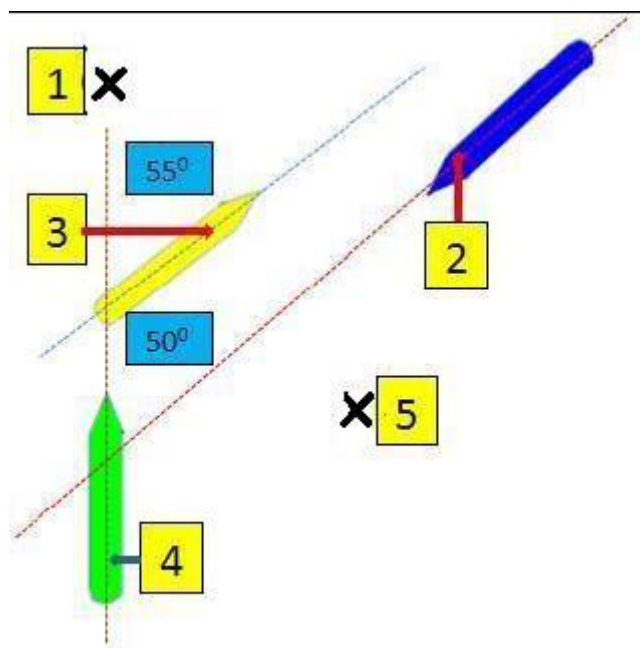
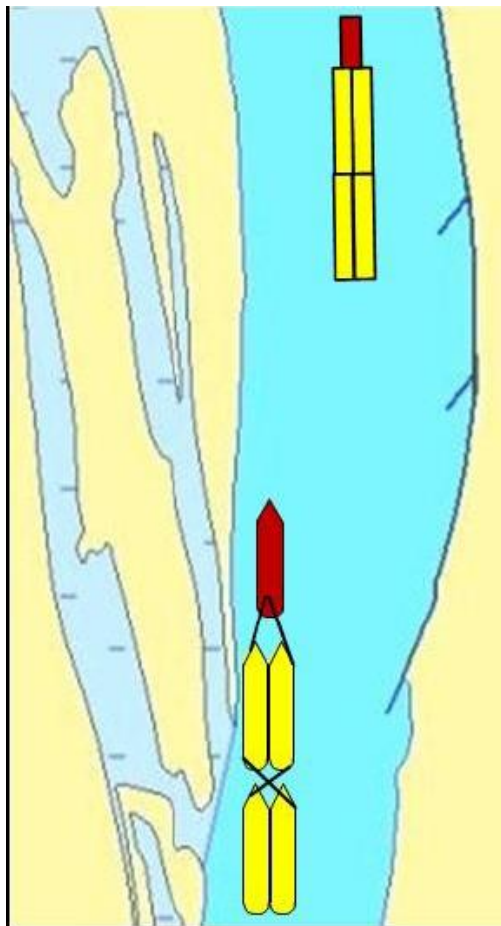
Ez egy egy soros, három oszlopos tolt kötelék szemből. A bal oldali bárkán (a hajóút felőlin) 3 háromszög alakban elhelyezett fehér fényt látunk, ennek hátulján, a szélén egy vörös fényt. A másik két bárkán 1-1 fehér fény látható.



