

KAPITULLI I PARË

RREGULLAT, LENDA E PROVINIT QË NËQHURË FILLËSTARE MANUAL LUNDRIMI BRENDA 12 MILJEVE

LLENDA E PROVINIT PËR PATENTË E LUNDRIMIT
BRENDA 12 MILJEVE

Kurs teorik e praktik lundrimi për anijet me vela

- Detyrimet e kursantëve të kursit të lundrimit me vela.
- Shtetësi dhe qytetësi.
- Struktura e anijes: Përveçit dhe manovra.
- Përveçit: Pajisjet dhe manovra.
- Funkcionimi i motorit me djegje të brendshme: Pajisjet dhe manovra.
- Llogaritja e automotit.
- Rregullat e sigurisë: Të drejtat e lundrimit me vela për anijet me vela.
- Masat që duhet të merren në rast të ndodhjes së rasteve të rrezikshme në det: Ngjarjet e rrezikshme dhe procedurat për të bërë ballë me to.
- Pajisjet dhe pajisjet për shprehjen e përvojave të anijes.
- Lundrimi në kohë të keqe: Nënmbi, Simelet e ndërmjet.
- Rregullat për parandalimin e abordazhit (sulmit) në det.
- Qarkullimi në ujërat e brendshme dhe në ujërat e hapta.
- Përvojat dhe aftësitë që duhen për të bërë lundrimin me vela.
- Të drejtat e lundrimit me vela dhe detyrimet e përbashkëta.

KAPITULLI I PARE

RREGULLAT, LENDA E PROVIMIT DHE NJOHURI FILLESTARE

1. LENDA E PROVIMIT PER PATENTE LUNDRIMI BRENDA 12 MILJEVE

- Ligje e rregullore.
- Detyrimet dhe detyrat e Kapitenit; Rregulla; Dokumentet e bordit; Skitë detare.
- Struktura e skafit; Erika dhe efektet e saj; Timoni.
- Për velat; Pajisjet dhe manovrat.
- Funksionimi i motorit me djegie të brendshme; Defekte të vogla dhe riparimi.
- Llogaritja e autonomisë.
- Rregullorja e sigurisë; Të dhënat; Kontrolllet dhe periudhat e tyre.
- Masat që duhet të merren në rast fatkeqësish (si rënie zjarri, rrjedhje, ngecje në cekëtinë dhe njeri në det - person në rrezik mbytjeje)
- Parashikimet për shpëtimin e personave në rast ngjarjesh dhe braktisje të anijes.
- Lundrimi në kohë të keqe; Asistenca; Ndhima; Sinjalet e ndihmës.
- Rregullore për parandalimin e abordit (sulmit) në det; Qarkullimi në ujërat e brendshme.
- Përkujdesja në afërsi të bregut ose ku zhvillohen aktivitete si peshkim, zhytje apo ski detare.
- Buletini meteo; Instrumente meteorologjikë e përdorimi i tyre;

Hartat e lundrimit;

- Koordinatat gjeografike; Orientimi; Trëndafili i erërave; Busullat magnetike.

- Njohuritë themelore të lundrimit; Koha; Hapësira; Shpejtësia; Elementët e lundrimit bregdetar; Koncepti i vendit të pozicionimit; Efekti i erës në anije (rravgimi e devijimi, thellësimatësi, ditari i lundrimit, Lista e fareve dhe fanarëve; Lista e sinjaleve për mjegullën.

- Provë praktike, për atë që kalon provën e teorisë, ku kandidati duhet të tregojë që di të drejtë mjetin në lëvizje të ndryshme, akostimin e çakostimin, shpëtimin e njerëzve të rënë në det dhe përdorimin e mjeteve të sigurisë e të shpëtimit.

LUNDRIMI DETAR, STRUKTURA DHE LIGJET

Administrimi

Administrimi i lundrimit detar varet nga Ministria e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit (MPPTT).

Zyrat shtetërore ndahen në:

- | | | |
|-------------------|-----------------|---|
| - Territori Detar | Zyra përkatëse: | Drejtoria Detare |
| - Zonë Detare | Zyra përkatëse: | Kapiteneria e Portit |
| - Qarku Detar | Zyra përkatëse: | Zyra Detare e Rajonit |
| - Nën Zona | Zyra përkatëse: | Zyra Detare e Rrethit dhe Roja Bregdetare |

Drejtuësit e zyrave të mësipërme janë Komandantët e Porteve

Funksioni administrativ i besohet Drejtorisë së Kapitenerisë së Portit (varet nga Ministria PPTT).

Funksioni operativ i caktohet Rojës Bregdetare e Policisë Kufitare.

Lundrimi Detar jashtë vendit i besohet Autoriteteve Konsullore të Ministrisë së Jashtme.

Ujërat Kombëtare

Përfshijnë hapësirën detare deri në 12 Milje nga vija bregdetare e shënuar nga batica. Përsa i përket limanit dhe gjirit, 12 Miljet llogariten që nga Vija ku janë ndërtuar shtëpitë, që tregohet fare qartë në hartat e posaçme të lundrimit.

Harta e Kufijve Bazë

Përcakton kufijtë në gjiret dhe portet, nga të cilat maten Ujërat Kombëtare si dhe largësia nga vija përkatëse bregdetare tek vija e ujrave territoriale.

TE DHENA MBI LEGJISLACIONIN E LUNDRIMIT

Urdhëresa lokale detare

Përveç sa u parashtrua në “Kodin e lundrimit” dhe gjithë legjislacionin në fuqi, Kapiteneritë e Porteve dhe Zyrat e Qarqeve Detare, në bazë të funksionit të tyre mund të lëshojnë, aty ku rrethanat e kërkojnë, urdhëresa të ndryshme. Këto nuk janë gjë tjetër veçse akte nënligjore për të mbarëvajtur aktivitetet portuale, ato sportive apo stërvitjet ushtarake, në kohën e vendin që mund të zhvillohen.

Shkelje dhe Sanksione

Penalizohen drejtimi i një anije pa patentë, shkeljet e kryera gjatë përdorimit të barkave sportive e të dëfrimit, shkelja e Kufijve gjeografik të zonave detare të mbrojtura ku nuk lejohet lundrimi, etj, sipas legjislacionit në fuqi .

2. NDARJA E MJETEVE LUNDRUESE PER SPORT E DËFRIM SIPAS GJATËSISË SË SKAFIT

Mjete për sport e dëfrim quhen ato mjete lundruese, përgjithësisht të tonazheve të vogla, që përdoren për turizëm, zbavitje, shëtitje, sport e të tjera veprimtari të këtij lloji.

Gjatësia nga jashtë (gj) është distanca e matur në vijë të drejtë nga ekstremi i përparmë i bashit dhe pikës ekstreme të prapme të kicët (pupës), duke përjashtuar zgjatime të tilla si delfinierat, shtiza e bashit, sheshi i kicët, kangjellat mbrojtëse etj të njëjta me to.

Anijet

- gj > më e madhe se 24 metra.

Barka për dëfrim- sport

- gj > më e madhe se 10 m. për çdo motor.

- gj > më e madhe se 10 m. për çdo velë.

Lundra për dëfrim- sport

- gj < më e vogël se 10 m. për çdo motor.

- gj < më e vogël se 10 m. për çdo velë.

TRANSPORT I NJEREZVE

Barkat e mjetet lundruese (lundrat)

Për barkat, të dhënat merren nga Liçenca e Lundrimit dhe Çertifikata e Sigurisë, ndërsa për mjetet lundruese më të mëdha, nga të dhënat e nxjerra nga ndërtuesi i tyre në bazë të markimit të KE.

Mjete lundruese që nuk janë markuar:

- gj. < më e vogël se 3.5 m.	3 Persona
-gj nga 3.51 m. deri 4.5 m.	4 Persona
-gj. nga 4.51 m. deri 6.0 m.	5 Persona
-gj. nga 6.01 m. deri 7.5 m.	6 Persona
-gj. > mbi 7.50 m.	7 Persona

Në raport me legjislacionin e BE, barkat e lundrat ndahen në

dy kategori:

a) Njësi me markim të KE, të ndërtuara nga 17 qershori 1998 të përshtatura për lundrim sipas kategorisë së projektimit.

Në këtë kategori hynë gjithë njësitë e zbavitjes (dhe pjesë esenciale të tyre) të çdo tipi dhe çfarë do mjeti motorik, me skaf të gjatësisë nga 2.5 deri në 24 metra. Për tregun, të tillë mjete, duhet të plotësojnë kushtet esenciale të sigurisë, të treguara në normat e adoptuara nga vendet e Komunitetit Evropian. Përndryshe duhet të marrin markën e KE, në vazhdim të të cilit vendosen:

- Kategoria e projektimit.

- Kapaciteti maksimal.

- Numri i personave të transportueshëm.

b) Njësi të pa markuara nga KE, ndërtuar para 17.06.98, për të cilat aplikohet ligji 50 i vitit 1971.

Në bazë të kërkesave të veçanta të KE, njësitë për dëfrim duhet të projektohen dhe ndërtohen për kategoritë e mëposhtme të lundrimit:

Kategoritë e lundrimit për barkat e lundrat:

A. Në det të hapur, projektuar për udhëtime të gjata, në të cilat:

- Forca e erës mund të jetë mbi 8 sipas shkallës Beaufort.

- Lartësia e dallgëve mund të jetë më e madhe se 4 m.

B. Në det të hapur, projektuar për kroçera, ku:

- Forca e erës mund të jetë deri 8 sipas shkallës Beaufort.

- Lartësia e dallgëve mund të jetë deri 4 m.

C. Në afërsi të bregut, projektuar për

a) kroçiera (lundrime të mesme e të gjata gjata me të njëjtën anije për turizëm) në ujrat bregdetare, në gjiret, liqenet e lumenjtë, ku:

- Forca e erës mund të jetë deri 6 sipas shkallës Beaufort.

- Lartësia e dallgëve mund të jetë deri 2 m.

b) Në ujëra të mbrojtura për kroçera në liqene, lumenj e kanale, ku:

- Forca e erës mund të jetë deri 4 sipas shkallës Beaufort.

- Lartësia e dallgëve mund të jetë deri 0.5 m.

Kategoria e lundrimit

Në bazë të karakteristikave të secilës kategori ndërtimi, janë përcaktuar kategoria e lundrimit si më poshtë:

Për barkat:

Kategoria A - pa asnjë limit.

Kategoria B - brenda 20 miljeve nga bregu (pothuaj pa limit) me erë deri në forcën 8 e dallgë deri 4 m.

Kategoria C - Bregdetare

a - deri në 6 milje nga bregu me erë deri në forcën 6 dhe dallgë deri në 2 m.

b - në ujëra të mbrojtura me erë deri 4 dhe dallgë deri 0.5 m

Për lundrat A dhe B deri në 12 milje nga bregu.

Për lundrat C brenda 6 miljeve nga bregu, me erë deri në forcën 6 dhe lartësinë e dallgëve deri në 2 m. (det i lartë).

b. speciale në ujëra të pambrojtura me erë deri në forcën 4 dhe dallgë deri në 0.5 m (det mesatarisht i dallgëzuar).

Vlerësimi i elementëve meteorologjikë është në kompetencën dhe përgjegjësinë e atij që drejton mjetin(kapitenit).

b. Në këtë kategori hynë mjetet për sport e dëfrim të tregtuara para qershorit 1998, që nuk janë konform legjislacionit të ri komunitar, dhe për të cilat vazhdojnë të aplikohen ligjet para kësaj date për lundrimin për dëfrim.

Në mjetet pa markën e KE, është lejuar lundrimi brenda 6 miljeve, mbi 6 dhe brenda 12 miljeve, vetëm në qoftë se janë regjistruar në Regjistrin e Mjeteve për Dëfrim, dhe të njohura si të afta nëpërmjet vërtetimit nga Drejtoria Teknike (në Regjistrin e Lundrimit).

RREGULLORJA E SIGURISË

“Rregullorja e sigurisë” aplikohet mbi të gjithë mjetet e lundrimit për dëfrim e sport (përfshirë anijet), për lundrim në ujërat detare të hapura dhe përmban veçanërisht, ruajtjen e jetës në det. Ajo përfshin rregullat e nevojshme e të domosdoshme për lëshimin e Çerifikatës së Sigurisë.

- Çerifikata e Sigurisë për mjetet e pamarkuara (sipas ligjit në fuqi). Është dokumenti që vërteton përkatësinë e mjetit me dispozitat e Sigurisë, në ndryshim nga Liçenca e Lundrimit, që i jepet mjetit.

Ajo përshkruan një kontroll fillestar para hyrjes në funksionim të mjetit, konfirmon vërtetësinë e të dhënave të saj të tij të Sigurisë, të mjeteve të shpëtimit, të motorëve, serbatorëve, tubaturave të kalimit të karburantit ose të gazit (kur ka), të qarqeve elektrike, të dispozitivëve kundër zjarrit të kuzhinës dhe të ngrohjes, dhe a janë të përshtatura me normat e Sigurisë të kërkuara për lundrim. Mangësitë në këto kushte, në qoftë se vërtetohen, mbahen të dokumentuara në “Shënime të Sigurisë”, të cilat Drejtoria Teknike i hedh në regjistrin e “Liçencave të Lundrimit”, dhe vërtetojnë kushtet reale të mjetit për të përballuar lundrimin në det.

Me skadimin e afatit të “Shënimeve të Sigurisë”, mjeti do të nënshtrohet “Kontrolleve periodike”, që kanë qëllim të vërtetojnë në vazhdimësi kushtet e sigurisë reale në kontrollin fillestar.

AFATET E KONTROLLEVE

-Mjetet e markuara nga KE:

- Kategoritë e projektimit A dhe B
 - pas 8 vjetëve nga shkrimi në Regjistrin e Lundrimit (RL).
- Kategoritë e projektimit C dhe b
 - pas 10 vjetëve nga shkrimi në RL.

-Mjetet e pamarkuara nga KE:

- Mjete të vlerësuara pa limit
 - pas 8 vjetëve nga kontrolli fillestar.

- Mjete të vlerësuara për brenda 6 miljeve
- pas 10 vjetëve nga kontrolli fillestar.

Në vazhdimësi, për të dy llojet, "Kontrolli Periodik" duhet të kryhet çdo 5 vjet.

Nga autoritetet kompetente, në rast të ngjarjeve të jashtëzakonshme, do të kryhet edhe "Kontroll i Rastit" për të verifikuar dëmtimet e skafit, avari të rënda dhe riparime po të jashtëzakonshme.

Zyrat që lëshojnë dokumentet

Regjistrimi në regjistër

- Kapiteneria e Portit dhe Zyrat Detare Rajonale
regjistrimi i mjeteve me kategori projektimi A, B dhe C
- Kapiteneria e Portit: Zyrat Detare Rajonale
regjistrimi i mjeteve me kategori projektimi D

Leja e lundrimit

- Autoriteti Detar
kategoria A e B liçencë për kategorinë
- Autoriteti Detar dhe Lundrimi në Ujëra të Brendshme
kategoria C liçencë për kategorinë
- Lundrimi në Ujëra të Brendshme
kategoria D liçencë për kategorinë

3. DOKUMENTET E BORDIT

Lundrat

- Çertifikatë përdorimi të motorit (patentë).
- Çertifikatën dhe faturën e siguracionit.
- Manual i përdorimit nga pronari (nuk është e detyrueshme të mbahet në bord).
- Patenta e lundrimit.

- Liçenca e RTF (radiotelefonistit) ose çertifikatë e kufizuar për RTF (për aparate VHF të instaluar në bord dhe e detyrueshme për lundrim më larg se 6 milje nga bregu).

Barkat

- Liçenca e lundrimit ose Çertifikatë relative e siguracionit.
- Çertifikatë përdorimi të motorit –patentë (për motorë jashtë bordit ose për motorë të palëvizshëm)
- Çertifikatë dhe faturën e siguracionit.
- Liçenca e RTF ose çertifikatë e kufizuar për RTF (për aparate VHF të instaluar në bord dhe e detyrueshme për lundrim më larg se 6 milje nga bregu).
- Patenta e lundrimit. Për të lundruar në ujërat territoriale duhet të mbahen në bord kopjet e noterizuara të dokumentave që u përmendën më sipër.

Siguracioni është i detyrueshëm për të gjithë mjetet e pajisura me motor të çfarëdo fuqie, përfshirë dhe motorë shërbimi. Motorë shërbimi konsiderohen ata motorë që instalohen jashtë bordit dhe fuqia e tyre nuk kalon 20 % të motorit kryesor.

Pajisjet e sigurisë

Pajisjet e Sigurisë në bord duhet të jenë ato që parashikohen nga rregullat sipas largësisë në milje, brenda së cilës dëshirojmë të lundrojmë.

Veçanërisht për lundrimin nga 6 milje deri në 12 milje, në bord duhet të ketë:

- Pajisje lundruese për të gjithë personat që ndodhen në bord (barkë shpëtimi kur mjete është I tillë që e mundëson)
- Breza shpëtimi (një për çdo person që është i pranishëm në bord)
- 1 Brez shpëtimi rrethor me litar të paktën 30 m
- 1 Sinjalizues me dritë.
- 2 Bombola tymuese
- 2 Fishekzjarre (shënjëdhënës) me dritë të kuqe

- 2 Raketa (shënjëdhënëse me parashutë) me dritë të kuqe
- Busullë dhe tabelat për korigjimet e deklinacionit (tabelat janë të detyrueshme për barkat sportive e të dëfrimit)
- Fener brenda standardeve
- Aparatura për sinjalizimin e tingullit
- Aparat VHF (radio marrës-dhënës)

Anijet pa vulën e Komunitetit Evropian, përveç pompës apo mjeteve të tjera të largimit të ujërave, duhet të kenë në bord edhe aparatura kundra zjarrit apo zjarrfikës me karakteristika që i përshtaten fuqisë së motorit të vendosur.

PERDORIMI I FISHEKEVE SHENJEDHENËS

Fishekzjarrët duhet të përdoren atëherë kur nuk mund të shquhen fenerët e një anijeje, avioni apo një terreni të banuar. (Ndriçojnë deri 6 milje larg: ndizen për 60 sekonda).

Duhet mbajtur kokëposhtë duke vendosur dorën në vendin e duhur me një përthyerje të krahut prej 45 gradë, për të shmangur kështu rënien e copëzave në dorë.

Ndërsa Raketat duhet të përdoren atëherë kur nuk mund të shquhen dritat e një anijeje, avioni apo të një terreni të banuar. (Ndriçojnë deri 25 milje natën dhe 7 ditën: Lëshohen deri në 200 metra lartësi, ndizen për 30 sekonda). Lëshohen vertikalisht duke mbajtur gjithmonë krahun e tendosur dhe mundësisht të përthyer në 15 gradë, kokëposhtë, në rast se fryn shumë erë.

Bombola tymuese zgjat 4 minuta dhe aktivizohet kur bie në kontakt me ujin.

KAPITULLI I DYTE

STRUKTURA E PËRGJITHËSHME E NJË SKAFI, NOMENKLATURA

1. SKAFI

Një mjet pluskues është i përbërë nga:

Skafi (Trupi pluskues)

Motori / elika - Kompleti shtytës (Propulsor).

Timoni – organi drejtues.

Trupi pluskues: Është skafi prej druri, produkte druri, vetrorezina e materiale të tjera të ngjashme, i përbërë nga një tragjatësor, i quajtur karenë, që vazhdon nga bashi (pjesa e përparme) deri te pupa ose kiçi (pjesa e prapme), i përforcuar nga tre arkitrarë të quajtur paramezal, kundërparamezal dhe kundërkarenë.

Karena, nga ana e saj lidhet në kënd të drejtë me elementë të quajtur të rregullt dhe vendi ku bashkohen me karenën quhet madierë.

