

Gast i Marinehjemmeværnet

Indholdsfortegnelse

FORORD	5
Kapitel 1 MHV-FARTØJET	6
1.1. MHV-fartøjers hoveddele og benævnelser.....	6
1.2. MHV 800-klassen	12
1.3. MHV 900-klassen	24
1.4. MHV 851	34
Kapitel 2 SIKKERHED TIL SØS	46
2.1. Arbejdssikkerhed	46
2.2. Uniform og udrustning	49
2.3. Hygiejne i MHV-fartøjer	53
2.4. Sikkerhedsmateriel	55
2.5. Sikkerhedsprocedurer	65
Kapitel 3 GAST I MARINEHJEMMEVÆRNET	69
3.1. Sømilitære traditioner	69
3.2. Gastens pligter og rettigheder.....	72
3.3. Ceremoniel.....	74
Kapitel 4 SKIBSORGANISATION	93
4.1. Inddeling af besætningen	93
4.2. Rulleorganisation.....	95
Kapitel 5 SØMANDSKAB	101
5.1. Tovværksarbejde, taklinger, splejsninger, knob og stik.	101
5.2. Fortøjning	113
5.3. Afgang fra og ankomst til havn.....	119
5.4. Gøre søklar	138
5.5. Havarier og skader	147
Kapitel 6 VAGTTJENESTE	158
6.1. Vagttjeneste i MHV-fartøjer generelt	158
6.2. Bestridelse af rortjeneste i MHV-fartøj	160
6.3. Bestridelse af udkigstjeneste i MHV-fartøj.....	170

6.4. Bestridelse af ankervagt på MHV-fartøj	177
6.5. Vagttjeneste i havn	181
Kapitel 7 OPERATIV INDSÆTTELSE	183
7.1. Ankring med MHV-fartøj	183
7.2. Slæbning med MHV-fartøj	195
7.3. Nødstyring	205
7.4. Eftersøgning og redning	211
7.5. Samarbejde med helikopter	214
7.6. Sikring af havmiljøet	223
7.7. Farvandsovervågning	232
7.8. Gå på siden af andet fartøj	236
Kapitel 8 GUMMIBÅD	244
8.1. Sejlads med GB	244
8.2. Sætning og hejsning af gummibåd	254
8.3. Anhuggeruddannelse	278
Kapitel 9 MARITIME FORCE PROTECTION.....	295
9.1. Maritim Force Protection generelt	295
Maritim ordliste.....	303

FORORD

Denne bog er udarbejdet til brug ved undervisning i Marinehjemmeværnet.
Bogen er nyrevideret og erstatter den tidligere "Dæksgastbog".
Bogen forventes, at kunne anvendes til opslagsværk for nye gaster i Marinehjemmeværnet samt opslagsbog ombord.

Den løbende udvikling og andre forhold kan medføre rettelser til denne bog.
Rettelserne bedes sendt til MHS@hjbv.dk

Kapitel 1 MHV-FARTØJET

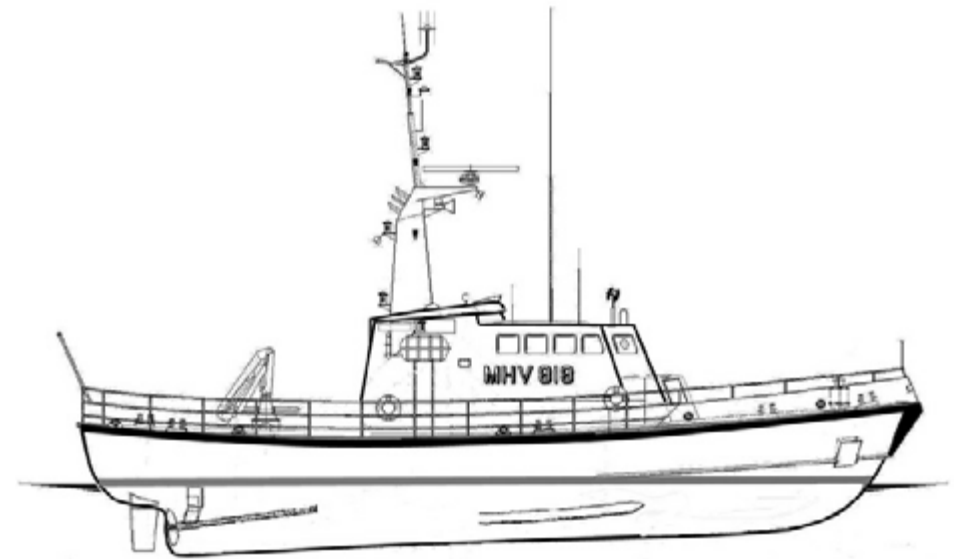
1.1. MHV-fartøjers hoveddele og benævnelser

Navne og udtryk ombord i skibe adskiller sig i væsentlig grad fra almindeligt sprogbrug, idet maritime udtryk og benævnelser fra de store sejlskibes tid er præget af hollandsk og engelsk sprogbrug.

De maritime udtryk og benævnelser for fartøjets opbygning anvendes internationalt, og er også videreført i Søværnet, som holder traditionerne i hævd. Da Marinehjemmeværnet har tæt tilknytning til Søværnet, har det været naturligt at videreføre de maritime benævnelser i Marinehjemmeværnet.

Det er vigtigt at alle, der gør tjeneste på et Marinehjemmeværnsfartøj, har kendskab til:

- fartøjets opbygning,
- maritime udtryk og benævnelser,
- fartøjets opdeling i vandtætte sektioner, og
- placering af sikkerhedsmateriel.



Betragter man fartøjet udefra, ser man hhv. **skroget** og **det opstående**. Går man ombord, passerer man **gangvejen**, hvorpå der er anbragt metalsceptre, der bærer stræktovene.

Står man midt på dækket med ansigtet mod fartøjets forende, benævnes det, man har foran sig: **For, forude** og **forefter**. Vender man sig om, benævnes det **Agter, agterude** og **agterefter**.

Den side af fartøjet, man har til højre når man ser forefter, kaldes **stybords side**, og den anden side **bagbords side** eller henholdsvis styrbord og bagbord.

Den del af fartøjet, der ligger nærmest skibssiden, kaldes i **borde** i modsætning til den midterste del af fartøjet, der benævnes **midtskibs**.

Vindsiden – hvor vinden kommer ind mod fartøjet – kaldes **luvsiden**, til **luvart** eller **luv**, den modsatte side **læsiden** eller **læ**.

Over dækket rejser sig **overbygning** og **mast**. Masten er integreret med skorstenen og bærer en **rå** og en **gaffel**, hvor **løbende gods**, som er betegnelsen for de **fald**, der løber gennem **blokke** og **skiver**.

I søen hejses flaget under **gaflen**. Til ankers og i havn hejses flaget på **flagspil** agter og et mindre flag "gøsen" på **gøsstagen** ude i **stævnen**.

På fartøjet kaldes den forreste og agterste del af dækket henholdsvis bakken og skansen. I daglig tale anvendes benævnelsen fordæk og agterdæk.

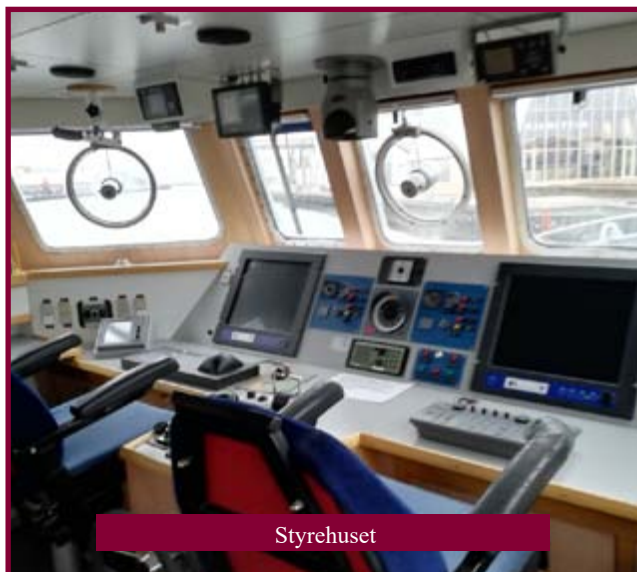
Langs skibssiden er opsat **søgelænder**, som i begge sider umiddelbart agten for overbygningen kan åbnes, til landgang, udsætning af gummibåd og til redningszone.

Trosser gøres fast på **pullerter**, som er placeret på henholdsvis for- og agterdækket og trosser vises ud over skibssiden gennem **klyds**.

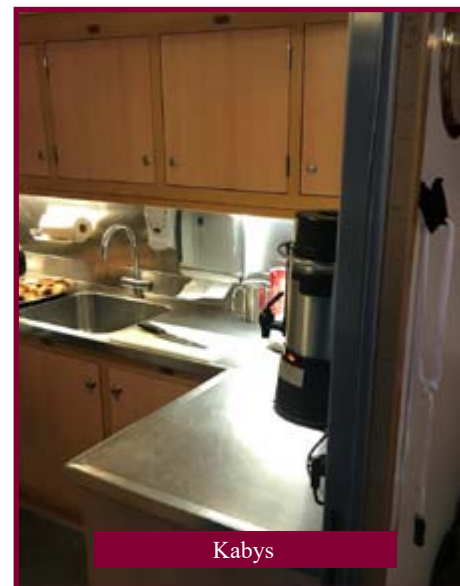
På fordækket er placeret **ankerspil** med **capstan**. Der er adgang gennem en **luge** til **forpeaken**, hvor **kædekassen** til ankerkæden er placeret. Når ankeret er i daglig orden, er ankeret halet helt op i klyset.

Skrogets forreste del kaldes **stævnen**, den agterste del **agterstavnen** eller **hækken**. Skibssidens forreste del hedder **boven**, den mellemste **bælgen** og den agterste del **låringen**.

Den åbne del af overbygningen kaldes **åben bro**, og den indvendige **styrehuset**.



Fra overbygningen fører en **lejder** ned i mellemgangen. Herfra fører en lejder ned til **messe, kabys** og **agterbanje**.



Gennem en vandtæt dør kommer man til **toilet, bad, lukafer** og **forbanje**.





Forbanje

I MHV 800-klassen fører en lejder fra mellemgangen ned til **maskinrummet**.



Hovedmotor i maskinrum

Herfra kan man komme gennem en vandtæt dør ud til **styremaskinrummet**. Her er styremaskinen, en hjælpemotor og hoveddeltavlen placeret.



Hjælpemotor



Hoveddeltavle

I MHV 900-klassen fører lejderen ned til et separat rum hvor en oiletank er placeret. Herfra kan man komme ind i maskinrummet, og videre ud i styremaskinrummet.

1.2. MHV 800-klassen

1. Formål

Hjemmeværnsfartøjerne skal anvendes til løsning af et bredt spektrum af opgaver omfattende farvandsovervågning, eftersøgnings- og redningstjeneste, havmiljøopgaver og herunder forureningsbekæmpelse. Hertil kommer assistance til Politi og Toldstyrelsen og andre civile myndigheder.



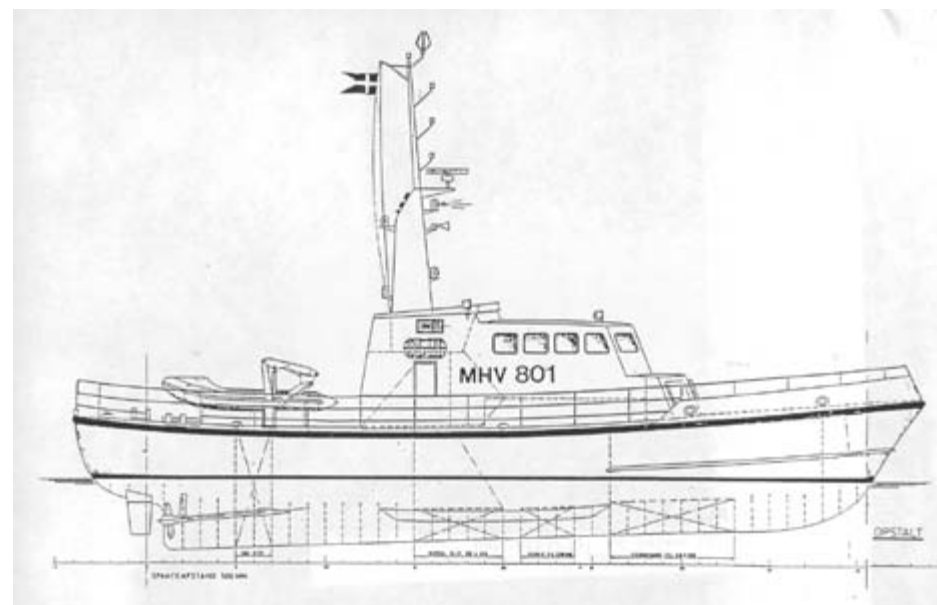
2. Omfang

Fartøjerne er bygget ved Søby Værft A/S i Søby, og klassen omfatter følgende 17 enheder, der er bygget i 3 serier:

Forkortelse	Navn	Tilgået	C/S	MMSI	DNV ID nr.
MHV 801	ALDEBARAN	1992	OVMK	219000181	30694
MHV 802	CARINA	1992	OVML	219000182	30695
MHV 803	ARIES	1993	OVMM	219000183	30696
MHV 804	ANDROMEDA	1993	OVMN	219000184	30687

MHV 805	GEMINI	1994	OVMO	219000185	30698
MHV 806	DUBHE	1994	OVMP	219000186	30699
MHV 807	JUPITER	1994	OVMQ	219000187	30019
MHV 808	LYRA	1995	OVMR	219000188	30020
MHV 809	ANTARES	1995	OVMS	219000189	30021
MHV 810	LUNA	1996	OVMT	219000191	30022
MHV 811	APOLLO	1996	OVMU	219000192	30023
MHV 812	HERCULES	1997	OVMV	219000193	30024
MHV 813	BAUNEN	1997	OVMW	219000474	29186
MHV 814	BUDSTIKKEN	1998	OVMX	219000549	29187
MHV 815	KUREREN	1999	OVMY	219000551	29188
MHV 816	PATRIOTEN	2000	OVMZ	219000552	29189
MHV 817	PARTISAN	2000	OVNS	219000553	29190

Der var oprindeligt 18 fartøjer af klassen, men MHV 818 er siden ombygget og benævnes nu MHV 851.



3. Designfilosofi og beskrivelse af fartøjet

Fartøjet er konstrueret til at udføre patruljetjeneste i danske farvande.

Fartøjet kan holde søen i operationsområdet i vindstyrke op til 20 m/sek. (hård kuling BF 8), herunder evne under langsom fart, 4-5 knob at kunne modstå maksimalt forekommende sø fra alle retninger.

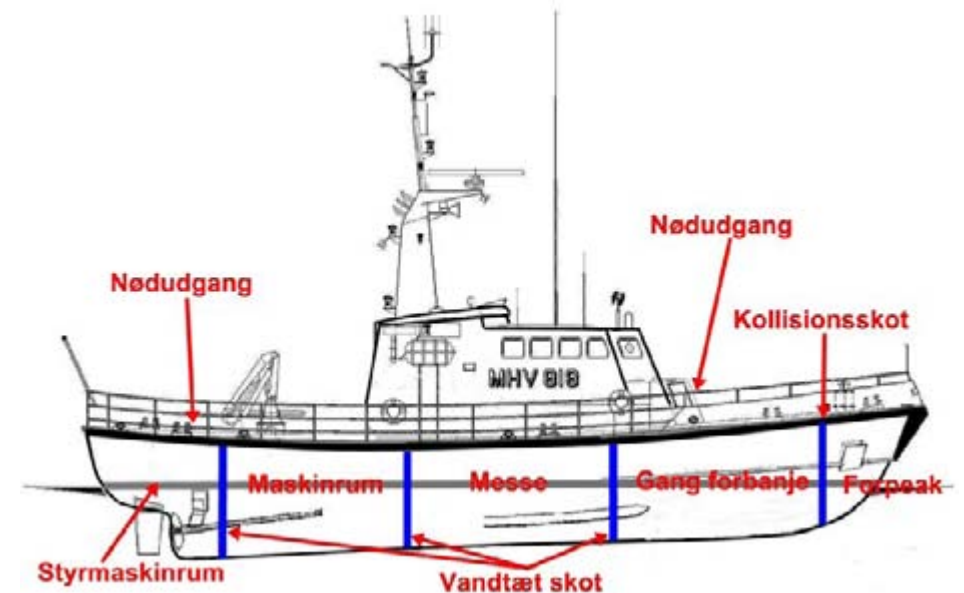
Fartøjet er designet til at kunne udsætte og bjærge gummibåd i vindstyrke op til 12 m/sek., svarende til BF6, sø 5. Fartøjet kan operere i let is (DNV Class Notation ICE-1C).

Skrog og vejrdæk er bygget af skibsbygningsstål. Overbygning samt luger og døre er bygget af aluminiumlegering. Agterstævnen er elliptisk for at give gode egenskaber i grov medløbende sø. Fartøjet er styrlastigt, det har to propeller og to ror for at give gode manøvreegenskaber.

Fartøjet har:

- slingrekøle for at dæmpe rullebevægelserne,
- to fremdrivningsanlæg for at give god fremdrivningssikkerhed og
- et ubrudt vejrdæk og en partiel tanktop (bundtanke kun i en del af skroget).

Under vejrdækket er fartøjet langskibs opdelt i 5 vandtætte sektioner, dette for at opfylde kravet om overlevelse som 1-rums fartøj, dvs. at fartøjet kan flyde med 1 sektion vandfyldt.



Rummene under vejrdækket indrettes som følger nævnt agten fra:

- Kombineret generator-, styremaskine-, værksted- og storesrum.
- Motorrum, med to fremdrivningsanlæg og rørsystemer m.m.
- Kombineret spise-, opholds- og undervisningsrum, pantry og 4 M/K kammer;
- 2 stk. 2-personers M/K kamre, 1 stk. 4-personers M/K kammer og et bad samt et WC, og
- Forpeak storesrum.

Under den partielle tanktop er der tanke for brændolie, sort og gråt vand samt for ferskvand.

Overbygningen er placeret midtskibs, og den rummer følgende:

- Gang fra vejrdæk til styrehus. I gangen er der toilet og diverse skabe, nedgang til motorrum og aptering, samt trappe op til det løftede styrehus.

- Styrehus, der indeholder på forkant et instrumentbord og 2 stk. pilotstole, og agten herfor kortbord, radioudstyr og kistebænk samt trappe op til åben bro.

På overbygningens for- og agterkant findes storesrum for bl.a. dæks- og brandmateriel.

Den åbne bro over gangen til styrehuset rummer styreplads med diverse instrumenter.

På agterdækket er der anbragt en gummibåd og en hydraulisk kran til udsætning og ombordtagning af boardingbåden.

På fordæk er der kombineret anker- og capstansspil, storesrum, og der er forberedt for montering af en 20 mm maskinkanon.

Fartøjet er konstrueret til en normalbesætning på 12 personer, hvortil der findes faste køjer.

4. Hoveddimensioner

Længde overalt, excl. gummifender	23,70 m
Længde i konstruktionsvandlinie	21,79 m
Længde mellem p.p.	20,20 m
Bredde på spant	5,60 m
Dybde i rids på spt. 20	3,06 m
Konstruktionsdybgang agter	2,00 m
Styrlastighed over Lpp	0,7506 m

Deplacement og letvægt:

Letskib inkl. normal stores	ca. 72 t
Dødvægt uden overisning	13,7 t
Overisning	6,6 t
Deplacement ved dybgang ca. 1,75 m	ca. 92 t

5. Fart og hestekraft

Fart på prøvetur, nedlastet til dybgang agter ca. 2,1 meter, for ca. 1,20 meter med glat bund og vind/sø ikke over styrke 2, ca. 12.5 knob.

Korresponderende effekt fra hovedmotorer er estimeret til 2 x 460 BHK.

6. Manøvreegenskaber

Da fartøjet skal kunne operere under de i danske farvande forekommende forhold samt kunne anløbe mindre danske havne med ringe plads for manøvrering, har fartøjet gode styre- og manøvreegenskaber. Fartøjet er forsynet med to ror, der hurtigt kan give fuldt udslag til henholdsvis SB og BB. Reverseringen af propellerne og regulering af omdrejningstal kan foretages hurtigt og simpelt.

Ved fuld fart frem har fartøjet en drejecirkeldiameter på ca. 1½ skibslængde. Tiden for et 360 graders drej er mindre end 1½ minut.

Ved halv fart frem har fartøjet også en drejecirkeldiameter på ca. 1½ skibslængde. Tiden for et 360 graders drej er lidt mindre, ca. 1 minut.

Fra fuld fart frem til fuld fart bak er stoplængden ca. 1½ skibslængde. Tiden for standsning er ca. 13(80x) /17 sekunder.

7. Tankkapaciteter

Gasolie i tanke (s.g. = 0.85)	7100 liter
Ferskvand i tanke	5400 liter
Tanke for spildevand	2800 liter
Gasolie i tanke (s.g. = 0.85)	7100 liter

8. Operationelle data

Fartøjet er konstrueret til at udføre patruljetjeneste i danske farvande. Principielt indenfor Havområde A1, der er et område inden for radiotelefonidækning af mindst en VHF kyst-radiostation, hvor der kontinuerligt er mulighed for alarmering via DSC. Havområde A1 strækker sig ca. 30 sømil ud fra kystradiostationen.

Nedenfor fremgår fartøjets teoretiske rækning baseret på den fulde brændoliekapacitet, begge hovedmotorer indkoblede og et beregnet gennemsnitsforbrug ved forskellige farter. Som det fremgår af tabellen, øges brændstofforbruget eksponentielt ved stigende fart.

Fart, knob	Forbrug, liter per time	Rækning, sømil
8	28	2456
9	38	2034
10	54	1590
11	66	1430
12	98	1044

9. Navigations- og varslingsystemer

Fartøjerne er udrustede med:

- Navigationsradarsystem
- Global Position System
- VHF- radiopejler
- Magnetkompas
- Satellitkompas
- Autopilot (selvstyrer)
- Elektromagnetisk log
- Ekkolod
- Infrarødt udstyr
- Elektronisk søkort ECS
- Automatic Identification System (AIS)



Styrehus i MHV 800-klassen

10. Kommunikationsudstyr

Fartøjet kan via installeret civil eller militær VHF-udrustning kommunikere med egne og allierede styrker fra åben bro, styrehus og understationer.

Fartøjet er forsynet med 2-vejs kommandoanlæg, der har forbindelse til følgende positioner:

- Central i styrehus og central på åben bro.
- For- og agterdæk.
- Åben bro.
- Opholdsrummet, (pantry).
- Hoved/stores/apparatrum/maskinrum og styremaskinrum (med akustisk- og visuelt signal).
- Der er monteret højttaler i mandskabsgang.

Hertil kommer internt batteriløst telefonsystem.

Fartøjet er forsynet med alarmanlæg for "Klart skib", der kan høres overalt i skibet.

Fartøjet er udrustet med følgende VHF udstyr:

- 1 Militær VHF-radio
- 2 Civile VHF-radioer
- 4 bærbare VHF-radioer
- 1 Gummibåds VHF

Fartøjet er udrustet med satellitkommunikationsudstyr og med 3G GSM mobiltelefon.

Fartøjet er udrustet med en fast monteret og en mobil SINE-terminal. SINE er et radio net, som dækker Danmark. SINE er det fælles selvstændige digitale radiosystem til hele beredskabet. Det fælles radiosystem vil sikre et bedre samarbejde i beredskabet, både i hverdagen og ved større hændelser.

11. Ankre og ankerspil

Fartøjet er udrustet med anker på 68/108 kg med 110 meter ankerkæde.

På fordækket er placeret et hydraulisk drevet kombineret capstan- og ankerspil med vandret aksel. Foran for ankerspillet er placeret en kædekniber og lås for anker.

12. Løfte- og transportudstyr

På agterdæk i SB side er installeret 1 stk. hydraulisk knækarmskran med 2 udskud og hydraulisk wirespil.

Hvert fartøj er udrustet med en gummibåd af typen MHV-RIB 520, der er forsynet med en 100 HK motor.

13. Rednings- og beskyttelsesudstyr

Fartøjets redningsmidler er dimensioneret til 25 ombordværende personer.

Fartøjet er normeret med 2 stk. 25-persons flåder, der er placeret i SB og BB side på styrehuset agten for den åbne bro.

Fartøjet er normeret med 6 stk. bjærgemærs (4+2) der er placeret med 4 stk. langs styrehus i dæksplan, og 2 stk. (MOB) med røg og lys er placeret i SB side på den agterste del af overbygningen.

Fartøjet er normeret med pyroteknik i form af et bådsæt og et skibssæt, begge sæt er placeret i skab på forkant styrehus i BB side.

Fartøjet er normeret med 31 stk. redningsveste som følger:

- 15 stk. oppustelige redningsveste placeret i skab i opgang til styrehus.
- 6 stk. oppustelige redningsveste med MSLD.
- 10 stk. faste (skum) redningsveste i styremaskinerum.

Fartøjet er normeret med 12 stk. SOLAS-godkendte redningsdragter, der er placeret i skab i styrehuset.

Fartøjet er normeret med 6 stk. fartøjsdragter til brug i gummibåd (RIB), der er placeret i apparatrummet.

Fartøjet er normeret med 4 stk. linekastningsapparater, der er placeret i styremaskinrummet.

Fartøjet er normeret med redningsnet (Jasons Cradle) og redningsbøjle som følger:

- 1 stk. stort placeret i fore peak og
- 1 stk. lille placeret i gummibåd (RIB) samt
- 1 stk. redningsbøjle placeret i styremaskinerum på top af hjælpemotor.

Fartøjet er normeret med 1 stk. genoplivningssæt, der er placeret i styrehuset.

Fartøjet er normeret med 1 stk. hejsebåre, der er placeret i styremaskinrummet.

14. Dieselmotorer til fremdrivning

Fremdrivningsanlægget består af:

- 2 stk. marinedieselmotorer.
- 2 stk. reduktions-reversgear.
- 2 stk. faste propeller og tilhørende propelaksel og stævnør.

Fartøjet er udrustet med 2 stk. 4-takt, turboladede og ladeluftkølede marinedieselmotorer med fast omløbsretning.

Hovedmotorer, gear og koblinger er arrangeret med overvågning samt elektronisk fjernbetjening ved hjælp af system fra paneler monteret i styrehus og på fly-bridge (åben bro). Dobbel manøvrebox for fjernbetjening af fremdrivningsanlæg er placeret ved siden af fladskærm.

15. EL-produktion

Fartøjet er udrustet med 1 generatorsæt af fabrikat Nordhavn//Stamford.

Generatorsættet er installeret i styremaskinrum. Anlægget er indbygget i lydisoleret stålkabinet.

16. Styremaskiner

Fartøjet er udrustet med en EL-hydraulisk stempelstyremaskine. Reservestyring kan foretages via rattets håndpumpe, der er

placeret ved styrehuset midtskibs samt på åben bro. På hydraulik i styrmaskinen kan der via håndtag desuden foretages reservestyring/nødstyring.

Manuel nødstyring kan foretages fra styremaskinrum via én nødstyrerorvpind forsynet med taljetræk.

Det er muligt at montere nødstyrerorvpinden på såvel SB som BB rorstamme.

Taljer og nødrorvpind er monteret i styremaskinrum.

1.3. MHV 900-klassen

1. Formål

Hjemmeværnsfartøjerne skal anvendes til løsning af et bredt spektrum af opgaver omfattende farvandsovervågning, eftersøgnings- og redningstjeneste, havmiljøopgaver og herunder forureningsbekæmpelse. Hertil kommer assistance til Politi og Toldstyrelsen og andre civile myndigheder.

MHV 900-klassens design er baseret på ønsket om at opretholde MHV 800-klassens gode søgenskaber, men samtidig muliggøre udlægning af kystflydespærringer. Herudover er der en række erfaringer fra MHV 800-klassen indarbejdet i fartøjerne.



2. Omfang

Fartøjerne er bygget ved Søby Værft A/S i Søby, og klassen omfatter følgende 12 enheder, der er bygget i 3 serier:

Forkortelse	Navn	Tilgået	C/S	MMSI
MHV 901	ENØ	2003	OVLA	219000155
MHV 902	MANØ	2004	OVLB	219000166
MHV 903	HJORTØ	2005	OVLC	219000167
MHV 904	LYØ	2005	OVL D	219000161
MHV 905	ASKØ	2006	OVLE	219000159
MHV 906	FÆNØ	2007	OVL F	219000158
MHV 907	HVIDSTEN	2008	OVL G	219000177
MHV 908	BRIGADEN	2008	OVL H	219000175
MHV 909	SPEDITØREN	2009	OVL I	219000179
MHV 910	RINGEN	2009	OVL J	219000178
MHV 911	BOPA	2009	OVL K	219000174
MHV 912	HOLGER DANSKE	2011	OVL L	219000176

3. Designfilosofi og beskrivelse af fartøjet

Fartøjet er konstrueret til at udføre patruljetjeneste i danske farvande.

Fartøjet kan holde søen i operationsområdet i vindstyrke op til 20 m/sek. (hård kuling BF 8), herunder evne under langsom



MHV 907 HVIDSTEN

fart, 4-5 knob at kunne modstå maksimalt forekommende sø fra alle retninger.

Fartøjet er designet til at kunne udsætte og bjærge gummibåd i vindstyrke op til 12 m/sek., svarende til BF6, sø 5. Fartøjet kan operere i let is (DNV Class Notation ICE-1C).

Desuden er de erfaringer, som er opnået med de tidligere byggede fartøjer inkorporeret i MHV 900-klassen.

Skrog og vejrdæk er bygget af skibsbygningsstål. Overbygning samt luger og døre er bygget af aluminiumlegering. Fartøjet har moderat spring med relativt høje stævne for opnåelse af gode søgående egenskaber. Agterskibet er udformet, som modificeret rund krydserhæk med flad bund hen imod centerlinien. Dette har til formål at kombinere krydserhækkens gode sø - egenskaber med en flad hæks bedre fartegenskaber. Fartøjet er styrlastigt, det har to propeller og to ror for at give gode manøvreegenskaber.

Fartøjet har:

- slingrekøle for at dæmpe rullebevægelserne,
- to fremdrivningsanlæg for at give god fremdrivningssikkerhed og
- et ubrudt vejrdæk og en partiel tanktop (bundtanke kun i en del af skroget).

Under vejrdækket er fartøjet langskibs opdelt i 6 vandtætte sektioner, dette for at opfylde kravet om overlevelse som 1-rums fartøj, dvs. at fartøjet kan flyde med 1 sektion vandfyldt.

Rummene under vejrdækket er indrettet som følger nævnt agten fra:

- Kombineret generator-, styremaskine-, værksted- og storesrum.
- Motorrum, med to fremdrivningsanlæg, et hjælpemotoranlæg og rørsystemer m.m.
- Kombineret stores- og apparatrum. Her findes endvidere brændoliedagtank, airconditionanlæg, placeret på loft over opholdsbanje.
- Kombineret spise-, opholds- og undervisningsrum, pantry og 4 M/K kamre.
- 2 stk. 2-pers. M/K kamre 1 stk. 4-personers M/K kammer og et bad samt et WC.
- Forpeak med storesrum.

Under den partielle tanktop er der tanke for brændolie, sort og gråt vand, lænse og spildolietank samt for ferskvand.

Overbygningen er placeret foran for midtskibs, og den rummer følgende:

- Gang fra vejrdæk til styrehus. I gangen er der toilet bruserum og diverse skabe, nedgang til motorrum via kombineret stores og apparatrum, og nedgang til aptering, samt trappe op til det løftede styrehus.
- Styrehus rummer på forkant instrumentbord og 2 stk. pilotstole, i bagbords side kortbord, maskinovervågning, radioudstyr med to stole samt trappe op til åben bro.

Indretningen kan dog variere inden for MHV 900-klassen. På overbygningens for- og agterkant findes storesrum for bl.a. dæks- og brandmateriel.

Den åbne bro over gangen til styrehuset rummer styreplads med diverse instrumenter, vandkanon og 1 stk. lønningsstøtte for maskingevær.

På agterdækket i styrbord side, er fartøjet udrustet med en gummibåd og en hydraulisk kran til udsætning og ombordtagning af gummibåden.

På fordæk er der kombineret anker og capstansspil, storesrum og der er forberedt for montering af 20 mm maskinkanon.

Fartøjet er konstrueret til en normalbesætning på 12 personer, hvortil der findes faste køjer.



Udlægning af kystflydespærring

4. Hoveddimensioner

Længde overalt, excl. gummifender	27,20 m
Længde i konstruktionsvandlinie	25,29 m
Længde mellem perpendikulærerne:	23,70 m
Bredde på spant	5,60 m
Dybde i rids på spant 23,5	3,06 m
Konstruktionsdybgang agter	2,1 m
Styrlastighed over Lpp	Ca. 0,75 m
Air draft	Ca. 14 m

Displacement og letvægt:

Let skib inkl. normal stores	ca. 87 t
Dødvægt uden overisning	ca. 25 t
Overisning	7,3 t
Displacement ved dybgang ca. 1,75 m (midtskibs)	ca. 112 t



Vandkanon på åben bro

5. Fart og hestekraft

Topfart 12.5 knob ved dybgang agter 2,2 m. og for 1,20 m. Farten er målt med glat bund og vind/sø ikke over styrke 2.

Korresponderende effekt fra hovedmotorer er estimeret til 2x460 BHK.

6. Manøvreegenskaber

Da fartøjet skal kunne operere under de i danske farvande forekommende forhold samt kunne anløbe mindre danske havne med ringe plads for manøvrering, har fartøjet gode styre- og manøvreegenskaber. Fartøjet er forsynet med to ror, der hurtigt kan give fuldt udslag til henholdsvis SB og BB. Reverseringen af propellerne og regulering af omdrejningstal kan foretages hurtigt og simpelt.

7. Tankkapaciteter

Brændolie i tanke (s.g. = 0.85)	ca. 8.600 liter
Ferskvand i tanke	ca. 7.600 liter
Sanitærtanke	ca. 4.000 liter
Spildolie og lænsevandstank	ca. 1.700 liter

8. Operationelle data

Fartøjet er konstrueret til at udføre patruljetjeneste i danske farvande. Principielt indenfor Havområde A1, der er et område inden for radiotelefonidækning af mindst en VHF kyst-radiostation, hvor der kontinuerligt er mulighed for alarmering via DSC. Havområde A1 strækker sig ca. 30 sømil ud fra kystradiostationen.

Der henvises endvidere til RMF 1-11, hvor retningslinjerne for sejlads med marinehjemmeværnsfartøjer er anført.

