

Shiphhandling Tips



น.อ.บริบูรณ์ เอมทิพย์

Shiphandling Tips

๑. ก่อนปลดเชือกควรทดลองเครื่องจักรเครื่องหางเสือก่อน เพื่อให้แน่ใจว่าเมื่อปลดเชือกออกเรือไปแล้ว เครื่องจักร/หางเสือทำงานปกติ
๒. ควร calibrate เรดาร์ เครื่องหยั่งน้ำก่อนออกเรือ เพื่อให้แน่ใจว่ามีระยะผิดเท่าใด โดยเฉพาะระยะใกล้ ขณะที่เราเดินเรือเข้าออกท่าเรือ
๓. ก่อนจอดเรือทิ้งสมอ เข้าท่าเรือ ควรทดลองเครื่องจักรถอยหลังก่อน เพื่อให้แน่ใจว่าเรือจะหยุด/ถอยเมื่อสั่งถอยหลัง เพราะเราใช้เครื่องเดินหน้ามาเป็นเวลานาน
๔. เวลาทิ้งสมอควรระมัดระวังทุ่นสมอให้ดี เพราะหากโช้สมอขาดจะได้หาสมอเจอ
๕. การผูกทุ่นสมอควรผูกให้ทุ่นสมอสามารถหลุดไปกับสมอเมื่อสมอขาดเวลาเรือเดิน จะได้หาสมอเจอ

Shiphandling Tips

๖. เมื่อมีผู้รายงานต่างๆให้ผู้นำเรือ ผู้นำเรือจะต้องตอบรับทราบทุกครั้ง เพื่อให้ผู้รายงานรู้และทราบว่าท่านมีความสำคัญในทีมนำเรือ
๗. การนำเรือออกจากจุดทิ้งสมอให้ทำตามขั้นตอนเดียวกันกับการนำเรือเข้าทิ้งสมอ เพราะเรารู้แล้วว่าทางที่เราเข้ามาปลอดภัย โดยใช้วงทอดสมอเดิม
๘. การนำเรือเข้าจอดเรือให้คำนึงถึงการออกเรือด้วย
๙. การนำเรือต้องคิดถึงแผน๒,๓,...เสมอ
๑๐. หากตรวจพบเป้าในจอเรดาร์แต่ไม่เห็นไฟ ให้หลบเรือให้ปลอดภัยก่อน

การสั่งเครื่องจักรและมุมหางเสือใช้กฎ ๓๐

คือ ผลบวกของความเร็ว และ มุมหางเสือ
เท่ากับ ๓๐

10. When giving rudder/engine commands, generally follow the rule of thirty: The sum of rudder and engine speed should not exceed thirty unless you are willing to have the ship heel over hard, that is, fifteen degrees rudder plus fifteen knots. At twenty-five knots, use only five degrees, and so forth.



น.อ.บริบูรณ์ เอมทิพย์

1. All conning orders must be given in a loud, clear, authoritative voice

1. การสั่งการ ต้องสั่งด้วยเสียงดังฟังชัด ด้วยความมั่นใจ
2. ผู้นำเรือจะต้องมองไปข้างหน้าเสมอ ไม่ควรเบี่ยงเบนความสนใจกับเรื่องธุรการหรือการสื่อสารบนสะพาน
3. ระวังเสมอว่าถ้าสั่งทางเลี้ยวคนสั่งควบคุมทางเลี้ยว แต่ถ้าสั่งเข็มพวง.ถือท้ายควบคุมทางเลี้ยว
4. เวลาเข้าเทียบ ทั้งเสมอ เข้าใกล้เรืออื่น ผู้นำเรือต้องเตรียมแผนสำรองเสมอ

and an alternate plan.

Shiphandling Tips

KEEP YOUR STERN AWAY FROM DANGER. If your propellers and rudders become damaged, you are crippled. If your stern is free to maneuver, you can work your ship out of trouble.

DON'T TAKE A CHANCE. If you recognize it as a chance, it is probably too risky.

WHEN ORDERING RUDDER, LOOK IN THE DIRECTION YOU INTEND TO TURN. This is as good at sea as ashore.



น.อ.บริบูรณ์ เอมทิพย์

Shiphandling Tips

CHECK TO MAKE SURE THAT THE RUDDER MOVED IN THE DIRECTION YOU ORDERED. Watch the helmsman move the wheel if you can see it. Check the Rudder Position Indicator to see what the rudder actually did. Check the compass for direction and rate of turn.

WHEN ORDERING RUDDER, TELL THE HELMSMAN YOUR INTENDED FINAL COURSE. You may be distracted during the turn, and the ship will continue to swing.