Të rregulltat janë të lidhura midis tyre në pjesën e poshtme e të sipërme nga traversa, të cilat mbahen në qendër dhe në anët nga pjesë të quajtura krahë.

Mbi traversat vendosen dërrasat që formojnë urën ose sheshin e kuvertës. Mbi elementët e rregullt vendosen dërrasa që mbyllin pjesën e poshtme të përforcuar.

Plani që mbulon pjesën fundore të skafit quhet kashtë dhe hapësira poshtë saj quhet sentinë.

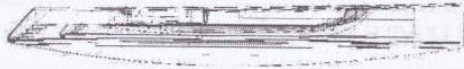


Figura 2.1

Pjesa që çan ujrat përpara mjetit quhet hundë e bashit, ndërsa pjesa e prapme quhet kiç, që mbahet nga poshtë prej pjesës së quajtur takë ku është vendosur dhe timoni.

Limja e pluskimit ndan dy pjesët, të mbiujshmen dhe të nënujshmen. Quhet edhe lag –thaj (pjesa në linjën e pluskimit midis nivelit të ujit kur mjeti është i ngarkuar plotësisht dhe kur është bosh0.

Pjesët që hapen në kuvertë, për hyrje-daljen e njerëzve e të pajisjeve, si dhe të litarëve etj, quhen bokaporta. Dritaret për hyrjen e dritës quhen oblo, kur janë të rrumbullakëta dhe porta kur janë drejtkëndëshe. Parmakët anësorë kanë elementët vertikalë dhe horizontalë në bash e kiç (quhen edhe katedra).

PËRKUFIZIME

- Gjatësia e pluskimit matet nga bashi ne kiç, në vijën e pluskimit.
- Gjerësia matet në pjesën transversale në maksimumin etraversës.
- Lartësia matet nga arkitrau paramexal deri në ekstremin e traversës.
- Zhytja ose peshkimi i skafit është lartësia nga vija e pluskimit deri në fund të skafit.
- Bordi i lirë është lartësia nga vija e pluskimit deri në nivelin e kuvertës.

KAPACITETI I DISLOKIMIT DHE AFTËSIA MBAJTËSE

- Kapaciteti matet me volumin e brendshëm të mjetit lundrues dhe llogaritet me ton (1 ton i kapacitetit = 2.83 metër kub).
- Kapaciteti bruto – Vëllimi i përgjithshëm i mjetit, përfshirë edhe hapësirat e mbyllura.

- Kapaciteti neto – Vëllimi i përdorshëm për njerëz dhe mallra.
- Aftësia mbajtëse – ndryshe nga kapaciteti llogaritet me peshë.
- Aftësia mbajtëse bruto – Pesha maksimale e transportueshme brenda kushteve të sigurisë.
- Aftësia neto – Vetëm pesha e përdorshme.
- Dislokim – Pesha totale e mjetit e shprehur në tonelata (1000 kg.).

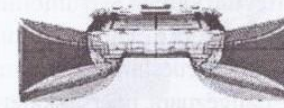


Figura 2.2

STABILITETI I SKAFIT

Stabiliteti përbën një nga faktorët më të rëndësishëm për sigurinë e një skafi dhe përcaktohet nga faktorët e mëposhtëm.

- Aftësia për t'ju kundërvënë përmbysjes (stabiliteti transversal).
- Aftësia për të mbajtur urën në pozicion horizontal.
- Aftësia e skafit për të rimarrë gjendjen e ekuilibrit pas lëkundjeve (rolling) të sjella nga animi ose lëkundjeve anësore.

Rolling është lëkundja e një skafi rreth boshtit të tij gjatësor.

Animi është lëkundja e skafit rreth boshtit të tij transversal (anëso).

Stabiliteti i një skafi mund të jetë i “formës” ose “shpeshhtësisë”.

I pari varet nga forma e vetë skafit që, sa më e gjerë e sa më e thellë të jetë karena, aq më e mirë do të jetë aftësia e tij për të mbajtur urën horizontalisht dhe të qëndrueshme. I dyti përfitohet duke përdorur një peshë (zhavorri-balasti) në pjesën më të ulët të skafit, në mënyrë që të kundërbalancojë shtytjen e velave.

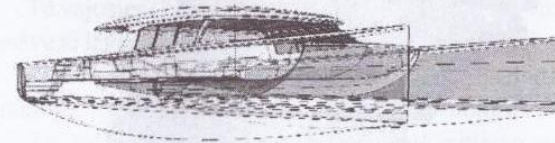


Figura 2.3

KATEGORITË E SKAFEVE

- Skafet me “karenë të rrumbullakët” ose si “V”. Janë projektuar për të çarë më mirë ujin dhe kanë cilësi lundruese të spikatura.

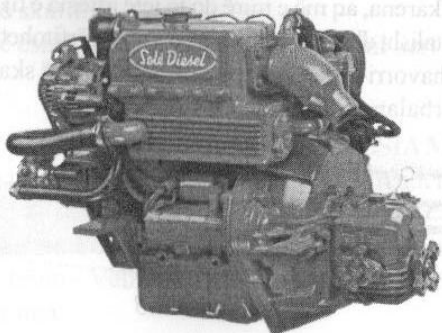
- Skafe me “karenë të rrafshët” ose pothuaj të rrafshët, të projektuar për të rrëshqitur mbi ujë (janë rrëshqitës ose gjysëm rrëshqitës dhe kanë një farë shpejtësie).

Ky ndryshim në ndërtimin e skafeve, evidenton diferenca në lëvizjen e tyre në det. Në fakt skafet me karenë të rrumbullakët është forma më e qëndrueshme në çdo rast, sepse qëndron gjithnjë e zhytur, duke i dhënë cilësi më të mëdha të qëndrueshmërisë dhe manovrueshmërisë edhe në ujëra relativisht të dallgëzuara, ndërsa skafet rrëshqitës, ndjen, përveç efektit të kushteve të detit, edhe efektin e erës, sepse është studiuar e konstruktuar për të patur shpejtësi të plotë, duke shfrytëzuar plotësisht fuqinë motorike.

2. KOMPLETI SHTYTES (PROPULSIV)

Motori detar mund të jetë me shkëndijë (me benzinë) ose diesel (me naftë) dhe ndryshon nga motorët e automobilëve vetëm nga disa veçanti të peshës, numrit të rrotullimeve, invertorit në vend të kambios, sistemit të ftohjes dhe materialeve të konstruksionit që duhet të jenë rezistente ndaj korrozionit (gërryerjes) dhe ndryshkut nga kripa (kripëzimit).

Figura 2.4



Motori detar mund të jetë në tre forma të ndryshme:

- Jashtëbordi (Fuoribordo).
- Brenda bordit.
- Brenda e jashtë bordit.

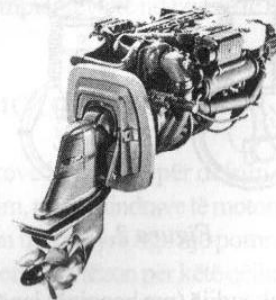


Figura 2.4.1 Motor jashtë bordit

Në të dy sistemet të ushqimit (karburantit, benzinë ose naftë), motorët mund të jenë me 4 ose 2 kohë.

Fazat e motorit me katër kohë plotësojnë 2 rrotullime në 720° lëvizje të aksit të tij.

Fazat e motorit me dy kohë plotësojnë 1 rrotullim në 360° lëvizje të aksit të tij.

Funksionimi i motorit garantohej nga impiantet e:

- Të ndezjes (vënies në lëvizje) ku hynë bobina, motorino, dinamo ose ndryshues (alternatori i korentit).
- Të ushqimit që siguron furnizimin në vazhdimësi me karburant të motorit.
- Të vajosjes (lubrifikimit), që siguron vajisjen e vazhdueshme të pjesëve të lëvizshme të motorit, që janë subjekti i fërkitimit.
- Të shpërndarjes (distribucionit) që së bashku me aparatet garantojnë një regjim ideal të funksionimit të motorit.
- Të ftohjes, që ka detyrë të mos lejojë rritjen e temperaturave, duke evituar gërvishtjen (gripimin).

FAZAT E MOTORIT

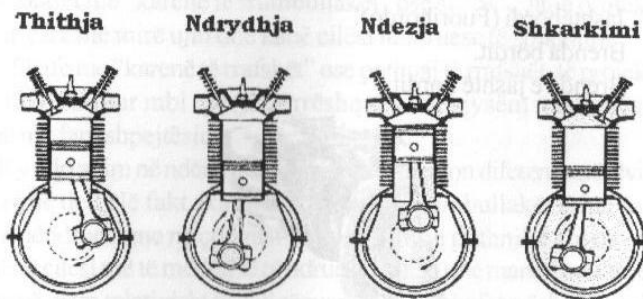


Figura 2.5

Fazat e motorit me shkëndijë (me benzinë) janë:

- Aspirimi (pistoni zbret, valvola e ajrit hapet, përzierja e ajrit – mishella - me benzinën shkon nga karburatori në dhomën e djegies në cilindër).

- Ndrydhja (kompresioni), ku përzierja ndrydhet nga pistoni që shkon lart dhe valvolat janë të mbyllura.

- Djegja (ndezja e përzierjes nga shkëndija e kandleve me shpërthimin, ku valvolat janë të mbyllura, pistoni zbret si rezultat i efektit të shpërthimit). Është e vetmja fazë aktive.

- Shkarkimi, ku gazrat e djegies dalin nëpërmjet valvolës së shkarkimit që hapet. Pistoni është përsëri në fazën e ngjitjes.

Fazat e motorit diezel (me naftë) janë:

- Aspirimi (pistoni zbret, valvola e ajrit hapet, ajri hyn nëpërmjet kolektorit të ajrit deri në cilindër).

- Ndrydhja (kompresioni) ku me ajër të ndrydhur deri në 30-40 atmosferë dhe me pistonin në ngjitje, arrihet një temperaturë e lartë për efekt të ndrydhjes. Valvolat janë të mbyllura.

- Djegja (injektori sprucon një sasi të vogël naftë që, në kontakt me ajrin e mbinxehur, merr flakë duke shpërndarë gazrat që shtyjnë pistonin

poshtë. Valvolat janë të mbyllura.

- Shkarkimi, ku gazrat e djegies dalin nëpërmjet valvolës së shkarkimit që hapet. Pistoni është përsëri në fazën e ngjitjes.

Motori diezel përbëhet nga të njëjtat pjesë si motori me benzinë, me përjashtim të impianteve të ndezjes e të ushqimit me karburant.

FTOHJA E MOTORËVE

Motorët e mjeteve lundruese për dëfrim, si normë ftohen me anë të ujit. Për këtë qëllim, rreth cilindrave të motorit, janë vendosur këmbisha në të cilat qarkullon uji i shtyrë nga një pompë.

- Në qoftë se mjeti shfrytëzon për këtë qëllim, ujin në të cilin lundron (det, liqen etj), atëherë quhet me “qarkullim të hapur”.

- Në qoftë se, si në automjetet, përdoret vetëm ujë që qarkullon nëpër motor, duke kaluar në një ftohës (radiatori), atëherë quhet “me qarkullim të mbyllur”. Në këtë rast radiatori mund të ftohet me ujin ku lundron mjeti, ose me një ventilator të vënë në punë nëpërmjet lidhjes me motorin. Në këtë rast duhet verifikuar periodikisht niveli i ujit në rezervuar dhe në rast se nevojitet, duhet të plotësohet me ujë të pastër.

Në asnjë rast në qarkullimin e mbyllur nuk duhet përdorur uje deti.

Në motorët me dy kohë, fazat e thithjes dhe ngjeshjes si dhe ato të ndezjes dhe shkarkimit, përfundojnë në dy rrugë të pistonit dhe jo në 4 (rugën e parë e bën thithja e ngjeshja dhe të dytën ndezja-shkarkimi). Për më tepër këta motorë nuk kanë pjesë shpërndarëse (distribucioni) dhe lubrifikuese, tek to nuk ekzistojnë gjithashtu valvolat e thithjes dhe shkarkimit, faza që kryhen nëpërmjet disa dritareve të vogla të quajtura dritëza.

Ftohja e motorëve detarë mund të bëhet në mënyrë “të lirë” (e quajtur ndryshe indirekte) ose “të sforcuar” (e quajtur ndryshe direkte).

Në rastin e parë, lëngu (uji) hyn në kontakt me motorin dhe gjendet brenda një qarku të mbyllur dhe ftohet në një ndryshues nxehtësie (radiator) që merr ujin nga deti.

Në rastin e dytë, uji i detit merret drejtpërdrejtë nga një pompë dhe vihet në kontakt me pjesët e motorit që duhen ftohur.

3. SISTEMI I TRANSMETIMIT

Janë ato pjesë që mundësojnë të përcillet lëvizja nga motori tek helika. Përbëhen nga:

- Përshtatësi/inverteri (Reduktor - kambio).
- Linja e boshtit (aksit motor-helikë).

Përshtatësi ka për detyrë të ndryshojë raportin midis xhirove më të mëdha të motorit dhe xhirot e helikës, e cila, për të vënë në punë, në mënyrë sa më të plotë karakteristikat e saj, duhet të ketë një sasi rrotullimesh, që të përshtaten me karakteristikat hidrodinamike të skafit.

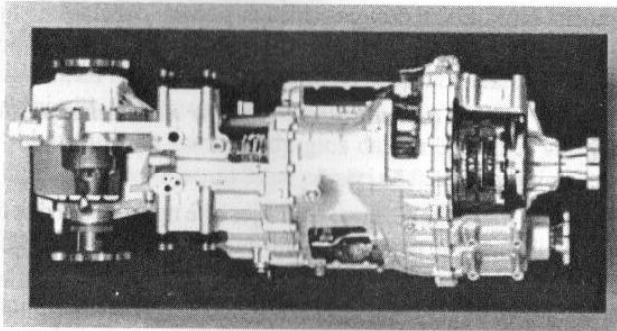


Figura 2.7

Reduktori ka funksionin e kambios të automobilit, duke vepruar në linjën e boshtit dhe duke ndryshuar drejtimin e rrotullimit, numrin e

xhirove ose duke e ndalur rrotullimin.

Linja e boshtit lidhet me reduktorin dhe përbëhet nga pjesët e mëposhtme:

- Boshti helikëmbajtës: lidh helikën me kutinë e reduktorit.
- Nyja (xhunto) elastike: bashkon reduktorin me boshtin dhe ka për detyrë të amortizojë shtytjen fillestare gjatë ndezjes së motorit.
- Kuzhinetat: kanë funksion të amortizojnë presionin që ushtron helika gjatë rrotullimit mbi bosht.
- Këllëfi ose ylli i vdekur: është vendi ku boshti përshkon skafin dhe pengon filtrimin (futjen) e ujit në skaf me anë të një guarnicioni të quajtur premistop.
- Mbështetësja e jashtme (suporti): mban boshtin e helikës poshtë skafit.

MOTORI BRENDA BORDIT DHE PJESET

- Bateria
- Tubi i shkarkimit të gazrave (skapamento)
- Reduktori (kambio)
- Komandimi i timonit
- Boshti (Aksi) Helika
- Timoni
- Serbatori i karburantit
- Dritarja e ajrit të motorit
- Sistemi i ventilimit
- Kutia e busullës
- Kuadri i kontrollit
- Rrota e timonit
- Motorino

PJESET E KEMBIMIT

Janë ato pajisje këmbimi që janë të domosdoshme për tu patur në bord, e që në rast avarish apo dëmsh të vogla mundësojnë të ndërhyhet aq sa është e nevojshme për të vazhduar lundrimin e parashikuar pa qenë nevoja për të kërkuar ndihmë.

Ato përgjithësisht janë:

- Një helike për pompën e ftohjes
- Filtra ajri e naftë
- Kunja e karburatorit
- Rrip transmetimi
- Një injektor (injator)
- Një kg vaj motori
- Kutia e veglave.

4. HELIKA

Helika transformon në lëvizje fuqinë e çliruar nga motori dhe përveç efektit shtytës që vë në lëvizje mjetin, prodhon edhe një efekt, që priret të zbrapsë pupën (kiçin), në të djathtë apo në të majtë sipas lëvizjes së helikës, që mund të jetë e djathtë ose e majtë. Ky efekt mund të vihet re më qartë kur lëvizet mbrapa.

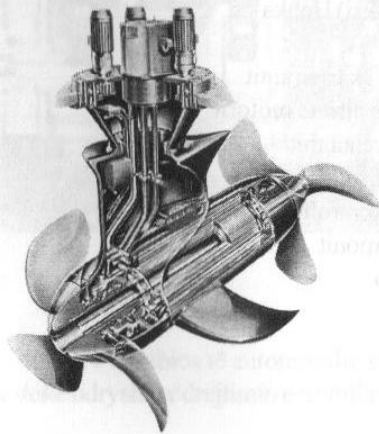


Figura 2.8

Helika është e ndërtuar nga një “bucelë” dhe “fletët” e mund të jetë djathtë ose e majtë.

Parametrat thelbësore të helikës janë:

Diametri, hapi, këndi i kthimit dhe numri i fletëve.

- Diametri i helikës përcaktohet nga rrethi që përftohet duke u nisur nga qendra e bucelës e vetë helikës dhe duke përshkruar rrethin që nga kjo pikë deri në skajin e sipërm të fletëve.

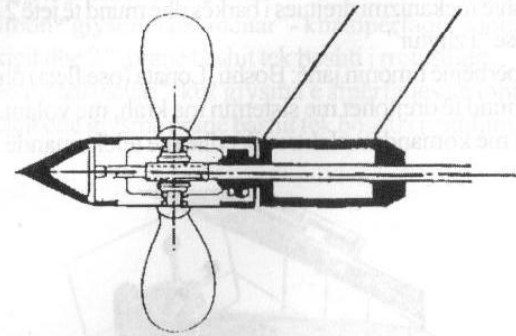


Figura 2.9

- Hapi është largësia që mund të përshkojë helika në një xhiro të plotë nëse do të përparojë pa pengesa, d.m.th. në boshllëk. Duke qenë se lëviz në ujë kuptohet qartë se përparimi, në një xhiro të plotë, do të jetë më i vogël. Kështu që në rastin e parë do të flitet për hap teorik ndërsa në rastin e dytë për hap efektiv ose të vërtetë. Ndryshimi midis hapave quhet “regres”.

Regresi jepet nga diferenca midis hapit teorik dhe atij efektiv (apo të vërtetë).

Një fenomen tipik i helikës janë fluskat (boshllëqet). Ky fenomen ndodh kur helika tejkalon rrotullimet normale duke prodhuar gropa dhe vorbulla, si pasojë e jep superxhiro motorit dhe e bën të papërshtatshëm për llojin barkës ku është montuar.

Diametri i vogël dhe hapi i madh i japin më shumë shpejtësi motorit, e për këtë arsye janë më të përshtatshëm për barka të vogla.

Diametri i madh dhe animi i shkurtër i japin më shumë fuqi motorit, e për këtë arsye janë më të përshtatshëm për barka të mëdha.

5. MEKANIZMI DREJTUES – TIMONI

Timoni është mekanizmi drejtues i barkës dhe mund të jetë 2 llojesh: “i jashtëm” ose “i zhytur”

Pjesët që përbëjnë timonin janë: Boshti, Lopata (ose fleta) dhe koka.

Timoni mund të drejtohet me sistemin me krah, me volant, rrotë e në tipat e rinj me komandim elektronik edhe me telekomandë.

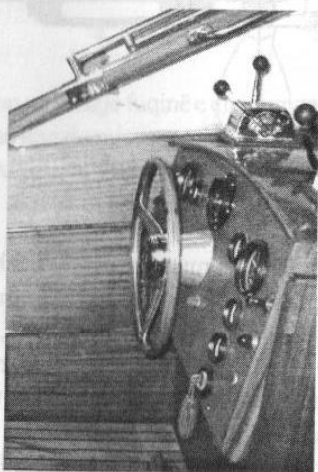


Figura 2.10

Timoni është i jashtëm atëherë kur varet tek pasqyra e pupës (kiçit) dhe është i zhytur kur boshti i tij i rrotullimit përshkon skafin për të dalë jashtë tij.