Forbrug af brændolie i relation til fart er opgjort til:

8 kn=28 l/t. - 9 kn=38 l/t. - 10 kn= 54 l/t.

11 kn=66 l/t. - 12 kn 98 l/t.

9. Navigations- og varslingsystemer

Fartøjerne er udrustede med:

- 2 navigationsradarsystemer
- Global Position System
- VHF- og UHF-radiopejler

- Magnetkompas
- 2 Satellitkompasser
- Autopilot (selvstyrer)
- Elektromagnetisk log
- Ekkolod
- Infrarødt udstyr
- Elektronisk søkort ECS
- Automatic Identification System (AIS)

10. Kommunikationsudstyr

Fartøjet kan via installeret civil eller militær VHF-udrustning kommunikere med egne og allierede styrker fra åben bro, styrehus og understationer.

Fartøjet er forsynet med 2-vejs kommandoanlæg, der har forbindelse til følgende positioner:

- Central i styrehus og central på åben bro.
- For- og agterdæk.
- Åben bro.
- Opholdsrummet (pantry).
- Hoved/stores/apparatrum/maskinrum og styremaskinrum (med akustisk- og visuelt signal).
- Der er monteret højttaler i mandskabsgang.

Hertil kommer internt batteriløst telefonsystem.

Fartøjet er forsynet med alarmanlæg for "Klart skib", der kan høres overalt i skibet.

Fartøjet er udrustet med følgende VHF udstyr:

- 1 Militær VHF-radio
- 2 Civile VHF-radioer
- 4 bærbare VHF-radioer
- 1 Gummibåds VHF

Fartøjet er udrustet med satellitkommunikationsudstyr og med 3G GSM mobiltelefon.

Fartøjet er udrustet med en fast monteret og en mobil SINE-terminal. SINE er et radio net, som dækker Danmark. SINE er det fælles selvstændige digitale radiosystem til hele beredskabet. Det fælles radiosystem vil sikre et bedre samarbejde i beredskabet, både i hverdagen og ved større hændelser.

11. Ankre og ankerspil

Fartøjet er udrustet med anker på 108 kg med 110 meter ankerkæde. På fordækket er placeret et hydraulisk drevet kombineret capstan- og ankerspil med vandret aksel. Foran for ankerspillet er placeret en kædekniber og lås for anker.

12. Løfte- og transportudstyr

På agterdæk i SB side er installeret 1 stk. hydraulisk knækarmskran med 2 udskud og hydraulisk wirespil. Hvert fartøj er udrustet med en gummibåd af typen MHV-RIB 520, der er forsynet med en 100 HK motor.

13. Miljøudstyr

Fartøjet er forsynet med 2 stk. kystflydespærringer type RO-BOOM 1300 i BB side ved beslag herfor. Spærringen har en udlægningslængde på 2 x 160 m i alt 320 m. Det tilhørende luft- og hydrauliksystem er en integreret del af fartøjets udrustning.

14. Rednings- og beskyttelsesudstyr

Fartøjets redningsmidler er dimensioneret til 25 ombordværende personer. Fartøjet er normeret med 2 stk. 25-persons flåder, der er placeret i SB og BB side på styrehuset agten for den åbne bro.

Fartøjet er normeret med 6 stk. bjærgemærs (4+2) der er placeret med 4 stk. langs styrehus i dæksplan, og 2 stk. (MOB) med røg og lys er placeret i SB side på den agterste del af overbygningen.

Fartøjet er normeret med pyroteknik i form af et bådsæt og et skibssæt, begge sæt er placeret i skab på forkant styrehus i BB side.

Fartøjet er normeret med 31 stk. redningsveste som følger:

- 15 stk. oppustelige redningsveste placeret i skab i opgang

til styrehus,

- 6 stk. oppustelige redningsveste med MSLD,
- 10 stk. faste (skum) redningsveste i styremaskinerum.

Fartøjet er normeret med 12 stk. SOLAS-godkendte redningsdragter, der er placeret i skab i styrehuset.

Fartøjet er normeret med 6 stk. fartøjsdragter til brug i gummibåd (RIB), der er placeret i apparatrummet.

Fartøjet er normeret med 4 stk. linekastningsapparater, der er placeret i styremaskinrummet.

Fartøjet er normeret med redningsnet (Jasons Cradle) og redningsbøjle som følger:

- 1 stk. stort placeret i forpeak og
- 1 stk. lille placeret i gummibåd (RIB) samt
- 1 stk. redningsbøjle placeret i styremaskinerum på top af hjælpe motor.

Fartøjet er normeret med 1 stk. genoplivningssæt, der er placeret i styrehuset.

Fartøjet er normeret med 1 stk. hejsebåre, der er placeret i styremaskinrummet.

15. Dieselmotorer til fremdrivning

Fremdrivningsanlægget består af:

- 2 stk. marinedieselmotorer.
- 2 stk. reduktions-reversgear.
- 2 stk. faste propeller og tilhørende propelaksel og stævnør.

Fartøjet er udrustet med 2 stk. 4-takt, turboladede og ladeluftkølede marinedieselmotorer med fast omløbsretning. Hovedmotorer, gear og koblinger er arrangeret med overvågning samt elektronisk fjernbetjening ved hjælp af system fra paneler monteret i styrehus og på fly-bridge (åben bro). Dobbel manøvrebox for fjernbetjening af fremdrivningsanlæg er placeret ved siden af fladskærm.

16. EL-produktion

Fartøjet er udrustet med 2 generatorsæt. Generatorsættene er installeret i henholdsvis maskinrum og i styremaskinrum. Anlægget i styremaskinrummet er indbygget i lydisoleret stål kabinet.

17. Styremaskiner

Fartøjet er udrustet med en EL-hydraulisk styremaskine. Reservestyring kan foretages via rattets håndpumpe, der er placeret ved styrehuset midtskibs samt på åben bro. På hydraulik i styremaskinen kan der via håndtag desuden foretages reservestyring/nødstyring. Manuel nødstyring kan foretages fra styremaskinrum via én nødstyrerorvpind forsynet med taljetræk.

1.4. MHV 851

1. Formål

Hjemmeværnsfartøjet skal anvendes til løsning af et bredt spektrum af opgaver omfattende farvandsovervågning, eftersøgnings- og redningstjeneste, havmiljøopgaver og herunder forureningsbekæmpelse. Hertil kommer assistance til Politi og Toldstyrelsen og andre civile myndigheder.

2. Omfang

Fartøjet er bygget og leveret ved Søby Værft A/S i Søby i 2001 med betegnelsen MHV 818. Fartøjet er efterfølgende modificeret ved Assens Skibsværft i 2010 og har herefter betegnelsen MHV 851 i 850-klassen:

Forkortelse	Navn	Tilgået C/S	MMSI
MHV 851	SABOTØREN	2001/ 2010	OVNT 219000554

Ombygningen omfattede forlængelse af fartøjet på 3,5 m primært med henblik på at optimere agterdækkets udformning til udlægning af flydespærringer. Hertil kommer et antal skibstekniske ændringer omfattende yderligere hjælpemotor, brandsikring, ventilationsændring, ny kran, vandkanon samt Dual ECPINS m.fl.



MHV 851 har samme motorer som MHV 800-klassen, men da skroget er længere, er topfarten 13 knob. MHV 851 kan sejle 2142 sømil ved 8 knob og 918 sømil ved 12 knob.

3. Designfilosofi og beskrivelse af fartøjet

Fartøjet er konstrueret til at udføre patruljetjeneste i danske farvande.

Fartøjet kan holde søen i operationsområdet i vindstyrke op til 20 m/sek. (hård kuling BF 8), herunder evne under langsom fart, 4-5 knob at kunne modstå maksimalt forekommende sø fra alle retninger.

Fartøjet er designet til at kunne udsætte og bjærge gummibåd i vindstyrke op til 12 m/sek., svarende til BF6, sø 5. Fartøjet kan operere i let is.

Fartøjet er efter ombygningen designet til at kunne udsætte

og bjærge flydespærringer i vindstyrke op til 12 m/sek og eller sea stat 2-3. Flydespærringen er placeret i bagbord side på agterdækket på tilhørende fundament samt med de nødvendige hydraulik og lufttilslutninger. Montering er i princippet lig den som forefindes på MHV 900-klassen.

Desuden er de erfaringer, som er opnået med de tidligere byggede fartøjer i MHV 900-klassen inkorporeret i 850-klassen.

Skrog og vejrdæk er bygget af skibsbygningsstål. Overbygning samt luger og døre er bygget af aluminiumlegering.

Fartøjet har moderat spring med relativt høje stævne for opnåelse af gode søgående egenskaber. MHV 851 har en ret hæk/agterspejl med rundt fribord for at lette udlægning af flydespærringer. Fartøjet er styrlastigt, det har to propeller og to ror for at give gode manøvreegenskaber.

Fartøjet har:

- slingrekøle for at dæmpe rullebevægelserne,
- to fremdrivningsanlæg for at give god fremdrivningssikkerhed og
- et ubrudt vejrdæk og en partiel tanktop (bundtanke kun i en del af skroget).

Under vejrdækket er fartøjet langskibs opdelt i 6 vandtætte sektioner, dette for at opfylde kravet om overlevelse som 1-rums fartøj, dvs. at fartøjet kan flyde med 1 sektion vandfyldt.

Rummene under vejrdækket er indrettet som følger nævnt agtenfra:

- Kombineret generator-, styremaskine-, værksted- og storesrum,
- motorrum, med to fremdrivningsanlæg, et hjælpemotoranlæg og rørsystemer m.m.
- Kombineret stores- og apparatrum. Powerunit til kran og dæksudstyr står i nyt apparatrum, airconditionanlæg er placeret på loft over opholdsbanje.
- Kombineret spise-, opholds- og undervisningsrum, pantry og 4-pers- M/K kammer.

- 2 stk. 2-pers. M/K kamre 1 stk. 4-personers M/K kammer og et bad samt et WC og
- forpeak storesrum.

Under den partielle tanktop er der tanke for brændolie, sort og gråt vand, lænse og spildolietank samt for ferskvand.

Overbygningen er placeret foran for midtskibs, og den rummer følgende:

- Gang fra vejrdæk til styrehus. I gangen er der toilet bruserum og diverse skabe, nedgang til motorrum via kombineret stores og apparatrum og nedgang til aptering, samt trappe op til det løftede styrehus.
- Styrehus der indeholder på forkant instrumentbord og 2 stk. pilotstole, i BB-side kortbord, maskinovervågning, radioudstyr med to stole samt trappe op til åben bro.

På overbygningens for- og agterkant findes storesrum for bl.a. dæks- og brandmateriel.

Den åbne bro over gangen til styrehuset rummer styreplads med diverse instrumenter, vandkanon og 2 stk. lønningstøtter for MG.

På agterdækket i styrbord side, er fartøjet udrustet med en gummibåd (RIB) og en hydraulisk kran til udsætning og ombordtagning af gummibåden.

På fordæk er der kombineret anker og capstansspil, storesrum og der er forberedt for montering af 1 stk. 20 mm maskinkanon.

Fartøjet er konstrueret til en normalbesætning på 12 personer, hvortil der findes faste køjer.

4. Hoveddimensioner

Længde overallt, excl. gummifender	27,20 m
Længde i konstruktionsvandlinie	25,29 m
Længde mellem perpendikulærerne:	23,70 m
Bredde på spant	5,60 m
Dybde i rids på spant 23,5	3,06 m
Konstruktionsdybgang agter	2,0 m
Styrlastighed over Lpp	Ca. 0,75 m
Air draft	Ca. 14 m

Displacement og letvægt:

Let skib inkl. normal stores	ca. 91,5 t
Dødvægt uden overisning	ca. 25 t
Overisning	7,3 t
Displacement ved dybgang ca. 1,75 m (midtskibs)	ca. 113 t

5. Fart og hestekraft

Topfart ca. 13 knob ved dybgang agter 2,2 m, og for 1,20 m med glat bund og vind/sø ikke over styrke 2.

Korresponderende effekt fra hovedmotorer er estimeret til 2 x 460 BHK.

6. Manøvreegenskaber

Da fartøjet skal kunne operere under de i danske farvande forekommende forhold samt kunne anløbe mindre danske havne med ringe plads for manøvrering, har fartøjet gode styre- og manøvreegenskaber. Fartøjet er forsynet med to ror, der hurtigt kan give fuldt udslag til henholdsvis SB og BB. Reverseringen af propellerne og regulering af omdrejningstal kan foretages hurtigt og simpelt.

Ved fuld fart frem har fartøjet en drejecirkeldiameter på ca. 1½ skibslængde. Tiden for et 360 graders drej er mindre end 1½ minut.

Ved halv fart frem har fartøjet også en drejecirkeldiameter på

ca. 1½ skibslængde. Tiden for et 360 graders drej er lidt mindre, ca. 1 minut.

Fra fuld fart frem til fuld fart bak er stoplængden ca. 1½ skibslængde. Tiden for standsning er ca. 17 sekunder.



MHV 851 styrehus

7. Tankkapaciteter

Brændolie i tanke (s.g. = 0.85)	ca. 7.100 liter
Ferskvand i tanke	ca. 5.800 liter
Sanitærtanke	ca. 3.000 liter
Spildolie og læsevandstank	ca. 1.800 liter

8. Operationelle data

Fartøjet er konstrueret til at udføre patruljetjeneste i danske farvande. Principielt indenfor Havområde A1, der er et område inden for radiotelefonidækning af mindst en VHF kyst-radiostation, hvor der kontinuerligt er mulighed for alarmering via DSC. Havområde A1 strækker sig ca. 30 sømil ud fra kystradiostationen.

Nedenfor fremgår fartøjets teoretiske rækning baseret på den fulde brændoliekapacitet, 7.500 liter, begge hovedmotorer indkoblede og et beregnet gennemsnitsforbrug ved forskellige farter. Som det fremgår af tabellen øges brændstofforbruget eksponentielt ved stigende fart.

Fart, knob	Forbrug, liter pr. time	Rækning, sømil
8	28	2142
9	38	1776
10	54	1389
11	66	1289
12	98	918

9. Roterende kraner m/kransøjle

På agterdæk i SB side er installeret 1 stk. hydraulisk knækarmskran med 2 udskud og hydraulisk wirespil. Kranen har følgende data:

Fartøj MHV 851

Krantype, Heila	HLM 10-2S
Lastmoment, t/m	10
Fuldt udlæg, m	8,45
Max. last ved fuldt udlæg, kg	1000
Svingsystem, grader	380
Vægt af kran, kg ca.	1500

Den anførte max. last gælder ved losning og lastning i havnemæssige omgivelser (Sea state 0). Ved brug på søen op til Sea State 2-3 skal kranens reduktionssystem til 70 % ydelse aktiveres.

Kranen er forsynet med løfteanordning til gummibåd (RIB). Kranen forsynes fra hydraulikstation, der også forsyner ankerinstallationen.

9. Styremaskiner

Fartøjet er udrustet med EI-hydraulisk styremaskine. Styremaskinen forsynes fra en 3-faset 400 V EI-hydraulisk pumpe. Der er 3 stk. rorvisere placeret i hhv. styrehus, åben bro og i styremaskinrum.

Reservestyring foretages via rattets håndpumpe, der er placeret ved styrehuset midtskibs samt på åben bro. På hydraulikunit på agterskot i maskinrum kan der via håndtag desuden foretages reservestyring/nødstyring.

Manuel nødstyring kan foretages fra styremaskinrum via én nødstyrerorpind forsynet med taljetræk som fastgøres i SB/BB spanter.

Det er muligt at montere nødstyrerorpinden på såvel SB som BB rorstamme.

Taljer og nødrorpind er monteret i styremaskinrum.

10. Navigations- og varslingsystemer

Fartøjerne er udrustede med:

- Navigationsradarsystem.
- Global Position System.
- VHF- radiopejler.
- Magnetkompas.
- Satellitkompas.
- Autopilot (selvstyrer).
- Elektromagnetisk log.
- Ekkolod.
- Infrarødt udstyr.
- Elektronisk søkort ECS (electronic chart system).
- Automatic Identification System /AIS).

11. Kommunikationsudstyr

Fartøjet kan via installeret civil eller militær VHF-udrustning kommunikere med egne og allierede styrker fra åben bro, styrehus og understationer.

Fartøjet er forsynet med 2-vejs kommandoanlæg, der har forbindelse til følgende positioner:

- Central i styrehus og central på åben bro.
- For- og agterdæk.
- Åben bro.

- Opholdsrummet (pantry).
- Hoved/stores/apparatrum/maskinrum og styremaskinrum (med akustisk- og visuelt signal)
- Der er monteret højttaler i mandskabsgang.

Hertil kommer internt batteriløst telefonsystem.

Fartøjet er forsynet med alarmanlæg for "Klart skib", der kan høres overalt i skibet.

Fartøjet er udrustet med følgende VHF udstyr:

- 1 Militær VHF-radio.
- 2 Civile VHF-radioer.
- 4 bærbare VHF-radioer.
- 1 Gummibåds VHF.

Fartøjet er udrustet med satellitkommunikationsudstyr og med 3G GSM mobiltelefon.

Fartøjet er udrustet med en fast monteret og en mobil SINE-terminal. SINE er et radio net, som dækker Danmark. SINE er det fælles selvstændige digitale radiosystem til hele beredskabet. Det fælles radiosystem vil sikre et bedre samarbejde i beredskabet, både i hverdagen og ved større hændelser.

12. Ankre m/kæder og udstyr

Fartøjet er udrustet med anker på 108 kg med 110 m ankerkæde.

På fordækket er placeret et hydraulisk drevet kombineret capstan- og ankerspil. Foran for ankerspillet er placeret en kædekiber og lås for anker. Ankerinstallationen forsynes fra hydraulikstation der også forsyner den installerede Heila kran.

Hvert fartøj er udrustet med en gummibåd af typen MHV-RIB 520, der er forsynet med en 100 HK motor.

Fartøjet er forsynet med 1stk. kystflydespærring type RO-BOOM 1300 i BB side ved beslag herfor. Spærringen har en udlægningslængde på 2 x 160 m i alt 320 m. Det tilhørende luft- og hydrauliksystem er en integreret del af fartøjets udrustning.

13. Rednings- og beskyttelsesudstyr, lægeudstyr, generelt

Fartøjets redningsmidler er dimensioneret til 25 ombordværende personer.

Der er ombord redningsmidler til 25 personer, hvorfor dette er det maksimale antal der inkl. besætningsmedlemmer under normale forhold må være ombord.

Fartøjet er normeret med 2 stk. 25-persons flåder, der er placeret i SB og BB side på styrehuset agten for den åbne bro. Opslag for sætning af Viking redningsflåder er placeret Indvendigt i forgang.

Fartøjet er normeret med 5 stk. bjærgemærs (4+2) der er placeret som følger:

4 stk. langs styrehus i dæksplan og 2 stk. med røg og lys er placeret i SB og BB side på den agterste del af overbygningen.

Fartøjet er normeret med et bådsæt og et skibssæt, der er placeret i skab på forkant styrehus i BB side

Fartøjet er normeret med 31 stk. redningsveste som følger:

- 15 stk. oppustelige redningsveste placeret i skab i opgang til styrehus,
- 6 stk. oppustelige redningsveste med MSLD, placeret i apparatrummet ved brændolietanken
- 10 stk. faste (skum) redningsveste i styremaskinerum.

Fartøjet er normeret med 12 stk. SOLAS-godkendte redningsdragter, der er placeret i skab i styrehuset.

Fartøjet er normeret med 6 stk. fartøjsdragter til brug i gummibåd (RIB), der er placeret i apparatrummet.

Fartøjet er normeret med 4 stk. linekastningsapparater, der er placeret i bagbord dækskab på forkant af styrehuset.

Fartøjet er normeret med redningsnet (Jasons Cradle) og redningsbøjle som følger:

- 1 stk. stort placeret i forepeak og
- 1 stk. lille placeret i gummiåbåd (RIB) samt
- 1 stk. redningsbøjle placeret i styremaskinerum på top af hjælpemotor.

Fartøjet er normeret med 1 stk. genoplivningssæt, der er placeret i messen.

Fartøjet er normeret med 1 stk. hejsebåre, der er placeret i styremaskinrummet.

15. Dieselmotorer til fremdrivning

Fremdrivningsanlæg består af:

- 2 stk. marine dieselmotorer
- 2 stk. reduktions-reversgear
- 2 stk. faste propeller og tilhørende propelaksel og stævnør.

Dieselmotor og gear er monteret fleksibelt på gummidæmpere. Gear er flanget på dieselmotors svinghjulskåbe. Kun gearet er monteret direkte på bundrammen.

Fartøjet er udrustet med 2 stk. 4-takt, turboladede og ladeluftkølede marinedieselmotorer med fast omløbsretning.

Hovedmotorer, gear og koblinger er arrangeret med overvågning samt elektronisk fjernbetjening ved hjælp af system fra paneler monteret i styrehus og på flybridge. Dobbelt manøvrebox for fjernbetjening af fremdrivningsanlæg er placeret ved siden af fladskærm.

Der er etableret interlock, således at der ikke kan foretages manøvre fra styrehus og åben bro samtidig.

16. Motoraggregator til hovedelektricitetsproduktion

Fartøjet er udrustet med 2 stk. dieselmotorgeneratorsæt af fabrikat VALMET hhv. SISU/Stamford. Generatorsættene er installeret i henholdsvis maskinrum og i styremaskinrum. Anlægget i styremaskinrummet er indbygget i lydisoleret stålkabinet.

17. Brand- spule- og sprinklersystemer

Fartøjet er udrustet med 2 stk. kombinerede lænse-, brand- og spulepumper.

De nævnte pumper forbindes til 6 stk. slangekoblinger, anbragt på frit dæk med 2 på hver side af styrehus og 1 stk. agter og 1 stk. i maskinrum. Desuden forbindes til 1 stk. vandkanon med skumtilslutning i BB side på åben bro som nævnt i afsnit 814.000.

Der er slanger pr. udtag placeret som følger:

- 1 stk. ved agterluget,
- 1 stk. på agterkant af styrehus,
- 1 stk. i maskinrum for samt
- 2 stk. i BB frontstores.

Strålerørene har 12-16 mm dyser.

Spulesystemet har tilstrækkeligt tryk til at frembringe højhastighedståge.

Ved hver brandhydrant er der ophængt 1 stk. slangenøgle. 1 stk. transportabel brand- og lænsepumpe -fabrikat Honda WMP 20x - udstyr er monteret i storesrum SB fordæk.

Kapitel 2 SIKKERHED TIL SØS

2.1. Arbejdssikkerhed

1. Ansvar

Fartøjsføreren har det overordnede ansvar for at:

- arbejdet kan udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt,
- beskrive arbejdsopgaven,
- personel har modtaget instruktion/oplæring i arbejdets udførelse,
- personel er blevet gjort bekendt med ændret/nyt arbejdsudstyr,
- udstyr og personlige værnemidler er til stede og anvendes korrekt,
- arbejdsstedet er sikkert indrettet og evt. afmærket,
- at evt. øvrigt personel er blevet gjort bekendt med det pågældende arbejde,
- kun personel, der har fået passende instruktion, har adgang til områder, hvor særlig fare kan opstå,
- arbejdet kan udføres forsvarligt ved samtidige "arbejdstilladelser,
- der er truffet effektive foranstaltninger til at forebygge risiko for nedstyrtning, samt ulykker hidrørende fra elektrisk strøm, rystelser og lignende,
- fare for eksplosion, brand, forgiftning og kvælning m.v. er effektivt forebygget,
- der træffes effektive foranstaltninger for at forhindre udslip, lækage samt udvikling af støv, røg, damp, lugt, gas m.v., hvor dette kan medføre fare for sikkerhed eller sundhed,
- afslutte/afbryde arbejdstilladelsen,
- dokumentation er foretaget i relevant journal (Maskin- eller skibsjournal).

Fartøjsføreren har specifikt ansvaret for, at:

- de nødvendige værnemidler er til rådighed,
- der gives instruktion i korrekt anvendelse,
- værnemidlerne vedligeholdes korrekt,
- værnemidlerne anvendes korrekt,

- at der anvendes certificeret grej til arbejder, hvor krav herom fremgår af certifikatbogen.

FARF ikke kan være alle steder på en gang, hvorfor han kan udpege en tilsynsførende, der fører tilsyn med arbejdet og har ansvaret for, at arbejdet bliver udført efter ovenstående beskrivelse.

Det er et krav, at tilsynsførende har den til arbejdet svarende uddannelse.

2. Gastens pligter

Gasten er forpligtiget til, at:

- anvende værnemidlerne efter reglerne herfor og
- rapportere mangler/skader ved værnemidlerne.

Alle ombord er ansvarlig for at bidrage til at:

- arbejdet udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt,
- arbejdsprocedurer følges, og
- de for arbejdet krævede personlige værnemidler anvendes.

Gasten er forpligtiget til at tage medansvar for egen og andres sikkerhed. Gasten skal gøre anrån eller foranlediger arbejdet afbrudt, hvis der sker overtrædelse af sikkerhedsregler eller arbejdsprocedurer.

Gasten er forpligtet til selv at meddele, hvis han/hun ikke har den for arbejdet nødvendige uddannelse og/eller instruktion.

Gasten er ansvarlig og forpligtet til at udnytte hvileperioderne optimalt, så han/hun ved tiltrædelse af vagt eller arbejde er frisk og udhvilet.

Endelig er gæsten forpligtet til selv at gøre opmærksom på, hvis hans/hendes fysiske eller psykiske tilstand kan betyde fare for gæsten eller for andre.

Alt arbejde ombord, bortset fra almindeligt rutinearbejde, kræver en "arbejdstilladelse" fra FARF eller NK. Arbejdstilladelsen skal sikre, at der er taget sådanne forholdsregler at ulykker kan forebygges.

3. Risici

Mange arbejdsprocesser ombord kan indebære risiko for arbejdsulykker, hvis der ikke træffes foranstaltninger til at forebygge ulykker. Det er derfor meget vigtigt, at:

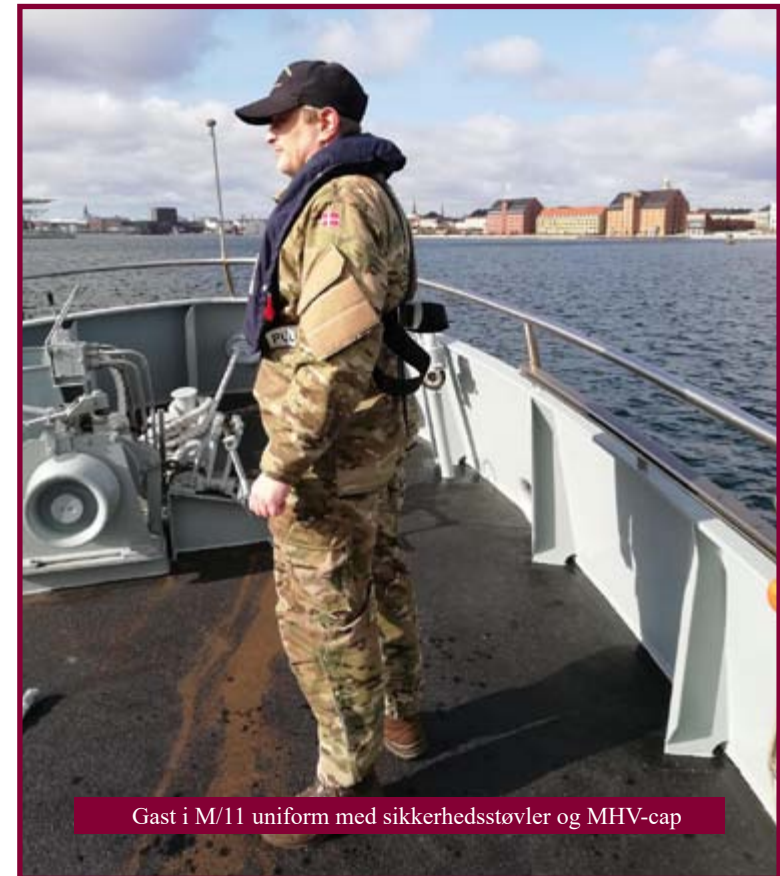
- de indlærte procedurer bliver fulgt,
- de givne instrukser for arbejdet bliver overholdt,
- de for arbejdet krævede personlige værnemidler benyttes, og
- arbejdet bliver udført med ansvar for egen og andres sikkerhed.

Det største antal arbejdsulykker ombord sker ved arbejdsprocesser, hvor der arbejdes med grej, herunder:

- arbejde med trosser, herunder når "landmand" går i land,
- ankring,
- dæksarbejde i øvrigt,
- arbejde i maskinrum,
- udsætning og bjærgning af gummibåd, og
- udsætning og bjærgning af flydespærring.

2.2. Uniform og udrustning

1. Hjemmeværnets uniformsbestemmelser er fastsat i publikationen HJKBST 403-001, der kan findes på hvjv.dk. Alle medlemmer af besætningen har udleveret uniformssystemet MTS M/11, og denne uniform anvendes ved tjeneste i MHV-fartøjer, hvis ikke andet er beordret. Til uniformssystemet anvendes i MHV sikkerhedsstøvler og Cap MHV.



Gast i M/11 uniform med sikkerhedsstøvler og MHV-cap

Uniform M/11 skal anvendes ved tjeneste i MHV-fartøjer idet:

- Besætningen skal fremstå ensartet påklædt, og
- uniformen med tilhørende sikkerhedsstøvler danner grundlaget for vurdering af behovet for personlige værnemidler og andet sikkerhedsudstyr.

Det skal fremhæves at udleverede sikkerhedsstøvler skal bæres ved arbejde på dæk og i maskinrum, og hvor der i øvrigt er risiko for at beskadige fødderne. Der må ikke anvendes privat sikkerhedsfodtøj.

2. Personlige værnemidler

Som tidligere nævnt bæres altid uniform M/11 med udleverede sikkerhedsstøvler og udleveret Cap MHV. Herudover anvendes værnemidler som følger:

- Sikkerhedsbriller
De udleverede sikkerhedsbriller anvendes under arbejde ved ankerspil, og når arbejdets art eller ydre forhold betinger det.
- Arbejdsbriller
Der skal om fornødent anlægges egnede arbejdsbriller.
- Arbejdshandsker
Der skal anlægges egnede arbejdshandsker.
- MTS M/11 regntøj
Regntøjet anvendes efter forholdene.



Gast i regntøj M/11 uniform og redningsvest

Fartøjet er udrustet med en række værnemidler, som anvendes for at fremme arbejdssikkerheden.

- Høreværn
Skal anvendes, hvor der ved afmærkning tilkendegives at høreværn skal anvendes, under arbejde ved ankerspil, samt når den enkelte bliver generet af støj.
- Fartøjsdragt
Som udgangspunkt anlægges altid fartøjsdragt M/05 ved sejlads med gummibåd, og altid ved vandtemperatur under 14 grader C. Dragten er en vandtæt og kuldebeskyttende dragt. Dragten kan benyttes til moderat arbejdsbrug og til at beskytte personel der udfører udgigtstjeneste mod kulde. Dragten er beskrevet i RFM 6-53.



Gast iført fartøjsdragt og sikkerhedshjelm

- Arbejdshjelm
I forbindelse med arbejde med kran og helikopterhoist anlægges der altid arbejdshjelm for personel der arbejder på dækket. Herudover anlægges arbejdshjelm på ordre.



- Sikkerhedshjelm
For gummibådsbesætningen anlægges der sikkerhedshjelm for sejlads med gummibåd. Gummibådførerens sikkerhedshjelm er monteret med headset og mikrofon til brug for kommunikation på VHF.
- Sikkerhedsline
Skal anvendes, hvor arbejdssituationen indebærer risiko for fald, herunder arbejde over siden på fartøjet eller dets overbygning, samt på dæk i dårligt vejr eller mørke.
- Sikkerhedssele
Skal anvendes ved arbejde i mast og fastgøres til faldsikring.

2.3. Hygiejne i MHV-fartøjer

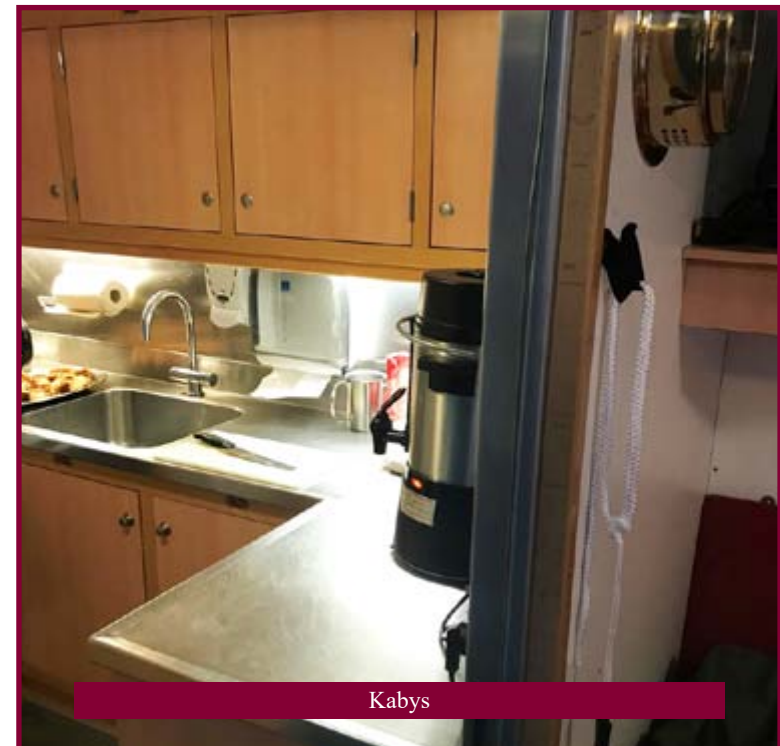
God hygiejne

Det er vigtigt, hvor der befinder sig mange personer på et mindre område, at der til stadighed opretholdes en høj hygiejne standard. En god hygiejne har betydning for:

- Besætningens velbefindende (miljø).
- En mindsket risiko for smittespredning.
- Fartøjets fremtræden udadtil.
- Sikkerheden for personellet ombord.

Derfor skal der, med passende mellemrum, altid foretages oprydning og rengøring. Omfanget er selvfølgelig afhængigt af sejladsvarighed og -hyppighed.

Ved en aftensejlads er det som regel nok med en let hånd. Derimod vil en længerevarende sejlads kræve, at der dagligt foretages rengøring af bad og toilet, banjer og kabys.



Desuden skal der jævnligt foretages oprydning og rengøring i styrehus, på dæk, banjer og lukafer.