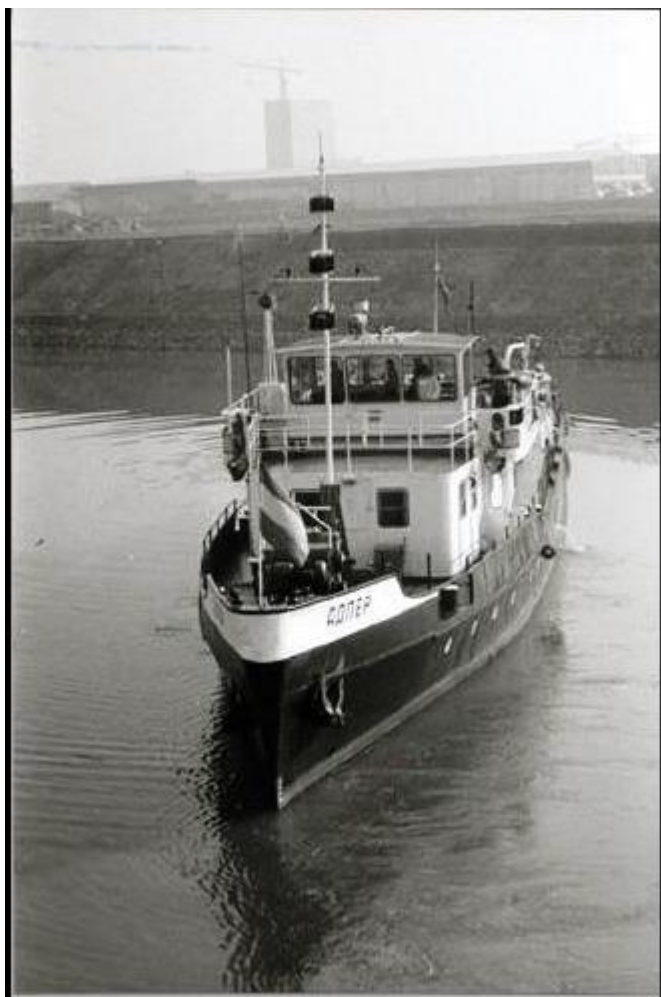
Az ilyen szituációs ábrákon azt kérik számon, hogy az egyes számmal megjelölt hajókról nézve balról, vagy jobbról kezdve milyen fények láthatók. A piros színűek toló hajók, vagy úszó munkagépek a sárgák nagy hajók, a kékek kishajók. Például a 3-as hajóról jobbról balra nézve: A 2-es köteléken három háromszög alakban elhelyezett, attól balra egy fehér fény, majd hátul egy zöld. Az 1-es köteléken három háromszög alakban elhelyezett, attól balra egy fehér, majd balra egy zöld fény.



Itt hasonló a fentihez csak annyiban különbözik, hogy az x helyen fuldokló milyen fényeket lát a hajókon.

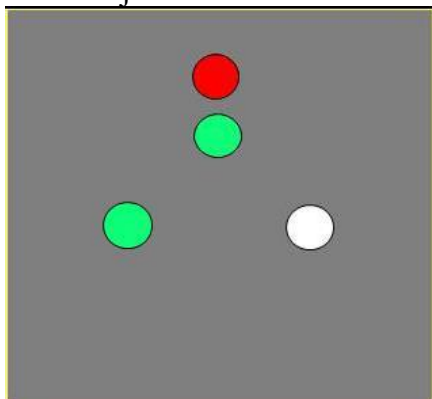


Vakablak. Éjszaka ha nem látunk más fényeket, kontúrokat, csak a navigációs fényeket. Meg kell állapítani, hogy milyen hajót látunk, annak térbeli helyzetét. (Sokkal könnyebb így mint a valóságban.) Ez egy 110m-nél rövideb magányos géphajó szemből.



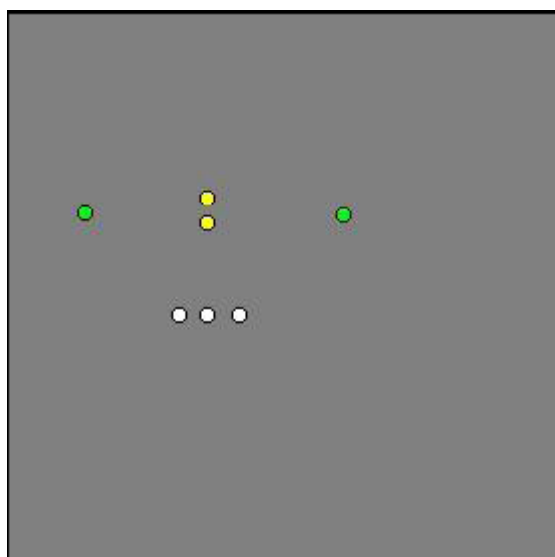
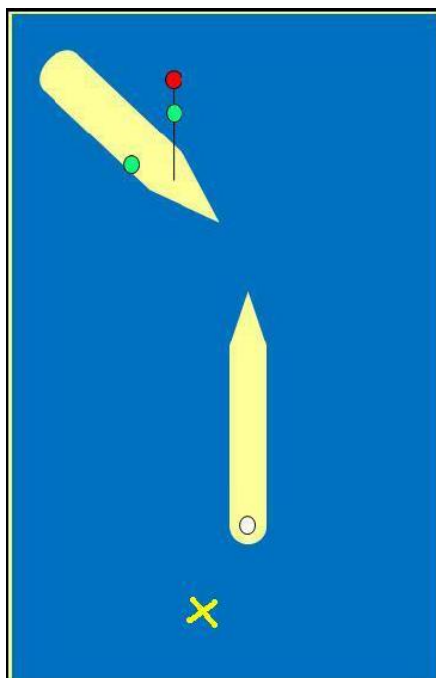
Az ilyen fényképes ábrákhoz a nappali jelzések és a mit