Klasifikimi i timonëve kundrejt vendosjes së lopatës është i shumëllojtë, si Admiral (në përgjithësi i përkryer për çdo lloj thellësie, por shumë i rëndë), Brus (në përgjithësi i përkryer për çdo lloj thellësie), Danfort (i përkryer në thellësi me baltë dhe rërë), Holl (në përgjithësi i përkryer për çdo lloj thellësie), Çadër (i përkryer për thellësi me gurë dhe i pranueshëm për lloje të tjera thellësish) etj...

- Timon është “i zakonshëm” - kur sipërfaqja e lopatës gjendet pranë kiçit të boshtit të rrotullimit

- Timon “gjysëm i balancuar” - kur sipërfaqja e lopatës ndodhet pranë kiçit dhe 2/3 pranë bashit tek boshti i rrotullimit.

Timon “i balancuar” kur gjysma e sipërfaqes së lopatës ndodhet pranë kiçit dhe gjysma pranë bashit tek boshti i rrotullimit.

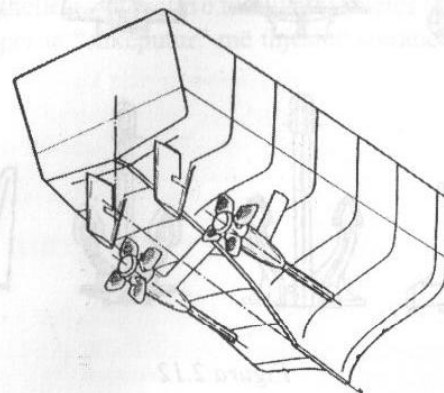


Figura 2.11

Timonët “gjysëm ose të balancuar” janë konstruktuar me qëllim për të ulur sforcimet gjatë manovrave, sidomos në kthesa të ngushta e të shpejta.

6. SPIRANCA

Spiranca shërben për të lidhur barkën në fund të detit. Spiranca zgjidhet në bazë të thellësisë detare (llum-rërë-shkëmbinj), por përsa i përket peshës merret parasysh që spiranca e barkës nuk duhet të jetë më pak se 1.5-2 kg. për m² të mjetit.

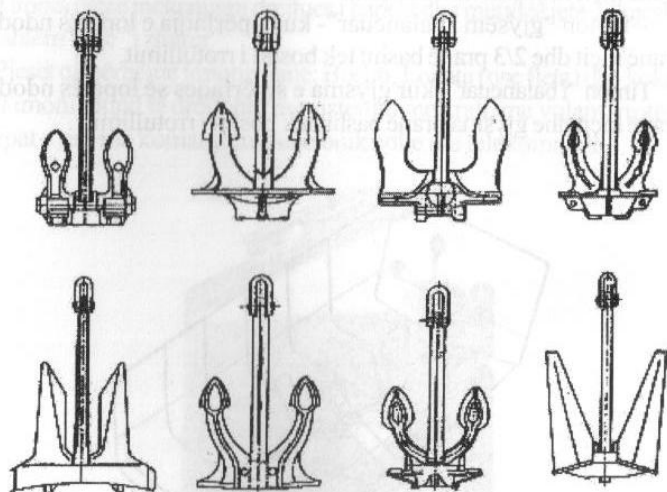


Figura 2.12

Në bazë të llojit të thellësisë ekzistojnë lloje të ndryshme spirancash të përshtatshme për çdonjërin prej tyre:

Duhet pasur parasysh se për të mbajtur spirancën në kushte optimale, është e nevojshme që kjo të ruajë “shtyllën” sa më shumë të jetë e mundur horizontalisht në thellësi.

Për këtë qëllim do të jetë e nevojshme të vendoset midis kabllos së ngjitjes dhe vetë spirancës një litar me gjatësi nga 4 në 6 metra, që

do të shërbejë për të luajtur funksion stabilizues, si dhe për të përballuar goditjet e detit.

Për të mbajtur spirancën horizontalisht, në treg gjendet një lloj litari i quajtur ca/ibratë’ i ndërtuar në mënyrë të tillë që të bëjë sa më efikas këtë funksion stabilizues.

Elementët strukturor të një spirance 1-Gjinkalla, 2- Trupi, 3-Shtanga.

Pjesa fundore e trupit ku lidhet me kanxhë litari, që është elementi kryesor që përbën bazën e goditjeve të “krahut” dhe të “shtagës”, element i tërthortë i “trupit” që ka për detyrë të mbajë helikën horizontalisht (të vendosur në thellësi)

Krahët anësorë që kanë në majë “thonjtë” të prirura për të mbajtur në thellësi elementin e fundit mbështetës të “krahut”, por me qëllim për ta “shkëputur” më thjeshtë spirancën nga fundi i detit.

KAPITULLI I TRETE

METEOROLOGJIA

Meteorologjia është shkencë që merret me studimin e fenomeneve të motit që ndodhin në atmosferë e që si pasojë ndikojnë lundrimin. Veçanërisht atmosfera e tokës ndahet për së larti në katër shtresa vertikale të quajtura: - troposphere, - stratosphere, - mezosferë, - termosferë.

Zona që ngjall interes për lundrimin dhe ku ndodhin të gjitha fenomenet meteorologjike është Troposfera, shtrati që ndodhet më afër tokës, që përmbledhet nga 10 në 12 kilometra lartësi nga niveli i detit.

1. PARAMETRAT THEMELORE

Të dhënat thelbësore për studimin e meteorologjisë janë:

- Temperatura që arrihet me anë të ngrorhtësisë që rrezaton Toka si pasojë e ngrohjes nga Dielli.
- Lagështia që arrihet me avullimin e ujit në varësi të temperaturës
- Presioni që arrihet me anë të peshës së ajrit që në varësi të temperaturës dhe lagështisë dhe ndryshon nga vendi në vend,

MJETET MATESE

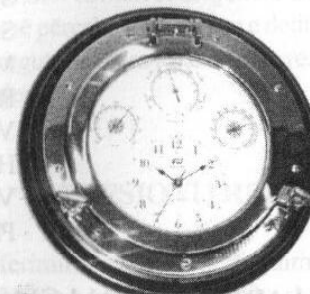
Matja e të dhënave për studim bëhet me mjetet e mëposhtme:



TERMOMETRI DETAR

Figura 3.1 Termometri

- Temperatura matet me termometër me shkallë njëqindgradëshe.
- Lagështia matet me anë të igrometrit (ose psikometrit)
- Presioni matet me barometër



BAROMETRI ANEROID

Figura 3.2

Barometri mund të jetë dy llojesh:

1. Aneroid (ose metalikë ose pa ajër) janë më të përdorurit por edhe që janë më pak të saktë si tipat Bourdon ose Vidi.
 2. Me zhivë janë padyshim më të saktët (p.sh.: Fortin)
- Përveç barometrit aneroid, në bordin e mjeteve të mëdha lundruese shpesh kombinohet me një tjetër aparat që quhet Barograf.

Barografi regjistron luhatjet e presionit vazhdimisht (zakonisht një herë në orë) grafikisht në një rul të posaçëm letre ndryshimet, pra edhe tendencën barometrike.

Barometri është i pajisur me një shkallë të graduar në milimetra, ku çdo milimetër i korrespondon millibarëve, e me një shkallë parashikuese që tregon: furtunë, shi, mot të ndryshueshëm, mot të bukur, por që megjithatë ruan një karakter thjesht tregues.

TERMAT PËRSHKRUES PËR KUSHTET E DETIT

(Sipas shkallës Bofort)

1	I qetë ose pothuajse i qetë	Anglisht	Calm (rippled)
2	disi i trazuar		Smooth
3	I fortë		Slight
4	Shumë i forte		Moderate
5	I trazuar		Rough
6	Shumë i trazuar		Very rough
7	Me dallgë		High
8	Me dallgë të mëdha		Very high
9	I stuhishëm		Phenomenal

GJATËSIADHE LARTËSIA E DALLGËVE

Sinjalizimet e detit të gjatë apo të vdekur përfshijnë edhe prurjet e dallgëve sipas tetë drejtimeve kryesore të Trëndafilut të Erërave të paraqitura në shënimet në anglisht (N, NE, E, SE, S, SW, W, NW, N, për shembull: Det i gjatë 2 nga SW ose Dallgë e gjatë dhe e shkurtër nga NW.

Në metra

1. Dallgë të vogla, mesatare ose të shkurtra
2. Dallgë të vogla dhe të moderuara
3. Dallgë mesatare ose të moderuara
4. Dallgë të gjata dhe të moderuara
5. Dallgë të vogla dhe të gjata
6. Dallgë mesatare dhe të gjata
7. Dallgë të gjata dhe të larta
8. Dallgë me gjatësi të paqartë dhe lartësi të përcaktueshme

lartësia	gjatësia
0-0,1	Deri 14
0,1- 0,5	
0,5-1.25	Deri 100
1,5-2,5	
2.5-4	
4-6	
6-9	
9-14	Deri 200

Lartësia e mundshme e dallgëve tregon kushtet që mund të ndeshen në përgjithësi në det të hapur, në një largësi të konsiderueshme nga brigjet dhe nuk duhet të merret asnjëherë në sens të kundërt për të vlerësuar ose për të përcaktuar gjendjen e detit. Nuk duhet të harrojmë se në afërsi të bregut me erëra toke dallgët rezultojnë më pak të larta dhe më pak të pjerreta.

2. PRESIONI I REFERIMIT

Presioni i referimit ka dalë nga përfundimi i eksperimentit që bëri E. Torricelli në mesin e viteve 1600, duke shtuar pak merkur brenda një tubi të hollë qelqi në seksionin 1 cm² (i mbyllur në një skaj) në nivelin e detit me temperaturë 0°C. Doli se presioni ishte 760 mm. Presioni mesatar i 760 mm është i barabartë me 1013 milibar.

Në nivelin ndërkombëtar, milibari zëvendësohet me hektopaskalin (hPo), ku 1 hPo = 1 milibar.

Pra, vlera prej 760 mm është vlera mesatare e presionit atmosferik në nivelin e detit, me temperaturë 0°C.

Përkufizime

1. Izobari është vija që bashkon pikat me të njëjtin presion, njehsuesi i shpejtësisë, fronti

2. Njëhësuesi i shpejtësisë jepet nga ndryshimi presionit midis dy izobarëve, duke e ndarë largësinë e tyre në a-b.

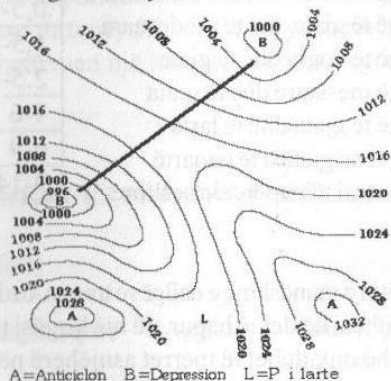


Figura 28

Shembull: a) presioni i izobarit a
b) presioni i izobarit b
ab) largësia midis dy izobarëve

Në thelb njehsuesi i shpejtësisë është forca që vë në lëvizje grumbujt e ajrit (që lëvizin gjithmonë nga zona me presion më të madh tek ato me presion më të vogël) e që, sa më afër të jenë vijat e izobareve aq më e lartë do të jetë vlera e saj dhe si pasojë, më i madh do të jetë intensiteti i erës i gjeneruar në atë zonë.

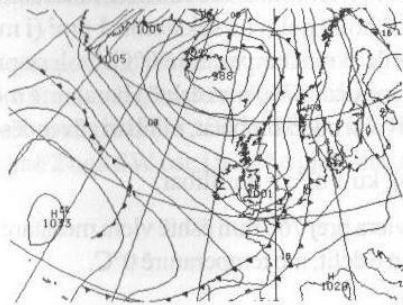


Figura 29

3. Fronti është vija që ndan dy grumbuj ajri

Në bazë të presionit të ajrit, frontet klasifikohen si më poshtë:

- Front i ngrohtë përftohet kur një grumbull ajri i ngrohtë zhvendoset drejt një tjetri që është i ftohtë, duke u ngjitur me ngadalë dhe duke prodhuar re, shira, vesë (presion në rënie dhe temperaturë në rritje)

- Front i ftohtë përftohet kur një grumbull ajri i ftohtë zhvendoset drejt një tjetri që është i ngrohtë, duke e shtyrë me dhunë për sipër dhe duke prodhuar re të stuhishme, erë të stuhishme dhe shira të forta (presioni në rritje dhe temperatura në rënie).

- Front i mbyllur është fronti më i rrezikshëm për efektet që ka në lundrim përsa, front i ftohtë, duke iu mbivendosur të ngrohtit, pasi ky i fundit është më i ngadaltë, mund të prodhojë fenomene stuhish që paraqesin karakteristikat tipike të njërit apo të tjetrit front.

- Front i qëndrueshëm është një front i palëvizshëm ose që lëviz nga pak me kalimin e kohës Pika ku takohen dy lloje temperaturash i quajtur “vijë e qëndrueshmërie”.

3. ERA

Era është element që kushtëzon gjendjen e detit.

Era është një fenomen që përcaktohet nga zhvendosja horizontale e grumbujve të ajrit dhe i referohet ndryshimeve të presionit dhe temperaturës.

Në thelb, ajri i ngrohtë, që është më i lehtë, ngjitet për sipër dhe zëvendësohet me ajër më të ftohtë duke prodhuar crën.

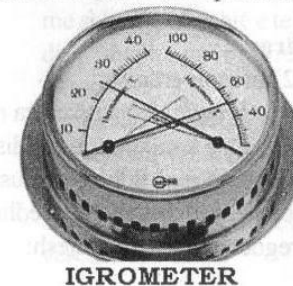


Figura 3.4

IGROMETER

Drejtimi dhe shpejtësia e erës

Drejtimi arrihet nga pika që fryjnë mbi "Treguesin e Erërave" dhe përcaktohet nëpërmjet përdorimit të erëmatësit.

Shpejtësia matet me erëmatësin ose në m/sek ose nyje. Për shkallën e saj përdoret ajo Dagllas (nga 0 në 12 nyje dhe deri në një lartësi të dallgëve prej 14 metrash. Është shkalla që përcakton Gjendjen e Detit.) Simboli i erës jepet nga një shigjetë drejtvizore me disa lakime të pjerrëta që shërbejnë për të treguar shpejtësinë.

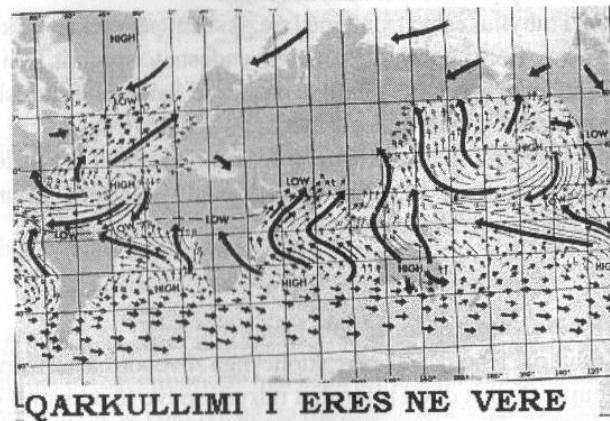


Figura 3.5

Klasifikimi i erërave.

Mund të vihen re 2 kategori erërash:

-Erëra rajonale ose bregdetare janë erëra me regjim flladi, që janë rrjedhojë e ndryshimit të temperaturës midis tokës dhe detit

-Erëra sinoptike janë erëra që lidhen me kushtet meteorologjike ndërkombëtare, që përshkojnë distanca të mëdha

Erërat rajonale bregdetare, janë dy llojesh:

-Fllad deti - e ndeshim gjatë ditës dhe ka të bëjë me faktin se gjatë ditëve me diell, toka ngrohet më shpejt se deti, duke prodhuar në këtë mënyrë një çekuilibrim të presionit (ulet në tokë dhe rritet në sipërfaqen e detit), duke provokuar një zhvendosje të flladit nga deti drejt tokës

-Fllad toke - e ndeshim gjatë natës dhe ka të bëjë me faktin se, toka, ftohet shumë më shpejt se deti, pra në këtë mënyrë, shkëmbehet çekuilibrimi i presionit (rritet në tokë dhe zvogëlohet në sipërfaqen e detit), duke provokuar një zhvendosje të flladit nga toka drejt detit

Shpejtësia e flladit mund të arrijë deri në 10/12 nyje ndërsa ajo e detit është gjithmonë më e fortë se ajo e tokës (10/12 nyje).

4. SHPEJTËSIA E ERËS EFEKTET

- *E matur me m/sek dhe nyje
- *0-0,2 m/sek /1 nyje -Deti është i qetë si vaji dhe tymi ngjitet vertikalisht
- *0.3 - 1,5 /1 - 3 - Shquhen rurdhosje në sipërfaqet që ngjajnë me luspat e peshkut. Nuk janë formuar akoma sipërfaqe të bardha shkume.
- *1,6 - 3,3 /4 - 6 -Dallgë të vogla, që janë ende shumë të vogla por që bien në sy. Kreshtat ende nuk thyen por janë të tejdukshme.
- *3,4 - 5, 4 / 7-10 -Dallgë të mëdha me kreshta që nisin të thyhen, me shumë që është e tejdukshme. Vihen re disa "shtëllunga" me kreshtë të bardhë prej shkume.
- *5,5- 7, 9 / 11-16 -Dallgë të moderuara që kanë tendencë të zgjerohen. Shtëllungat janë më të shpeshta.
- *8,0- 10,7 / 17-21 - Dallgë të moderuara me formë stërgjatëshe. Shtëllungat janë të shpeshta dhe mund të vërehen spërkatje.

- *10,8 -13,8 / 22-27 - Dallgë të mëdha (suvalë) me kreshta të bardha prej shkume.
- *13,9- 17,1/ 28-33 - Suvalët shtohen. Shkuma e formuar nga thyerja e dallgëve “ndahet” në shirita nën drejtimin e erës,
- *17,2-20,7 /34 -40 - Dallgë pothuajse të larta. Kreshta që thyhen dhe formojnë shtëllunga që thithen nga era,
- *20,8-24,4 / 41-47 - Dallgë të gjata me kreshta që nisin të thyhen. Rripat e shkumës që shtohen gjithmonë e më shumë. Shtëllungat mund të zvogëlojnë kuadrin e shikueshmërisë.
- *24,5-28,4 /48-55 - Dallgë shumë të larta të tejkaluara nga kreshta (shkulum), shumë të gjata. Rripat e shkumës synojnë të ruajnë vëllimin dhe deti është i gjithi i bardhëllemë. Dallgët thyese janë edhe më të shpeshta ndërsa shikueshmëria është e dobët.
- *28,5-32, 6/58-63 - Dallgë shumë të mëdha që mund të arrijnë të fshehin nga syri anije të vogla ose mesatare, në këtë rast deti është i tëri i mbuluar nga shtëllunga shkume. Era mjegullon tërësinë e kreshtave dhe shikueshmëria është e ulët.
- *Mbi 32, 7 / mbi 64 - Ajri është plot e përplot me spërka dhe shkuma ngjyros tërësisht me të bardhë detin. Shikueshmëria është shumë e ulët.

TABELAT SINOPTIKE (HARTË)

Bëhet fjalë për një tabelë të plotë të motit që është përpiluar nga një analizë e hollësishme e zhvilluar në zyrat meteorologjike qendrore të çdo kombi.



Figura 30

Nga leximi i hartës sinoptike mund të njihet situata ose të përfitohen të dhënat e nevojshme për të bërë parashikimin e motit.