NK foretager en udstikning til rengøringstørn. Her er det den enkelte gæst, der er ansvarlig for, at rengøring bliver så grundig som muligt.

Alle gæster er ansvarlige for, at der til stadighed er foretaget oprydning, specielt at nøddugange ikke spærres.



Alle gæster er også ansvarlige for, at den personlige hygiejne er i top. Fartøjerne er i dag veludstyret med bad og med rigeligt med vand. Så der er ingen undskyldning for manglende personlig rengøring. Det gamle begreb, "der er altid plads til en, der bruger Rexona" er som skrevet til anvendelse i MHV-fartøjer. Husk altid at vaske hænderne efter toiletbesøg (stort som småt), samt vaske hænder inden tilberedning og spising af mad. Husk dagligt at skifte tøjdele, der ligger nærmest kroppen, så uønsket lugt undgås.

2.4. Sikkerhedsmateriel

1. Sikkerhedsplan

Fartøjet er en selvstændig enhed, der skal klare sig selv i den første fase af en brand, havari, bjærgning og tilskadekomst. Derfor er fartøjet udstyret med forskelligt sikkerhedsmateriel:

- Brandslukningsmidler.
- Brand- og læsepumper.
- Redningsmateriel.
- Medicin.
- Førstehjælpsudstyr.

Sikkerhedsmateriellet er placeret forskellige steder på fartøjet som anført på sikkerhedsplanen. Det er meget vigtigt, at alle sætter sig ind i sikkerhedsplanen, så man ikke spilder kostbar tid hvis brand eller havari opstår. Sikkerhedsplanen er opsat over trappen ved nedgangen til messen.

Herudover er der anbragt en brandplan i slangeskabet til styrbord for indgangen til styrehuset, samt i et rødt rør på styrbords side af overbygningen.

2. Ansvar for materiellet

Det er alle besætningsmedlemmers ansvar, at sikkerhedsmateriellet forbliver på den plads, der er fastsat i sikkerhedsplanen. Herudover har alle pligt til at melde om defekt materiel, så det kan blive repareret eller udskiftet.

Ved eksempelvis brand er det fatalt, hvis der skal bruges tid på at finde brandbekæmpelsesudstyr eller, hvis der ikke kan åbnes for en brandhydrant, en brandslange er utæt, eller et strålerør mangler.

3. Redningsmateriel

Herudover er fartøjet udrustet med:

- Redningsflåder
- Bjærgemærs
- Redningsveste
- Redningsveste med Maritime Safety Locator Device (MSLD)
- Redningsdragter
- Redningsnet (Jasons Cradle)

- Redningsbøjle
- Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB)
- SART
- Linekastningsapparat
- Pyroteknik (lysraketter m.v.)

Redningsflåder

2 stk. 25-persons VIKING redningsflåder er placeret i SB og BB side på styrehuset, agten for den åbne bro. Vejledning i sætning af redningsflåder er placeret indvendigt i forgang.

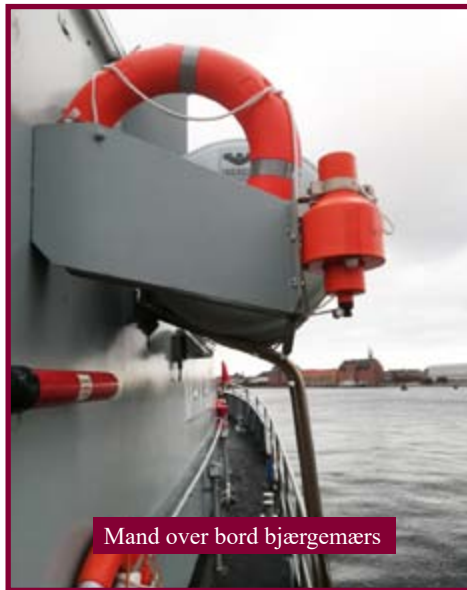
Bjærgemærs med udrustning

6 stk. bjærgemærs (4+2) er placeret som følger:

- 2 stk. med flag placeret på styrehus i dæksplan,
- 2 stk. med lys og stage på styrehus i dæksplan, og
- 2 stk. Man over Board med røg og lys placeret i SB og BB side på den agterste del af overbygningen.



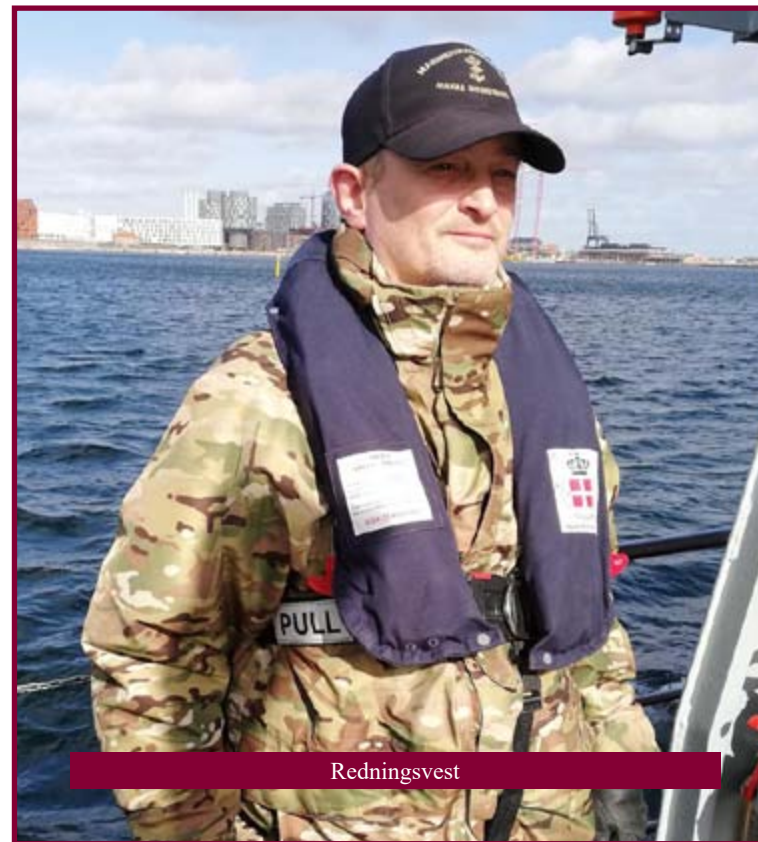
Bjærgemærs med lys og stage



Mand over bord bjærgemærs

Redningsveste

15 stk. redningsveste, der er beskrevet i RFM 6-52.



Redningsvest

Redningsvesten skal altid tilpasses og kontrolleres inden afgang fra havn. Redningsvestens placering skal være kendt af alle ombordværende.

De enkelte besætningsmedlemmer skal sætte sig grundigt ind i sikkerhedsvejledningen og brugsanvisningen. Som udgangspunkt anlægges redningsvest altid ved havnemanøvre, arbejde på dækket og sejlads med gummibåd. Herudover ved indøvelse af kamp-, havari-, og bjærgningsrulle, og ved skydning til søs. Og **når vagtchefen beordrer det!**

Redningsveste med Maritime Safety Locator Device (MSLD)

6 stk. MSLD-redningsveste, der er beskrevet i RFM 6-52.



Efter aktivering vil MSLD udsende et signal der viser MSLD-senderens position på radarskærmen. MSLD er indbygget i 6 redningsveste, og anlægges ved gummibådssejlads og på ordre fra vagtchefen.

MSLD redningsveste har flg. placeringer på fartøjerne:

- MHV 900- og 850-klassen: MSLD redningsveste er placeret på dagtanken sammen med øvrigt personligt udstyr til gummibådssejlads.

- MHV 800-klassen: MSLD redningsveste placeres i skab lige inden for døren i agterste 4-mands lukaf.



Data om fartøjet indgår i signalet fra nødsenderen, og veste med MSLD skal derfor opbevares adskilt fra redningsveste uden MSLD. Radiosignalet er tilknyttet det enkelte fartøj, og vestene **må derfor ikke fjernes fra fartøjet.**

Redningsdragter

4 stk. redningsdragter, der er beskrevet i RFM 6-54.

Redningsdragten er en vandtæt og kuldebeskyttende dragt, beregnet til i en nødsituation, at sikre brugeren overlevelse i form af beskyttelse mod kuldechok og at forlænge tiden før hypotermi (nedkøling) sætter ind.

Den må kun anvendes i nødsituationer og/eller efter fartøjsførers (FARF) ordre. Redningsdragten anvendes normalt sammen med redningsvest.

Redningsnet (Jasons Cradle)

2 stk. er placeret som følger:

- 1 stk. stort placeret i forepeak og
- 1 stk. lille placeret i gummiåbåd (RIB).



Jasons Cradle i gummiåbåd

Redningsbøjle

1 stk. er placeret i styremaskinerum på top af hjælpemotor.



Redningsbøjle

Emergency Position Indicating Radio Beacon, normalt benævnt EPIRB. 1 stk er placeret på åben bro. Ved nedsænkning i vand eller manuel aktivering vil den udsende et nødsignal i 48 timer.



EPIRB



SART

Search and Rescue Transponder, normal benævnt SART. 2 stk. er placeret på det agterste skot i styrehuset. De medbringes i redningsflåden og vil efter aktivering udsende et signal der kan ses på radaren.

Linekastningsapparat

4. stk er placeret i bagbords dæksskab.

Linekastningsapparatet er til brug for rednings- og bjærgnings-situationer, hvor man skal kaste en tyndere line over til en havarist, som derefter fx kan trække en slæbetrosse over til sig. Retningslinjer for brug fremgår af RFM 6-51 pkt. 2.



Linekastningsapperat



Brosæt

Bro- og bådsæt, placeret i bagbords dæksskab. Brosættet indeholder nødraketter og nødblus. Bådsættet indeholder nødraketter, håndblus, røgbøjer og en lommelygte. Brosættet er til Marinehjemmeværnsfartøjerne, og bådsættet er til brug for Marinehjemmeværnets gummibåd (GB). Retningslinjer for brug fremgår af RFM 6-51 pkt. 3.

4. Brandslukningsmateriel

MHV 800-klassen er udstyret med følgende brandbekæmpelsesudstyr:

Antal	Udstyr	Placering
6	6 brandhydranter (brandhaner) og samme antal brandslanger og strålerør	2 på fordækket 2 på agterdækket 1 i maskinrum 1 ved agterlugen til styremaskinrummet
1	Håndslukkere (pulver)	Forbanje, Messe, Mellemgang, Styrehus, maskinrum og styremaskinrum
1	Håndslukker (pulver)	Gummibåd
1	Brandtæppe	Kabys
1	Ingergen-anlæg	Maskinrum (Ingergen er en luftart der kvæler ild)
2	Brand- og læsepumper	Maskinrum
6	Transportabel brand- og læsepumpe	På fordækket i styrbords dæksskab
	Brandtryk der starter brandklokke og lukker brandspjæld	Om læ og i styrehus
	Røg- og varmemeldere, der starter brandklokke og lukker brandspjæld	Maskinrum, styremaskinrum, styrehus og om læ



Brandslange og strålerør

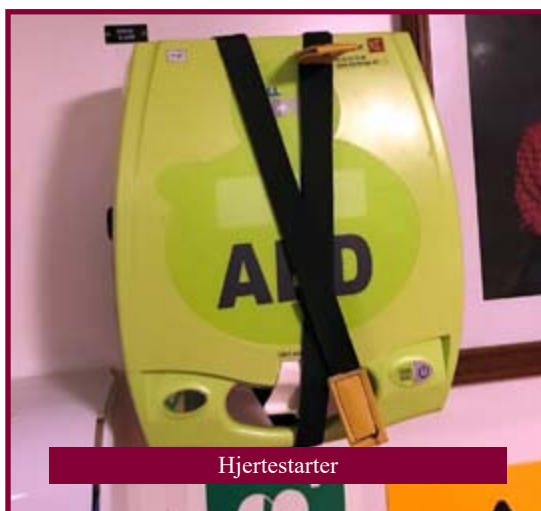


Håndslukker

I MHV 900-klassen er der 8 håndslukkere, placeret som i MHV 800-klassen og herudover 2 i apteringen. MHV 900-klassen er desuden udstyret med 1 vandkanon på åben bro i bagbords side.

5. Førstehjælpsudstyr

I styrehuset er der anbragt førstehjælpsudstyr bestående af en skibsmedicinkiste C og en sanitetstaske. Herudover er fartøjet udrustet med hjertestarter.



Hjertestarter

2.5. Sikkerhedsprocedurer

1. LTS-udstyr

Der stilles særlige krav til LTS-udstyr (løfte-, træk- og surringsmateriel). I hvert MHV-fartøj findes en certifikatbog, der beskriver de krav der stilles til udstyret ombord, og heri registreres kontrol heraf. Kun LTS-udstyr, der er anført i Certifikatbogen, må anvendes til:

- Slæbning,
- løft med kran,
- fastgørelse, og
- nødstyring.

Følgende udstyr er anført i Certifikatbogen:

- slæbetrosse,
- løftegrej,
- sjækler, øjer og taljer for nødstyring,
- løfteøjer og ovalring (GB).
- løftestrop (kran),
- kranwire, krog og svirvel,
- kædetaljer, og
- surring, knækstrammer og sjækler (GB)

Inden ibrugtagning, skal materiellet kontrolleres for:

- Slæbetrosse – skamfiling og anden slitage, samt øjesplejsningens tilstand.
- Sjækler, øjer og ovalring for slagmærker, deformiteter, korrosion og anden beskadigelse.
- Taljer (blokke og hjul) for beskadigelser, tovværk for skamfiling og anden slitage, samt øjesplejsningernes tilstand,
- løftestrop for skamfiling og anden skade (om stroppens fibre er sprunget).
- Kranwire for deformiteter, slagmærker, korrosion, kinker, lus og øvrige tegn på overbelastning og beskadigelse.
- Krankrog og svirvel for deformiteter, brud, korrosion og andre skader.
- Kæder og kroge for slagmærker, deformiteter, korrosion og øvrige tegn på overbelastning og beskadigelser.
- Surring (GB) for skamfiling og anden beskadigelse.

- Knækstrammer og sjækler for slagmærker, deformiteter, korrosion og øvrige tegn på overbelastning og beskadigelser.

2. Arbejde med farlige stoffer udgør en særlig risiko. Der er for Marinehjemmeværnet udarbejdet en Arbejdssikkerhedsprocedure for arbejde med farlige stoffer. Proceduren forefindes ombord i alle MHV-fartøjerne. Arbejdssikkerhedsprocedurerne indeholder:

- Arbejdsbeskrivelse
- Procedure for anvendelse
- Arbejdssikkerhed
- Brug af personlige værnemidler

Procedurerne skal til enhver tid følges, når der arbejdes ned farlige stoffer.

3. Bunkring af gasolie og ferskvand

Bunkring må kun foretages af personel der er uddannet hertil, normalt en motorpasser. Bunkring af ferskvand sker i h.t. RFM 6-43.

4. Udledning af grå- og sortvand

Spildevand må ikke pumpes over bord, men bliver opsamlet i tanke, og pumpet i land. Når spildevandet pumpes i land, skal personel der er uddannet heri forestå dette, normalt en motorpasser. Proceduren er beskrevet i RFM 6-41.

5. Håndtering af farligt gods

Der er fastsat særlige sikkerhedsbestemmelser for transport og opbevaring af materiel der er klassificeret som farligt gods. For MHV-fartøjer drejer det sig om:

- Benzin
- Pyroteknik
- Ammunition

Transport af sådant materiel til og fra MHV-fartøjet må kun foretages af personel der er uddannet heri og når relevante dokumenter foreligger.

Reglerne herfor fremgår af RFM 6-71, 6-72 og 6-73.

6. Arbejder i højden og over siden

Begrebet "arbejder i højden og over siden", dækker alt arbejde i mast eller på siden af fartøjet eller dets overbygning. Arbejdet må kun igangsættes, når der er givet en "arbejdstilladelse". Efter omstændighederne bør fartøjet ikke være let.

Ved arbejde i masten, skal gasten være iført en sikkerhedssele, der fastgøres til faldsikringen i masten. Værktøj skal være fastbundet, så tab af værktøj undgås.

Rundt om masten om skal der afmærkes et sikkerhedsområde, hvor kun tilsynsførende, der skal bære sikkerhedshjelm, må befinde sig.

Ved arbejde på fartøjs overbygning, skal gasten(erne) være iført redningsvest med påmonteret sikkerhedsline, der skal fastgøres til et egnet sted. Værktøj skal være fastbundet, så tab af værktøj undgås. Ved arbejdsstedet afmærkes et sikkerhedsområde, hvor kun tilsynsførende, der skal bære sikkerhedshjelm, må befinde sig.

Ved arbejde over siden af fartøjet, skal gasten(erne) være iført redningsvest med påmonteret sikkerhedsline, der skal fastgøres til et egnet sted. Værktøj skal være fastbundet, så tab af værktøj undgås. Tilsynsførende, der skal være iført redningsvest med påmonteret sikkerhedsline, skal befinde sig i umiddelbar nærhed af arbejdsstedet, så han til stadighed kan kontrollere arbejdets udførelse.

7. Færdsel på dæk under vanskelige forhold

Begrebet "under vanskelige forhold" er de forhold, hvor færdsel på dæk foregår under:

- høj sø,
- regn,
- mørke,
- ekstrem kulde,
- tæt tåge,
- overisning,
- stærk vind.

Normalt bør færdsel på dæk under vanskelige forhold undgås.

FARF skal altid på forhånd godkende al færdsel eller ophold på dæk under de ovennævnte forhold. Skal der udføres arbejde på dæk, skal der foreligge en "arbejdstilladelse".

Ved færdsel eller ophold på dæk under vanskelige forhold, skal alle være iført:

- fartøjsdragt,
- sikkerhedsfodtøj,
- arbejdshandsker, og
- redningsvest med påmonteret sikkerhedsline.

Ingen må færdes alene på dækket under vanskelige forhold.

Sikkerhedslinien skal hele tiden være fastgjort til skødevogn i skødeskinne, søgelænder eller andet egnet sted. I mørke skal dækslys eller dæksprojektør være tændt.

Kapitel 3 GAST I MARINEHJEMMEVÆRNET

3.1. Sømilitære traditioner

1. Flådens historie

Danmark har haft en flåde siden vikingetiden. Kong Hans regnes for at være grundlæggeren af den danske flåde, idet han udpegede den første admiral, indrettede et orlogsværft og iværksatte bygningen af skibe, der havde kamp som formål. Igennem mange år havde den danske flåde base på Holmen i København.

Igennem flere århundreder var der strid mellem Danmark og Sverige om søherredømmet i Østersøen.



I slutningen af 1700 tallet var der krig i Europa, og Danmark prøvede at holde sig neutralt. Dette lykkedes ikke, først ud-

kæmpedes slaget på Reden i 1801, og efterfølgende blev København bombarderet og flåden blev udleveret til englænderne.

I de slesvigske krige spillede den danske flåde en betydelig rolle, herunder i træfningen ved Helgoland i 1864.

Under første verdenskrig udlagde den danske flåde minefelter i Øresund og bælteerne, og bidrog herved til at Danmark ikke blev involveret i krigen.

Efter besættelsen 9. april 1940 gennemførte den danske flåde fortsat minestrygning og uddannelse, men 29. august 1943 blev det meste af flåden sænket af egne besætninger, enkelte fartøjer lykkedes det at komme til Sverige.

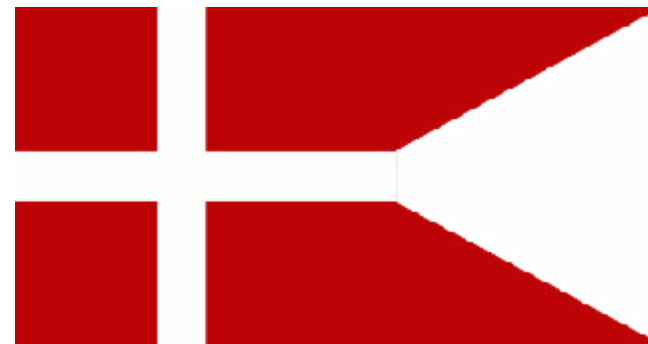
Efter krigen påbegyndtes en genopbygning af flåden, og siden 1949 har den danske flåde indgået i NATO.



2. Orlogsflaget

Orlogsflaget er et splitflag af dybrød farve med hvidt kors. Orlogsgøsen er et tilsvarende flag, der dog er mindre.

Under gang føres orlogsflaget under gafflen på masten. Når fartøjet er til ankers eller fortøjet til kaj, føres flaget på flagspil agter, og der føres tillige orlogsgøs på stage i stævnen.



Orlogsflaget føres normalt fra kl. 0800 og til solnedgang. Ved særlige lejligheder kan der flages "over toppene", hvor der hejses signalflag og -standere fra stævnen over toppen af masten til agterenden.

3. Orlogsmæssig korrekt optræden

Som tidligere omtalt i dette kapitel vil der altid blive lagt mærke til et marinehjemmeværnsfartøj og dets besætning – især i civile havne. Derfor skal besætningen altid optræde i reglementeret og ensartet uniform. Ved ankomst og afgang til havn skal påklædningen være ensartet, og besætningen skal bære ens hovedbeklædning, normalt cap-MHV.

Hvis besætningen går i land i en havn, kan dette udmærket foregå i uniform. Der vil dog altid blive lagt mærke til uniformeret personel, så det kræver om muligt endnu bedre optræden, end hvis man var i civil.

Hvis besætningen går i land samlet i civil påklædning, skal man fortsat være opmærksom på Marinehjemmeværnets omdømme, da det hverken kan eller skal skjules, hvor man kommer fra. Når man går indendørs i uniform i land tager man altid hovedbeklædningen af, og den samme regel gælder på fartøjet. I rum sø bæres hovedbeklædning normalt ikke, da der altid vil være fare for, at den blæser over bord.

4. Orlogsmæssig korrekt udhaling

Når fartøjet ligger i havn, det være sig basehavn eller fremmed havn, bør det altid være orlogsmæssigt korrekt udhalet. Det vil sige, fartøjet skal være ryddeligt, rent og pænt at se på. Tros-

ser skal ikke kun pga. arbejdssikkerhed være ordentligt til side, messing på skibsklokke og navneskilte bør være velpudset, ting må ikke ligge og flyde på dækket m.v.

Hvis fartøjsføreren tillader, at der drikkes en enkelt øl efter en sejlads, skal det foregå om læ således, at forbipasserende på kajen ikke får et forkert indtryk. Det er heller ikke tilladt at opbevare flasker eller dåser med alkoholiske drikke i styrehuset.

3.2. Gastens pligter og rettigheder

1. Generelt

Som gast i MHV har man både rettigheder, og man skal følge regler på en række områder.

Rettighederne omfatter:

- Adgang til forplejning.
- Mulighed for tabt arbejdsfortjeneste på kurser og under indsættelse af længere varighed.
- Forsikring i tilfælde af tilskadekomst i tjenesten.

Reglerne omfatter at du skal:

- Tilmelde dig aktiviteter og kurser.
- Oplyse om sygdom i relevant omfang.
- Overholde HJV og MHV regler om rusmidler.

2. Forplejning

I forbindelse med tjeneste i HJV modtager deltagerne normalt kost i det omfang hvor et hovedmåltid falder naturligt inden for tjenesten.

Ved deltagelse i kurser udleveres kost. Ved tjeneste ombord i MHV-fartøjer indkøbes og tilberedes kost.

Det er i alle tilfælde væsentligt at gæsten foretager tilmelding, idet det er en forudsætning for at kost kan indkøbes, og at afregning kan ske efter reglerne.

Reglerne for forplejning fremgår af HJVBST 560-010.

Herudover ydes der normalt gratis kaffe, te m.v., jf. HJVBST 566-013.

3. Tabt arbejdsfortjeneste

Der ydes tabt arbejdsfortjeneste (TA) i f. m. deltagelse i kurser

på Hjemmeværnsskolen, under forudsætning af at man har mistet indtægt. Herudover kan der ydes tabt arbejdsfortjeneste i følgende tilfælde:

- Ved indsættelse hvor MHV har bemyndiget at der kan udbetales TA, og
- ved operative indsættelser, hvor varslet er under 48 timer.

Reglerne for TA fremgår af HJVBST 560-7.

4. Forsikring

Medlemmer af Hjemmeværnet er, i tilfælde af tilskadekomst i tjenesten, omfattet af regler om erstatning herfor. Det er væsentligt, at der udarbejdes en erklæring om tilskadekomst i tjenesten hvis gæsten er udsat for skade i tjenesten. Dette gælder uanset om der umiddelbart er symptomer, der kræver behandling.

Der er også mulighed for erstatning for tandskader og for tab af personlige hjælpemidler (briller m.v.).

Reglerne fremgår af HJVBST 730-010.

5. Tilmelding til aktiviteter

HJV administration er i vidt omfang baseret på elektronisk administration. En forudsætning for at dette kan fungere er, at gæsten tilmelder sig aktiviteter hurtigst muligt. Skulle man blive forhindret, bør framelding ske hurtigst muligt.

6. Sygdom

Hvis du lider af kronisk sygdom, skal din fartøjsfører være orienteret herom. Dette gælder også hvis du sejler med en anden besætning end den du normalt sejler med. Hvis du er afhængig af medicin, skal du selv medbringe denne. Dette gælder dog ikke søsygepiller.

7. Tobak og alkohol

Der må kun ryges på dæk og på åben bro. Når mandskabet er mønstret i.h.t. en rulle, må der kun ryges hvis fartøjsføreren (FARF) giver tilladelse hertil.

Der må generelt ikke drikkes alkohol ombord. FARF kan dog give tilladelse hertil.

3.3. Ceremoniel

1. Indledning

Nedennævnte bestemmelser er udarbejdet i henhold til FKOBST 202-4, Ceremoniel i forsvaret.

Alle militære enheder har traditioner og bestemte ceremonier i forskellige anledninger. Dette gælder ikke mindst Søværnet og dermed også Marinehjemmeværnet, hvor århundreders traditioner holdes i hævd. Når et af vores fartøjer ligger under kommando i en civil havn, forventer omverdenen, at vi optræder og ser ud som en militær enhed, og at vi opretholder traditionerne. F.eks. vil mange de andre skibe hejse og nedhale deres flag, når vi gør det.



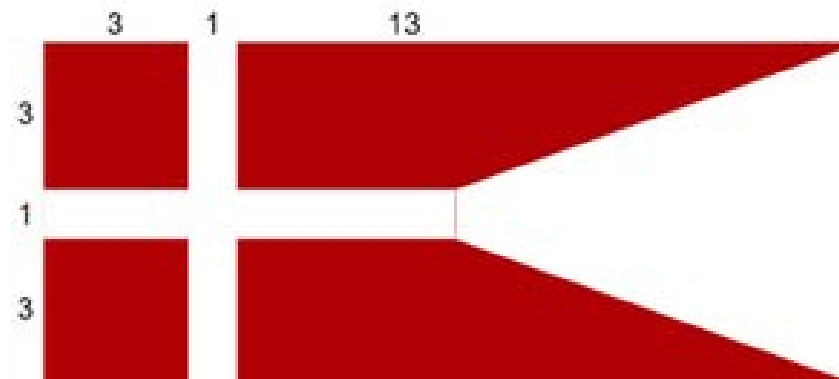
Mange af traditionerne og ceremonierne er opstået af helt praktiske årsager, hvilket der vil blive givet eksempler på i dette kapitel.

At være under kommando vil sige, at en fartøjsfører, har taget kommandoen. Dette gør han i praksis ved blot at gå ombord og få sat flag.

Orlogsflaget

Brug af flag på fartøjerne. Marinehjemmeværnet flager med et orlogsflag, når fartøjet er under kommando. Orlogsflaget er et splitflag, der kun bruges af Kongehuset og statslige institutioner, og flaget er mere mørkerødt end almindeligt danske splitflag og benævnes orlogsrødt splitflag.

Dannebrog som splitflag har et forhold mellem bredde og længde (fanedug) som skitseret på nedenstående tegning.



Vi anvender 3 forskellige flag:

Hækflag

Stort orlogsflag, der sidder på et flagspil i fartøjets agterende. Der kan bruges forskellige størrelser, hvor et stort flag bruges om søndagen og ved festlige lejligheder, mens et mindre flag bruges til daglig. Hækflag føres kun i havn eller til ankers indenfor flagtiden.

Gøs

Lille orlogsflag, der sidder i fartøjets stævn. Gøsflaget anvendes kun sammen med hækflaget.

Flag under gaffel

Mindre orlogsflag, der føres så synligt som muligt oprindeligt på den agterste mast når fartøjet er i søen også om natten. Dengang orlogsskibe var sejlskibe, viste man ved at hale sit flag ned, at man havde overgivet sig, og fjenden holdt op med at beskyde en, ligesom man selv ikke længere deltog i kampen.

Flagtider

Orlogsflaget føres indenfor flagtid, hvilket er fra klokken 8 til solnedgang. Står solen først op efter klokken 8, føres orlogsflaget først fra solopgang. Ligger flere orlogsskibe sammen, hejses og nedhales orlogsflagene samtidigt. Hvis marinehjemmeværnsfartøjet ligger i en udenlandsk havn, følger man de lokale regler for flagtider.



Flag under gaffel



Hækflag



Gøs

Brug af orlogsflag

Som nævnt sættes gøs og hækflag, når fartøjet er under kommando altså, når man kommer ombord. På kommando fra fartøjsføreren skiftes til flag under gaffel, når fartøjet er let, hvilket vil sige, når den sidste trosse er sluppet, eller når ankeret har sluppet bunden. Tilsvarende skiftes til hæk og gøs, når fartøjet har en trosse i land, eller ankeret har hold i bunden.

Flaghonnør

Om morgenen lige inden flaghejsning mønstrer besætningen på dækket eller på kajen. Man tager huen af for flaget, hvilket er den største respekt en gast kan vise. Derfor bliver besætningen kommanderet i retstilling, hvorefter fartøjsføreren kommanderer **"HUEN AF"**. Gasterne tager huen af med højre hånd, og holder den under venstre arm. Fartøjsføreren kommanderer **"KLAR OVERALT"**, hvilket egentlig ikke er en kommando til besætningen, men et varsko til alle andre, der færdes i nærheden, så disse personer er klar over, at en flaghejsning foregår og kan standse deres gøremål for derved at vise respekt for flaget.

Endelig lyder kommandoen **"HEJS"**, hvorpå flaget hejses. Samme kommandoer anvendes ved nedhaling, hvor den sidste kommando dog er **"HAL NED"**. Når flaget er oppe, fortæller føreren omverdenen, at alle kan genoptage deres gøremål med kommandoen **"gå videre"**. Til besætningen kommanderer føreren **"HUEN PÅ"**, hvorpå alle hurtigt tager huen på. Hvis den ikke sidder helt perfekt, retter man den først, når der er kommanderet **"RØR"**.

Skulle man være under kommando på et militært område, der ikke tilhører Søværnet eller Marinehjemmeværnet, følger man stedets tradition. Det betyder, kommandoen **"HUEN AF"** ikke kommer, og da man under kommando intet foretager sig uden at få ordre til det, beholder man i denne situation huen på, mens flaget går op.

Personel som enkeltmand

Honnøraftgivelsen og kommandoerne ved orlogsflagets hejsning, eller nedhaling er således, På avertissementet **"KLAR**

OVERALT” gør enhver, der opholder sig på dækket eller i nærheden af fartøjet og som ikke er indtrådt i kommando eller er bevæbnet, front mod orlogsflaget og blotter hovedet. På kommando **”HEJS”** eller **”HAL NED”** hejses eller nedhales orlogsflaget. Når flaghonnøren er til ende, afgives kommandoen **”GÅ VIDERE”**, hvorefter det daglige arbejde fortsættes.

Slå glas

Hvis flaget hejses klokken 0800, knytter vi en anden tradition sammen med flaghejsningen, nemlig at slå glas. I gammel tid havde man kun et timeglas ombord, så for at besætningen kunne vide, hvad klokken var, og hvornår vagten skulle skiftes (hver fjerde time), brugte man skibsklokken til at slå timeglas. Når klokken er halv ni, slås 1 slag.

Klokken ni slås 1 dobbeltslag og så videre til klokken tolv, hvor der slås 4 dobbeltslag. Derpå begynder man forfra. Klokken 0800 skal der derfor, slås 4 dobbeltslag.

Pibe flaget op

Flaget kan også pibes op med fløjtesignal fra en bådsmandspibe. Tilsvarende findes der også et fløjtesignal for flagets nedhaling.

Gå ombord

Når man går ombord på et orlogsfartøj, der er under kommando, hilser man på fartøjets flag. Det betyder, at man inden man går ombord må se efter, hvor det største nationalflag hænger. Inden for flagtid afgives den militære hilsen som honnør for orlogsflaget, når falderebet passerer.

Tilsvarende hilser man på flaget, når man går fra borde. Hvis der står en vagt enten for foden af falderebet eller på dækket, vil han hilse, når man går til eller fra borde. Denne hilsen besvarer man selvfølgelig.

Faldereb

Et orlogsskib kan gøre en lille ceremoni ud af, at personer går ombord eller fra borde. Det er en gammel tradition med fløjtesignaler at pibe folk ud og ind når de går til og fra borde, en tradition der især anvendes ved officielle besøg eller lign.

Oplining

Når fartøjet afgår fra havn, liner besætningen op på dækket, så snart alle fortøjninger og fendere er indenbords og der i øvrigt er gjort søklar. Det vil sige, besætningen stiller op i rørstilling langs den skibsside, der vender mod land. Der bliver de stående, indtil der varskos **”AFTRÅDT EFTER HAVNEMANØVRE”**.

Tilsvarende ved ankomst til havn liner besætningen op på dækket i den side, der vender mod land. Besætningen har inden gjort klar til havnemanøvre i befalet side. De bliver stående, indtil der skal arbejdes med selve havnemanøvren.

2. Flagreglement

MHV-fartøjer under kommando fører i havn orlogsflag på flagspil agter eller under gaffel samt, hvis muligt, orlogsgøs.

Til søs føres orlogsflag under gaffel.

Orlogsflag og gøs føres efter nedenstående regler:

- Flagtider.
- I havn og til ankers.

Orlogsflag og gøs føres i havn og til ankers inden for flagtid, det vil sige fra kl. 0800 til solnedgang. Står solen op efter kl. 0800, føres orlogsflaget og gøs dog først fra solopgang. Ligger MHV-fartøjer sammen, hejses og nedhales orlogsflaget efter øvelseslederens bestemmelser. På flådestationer, og hvor MHV-fartøjer ligger sammen med søværnets enheder, følges søværnet. Under ophold i udlandet følges den for stedet gældende flagtid.