látnánk éjszaka számon kérése tartozik.



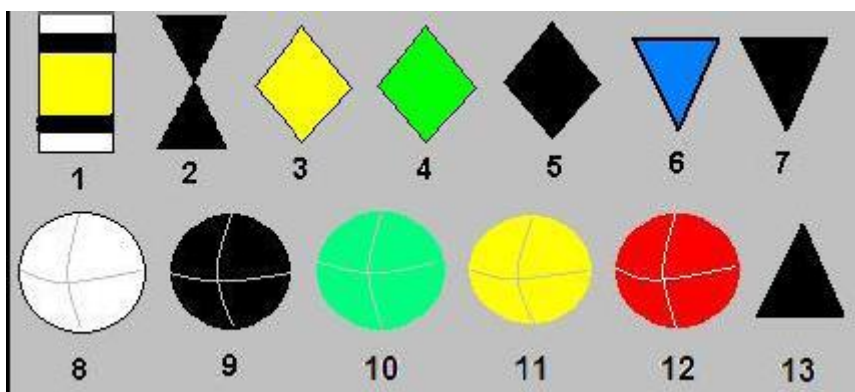
Vakablak. Vitorlás nagyhajó jobb oldalát látjuk és egy nagyhajó farfényét.

A piros, alatta a zöld csakis vitorlás nagyhajó lehet. A fehér lehetne sok minden, egy horgász csónakja is, de nekünk a tisztázatlan helyzetekben a számunkra legkedvezőtlenebb lehetőséggel kell számolni. (a nagyhajónak útjoga van velünk szemben) Az alábbi ábra mutatja az elhelyezkedést.



A meghajózható

hídnyílás két szélét mutatják a zöld fények. A két sárga a közepét és azt, hogy egyirányú hajózás van ebben a nyílásban, szembe forgalomra nem kell számítani. A három fehér fény a tolóhajó farfényé.



Nappali jelzőtestek.

Vakablak

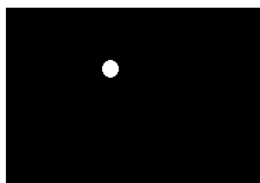
A hajózás öt színű fényt használ: *fehér fény*, *vörös fény*, *zöld fény*, *sárga fény*, *kék fény*
Külön – külön több dolgot is jelenthetnek, de egymással kombinálva szűkül a kör.

A vakablakban nem tudunk különbséget tenni az erősségek között. Villanó fénnel a tesztben nem kell számolni, viszont parton, bóján, hídon elhelyezettel igen.

A jó válaszban ilyen mondásoknak szerepelni kell. A zárójelesek tesztben nemigen szerepelnek.

Nézzük mit jelenthetnek ezek, és ezek kombinációi:

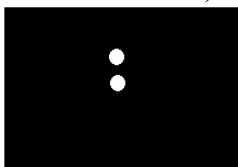
fehér fény:



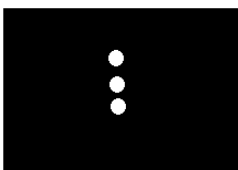
mi ez?