Për më tepër, nëpërmjet ndihmës që merret nga informacionet e radios do të jetë e mundur të identifikohet:

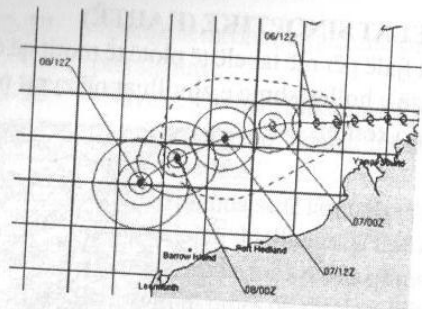
- Qendra e anticiklonëve me drejtimin e zhvendosjeve dhe shpejtësinë e tyre
- Linjat e paqëndrueshmërisë
- Frontet dhe treguesit e spostimeve të tyre

SISTEMET IZOBARIKE

Sistemet kryesore izobarike janë:

Cikloni është zona me presion të ulur (B qëndron i ulët në hartat italiane dhe L ose Low, në gjuhën angleze, në tabelat ndërkombëtare). Qendra është pika me presion më të vogël, ndërsa era rrotullohet në sensin e kundër të akrepave të orës, nga brenda jashtë.

Figura 31



Anticikloni është zona me presion të lartë (A qëndron për e lartë në hartat italiane, dhe H për High, në anglisht, në tabelat ndërkombëtare). Qendra është pika që ka presionin më të lartë, ndërsa era rrotuloret sipas akrepave të orës, nga jashtë brenda.

Hundë - kur një zonë me presion të lartë, priret të futet midis dy zonash me presion të ulët.

Thatësi - kur një zonë me presion të ulët, priret të futet midis dy zonash me presion të lartë.

Pjerrësi - zonë me izobare vijëdrejtë, presion i niveluar, vend me pjerrësi të paqëndrueshme.

PARASHIKIMET

Parashikimet mund të bëhen me ndihmën e aparaturave të mëposhtme:

Barometri - është pajisja që mat presionin

Idrometri - është pajisja që mat lagështirën

Ora - përdoret për të përcaktuar ndryshimin e kohës të kushteve atmosferike (për shembull: rënie të menjëhershme të presionit brenda një kohe të shkurtër)

Ndryshimet e kohës mund të jenë dy llojesh:

- ndryshimi i menjëhershëm vihet re brenda 2 ose 3 orësh

- ndryshimi i ngadalshëm vihet re brenda 24 orësh

Në bazë të sa u tha për këto ndryshime, në kohët që u përmendën më sipër merren si më poshtë në buletin e motit.

BULETINI I MOTIT

Buletinët e motit japin lajme mbi kushtet atmosferike dhe parashikimet dhe janë si më poshtë:

-Buletini i detit jepen në radio e televizion, po ashtu gjendet në internet, i përditësuar në çdo ditë dhe në orare të caktuara. Po ashtu jepen (në vendet e Mesdheut) jo vetëm parashikimet meteorologjike por dhe njoftime për stuhi, gjendjen e përgjithshme të detit, valëzimin. Të dhëna merren edhe në kapiteneritë e porteve. Buletinet e specializuar duhet të përmbajnë

- Lajmërimet për furtuna, stuhi të parashikuara ose që janë në zhvillim e sipër

- Gjendja e fronteve, rënies së trysnisë dhe erën

- Parashikimet dhe tendencat për orët e ardhshme

- Vëzhgime mbi gjendjen e detit si dhe fuqisë së erës

Lajmërimet urgjente për furtuna dhe/ose stuhi transmetohen, për Mesdheun, në frekuencat e kanalit 16 (2182kHz, 156.8MHz) për radiomarrëset detare.

Po ashtu në kapiteneritë jepen dhe listat e trafikut të mjeteve detare në zonat përkatëse.

BATICA DHE ZBATICA

Është ngritja e zakonshme e nivelit të ujit të detit që ndodh brenda 24 orëve, e shkaktuar nga tërheqja hënoro-diellore dhe nga varacionet magnetike.

Faza në ngjitje quhet baticë ndërsa faza në zbritje quhet zbatice.

Prurjet më të mëdha të baticave arrihen me Hënën e re në plotësim- mbushje (në boshtin midis Diellit dhe Tokës), ose me Hënën e plotë në zvogëlim - ngrënie (në boshtin Diell, Tokë dhe Hënë).

Kjo ndodh për faktin se influenca e dy yjësive (Dielli dhe Hëna), me Hënën në zvogëlim dhe në plotësim, mbliidhen së bashku.

Prurjet më të vogla të baticës arrihen kur Hëna gjendet në çerekun

e saj të parë ose në çerekun e saj të fundit që domethënë, në Kuadrat 2 dhe 4. Kjo ndodh për shkak se 2 yjësitë (Dielli dhe Hëna), me Hënë në kuadratin e parë ose në të katërtin, bien ndesh.

-Batica është gjendja e qëndrueshme e ujërave të detit, për një kohë të shkurtër, pasi kanë arritur nivelin maksimal

-Zbatica gjendje që i korrespondon rënies maksimale të trysnisë.

Afërsisht, rryma ndryshon çdo 6 orë dhe 12 minuta.

Në "Hartat e Lundrimit" numrat që tregojnë thellësinë i referohen mesatares më të ulët të zbaticave (të shënuara me simbolin "LRS" – ("niveli i uljes i thellësi matësit")

Për më tepër, në po këto harta, tregohet "Z" –zero, që është gjysëm-ardhja e baticës, e përfshirë midis LRS-së dhe nivelit mesatar të detit (LMM).

Z-ja ndryshon nga vendi në vend dhe paraqitet në hartat e lundrimit që i përkasin çdo vendi në veçanti. Të gjithë objektet në hartë (farë, monumente, shkëmbinj e çdo lloj objekti që herë mbulohet e herë zbulohet nga uji), ju tregohen kuotat, duke iu referuar gjithmonë nivelit të baticës e zbaticës.

Edhe se nuk e kushtëzon shumë lundrimin, fenomeni i baticës duhet mbajtur në konsideratë për situatat e mëposhtme:

- Bregëzimi nëse bëhet në baticë, duhet pasur parasysh që t'i lihet më shumë hapësirë litarit (zinxhirit) duke e lënë më të gjatë

- Ankorimi nëse bëhet në zbaticë, të mbahet litari më i gjatë

- Ngecja në cekëtinë, nëse ndodh në zbaticë, ardhja e baticës ose zbaticës mund të rezultojë vendimtare

- Hyrja-dalja në kanale mbi të gjitha nëse thellësia e ujit është normalisht e ulët

DETYRA E PERGJEGJESITE E KOMANDANTIT (KAPITENIT)

- Ka fuqinë më të madhe në bord dhe duhet të jetë i përgjegjshëm për sigurinë e anijes dhe pasagjerëve. Duhet të zbatojë një programim të udhëtimit duke identifikuar pika alternative zbarkimi atëherë kur koha është e keqe ose ka avari.

-Përpara nisjes duhet të kontrollojë nëse anija është e aftë dhe e furnizuar në mënyrë të kënaqshme në lidhje me kohëzgjatjen dhe llojin e udhëtimit që do të ndërmerret.

- Duhet që gjithashtu t'u mësojë personat që janë në bord se si të sillen në rast se deti është me dallgë, ka avari, ndërlikime dhe braktisje të anijes duke i caktuar gjithë secilit detyra të përcaktuara qartë me qëllim që të shmangen situata paniku dhe vështirësish.

-Verifikon që të gjitha aparaturat e sigurisë, hartat e lundrimit, dritat, zjarrfikësit, kutia e ilaçeve, pajisjet dhe dokumentet e bordit dhe ato personale të jenë në rregull.

-Vihet në dijeni mbi parashikimet e motit (me anë të Televizorit, Radios, Telefonit, Kapitenerisë, Internetit) dhe informohet për Regjistrin e Lajmërimeve të Lundruesve pranë Autoriteteve Detare të portit nga ku do nisët.

-Gjatë lundrimit drejton të gjitha manovrat dhe kur ndodhet në afërsi të një porti merret me ato të hyrjes, siç janë: bregëzimi – ankorimi dhe dalja në det të hapur.

-Në rast se anija ngeç, ka rrjedhje, bie zjarr, vërehen mbeturina pluskuese të anijes së mbytur, asistencë ose shpëtim personash, duhet të paraqes dëshminë për "ngjarje të jashtëzakonshme", brenda 24 orësh, në Gjykatën ose Prefekturën e vendit ku ka zbarkuar.

-Në rast se realizohet një devijim i papritur (për shkak të kohës së keqe apo avarish etj.), sapo arrihet zona e zbarkimit, duhet të lajmërojë ata që e presin në destinacionin fillestar, për të shmangur në këtë mënyrë alarme false, kërkime të panevojshme dhe shpërdorim energjish.

LUNDRIMI NE UJRAT DETARE

MASAT PARAPRAKE NE AFERSITE TE BREGUT

Për shkak të aktiviteteve të shumta që mund të zhvillohen në breg të detit, është e nevojshme të merren një sërë masash me qëllim që të shmangen aksidente të mundshme dhe praktikisht si më poshtë:

- Të rritet mbikqyrja
- Të lundrohet në vijë të drejtë, me qëllim që të rritet këndvështrimi pamor .
- Të lundrohet brenda shpejtësisë së sigurisë për t'i bërë më efikase manovrat e mundshme të emergjencës
- T'i jepen notarëve nënujorë, skiatorëve dhe lundruesve maksimumi i hapësirës së mundshme për të kryer manovrat e tyre
- T'i përmbahen me përpikërinë më të madhe ligjeve dhe normave që rregullojnë disiplinën e mësipërme, jo vetëm ato të përgjithshme por edhe ato të nivelit rajonal.
- Këto norma detare, mund të konsultohen pranë Zyrave të Lundrimit, Kapitenerive, komplekseve të plazhit.

HYRJA E DALJA NGA PORTI

Hyrjet e porteve mund të shihen:

- gjatë ditës nga kulla ngjyrë të kuqe në të majtë dhe jeshile në anën e djathtë

- gjatë natës nga fenerë të kuq me ndërprerje në të majtë dhe jeshil në të djathtë

Tranziti është i sigurt dhe i detyrueshëm vetëm midis fenerëve të përmendur më sipër, pavarësisht nga vendi ku janë vendosur, me kurs për të hyrë ose për të dalë brenda dhe jashtë portit dhe duke hyrë, çdo anije duhet t'i tregojë gjithmonë fenerin e saj të kuq -të kuqit të portit dhe fenerin e saj jeshil, atij jeshil të portit.

NORMAT E HYRJES E DALJES NGA PORTI

- Të lundrohet brenda shpejtësisë së sigurisë
- Dora që duhet të përdoret (me përjashtim të rregullave rajonale) është e djathta.
- Do t'i jepet përparësi anijeve që bëjnë më tepër manovra ose atyre që hyjnë dhe dalin nga porti
- Anijet në dalje kanë përparësi kundrejt atyre që hyjnë
- Anijet që janë në tranzit duhet t'i japin përparësi atyre që janë duke hyrë ose duke dalë.
- Kujdes të veçantë duhet të bëjnë anijet me vela në ujëra fqinje me zona portuale ku anijet me forcë shtytëse mekanike kanë kurs të detyruar
- Është e ndaluar të manovrohet me velën në hyrje apo dalje nga porti
- Është e detyrueshme që në afërsi të një kthese në formë bërryli të lëshohet një tingull i gjatë, të cilit duhet t'i përgjigjet anija që ndodhet nga ana e kundërt (gjithmonë nëse nga ana e kundërt ndodhet një anije)
- Është e ndaluar të lidhet anija në bove dhe në kullat e drejtimit detar.

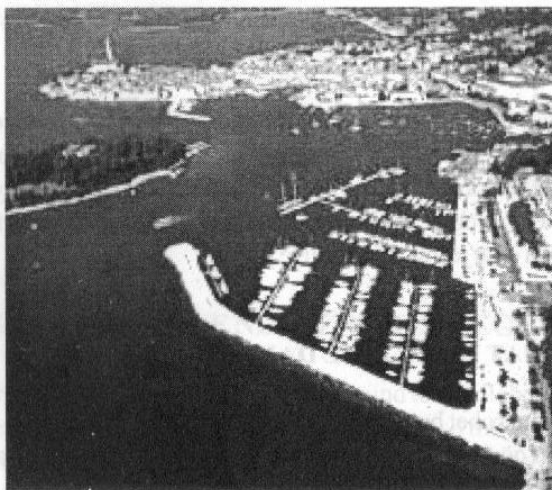


Figura 4.1

Në port është mirë të ruhet një shpejtësi sigurie duke shmangur në këtë mënyrë krijimin e zhvendosjeve të ujit që mund të dëmtojnë bovat.

Lundrimi brenda dhe në afërsi të porteve deri në 1 milje të hyrjes së tyre, është e vendosur me ligj nga Dekretet e Autoriteteve Detare Lokale.

TABELA E RADIONDERLIDHJES

PORTI	KANALI I DËGJIMIT	KANALI I PUNËS	ORARI I DËGJIMIT	TELEFONI	
DURRES					
VLORE					
SARANDE					
SHENGJIN					

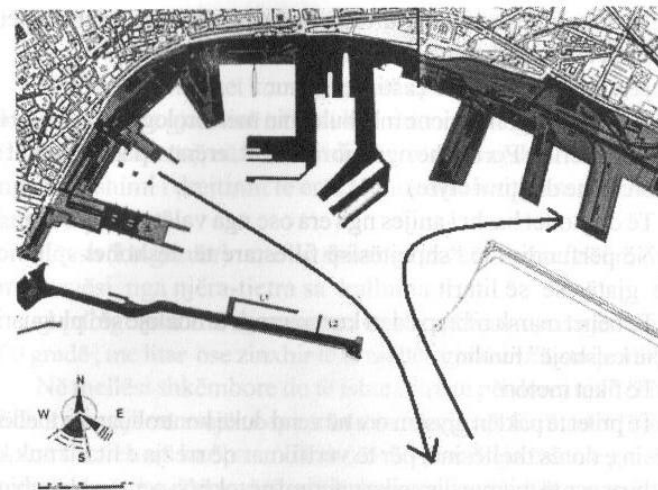


Figura 4.2

ANKORIMI E BREGEZIMI

Ankorimi bëhet për të për të lidhur anijen në fundin e detit për ta siguruar nga erërat, deti i trazuar dhe nga rrymat.

Ankorim do të thotë “të hidhet spiranca” për të ndaluar anijen. Përpara se të bëjmë një ankorim është e nevojshme të konsultohet “Libri i Portit” (kur është) ose “Hartat e Lundrimit” të zonës, në mënyrë që të merren lajme të rëndësishme mbi thellësinë, llojin e fund-detit (rënore, shkëmbore ose me baltë) dhe zonat ku lejohet ankorimi.

Në rast se lindin dyshime përsa i përket zonave të ankorimit që nuk i njohim duhet të konsultohen Autoritetet Detare të rajonit (kapiteneria).

Rregulla për të kryer një ankorim të suksesshëm:

- Të konsultohet Libri i Portit, Hartat e Lundrimit dhe në rast paqartësish, edhe Autoritetet Detare të rajonit.

- Të llogaritet peshkimi (lartësia midis pjesës më të ulët të mjetit dhe fundit të detit) dhe lloji i fundit të detit
- Të vlerësohet baticat e duhur .
- Të merren informacione mbi buletin meteorologjik (radio, VHF ose Kapiteneria e Portit dhe nga Libri i Portit, erërat tipike të vendit si dhe forca dhe drejtimi i tyre)
- Të drejtohet bashi i anijes nga era ose nga valët e detit
- Në përfundim të "shpejtësisë fillestare të lëshohet spiranca 3/5 e gjatësisë së litarit .
- Të bëhet marsh mbrapa deri kur spiranca të ndalojë së "pluguari" dhe "të kafshojë" fundin
- Të fiket motori
- Të pritet të paktën gjysëm ore në vend duke kontrolluar me thellësi matësin e dorës thellësinë, për të verifikuar që rrezja e litarit nuk ka ndryshuar ose të merren disa pika referimi në tokë (si pemë, shkëmbinj, shtëpi), për tu siguruar se me të vërtetë anija ka ngecur në vend.

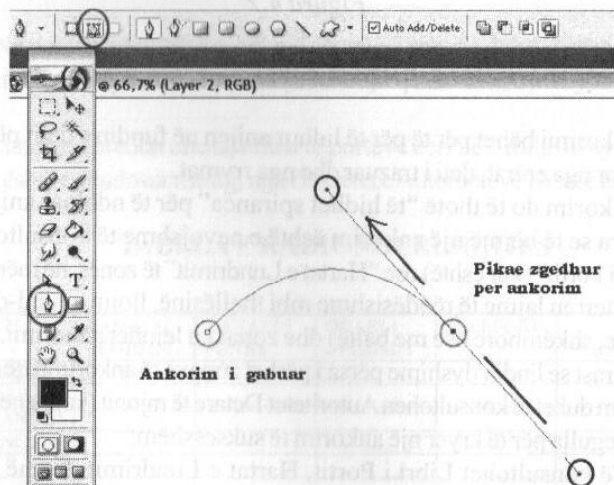


Figura 4.3

Mënyra ankorimi

- Me rrotullim bëhet kur skafi është i lirë të rrotullohet në një rreze të barabartë me gjatësinë e tij, duke i shtuar edhe gjatësinë e zinxhirit (litarit të spirancës), në këtë rast do të jetë e nevojshme të llogaritet që nga ndryshimi i drejtimit të erës të mos afrohet për tu përplasur me anijet e tjera.

- Dysh (I bigëzuar) me dy spiranca të vendosura tek i njëjti litar me largësi nga njëra-tjetra sa kalluma .

- I pabigëzuar me dy spiranca bashi që formojnë një kënd prej 60 gradë , me litar ose zinxhir të të njëjtës gjatësi (mustaqe maçoku).

Në thellësi shkëmbore do të ishte mirë të përdorej një "çengel" i lidhur në majë me majën e spirancës, me synim që të mund të "çlirohet" spiranca atëherë kur hasen vështirësi. Nëse maja është e gjatë do të lidhet në bord, ndërsa po të jetë e shkurtër do të lidhet me një "vozë" që do të tregojë pikën ku spiranca është lëshuar e që, në rrethana të tilla, quhet "çengel".

Bregëzimi

Bregëzimi ndodh atëherë kur anija vendoset në një pikë fikse (skelë, mol etj). Bregëzimi me vozë dhe "trup të palëvizshëm" jep shumë siguri dhe shpejtësi manovrimi në rast emergjencash.

Duhet pasur parasysh që gjatë lidhjes me skelën duhet që gjithmonë të merret në konsideratë gjendja e baticës në atë çast. Faktikisht, në rast se gjendemi në kohën e baticës cima duhet të jetë më e gjatë, përndryshe në momentin që do të ulet baticat, anija do të mbetet "e varur" dhe si pasojë mund të dëmtohet.

Spirancë lundruese

Është e përbërë nga një kon i madh cope në formë parashute që

përdoret për të mos u përplasur në breg në rast avarish ose në rast furtune dhe është efikas kundër goditjeve të detit në rast furtune ose për të shmangur (pupën) që skafi të mos “përmbysset” në det.

Spirancë lundruese



Figura 4.4

Shënim:

- të ngecet - do të thotë të zhytet spiranca për tu ankoruar.
- Shpejtësia fillestare - lëvizja e një skafi kundrejt thellësisë detare, kushdo qoftë arsyeja që e shkakton
- Hedhja e cimës
- Rrezja e litarit (zinxhirit) të spirancës - thellësia e ujit nga vija e lundrimit në fund të detit
- Plugimi - atëherë kur spiranca nuk mban por rëshqet në fund të detit.
- Kafshimi - kur spiranca mban
- Bova - pluskues që shërben për të mbajtur cimën, litarët, fenerët e sinjalizimit, për të shënuar pikat e ankorimit dhe pikat e bregëzimit.