I søen

Et MHV-fartøj i søen fører altid orlogsflag. Ved ankomst havn, flådestation eller ankerplads efter solnedgang, nedhales orlogsflaget, når navigationslysene slukkes.

Særlige bestemmelser

Under forøget beredskab føres orlogsflaget, uanset om det er lyst eller ikke.

Flagning i fartøjer ikke under kommando

Hvis det er ønskeligt, kan der ved særlige lejligheder (lokale mærkedage, byfester og lignende) føres orlogsflag og gøs, selvom MHV-fartøjet ikke er under kommando. I sådanne tilfælde følges bestemmelserne, som om MHV-fartøjet ligger i havn under kommando.

Kipning med flaget

Kipning med flaget er en hævdvunden høflighedstilkendegivelse over for orlogsskibe fra andre skibe. Orlogsskibe kan i almindelighed forvente kipning men ikke forlange den. Kipning med orlogsflaget må ikke finde sted, medmindre den foretages som besvarelse af en kipning.

Fremmede orlogsskibes kipning besvares på samme måde, som de gives. Enhver anden kipning besvares ved at kippe orlogsflaget en gang. Når flere MHV-fartøjer forlægger sammen eller ligger samlet til ankers eller i havn, besvares en kipning af hvert enkelt skib.

Udførelse af kipning

Et skib, der kipper for et MHV-fartøj, haler sit flag ned til ca. $\frac{1}{4}$ af normal flaghøjde. MHV-fartøjet besvarer kipningen ved at hale sit flag tilsvarende ned, og derefter helt op igen. Skibet, der kipper for MHV-fartøjet, afslutter sin hilsen ved til sidst at hale sit flag helt op.

Føres orlogsflaget på halv stang, når en kipning skal besvares, hales det først helt op, hvorefter kipningen foretages på normal vis, og når denne har fundet sted, sættes orlogsflaget atter på halv stang.

Kommandotegn

Kommandotegn, distinktionstegn og anciennitetsstander føres ikke i MHV-fartøjer.

Flagning over toppene

Flagning over toppene består i, at der hejses signalflag og standere fra stævnen over toppene til hækken i overensstemmelse med fastsatte regler herfor. Opmærksomheden henle-

des på, at MHV-fartøjer ikke fører topflag. Flagning over toppene finder kun sted på fartøjer til ankers, i bøjer eller ved kaj.



Illumination

I fortsættelse af flagning over toppen kan der illumineres ved at hejse en række elektriske pærer på samme stag, som anvendes til flagning over toppene fra stævnen over toppene til hækken.

Under ophold i udlandet

Under ophold i udlandet følges den for stedet gældende flagtid, og kirkelig højtidsdage markeres under passende hensyntagen til den lokale skik.

Føring af gæsteflag

I forbindelse med besøg i udlandet fører MHV-fartøjer gæsteflag. Gæsteflaget føres efter nedenstående retningslinjer:

Ved gennemsejling af en fremmed stats territorialfarvand uden

planlagt ophold føres der ikke gæsteflag.

Ved planlagt ophold i fremmed stats territorialfarvand hejses gæsteflag når gaffelflag eller hæk og gøs er hejst. Gæsteflag forbliver oppe i forbindelse med flagskifte.

Hvis en fremmed stat har særlige regler for føring af gæsteflag skal disse følges.

Gæsteflag bestilles i god tid ved henvendelse til Marinehjemmeværnet.

Orlogsflag og orlogsgøs føres på halv stang

- Langfredag.
- Ved Kongens, Dronningens, Enkedronningens eller Tronfølgerens død samt efter særlig ordre ved andre dødsfald i Kongehuset.
- Ved dødsfald ombord.
- Når tilstedeværende orlogsfartøjer fører flaget på halv stang.
- Den 9. april til kl. 1200. Er den 9. april sammenfaldende med en af Folkekirkens helligdage, skal reglerne for flagning på denne dag følges.
- Når forholdene i øvrigt taler derfor, eller der særligt beordres.

Når orlogsflag og orlogsgøs føres på halv stang, skal flaget under gafflens overkant være en god flaghøjde under nokken på gafflen. På flagspil og gøsstage skal flagets midte omtrent være i højde med flagspillets midte.

Flaghejsning udføres til sædvanlig tid på sædvanlig måde, jf. pkt. 2.1. idet orlogsflaget og gøs hales helt op og først efter honnøren ved flaghejsning er til ende, sættes orlogsflaget og gøs på halv stang. Skal orlogsflag og gøs forblive på halv indtil flagtids ophør, hales ved kommandoen "**KLAR OVERALT**" orlogsflag og gøs helt op, hvorefter nedhalingen foregår på sædvanlig vis.

Anden honnør

Faldereb, skansevagt, paradering og salut anvendes ikke ombord i MHV-fartøjer.

Sørgeceremoniel

Sørgeceremoniel finder kun sted inden for flagtid.

Modtager et MHV-fartøj i havn underretning om dødsfald i eller begravelse fra stedlige garnison eller tilstedeværende orlogsfartøj, dansk eller udenlandsk, deltager det på passende måde i sørgeceremoniellet.

Under ophold i fremmed havn forholdes på tilsvarende måde i tilfælde af dødsfald eller begravelse ved stedlige myndigheder.

Under ophold i dansk havn kan ved stedlige dødsfald og begravelser orlogsflag og -gøs sættes på halv, når omstændighederne taler herfor.

Ved dødsfald ombord på et MHV-fartøj føres orlogsflag og gøs på halv, indtil den afdøde føres fra borde.

3. Frontning

Når et MHV-fartøj på nært hold passerer eller passerer af en søværnsenhed eller et andet MHV-fartøj, afgives der honnør ved at gøre front. Frontning gennemføres uanset om det er lyst eller ej.

Et MHV-fartøj fronter altid for en søværnsenhed.

Hvis to MHV-fartøjer mødes, fronter det fartøj med lavest pennantnummer det fartøj med højest pennantnummer.



Frontning for Dannebrog

Udførelse af frontning

I god tid før passage af det skib, for hvilket man skal afgive honnør varskoer FARF "Klar til front mod styrbord/bagbord" afhængig af, hvilken side passagen finder sted på. På denne ordre stiller gaster på dækket op på geled med front mod den side, der er beordret. Når fartøjerne er omtrent ud for hinanden, afgives følgende signal med trillefløjte fra det skib, der skal aflægge honnør.

"FRONT MOD STYRBORD"– En lang og en kort tone.

"FRONT MOD BAGBORD"– En lang og to korte toner.

På dette signal indtager alt personel på dækket retstilling, og FARF aflægger den militære hilsen med front mod det skib, der passeres.

Når fartøjerne har passeret hinanden, afgives følgende signal i trillefløjte.

"GÅ VIDERE" – En lang tone, hvorefter besætningen kan genoptage arbejdet. Signal for "gå videre" afgives først af det skib eller fartøj, honnøren aflægges for.



Besætningen antrådt på fordækket klar til frontning om bagbord

4. Fløjtesignal i forbindelse med afgang og ankomst til havn

Afgang fra havn

Når sidste trosse er gået, giver VCH **en lang tone med trillefløjten** som er signal om at:

- Skifte flag.
- Slukke dækslys.
- Tænde navigationslys.
- Ændre mode på AIS.

Herefter liner postfri besætning op midtskibs. På ordre fra vagtchefen gøres søklar, herunder:

- Stuvning af fendere, trosser m.v.
- Nedhaling af signalflag.
- Sikring af ankerspil.

Anløb til havn

I styrehuset klargøres følgende:

- ECS-systemet og radar indstilles, så man vil være i stand til at sejle helt ind til kajpladsen i brandtyk tåge.

På åben bro klargøres følgende:

- Signalflag med internationalt kaldesignal eller pennantnummer sættes.
- I god tid inden havnemanøvre påbegyndes kontrolleres og afprøves fartøjets manøvregej.
- Skift til manøvreput på åben bro skal ske i frit farvand. FARF skal sikre sig, at
- manøvreputen er indstillet således, at begge gear er indkoblet og, at frem- og bakmanøvre er afprøvet.

Herefter liner postfri besætning op midtskibs.

Når første trosse er på pullert afgiver VCH en **lang tone med trillefløjten**. Det er signal til at:

- Skifte flag.
- Tænde dækslys.
- Slukke navigationslys.
- Ændre mode på AIS.

På ordre fra vagtchefen bringes fartøjet i daglig orden, herunder:

- Nedhaling af signalflag.
- Sikring af ankerspil.
- Stuvning af grej og aflåsning af dæksskabe og luger.
- Rulle gardiner ned og tænde for ventilationen i styrehuset m. h. p. at sænke temperaturen i tilfælde af stærk sol.
- Instrumenter stoppes af, med undtagelse af ECS.

5. Askespredning til søs

MHV kan blive anmodet om, at foretage en askespredning til søs. I den forbindelse er det vigtigt, at FARF har indhentet tilladelse hertil ad kommandovejen. FARF skal ligeledes orientere sin besætning om formålet med sejladsen. Det enkelte besætningsmedlem kan melde fra til aktiviteten hvis den pågældende ikke ønsker at deltage.

Generelt

HVF kan foretage askespredning for tidligere MHV medlemmer, tidligere ansatte i Søværnet, krigssejlere eller modstandsfolk med tilknytning til MHV. Anmodning fra andre grupper kan afvises, idet der henvises til lokale bedemandsforretninger. I forbindelse med gennemførelsen må der som udgangspunkt ikke gennemføres forlægning over lange afstande for at asken bliver spredt på en bestemt position.

Den tomme urne må ikke knuses eller kastes i havet, men skal bringes i land, medmindre der er tale om en urne der opløses i vand (er angivet på urnen).

Praktisk gennemførelse

Nedenfor er en række praktiske detaljer listet op. Rækkefølgen er kronologisk, men ikke bindende, idet almindelig sund fornuft, og den enkelte situation kan nødvendiggøre afvigelser fra disse retningslinjer.

- Orlogsflaget sættes på halv stang.
- Der lydes med skibsklokken (små hurtige slag med kniplen) i et par minutter før askespredningen.
- Fartøjets kurs lægges op i vindøjet og farten sættes til omkring styrefart.
- Man samles på agterdækket.
- Der ringes vedvarende igen med skibsklokken.
- Urnen åbnes, seglet brydes, hvorefter asken strøs i havet sammen med brændingsstenen.
- En kort andagt ved fartøjsføreren (FARF) eller en anden officer er en naturlig følge sammen med et fælles fader vor.
- De pårørende vil typisk ønske at sprede blomster.
- Der lydes med skibsklokken.
- Orlogsflaget sættes på hel stang.

- Tidspunkt og position for askespredningen samt afdødes navn, fødselsdato og dødsdato indføres i skibsjournalen.

6. Kransenedlægning

Generelt

Der må som udgangspunkt kun gennemføres kransenedlægning efter aftale med Marinehjemmeværnet (MHV).

Praktisk gennemførelse

Nedenfor er en række praktiske detaljer listet op. Rækkefølgen er kronologisk, men ikke bindende, idet almindelig sund fornuft, og den enkelte situation kan nødvendiggøre afvigelser fra disse retningslinjer.

- Som udgangspunkt skal alle der er i uniform være ens påklædt.
- Besætningen tager opstilling på et geled i passende afstand og indtager retstilling (forbliver i retstilling under hele ceremoniellet).
- Der er på forhånd udpeget to gaster der går frem og lægger kransen.
- Når kransen er lagt træder de to gaster ud til siden (ca. et skridt således at de har front mod hinanden) og indtager retstilling.
- Derefter går FARF frem og retter på båndet.
- Herefter træder FARF et skridt tilbage med front mod kransen og gør som den eneste honnør. (Alle står i retstilling og FARF gør honnør i ca. 10 sek.).
- Herefter tager FARF huen af og forbliver i retstilling med front mod kransen i ca. 20 sek.
- Herefter tager FARF huen på og udtaler højt 'Æret være deres minde'.
- Herefter drejer FARF højre om og sammen med de to gaster går FARF tilbage til besætningen. Alle træder ind hvor de stod ved opstart.
- Når alle er på plads går man over i rør.
- Husk at der ikke må befales eller gives kommandoer på noget tidspunkt.

7. MHV Fanekommando

MHV fanekommando består af en række gaster der har specialiseret sig i, at antræde i forbindelse med vigtige markeringer i MHV herunder ved kongelig deltagelse, parader, jubilæer, kransenedlæggelser, kirkelige handlinger, navngivning af nye fartøjer mv.

Anmodning om MHV fanekommando deltagelse i et givent arrangement fremsendes af kommandovejen. Der er ingen udgifter forbundet ved at anmode om MHV Fanekommando støtte.



MHV Fanekommando

8. Musikhjemmeværnsflotiller

Musikkorpsets opgaver er af ceremoniel karakter, det vil sige, at deres opgave er at spille musik til et givent arrangement.

Deres hovedopgaver er at optræde og spille ved arrangementer i Marinehjemmeværnet, Hjemmeværnet og det øvrige Forsvar. Der kan også være civile opgaver hvor musikflotillerne optræder.

I MHV er der to musikflotiller.



Musikhjemmeværnsflotille 100

Har nogle faste traditioner med koncerter/arrangementer, en nytårsgudstjeneste for HJV enheder i Randers, 4. maj på Skærening Hede udenfor Aarhus hvor frihedskæmpere blev henrettet under besættelsen, 5 september flagets dag for de udsendte og åben flådestation i Frederikshavn. MUF HVF 100 optræder også ved arrangementer ved respektive flotiller vest for Lillebælt i forbindelse med markering af forskellige mærkedage. Der er i alt 20 aktive gaster i MUF HVF 100.



Musikhjemmeværnsflotille 300 Kvindelige Mariners Musikkorps

Danmarks ældste kvindelige brass band oprettet i 1948. De består af ca. 30 aktive medlemmer. De har et meget bredt repertoire, der spænder bredt fra den traditionelle og historiske marchmusik til moderne pop. Musikkorpset spiller også et meget omfattende maritimt inspireret repertoire.

De underholder ved mange forskellige arrangementer både indenfor og udenfor Marinehjemmeværnet. De optræder på Kirkepladsen i Kastellet i København, Jubilæumsstævne på Holmen, Soldatens dag, havnefestivals mv.

Musikflotillen har ikke udleveret våben, og har derfor en reduceret grunduddannelse da de ikke skal indsættes med våben, men alene anvender deres tid på at øve og optræde som musikere.



Musikhhjemmeværnsflotille 300 Kvindelige Mariners Musikkorps

Fælles for de to Musikhhjemmeværnsflotiller er, at der er et meget højt musikalsk niveau, de har et rigtig godt kammeratskab som de sætter højt og et stort fællesskab.

Ønsker man et af de to MHV to musikkorps skriver man til muhvf100-fh@hvjv.dk for musik vest for Lillebælt og til muhvf300-fh@hvjv.dk for musik øst for Lillebælt.

Hvis ønsket kan imødekommes aftales alle de praktiske detaljer omkring (tid, sted, transport, forplejning og andre relevante oplysninger).



Musikhhjemmeværnsflotille 300 Kvindelige Mariners Musikkorps

Kapitel 4 SKIBSORGANISATION

4.1. Inddeling af besætningen

1. Skibsnummer

Alle besætningsmedlemmer har et skibsnummer. I normalbesætningen indgår numrene fra 1-12:

- | | |
|----|---------------------------------|
| 1 | Fartøjsfører (FARF) |
| 2 | Næstkommanderende (NK) |
| 3 | Navigator (NAV) |
| 4 | 1. Motorpasser (MOPA) |
| 5 | 2. MOPA |
| 6 | 1. Kommunikationsgast (KOMGAST) |
| 7 | 2. KOMGAST |
| 8 | GAST |
| 9 | GAST |
| 10 | GAST |
| 11 | Sygdomsbehandler (SYBH) |
| 12 | Hovmester |

Der kan på en sejlads indgå yderligere gaster med henblik på uddannelse og rutiner. I givet fald får de skibsnumrene 13-19.

Besætningen er inddelt i hhv. Kongens Kvarter (ulige skibsnumre) og Dronningens Kvarter (lige skibsnumre).

2. Besætningsstørrelse

Der skelnes mellem:

- Normalbesætning.
- Minimumsbesætning under øvelse.
- Minimumsbesætning.
- Skolebesætning.

I normalbesætningen indgår de i pkt. 1. nævnte funktioner.

Minimumsbesætning under øvelse udgøres af minimum 8 besætningsmedlemmer. I besætningen skal som minimum indgå:

- FARF
- Vagtchef (VCH)
- 1 MOPA
- 1 KOMMGAST
- 1SYBH
- 3 dæksgaster (gaster der som minimum har gennemgået dæksgastuddannelse)

Minimumsbesætning udgøres af minimum 6 mand:

- FARF
- VCH
- 1 MOPA
- 1 KOMMGAST
- 2 dæksgaster

Minimumsbesætning anvendes normalt kun under forlægning. I forbindelse med uddannelsessejlad kan Chefen for Marinehjemmeværnssektionen give tilladelse til sejlad med minimumbesætning.

3. Skibsorganisation

Sejlad og løsning af operative opgaver forudsætter at der er etableret en skibsorganisation. Formålet er:

- At alt personel som er på post medvirker til opgaveløsning,
- At den enkelte gaster kender sin opgave på et givet tidspunkt.

Skibsorganisation kan etableres på følgende måder:

- FARF udgiver en befaling, hvoraf det fremgår hvilken funktion den enkelte gaster skal udføre. Dette er fx tilfældet når der skal skydes.
- Besætningen møder i h.t. en af NK udarbejdet tårnliste. Dette vil altid ske under længere sejladser, hvor der er behov for afløsning på posterne.
- Besætningen møder i h.t. en rulle. (Se afsnit 4.2.)

4.2. Rulleorganisation

1. Ruller

En rulle er en fortegnelse over hvilke funktioner de enkelte besætningsmedlemmer skal udføre, for at skibet skal kunne løse en bestemt opgave. En oversigt og beskrivelse af samtlige ruller fremgår af RFM 4-14, Generalrulle.

Generalrullen er en skematisk samling af disse ruller, som er opbygget i en række kolonner - fra venstre:

- Skibsnummer.
- Vagt (Kongens eller Dronningens kvarter).
- Funktion (navnet på den hovedfunktion den pågældende bestrider).
- Besætningsmedlemmets navn.

Herefter følger de enkelte ruller:

- Krigsmanøvrerulle. Formålet er, at kunne udføre havnemanøvre under krigsforhold, således at våbenindsats samtidig er mulig.
- Klartskibsrulle. Formålet er, at bringe MHV-fartøjet op på højst mulig kampevne, således at det er klar til at modstå angreb med alle til rådighed værende våben og samtidig fortsat løse andre pålagte opgaver. Rullen er inddelt i 1. Beredskabsgrad, hvor alt personel er på post, og 2. Beredskabsgrad, hvor enten kongens eller dronningens kvarter er på post.
- Manøvrerulle. At fordele besætningen på de nødvendige poster for en sikker havnemanøvre.
- Brandrulle. At fordele besætningen til bekæmpelse af enhver form for brand.
- Havarirulle. At fordele besætningen til at imødegå skader forårsaget af havari.
- Bjærgningsrulle. At fordele besætningen i de til rådighed værende redningsmidler, hvis MHV-fartøjet skal forlades i tilfælde af forlis.
- På ordren "FORLAD FARTØJET" udsættes redningsflåde(r) og fartøjet forlades så hurtigt som muligt
- Gummibådsrulle. At fordele besætningen på de nødvendig poster for en sikker udsætning og ombordtagning af gummibåd.

Under hver af disse ruller står opgaven beskrevet ud for hvert enkelt besætningsmedlem, såfremt dette er muligt. Ved:

- Manøvrerulle
- Brandrulle
- Bjærgningsrulle
- Krigsmanøvrerulle
- Klart Skib

er alle opgaver beskrevet, da det her er muligt at forudse, hvilke opgaver der skal løses.

Hvorimod opgaverne i øvrige ruller sjældent kendes på forhånd, og er således situationsbestemt, og udstikkes af næstkommanderende, når de kendes.

2. Rullernes etablering

MHV-fartøjerne er udstyret med internt ordreanlæg og alarmsirene. Alarmsirenen anvendes kun i tilfælde af "Mand over bord" og ved etablering af:

- Klartskibsruille
- Brandrulle
- Havarirulle
- Bjærgningsrulle

Når alarmanlægget (sirenen) lyder, skal hver mand møde på dækket iført redningsvest. Det vil herefter i hvert enkelt tilfælde ved prajning blive meddelt, hvilken rulle der skal etableres.

Under indøvelse af disse ruller iværksættes den pågældende rulle ved prajning "FOR ØVELSE" efterfulgt af sirenen samt rullens navn derefter.

De øvrige ruller etableres ved prajning.

Besætningens inddeling ved de enkelte ruller kan fremgå af et rulleskema, hvor navne er indført.

Da der ofte deltager gaster fra flere besætninger i sejlads, har mange flotiller udarbejdet rullekort, som uddeles i f.m. FARF befaling for sejlads. Af rullekortet vil fremgå hvor gæsten skal møde i f.m. de enkelte ruller.

Eksempel på rullekort:

MHV 851	
12 HOVMESTER Dronningens Kvarter	
Krigsmanøvrerulle	FORSKIB LMG-hjælper. Fendere og trosser.
Klartskibsruille	FORSKIB
1. Beredskabsgrad	LMG-hjælper. Lokal ildleder
Klartskibsruille	STYREHUS
2. Beredskabsgrad	Rorgænger / udvig
Manøvrerulle	AGTERDÆK eller efter nærmere ordre (ENO) OPGAVER: Udstikkes af NK
Brandrulle	AGTERDÆK eller ENO. MØNSTRING OPGAVER: Udstikkes af NK
Havarirulle	AGTERDÆK eller ENO. MØNSTRING OPGAVER: Udstikkes af NK
Bjærgningsruille	BB FLÅDE Medtager proviant
Gummibådsruille	AGTERDÆK eller ENO. OPGAVER: Udstikkes af NK

3. Mand over bord er ikke en rulle, men en procedure der har til formål at redde overbordfaldne på den hurtigst mulige måde.

Etablering sker ved anvendelse af alarmanlægget, samtidig med at der prajes: "**MAND OVER BORD**".

Vagthavende besætning forbliver på deres poster.

Vagtfrit personel fordeles til:

- Ekstra udkig.
- Klargøring af kasteline og bjærgemærs (redningskrans).
- Klargøring af redningsbøjle og Jasons Cradle.
- Klargøring af gummibåd og kran.

4. Tørnliste

Som ovenfor nævnt etableres ruller for at løse specifikke opgaver. Når der ikke er etableret en rulle, gennemføres tjenesten under gang efter en tørnliste, der normalt udarbejdes af NK.

Tørnlisten udarbejdes under hensyntagen til at posterne som vagtchef, kommunikationsgast, motorpasser, udkig og rorgænger skal være besat.

4.3. Landlov og ombordkaldelse

1. Landlov og spadsertilladelse

Når et marinehjemmeværnsfartøj ligger i havn, kan besætningen kun forlade fartøjet med FARF tilladelse.

FARF kan give:

- Landlov, hvor besætningen får fri i længere tid men med et mødetidspunkt.
- Spadseretilladelse, hvor besætningen kan gå i land i kortere tid med et kendt mødetidspunkt, og hvor de skal oplyse, hvordan de kan kontaktes i land.

2. Sejlvarsel

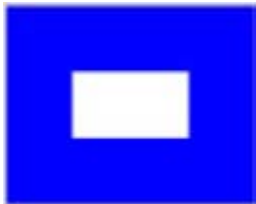
Når et marinehjemmeværnsfartøj er under kommando vil der blive fastsat et sejlvarsel - en reaktionstid - hvorefter fartøjet og besætningen skal være klar til indsats. Varslet kan være af forskellig varighed alt efter situationen og beredskabet. Normalt bruges følgende varsler:

- Langt varsel, som er 24 timer. Dette varsel anvendes i fredstid, når fartøjet er henlagt i basehavnen og dermed som oftest ikke er under kommando.
- 3 timers varsel, som bl.a. kan anvendes i fredstid, når fartøjet er under kommando i havn. Varslet kan tillige anvendes under forøget beredskab.
- 1 times varsel, der som regel kun vil blive anvendt under forhøjet beredskab.
- 15 minutters varsel, der kun anvendes under forhøjet beredskab.

3. Ombordkaldelse

Hvis besætningen er i land på spadsertilladelse, kan denne tilladelse selvfølgelig annulleres, hvis situationen ændrer sig f.eks. i forbindelse med en søredningsoperation. Besætningen kan kaldes ombord på en af følgende måder:

- Besætningen kontaktes pr. telefon eller ordonnans.



Signalflaget "P" (PAPA) hejses. PAPA er et blå flag med en "spuns" (hvidt felt) i midten. Eller morsetegnet for PAPA (• - •) afgives med fartøjets tågehorn eller med fløjte gentagne gange. PAPA betyder i alle tilfælde, at besætningen straks skal møde ombord. Om natten kan desuden anvendes en tændt projektør, hvor lyskeglen peger lodret op i luften, hvilket betyder det samme som PAPA.

Kapitel 5 SØMANDSKAB

5.1. Tovværksarbejde, taklinger, splejsninger, knob og stik

1. Tovværksarbejde



Flettet slæbetrosse



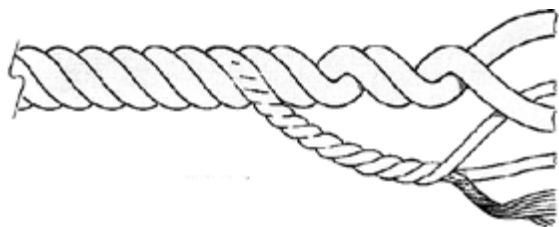
Flettet fortøjningstrosse

Tovværksarbejde ombord på Marinehjemmeværnets fartøjer indskrænker sig i dag til almindelig forekommende tovværksarbejde, idet alle fartøjer i dag får leveret færdige fortøjningstrosser og slæbetrosse.

Alligevel er det et krav, at dæksgaster kan "få to ender til at hænge samme". Også af hensyn til vedligeholdelse og reparation af tovværk, må dæksgasten kende til almindeligt forekommende tovværksarbejder.

Tovværk fremstilles i dag stort set kun i syntetisk materiale. Det vil være for omfangsrigt i dette afsnit, at komme ind på alle materialerne. Egenskaberne for de syntetiske materialer er meget forskelligt. Men fælles for alle de syntetiske materialer er, at de kan nedbrydes af sollys, kemikalier og varme. Der henvises bl.a. til Søfartens ABC om de syntetiske materialer, samt til deres positive og negative egenskaber.

Tovværk af syntetisk materialer fremstilles hovedsageligt på samme måde som naturtovværk i rækkefølgen: fiber, garn, kordel, tovværk.



Tovværk snoet af tre kordeler kaldes treslået eller trosseslået tovværk og fremstilles i flere dimensioner.



Tovværk snoet af fire kordeler kaldes firslået eller vantslået tovværk. I firslået tovværk lægges altid et indlæg (kalv eller hjerte) i midten for at holde de fire kordeler i den rette indbyrdes stilling.



Det meste tre- og firslået tovværk er højreslået, dvs. kordelerne er snoet fra venstre mod højre.



Foruden slået tovværk fremstilles der i flere dimensioner flettet tovværk og trosser til flagline, kasteline, og sværere trosser. Her bliver kordelerne flettet skiftevis to og to modsat hinanden.

Kvadratflettet tovværk består af otte kordeler, fire højreslået og fire venstreslået. Kvadratflettet tovværk er smidigt og bøjeligt. Det slår ikke kinker, ændres ikke i brug og er derfor meget anvendeligt som fortøjningstrosser og slæbetrosser

Til Marinehjemmeværnets fartøjer er fortrinsvis leveret kvadratflettet fortøjningstrosser og slæbetrosser, som er dimensioneret til fartøjets størrelse.

Til montering af tovværk i fendere og "jordbær" anvendes 15-25 mm. treslået tovværk, der leveres i kvejl til fartøjet. Til flagliner og kasteliner anvendes henholdsvis 8 og 12 mm flettet tovværk.

Endvidere er det vigtigt, at der altid ombord er en kvejl 15-25 mm. treslået tovværk, til forekommende arbejder. Ombord på ethvert Marinehjemmeværns fartøj forefindes en riggerkasse med diverse sejlmagerværktøj: kniv, sejlmagerhandsker, sejlmagernåle, voks og takkelgarn. Enhver bruger er ansvarlig for, at riggerkassens indhold suppleres ved forbrug.

Tovværk leveres i kvejl på forskellige længder. Når man skal tage tovværk op fra en kvejl, skal man begynde med den indvendige tamp, der nedefra trækkes op gennem kvejlen og skydes op med uret.



Ny tovværkskvejl



Opskydning med uret

Skal man kun bruge en del af kvejlen, skal man huske at lægge nogle surringer på resten af kvejlen og sikre den afskårne tamp med takling.



Kinke Tiltrukket kinke Udrettet kinke

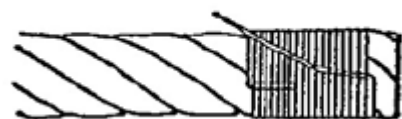
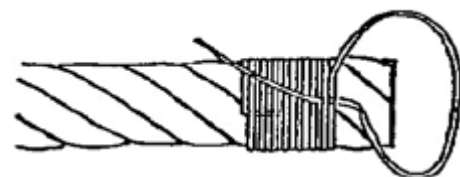
Når tovværk skal skydes op i bugter (kvejde tovværk op), skyder man altid højreslået tovværk op med uret.

Er der mange tårn i en ende, kan det ofte betale sig at trække enden langs ad dækket, når tårnene skal slås ud. Drejes tårnene ikke ud, vil der opstå kinker, og bliver kinkerne derefter trukket ud, svækkes tovværket betydeligt.

Det er en gammel regel til søs, at ender aldrig må hænge og daske eller ligge og flyde på dækket, både af ordens- og sikkerhedsmæssige årsager og for at bevare tovværket længere.

2. Taklinger

Ethvert stykke tovværk, der er i brug, må ved sine frie ender forsynes med en takling, som skal hindre at det slår op.

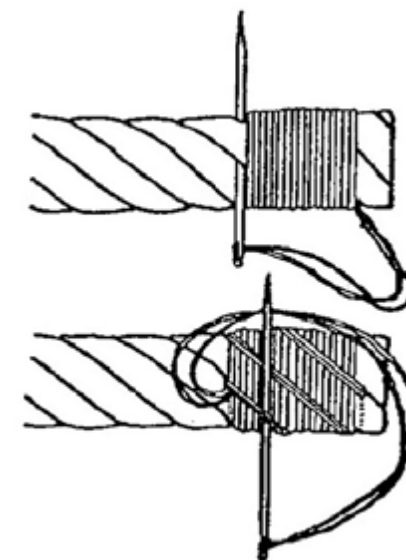


Almindelig takling (lagt takling) laves ved, at man lægger tårn rundt mod kordelerne ved tampen. Takkelgarnets ene tamp beknibes under de første tårn, og der tages et passende antal tårn (som tovets bredde), og derefter lægges den anden ende af garnet langs taklingen, og der lægges tre til fem tårn hen over den, hvorefter den frie ende hales tot, og tampen skæres af.

Denne takling er ikke særlig holdbar, hvorfor den kun er anvendelig som en midlertidig takling, f.eks. ved splejsning og sikring af en afskåren tamp ikke opgås.

Syet takling er noget pænere og meget mere holdbar.

Taklingen sys med dobbelt garn, og afsluttes, som det fremgår af tegningen. Ved at sy garnet ind mellem kordelerne og derefter krydse de lagte tårn, kommer garnet til at ligge i hver af de tre fouter (forbybninger mellem kordelerne).



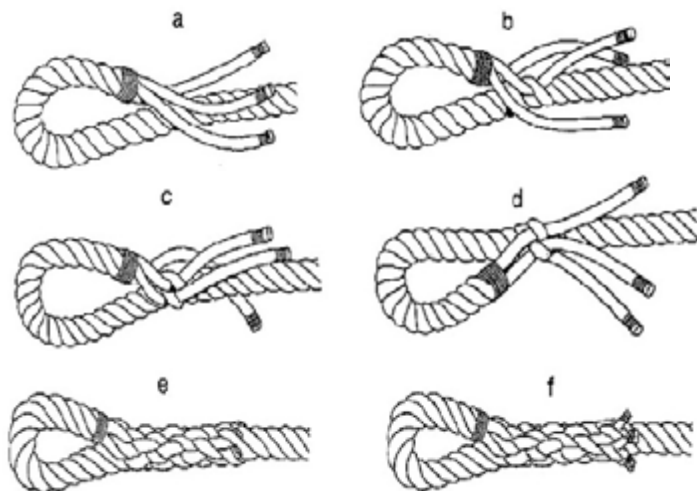
Til sidst laves et dobbelthaltstik om det garnkryds, hvor nålen kommer ud. Dobbelt-haltstikket hales godt til og ned mellem kordelerne, hvorefter nålen føres modsat igennem tovværk og trækkes tot, således at dobbelthaltstikket skjules inde mellem kordelerne.

Denne takling er meget holdbar og derfor anvendelig til sikring af tamp på tovværk til f.eks. fendere og jordbær.

Øjesplejsning på treslået højredrejet tovværk

Tovværk leveres ofte færdigt fra fabrik med de nødvendige øjer, men man kan få brug for at få lavet et fast øje på en ende. I et sådant tilfælde benyttes en øjesplejsning, som man hurtigt og nemt kan lave på treslået tovværk.

Splejsning af øje



A) Ca. 5 tørn inde lægges en almindelig takling, og tilsvarende på hver kordel lægges en almindelig takling. Kordelerne slås op til taklingen og fordeles som vist.

B) Med fingrene eller merlespir åbnes øverste kordel i den faste part, og den midterste løse kordel stikkes igennem. Kordelen hales næsten tot modsat den retning, tovet er slået i.

C) Den løse kordel til højre stikkes under den kordel, der i den faste part ligger til højre for første kordels indstik, og kordelen hales næsten tot modsat den retning, tovet er slået i.

D) Den sidste kordel (til venstre) stikkes under den sidste kordel i den faste part, og hales næsten tot modsat den retning, tovet er slået i. Nu hales alle tre kordeler jævnt tot.

E) Der foretages yderligere 4 indstik med hver kordel efter recepten – over en og under en – modsat den retning, tovet er slået i. For at kordelerne kan falde godt til, må der før hvert indstik drejes en halvtørn ud af kordelerne, hvilket gør kordelerne flade. Indstikkene hales tot, og det overskydende af de løse kordeler skæres af.