árbocfény, farfény, körbe világító fény

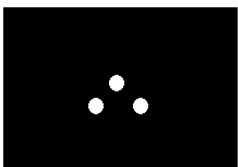
nagyhajón, kishajón, csónakon, kompon, úszó munkagépen, motoroson, vitorláson, evezősön
menetben levőn, veszélyes horgony fölött, veszteglőn, hullámszél elleni védendőn, parton



horgony veszélyes helyen van, vontató árbocfény(itt azért mást is kell látni!)



ha több vontató van vontató árbocfény(itt azért mást is kell látni!)



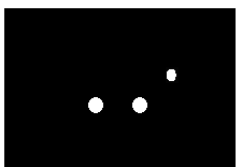
tolt kötelék előlről(itt azért mást is kell látni!)



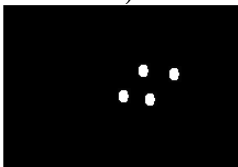
tolt kötelék hátulról



vontatott kötelék az utolsó sorban több hajóval(itt azért mást is kell látni!)



vontatott kötelék az utolsó sorban több hajóval, kishajó is van a kötelékben(itt azért mást is kell látni!)



úszó anyagok köteléke menetben, vagy vesztegléskor

vörös fény:

bal oldali oldalfény, körbe világító fény

nagyhajón, kishajón, kompon, úszó munkagépen, motoroson, vitorláson
menetben levőn, , veszteglőn, hullámszél elleni védendőn, parton

zöld fény:

jobb oldali oldalfény, körbe világító fény



nagyhajón, kishajón, kompon, úszó munkagépen, motoroson, vitorláson
menetben levőn, , veszteglőn, hullámszél elleni védendőn, parton

sárga fény:



farfény minden vontatón, a köztes sor vontatmányának szélső hajóin



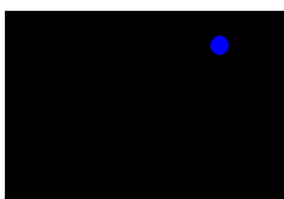
hídon egy vagy kettő egymás alatt, vagy mellett: ajánlott átjáró két irányba, vagy egy irányba

(villanó a parton: kifeszített kompkötél)

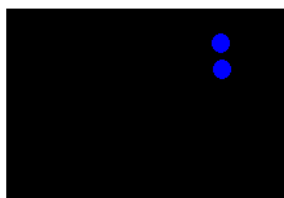
(villanó a hajón (kiegészítő): viziúton munkát végez)

(gyorsan villanó egymás alatt kettő a hajón (kiegészítő): gyorsjáratú hajó)

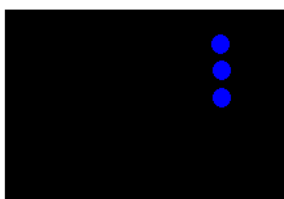
kék fény(kiegészítő):



egy: gyúlékony anyagot szállít

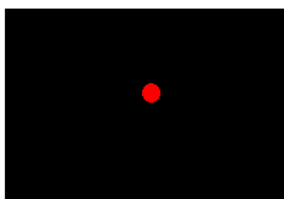


kettő: egészségre káros anyagot szállít

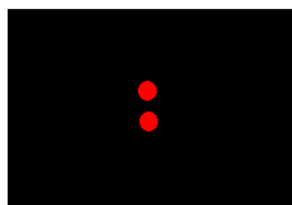


három: robbanásveszélyes anyagot szállít

vörös:

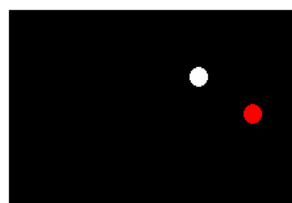


nagy, vagy kishajó bal oldala, vagy úszó munkagép, fennakadt hajó tilos oldala, vagy
zsilipen

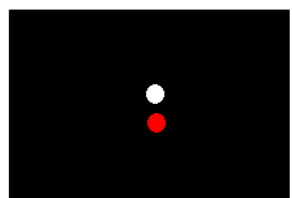


műveletképességben korlátozott hajó

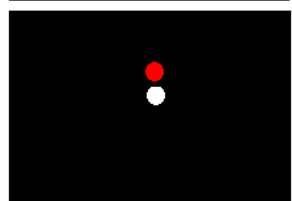
fehér és vörös:



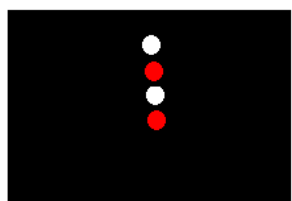
géphajó bal oldala



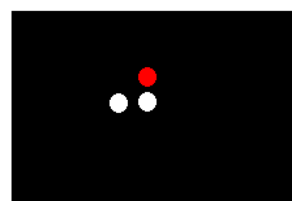
pilothajó (kiegészítő)



hullámmász elleni védelem (kiegészítő)

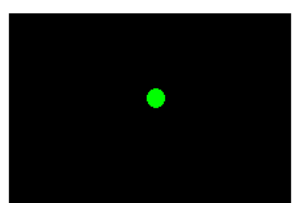


műveletképességében korlátozott hajó (kiegészítő)



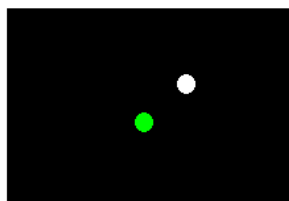
halászhajó oldalt 150 m-nél nagyobb távolságra kinyúló halászeszközzel

zöld:

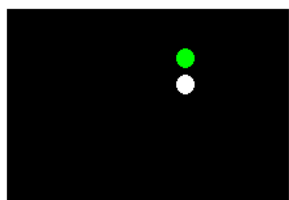


vitorlás nagy, vagy kishajó jobb oldala,(vagy E.1, D.2, vagy zsilipen)

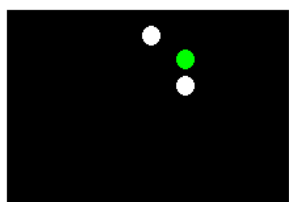
fehér és zöld:



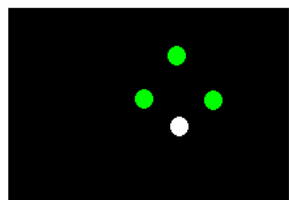
géphajó jobb oldala



komp

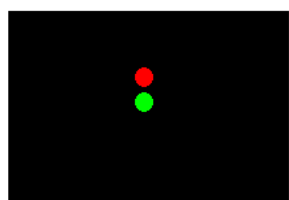


halászhajó

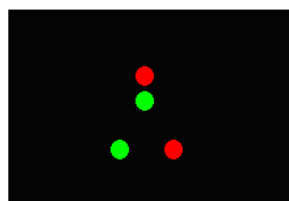


aknamentesítő hajó

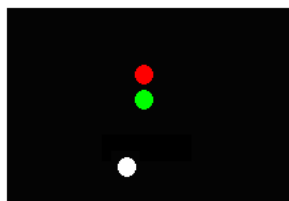
vörös és zöld:



vitorlás nagyhajó

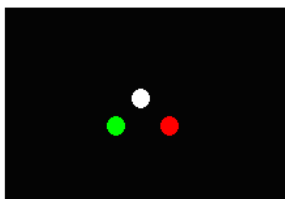


vitorlás nagyhajó előlről



vitorlás nagyhajó hátulról

fehér, vörös, zöld



géphajó előlről

jelzőtestek:

1 fekete gömb: horgonyzás

2 fekete gömb egymástól távol: tolt kötelék horgonyoz

2 fekete gömb egymás alatt: műveletképtelen

2, vagy több fekete gömb fekete kettős kúppal/kúpokkal: műveletképességében korlátozott

3 fekete gömb: aknaszedő

sárga gömb: vontatmány

zöld gömb: komp

vörös gömb: tilos oldal

kék kúp csúccsal lefele: veszélyes árú szállítása

feke kúp csúcsával lefele: vitorla és motor együttes használata

feke kettőskúp csúcsával összefordítva: halászhajó

sárga kettőskúp alapjával összefordítva: 12 főnél több utast szállító kishajó

zöld, kettő alapjával összefordított kettőskúp: szabad oldal

vontahenger