- Lëshuesi - zgjidh e lëshon spirancën kur ka ngecur në thellësi shkëmbore

Lundrim pa qëllime përfitimi - Zhvillohet vetëm për qëllime sportive, krijuese, peshkimi, turistike dhe pa synime përfitimi. Mund të zhvillohet me anije sportive, mjete personale ose jo, që e kanë të ndaluar përdorimin e prozhektorëve. (Është i ndaluar peshkimi amator më afër se 500 metra nga anijet e peshkimit profesionale).

Zhytja e peshkimi nënujor

Peshkimi nënujor, i lejohet personave që kanë mbushur 16 vjeç, që nga agimi e deri në perëndim, që nuk kanë probleme me frymëmarrjen dhe që nuk përdorin fenerë apo prozhektorë. Është i ndaluar në zona detare që normalisht përdoren për tranzitin e anijeve në hyrje dhe dalje nga portet dhe në ato që janë të destinuara për ankorim.

Për më tepër, është i ndaluar në distancë më të ulët se:

- 100 metra nga instalimet e vendosura për të peshkuar dhe nga anijet e ankoruara
- 500 metra nga plazhet e frekuentuara nga plazhistët

Sinjale nënujore për zhytësit

- Gjatë ditës Flamur i kuq me shirita diagonal të bardhë të dukshëm deri në 300 metra
- Gjatë natës Fener lajmërues për 360°
- Që të dy dyhet të vendosen mbi mjetin me të cilin kanë udhëtuar dhe gjendet në zonën e zhytjes.
- Për të njëjtën situatë mund të përdoret flamuri me ngjyrën e bardhë dhe të kaltër i Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve [paraqet germën A

(alfa) të Kodit Mors (“•” – pikë dhe “î” – vizë), që është gjithsesi i detyrueshëm sidomos në ujëra ndërkombëtare.

Sinjalet nënujore duhet të veprojnë brenda një rrezeje maksimale prej 50 metrash nga vija vertikale e flamurit që shërben për të sinjalizuar dhe që vendoset në mjet ku është e nevojshme që të qëndrojë gjithmonë një person në gatishmëri për të ndërhyrë në rast nevojë.

Anijet në tranzit duhet të ruajnë një largësi sigurie që duhet t'i kalojë 50 metrat.

Skitë ujore



Figura 4.5

Është e detyrueshme që gjatësia e litarit të mos jetë më e vogël se 12 m dhe të mos kalojnë më afër se 50 metra nga çdo lloj objekti.

KAPITULLI PESTE

HARTAT E LUNDRIMIT, SIMBOLET E REJA KRYESORE TE SINJALEVE NDËRKOMBËTARE

SINJALE TE PERGJITHESHME

		Ankorim, port turistik
		Ankorim dhe peshkim i ndaluar
		Zonë ku janë marrë masa paraprake
	o Tr.	Kullë, kullëz
		Mulli ere
		Oxhak fabrike Kishë
		Oxhak, Rezervuar i lartë.
		Kullë drejtimi radio – TV
o CG		Kullë radioje
		Sinjalizime për mjegull
)) Whis		Bovë anësore, Bovë kryesore

Ngjyrat e bove

		RG = E kuqe - Jeshile
		BRB = E zezë - E kuqe
		YB = i Verdhë - I zi
		YBY = I verdhë - I zi - I verdhë
		YRW = I verdhë - I kuq - I bardhë

SINJALE RREZIKU

	Shkëmb i dalë rishtaz në sipërfaqe
	Shkëmb që del në sipërfaqe (tani i zhytur)
	Shkëmb i izoluar
	Shkëmb në sipërfaqe të ujit
	Shkëmb përherë i zhytur
	Kufiri i zonës shkëmbore
	Anije e mbytur e rrezikshme
	Skaf i mbytur emergjent
	Mjet i mbytur me pozicion të përafërt ose të dyshimtë.

Sinjale të tjera

	Sinjale lundruese me Radar përgjigjës
	Radiofar qarkullor detar ose aereodetar
	Ankorim i këshillueshëm (pa limit)
	Thellësia P.sh. N 53 14-Pika e thellësisë 53, thellësia 14 m.
	Ankorimi i ndaluar
	Linjëzimi (Leading fine) vija e vazhdueshme tregon rrugën e lëvizjes.
	Kurs i këshilluar që nuk bazohet në sinjale fikse.
	Vorbulla detare

Nga kombinimi i këtyre sinjaleve (dhe të tjerë) me simbolin e farit, janë dhe sinjale si llojet e fareve, mbi një shkëmb të zhytur, radar reflektues, etj

LEXIMI I HARTAVE TË LUNDRIMIT

Simbolet dhe shkurtime të hartave të lundrimit janë ato të botuara nga Instituti i Hidrografik i Marinës Luftarake

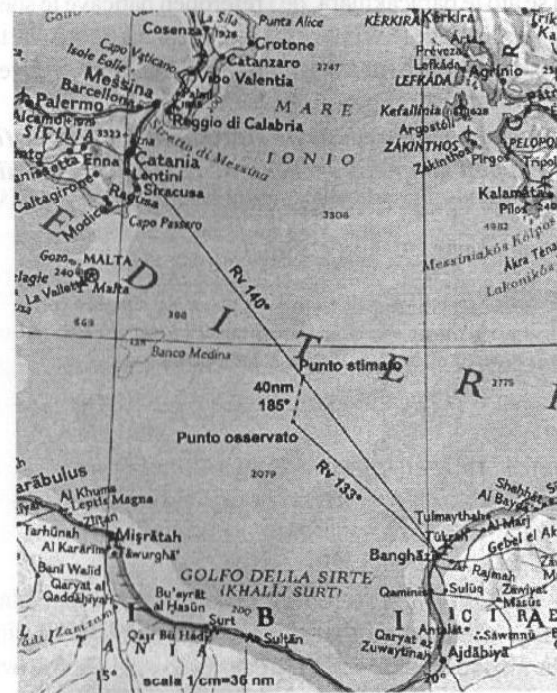


Figura 5.1

Çdo hartë lundrimi përmban të dhënat e mëposhtme shpjeguese:

- Titulli i hartës tregon zonën përkatëse për brigjet e paraqitura, qëllimin e llojit e projektimit (për shembull: tregtar), numrin e hartës, datën e publikimit dhe shkallën e paraqitjes, treguesin e hapësirës gjeografike të cilit ajo vetë i referohet.

- Pas titullit kemi Trëndafilin e Erërave, me udhëzuesin e deklinacionit magnetik dhe me ndryshimet e tij vjetore, matja e thellësisë së detit, e kodrave dhe maleve me metra (niveli bazë është ai i mesatares së zbatësës më të ulët, ku është e nevojshme të shmanget prania në thellësi më të ulta se ato të paracaktuara, që i referohen baticave të shënuara, treguesi grafik i hartave të vendeve të disponueshme në shkallë të gjerë dhe treguesit e “Zo”-së (në hartat me shkallë të gjerë, ose vendet e zbritjeje).

Deklinacioni magnetik është ndryshimi i azimutit (këndit të matur nga poli magnetik i tokës e në të djathtë të rrethit), me këndin e matur nga poli gjeografik.

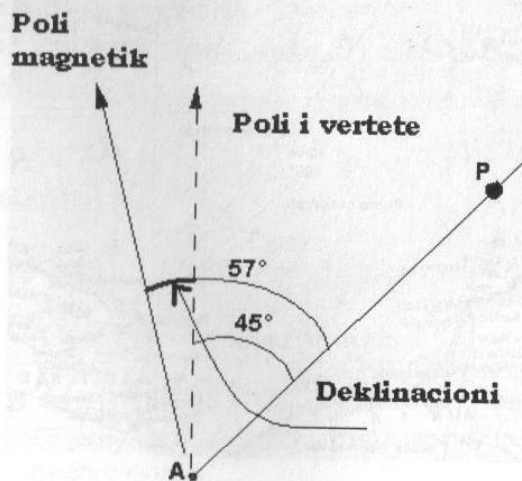


Figura 5.2

Në anë të hartës vertikalisht gjejmë shkallëzimin e gjerësisë gjeografike dhe horizontalisht atë të gjatësisë gjeografike, që paraqiten në forma të ndryshme në bazë të shkallës së hartës.

Shkallëzimin e gjerësisë gjeografike, që është gjithashtu shkalla e largësisë, pavarësisht nga shtrirja, do të jetë e barabartë me 1 milje.

Poshtë, në të majtë të hartës ndonjëherë vendoset një vulë në formë stampe drejtkëndore që merr kuptimin e mëposhtëm:

Shembull:

viti 1997	19.10
	50

- 1997: vit ky kur është kryer azhurnimi i fundit në hartën e lundrimit që jemi duke shqyrtuar
- 19 numri i fashikujve të Lajmërimeve për Lundruesit, që në këtë rast është 19° numri i fashikujve të azhurnimit të publikuar në vitin 1997
- 10 është numri progresiv i lajmërimeve që i referohet asaj harte lundrimi brenda fashikullit nr° 19 të publikuar në vitin 1997
- 50: tregon numrin e plotë të korrigjimeve që i janë bërë asaj harte lundrimi pas qendërzimeve të drejtimit, që prej vitit në të cilin është publikuar

Sinjalizimeve të shndritshme (fare, bova etj..) në hartat e lundrimit në përgjithësi i referohen prurjeve “emërore”, me emrin e tyre, përveç treguesve të ndryshëm që në përgjithësi paraqiten në cepin e sipërm të tyre.

Të gjithë elementët e tjerë të domosdoshëm për leximin e hartave të lundrimit (si njohja e pikave të rëndësishme, fenerëve, bovave, sinjalizimeve detare, skafeve të mbytur, zonave të ankorimit, linjave batimetrike dhe çdo gjë tjetër), janë të dallueshme nëpërmjet simboleve specifike Ndërkombëtare (si më lart), të paraqitura në Hartat e botuara nga Instituti Hidrografik i Marinës Luftarake.

ORIENTIMI NE DET

1. TRENDAFILI I ERERAVE

Nevoja për të shprehur në çfarëdolloj momenti drejtimin e zhvendosjeve të një barke ka prodhuar “Trëndafilin e Erërave” (të quajtur në këtë mënyrë pasi i referohet tetë erërave kryesore), e që nuk është gjë tjetër veçse paraqitja e një horizonti të vizatuar.

Vija Veri – Jug, që ndan këtë horizont, quhet “Meridian”.

Secila nga pikat ekstreme të vijës tregojnë vertikalisht Veriun dhe Jugun ndërsa horizontalisht Lindjen dhe Perëndimin, d.m.th. Pikat e horizontit.

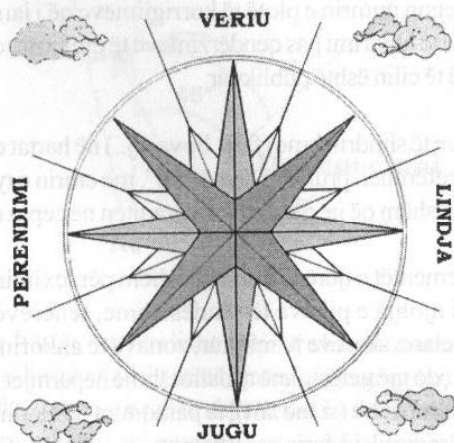


Figura 6.1

Në bazë të konventës ndërkombëtare (të vitit 1920) shenjat e pikave të horizontit janë vendosur si më poshtë dhe tregojnë gradat dhe drejtimet e mëposhtme:

- Veri	0° ose 360°	simboli V	Anglisht N
- Lindje	90°	simboli L	E
- Jug	180°	simboli J	S
- Perëndim	270°	simboli P	W

Horizonti ndahet në katër kuate ku çdonjëra është prej 90°, me një total prej 360°. Duke ndarë përgjysëm secili prej katër kuateve, përftohen pikat e ndërmjetme prej 45° secila, që janë:

- Veri - Lindje	45°	simboli VE	Anglisht NE
- Jug - Lindje	135°	simboli JL	SE
- Jug - Perëndim	225°	simboli JP	SW
- Veri - Perëndim	315°	simboli VP	NW

Pozicionet e ndërmjetme me pikët ndërhorizontale quhen “gjisëm njëzeta”, të cilat duke iu nënshtruar një copëtimi të mëtejshëm e ndajnë treguesin në 32 pjesë prej 11° 15’ të quajtur “çerek” ose “rombe të busullës”.

Ky sistem përdorej kohë më parë për arsye se nuk njihet përdorimi i gradëve.

Emërtimi i erërave i trashëguar prej lashtësisë, mesa duket e ka origjinën duke imagjinuar se gjendemi në qendër të detit Jon, në ishullin e Maltës.

Duke u nisur nga ky hamendësim, përftohet emërtimi i erërave ashtu siç i njohim edhe ne sot dhe përshkruhen si më poshtë:

- Era e perëndimit	Veri	0°-360°	që zbret nga malet
- Era Grek ose grekole	Veri - Lindje	45°	nga Greqia
- Era e lindjes	Lindje	90°	nga vjen drejtimi i diellit
- Shiroku	Jug-Lindje	135°	
- Era e jugut	Jug	180°	
- Jugë e bardhë	Jug-Perëndim	225°	nga Libia
- Perëndim	Perëndim	270°	nga perëndon dielli
- Maestrale	Veri-Perëndim	315°	

2. BUSULLA



Figura 6.2

Busulla është mjete që mundëson të gjendet drejtimi i Veriut magnetik dhe si pasojë të gjitha drejtimet e tjera të Treguesit të Erërave. Busulla mund të jetë dy llojesh, e “thatë” dhe e “lëngshme” ku gjilpëra lëviz në një lëng shtytës. Diametri, që të mund të konsiderohet i përshtatshëm duhet të ketë 100 milimetra për çdo njësi deri në 10 metra gjatësi dhe prej 120\130 milimetra për njësi më të mëdha.

Busulla që gjendet pranë rrotës së timonit quhet “busull kursi”, ndërsa zakonisht në bord gjendet edhe një lloj tjetër busulle e quajtur “busull rievimi”, që është e aftë të rilevojë “vendet” e nevojshme për të përcaktuar linjën e rrugës që do të përshkrojë anija.

Busulla magnetike detare tradicionale përbëhet nga:

- Fusha e busullës magnetike
- Gjilpëra magnetike
- Kutia mbajtëse (jomagnetike);
- Lëngu: përbëhet nga përzierja e ujit të distiluar (70%) dhe alkolit të pastër;
- Treguesi: është disku i graduar që shkon nga 0° deri në 360°, i vendosur brenda një galixhanti (pluskues);

-Maja e treguesit është boshti që ngrihet nga fundi i kutisë dhe mbi të cilën mbështetet treguesi.

-Aparatura magnetike: është elementi i ndjeshëm, konkretizues i Veriut, i formuar nga një numër i barabartë gjilpërash magnetike të vendosura në pjesën e poshtme të treguesit paralelisht me diametrin 0° - 180°.

-Linja e besimit: në pjesën e brendshme të kutisë të njësuar me anijen është vendosur linja e besimit, pozicioni i së cilës kundrejt gradëve të paraqitura nga treguesi (që nuk merr pjesë në rrotullimin e skafit), paraqet në mënyrë të menjëhershme drejtimin e anijes.

Gradët e treguara nga linja e besimit, paraqesin këndin që drejtimi i bashit formon me drejtimin e treguesit (gjilpërës).

Busulla që gjendet pranë rrotës së timonit (ndonjëherë brenda një kutie që përmban edhe sistemin e kompensimit dhe ndriçimit) është busulla e kursit.

Përveç kësaj, në bordin e anijeve sportive apo të dëfrimit gjendet gjithmonë edhe një busull rievimi me bateri, e nevojshme për të rilevuar dhe për të përcaktuar pikën e linjës e udhëtimit të anijes.

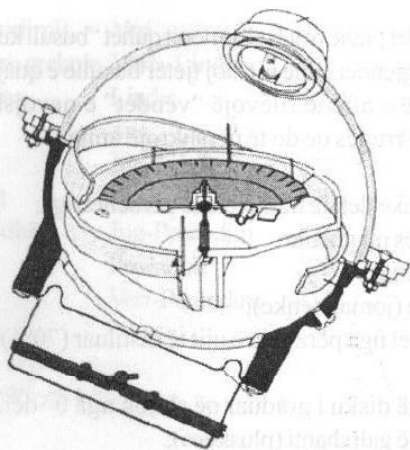


Figura 6.3

1. Lëkundësi (mekanizmi xhiroskopik) kardanik bën të mundur që gjatë lëkundjeve të skafit, si lëkundjeve të tërthorta dhe ato bash-kiç (luhatje vertikale e pjesës së përparme) të skafit, treguesi të ruajë pozicionin e tij horizontal. Kutia është e vendosur mbi xhiroskopin kardanik (e ka marrë emrin nga Kardani, që është edhe shpikësi i saj), sistem ky që është i ndërtuar nga dy rathë bashkëqendrorë të lidhur ose nga një kundërpeshë të vendosur përreth kutisë që kanë për qëllim të ruajnë përherë pozicionin horizontal.

2. -Trëndafili i erërave (tabela e shkallëzuar) është disku i graduar që shkon nga 0° deri në 360° , i vendosur brenda një pluskuesi (mekanizmi xhiroskopik) pjesë e vogël në formë koni ku ndodhet një kundërpeshë që ruan funksionimin në ekuilibër, për të lehtësuar peshën dhe fërkimin, e për të siguruar drejtimin e rregullt të gjilpërave drejt veriut magnetik.

3. Lëngu: gjatë lëkundjeve çliron fuqi frenuese mbi treguesin duke bërë të mundur në këtë mënyrë që të lexohet kursi i ri brenda pak çastesh. Alkoli shërben për të mos lejuar që lëngu të ngrijë gjatë temperaturave të ulëta, me që ka pikën e ngrirjes -20°C . Membrana ku mbështetet maja

e treguesit dhe ka për detyrë të amortizojë ndryshimet e vëllimit të lëngut si pasojë e ndryshimit të temperaturës, por dhe për të shmangur mundësinë e derdhjes së mundshme të lëngut që mund të dëmtojë mbulesën e tejdukshme të busullës. Së fundmi, një tapë mundëson futjen brenda të lëngut atëherë kur është e nevojshme.

4. Treguesi është i përbërë nga një pluskues, (kapele e vogël në formë koni ku depozitohet një kundërpeshë që mundëson funksionimin e tij), nëpërmjet së cilit ruan ekuilibrin, për të lehtësuar peshën dhe fërkimin, duke siguruar në këtë mënyrë orientimin e duhur të aparaturës magnetike.

3. MAGNETIZMI, VERIU MAGNETIK DHE DEKLINACIONI MAGNETIK

Toka është burim magnetizmi, sikur në qendër të saj të jetë i pranishëm një magnet i madh, boshti i të cilit nuk përputhet me boshtin e rrotullimit të tokës, kështu që polet magnetike nuk ndodhen në të njëjtin vend me polet gjeografike.

Për këtë arsye gjilpëra e busullës nuk orientohet drejt "Veriut të Vërtetë" (Vv ose veri u gjeografik), por drejt një atij që quhet "Veri Magnetik" (Vm).

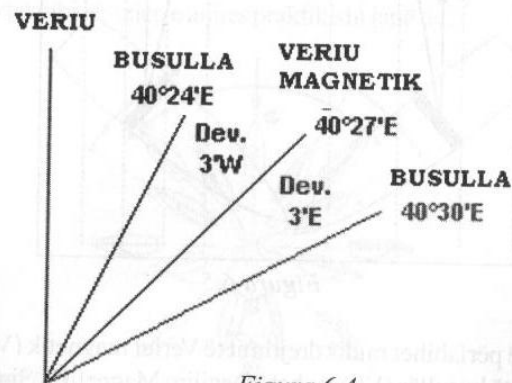


Figura 6.4

Këndi që përfshihet midis drejtimit të Veriut të Vërtetë dhe Veriut Magnetik quhet “Kënd i deklinacionit magnetik”. Simboli që përdoret për ta treguar është “d”.