Ved splejsning i tovværk af naturmateriale slås kordelerne op svarende til tre- eller firslået tovværk, således at taklingen på et treslået tovværk lægges ca. tre tørn inde på den faste part, og splejsningen foretages da kun med 3 indstik.

Begrundelsen for at der tages flere indstik på tovværk af syntetisk materiale er, at dette tovværks overflade er mere glat og derfor har en mindre friktion.

3. Knob og stik

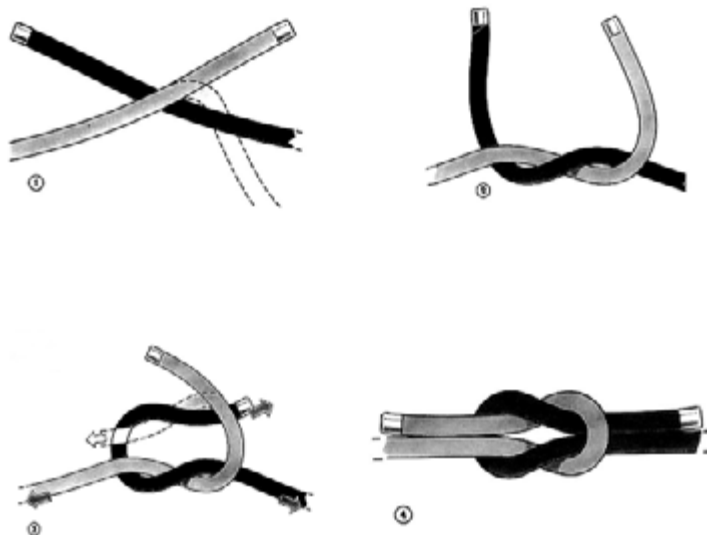
Der er vigtigt at benytte det rigtige knob eller stik under arbejdet ombord med at gøre fast, få noget til at hænge sammen eller surre noget. Betingelserne for at vælge rigtigt er, at man har kendskab til de forskellige tovværks positive og negative egenskaber, kender sine knob og stik og forstår at bruge dem på de rigtige steder.

Det krav, der skal stilles til det "rigtige" knob eller stik er, at det skal kunne slås hurtigt, det skal være holdbart og sikkert. I de fleste tilfælde skal det være let at løse op.

Der findes mange hundrede knob og stik, men her er kun medtaget de mest almindeligt forekommende knob og stik, der anvendes i Marinehjemmeværnets fartøjer.

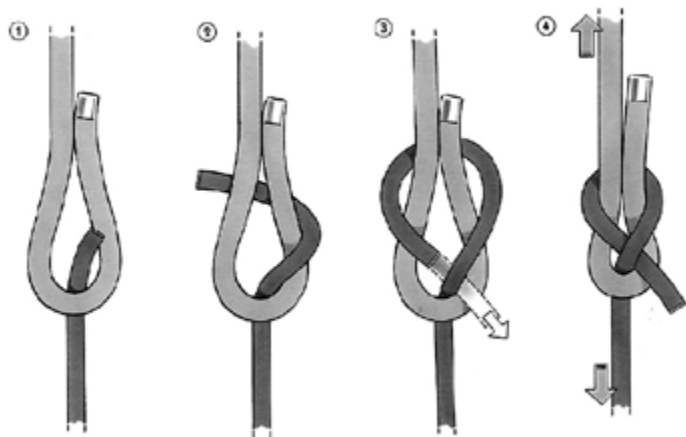
Råbåndsknob

Sammenføjning af to ender af samme art og tykkelse. Det egner sig især til forholdsvis tynde liner.



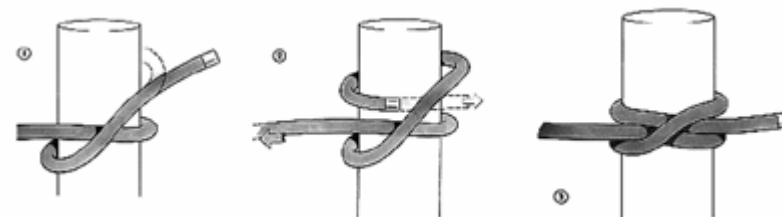
Flagknob

Sammenføjning af to ender af forskellig art og tykkelse, samt til fastgørelse af flag til flagline.



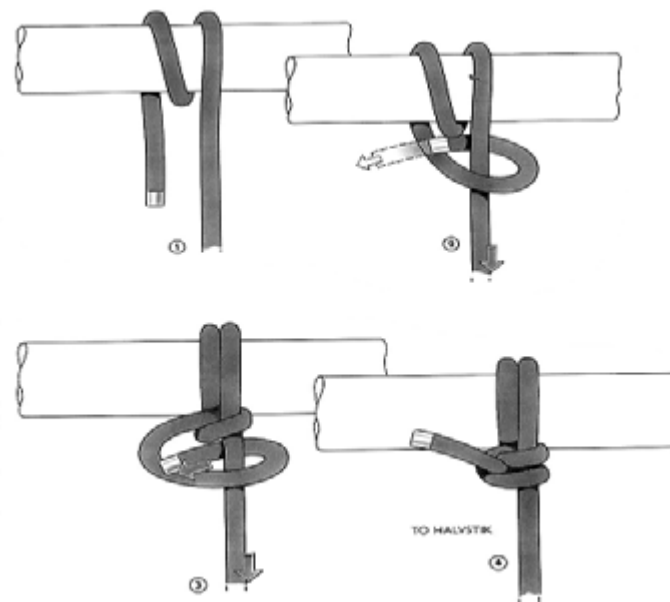
Dobbelt halvstik

Benyttes ofte, hvor en tamp skal gøres fast. Stikket er dog ikke pålideligt, men kan sikres med et halvstik om egen part.



Rundtørn og dobbelt halvstik om egen part

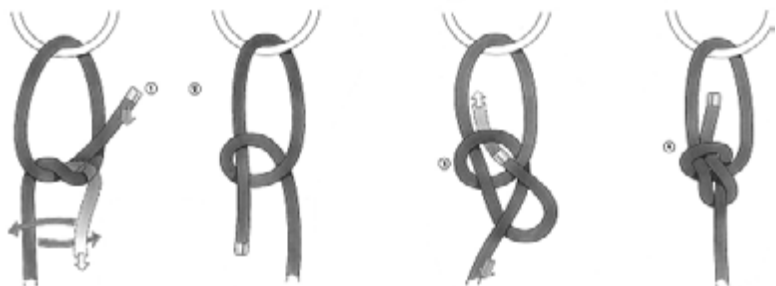
Et sikkert og meget brugt ved fortøjning af både og fastgørelse af f.eks. fendere, samt til fastgørelse af gods. Rundtørnen tager en stor del af kraften, og stikket er derfor let at løse op igen.



Pælestik

Et hyppigt anvendt stik, når man på en fortøjningstrosse, skal have et stort øje til at lægge ned over en pullert eller fastgøre fortøjningstrossen til en fortøjningsring. Stikket har den store fordel, at det er forholdsvis let at opgå igen.

Det anbefales, at øve sig i at slå stikket både i hånden, rundt om en pæl eller ring og på en større tamp (fortøjningstrosse) liggende på dækket.



Dobbelt slipperstik

Benyttes til fortøjning af mindre både. En bugt på forfanglinen slås rundt om søgelænder, hvorefter en bugt på forfanglinen trækkes gennem den første bugt.

Stikket "låses" med et slipstik udført på den frie part, hvorefter forfanglinen trækkes tot. Stikket opgås ved træk i slipstikket. Fordelen ved stikket er, at der ikke skal føres nogen line rundt om f.eks. søgelænder, og at stikket opgås nemt og "trylleagtigt" fra båden. Man skal være opmærksom på, at der vil være en væsentlig styrkenedsættelse ved anvendelse af knob, stik og splejsning på tovværk.



Procentvis styrkenedsættelse af tovværkets brudstyrke:

- 0% Strakt tovværk uden knob, stik eller splejsning.
- 7% Øjesplejs.
- 30% Rundtørn.
- 30% Dobbelt halvstik om egen part.
- 40% Dobbelt halvstik.
- 40% Pælestik.
- 55% Råbåndsknob.





Pælestik



Flagknot



Dobbelt flagknot



Dobbelt halvstik med rundtørn



Dobbelt halvstik om egen part



Slipstik



Råbåndsknot

5.2. Fortøjning

1. Indledning

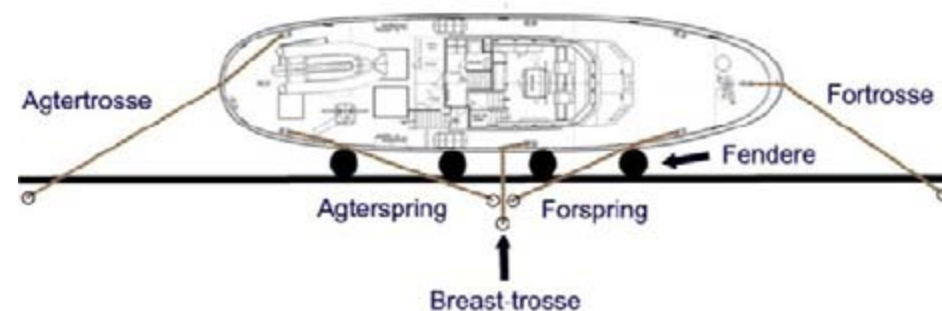
Fartøjsføreren (FARF) tilrettelægger sammen med Næstkommanderende (NK) sejladsen ud fra fastsatte bestemmelser, reglementer og ordrer. Organiserer besætningen i ruller, udarbejder planer for øvelser og enhedsuddannelse, samt arbejde ombord.

Forud for sejladsen udgiver FARF den samlede plan for sejladsens udførelse. Der udgives som befaling i form af en 5-punktsbefaling.

FARF skal sikre sig, at der i befalingen er udgivet ordre for fartøjets sikre afgang fra og ankomst til havn.

Når et fartøj skal fortøjes langs kaj eller uden på et andet fartøj, er det meget vigtigt, at fortøjningen udføres korrekt, således at fartøjet ligger stabilt. Herved undgås, at fartøjet river sig løs eller girer i fortøjningerne.

Det bliver aldrig en rutine at fortøje et fartøj. Havnemanøvrerne er sjældent ens, når det gælder vind, vejr og havn eller fartøj. Men principperne vil altid være ens, derfor er det vigtigt, at besætningen til stadighed vedligeholder færdighederne ved fortøjning. Og husk, at vedligeholdelsen af færdighederne gælder på alle pladser ved havnemanøvre.



Havnemanøvre foretages altid under iagttagelse af Marinehjemmeværnets Arbejdssikkerhedsprocedurer. Dette indebærer, at alle på dæk, skal være iført sikkerhedsfodtøj, redningsvest og arbejdshandsker.

Inden fortøjningsprincipperne gennemgås, er det vigtigt, at dækgasten kender fortøjningstrossernes benævnelse, placering og anvendelse.

2. Placering

Fortrosse, føres ud gennem forreste centerklys og fastgøres på centerpullert.

Forspring, føres ud gennem agterste klys i skanseklædningen og fastgøres på pullert.

Agtertrosse, føres ud gennem agterste centerklys og fastgøres på pullert modsat havnesiden.

Agterspring, føres ud gennem forreste sideklys på agterdækket og fastgøres på pullert.

Breasttrosse, føres ud gennem et sideklys og fastgøres på pullert.

Anvendelse

For- og agtertrosserne, viser henholdsvis for- og agterud, i en vinkel på ca. 45° i forhold til fartøjet, der holdes ind til kajen.

For- og agterspringene, viser henholdsvis agter- og forud langs fartøjets side, og hindrer fartøjet i at bevæge sig i langsgående retning.

Breasttrosse, viser i en ret vinkel ud fra fartøjets side, og anvendes til at holde fartøjet ind til kajen ved kraftig vind væk fra kajen, eller ved fortøjning til andet fartøj, der skal slæbes langs siden.

Fortøjninger skal hales tot, således at fartøjet holdes til kaj og hindrer det i at bevæge sig i langsgående retning. Fortøjningerne skal samtidig virke som "støddæmpere", hvorfor det er vigtigt, at fortøjningerne skal have en passende længde, for derved at opnå en elastisk effekt. Dette gælder også fra pullert til klys. Men grundet MHV 800- og 900-klassens konstruktion, er det ikke muligt på fordækket, at anvende bagbords pullert til fastgørelse af fortrossen, men kun centerpullerten, idet lugekarmen og lugen til forpeaken skamfiler fortrossen ved anvendelse af bagbords sidepullert.

Forholdene kan gøre, at f.eks. for- og agtertrosser skal suppleres, således at der føres yderligere en fortrosse ud gennem forreste sideklys og en agtertrosse ud gennem agterste sideklys.

3. Affendring af fartøj

Fendere anvendes til at holde afstand mellem fartøjet og kajen eller andet fartøj der går på siden således at fartøjets sider ikke bliver ridset eller får indrykninger. Fenderne er aflange, af kraftig plastic og pumpet op med luft.

I begge ender er monteret et øje, hvori tovværk er fastgjort. Fenderen kan placeres vandret eller lodret og fastgøres normalt til fartøjets søgelænder.

I forbindelse med at der gøres søklar bjærges alle fendere.





Jordbær anvendes som "stødpude" ved havnemanøvre, og anbringes mellem fartøj og kaj, inden fartøjets stævn rammer kajkanten. "Jordbærgasten" skal hele tiden følge med under havnemanøvren, så han betids kan anbringe jordbæret mellem fartøjet og kajen. Jordbær er runde, af kraftig plastic og pumpet om med luft. I toppen er monteret et øje, hvori tovværk er fastgjort.

"Jordbærgasten" skal være opmærksom på, at han ikke har hovedet lige over toppen af jordbæret, i det luftproppen kan blive skudt ud, når jordbæret, under havnemanøvren, bliver trykket kraftigt sammen.



5.3. Afgang fra og ankomst til havn

1. Klargøring til havnemanøvre til at afgang fra havn

På kommandoen "Manøvrerulle – på post til at gå i havn – styrbords (eller bagbords) side til kaj", skal der klargøres til havnemanøvre.

De enkelte poster/opgaver udstikkes af NK, hvorefter den enkelte gast er forpligtet til at udføre opgaven korrekt, og under iagttagelse af Marinehjemmeværnets arbejdssikkerhedsprocedurer.

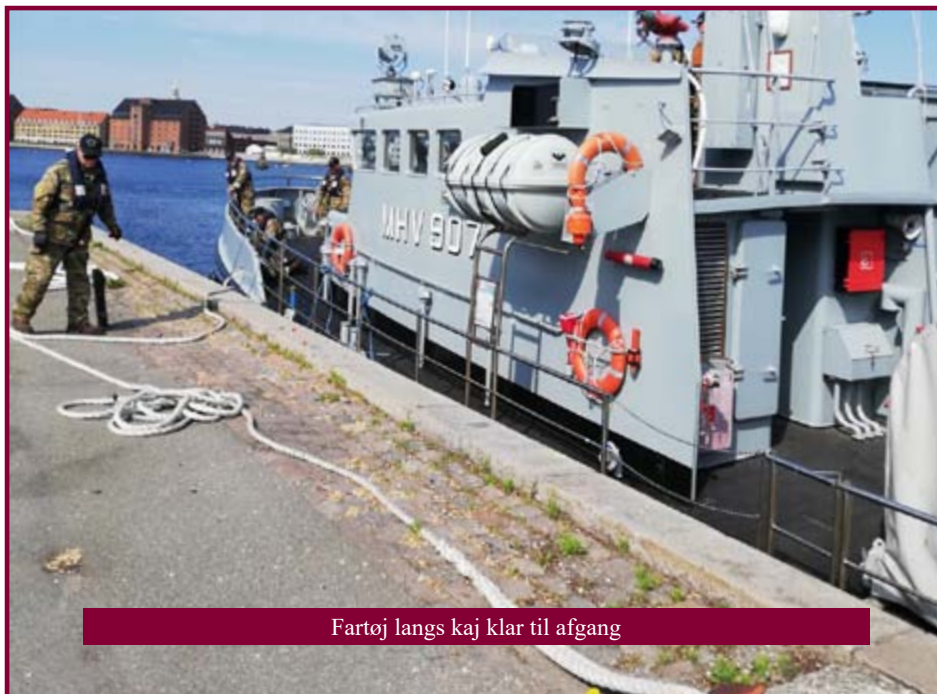
Følgende poster og opgaver skal besættes/udføres under havnemanøvre:

- Rorgænger
- Forspring
- Fortrosse
- Agterspring
- Agterrosse
- "Landmand"
- Jordbær
- Fendere
- Afstand til kaj
- Gøs
- Hækflag
- Gaffel- og signalflag
- Affendring

Fenderne er fordelt langs skibssiden, således at skibssiden er affendret fra boven til låringen. Fenderne fastgøres til søgelændret og afpasses, så fenderens top netop er under fenderlisten.

Fenderne kan enten anbringes i lodret eller diagonalt position langs skibssiden. Diagonal anbringelse kræver tovværk i begge ender af fenderen.

Efter afpasningen og fastgørelsen, trækkes fenderne op og lægges på dækket. Umiddelbart inden ankomst, hænges fenderne ud.



Fartøj langs kaj klar til afgang

Der anbringes et jordbær på for- og på agterdækket.

I forbindelse med afgang fra havn er der en række foranstaltninger der skal iværksættes. FARF skal fra broholdet og motorpasseren modtage følgende informationer:

Fra broholdet:

- Styrehuset og åben bro er klargjort.
- Alle instrumenter er startet og kontrolleret.
- At loggen er nulstillet.
- Selvstyrer er kontrolleret.
- Kikkerter er lagt frem.
- Signalflag er underslået.
- Signalhorn er afprøvet.
- GPS er kontrolleret.
- Kontrol af det elektroniske søkort herunder om de sidste rettelser er indført.

Fra motorpasseren:

- Fartøjet aktuelle beholdninger herunder brændolie, smørelie, vand, status sort- og gråt vands tanke.
- At manøvregej og ror er afprøvet.
- At strøm fra land er afbrudt.
- Om der er andre tekniske fejl og mangler.

FARF vil normalt altid selv forestå havnemanøvren og befinde sig på åben bro i den side der vender ind mod kajen. NK leder og fordeler arbejdet på dækket.

Når sidste trosse er gået, giver FARF en lang tone med trillefløjten som er signal til:

- Skifte flag.
- Slukke dækslys.
- Tænde navigationslys
- Ændre mode på AIS (fortælle at fartøjet nu er let).

På ordre fra FARF gøres søklar herunder:

- Stuvning af fendere, trosser mv.
- Nedhaling af signalflag.
- Sikring af ankerspil (daglig orden).
- Sikring af alle øvrige løse genstande på dækket og om læ.

Når fartøjet skal gå af havn, vil det enten gå ud i for- eller agterspringet. Her skal der stor agtpågivenhed og iagttagelse af sikkerhed.

Hvis trossen begynder at skranse ukontrolleret, skal gæsten ikke forsøge at holde trossen, men skal i stedet straks slippe trossen og fortrække væk fra pullerten. Husk derfor aldrig at stå i kvejlene på dækket. Fartøjsføreren og øvrige på dækket skal advares. Gæsten må først efter ordre, genoptage arbejdet med trossen.

2. Opklaring og daglig orden efter havnemanøvre

Efter at alle trosser er bjærget ombord, og fenderne er taget op og lagt på dækket, lines op på et geled på for og agterdækket, med front mod beordret side.

Hvis man møder et andet orlogsskib for hvilket man skal afgive

honnør, varskor FARF "Klar til front mod styrbord/bagbord" afhængig af hvilken side passagen finder sted på. På denne ordre stiller gaster på dækket op på et geled med front mod den side, der er beordret. Når fartøjerne er omtrent ud for hinanden, afgives følgende signal med trillefløjten fra det skib, der skal aflægge honnør:

"FRONT MOD STYRBORD" En lang og en kort tone.

"FRONT MOD BAGBORD" En lang og to korte toner.

På dette signal indtager alt personel på dækket retstilling, og FARF aflægger den militære hilsen med front mod det skib der passerer.

Når fartøjerne har passeret hinanden, afgives følgende signal med trillefløjten.

"GÅ VIDERE" En lang tone.

Hvorefter besætningen kan genoptage arbejdet. Signal for "GÅ VIDERE" afgives af det skib eller fartøj, honnøren aflægges for.

På kommandoen "Efter opklaring og daglig orden – aftrædning efter manøvrerulle" stuves alle trosser og fendere væk i forpeaken og dæksskabene. Ankerspillet bringes i daglig orden.

Efter inspektion af dækket, meddeler NK til FARF, at der er foretaget opklaring og fartøjet er bragt i daglig orden, hvorefter besætningen aftræder efter manøvrerulle.

3. Klargøring til havnemanøvre til at gå i havn

På kommandoen "Manøvrerulle – på post til at gå i havn – styrbords (eller bagbords) side til kaj", skal der klargøres til havnemanøvre.

De enkelte poster/opgaver udstikkes af NK, hvorefter den enkelte gaster er forpligtet til at udføre opgaven korrekt og under iagttagelse af Marinehjemmeværnets arbejdssikkerhedsprocedure.

Følgende poster og opgaver skal besættes/udføres under havnemanøvre:

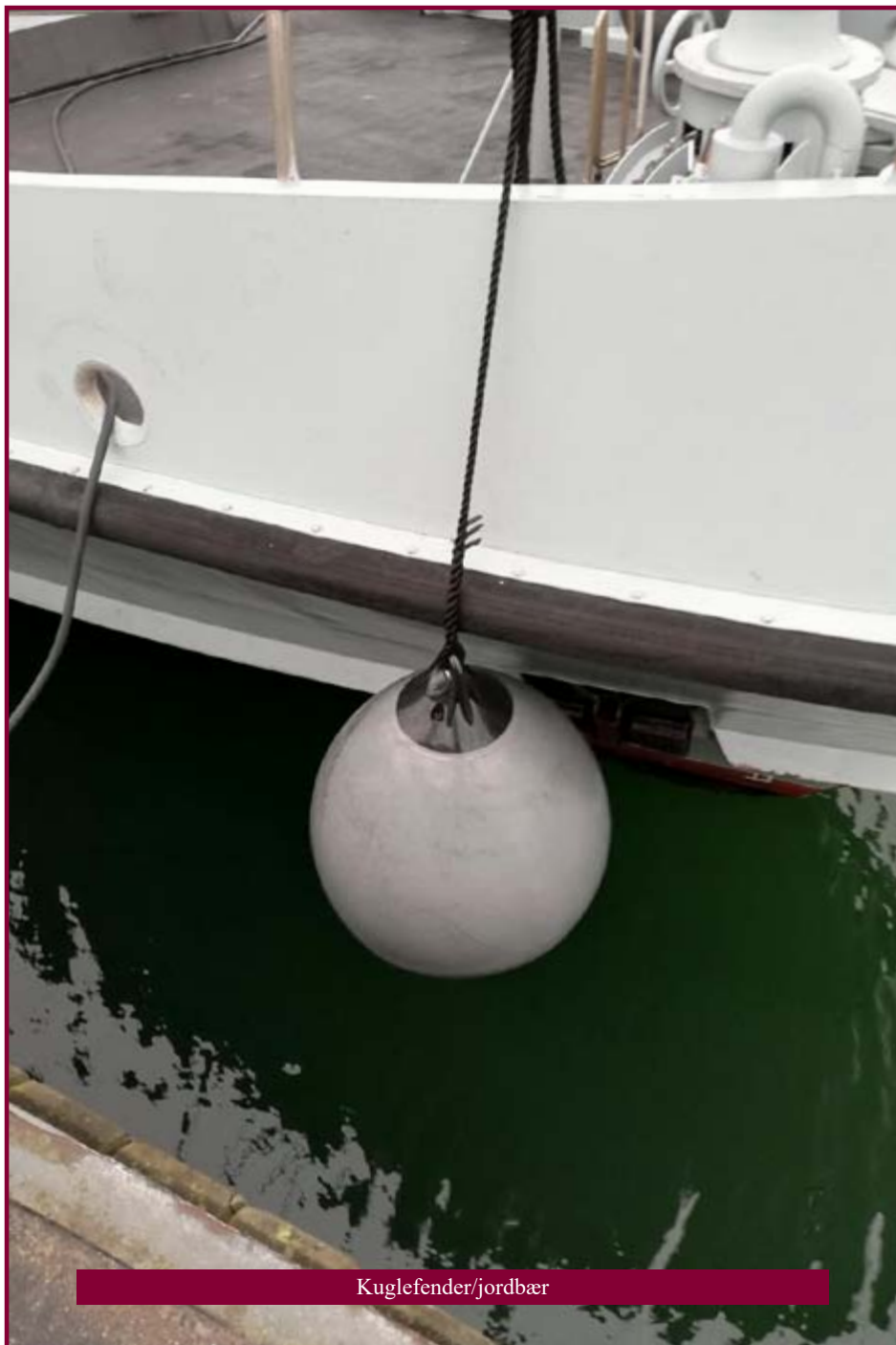
- Rorgænger
- Forspring
- Fortrosse
- Agterspring
- Agterrosse
- "Landmand"
- Jordbær
- Fendere
- Melde om afstand til kaj
- Gøs
- Hækflag
- Gaffel- og signalflag
- Affendring

Fenderne fordeles langs skibssiden, således at skibssiden er affendret fra boven til låringen. Fenderne fastgøres til søgelænderet og afpasses, så fenderens top netop er under fenderlisten.

Fenderne kan enten anbringes i lodret eller diagonalt position langs skibssiden. Diagonal anbringelse kræver tovværk i begge ender af fenderen.

Efter afpasningen og fastgørelsen, trækkes fenderne op og lægges på dækket. Umiddelbart inden ankomst, hænges fenderne ud.

Der anbringes et jordbær på for- og på agterdækket.



4. Fortøjningstrosser

Fortøjningstrosserne slanges op på dækket ved trossens aktuelle pullert, hvorefter tampen med øjet føres ud gennem klyset og trækkes tilbage over lønningen. Her er det vigtigt, at der trækkes så meget trosse over lønningen, at gasten har mulighed for at kvejde trossen ca. 3 omgange op, når trossen efter ordre skal kastes ind på kajen.

Der lægges en halvtørn på pullertens ene opstander (nærmest klyset) og efterfølgende en halv krydstørn på pullerten. Halvtørnen sikrer, at trossen "låses", så utilsigtet skransning undgås.

Det er vigtigt, at halvtørnen til forspringet startes på den indvendige side af pullerten, idet opstanderen til lønningen ellers vil skamfile springet.

5. Kasteliner





MHV-fartøj afgang fra havn

Der skal klargøres en kasteline på for- og på agterdækket, uden at kastelinen fastgøres til en trosse. Kastelinen må kun anvendes efter ordre, f.eks. ved ugunstig eller kraftig vind ved havnemanøvren.

Kasteline anvendes når en trosse skal føres i land eller til andet fartøj, og afstanden er for stor til at trossen kan kastes.

Se i øvrigt afsnittet i dette kapitel – "Klargøring og anvendelse af kasteline".

6. Capstan

I forbindelse med bl.a. ugunstigt vindforhold eller kraftig vind ved havnemanøvren, hvor der er risiko for at fartøjet vil drive væk fra kajen, klargøres Capstanen efter ordre, således at der kan hives ind på forspringet eller fortrossen. Se i øvrigt afsnittet i dette kapitel – "Klargøring og anvendelse af Capstan", samt kapitlet "Ankring".



Fortøjning agtertrosse og agterspring

7. Anker

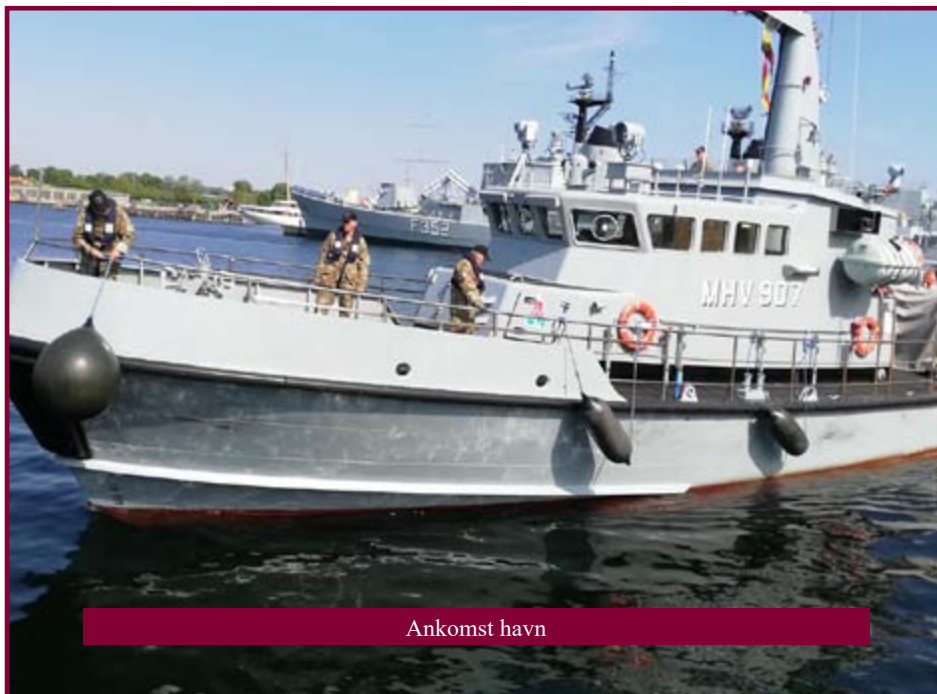
Ankeret skal klargøres til at falde, så det kan bruges som "nødbremse", hvis fartøjet får motorstop eller styresvigt. Hydraulikken tilsluttes, ankerspil bremses, koblingshåndtag føres til venstre "UD", kædestrammer aftages og kædekniber opgås.

Ankeret køres ud til vandoverfladen.

Hvis ankeret skal falde, opgås bremse til ankerspil, hvorefter ankeret vil falde og kæde løbe ud. Når passende længde er

ude, bremses ankerspil. Se i øvrigt kapitlet "Ankring".

Efter klargøring til havnemanøvre, liner besætningen op på et geled på for- og agterdækket, med front mod beordret side.



8. Havnemanøvre

På kommandoen "På post til havnemanøvre" går besætningen til de udstukne poster, hvor følgende skal iværksættes:

- Fenderne hænges ud over skibssiden.
- Jordbærret holdes ud over stævnen og gæsten flytter jordbærret til det sted, hvor fartøjet har chance for at ramme kajkanten.
- Trosserne gøres klar til at kunne kastes i land efter ordre.
- "Landmand" gør sig klar til at springe ind på kajen for at modtage trosser.
- På fordækket skal en gæst med fingertegn markere afstanden til kaj – fem fingre = 5 meter, 4 fingre = 4 meter, osv.

Havnemanøvren vil i de fleste tilfælde foregå, ved at fartøjet ankommer med stævnen i en vinkel på ca. 45° i forhold til kajen. Når afstanden til kajen er passende, beordres forspringet kastet i land, hvor forspringet fortøjes, og der lægges en hel krydstørn på pullerten.

Når første trosse er på pullert, afgiver VCH en lang tone med trillefløjten. Det er signal til at:

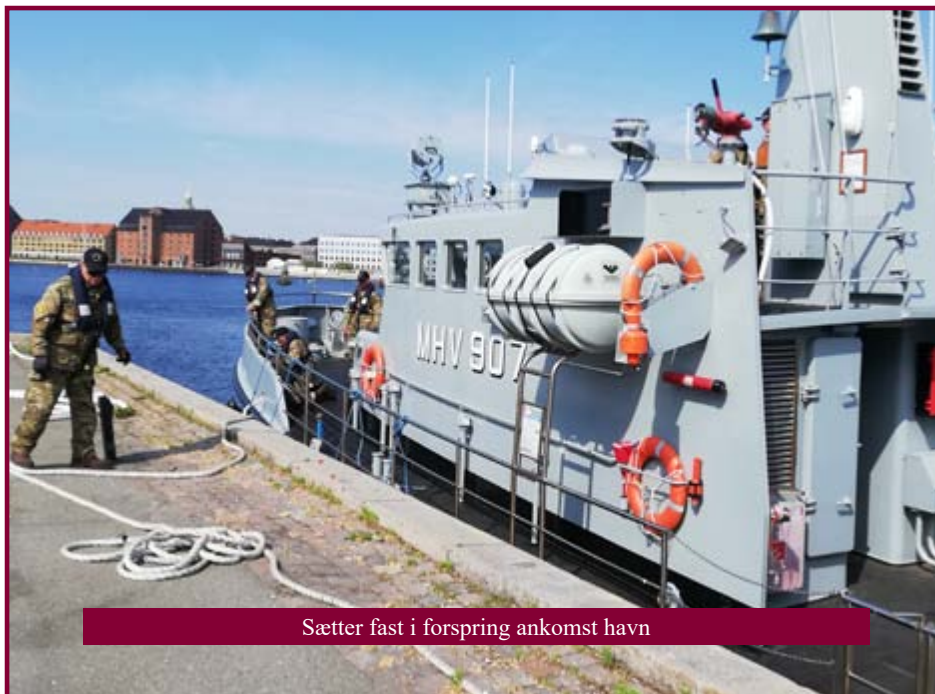
- Skifte flag.
- Slukke navigationslys.
- Ændre AIS mode.
- Tænde dækslys.

Skal der tages slæk hjem på forspringet, opgås en halv krydstørn og der hives hjem. På ordren "gør forspring fast", lægges der minimum 3 krydstørn på pullerten, hvorefter der gives tegn med knyttet hånd.

Skal der skranses på forspringet, bibeholdes en hel krydstørn på pullerten, hvorefter forspringet kan skranses, mens fartøjet bevæger sig langsom fremover. På ordren "gør forspring fast" (her vil fartøjet altid ligge stoppet), lægges der som minimum 3 krydstørn på pullerten, hvorefter der gives tegn med knyttet hånd.

Når forspringet er gjort fast, går fartøjet frem i forspringet, hvorved fartøjet kommer ind til kajen. Her vil resten af trosserne efter ordre blive kastet i land, fortøjet og gjort fast på fartøjets pullerter.

HUSK – trosser må kun kastes i land og gøres fast på pullert efter ordre.



Sætter fast i forspring ankomst havn

Under arbejdet med forspringet, er det meget vigtigt, at gæsten ikke har fingrene mellem pullerten og trossen, idet risikoen for at fingrene kan komme i klemme, er meget stor, hvis forspringet tages. Trossen skal i stedet "lægges" ned over pullerten (kræver lidt øvelse), således, at der lægges en halv krydstørn af gangen.