WHEN SWINGING TO A NEW COURSE, BRING THE RUDDER AMIDSHIPS A NUMBER OF DEGREES BEFORE REACHING THE NEW COURSE EQUAL TO ONE HALF THE RUDDER ANGLE BEING USED. When using 30° rudder, order the rudder amidships when you have 15° to go. This works remarkably well for coming smartly to a new course.

Shiphandling Tips

BEWARE OF A SHIP LYING TO. She is often moving imperceptibly.

DON'T TRUST YOUR SENSE OF DISTANCE IN A FLAT CALM. This sense is bad under any conditions, but it is at its worst across a glassy sea.

DON'T ATTEMPT PRECISE MANEUVERS WHEN GOING ASTERN. Ships handle awkwardly when going astern, and occasionally veer erratically.

GIVE BUOYS A WIDE BERTH. You can't see the cable to the buoy anchor from the surface. Many a screw has been damaged on a buoy which had been "cleared."

IF YOU ARE CONFUSED, CONSIDER THAT THE OTHER SHIPS IN THE FORMATION ARE, TOO. When the situation seems confused, a normal maneuver by another ship may catch you by surprise.

Shiphandling Tips

WHEN UNCERTAIN WHAT TO DO, COME TO FORMATION COURSE AND SPEED. This will give time to clarify the situation.

DURING A COMPLEX FORMATION MANEUVER, REMEMBER THE DIRECTION TOWARDS OPEN WATER. This is the avenue to safety; you may need it.

WHEN COLLISION IS IMMINENT AND A SAFE COURSE OF ACTION IS NOT APPARENT, BACK EMERGENCY AND TURN TOWARD THE DANGER. The backing will delay the collision and reduce the impact. The turn toward the danger will reduce the target presented, and we can withstand the impact better forward. A head-on collision crumples the bow; but we can be cut in two when hit from the beam.

NEVER TRUST A COMPASS OR A CHART. Keep checking the ship's heading by landmarks and auxiliary compass. A compass doesn't announce its departure when it goes out. And all charts have minor inaccuracies; some have major ones.

IF BLOWN AGAINST A SHIP OR DOCK WHEN GOING ALONGSIDE, STAY THERE UNTIL COMPLETE PREPARATIONS HAVE BEEN MADE TO GET CLEAR. We are normally quite safe resting there, but we can do major damage trying to pull clear without assistance.

Shiphandling Tips

344

NEVER TRUST A MOORING; CHECK IT. Anchor chains part, mooring shackles break, buoys break adrift, even bollards pull out of docks. Check the ship's position regularly.

IN LOW VISIBILITY, KEEP THE RADAR TUNED FOR SHORT RANGE. The power setting and tuning of the main control console should be selected for best coverage of the band 0—5,000 yards. Though we can expand the presentation by changing the scale setting on the remote scope on the bridge, we can't get optimum results unless the main console is properly adjusted. Remember, it is the contact at short range that presents the danger!

WHEN SOUNDING FOG SIGNALS, SHORTEN THE INTERVAL ONCE EVERY FEW MINUTES. We may be synchronized with another ship and not hear her signal because of our own.

SOUND THE DANGER SIGNAL EARLY. This is legal, and it declares that you do not understand the other ship's intentions. It will prompt her to commit herself and thus clarify the situation.

Shiphandling Tips

A SHIP ON A STEADY BEARING IS ON A COLLISION COURSE. Take precise bearings on approaching ships, and check the trend.

TAKE AVOIDING ACTION EARLY. Signal your intention early by taking a positive action that is clearly visible from the other ship.

AVOID PASSING STARBOARD-TO-STARBOARD CLOSE ABOARD. The other ship may evaluate the situation as being nearly head-on and cause a collision situation by altering her course for a Port-to-Port passing. It is safer to alter course to Starboard at an early stage and pass Port-to-Port.

JOIN OTHER SHIPS BY COMING UP FROM ASTERN. Relative speeds will be less and the whole maneuver will be more comfortable for yourself and your formation mates.

THE FASTER THE SHIP IS MOVING THROUGH THE WATER, THE BETTER CONTROL YOU WILL HAVE. The rudder force and the hull stability depend on speed. Wind and current are little felt by a ship moving at a good speed.

WHEN ADJUSTING POSITION ALONGSIDE WITH THE LINES OVER, DON'T WAIT FOR THE SHIP TO BEGIN MOVING BEFORE STOPPING THE ENGINES. The time lags are too long for this.



น.อ.บริบูรณ์ เอมทิพย์