Në hartat e lundrimit “d” mund të marrë vlerë pozitive nëse drejtohet për nga ana e djathtë (drejt Lindjes) dhe vlerë negative nëse zhvendoset nga ana e majtë (drejt Perëndimit) në krahasim me Veriun e Vërtetë (Vv).

Deklinacioni magnetik merret drejt Lindjes ose drejt Perëndimit dhe është një vlerë që ndryshon sipas vendit dhe ndryshon me kalimin e kohës.

4. MAGNETIZIMI I BORDIT

Në bord me fuqi shtytëse motorike busulla, përveçse nga magnetizimi i tokës, influencohet edhe nga fusha magnetike e vetë skafit, e gjeneruar nga masat magnetike që janë të pranishme në bord t anijes, si dhe nga impianti elektrik. Në këtë rast gjilpëra e busullës do të vendoset kundrejt një drejtimi tjetër të përkufizuar si “Veriu i Busullës” (Vb).

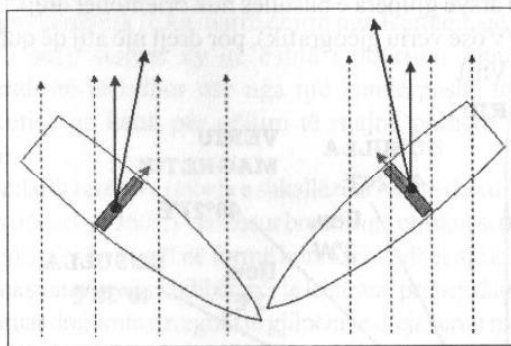


Figura 6.5

Këndi që përfshihet midis drejtimit të Veriut magnetik (Vm) dhe atij të Veriut të busullës (Vb), quhet “Devijim Magnetik”. Simboli që

përdoret për ta identifikuar është germa “δ” e alfabetit grek (delta)

Ashtu si për “d”, “δ”, mund të marr vlerë pozitive nëse zhvendoset në të djathtë (drejt Lindjes) dhe vlerë negative nëse zhvendoset në të majtë (drejt Perëndimit), kundrejt Vm.

Megjithatë është e mundur të ulen në maksimum këto kufij dhe në një farë mënyre të bëhen zero këto zhvendosje nëse arrihet të kompensohet busulla me një “koregjimi magnetik”.

Ky operacion që kryhet nga një personel i specializuar konsiston në krijimin e mundësisë për të kryer në zonën e duhur detare të ashtuquajturat “xhiro të busullës” në bashin e barkës. Në drejtimet e ndryshme të bashit, rrugë-lëvizja faktike, bëhet një kompensim me disa kundër-lëvizje magnetike, të afta për t’ju kundërvënë fushës magnetike të bordit. Në përfundim të këtij operacioni tekniku përpilon “Tabelën e Devijimeve të Mbetura” për secilën busulle dhe të së njëjtës barke, që do të jetë e nevojshme ti referohen në llogaritjet e ndryshme të “konvertimit” dhe “korrektimit” të kursit, bashit dhe përfundimeve të arritura.

5. EFEKTET E ERES DHE RRYMËS MBI LËVIZJEN E ANIJES

Efektet mbi lëvizjen e anijes praktikisht janë dy:

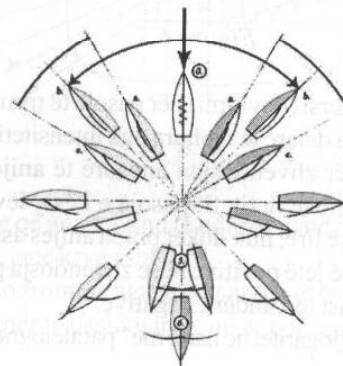


Figura 6.6

për tu ndjekur pasi ndryshon vazhdimisht me ndryshimin e meridianeve.

Quhet edhe lundrim në Rrethin Maksimal dhe është gjurma që lë mbi sipërfaqen e rruzullit tokësor çfarëdolloj mjetei që kalon nëpër qendrën e tij.

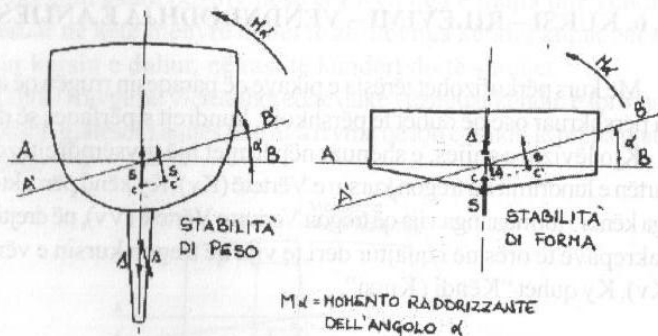


Figura 6.9

Në anije, për të shmangur këtë pengesë, është bërë zakon që të lundrohet duke thyer ortodrominë në shumë losodromi të vogla, që mund të zëvendësohen në harkun e Rrethit Maksimal.

Kursi Losodromik (nga greqishtja Të ecësh tërthor) është lëvizja spirale në rruzullin tokësor, por e treguar me një vijë të drejtë në hartën e lundrimit të sheshtë (në plan të rrafshët). Rruga, në këtë rast do të jetë më e gjatë, por gjithsesi nuk ndihet ndonjë ndryshim i madh deri në 300 milje. Është lloji i kursit që zakonisht përdoret në lundrimin për aktivitete sportive e të zbavitjes.

Më i gjatë se Ortodromia, këndi losodromik ka avantazhin e madh që pret të gjithë meridianet në të njëjtin kënd dhe lejon që të drejtohet anija me këndin e busullës të barabartë me atë të kursit.

Paralelografi (ose vizorja paralele e lundrimit)

Një mjet që ndonjëherë mund të jetë i nevojshëm për të zëvendësuar kuadratet është "paralelografi", vizorja paralele e lundrimit. Përbëhet nga dy shirita (vija të holla) që qëndrojnë paralelisht njëra me tjetrën nga prania e nyjeve bashkuese dhe mundësojnë transferimin paralel nga një pjesë në një tjetër në hartën e lundrimit. Ndryshe nga kuadratet nuk është e mundur të lexohet këndi i kursit nëse nuk paraqitet linja e kursit, gjithmonë me ndihmën e paralelografit, në një nga treguesit e graduar të hartës së lundrimit.

d	- Deklinacioni magnetik
δ	- Devijim i busullës
Vv (Nv)	- Veriu i vërtetë
Vm (Nm)	- Veriu magnetik
Vb (Nb)	- Veriu busullës
Bv	- Drejtimi (Bashi) i vërtetë
Bm	- Drejtimi (Bashi)magnetik
Bb	- Drejtimi (Bashi)i busullës
Nm	- Veriu magnetik

Nëse linja e lundrimit (vija e theksuar) përfaqëson kursin, ky ka një kënd prej 125° kur drejtohem për nga Lindja, dhe 305° nëse drejtohem për nga Perëndimi.

7. KURSI DHE BASHI (DREJTIMI KU LEVIZ ANIJA)

Në lundrim ekzistojnë tre drejtime për Veriun, ato janë:

- Veriu i vërtetë (Vv) (që i korrespondon Veriut gjeografik)
- Veriu magnetik (Vm) (që është pasojë e magnetizmit të tokës)
- Veriu i busullës (Vb) (drejtimi i vërtetë i gjilpërës së busullës që krijohet si pasojë e influencës së forcave devijuese; qarqet, pajisjet elektrike dhe metaleve në bord)

Po kështu dallohen dhe këndet e kursit, nga drejtimet përkatëse të mësipërme, në këtë mënyrë:

Kursi i vërtet (Kv), Kurs magnetik (Km) dhe Kursi i busullës (Kb)

Këndet që orientimi i bashit i një anijeje krijon me drejtimet e përmendura më sipër marrin emrin kënde të bashit dhe dallohen në këtë mënyrë:

Bashi i vërtetë (Bv), Bashi magnetik (Bm) dhe Bashi i busullës (Bb).

Kështu Kursi dhe Bashi bëhen dy terma të dallueshëm njëri nga tjetri ku, Kursi shpreh drejtimin e lëvizjes së anijes kundrejt sipërfaqes së detit, shënohet në hartën e lundrimit dhe tregon rrugën që duhet ndjekur për të mbërritur në destinacion duke u nisur nga një pikë e përcaktuar, një vend i zgjedhur më parë; ndërsa Bashi është orientimi i anijes drejt horizontit, i cili matet me anë të busullës.

Kursi i Vërtetë bëhet orientimi i vetëm kur lundrojmë pa asnjë pikë referimi (për shembull: larg bregut), që na tregon rrugën që duhet të ndjekim.

Por nëse lundrojmë me një kënd të busullës (Bashi i Busullës, Bb) të njëjtë me këndin e Kursit të Vërtetë (Kv), pa marr parasysh influencën e vlerave të deklinacionit magnetik (d), të devijimit magnetik, (δ), të këndeve të mundshme të rravimit (Isc) dhe të shmangies së kursit (I_{der}), do të përfundonim në mënyrë të pashmangshme duke vendosur bashin e anijes në një drejtim tërësisht ndryshe nga ai i destinacionit, pra të gabuar.

Faktikisht, Kursi dhe Bashi mund të përkojnë vetëm nëse vlerat e deklinacionit (d) dhe të devijimit magnetik (δ), janë të pavlefshme (gjë që normalisht nuk është plotësisht e mundur të ndodhë), dhe ka mungesë ere ose rryme (domethënë anija zhvendoset përgjatë boshtit të saj gjatësor pa devijime nga to), ose kur era dhe rryma vijnë nga pupa ose bashi (mungesë e plotë e rravimit dhe shmangies së kursit). Vetëm kështu drejtimi i anijes mund të jetë në një kënd të bashit të barabartë me këndin e kursit.

Duke pasur parasysh faktorët e rravimit që u përmendën edhe

më sipër, për të përcaktuar Bashin Magnetik (Bm) ose Bashin e Busullës (Bb), sipas rasteve të ndryshme, duhet të aplikohet “formula e nevojshme e korigjimit”, për të qenë të sigurtë se anija vazhdon të ruaj drejtimin e pikës së destinacionit të vendosur edhe se me një kënd ndryshe nga ai i Kursit të Vërtetë (Kv). Kjo formulë shërben për të transformuar Kv në Bb, domethënë për të ndjekur një gjurmë të përcaktuar në hartë (duke marr parasysh gabimet e busullës dhe ndonjë rravim ose shmangie kursi që mund të ndodh), duke lexuar busullën.

Duke bërë këto korigjime do të jetë e mundur të mbahet anija në kursin e dëshiruar (që është shënuar në hartën e lundrimit), duke ndjekur drejtimin e duhur në lundrim.

Kur në bord rilevimi i një objekti nuk tregon më veriun por pjesën e përparme të boshtit gjatësor të anijes (Bv), quhet Rilevimi polar (Rlp ose p).

Në këtë rast, ky operacion kryhet me ndihmën e një mjeti amagnetik, Grafometrini, i cili mund të jetë në dy forma: rrethor ose gjysëm rrethor; vendi i parë në qendër të bordit – për të krijuar hapësirën e nevojshme përgjatë gjithë udhëtimit drejt horizontit – në thelb përbëhet nga një goniometër, disk i graduar nga 0° në 360° në drejtimin e akrepave të orës, 0° në drejtim të bashit, 180° në atë të kiçit në të cilin është vendosur një rilevator me dy nivelues analog me atë të busullës. Në këtë mënyrë një objekt në traversën në të djathtë do të rilevohet në 90° , në traversën në të majtë në 270° e kështu me radhë.

Formula e korigjimit

Shërben për të transformuar Pb në Kv, domethënë për të verifikuar Kursin e vërtetë pasi është përdorur për një farë periudhe lundrimi me një bash busulle të përcaktuar duke përdorur një mënyrë të kundërt nga ajo e formulës së konvertimit.

Këto, dhe të tjera formula, bëhen nga specialistët dhe I jepen kapitenit të gatshme për zona të ndryshme të lundrimit.

- Rilevimi

Gjatë lundrimit lind nevoja për të koordinuar reciprokisht vendndodhjen tonë me atë të programuar, domethënë për të qenë të sigurtë që era dhe rrymat nuk e kanë devijuar anijen nga kursi i përcaktuar. Do të jetë pra e nevojshme që gjatë lundrimit të zbatohen disa rievime që do të krijojnë mundësinë për të përcaktuar vendndodhjen tonë kundrejt kursit të vendosur, duke zbatuar "Pikën e Anijes" dhe duke bërë sipas nevojës korrigjimet e mundshme.

Rilevimi në bord zbatohet me anë të një busulle rievuese, busulle me bateri, grafometri ose një radiogoniometri, instrument që përdoret nga specialistët.

Këto aparate shërbejnë për të vendosur një lidhje virtuale midis barkës tonë dhe një pike të çfarëdoshme në tokë (që mund të jetë një far, një kambanë, maja e një mali ose diçka tjetër) e që quhet "Pikë e dallueshme".

Një koordinim i tillë përkufizohet si "lined" ose "vendi i pozicionimit" dhe mund të paraqitet në hartën e lundrimit.

Me rievim nënkuptohet gjatësia e këndit (nga 0Ú në 360Ú në drejtimin e akrepave të orës) që përfshin një drejtim të përcaktuar dhe rjetit që përcaktohet ndërmjet vëzhguesit dhe pikës që vëzhgohet. Të dhënat e rievimit nga ku u vëzhgua objekti mund të materializohet në hartën e lundrimit me një linjë që quhet "linjë ose vend pozicionimi(vendndodhje)".

Vendet më të përdorura të pozicionimit gjatë lundrimit për aktivitete sportive e të dëfrimit ose turizmit bregdetar) janë si më poshtë:

Pika e anijes me sistem rievimi me 2 pika

Pika e anijes me sistem rievimi me 3 pika

Pika e anijes me sistem rievimi me "linjë batimetrike"

Pika e anijes me sistem rievimi me "rrathë të së njëjtës largësi"

"Drejtimi i përcaktuar" mund të jepet nga Veriu i busullës (Vb) ose nga Veriu magnetik (Vm) dhe kjo përcaktohet nga fakti nëse bëhet me një busull rievuese ose një busull me bateri, dhe janë të ndjeshëm nga influenca e "d" dhe "6" e para dhe "d" e dyta, duke marrë që të dyja paraprakisht vlerën e Rievimit të busullës (Rlb) dhe Rievimit magnetik (Rm).

Ndërsa do të marr vlerën e Rievimit të vërtetë (Rlv) atëherë kur do të matet me një grafometër që duke qenë se është amagnetik (nuk vuan pasojën e "d" dhe "6"), i cili do të përcaktojë se cilin drejtim tregon Veriu i Vërtetë.

Kjo metodë rievuese e arritur me anë të grafometrit quhet "Rievimi polar" (Rlp ose p, gërma rho e alfabetit grek).

Me këto sisteme rievimi praktikisht përfitohet pika e bregut e anijes (Pa) nëpërmjet së cilës mund të përcaktohet largësia nga bregu, se sa ka dalë anija nga kursi i saj fillestar si pasojë e efekteve të Rravigimit ose shmangies së kursit dhe koordinatave gjeografike të vetë pikës së anijes në çastin e vlerësimit.

Pika e anijes me 2 rievues

Shquhen dy "pika të dallueshme" në hartën e lundrimit (kulla, kambana, antena etj) dhe bëhet leximi i këndit të rievuar me anë të busullës.

Nga pikat e dukshme vizatohen dy drejtëza që i korrespondojnë këndeve të rievimit e që quhen "vende pozicionimi" dhe pika ku do të takohen do të përfaqësojë vendndodhjen e anijes në momentin e rievimit.

Në mënyrë që pika të rezultojë e përcaktuar sa më mirë është e nevojshme që dy rievimet të ndryshojnë nga njëri tjetri me një kënd jo më të vogël sesa 30° dhe jo më të madh se 150°.

Situata ideale do të ishte që rievimet të ndesheshin në 90°, atëherë kur zona e pasigurisë rezulton të jetë minimale, por duke u shtuar, në një mënyrë të paimagjineshme, kur kryqëzimi i kalon 140°-150°~

Vendi (ose linja) e pozicionimit është linja që i korespondon drejtimit të vëzhgimit të objektit ku duhet të gjendet anija gjatë lundrimit.

Pika e anijes me 3 rilevues

Ky sistem prodhon udhëkryqin e tre rilevuesve që krijojnë një trekëndësh të quajtur pikërisht “trekëndëshi i sigurisë”, i cili do të përcaktojë vendin ku ndodhet anija.

Meqenëse ndodh shumë rrallë që të verifikohet kryqëzimi i përpiktë i vendeve të përcaktuara nga tre vendet e pozicionimit, qendra e trekëndëshit e prodhuar nga tre rilevuesit do të përcaktojë pikën e anijes (Pa) por duke pasur gjithsesi parasysh se, në rastin kur trekëndëshi i përfituar në këtë mënyrë rezulton shumë i madh, ky do të tregojë se janë bërë disa gabime.

Për ta kryer në mënyrën më të mirë rilevimin këshillohet që të gjenden në fillim pikat e dallueshme që janë duke u matur, pa harruar se njëri prej rilevimeve do të bëhet në travers (pingul me boshtin gjatësor të anijes).

Pika e anijes me rilevues dhe batimetrik

Kryhet kur përgjatë bregut matet thellësia me anë të thellësimatësit, dhe përftohet një vend me të njëjtën thellësi.

Në një situatë të tillë gjetja e një rilevuesi, është e mundur qoftë pingul me batimetrikën, që do të përcaktojë pikën e anijes (Pa), por kjo e fundit do të jetë e përafërt.

Pika e anijes me rilevues polar

Në momentin kur rilevuesi i një pike të dallueshme nuk drejtohet më nga Veriu por nga boshti gjatësor i anijes (Pv) quhet rilevues polar (Rlo ose p).

Operacioni bëhet me një aparat urë që quhet “Grafometër”, që duke qenë jomagnetik nuk ndjen pasojat e influencave magnetike.

Rilevimi polar i korrespondon këndit që përfshihet nga boshti gjatësor i anijes dhe pikës së dukshme të vëzhguar duke marrë vlera pozitive në rast se pika e vëzhguar ndodhet në të djathtë të skafit dhe vlera negative nëse ndodhet në të majtë.

Duhet mbajtur parasysh se këndet gjithmonë maten sipas drejtimit të akrepave të orës, nga e majta në të djathtë.

SINJALIZIMET, FENERET, VENDOSJA E TYRE NE SITUATA TE NDRYSHME DHE PERPARESITE NE LUNDRIM

Anije me fuqi shtytëse mekanike që vihen në lëvizje me motor

- nga 50m dhe më tepër
- më i ulët se 50m, por jo 20 - nga 20 metra e sipër
- më i ulët se 20m, por jo 12
- më i ulët se 20m, manual.
- më i ulët se 12 m, por jo 7m.
- më i ulët se 7 m
- më i ulët se 7m

Llojet e fenerëve ne anijet me vela janë përgjithësisht si më poshtë:

Fener me direk (të bardhë) këndi i shikueshmërisë 225° i treguar nga çdo anije me fuqi shtytëse mekanike me shpejtësi fillestare 2;

Fenerë anësor ose të nisjes: (në të majtë me të kuqe, në të djathtë me jeshile, këndi i shikueshmërisë për çdonjërin 112°30' (gjysma e 225°): të treguara nga çdo anije me shpejtësi fillestare;

Fener në pjesën anësore të pupës (me të bardhë) i quajtur edhe kurorëzues, këndi i shikueshmërisë i treguar nga çdo anije me shpejtësi fillestare është 135°;

Fenerë të dallueshëm përgjatë të gjithë horizontit (360°): që janë të vendosur në anije të ankoruara, në lëvizje ose në rrethana të tjera të veçanta.