Når der skal skranses på forspringet, eller det er gjort fast på pullerten, er det meget vigtigt, at gæsten, for at undgå hånd- eller fingerskader, stiller sig ca. 1 meter foran pullerten og holder fast i forspringet ca. 1 meter oppe på springet. Under skransningen gives mere spring, ved at gæsten skiftevis flytter hænderne ind mod kroppen (hånd over hånd), således at han som minimum har en hånd på springet. Det er samtidigt vigtigt, at gæsten hele tiden har sin fulde opmærksomhed på sin opgave, og er klar til at udføre det af FARF/NK beordrede.

9. Efter ankomst

Når trosserne er gjort fast og fartøjet ligger stabilt, skal gangvejen klargøres (sceptre og gangtov monteres), sættes og surres. Nedhaling af signalflag, aflåsning af dæksskabe og luger. At dækslyset er tændt når det er mørkt. At rustfri lejder er sat på den side af fartøjet der vender væk fra kajen ud for redningszonen. At der er aflåst og alarm til land (ATL) er tilsluttet inden fartøjet forlades.

Herefter skal besætningen på kommandoen "Efter opklaring og daglig orden – aftrædning efter manøvrerulle" kvejl alle trosser op ved pullerterne og vende kvejlene, således at tampen ligger øverst. Jordbær staves væk og ankeret bringes i daglig orden.



Landmand på kajen klar med forspring

Efter inspektion af dækket, melder NK til FARF, at der er foretaget opklaring og fartøjet er bragt i daglig orden, hvorefter besætningen aftræder efter manøvrerulle.



Spring på pullert

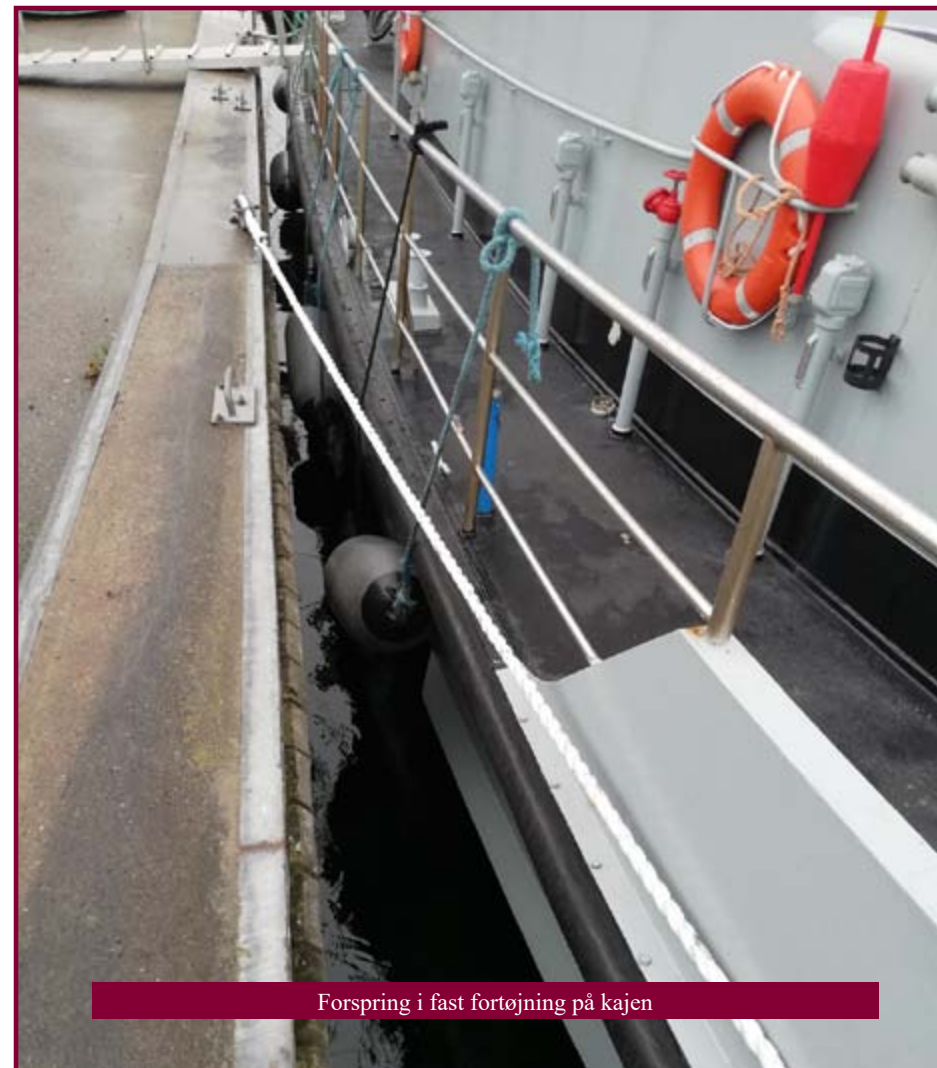
10. Fortøjningsmetoder

Til fortøjning af trosser på kajen, anvendes der enten ringe, pullert, krydspullert eller pæl. Det er derfor vigtigt, at gæsten kan anvende den rigtige fortøjningsmetode, uanset om det er ringe, pullert, krydspullert eller pæl.

Ring

Ved fortøjning til ringe, kan der anvendes følgende metoder:

- Trossens øje føres gennem ringen nede fra og en terts føres gennem øjet på trossen, således at tertsen hviler på ringen. Trossen hales tot.
- Trossens øje føres gennem nederste ring nede fra og over den næste ring. Trossen hales tot.
- Trossens øje føres gennem ringen og der bindes et pælestik.



Forspring i fast fortøjning på kajen

Pullert

Ved fortøjning til pullert, kan der anvendes følgende metoder:

- Trossens øje krydses og lægges over begge pullertens pæle. Trossens hales tot. På trosse uden fast øjes, laves et øje i passende størrelse med et pælestik.
- Trossens øje lægges kun over den ene pæl. Denne metode anvendes, hvis der yderligere skal fastgøres en trosse til

pullerten. På trosse uden fast øje, laves et øje i passende størrelse med et pælestik.

- Trosse uden fast øje fastgøres til pullert med krydstørn.
- Trossens øje lægges over pullerten. Ved fortøjning med flere trosser, føres den næste trosse ned fra og op igennem første trosse øje og over pullerten.

Krydspullert

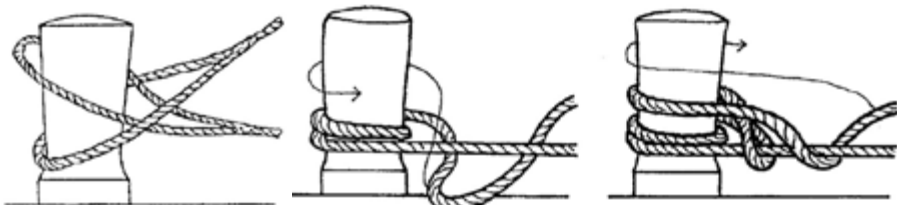
Ved fortøjning til krydspullert, kan der anvendes følgende metode:

Trossens øje føres under krydspullerten ude fra og op over begge stolper og trossen hales tot (skal pullerten anvendes til flere trosser, anvendes der kun den ene stolpe). På trosse uden fast øje, laves et øje i passende størrelse med et pælestik.

Pæl

Ved fortøjning til pæl, kan der anvendes følgende metoder:

- Trossens øje lægges over pælen. Sørg for, at øjet placeres på den nederste halvdel af pælen. På trosse uden fast øje, laves et øje i passende størrelse med et pælestik.
- Ved fortøjning til pæl, hvor der i forvejen er fastgjort en trosse, føres øjet gennem den fastgjorte trosses øje nede fra og op over pælen. Herved sikres det, at den første trosse kan tages af pælen.
- Trosse uden fast øje, kan fortøjes til en pæl med en rundtørn og kontratørn i passende antal (3).



11. Klargøring og anvendelse af kasteline

Kastelinen kvejlles op i 2 kvejler. Først kvejles en lille kvejl op fra "abehånden". Husk at abehånden skal hænge lidt under kvejlen. Herefter kvejles en større kvejl af resten af kastelinen. Ved kast fastgøres kastelinen til trossen, og den lille kvejl tages i "kastehånden" og den større kvejl i den anden hånd.



Kasteline klargøres



Kast af kasteline

Kasteren stiller sig med siden (modsat kaste hånden) til kasteretningen og når han skønner, at kastelinen kan nå, kaster han med underhåndskast den lille kvejl i den ønskede retning, og lader den store kvejl løbe ud af den anden hånd.

Kastelinen slanges op i hånden, hvorefter opslænet deles i en lille og stor halvdel. Den frie ende af kastelinen fastgøres til øjet i trossen alternativt surres den til fartøjets søgelænder. Når kastelinen er bragt i daglig orden, er den normalt ophængt i dæksskabet i styrbord side agten for fartøjets overbygning.



Kasteline bringes i daglig orden

5.4. Gøre søklar

Inden fartøjet skal sejle, er der flere ting, der skal gøres. Fartøjsføreren (FARF) har ansvaret for, at fartøjet er sødygtigt. Sødygtig er et begreb, der knytter sig til fartøjets umiddelbare tilstand eksempelvis fartøjets tekniske tilstand, motorenes tilstand, besætningens sammensætning, uddannelse og størrelse, beholdning af brændstof og vand, sikkerhedsudstyrets tilstedeværelse og tilstand m.v.

FARF tilrettelægger sammen med NK sejladsen ud fra fastsatte bestemmelser, reglementer og ordrer. Besætningen organiseres i ruller, udarbejder planer for øvelser og enhedsuddannelse samt arbejde ombord.

Forud for sejladsen udgiver FARF den samlede plan for sejladsens udførelse, der udgives som befaling i form af en 5-punktsbefaling.

Derfor er der flere vigtige ting, der skal gøres inden afgang. Motorgasten giver melding om de tekniske forhold, herunder beholdning af brændstof og vand, kontrol af brand- og læseudstyr, samt afprøvning af styre- og manøvregrej. Radiogasten giver melding om, radioudstyr m.v. er afprøvet og i orden. Fartøjsføreren planlægger sejladsen, indhenter vejledning samt andre for sejladsen vigtige oplysninger.

Næstkommanderende mønstrer besætningen og udstikker i ruller efter generalrullen. Alle ombord som er tilmeldt aktiviteten, vil automatisk blive registreret som en del af besætningen i forbindelse med afsendelse af afgangssignalet idet, der her henvises til aktiviteten på hvjv.dk.

Det er således muligt, at få oplyst hvem der er ombord såfremt der skulle opstå en situation hvor der måtte være behov for dette. Endvidere udstikker næstkommanderende (NK) besætningen til at gøre fartøjet søklar.

Begrebet at "gøre søklar" er en betegnelse, der anvendes, når fartøjet skal gøres klar til sejladsen. Det er meget vigtigt, både for besætningen og fartøjets sikkerhed, at fartøjet er gjort klar til at kunne løse de opgaver, der opstår under sejladsen,

eksempelvis brand, redning, udsætning af gummibåd. Det er også vigtigt, at alt løst grej stuves eller fastgøres, så grejet ikke ødelægges ved slingerage (søgang).

Det er den enkelte gasts ansvar, at han udfører de opgaver, han er pålagt i forbindelse med at gøre søklar. Endvidere er han ansvarlig for at melde til næstkommanderende, hvis der konstateres fejl og mangler i forbindelse med klargøringen.

I en normal operativ besætning, vil de enkelte gaster kende deres opgaver i forbindelse med at gøre søklar. NK skal imidlertid fortsat have meldinger, og skal dække ind på de enkelte poster hvis der måtte være vakancer.

Uanset sejladsens formål skal følgende opgaver altid udføres:

Inden fartøjet kan afgang fra havn, er det NK ansvar efter ordre fra FARF at gøre fartøjet søklar. Til at assistere sig i arbejdet har han hele eller dele af besætningen.

Klargøring af fartøjet bør tilrettelægges således, at besætningen i så vid udstrækning som muligt varetager egne fagområder. Medmindre andet er bestemt, skal hovedmaskineriet være klar senest et kvarter før planmæssig afgang. Melding herom til NK samtidig med meldinger om brændstof, vand, benzin, olie og status for grå- og sortvands beholdning.

- Kontrol af beholdninger og forplejning.
- Kontrol af redningslejder.
- Gangvej.
- Kontrol af stuvning af fortøjninger og fendere.

(fortsættes på næste side)



Redningslejder



Gangvej

- Kontrol af redningsflåder, redningsveste og overlevelsesdragter.



Redningsflåde

- Kontrol af kabel til landstrøm.
- Etablering af vandtæt lukning. Der forefindes kontrollamper for lukningstilstanden i styrehuset således, at FARF/VCH løbende kan kontrollere fartøjets aktuelle lukningstilstand.
- Opgå alle hængelåse.
- Kontrol af førstehjælps udrustning og hjertestarter.

(fortsættes på næste side)



Vandtæt dør



Hjertestarter



Signalflag



Pulverslukker

- Åbne radiostationen. Sender relevante signaler herunder afgangsmelding mv.
- Sætte flag, herunder også signalflag.
- Kontrol af gummibåd herunder surringer, se i øvrigt afsnittet om klargøring af gummibåd.
- Kontrol af brandmateriellets tilstedeværelse og anvendelighed, samt kontrol af manometervisning på alle pulverslukkere.
- Kontrol af GMDSS-udstyr (EPIRB – SART).
- Kontrol for løst grej på dæk og om læ.
- Aftager presenninger over alt, med undtagelse af tromler til flydespærringer.
- Kontrol af at Jerry Cans er på plads og uden lås. Hvis der er en udløsermekanisme, skal der foretages en kontrol af denne.
- Afprøver lysbøjer og monterer dem på bjærgemærs.
- Kontrol om røgbøjer er på plads og fastgjort til begge MOB-bjærgemærs.
- Kontrol af nødudgange, må ikke være blokeret eller låste.
- Funktionstest af kranen, herunder kontrol for lækage, herefter i daglig orden – kun efter ordre/tilladelse fra NK.
- Montering af pejledioper.



EPIRB



Bjærgemær



Kran MHV 900-klassen



Pejladiopter

- Kontrol af redningsflådernes fastgørelse og udløsningsmekanisme.
- Trosser og fendere i daglig orden efter havnemanøvre.
- Afhængig af sejladsen formål eksempelvis søredningsopgave, kan der forekomme andre ting, der skal klargøres og kontrolleres.

(fortsættes på næste side)



Ankerspil MHV 900-klassen

- Kontrol og funktionstest af ankerspil og capstan/spilkop, herafter i daglig orden, kun efter direkte ordre/tilladelse fra NK.
- Kontrol af nød brand- og læsepumpe.
- Kontrol af ankerspil er klar til at lade falde.
- Kontrol af båd- og brosræt samt linekastningsapparater.



Nødbrandpumpe



Båd- og broset

5.5. Havarier og skader

1. Generelt

Hvis der indtræffer hændelser, hvor:

- Personel kommer til skade og/eller
- Materiel bliver ødelagt eller beskadiget,

Det er fartøjsføreren (FARF) der sikrer, at der træffes foranstaltninger til, i nødvendigt omfang, at opretholde fartøjets søsikkerhed og besætningens sikkerhed. I den forbindelse overvejer FARF om der er:

- personel der er kommet til skade?
- behov for bugser- eller pumpeassistance?
- behov for besigtigelse af skade på andet fartøj eller kaj?
- behov for dykkerundersøgelse?

Hvis personel er kommet til skade, sikrer FARF, at de modtager førstehjælp, og at transport til læge/hospital om nødvendigt iværksættes. Hvis skaden har betydning for igangværende operationer, orienteres NMOC om det passerede.

I tilfælde af grundberøring følges nedenstående procedure, uanset at der ikke kan konstateres skader på fartøjet. Det samme gælder grundstødninger, hvor fartøjet er kommet af grunden ved egen kraft.

Efterfølgende kontaktes vagthavende officer (VO) ved Marinehjemmeværnet som orienteres om:

- Datotidsgruppe og position.
- Havariets karakter (materielskade, personskade, skade på modpart).
- Evt. behov for assistance.
- Fartøjsføreren vurdering af situationen.
- Kontakttelefonnumre.
- Andre forhold med relation til skaden.

VH rådgiver og vejleder fartøjsføreren i det videre forløb. Han skal i den forbindelse tage stilling til om VO/HJK skal informeres.



Indtrykning af spunsvæg på kajanlæg

2. Havarisignal

Skader og uheld på fartøjet eller gummibåd indrapporteres hurtigst muligt ved afsendelse af et havarisignal med alle relevante oplysninger. Det er FARF der underskriver signalet inden det afsendes.

Ved skade på 3. mands fartøj eller kajanlæg, eller 3. mands skade på MHV-fartøj anmoder FARF i havarisignalet om, at Marinehjemmeværnet iværksætter besigtigelse af det skadede objekt.

Ved bule eller indtrykning på MHV-fartøj anmoder FARF i havarisignalet om, at MHV iværksætter besigtigelse af bule eller indtrykning. (Se også pkt. 4.1)

Kontakt til VH MHV/VO HJV erstatter under ingen omstændigheder et havarisignal.



Indtrykning af søgelænder

Signalet adresseret til, Marinehjemmeværnet (MHV) og til efterretning for Hjemmeværnskommandoen (HJK), Forsvarsministeriets Materiel og Indkøbsstyrelse (FMI), Nationalt Maritimt Operations Center (NMOC), Maritimt Overvågningscenter (MOC) og Søværnskommandoen (SVK). Først i teksten indføjles umiddelbart efter BT og klassifikationen: "FMI anmodes om at videreformidle signalet til KCM MHV-fartøjer. "

3. Personskader

Personskader rapporteres af FARF som anført i Reglement for Marinehjemmeværnsfartøj (RFM). Det er vigtigt at alle skader anmeldes, uanset om der er fysiske men.

4. Materielskader

Havarirapport udfærdiges og sendes snarest muligt til Marinehjemmeværnet (MHV) og til efterretning for Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelse (FMI). Hvis skaden/uheldet er sket i

forbindelse med udlån til Hjemmeværnsskolen, skal rapporten forinden påtegnes der.

Ved skade på 3. mands fartøj eller kajanlæg, eller 3. mands skade på MHV-fartøj anmoder FARF i havarisignalet om, at Marinehjemmeværnet iværksætter besigtigelse af det skadede objekt.

Ved bule eller indtrykning på MHV-fartøj anmoder FARF i havarisignalet om, at MHV iværksætter besigtigelse af bule eller indtrykning.

Af rapporten skal fremgå:

- Beskrivelse af hændelsesforløbet.
- Beskrivelse af ydre omstændigheder.
- Komplet besætningsliste med angivelse af opholdssted for de enkelte besætningsmedlemmer for tidspunkt af havariet, efterfulgt af oplysninger om MA nr., grad og fulde navn.
- Udskrift af skibs- og maskinjournal samt briefing form i læsbar form.
- Vurdering af årsag til uheldet (gerne med supplerende bilag)
- Skader på eget fartøj.
- Skader på andre fartøjer, fiskeredskaber, sømærker, kajanlæg o.lign.
- Skadesopgørelse på eget fartøj, andet fartøj og havneanlæg etc.
- Vidner til havariet (ud over besætningen).
- Andre foranstaltninger (herunder er fartøjet blevet dykkerundersøgt af certificeret godkendt dykkerfirma, reparationsanmodning, adresser på interessenter.)
- Evt. supplerende oplysninger.
- Beskrivelse af hændelsesforløbet, uanset om der er erkendte skader på fartøjer, materiel eller personel.
- Flotillechefens påtegner havarirapporten og tilføjer evt. bemærkninger. FH skal inden fremsendelse og underskrift sikre sig, at rapporten er korrekt udfyldt.



Buler og større skader i Marinehjemmeværnsfartøjets skrog skal straks rapporteres således, at de kan blive inspiceret. Det er udelukkende i tilfælde, hvor der kan være fare for fartøjets sikkerhedstilstand efter sammenstød med f. eks. kaj eller andet fartøj. Det vil ofte være i tilfælde, hvor der forekommer bule af en vis udstrækning og en vis dybde, især i områder tæt på spanter eller svejsninger.

5. Grundstødning

Indtrængen af vand (lækage) er en af de største farer for skib og besætning, derfor skal der reageres hurtigt og rigtigt ved en grundstødning, påsejling og læk sprængning. Man har kun kort tid til, at minimere eller standse indtrængende vand. Hvis det fejler, vil skibet enten synke eller kæntre med total forlis til følge. Derfor er det vigtigt, at besætningen er trænet til netop denne opgave.

Den overordnede opgave er, at holde skibet flydende så sejladsen kan fortsætte til nødhavn eller sættes på grund, eller indtil anden assistance kan komme til hjælp.

Et skibs grundstødning er i sig selv en alvorlig ting, der kan bringe besætning og skib i fare. Omfanget af skaderne ved grundstødning er afhængig af, om skibet enten er gået på grund på en sandbanke, stenet bund eller en klippe, og skibets fart ved grundstødningen. Jo højere fart og jo hårdere grunden er, vil formentlig betyde omfattende og større skaderne på fartøjet.

Ved grundstødning sker der straks alarmering til havarirulle, hvorefter besætningen bliver stukket ud til forskellige opgaver.

Opgaverne er:

- Kontrol for vandtæt lukning af døre og luger.
- Inspektion for vandindtrængen.
- Forberedelse for start af lænsepumper.
- Lodning af dybden fartøjet rundt med håndlod, samt bestemmelse af bundforhold.
- Førstehjælp til tilskadekomne.

Det er af yderste vigtighed, at inspektionen for vandindtrængen udføres med den største opmærksomhed, idet selv det mindste hul eller sprække i løbet af meget kort tid kan sprænge yderligere op. Inspektionen skal ske helt ned til fartøjets bund, hvilket vil medføre at dørklader i maskin- og styremaskinrum og forbanjer og messe skal tages op, således at der i størst mulig omfang kan ske en uhindret inspektion af fartøjets sider under vandlinjen og bund. Det vil også gøre det nemmere at foretage den efterfølgende inspektion, der skal foretages jævnlige, indtil fartøjsføreren vurderer situationen er under kontrol.



Skade på stævnfender efter for voldsom kontakt med kajen

Formålet med lodning af dybden rundt om fartøjet er at konstatere, hvordan fartøjet står i forhold til grunden. Lodningen skal foretages med ca. 5 meters mellemrum, hvorefter dybderne noteres på en tegning af fartøjet. Fartøjsføreren har nu en mulighed for at vurdere om fartøjet kan løbe af grunden, hvilket kan være farligt, især hvis fartøjet er sprunget læk.

Eller han kan vurdere hvor fartøjet har ramt grunden – med den forreste del af fartøjet eller agterste del, hvilket er meget afgørende for, hvilke skader der sket. Endelig er det vigtigt at få oplyst, om der vil være "vand" til evt. flottagning af fartøjet. Det er vigtigt for FARF at indsamle alle informationer herunder også oplysninger om vejr og vind, herunder om fartøjet er gået på grund ved høj- eller lavvande inden der træffe en beslutning om flottagning.

Håndlodet, der er hult i bunden, forsynes med en kraftig klat smørefedt, således at bundforholdene kan konstateres. Hvis der er sand- eller mudderbund, vil der ske aflejring af sand/mudder på loddet. Det vil også være muligt afhængigt af vanddybden med en bådshage at "mærke" bunden.



Marinehjemmeværnets skibe er ikke udstyret med egentlig havaritømmer eller andet materiel til lækstopning, ligesom besætningen ikke har modtaget nogen egentlig uddannelse i lækstopning, hvorfor dette emne ikke vil blive behandlet her.

6. Eksempler på havarier og skader i MHV-fartøjer

I det efterfølgende vil der blive givet en oversigt over konstaterede skader og havarier på MHV-fartøjer og MHV-gummibåde. Oversigten er fremkommet ved at indhente de foreliggende oplysninger på fremsendte havarirapporter i Marinehjemmeværnet.

Havarier og skader på MHV-gummibåde:

- Propeller og motorben som følge af grundberøringer mv.
- Motor som følge af eksempelvis indsugning af vand via luftindtaget ved kraftige bakmanøvrer.
- Glasfiber skader som følge af påsejling af motorfartøj eller andet eller som følge af mangelfuld/fejlagtig baksning i forhold til vuggen.
- Pontoner som følge af påsejling eller andet.
- Lanterner som følge af påsejling.
- Henriksen slippeapparat som følge af fejlagtig kranbetjening i forbindelse med udsætning og bjærgning af gummibåd.
- COMMS- og NAV-elektronik grundet vandindtrængen.

Havarier og skader på MHV-fartøjer:

- Hele drivlinjen (propeller, aksler, gear) eller dele heraf som følge af grundberøringer/-stødninger. Ror eller afrivning af hele ror som følge af grundberøringer/-stødninger.
- Motorer som følge af manglende smøring, køling mv. (hører nok ikke til de mest typiske havarier).
- Kran eller dele af denne som følge af fejlagtig anvendelse af kranen eller fejlagtig pakning af kranen.
- Skrog som følge af påsejling af kajlanlæg, af andre MHV-fartøjer eller 3. part i forbindelse med havnemanøvrer og lignende eller øvelser med andre MHV-fartøjer.
- Skrog som følge af manglende klargøring til sejlads (eksempelvis manglende surring/fastspænding af anker).
- Skrog som følge af svigt i manøvreanlæg.
- Søgelænder som følge af øvelser med andre MHV-fartøjer eller i forbindelse med baksning af RHIB.
- Gangvej på grund af fejlagtig sætning af denne eller manglende opmærksomhed på denne.
- Forskelligt materiel (eksempelvis afrivning af hele gummi-båden under dårligt vejr i Nordsøen).

Vandindtrængning som følge af læk eller lignende:

I tilfælde af en større lækage, hvor pumperne ikke længere kan følge med, skal FARF altid søge mod nærmeste havn alternativt nærmeste grundt vand alternativt etablere bjærgningsrulle. Husk derfor altid at lukke de vandtætte døre i hele fartøjet. Når fartøjet er henlagt er det især vigtigt, at de vandtætte

døre er lukket, da fartøjet meget ofte ligger henlagt i basehavn uden besætning.

Hvis man altid husker at lukke de vandtætte døre, udsættes fartøjet for en betydelig mindre risiko i forbindelse med en anden parts påsejling langs kaj eller hvis der opstår en brand, der således kan nå at sprede sig voldsomt.

Vandindtrængen som følge af tekniske fejl eller fejlagtig betjening af materiellet:

- Manglende smøring af aksler i MHV 800-klassen (1. og 2. serie), hvorved vandindtrængen opstår, og ikke meget tyder på, at de frivillige kender til den oppustelige gummiring.
- Vandindtrængen fra utætte/defekte søventiler eller lignende, hvor eksempelvis ATL-anlægget ikke har været slået til.
- Vandindtrængen i forreste del af aptering som følge af manglende søklargøring af luger (nødluge på fordækket).
- Vandindtrængen i forreste del af aptering som følge af manglende lukning af blandingsbatterier (deraf de elektriske blandingsbatterier, der er monteret i fartøjerne i dag).
- Vandindtrængen i apteringen grundet fartøjets krængning (i dårligt vejr i Nordsøen).

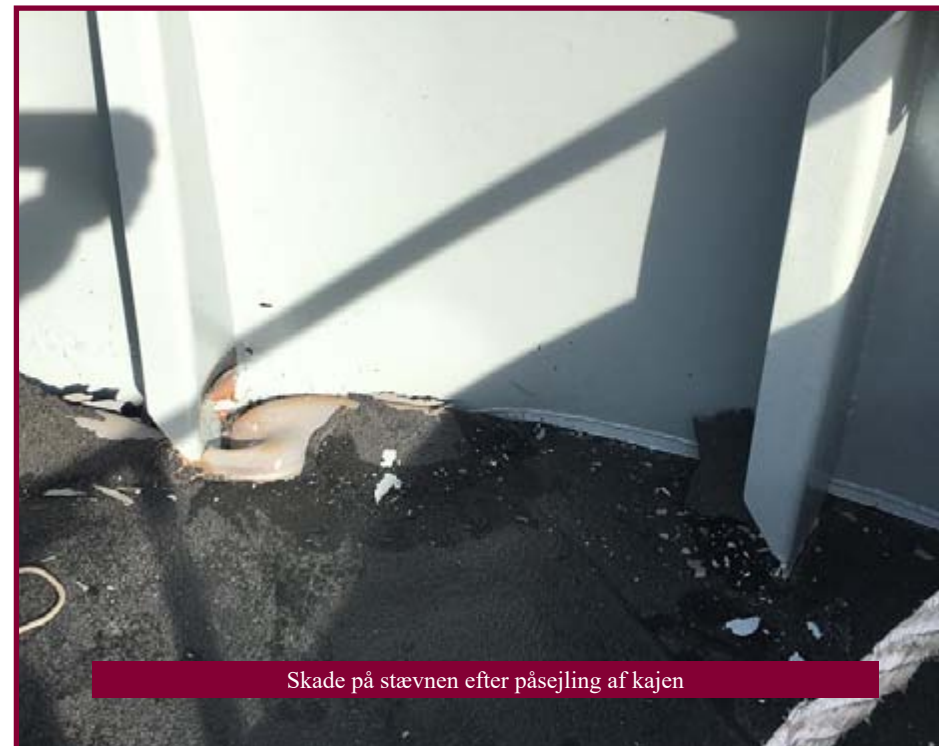


Skade på fenderliste

7. Søforklaring og opklaringsenhed

I forbindelse med havari på MHV-fartøjer er det i hvert enkelt tilfælde Chefen for Marinehjemmeværnet (CH MHV) der vurderer, og træffer afgørelse vedrørende skyldsspørgsmål i sagen, på baggrund af den fremsendte havarirapport. CH MHV kan etablere en opklaringsenhed til yderligere belysning af sagen. Her skal opmærksomheden henledes på, at alle der har deltaget i den pågældende aktivitet, kan blive anmodet om at afgive forklaring overfor opklaringsenheden.

I forbindelse med skader på civilt skib, havneanlæg m.v. kan der blive begæret afgivet søforklaring. Søforklaring vil typisk skulle afgives såfremt der kan være tvivl om, hvor skylden ligger, eller såfremt der er skyld på begge sider.



Skade på stævnen efter påsejling af kajen

Kapitel 6 VAGTTJENESTE

6.1. Vagttjeneste i MHV-fartøjer generelt

Indledning, vagttjeneste i MHV-fartøjer

I dette kapitel omtales de forskellige former for vagttjeneste, som dæksbesætningen skal deltage i. Vagttjenesten er med til at få fartøjet til at fungere, og deler opgaverne bedst muligt ud mellem besætningsmedlemmerne. Uanset hvilken vagt man skal på, skal man altid møde udhvilet og i god tid. Med god tid menes, at vagtoverleveringen skal ske indenfor det tidsrum, den afgående vagt har tjeneste, så han kan forlade vagten til den fastsatte tid.

Vagtoverleveringen er utrolig vigtig. For at undgå fejltagelser og misforståelser skal man give sig god tid, så den tiltrædende vagt er helt sikker på situationen og modtager alle nødvendige meldinger. Stil altid spørgsmål, indtil du er helt sikker på, du har forstået alt det, du får overleveret.

Alle kan blive syge/søsyge i forbindelse med en sejlads. Det er derfor din pligt at vurdere, om du kan passe din vagt forsvarligt selv om, du er syg/søsyg. Du skal huske på, at en anden i besætningen skal overtage din vagt. Men samtidig gælder det for alle vagttjenester, at du er fartøjsførers eller vagtchefens personlige hjælper og, at du kan løse den opgave du er blevet pålagt.

Vagttjeneste i havn

Under ophold i land skal der, når fartøjet er under kommando, altid være en vagtmand ombord. Vagtperioden fastlægges af fartøjsføreren (FARF).

Næstkommanderende (NK) udarbejder i hvert enkelt tilfælde vagtliste til brug under fartøjets ophold i land.

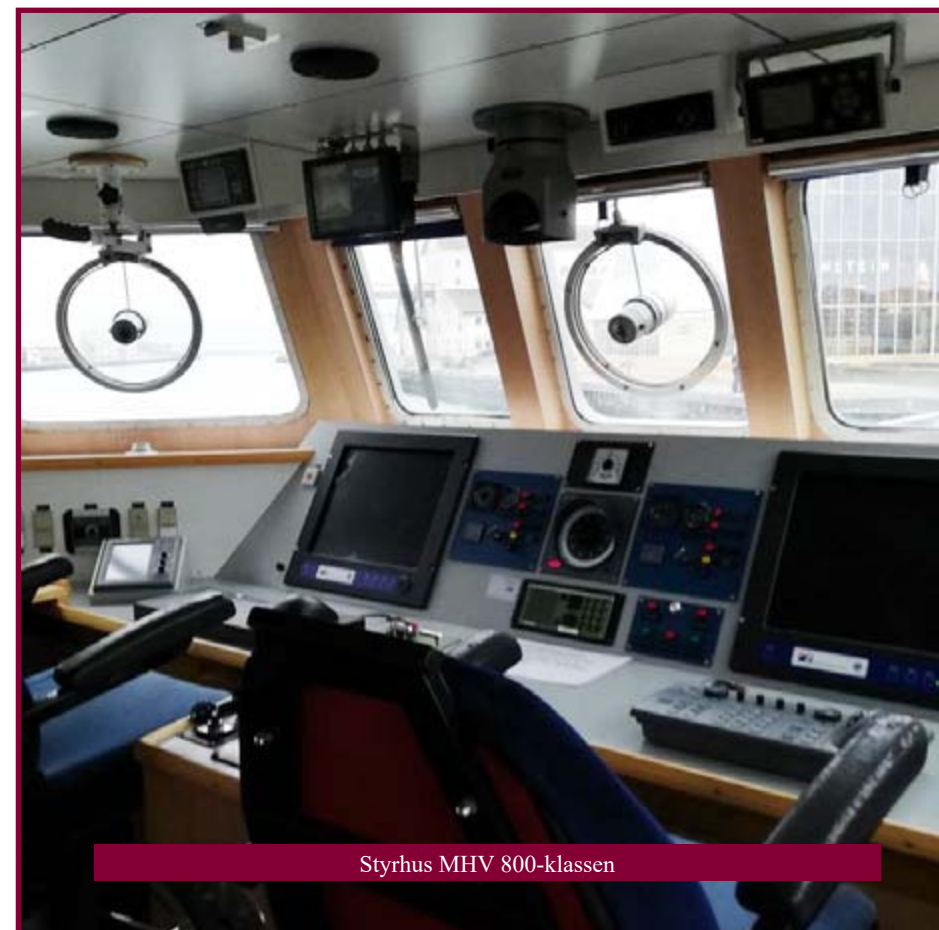
Vagt under gang og til ankers

Følgende vagter skal besættes under sejlads:

- Vagtchef (VCH)
- Rorgænger
- Udkig
- Vagthavende motorpasser (MOPA)
- Vagthavende kommunikationsgast (KOMGAST)

Følgende vagter skal besættes til anker:

- Vagtchef (VCH)
- Ankervagt/udkig



Styrhus MHV 800-klassen

6.2. Bestridelse af rortjeneste i MHV-fartøj

1. Formål og anvendelse

At sikre at rorgængerer er bekendt med det ansvar og de opgaver, de påhviler vedkommende, når et marinehjemmeværnsfartøj er let. Såvel i dagslys som om natten.