Rregullorja për të parandaluar abordimet (sulmet) në det

Kjo rregullore është e përbërë nga një tërësi normash ndërkombëtare për t'u ndjekur kundër rreziqeve të lundrimit dhe rreziqeve të abordimit (përplasjes) në det.

Këto rregulla që mund të aplikohen për të gjitha anijet në det dhe në ujërat që komunikojnë me to, ndahen si më poshtë:

- Fenerë dhe sinjale të ndryshëm nga ato të anijeve
- Precedencë kursi
- Sinjale për të kërkuar ndihmë
- Sinjale dëgjimore për të manovruar në rast mjegulle

Kategoritë e aplikimit

Në bazë të rregullores mbi fenerët që vihen në punë nga perëndimi i diellit deri në agim dhe në kushte kur shikueshmëria është e dobët anijet ndahen në kategoritë e mëposhtme:

Anije me fuqi fillestare mekanike

(të vëna në lëvizje ekskluzivisht nga motor)

- nga 50 metra e më shumë
- nga 20 metra e deri në 50
- nga 12 metra e deri në 20
- nga 7 metra e deri në 12
- më të shkurtra se 7 metra

Anije me vela nga 20 metra e më shumë (të vëna në lëvizje nga vela o se me motor që nuk vihet në punë gjatë gjithë kohës)

- nga 7 metra e deri në 20 metra
- më të shkurtra se 7 metra

Fenerë të anijeve me sinjale të ndryshëm

-Fenerë në direk me ngjyrë të gjelbër, me kënd shikueshmërie prej 225°, i treguar nga çdo anije me fuqi shtytëse mekanike me shpejtësi fillestare

-Fenerë anësor ose të nisjes të kuq në të majtë, jeshil në të djathtë, secili me kënd shikueshmërie 112°30' (gjysma e 225°)

-Fener anësor të pupës me ngjyrë i quajtur edhe kurorëzues, me kënd shikueshmërie 135° i vendosur në çdo anije me shpejtësi fillestare, në pupë.

Siç mund të vihet re fare qartë tërësia e këndeve të fenerëve të ndryshëm (112°30' + 112°30' + 135° ose 225° + 135°) paraqet një kënd rrotullimi 360° që mbulon të gjithë shikueshmërinë përreth horizontit.

Në disa rrethana, i shtohen 360° fenerëve të përmendur më sipër dhe janë të detyrueshëm për anijet e ankoruara, anije që duhet të kryejnë veprime dragimi dhe çminimi, anije të kushtëzuara nga zhytja e tyre, që rimorkiojnë dhe peshkojnë me mundësi manovrimi të kufizuara (ose me vështirësi manovruese).

- Vendosja e këtyre fenerëve në bord bëhet sipas skemave të caktuara dhe në bazë të mënyrës sesi ndërthuren, marrin rëndësi të ndryshme dhe pikërisht si më poshtë:

- Anije me fuqi shtytëse mekanike me gjatësi të barabartë ose më të madhe se 50 metra.

- fener i gjelbër në krye të direktit ~ për 225° në pjesën e përparme (112°30' në pjesët anësore).

-1 fener në krye të direktit i kuq për 225° në pjesën e pasme (112°30' në pjesët anësore), por i vendosur kundrejt boshtit të fenerit në pjesën e përparme, i zhvendosur për lart me 4, 5 metra.

- 1 fener i kuq në të majtë dhe një jeshil në të djathtë secili prej 112°30' nga drejtimi i bashit.

-1 fener në anën e pupës nga 1 prej 135° (67°30' për anë) sa më shumë të jetë e mundur në afërsi të pupës, i kthyer mbrapsht.

Anije me motor, Gjatësi maksimale 7 metra dhe Anije me lopata. Një dritë e bardhë, [elektrik dore, shpejtësia maksimale e nyjeve 7 (Ligji 23c), far] për tu treguar në momentin e përshtatshëm. Një fener i bardhë për 360° i nevojshëm për të shmangur ndonjë përplasje të mundshme.

- Anije me fuqi shtytëse mekanike me një gjatësi që nuk i tejkalon 50 metrat por që nuk është as më e vogël se 7 metra

- fener në krye të direktit për 225° në pjesën e përparme (112°30' për anë)

- fenerët e kuq në të majtë dhe jeshilët në të djathtë për 112°30' secili nga drejtimi i bashit

- fenerët e anësor të pupës për 135° (67°30' për anë) sa më shumë të jetë e mundur afër pupës, të kthyer mbrapsht

Feneri në krye të direktit është treguesi i fuqisë shtytëse mekanike që është në veprim, ndërsa fenerët anësor së bashku me atë të pjesës anësore të pupës janë tregues të shpejtësisë fillestare.

- Anije nën 20 metra

-fenerët anësor mund të kombinohen në një fener të vetëm qendror të kuq dhe jeshil nëse fenerët anësor janë të bashkuar në një fener të vetëm duhet të vendosen jo më pak se një metër poshtë fenerit në krye të direktit

- Anije nën 12 metra

-feneri në krye të direktit me 225° mund të zëvendësohet nga një i vetëm 360° dhe i gërshetuar me anësorët me funksionin e fenerit anësor të pupës dhe ankorimit të anijes së ndalur (225°+135°)

- Anije me motor me gjatësi më të vogël se 7 metra dhe me shpejtësi maksimale 7 nyje

- Fener për 360° -dhe vetëm nëse është e mundur fenerët anësor

-Barka me lopata

- elektrik dore -duhet të tregohet në momentin e duhur për të shmangur përplasjen

- Anije dhe vapor me vela

-Fener anësor ose të nisjes -të kuq në të majtë, jeshil në të djathtë, secili me një kënd shikueshmërie prej 112°30' (gjysma e 225°), që

tregohen nga çdo anije me shpejtësi fillestare.

-Fener anësor të pupës -me ngjyrë, të quajtur edhe kurorëzues, me një kënd shikueshmërie prej 135° , që tregohen nga çdo anije me shpejtësi fillestare

Mundësi të tjera

-Anije që i tejkalojnë 20 metrat

-i jepet e drejta që të shtojnë në direk dy fener vertikal për 360° , të kuq sipër dhe jeshil poshtë

-Anije që nuk i tejkalojnë 20 metrat

-fenerët anësor mund të bashkohen në një të vetëm, qëndor, të kuq-jeshil

-fenerët anësor dhe feneri anësor i pupës, mund të bashkohen në një fener të vetëm në krye të direkt, me ngjyrë të kuqe dhe jeshile.

-Anije që nuk i tejkalojnë 7 metrat

-Elektrikët e dorës ose fenerët -duhet të tregohet në momentin e duhur për të shmangur përplasje.

Për më tepër, anijet me vela me motor shtesë dhe me fuqi shtytëse gjatë natës e tregojnë fenerin e direkt në 225° , ndërsa ditën në një trekëndësh të errët të bashit me majën e drejtuar për poshtë.

Në momentin kur anijet me vela tregojnë këto sinjale konsiderohen anije me motor e si pasojë i nënshtrohen rregullave që u përmendën më lart dhe që janë parashikuar për to.

Anije e ankoruar (Gj deri 50 m,)

Anije e ankoruar (Gj > 100 m)

Rimorkim me gjatësi më të madhe se 200m: romb i errët mbi çdo njësi.

Mallra të rrezikshme në bord, në ankorimin gjatë ditës.

1-Anijet me ngarkesa që mund të marrin flakë ose me eksploziv që janë gjithashtu në dukje: gjatë natës një fener të kuq (360°), ndërsa gjatë ditës flamurin e kuq të kodit ndërkombëtar të Sinjalizimeve.

A- Gjatësia e rimorkiatorit deri në 200m: dy fener direku.

B- Gjatësia e rimorkiatorit përtej 200m: tre fener direku.

Largësia midis një feneri dhe një tjetri: 2m (anije më e vogël se 20m: 1m)

Rimorkiator deri në 200m. Anija rimorkuese tregon vetëm fenerët anësor dhe ngjyrën e bardhë të bashit dhe të kiçit.

- Fener të veçantë dallues dhe që i korrespondojnë sinjaleve gjatë ditës

Këta fenerë me 360° (225° përdoren për rimorkiatorët), mund të aplikohen vertikalisht në grupe prej dy apo tre (me përjashtim të dragaminut), me një distancë prej 1.5 metra nga njëri-tjetri dhe nëse janë dy (anije kryesore- anije pa pilot - anije për peshkim)nuk tregohet feneri në krye të direkt.

Sinjalet për ditën përbëhen nga disa figura gjeometrike prej teli ose metali që riprodhojnë një sferë, një kon ose një cilindër me ngjyrë të zezë, me një diametër prej 60 centimetrash, dhe të vendosur në mënyrën e përshtatshme. Në anije më të vogla se 20 metra mund të përdoren sinjale me dimensione të përshtatura dhe me largësi të përcaktuara.

- Anijet e barabarta ose më të mëdha se 100 metra gjatësi tregojnë dy fenerë “, një të vendosur në bashin dhe një në pupën e anijes (ky i fundit disi më i vogël në krahasim me linjën e boshtit të atij që ndodhet në bash, por gjithsesi më sipër se fenerët e kurorëzimit) duhet që të mbajnë përherë urat e ndriçuara.

-Anijet e barabarta ose më të mëdha se 50 metra gjatësi tregojnë dy fener “, një të vendosur në bashin dhe një në pupën e anijes (ky i fundit disi më i vogël në krahasim me linjën e boshtit të atij që ndodhet në bash, por gjithsesi më sipër se fenerët e kurorëzimit)

- Anijet që kanë një gjatësi më të vogël se 50 metra vendosin një fener në vendin më të dukshëm.

- Anijet që kanë një gjatësi më të vogël se 7 metra, janë të detyruara të sinjalizojnë pozicionin e tyre vetëm nëse janë të ankoruara në një kanal të ngushtë, pranë një kanali të tillë, në korridore ose në zona që janë të përcaktuara për tranzitin e anijeve.

- Fenerëve të mësipërm i shtohet një fener i kuq për 360°, i cili do të shërbej për të treguar një anije të ankoruar me mallra të rrezikshme në bord (ekspozivë ose lëndë që marrin flakë lehtë)

- Rimorkuesit me rimorkio më të vogël ose të barabartë me 200 metra, shtojnë vertikalisht ose nën fenerin e drektut në 225° (nëse rimorkiatori ka një gjatësi të barabartë ose më të vogël se 50 metra, nëse është më i lartë se 50 metra, poshtë fenerëve në 225°) 1 fener për 225° (në distancë 2 metra njëri nga tjetri nëse rimorkiatori ka një gjatësi më të vogël se 20 metra, me 1 metër largësi njëri nga tjetri).

- Rimorkuesit me rimorkio më të madh ose të barabartë me 200 metra, shtojnë vertikalisht, poshtë fenerit të drektut prej 225° (nëse rimorkiatori ka një gjatësi të barabartë ose më të ulët se 50 metra, me 1 metër njëri nga tjetri, nga ose prej fenerëve të drektut që tashmë janë të pranishëm në anije).

- Në të dyja rastet që u përmendën më sipër, vertikalisht ose gjatë fazës së trajnimit, mbi fenerin e kurorëzimit duhet të jetë vendosur patjetër në një vend të dukshëm një fener për 135°

- Anija e rimorkuar duhet të tregojë fenerët anësor dhe fenerin e kurorëzimit

Sinjalet që përdoren gjatë ditës

- Nëse rimorkuesi i tejkalon 200 metrat gjatësi, jo vetëm rimorkuesi por edhe anija e rimorkuar duhet të tregojnë një sinjal dikonik që përbëhet nga një romb i zi, i cili duhet të jetë i vendosur në pikën më të përshtatshme të trupit të anijes.

- Gjatësia e rimorkuesit - Matet nga pupa e anijes që rimorkion deri në thellësinë më të skajshme të pupës së rimorkuesit.

- Anije që shtyn një anije tjetër

Nëse dy anijet janë të lidhura fortë me njëra tjetrën duhet të konsiderohen si një njësi e vetme e përbërë, që do të thotë si një anije e vetme.

Në këtë rast do të përdoren fenerët e parashikuar për një anije me një gjatësi të ngjashme.

Anija që shtyhet, që nuk bën pjesë në njësinë e përbërë do të përdor në anën e bashit vetëm fenerët anësor.

- Anija që nuk drejtohet vetë, domethënë kur ndërhyjnë pengesa dhe kufizime manovrash, tregon 2 fenerët e kuq 360° vertikalisht, që kanë një largësi midis njëri tjetrit jo më pak se një 1 metër.

- Anija që nuk drejtohet vetë tregon dy topa të zinj vertikalisht, në pikën më të përshtatshme.

Anije me gjatësi më të vogël se 12 metra, nuk janë të detyruara të tregojnë sinjalet të cilat u përmendën më sipër.

-Anija e ngecur, përveç dy fenerëve të dallueshëm të kuq për 360° që qëndrojnë jo më pak se 1 metër larg njëri-tjetrit, duhet të tregojë, sipas gjatësisë së saj, 1 ose 2 fenerë për 360°, që duhet t'i korrespondojnë anijes së ankoruar.

-Anija e ngecur duhet të tregojë 3 topa të zinj vertikalisht në pikën më të përshtatshme.

Anijet me gjatësi më të vogël se 12 metra nuk janë të detyruara të tregojnë sinjalet e përmendura si më sipër.

Anijet e kushtëzuara nga zhytja e tyre janë njësi që për të peshkuar, duke u bazuar tek thellësia e ujërave, pengohen ose kufizohen nga devijimi i kursit të tyre.

-Për anijet e kushtëzuara nga zhytja e tyre fenerëve të zakonshëm i

shtohen tre fener të kuq për 360° vertikalisht, në pikën ku janë më lehtë të shqueshëm.

-Anijet e kushtëzuara nga zhytja e tyre tregojnë një cilindër të zi.

Anije peshkimi

-Peshkim me rrjetë tërheqëse

-bashi -kënd i drejtë (gjatësia më e vogël se 50 metra)

Çdo lloj peshkimi në anije me gjatësi të barabartë ose më të vogël se 20 metra

Peshkim pa rrjetë tërheqëse

Kënd i drejtë – kënd i drejtë -

(çfarëdolloj gjatësie) dhe rrjetë më të madhe se 150 m

Gjatë ditës (fener të bardhë drejt rrjetës)

Çdo lloj peshkimi në anije me gjatësi më të vogël se 20 metra

Anijet me manovrim të kufizuar janë njësi që duke u bazuar në llojin e punës që janë duke kryer (anije mbështetëse, kabëllshtruese, dhenxjerrëse (draga) ose të përdorura në veprimtari nënujore) kanë vështirësi manovruese dhe si pasojë, vështirësi për ti lënë kursin e lirë anijeve të tjera.

Përveç fenerëve të zakonshëm, anijet me manovrim të kufizuar, tregojnë një grup prej 3 fenerësh për 360° vertikalisht, të kuq-të kuq, dhe për më tepër nëse veprojnë mbi spirancën, fenerin e dallueshëm përkatës (ose fenerët e përshtatshëm, nëse kanë një gjatësi më të madhe se 50 metra)

- Anijet me manovra të kufizuara ngrenë vertikalisht një grumbull sinjalesh të përbërë nga 1 top – 1 romb – 1 top i zi dhe gjithashtu, duke vepruar mbi spirancën, sinjali përkatës dallues (1 top i zi)

Një dragë dhenxjerrëse ashtu si një anije që përdoret për veprimtari nënujore përveç sinjaleve dalluese të anijeve me manovrim të kufizuar, do të tregojë si më poshtë:

- 2 fener të kuq për 360° vertikalisht që do të tregojnë anën e dëmtuar

- 2 fener jeshil për 360° vertikalisht që do të tregojnë anën e lirë

- Sinjale që përdoren gjatë ditës

- 2 topa të zinj që do të tregojnë anën e dëmtuar

-2 rombe të zinj që do të tregojnë anën e lirë

Draga dhenxjerrëse kur ndodhet e ankoruar tregon vetëm fenerët ose sinjalet e punës që janë përshkruar më sipër.

Një anije që është duke kryer veprime nënujore me polumbar në zhytje, gjatë natës në vendet ku është e pamundur të tregohen të gjithë fenerët apo sinjalet e përshkruara më sipër, si pasojë e përmasave të saj duhet të paraqes në pikën më të dukshme 3 fener të kuq për 360° vertikalisht, ndërsa gjatë ditës kopjen e njëjtë të flamurit të Kodit Ndërkombëtar të Sinjalizimeve, i cili të jetë i shqueshëm në të gjithë horizontin (si për shembull: kam një palumbar të zhytur në ujë).

Anijet me gjatësi më të vogël se 12 metra nuk janë të detyruara të tregojnë sinjale si më sipër.

-Anijet ushtarake që janë duke kryer veprime çminimi përveç fenerëve të zakonshëm do të vendosin në krye të direktut 3 fener jeshil për 360°.

-Fenerët që u përmendën më sipër gjatë ditës zëvendësohen nga 3 topa të zinj.

Anijet ushtarake vendosin të njëjtët fenerë dhe sinjale të parashikuara për anijet me gjatësi të njëjtë me to.

PËRPARËSITË NE LEVIZJE

Rregulla të përgjithshme

- Të kryhen manovrat në mënyrë efikase dhe pa humbur kohë
- Të udhëtohet me shpejtësi të sigurtë
- Nëse është e nevojshme të lëshohen sinjale manovrimesh

Përparësia

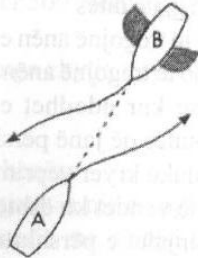


Figura 7.1

Një anije me fuqi shtytëse mekanike duhet të lërë kursin e lirë për:

- Anijet pa motor
- Anijet e kushtëzuara nga zhytja e tyre
- Anijet me manovër të kufizuar
- Anijet për peshkim
- Anijet me vela

- Anijet që kanë të drejtën e përparësisë, duhet të ruajnë kursin dhe shpejtësinë të pandryshuar dhe kur të duket qartë se anija tjetër është duke manovruar jo në përputhje me rregulloren, i njihet e drejta që të manovrojë për të shmangur përplasjen.

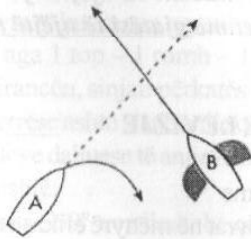


Figura 7.2

- Kurse paralele

Kur dy anije kanë të njëjtin kurs dhe të kundërt duhet të vazhdojnë të lundrojnë në kursin e tyre dhe nuk duhet të manovrojnë.

- Kurse të kundërta

Kur dy anije shkojnë drejt njëra tjetrës me kurse të ndryshme, ose thuajse të ndryshme, atëherë sa për të shfaqur rreziku të përplasjes, secila prej tyre duhet të ankorohet 30° në të djathtë, në mënyrë që të kalojë në të majtën e tjetrës.

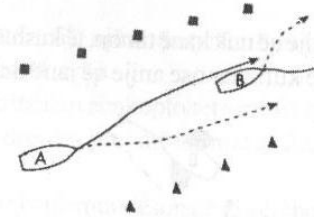


Figura 7.3

- Kurse kryqëzuese

Në momentin kur dy anije kanë kurse kryqëzuese ajo që shquan tjetrën në të djathtë e saj (domethënë në zonën që i korrespondon 112.50 të sektorit të dritës të fenerit të saj jeshil), duhet t'i lërë kursin e lirë; zakonisht, përparësinë e ka anija që vendos të kuqen, së cilës, pas një akostimi në të djathtë do t'i tregojë fenerin me të njëjtën ngjyrë për të shmangur mundësinë e prerjes së kursit.