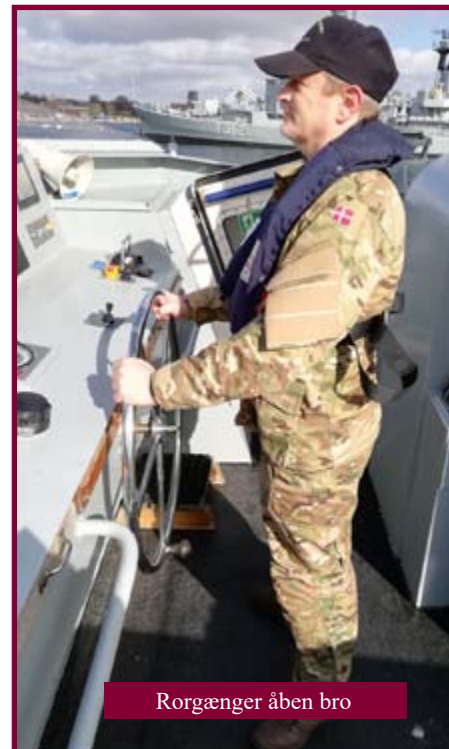
Rorgængerer styrer fartøjet efter ordrer fra vagtchefen (VCH). Dermed kan VCH koncentrere sig om hvor fartøjet sejler hen og, at det ikke støder ind i nogen eller noget.

2. Generelt

Når et marinehjemmeværnsfartøj er let, skal der til stadighed være etableret rortjeneste, rorgængerer skal følge de anvisninger der gives af VCH.

3. Vagtens bestridelse

Der etableres altid en rortjeneste når MHV-fartøjet er let. VCH har pligt til at opholde sig i styrehuset eller på åben bro. Rorgængerer skal hele tiden vide hvor VCH befinder sig ombord. Fartøjet kan drejes til styrbord (højre) eller til bagbord (venstre). Betegnelserne styr- og bagbord er meget gamle og stammer fra en tid, hvor styreåren sad i skibenes højre side. Skibene er nu til dags udstyret med selvstyrer, hvor skibet kan sættes på en fast kurs. Rorgængerer skal så ikke styre, men VCH har fortsat rorgængerer til rådighed, hvis f.eks. skibet skal foretage en vigemanøvre for et andet skib. Marinehjemmeværnsfartøjerne sejler mange steder i så snævre og trafikerede farvande, at fartøjet må skifte kurs meget hyppigt, så VCH vurderer efter forholdene om rorgængerer skal blive på sin plads eller kan opholde sig andet sted i styrehuset.



Rorgænger åben bro



Kompas



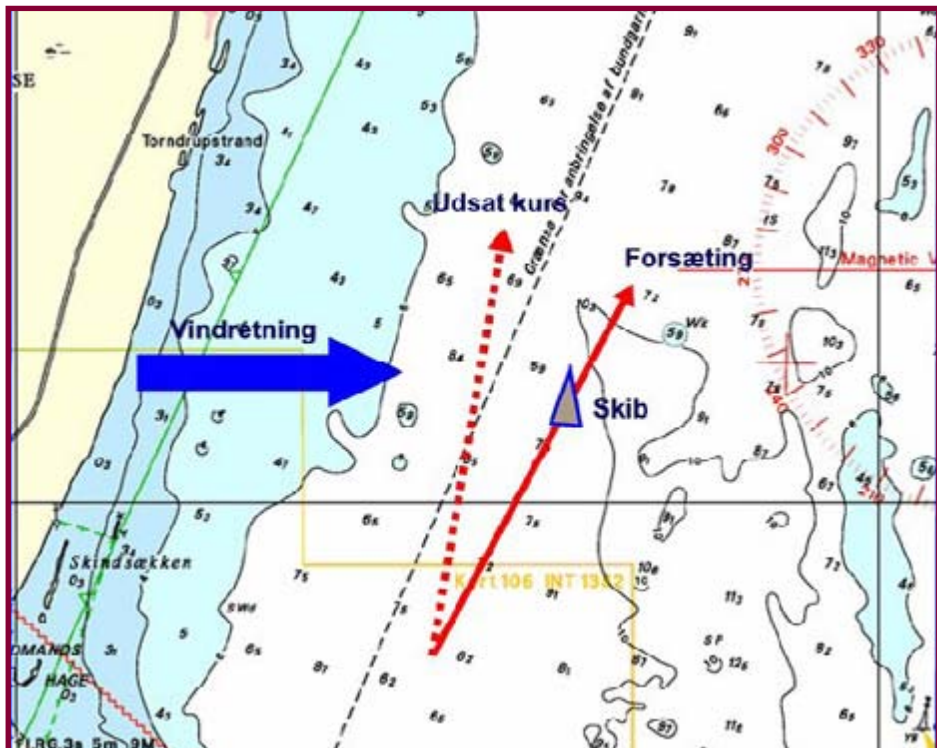
Rorindikator

Rorgængerer kan styre fartøjets ror enten ved at dreje på rattet eller ved at vippe joysticket. Begge dele kan betjenes både fra styrehuset og fra åben bro. Foran rorgængerer er hans to vigtigste hjælpemidler placeret, nemlig kompasset og rorindikatoren. På kompasset kan aflæses hvilken kurs fartøjet styrer.

På rorindikatoren kan aflæses, hvor meget roret er drejet til enten styrbord eller bagbord.

Den kurs fartøjet styres efter, udtales altid med 3 enkelttal: "0-6-5" udtales derfor "nul seks fem", hvorimod rorvinkler udtales som tal: "bagbord ti".

Når roret lægges midtskibs på rorindikatoren, er det ikke altid ensbetydende med at roret er midtskibs, hvorfor roret ofte skal lægges en 1-3 grader til en af siderne, således at fartøjet sejler lige ud.



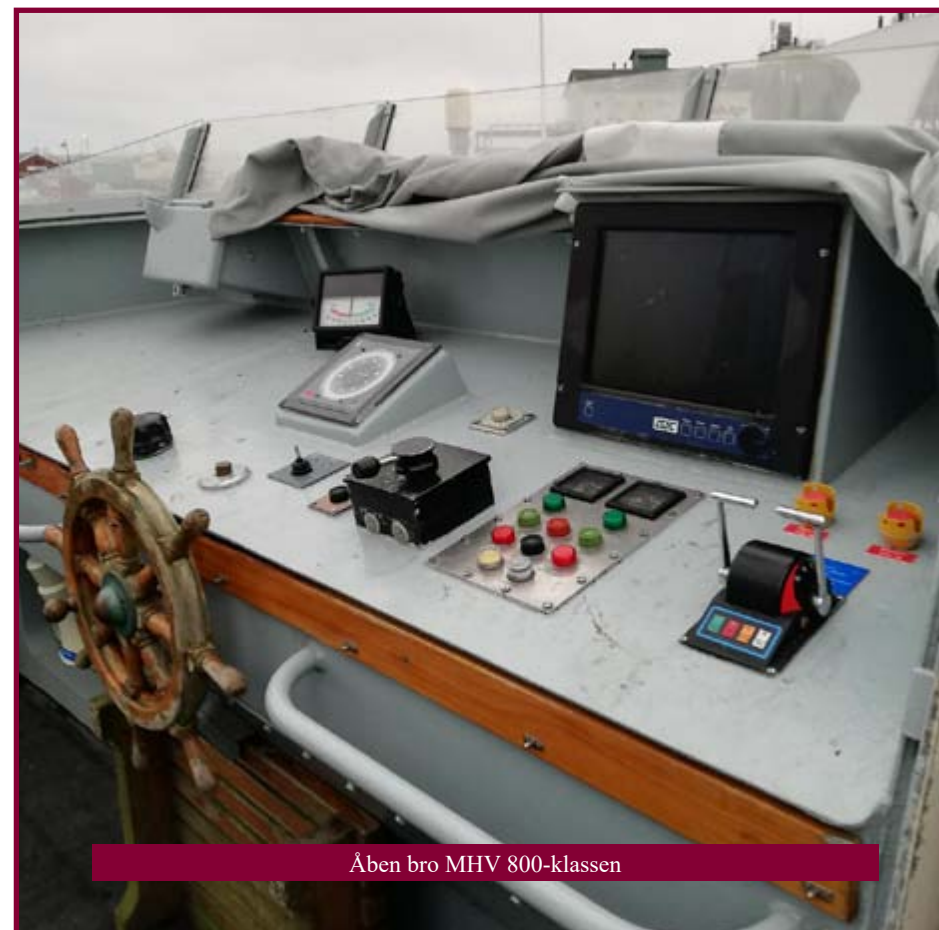
Fartøjet bliver påvirket af vinden, strømmen og søen. For at holde fartøjet på en bestemt kurs, kan det være nødvendigt at roret lægges et antal grader til en af siderne. Fartøjets kurs kan være meget vanskeligt at holde, især med medløbende sø. Det er vigtigt især ved medløbende sø, at rorgængereren, for at følge fartøjets bevægelse, undgår hurtige drej fra side til side. Korrigerer derfor kun med små rorudslag, således at fartøjets afvigelser fra kursen bliver tilnærmelsesvis lige store på begge sider af kursen.

Selv om fartøjet sejler støt på en kurs, fortæller det ikke nødvendigvis, hvordan fartøjet bevæger sig hen over grunden. Vinden og strømmen kan flytte fartøjet uden, at fartøjet ændrer kurs.

At fartøjet bliver forsæt, som det kaldes, skal VCH selvfølgelig tage højde for.

VCH kan give ordrer til rorgængereren på flere forskellige måder. Rorkommandoerne skal altid være præcise for at undgå misforståelser. Nedenfor er fastlagt de rorkommandoer, der anvendes i MHV-fartøjer. Der er følgende faste rorkommandoer:

- SB/BB lidt
- SB/BB 10
- SB/BB 20
- SB/BB 30
- SB/BB helt over



Åben bro MHV 800-klassen

RORKOMMANDOER:

“Angivelse af en bestemt rorvinkel”

“Styrbord 10”, “styrbord 20”, etc. eller “bagbord 10”, “bagbord 20”, etc.

Betyder, at roret skal lægges til den angivne side med den angivne rorvinkel.

“Roret helt over”

“Styrbord helt over” eller “bagbord helt over”

Betyder, at roret skal lægges i yderstilling i den angivne side.

“Lette på roret”

“Lette til styrbord 10”, “lette til styrbord 20”, etc. eller “lette til bagbord 10”, “lette til bagbord 20”, etc.

Betyder, at roret skal føres til den stilling i samme side, der angives ved rorvinklen i grader.

“Skift roret”

Betyder, at roret skal lægges til modsat side med samme rorvinkel, som det har, når kommandoen gives.

“Midtskibs”

Betyder, at roret skal lægges midtskibs.

“Ret så”

Betyder, at skibet skal styre den kurs, det lå an netop i det øjeblik, da kommandoen blev afgivet. Ved kursændringer bør rorkommandoerne afpasses således, at skibets drejning næsten er standset, når kommandoen “ret så” gives.

“Støt på ...”

Betyder, at skibet snarest muligt skal bringes til at ligge støt på en kurs, der ved kommandoen angives enten som en kurs på kompasset eller som et punkt, der skal styres efter. Kompaskursen skal altid angives ved tre cifre, f.eks. “støt på nul-otte-to”. Skal der støttes på et punkt, kan kommandoen f.eks. have følgende ordlyd: “Støt på den høje skorsten til venstre for kornsiloen”.

“SB/BB lidt...”

Betyder at roret drejes til den side der befales (styrbord eller bagbord), akkurat så meget at fartøjet begynder at foretage et drej til den side der er befalet for.

Alle ordrer skal øjeblikkeligt gentages af rorgængerens.

Rorgængerens skal desuden melde for rorets stilling efter udførelsen af enhver rorkommando, f.eks.:

«Roret ligger styrbord 20 grader» eller

«Roret ligger bagbord helt over»

Melde kursen i grader (f.eks. nul-otte-to), når skibet ligger støt på den beordrede kurs.

Vagtchefen skal kontrollere, at ordrene udføres korrekt, eksempelvis ved visuelt at konstatere, at rattet drejes til den rigtige side.

Hvis rorgængerens mærker noget unormalt ved styregrejserne, eller at skibet ikke lystre roret, skal han øjeblikkeligt varsko dette til Vagtchefen.

Rorgængerens afløsning må ikke finde sted under en manøvre eller andre vanskelige forhold.

Afløsning ved rattet kan kun ske efter tilladelse fra Vagtchefen, og efter eventuelt mørkesyn er opnået. Inden han overtager styringen, skal han have modtaget omhyggelig overlevering fra sin forgænger om, hvilken kurs der skal styres samt andre særlige forhold, der har betydning for styringen af fartøjet. Først når skibet ligger helt støt, kan rorgængerens lade afløseren overtage rattet, hvorefter den afløste melder sig afløst til vagthavende NAV, idet han til denne melder, hvilken kurs han har givet i overlevering. Den nye rorgænger melder tillige, at han har overtaget styringen på den overleverede kurs.

Efter hver afløsning og hyppigt i løbet af vagten skal Vagtchefen ved selvsyn forvise sig om, at rorgængerer styre den rigtige kurs.

AUTOMATISK STYRING (AUTOPILOT)

Ved overgang til automatisk styring (autopilot) giver vagtchefen ordren:

”Overgå til automatisk styring (autopilot) på kurs xxx°”

Rorgængerer aktiverer autopiloten på den angivne kurs og melder:

”Overgået til automatisk styring (autopilot) på kurs xxx°”

NB: Ved ordre til drejning/kursændring til styrbord/bagbord skal man være opmærksom på at rorvinklen/rorudslaget er bestemt af autopilotens indstilling/programmering. Derfor skal rorvinklen/rorudslaget ikke medtages ved ordre til drejning/kursændring.

”Styrbord/bagbord støtte xxx°”

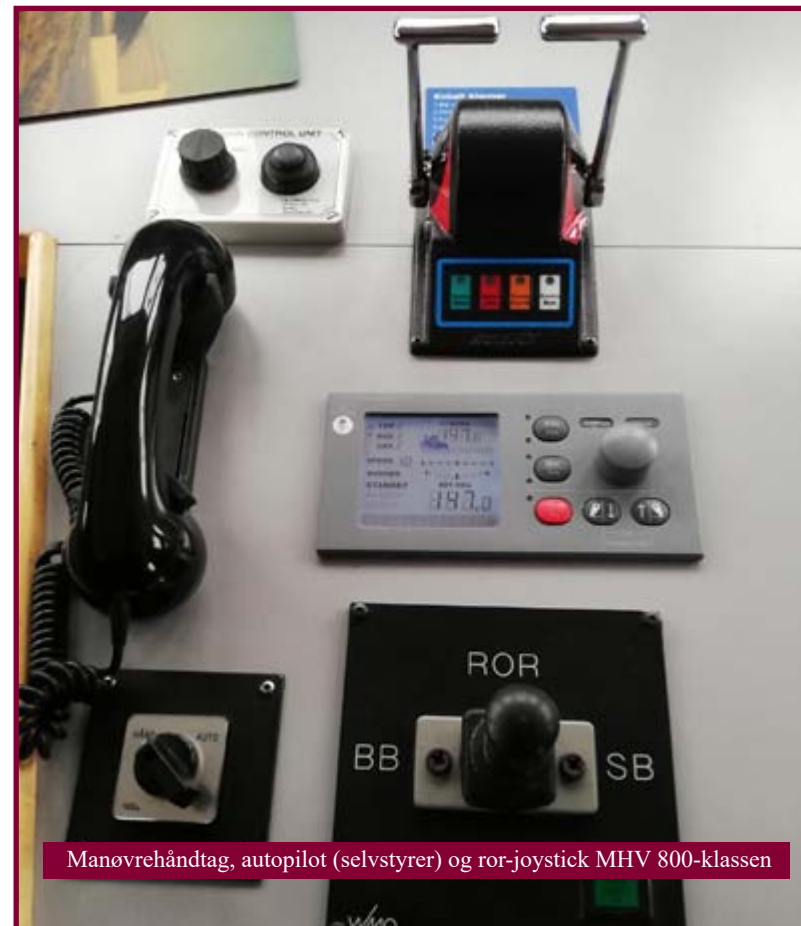
Rorgængerer kvitterer ”Styrbord/bagbord støtte xxx°», og drejer drejeknappen kurskontrol på autopiloten til den ønskede kurs.

Ved overgang til manuel styring giver vagtchefen ordren:

”Overgå til manuel styring på kurs xxx°”

Rorgængerer aktiverer manuel, og bringer skibet til at støtte på den angivne kurs og melder:

”Overgået til manuel styring på kurs xxx°”



Sejlads i båkelinje

Ved sejlads i snævre farvande eller ved afgang eller ankomst til havn, vil VCH ofte vælge at sejle i en båkelinje hvis det er muligt.

Derfor kan rorgængerer modtage ordre om at holde på f.eks. et fyr, en båkelinje, et markant punkt i land eller lignende. Rorgængerer styrer derpå lige mod det udpegede ved at se ud over fartøjets gøs. Hvis det er en fyr- eller båkelinje, der skal holdes over et, skal rorgængerer straks melde, hvis han ikke kan holde det udpegede over et.



Over et - Rigtigt

Ikke over et - Melding til VCH

Afsluttende bemærkninger til roretjeneste i MHV-fartøjer. Rorgænger gentager altid den ordre, han modtager, og rorgænger melder altid til VCH, når han er på befalet kurs eller rorvinkel. Hvis vagthavende ikke svarer på rorgængerens melding, gentager han denne, indtil vagthavende tilkendegiver, at han har hørt meldingen.

Ud over de ovennævnte meldinger skal rorgænger også afgive melding hvis:

Han mærker noget unormalt ved styregrejerne eller, hvis fartøjet ikke lyster roret. Dette skal straks meldes til VCH.

Ved vagtafløsning melder den afløsende rorgænger sig til vagthavende navigatør, inden afløsning finder sted. Den afløsende rorgænger skal derpå have en overlevering fra sin forgænger om, hvilken kurs der skal styres, og ved hvilken rorstilling fartøjet ligger støt. Når fartøjet ligger støt på en kurs, overtager afløseren rattet. Den afløste rorgænger melder til vagthavende navigatør, hvilken kurs han har givet i overlevering. Afløsning af rorgænger må ikke finde sted under en manøvre eller et drej.



6.3. Bestridelse af udkigstjeneste i MHV-fartøj

1. Formål og anvendelse

At sikre at udkiggen er bekendt med det ansvar og de opgaver, der påhviler vedkommende, når et MHV-fartøj er let. Såvel i dagslys som ved nat.

En gast i et MHV-fartøj kan kun virke som udkig hvis den pågældende er vurderet "egnet til skibstjeneste" og er "skikket til udkig". Vedkommende skal have et godt helbred, et normalt syn, en normale hørelse og ikke være farveblind.

2. Generelt

Når et MHV-fartøj er let, skal der til stadighed være etableret udkigstjeneste. Udkiggen skal holde behørigt udkig ved både at bruge øjne og øre og melde om sine observationer til VCH. Udkiggen afgiver meldinger højt og tydeligt og VCH kvittere på meldinger med et "modtaget" hvis meldingen er modtaget og forstået. I modsat fald vil VCH kvittere med et "ikke forstået, gentag".

3. Vagtens bestridelse

Der etableres en udkigstørn hvis der sejles over længere tid. VCH har pligt til at opholde sig i styrehuset eller på åben bro. Udkiggen skal hele tiden vide, hvor VCH befinder sig ombord.



Udkig MHV-fartøj

I ethvert skib skal der altid holdes behørigt udkig ved at bruge både øjne og ører. Udkiggen hjælper den VCH med at få et fuldstændigt overblik over situationen således, at den VCH kan vurdere fare for sammenstød, muligheden for at foretage manøvrer m.v. I et marinehjemmeværnsfartøj er der altid udstukket mindst én gast til udkigstjeneste. Under f.eks. dårlige vejrforhold eller under søredning vil der ofte være flere gaster udstukket til udkigstjeneste.

Udkiggen skal være forberedt på, at vagten skal kunne passes fra åben bro eller på dækket, og derfor må han sørge for at være klædt varmt nok på til at kunne passe sin vagt. Når man fryser, er man ikke opmærksom og agtpågivende. Derfor vil vagten også blive skiftet med hyppigere mellemrum i koldt og dårligt vejr.

Hvis udkiggen skal på vagt om natten, er det vigtigt han har et godt nattesyn. Nattesynet forstyrres af lys, og det er forskelligt fra person til person, hvor lang tid der går, før det fulde nattesyn er etableret. Udkiggen skal derfor passe på ikke at se ind i skarpt lys under vagten.

4. Kikkerten

Udkiggens vigtigste arbejdsredskab er en kikkert. Der er kun få kikkert ombord, som alle anvendes af vagtchefen, navigatøren og af dem, der holder udkig. Kikkert kan ikke tåle at falde på dørken, så hav altid remmen om halsen. Sørg for at holde kikkerten ren. Glassene kan ridses, så rens den med dertil egnet linsepapir eller bløde rene klude, som dem der bruges til at pudse briller med.

Kikkerten skal indstilles til den, der skal bruge den. Dels skal øjenafstanden indstilles ved at dreje kikkerten om sin akse – åbne og lukke den. På en skala ved drejepunktet kan man aflæse den afstand, der er mellem ens pupiller. Kender man dette tal, kan kikkerten umiddelbart indstilles.

Den anden indstilling sker på okularerne hver for sig. Det kaldes at indstille kikkertens dioptri. Hvis kikkerten ikke er indstillet til brugerens øjne, ser man ikke klart, og man kan nemt overse små eller fjerne genstande. Dioptrien indstilles ved: At dreje begge okularer til +4.



At indstille hvert okular hver for sig. Hold hånden for højre linse, se med begge øjne, og drej langsomt venstre okular til du ser skarpt. Gentag proceduren med det højre øje, som sagtens kan have en anden dioptri. Indstillingen kan nu aflæses på okularerne. Husk din indstilling, så du hurtigt kan indstille din kikkert, når du overtager vagten.

Om natten er det nødvendigt med en anden dioptriindstilling. Normalt skal indstillingen være 1 dioptri mindre om natten end om dagen. Er dagindstillingen f.eks. +2 på højre øje og +1 på venstre, skal natindstillingen være +1 og 0.

5. Metode som udkig

For at mindske risikoen for at noget undgår udkiggens opmærksom, er der nogle teknikker, som udkiggen med fordel kan bruge.

Om dagen:

Undersøg i ca. 30 sekunder et udsnit af ansvarsområdet med kikkert. Hold kimningen midt i synsfeltet og følg den langsomt ved at se i små cirkelbevægelser. Hvis du får øje på en genstand, så kig rundt om den.

Undersøg derefter i ca. 30 sekunder det samme område uden kikkert i lodrette bånd fra kimningen og ind mod eget fartøj. Fortsæt på samme måde med resten af ansvarsområdet.

Om natten:

Brug i princippet samme metode, men undersøg området i ca. 45 sekunder med kikkert fra yderkant til yderkant. Afsøg derefter det samme område i modsat retning i ca. 45 sekunder. Undersøg hele området i ca. 30 sekunder uden kikkert.

Er udkiggen ikke omhyggelig med straks at melde alt, hvad han ser og hører, kan det være medvirkende til at fartøjets og besætningens sikkerhed bringes i fare.

Udkiggens opgaver:

Udkiggen skal straks melde til VCH om alt indenfor syns- og hørevidde. Udkiggen skal melde om alle ændringer i omgivelserne, herunder andre skibe og fartøjer, farvandsafmærkninger, drivgods eller andre farer.

Når udkiggen er på post, skal han hele tiden afsøge synsfeltet, så intet undgår hans opmærksomhed.

I usigtbart vejr (tåge, dis, regnbyger m.v.) skal udkiggen bruge sin hørelse og straks melde om tågesignaler, motorstøj fra andre fartøjer samt om enhver anden lyd giver.

Under sejlads skal udkiggen så tidligt som muligt varsko om:

- Nødsignaler (se nedenfor).
- Skibe, fartøjer og fly af enhver art og størrelse.
- Røg fra skibe også selv om skrog eller overbygning endnu ikke er synlig over horisonten.
- Land, klipper, skær, vraggods, bråd, strømskær og forandringer i vandets farve m.m.
- Olie eller anden forurening, der ligger på havets overflade.
- Fyrtårne, båker, farvandsafmærkninger, lys blus og lanterner.
- Signaler af enhver art.

Følgende signaler, brugt eller vist enten sammen eller hver for sig, betyder nød og at hjælp er nødvendig:

- Kanonskud eller andet knaldsignal affyret med ca. 1 min. mellemrum.
- Uafbrudt brug af tågehorn.
- Raketter eller bomber, der udkaster røde stjerner. Disse af-fyres én ad gangen med korte mellemrum.
- Et signal, der udsendes som lys- eller lydsignal, der består af gruppen ••• - - - •••(SOS) efter morsesystemet.
- Signalflagene N C efter den internationale signalbog.
- Et firkantet flag med en kugle eller noget, der ligner en kugle, over eller under flaget.
- Flamme ombord i et skib (f.eks. en brændende olietønde eller lign.)
- Et faldskærmsblus eller et håndblus der viser konstant rødt lys.
- Et røgsignal med orangerfarvet røg.
- En person, der langsomt, gentagne gange hæver og sænker armene, der er udstrakt til hver side.

Udover alt det ovenstående skal udviggen varsko om:

- Skibe eller fartøjer, der er grundstødt.
- Fly, der er nødlandet.
- Nogen ombord i eget fartøj eller i nærheden af fartøjet, der er i livsfare.
- Mand over bord. Udviggen må ikke tabe den pågældende af syne så længe, han kan ses fra fartøjet. Udviggen udpeger hele tiden retningen til den overbord faldne.
- Skibe eller fartøjer, der kipper eller fronter, og kipning med flag fra land.
- Om natten har udviggen tilsyn med at eget fartøjs skibsllys brænder klart.

6. Meldinger

Det kan være af betydning at melde, at der er observeret et eller andet ukendt objekt, hvis objektet ikke straks kan identificeres, i stedet for at vente med meldingen til objektet er identificeret. Når objektet er identificeret kan meldingen suppleres.

Retningsangivelsen til det observerede objekt skal være entydig. Derfor inddeles udviggen synsfelt i 2 hovedretninger:

GRØN = Styrbord side

RØD = Bagbord side

En udvig, der observerer et skib, varskoer vagtchefen om, idet der også meldes en sideangivelse f.eks. "Skib grøn 130", såfremt der er mere end ét skib, varskos antallet. Kan han identificere skibet, varskos dette ligeledes. Ved pejling af de enkelte objekter anvendes kompasset eller de repeterkompasser der er placeret i hver side af fartøjet på åben bro.

Endelig kan udviggen afgive følgende retningsangivelser:

- Skib ret for
(for skib eller objekt der måtte befinde sig ret for).
- Skib ret agter
(for skib eller objekt der måtte befinde sig ret agter).
- Skib tværs om styrbord
(for skib eller objekt 90 grader om styrbord).
- Skib tværs om bagbord
(for skib eller objekt 90 grader om bagbord).

Hvis det er et fly der observeres melder han både side og højdeangivelse, f.eks. "Fly rød 40", og eventuelt estimeret højde hvis dette er muligt (her er det normalt kun lavtgående fly der har interesse), såfremt der er flere end et, varskos ligeledes antallet.



Repeaterkompas



Styrehus MHV 800-klassen

6.4. Bestridelse af ankervagt på MHV-fartøj

1. Formål og anvendelse

At sikre at ankervagten er bekendt med det ansvar og de opgaver, der påhviler vedkommende, når et marinehjemmeværnsfartøj ligger til ankers. Det gælder såvel i dagslys som ved nat.

2. Generelt

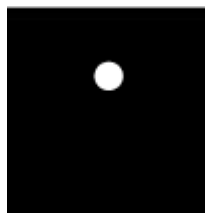
Når et marinehjemmeværnsfartøj ligger til ankers, skal der til stadighed være etableret ankervagt, samt være en vagtchef (VCH) på kald. Ankervagten og VCH tårn udstikkes af FARF blandt besætningens medlemmer. Ankres der over længere tid, etableres en tårn, så alle kan se, hvornår de skal på vagt. Ankervagten skal holde behørigt udvig ved både at bruge øjne og ører som beskrevet under udvigstjeneste. Det er ankervagten's pligt at tilse at fartøjet forbliver på sin ankerplads og ikke driver for ankeret. Endvidere fungerer ankervagten som udvig, og runderer fartøjet med mellemrum for at sikre sig at der ikke er ild, vandindtrængen eller andre forhold, der kan være til fare for fartøj og besætning.

3. Vagtens bestridelse

Der etableres en VCH tårn hvis ankringen er over længere tid. VCH har ikke pligt til at opholde sig på broen, og har mulighed for at sove på køjen. Ankervagten skal dog hele tiden vide hvor VCH befinder sig ombord. Ankervagten kan bestrides af personer, som er i stand til at udfører de pålagte opgaver – dvs. de skal kunne betjene Max-Sea og radar til de, for vagten, relevante funktioner. Vagtens opholdsområde er på broen. Tiltrædende vagt runderer fartøjet og tilser at ankeret er bremset af, samt at korrekt dag- eller natsignal for ankring er i orden, før overtagelse af vagten. Dagsignal for ankerligger: En sort kugle hvor den bedst kan ses, synlig hele horisonten rundt. Natsignal for ankerligger under 50 meter i længden: Et hvidt lys der er synligt hele horisonten rundt (ankerlanterne). For ankerlanterne er der en kontrollampe på lanternetavlen i styrehuset.



Dagsignal for skib under 50 meter der ligger til ankers.



Natsignal for et skib under 50 meter, der ligger til ankers, skal vise et hvidt lys, der kan ses hele horisonten rundt.

Ved overlevering fra foregående vagt, eller VCH ved opstart af vagt, gennemgås ankerjournalen med vægt på følgende:

- Ankerposition på GPS.
- Pejlinger/afstande til markante punkter på land eller bundfaste fyr på MaxSea.
- Pejlinger/afstande til markante punkter på land eller bundfaste fyr på radar.
- Pejlinger til markante punkter på land eller bundfaste fyr via pejledioper.
- Eventuelle ankeralarmer, indsat på radar/MaxSEA
- Radius for hvornår der skal plottes andre skibe med henblik på vurdering om fare for sammenstød

Under vagten udføres følgende:

- Med jævne mellemrum afsøges horisonten rundt med kikert, for at sikre at øvrige fartøjer mv. holder klar af eget fartøj.

- Vurdere om der er fare for sammenstød for skibe der kommer inden for en radius angivet af VCH.
- Med de mellemrum, VCH har indført i ankringsjournalen, kontrolleres GPS-position samt pejlinger/afstande på radar/MaxSea.
- Tildragelser og vejr indskrives i skibsjournalen.
- Ved hhv. sol op- og nedgang skiftes imellem dags- og natsignal for ankerligger, jf. ref. a, regel 30.
- Hejsning og nedhaling af flag.
- Besvare eventuelle opkald på fartøjets telefon.

4. Varsko af vagtchef

I følgende tilfælde varskos vagtchefen øjeblikkeligt:

- Ved opkommende dårligt vejr, nedsat sigt, kraftig tiltagende strøm og/eller vind.
- Hvis fartøjet flytter sig i forhold til GPS-position, samt markerede pejlinger/afstande på MaxSea/radar.
- Ved ankeralarm på MaxSea.
- Hvis observerede fartøjer/skibe har pejling mod eget fartøj, og pejligen ikke ser ud til at ændre sig og der ved radar kan konstateres at der er fare for sammenstød
- Ved MAYDAY eller PAN-PAN kald på VHF radioen.
- Ved opkald til fartøjet på VHF, satellittelefon eller mobiltelefon.
- Ved enhver overskridelse af VCH fastlagte margener i ankringsjournalen.
- Ved enhver form for eget fartøjs sikkerhed.

5. Opbevaring af ankringsjournal

Ankringsjournalen er et arbejdsdokument, som giver VCH mulighed for at få et overblik over fartøjets position gennem ankringen. Er ankringen forløbet uden problemer eller havarier, stilles der derfor ikke krav til at ankringsjournalen gemmes. Sker der havari, near miss eller anden hændelse under ankringen, gemmes ankringsjournalen og medsendes havarirapporten. Ankringsjournalen opbevares til havarisagsbehandlingen er afsluttet.



Ankerkugle sætte i bagbord fald MHV-fartøj

6.5. Vagttjeneste i havn

Indledning

Under ophold i havn skal der, når fartøjet er under kommando, altid være en vagtmand ombord. Vagtperioden fastlægges af fartøjsføreren (FARF).

Næstkommanderende (NK) udarbejder i hvert enkelt tilfælde vagtliste til brug under fartøjets ophold i havn.

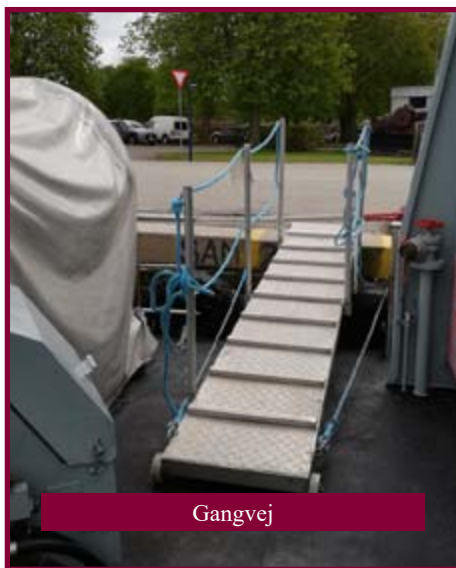
Hvis flere fartøjer ligger sammen, vil der ofte blive stillet et vagthold. Det kan bestå af en vagtholdsleder, ofte en vagtchef/fartøjsfører og en motorpasser, der kan løse tekniske problemer, en radiogast, der varetager kommunikation samt en eller flere kajvagter, der opholder sig på kajen ud for fartøjerne eller lige ovenfor gangvejen på et af fartøjerne. Vagten skal rundere på alle fartøjerne især, hvis alle øvrige er gået i land.