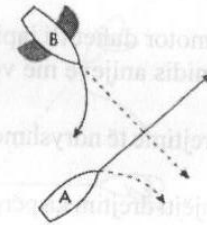


Figura 7.4

Përrjashtime :

Anijet me vela kanë përparësi ndaj atyre me motor, me përjashtim të rasteve si më poshtë:

-Kur lundrojnë me motor (në këtë mënyrë konsiderohen si anije me motor dhe i nënshtrohen të njëjtës rregullore përparësie megjithëse me velat e shpalosura)

-Kur kanë një kurs të arritshëm

-Kur ndeshen me anije që nuk kanë timon, të kushtëzuara nga zhytja e tyre, me manovrim të kufizuar ose anije që janë duke peshkuar

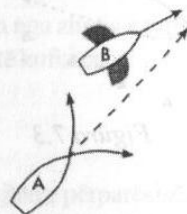


Figura 7.5

Njësitë me të drejtë përparësie duhet të ruajnë të pandryshueshëm kursin dhe shpejtësinë, gjithashtu atyre u njihet edhe nisma e manovrimit për të shmangur përplasjen, atëherë kur duket fare qartë se anija tjetër nuk është duke manovruar në përputhje me normat.

Anijet që njësitë me motor duhet t'i japin përparësi janë:

- Kurse kryqëzuese midis anijeve me vela që përmblihen në dy raste:

- Kur era i fryn nga drejtime të ndryshme ka përparësi ajo që ka bordin në të djathtë

- Kur era i fryn nga i njëjti drejtim ka përparësi ajo që era i fryn e fundit (domethënë ajo kundër erës)

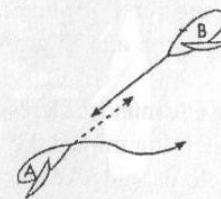


Figura 7.6

- Kurse të arritshme

Një anije që të arrijë një anije tjetër duhet që t'i lërë të lirë kursin anijes që dëshiron të arrijë.

Me kurs të arritshëm nënkuptohet afrimi i një anije me një tjetër në travers, nga një drejtim prej më shumë se 22, 5° në anën e pupës së kësaj të fundit.

Ky kënd afrimi nuk mundëson që të vërehen gjatë natës asnjë prej fenerëve në rrugë e sipër dhe si pasojë, kjo do të thotë se anija që arrin tjetrën ndodhet në një kënd shikueshmërie prej 135° nga feneri i kurorëzimit i pjesës anësore të pupës.

Anija afruese mund të tranzitohet në të majtë ose në të djathtë, në bazë të kushteve të përgjithshme, ndërsa anija e arritur do të ruajë kursin dhe shpejtësinë e saj.

Si të jemi të sigurtë nëse është apo jo i pranishëm rreziku i përplasjes

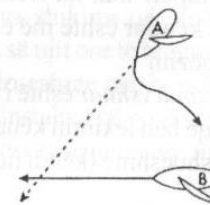


Figura 7.7

Atëherë kur dy anije kanë kurse që puqen me njëri tjetrin, secila prej tyre duhet të rilevojë (me anë të grafometrit ose busullës) zhvendosjet këndore.

Megjithatë një situatë e tillë mund të vlerësohet edhe pa ndihmën e aparaturave, nga një sy i stërvitur mirë, duke ndjekur zhvendosjen e anijes tjetër dhe duke iu referuar një pike të caktuar në anije (direkt ose antenës).

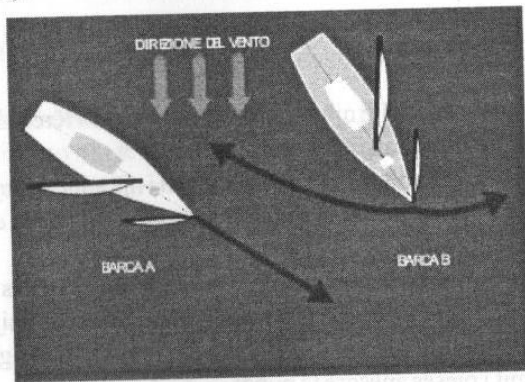


Figura 7.8

Praktikisht duhen pasur parasysh kushtet e mëposhtme:

-Këndi i rilevimit zvogëlohet (mbyllet) nuk ka rrezik përplasjeje për arsye se anija që bën leximin këndor është më e ngadaltë, pra do të kalojë përpara tjetrës në kryqëzim

-Këndi i rilevimit rritet (hapet) nuk ka rrezik përplasjeje për arsye se anija që bën leximin këndor është më e shpejtë, pra do të kalojë përpara tjetrës në kryqëzim

-Këndi i rilevimit mbetet i pandryshuar është i pranishëm rreziku i përplasjes për arsye se anija që bën leximin këndor dhe anija tjetër ruajnë një shpejtësi të pandryshueshme (këndi nuk rritet por as nuk zvogëlohet)

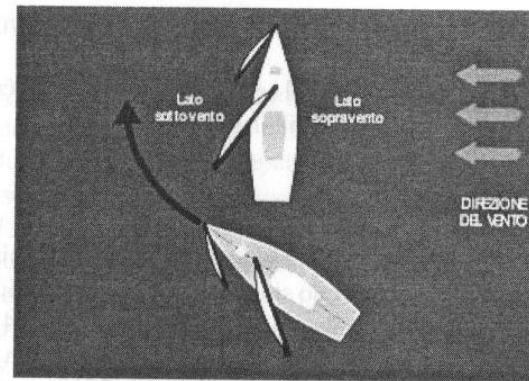


Figura 7.9

Rilevim i pandryshueshëm

-Kur secila prej barkave e pret erën nga kënde të ndryshme ajo që merr erën nga ana e majtë duhet t'i lërë kursin e lirë tjetrës.

-Kur dy barka e presin erën nga e njëjta anë, ajo që drejtohet nga fryn era duhet t'i hapë rrugë asaj që lundron kundër erës.

Rilevim konstant

Sinjale zënore për manovra dhe mjegull

Bëhet fjalë për mekanizma që kanë për detyrë të sinjalizojnë ndryshimet e kursit (faza manovrimi dhe lundrimi) ose për të sinjalizuar pozicionin e tyre (në gjendje ankorimi) në rast shikueshmërie të dobët ose pengesa shikimi që janë rrjedhojë e ndryshimeve të veçanta të rrymës së ujit ose të bregut (si dhe të lumenjve, bërlyave në kanale të lundrueshme ose hundë).

Mekanizmat e instaluar në bord sipas kategorive të anijeve janë:

-Anije me gjatësi 100 metra ose më shumë një kambanë në bash dhe zile në pupë

-Anije me gjatësi më të vogël se 100 metra një bilbil (dauille,

sirenë ose bri) dhe një kabanë dhe të barabarta ose më të mëdha se 12 metra në bash

-Anije me gjatësi më të vogël se 12 metra një mekanizëm zënor efikas, i homologuar (R.I.Na.), bilbil, sirenë ose daulle

- Sinjale manovrash

Ndryshimet e kursit në prani të anijeve të tjera duhet të sinjalizohen duke pasur parasysh që për çdo sinjal zënor (tingulli konsiderohet i shkurtër kur zgjat 1 sekondë dhe i gjatë kur zgjat minimalisht 4 sekonda dhe maksimalisht 6 sekonda), mund të gërshetohet me sinjalin ndriçues përkatës me dritë të bardhë të shkëlqyeshëm për 360°, me të njëjtën kohëzgjatje, sipas skemës së mëposhtme:

- 1 tingull i shkurtër jam duke u ankoruar në të djathtë.
- 2 tinguj të shkurtër jam duke u ankoruar në të majtë.
- 3 tinguj të shkurtër jam duke ecur mbrapsht me motorët
- 5 tinguj të shkurtër nuk e kuptojë manovrën tuaj

Gjatë lundrimit në lumë këtyre sinjaleve i paravendosen dy tinguj të gjatë që megjithatë nuk ndryshojnë kuptimin e manovrave, në këtë rast anija e arritur, nëse është dakort, do t'i përgjigjet me një tingull të gjatë dhe një të shkurtër dhe nëse ka ndonjë dyshim ose mospajtim, 5 tinguj të shkurtër.

Në afërsi të një bërri ose në hyrjen apo daljen nga një port do të lëshohet një tinguj i gjatë për të sinjalizuar praninë personale, të cilës do të jetë e nevojshme t'i përgjigjet, me të njëjtin sinjal, anija që ndodhet nga ana e kundërt.

SINJALE MJEGULLE

Mënyra e veprimit në rast mjegulle ose shikueshmërie të dobët:

- Të ndizen fenerët.
- Të lundrohet pa tejkaluar shpejtësinë e sigurisë.
- Nëse janë të instaluar të ndizen radarët dhe matësit e thellësisë.
- Të lëshohen sinjalet zënor të parashikuar.
- Kur të jetë e nevojshme fiken motorët për të kuptuar më mirë një situatë të paqartë

Këto sinjale zanore për një zonë me mjegull duhet të vendosen në intervale të rregullta si më poshtë:

- Anije në lundrim -çdo 120" (2 minuta)
- Anije të ankoruara - çdo 60" (1 minutë)

Anije në lundrim

Në bazë të normativave në fuqi një anije konsiderohet në lundrim nëse nuk është e ankoruar, e bregëzuar ose e ngecur në cekëtinë.

- 1tingull i zgjatur çdo 120" -anije me motor në lundrim me shpejtësi fillestare.

- 2 tingull i zgjatur çdo 120" -anije me motor në lundrim me makinerinë e fikur dhe pa shpejtësi fillestare.

SISTEMI NDERKOMBETAR I SINJALIZIMEVE




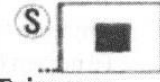

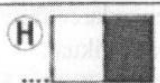

A 	G 	M 	S 
Zhytes	Pilot	Anije e ndalur	Ecje prapa
B 	H 	SHEMBUJ	T 
Mall i rreziksh.	Pilot ne bord		Anije peshk.

Figura 7.10

I miratuar nga Shoqata Ndërkombëtare e Autoriteteve të Farëve (International Association of Lighthouse Authorities), ky sistem sinjalizimi është i përbërë nga bova, voza etj., që shpesh kanë edhe tregues. Këto janë objekte në formë sferë, koni ose me formën X etj. të vendosura mbi bova ose objekte pluskuuese, për ti dalluar kur ngjyrat zbehen nga efekti dhe veprimi i faktorëve atmosferikë dhe në kushte të ndryshme të motit. Ata ndahen si më poshtë:

Anësorë dhe anësorë të modifikuar

Anësorët vendosen në hyrje të porteve dhe kanë ngjyrë të gjelbër në të djathtë dhe të kuqe në të majtë me tregues të së njëjtës ngjyrë, konikë ato në të djathtë dhe katrorë ato në të majtë. Natën mund të përdoren drita e gjelbër ose e kuqe, në çfarëdo lloj forme dhe ritmi të ndezjes e fikjes.

Anësorët e modifikuar shërbejnë për të dalluar hyrjen kryesor nga ai një tjetër në një pikë degëzimi.

Kundrejt anësorëve, të modifikuarit paraqesin një ngjyrim të dyfishtë dhe praktikisht si më poshtë:

-Të kuq – të gjelbër – të kuq - tek ai që ndodhet në të majtë (treguesi katror me të njëjtat ngjyra).

-Të gjelbër – të kuq – të gjelbër - tek ai që ndodhet në të djathtë

(treguesi konik me të njëjtat ngjyra).

Natën mund të përdoren drita të gjelbra ose të kuqe me grupe sinjalesh të ndryshme (2+1, d.m.th. 2 nga e njëjta ngjyrë dhe një në mes të tyre nga tjetra).

Kardinalë ose të rrezikut

Këto sinjale shërbejnë për të përcaktuar zonat me rrezikshmëri për lundrimin të cilat mund të jenë ato ku ka shkëmbinj dhe cekëtina. Në fakt, vendosen në Veri, Jug, Lindje ose Perëndim të rrezikut që duhet të paralajmërojnë, duke treguar drejtimin e sigurt në atë anë të horizontit që paraqesin. P.sh: shenja e horizontit e vendosur në Veri të rrezikut, tregon që rreziku ndodhet në Jug, kështu që kalimi në veri (nga ana e paraqitur në sinjal) do të garantojë lundrimin e sigurt. Kështu për pikat e tjera të horizontit.

Treguesit karakteristike të këtyre sinjaleve janë si më poshtë:

- N - Kalo në Veri - 2 kone të zinj me majat e drejtuara për sipër.
- E - Kalo në Lindje - 2 kone të zinj me majat përballë njëra tjetrës.
- S - Kalo në Jug - 2 kone të zinj me majat e kthyer për poshtë.
- W - Kalo në Perëndim - 2 kone të zinj me bazat të bashkuara midis tyre.

Natën kjo tregohet me drita, gjithnjë të bardha:

- Kalo në Veri - ndriçime shumë të shpejta të vazhdueshme.
- Kalo në Lindje - tre ndriçime të shpejta dhe pak errësim (i fikur).
- Kalo në Jug - gjashtë ndriçime të shpejta dhe pak errësim.
- Kalo në Perëndim - nëntë ndriçime të shpejta dhe pak errësim.

Në rast se ka një bigëzim të rrugëkalimit, gjatë hyrjes në port, ai kryesor kur ndodhet në të majtë, shënohet me një bovë të gjelbër me vija të kuqe, dhe me bovë të kuqe me vija të gjelbra, kur ndodhet në të djathtë.

Çdo sinjal, kur mbulon një zonë të rrezikshme, tregon, siç u tregua më sipër, njëkohësisht edhe zonën e lirë.

Sinjale për ujëra të sigurta

Qëllimi i këtyre sinjaleve është të informojnë lundruesit që ujërat përreth nuk paraqesin rrezik gjatë lundrimit, domethënë tregojnë ujëra të sigurta nga sinjali që lëshohet për det të hapur dhe lundrim të kushtëzuar drejt tokës. Vendosen në zona të rrezikshme me shtrirje të kufizuar, të rrethuara nga ujëra të lundrueshme. Këto kanë formën e bovës, sferave etj., me shirita horizontalë të zinj dhe të kuq horizontal me dy sfera me ngjyrë të zezë përsipër. Gjatë natës këto sinjale bëhen të dukshme nga një dritë me ndriçime dyshe (nga dy), nga ndriçim të shkëputur, izofare etj. ... veçse duhet pasur kujdes që të mos ngatërrohet me sinjale të tjera..

Për këto sinjale është gjithmonë e nevojshme të konsultohen hartat e lundrimit të zonës, për arsye se mund të paraqesin edhe zona detare ku zhvillohen aktivitete të ndryshme si stërvitje ushtarake, kërkime hidrografike, aktivitete sportive, praninë e nëndetëseve kabëllshtruese, të paraqesin parqe detare, të ndaluara për lundrim etj...Edhe këto do të kenë format të ndryshme si më sipër, por që dallohen nga një shtesë në formë "X" përsipër. Konsultimi me hartat është i domosdoshëm, se duhet patur parasysh, se në shtete të ndryshme, pavarësisht nga simbolet ndërkombëtare, mund të përdoren edhe simbole të tjera të përafërta.

Sinjalizimet akustike (zanore)

Quhen edhe nautofonë. Janë të ndërtuara në mënyra e me mjete të ndryshme, por që sigurojnë tinguj në largësi pak a shumë të mjaftueshme për të paralajmëruar detarët. Përgjithësisht janë, sirena, bori, kambana, gonge, membrana kumbuese brenda një kutie për të përforcuar zërin etj., të vendosura në hyrje të porteve ose në platforma në det të hapur, me një fuqi për tu dëgjuar deri në 3-4 milje. Shërbejnë për të krijuar mundësinë, që në kushte të pamjes së kufizuar, pjesërisht ose plotësisht, të kuptohet afërsia e burimit zanor dhe të lehtësojnë përcaktimin e kursit të duhur, megjithëse në mënyrë të përafërt, për të mos patur incidente.

Sinjalizime Radioelektrike

Janë radiofarë, radiogoniometra dhe sisteme udhëheqëse radiodhënëse, që mund të lokalizohen e rilevohen në të gjitha kushtet e ndryshme atmosferike. Plataformat detare off-shore (në det të hapur) kanë sinjalizime të tilla për 360° që transmeton germën "U" të kodit Mors. Gjithashtu ato kanë dhe një fanar të kuq (i quajtur FAO), në pikën më të lartë që sinjalizon avionët dhe një nautofan (bori, sirenë etj.).

Karakteristikat e farëve dhe fanarëve

Karakteristikat kryesore të farëve dhe të fanarëve janë si më poshtë:

Shënim: errësimi, periudha kur fari është i fikur, zakonisht quhet eklips, ose eklipsim i tij.

a. Lloji i dritës

- E përhershme – kur drita është e vazhdueshme.

-E ndërprerë – kur periudha e ndriçimit është më e madhe se periudha e errësimit të farit.

- Vezulluese – kur periudha e ndriçimit është më e vogël se periudha e errësimit.

-Xixëlluese – kur ndriçimi dhe errësimi ndërrohen me ritëm të shpejtë.

-Izofare – kur periudha e dritës është e barabartë me periudhën e errësimit (shkurt Izo).

Këtu mund të shtohen edhe mënyra të tjera si alternim i llojeve të mësipërme dhe me alternim të ngjyrave.

b. Periudha ose kohëzgjatja e ndriçimit koha në sekonda e ndriçimit dhe errësimit (fikjes) që përbën një fazë (faza = kohëzgjatja e përbashkët e një ndriçimi dhe një errësimi). Zakonisht ndriçimi është më i vogël në kohë se errësimi.

Përcaktimi i vendndodhjes së një fari (fanari)

Njohja e një fari bëhet me anë të kronometrit ose një mjet tjetër që mat sekonda, duke matur fazat e ndriçimit. Me matjet e bëra kërkohet

në Librin e Fareve, ku gjendet lehtësisht fari përkatës. (P.sh. një fazë prej 12 sekonda, ku fari rri ndezur 4 “ dhe i fikur 12”). Kjo shërben jo vetëm për të marrë masa sigurie por për të përcaktuar me afërsi edhe pozicionin faktik të mjetit lundrues.

Kapaciteti i Sinjalizimeve Detare

Kapaciteti i një sinjalizuesi detar me ndriçim është largësia nga ku bëhet e mundur të vërehet burimi ose rrezja e tij e dritës. Largësia varet drejtpërsëdrejti nga fuqia e burimit emetues, nga largësia e tij nga ajo e vëzhguesit dhe nga transparencja atmosferike (shikueshmëria meteorologjike) në atë çast. Shikueshmëria meteorologjike, është largësia më e madhe nga ku, një objekt i errët (siluetë), mund të dallohet në sfondin bojëqielli të horizontit.

Në përgjithësi dallojmë tre lloje kapaciteti, që janë ai normal (i zakonshëm), ai ndriçues dhe kapaciteti gjeografik.

- Kapaciteti ndriçues është largësia maksimale nga ku arrihet të dallohet rrezja e dritës që është lëshuar, duke iu referuar fuqisë së saj dhe tejdukshmërisë atmosferike të momentit.

- Kapaciteti Gjeografik është largësia maksimale nga ku arrihet të dallohet burimi i tij i shndritshëm, duke iu referuar lakimeve të tokës, nga lartësia mbi nivelin e detit të vetë burimit dhe nga ajo e syrit që e vrojton (duke patur parasysh se sa lart të jesh, aq më larg shikon).

Kapaciteti Normal është mundësia e sinjalizuesit për tu dalluar në një shikueshmëri meteorologjike prej të paktën 10 milje detare.

Kapaciteti i fareve, zakonisht, përveç rasteve tepër të veçanta, paraqitet në hartat e lundrimit dhe Librin e Fareve.