Instruks for vagtmanden

Vagtmanden fører adgangskontrol til fartøjet. Hvis en person, der ikke har lovligt ærinde, kommer ombord, skal han personligt afvise denne ved en myndig og bestemt optræden. Efterkommer den indtrængende ikke vagtmandens opfordring til at forlade fartøjet, skal han sikre sig, at den pågældende ikke kan få adgang til fartøjet om læ ved at låse evt. døre eller luger, som måtte være åbne, og derefter hurtigst muligt tilkalde hjælp ved det stedlige politi. Hvis det er muligt, skal han samtidig underrette FARF om det passerede. Kan dette ikke lade sig gøre, orienteres FARF om det passerede når det er muligt, ligesom hændelsen indføres i skibsjournalen.

- Ved overtagelse af vagten gennemgås fartøjet. Alle luger og døre, der ikke benyttes, skal være låst. Fortøjninger, fendere, landgang og redningsnet samt redningslejder ved redningszonen ud mod havnen kontrolleres.
- Bemærkning om overtagelse af vagten indføres i skibsjournalen.
- Vagtmanden sætter og nedhaler flaget til de anførte tidspunkter. Straks efter nedhaling af flaget tændes dækslysene. Disse slukkes igen ved solopgang.
- Vagtmanden er ansvarlig for, at der altid er klaret op på dæk og om læ.

- Vagtmanden må opholde sig på banjen eller i styrehuset, når han ikke er optaget af inspektion eller arbejde andetsteds ombord.
- Vagtmanden inspicerer i alle rum mindst hver 4. time for ild og indtrængende vand.
- Vagtmanden må, når hele besætningen er ombord, slange på køjen (sove fuldt påklædt) i perioden 2400 – 0630.
- Vagtmanden må under ingen omstændigheder fjerne sig fra fartøjet under sin vagt, medmindre dette er bydende nødvendigt.
- Vagtmanden er ligeledes telefonvagt.
- Vagtmanden må modtage besøg ombord i henhold til FARF bestemmelser.
- Vagten fungerer som chefs stedfortræder og skal altid optræde korrekt både i påklædning og opførsel. Vagten er foresat for den øvrige besætning og skal følge hans anvisninger.
- Hvis besætningen går i land, skal det anføres på en landlovstavle, så vagten ved, hvem der er ombord. Vagten bør altid have noteret lokale telefonnumre på, hvordan man tilkalder hjælp (112), havnekontoret m.v.
- Vagten kontrollerer bl.a. fortøjninger, fendere, gangvej og redningslejder i forbindelse med rundering.



Gangvej



Redningslejder

Kapitel 7 OPERATIV INDSÆTTELSE

7.1. Ankring med MHV-fartøj

1. Formål og anvendelse

At sikre anvendelse af ensartede procedure i forbindelse med ankring og letning for Marinehjemmeværnsfartøj.

2. Capstan og spilkop

En Capstan er en roterende, vertikal tromle som bruges til at hæve eller flytte tunge genstande eller trække i eksempelvis trosser for at bringe fartøjet hen i den position som FARF ønsker. Fra ældre tid blev capstan også benyttet til at hæve ankret i et såkaldt gangspil der var mekanisk drevet rundt af besætningen med spilspager.

Spilkop på ankerspil på fartøjer af MHV 900-klassen er en roterende, vertikal tromle som tjener samme funktion som capstan på fartøjer af MHV 800-klassen. Fremgangsmåde ved anvendelse af stropper er den samme hvad enten man betjener sig af capstan eller spilkop.

I forbindelse med bl.a. ugunstigt vindforhold eller kraftig vind ved havnemanøvren, hvor der er risiko for at fartøjet vil drive væk fra kajen, klargøres capstan/spilkop efter ordre, således at der kan hives ind på forspringet eller fortrossen.

3. Klargøring og anvendelse af capstan

Efter ordre tilsluttes hydraulikken til ankerspillet, koblingen på ankerspillet skiftes til "UD". Betjeningshåndtaget til ankerspillet bemannes af en gast, der efter tilladelse udfører funktionstest af betjening af capstan.

Håndtag tilbage – capstan drejer højre om, håndtag frem – capstan drejer venstre om.

Den aktuelle trosse føres fra klys gennem pullert og over til capstan, hvor der lægges en enkelt tørn. En stopper (smækkert ca. 25 mm tovværk på ca. 4 meters længde) føres gennem det agterste øje på pullerten, således at stopperen ligger dobbelt i en længde af 2 meter.

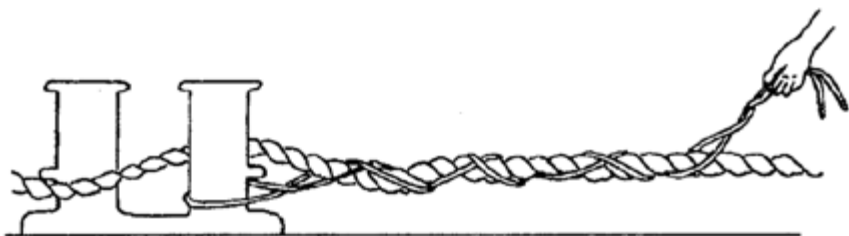
Efter ordre lægges 2½ - 3 tørn om Kapstanen. Gasten skal holde ca. 1 meter oppe på trossen, for at minimere risikoen for at hånden kommer i klemme mellem capstan og trosse, hvis trossen pludselig skranser.

Indhalingen af trossen udføres kun efter ordre, og vil fortrinsvis ske i etaper.

Når der hales ind på trossen, skal gaste ved trossen med skiftende håndstilling (hånd over hånd) følge indhalingen af trossen, således at han som minimum altid har en hånd på trossen. En anden gaste hjælper med, at den indhalede del af trossen slanges op på dækket.

Når der gives ordre til at gøre trossen fast, stoppes indhalingen og alle tørn om capstanen bibeholdes, mens gaste stadigvæk holder i trossen. Stopperen sættes på trossen.

Når der gives ordre til at gøre trossen fast, stoppes indhalingen og alle tørn om capstanen bibeholdes, mens gaste stadigvæk holder i trossen. Stopperen sættes på trossen - mellem klys og pullert - hvor stopperen snos omkring trossen, til der kun er ca. 20 cm tilbage af stopperen, der ligeledes snos. Herefter holdes der fast i den frie ende af stopperen, hvorefter trossen efter ordre opgås på capstanen tørn for tørn. For hver tørn kontrolleres, om stopperen bærer. Trossen gøres herefter fast på pullerten med passende antal krydstørn.



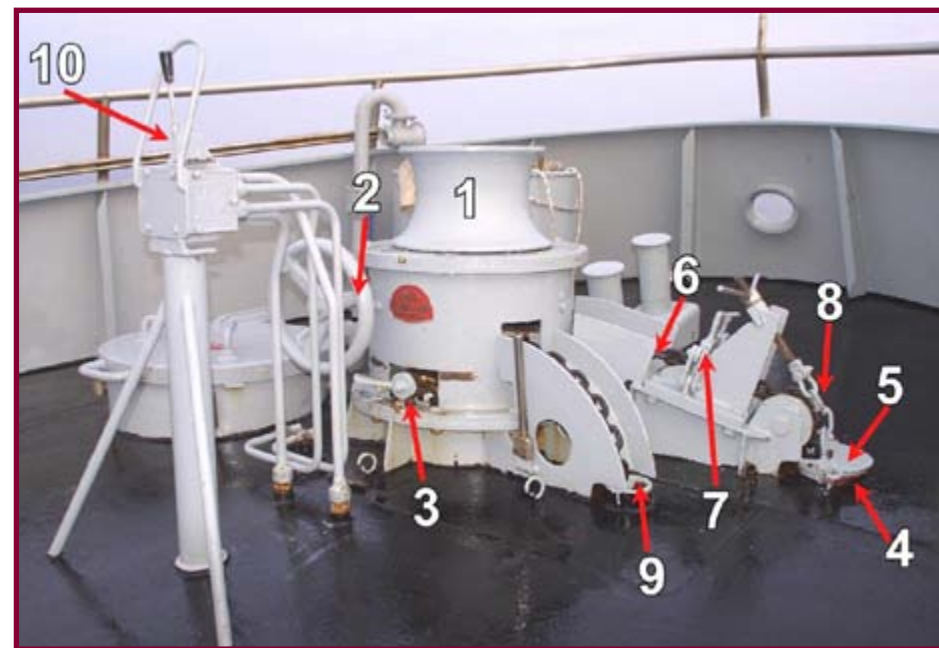
Hvis trossen begynder at skranse ukontrolleret, skal gaste ikke forsøge at holde trossen, men skal i stedet straks slippe trossen og fortrække væk fra capstanen. Øvrige på fordækket skal advares. Gaste må først efter ordre genoptage indhalingen af trossen.

4. Ankerspil i MHV-fartøjer

MHV 800-klassen og MHV 900-klassen er på fordækket monteret med et ankerspil, kombineret med en capstan (MHV 800-klassen) og spilkop (MHV 900-klassen), samt et bovanker i kæde i styrbords side.

Ankerspil hoveddele (MHV 800-klassen)

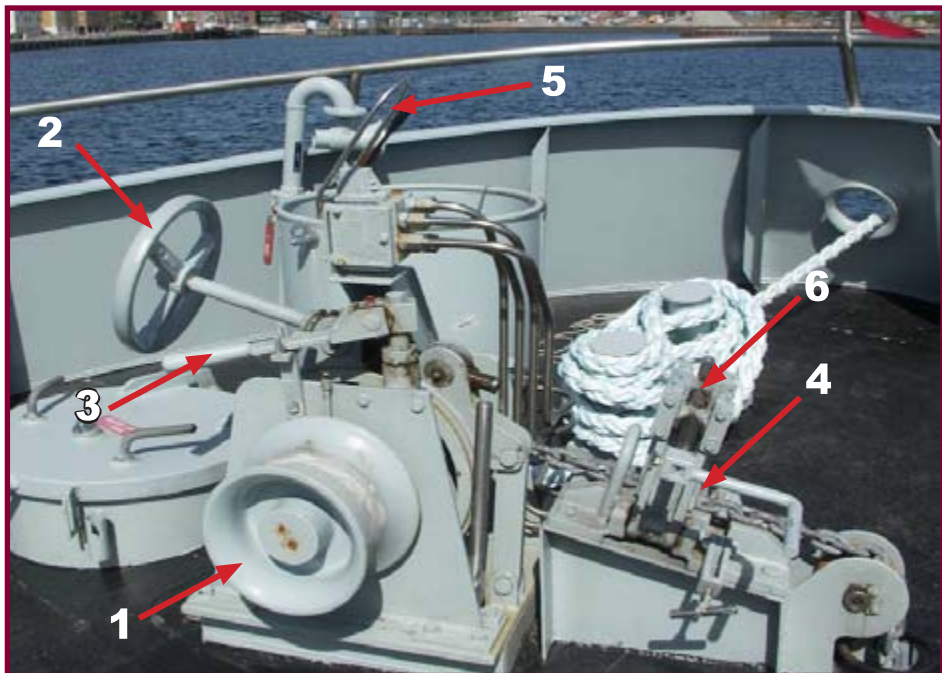
MHV 800-klassen ankerspil er et Nørlau hydraulisk drevet kombineret ankerspil og capstan med lodret akse, hvilket gør, at det kan anvendes henholdsvis som ankerspil eller capstan, og hvor manøvreventilen (betjeningshåndtaget) er monteret i nærheden af spillet.



1. Capstan	2. Bremsehåndtag	3. Koblingshåndtag
4. Ankerklys	5. Dæksel	6. Kædeviser
7. Kædekniber	8. Kædestrammer	9. Kædepibe
10. Manøvreventil		

Ankerspil hoveddele MHV 900-klassen

MHV 900-klassen ankerspil er et Nørlau hydraulisk drevet kombineret ankerspil og spilkop af typen 113, med et udkobbelbart kabelarhjul for 13 mm kortleddet kæde DIN 766, et stk. spilkop Ø280 mm og manøvreventil for lokal betjening, monteret i nærhed af spillet.



1. Spilkop	2. Bremsehåndtag	3. Koblingshåndtag
4. Kædelås/bagstopper	5. Manøvreventil	6. Kædekniber

5. Ankerkæde

Ankerkæden er en 110 meter kortleddet galvaniseret kæde, der er afmærket for hver 10 meter med rød maling, begyndende fra ankeret med mærkning af et kædeled, to kædeled osv. Kæden er sjækket til ankeret og ført fra ankerklys til kædeviser og videre rundt kabelarhjulet, hvor der er nogle fordybninger "hvalpe", der nøje passer til ankerkædens led, så kæden ikke skrider på hjulet. Herfra fortsætter kæden ned i kædekassen via kædepiben.

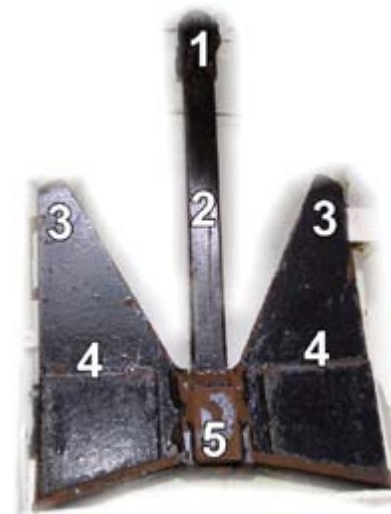
Kædens fri ende er fastgjort i kædekassen, hvor ikke benyttet kæde er slaget op i lag.

Kædens fri ende, kan uden for kædekassen frigøres, så kæden hurtigt kan stikkes ud, hvis der opstår en nødsituation.

Ankret i MHV 800-klassen og MHV 900-klassen er udrustet med et bovanker placeret i et ankerklys i styrbords side. Der forefindes ikke noget reserveanker i MHV-fartøjer.

Ankeret er et patentanker med en vægt på 168 kg. Ankerets vægt er sat i forhold til fartøjets størrelse.

Patentankeret er konstrueret således, at arme og flige i forhold til læggen kan drejes ca. 50° om en svær bolt i krydset. Arme og fligene vil, når ankeret er i bund, og der er kommet træk på kæden, arbejde sig ned i bunden. Konstruktionen muliggør også, at læggen på bovankeret kan hives helt op i klyset, og armene kan komme til at ligge fast an mod fartøjets bov.



1. Ankersjækkel	2. Læggen	3. Fligene
4. Armene	5. Krydset	

Ankerspillets hovedfunktion er at virke som ankerspil. Der kan ved en let og simpel omstilling, skiftes til anvendelse som capstan (MHV 800-klassen) og spilkop (MHV 900-klassen).

Kun ankerspillets funktion vil efterfølgende blive gennemgået.

6. Ankring og letning med fartøjer af MHV 800-klassen

Ankring:

1. Det kontrolleres, at kabelarhjulet er bremset.
2. Dækslet over ankerklys drejes til siden.
3. Kædestrammer afmonteres og placeres på dækket.
4. Kædelås/bagstopperen opgås. Kniberen skal vippes helt til siden.
5. Kabelarhjulet udkobles og koblingshåndtaget føres mod venstre til vandret position "UD" og kabelarhjulet holdes nu kun af bremsen.
6. Bremsehåndtaget drejes til venstre, bremsen løsnes og ankrets vægt får derved kæden til at løbe ud. Under denne manøvre drejer kabelarhjulet rundt.
7. Når den længde kæde er ude, som er befalet, bremses kabelarhjulet.
8. Kædekniberen spændes på kæden når fartøjet ligger stabilt og ikke skranser i ankret.

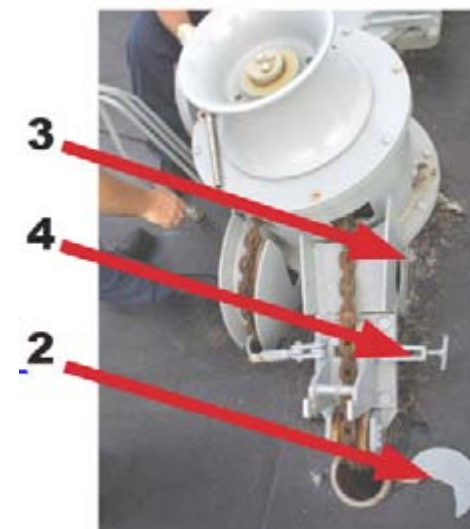
Letning:

1. Hydraulikken tilsluttes ankerspillet fra åben bro eller fra styrehuset.
2. Kabelarhjulet indkobles. Koblingshåndtaget føres fra højre til vandret position "IND".
3. Kædekniber opgås. Kædekniberen skal vippes helt til siden.
4. Bremsehåndtaget drejes til venstre, bremsen løsnes på kabelarhjulet.
5. Kørselsretning på kabelarhjulet kan ændres, ved at skifte stillingen på manøvrehåndtaget, tilbage (HIV), midterstilling (STOP), frem (FIR).
6. Manøvrehåndtaget føres tilbage (HIV), hvorved kæden og ankret af kabelarhjulet herved bliver hevet ind.
7. Når ankret er helt oppe i klyset, stoppes kabelarhjulet.
8. Kabelarhjulet bremses og bremsehåndtaget drejes mod højre til der er modstand.

9. Kædestrammer spændes på kæden.
10. Dæksel drejes tilbage over ankerklys.
11. Koblingshåndtaget føres mod venstre til vandret position "UD".
12. Hydraulikken til ankerspillet afbrydes.

Herefter er ankerspillet bragt i daglig orden.

Ankring MHV 800-klassen



Letning MHV 800-klassen



7. Ankring og letning med fartøjer af MHV 900-klassen

Ankring:

1. Det kontrolleres, at kabelarhjulet er bremset.
2. Kædekniberen løsnes og denne skal helt opgåes.
3. Koblingshåndtaget kontrolleres at denne er i "gaffel" (højre) position "UD".
4. Bremsehåndtaget drejes til venstre, bremsen løsnes og ankrets vægt, får kæden til at løbe ud, under denne manøvre drejer kabelarhjulet rundt.
5. Kabelarhjulet bremses ved at bremsehåndtaget drejes til højre til der er modstand og kabelarhjulet ophører med at dreje rundt, når tilpas længde kæde er ude.
6. Kædelås og kædekniber spændes om kæden, når fartøjet ligge stabilt og ikke skranser i ankerkæden.

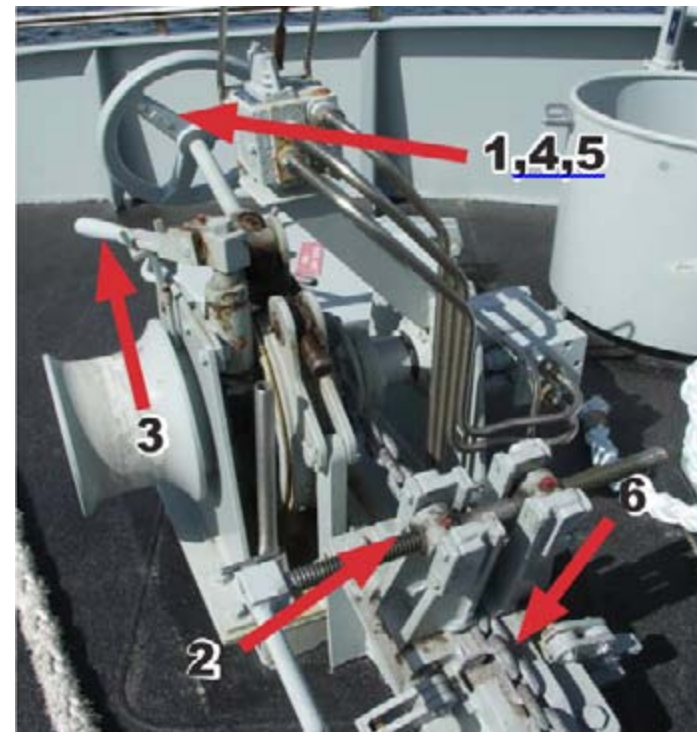
Letning:

1. Hydraulikken tilsluttes ankerspillet. Hydraulikken startes og stoppes ved betjeningspult ved kranen. Pumpen startes ved at skifte til "anker" på betjeningspanelet.
2. Brandpumpen startes på skottet i mellemgangen ved nedgangen til maskinen. Herefter åbnes ventil for spuling af ankerkæde i ankerklys. Ventilen er placeret i forpeaken.
3. Kabelarhjulet indkobles. Koblingshåndtaget føres mod venstre så håndtaget ligger uden for gaffelen i position "IND".
4. Kædelås og kædekniber opgås.
5. Bremsehåndtaget drejes til venstre hvorved bremsen løsner på kabelarhjulet.
6. Kørselsretningen på kabelarhjulet kan ændres, ved at skifte stillingen på manøvrehåndtaget, tilbage (HIV), midterstilling (STOP), frem (FIR).
7. Manøvrehåndtaget føres tilbage (HIV), hvorved kæden og ankret bliver hevet hjem af kabelarhjulet.
8. Når ankret er helt oppe i klydset, stoppes kabelarhjulet. Ventil til spulevand i forpeaken lukkes og brandpumpen stoppes.
9. Kabelarhjulet bremses, bremsehåndtaget drejes til højre til der er modstand og manøvrehåndtaget sætte i stop.
10. Kædekniber og kædelås spændes om kæden.

11. Koblingshåndtaget føres mod højre så håndtaget er i gaffelen i position "UD".

12. Hydraulikken afbrydes til ankerspillet.

Ankerspil MHV 900-klassen



Arbejdet med ankerspillet foretages altid under iagttagelse af Marinehjemmeværnets Arbejdssikkerhedsprocedure. Dette indebærer, at alle der befinder sig på fordækket under ankring eller letning, skal være iført:

- Sikkerhedsstøvler (dem som er udleveret af Hjemmeværnet)
- Redningsvest
- Arbejdshandsker
- Sikkerhedsbriller



Hydraulisk betjeningspanel ved kranen



Ventil i forpeaken til spulevand til ankerkæde

8. Klargøring og gennemførelse af ankring og letning

Klargøring til ankring:

Efter ordre klargøres ankerspillet. Det kontrolleres, at kabelarhjulet er bremsset og koblingshåndtaget er i venstre vandret position "UD". Dæksel over ankerklys drejes til side. Kædestammer og kædekniber opgås. Herefter meldes "anker er klar til at lade falde".

Der gøres klar til flagskifte (kun i flagtiden). Ankerkugle klargøres til at sætte i bagbords signalfald.

Ankring:

Når fartøjet er på ankerpladsen, varskor FARF "lad falde" efterfulgt af antal sjækler på ankerkæden der ønskes udlagt. Ankerkædens længde skal normalt være 5 gange vanddybden. Der gives håndtegn med antal fingre, i takt med, hvor mange længder der bliver stukket ud.

Når det beordrede antal længder er ude, bremses kabelarhjulet og der gives tegn til broen ved at krydse armene, som tegn til at kabelarhjulet er bremsset.

Det kontrolleres at ankret ikke skranser (ankret trækkes over havbunden). Når ankret holder afgives melding til broen "ankret holder".

Samtidig med, at ankret falder gives der signal med fløjten, flagene skiftes og ankerkuglen sættes i bagbord fald. Mellem solnedgang og solopgang skiftes flagene ikke, men ankerkuglen sættes og ankerlanternen tændes. Side-, top- og agterlys slukkes.

Letning:

Når ankeret skal hives hjem, varskor FARF "klar til at hive anker hjem", Hydraulikken tilsluttes ankerspillet. Koblingshåndtaget føres til indgreb. Kædelås og kædekniber opgås. Melding til FARF "klar til at hive hjem".

Når der bliver varskoet "hiv hjem", opgås bremsen og manøvrehåndtaget betjenes, så der hives hjem på ankerspillet. Der gives tegn med antal fingre, i takt med, hvor mange sjækler (en sjækle er lig med 10 meter) der bliver hevet hjem. Kæden spules samtidig med at der hives hjem. (I MHV 800-klassen

med spuleslange. I MHV 900-klassen ved at åbne for spulevandet i forpeaken).

Når ankeret er fri af bunden (kan normalt ses på kædens visning), varskos "ankret fri af bunden".

Ankret køres helt op i ankerklydset, og det kontrolleres at ankeret sidder korrekt.

Kabelarhjulet bremses, kædekniber og kædestrammer fastspændes på kæden.

Det er vigtigt, at ankret er trukket helt op således, at det ikke slår an mod skibssiden ved sejlad og kædestrammeren har trukket ankerkæden helt an.

Koblingshåndtaget føres til position "UD". Brandslanger riges af. Melding til broen om, at anker er fastgjort og ankerspil bragt i daglig orden.

Samtidig med at ankret er fri af bunden, gives signal med fløjten. Flagene skiftes og ankerkuglen bjærges. Mellem solopgang og solnedgang skiftes flagene ikke, men ankerkuglen bjærges og ankerlanternerne slukkes. Navigationslys agter-, top- og sidelys tændes.

Vigtigt:

Når fartøjet er opankret, er det meget vigtigt, at koblingshåndtaget forbliver i venstre vandret position "UD", idet der herved sikres, at der umiddelbart kan gives mere kæde ud, uden at hydraulikken skal tilsluttes.

Endvidere vil der altid være mulighed for at "komme af med ankerkæden", hvis hydraulikken svigter og ankret kan hives hjem eller, i forbindelse med nødsituationer, hvor der ikke er tid til at hive ankret hjem.

Det samme gælder, når ankerspillet er i "daglig orden". Herved sikres det, at ankret altid er klar til at lade falde, selv om der er svigt på hydraulikken.

7.2. Slæbning med MHV-fartøj

1. Indledning

I forbindelse med sejlad kan der opstå behov for støtte i forhold til bugserings- og bjærgningsassistance. Normalt yder MHV-fartøjer assistance hovedsageligt til uhelds-, havari-, og nødsituationer, hvor hovedformålet med at gribe ind er at forhindre forlis, tab af menneskeliv, værdier og undgåelse af forureningsulykker.

MHV-fartøjer vil ofte blive kontaktet, hvis der er umiddelbar fare for et nødstedte fartøj skal slæbes til nærmeste havn, eller til et beskyttet farvandsområde.

Fartøjsføreren (FARF) skal gøre sig en række overvejelser, før en bjærgning eller en bugsering påbegyndes. Alle disse forhold er nøje beskrevet i Reglement for Marinehjemmeværnsfartøj (RFM) 0-31 "Deltagelse i bugsering og bjærgning".

I forbindelse med olieforurening i de danske farvande, er Marinehjemmeværnets opgave bl.a. at slæbe flydespærringer sammen med Miljøskibene, samt bugsering af opsamlingspramme.

2. Slæbetrossen

MHV 800-klassen og MHV 900-klassen er derfor udstyret med en ca. 100 meter lang 50 mm kvadratflettet flydetrosse til brug ved slæbning af fartøjer. Slæbetrossen er rullet op på en tromle i styremaskinerummet.

I dette afsnit vil de grundlæggende begreber for klargøring, etablering og udførelse af slæbning blive gennemgået. Endvidere vil slæbning af flydespærringer kort blive gennemgået, idet der er sammenfald mellem klargøring og etablering af slæbning af fartøj og flydespærring.



Slæbetrosse placeret på tromle i styremaskinrummet styrbord side

3. Manøvrevevne i forbindelse med slæbning

MHV-fartøjer er ikke konstrueret specielt til slæbning, sammenlignet med en slæbebåd. Slæbebåden er konstrueret således, at slæbekrogen er placeret foran rorstammen, ligesom slæbetrossen frit kan "køre" over slæbebådens lønning. Endvidere kan slæbekrogen fjernudløses, hvis der pludselig opstår behov for, at slæbetrossen skal slippes.

MHV-fartøjer er dog ikke uegnet til slæbning, idet der ved en forholdsvis simpel tilrigning af en hanefod, opnås en god manøvrevevne, der sammen med fartøjernes pæletræk på ca. 8 tons, gør fartøjet i stand til at foretage en effektiv og sikker slæbning.

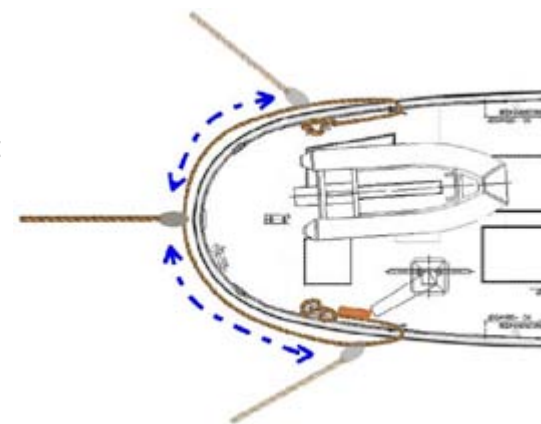
Det væsentlige ved slæbningen er, at det trækkende fartøj bibeholder sin "normale" manøvrevevne, hvilket groft sagt vil sige, at når roret drejes til en af siderne, drejer fartøjet i samme retning som rorvinklen.

Det skal huskes, at et fartøj under et drej, vil have en afdrift i

modsat retning i forhold til drejet, ligesom agterendens bevægelse i vandet vil være modsat stævnens retning.

Den "normale" manøvrevevne kan kun bibeholdes, hvis slæbetrossen fastgøres foran rorstammen. Dette er ikke umiddelbart muligt på MHV 800-klassen, den kan kun fastgøres på centerpullerten, der er sat umiddelbart over rorstammens placering.

Slæbetrossen kan kun her fra føres ud gennem agterste centerklys, hvilket gør, at slæbetrossen f.eks. i et drej til styrbord, vil trække i agterenden, der vil hindre fartøjet i at dreje til styrbord. Derfor er det nødvendigt, at etablere en hanefod, hvor slæbetrossen, der er fastgjort enten i en kaste-blok eller stor sjækkel, kan "vandre" fra side til side i hanefoden. Denne fastgørelsesmåde, kompenserer for at slæbetrossens ikke kan fastgøres foran rorstammen.



Hanefoden gør, at slæbetrossen f.eks. under et drej til styrbord, vil "vandre" til styrbord i hanefoden, således at fartøjet uhindret kan dreje til styrbord, uden at agterendens bevægelse mod bagbord hindres væsentligt. Slæbetrossens vandring må aldrig overstige 45 grader i forhold til sejlrretningen.

I fartøjer af MHV 900-klassen er der ikke behov for at etablere hanefod, da der på agterdækket er placeret en center pullert og denne er placeret foran rorstammen, og herved opnås nærliggende slæbebådens egenskaber.

Arbejde ved slæbning foretages altid under iagttagelse af Marinehjemmeværnets Arbejdssikkerhedsprocedurer. Dette indebærer, at alle på dækket, skal være iført sikkerhedsfodtøj, redningsvest, arbejdshandsker og sikkerhedshjelm.

4. Klargøring til slæbning

Slæbning af andet fartøj kræver følgende materiel:

1. Slæbetrosse.
2. Trosse til hanefod.
3. Kasteblok eller sjækkel.
4. Line til sikring af kasteblok eller sjækkel.
5. Kasteline.
6. Tømmer til underlag for nødkapning.
7. Økse til nødkapning.

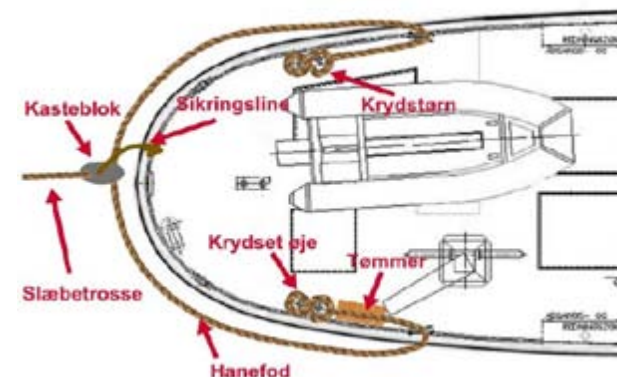
Slæbetrossen slanges op på et af sidedækkene således, at slæbetrossen ikke griber fat i opretstående eller får kinker under udstikningen.



Af en trosse etableres der en hanefod. Trossens øje føres ud gennem det agterste sideklyv og videre rundt agterenden og ind gennem det modsatte agterste sideklyv, hvor øjet lægges over pullerten. Husk at krydse øjet, således at der fremkommer en krydstørn. Sørg for, at øjet lægges helt ned mod anslag. Under hanefoden, mellem pullert og klyv, fastsures et stykke kraftigt tømmer. Herved sikres, at hanefoden med et øksehug kan kappes.

Ved modsatte agterste klyv, hales trossen nu så tot, at bugten (hanefoden) kommer til at ligge på fenderkanten. Trossen fastgøres til pullerten med minimum 4 krydstørn.

Slæbetrossens øje fastgøres til en kasteblok, der sættes på hanefoden. Kasteblokken skal sikres med en line, der skal hindre blokken i at gå i vandet, når der ikke er træk på slæbetrossen.



Hvis fartøjet ikke har en kasteblok, kan der i stedet anvendes en stor sjækkel, hvis brudstyrke er lig med, eller større end, slæbetrossens. Sjæklens monteres således, at bugten "vandr" i hanefoden.

Kasteline klargøres og fastgøres til den ende af slæbetrossen, der skal over til det fartøj, der skal slæbes. Økse til nødkapning fremtages.

Hvis FARF skønner, at slæbningen vil vanskeliggøre MHV-fartøjets manøvreer, klargøres dagsignalet for "Begrænset i min evne til at manøvrer" kugle/diamant/kugle, til sætning i bagbords signalfald.

5. Etablering og udførelse af slæbning

Under udførelsen af slæbningen, skal der til stadighed radio-kontakt mellem FARF og agterdækket.

Afhængig af vindretning og sø, nærmer MHV-fartøjet sig havaristen. Efter ordre fra FARF, kastes kastelinen over til havaristen. Mens MHV-fartøjet manøvrerer i forhold til havaristen, trækkes slæbetrossen over til havaristen, hvor slæbetrossen gøres fast.

FARF sikrer sig bedst muligt, at slæbetrossen er gjort forsvarligt fast på havaristen.

Herefter går MHV-fartøjet småt frem, indtil slæbetrossen er stukket helt ud.

Det er forbundet med stor risiko for personskade, hvis man står oven på slæbetrossen under udstikningen, eller forsøger at hjælpe slæbetrossen ud.



Slæbetrosse overføres ved hjælp af kasteline

Når slæbetrossen er stukket helt ud, gives der melding til FARF, som standser skruerne, således at hanefoden med kasteblokken/sjæklen kan kontrolleres for korrekt placering. Efter klarmelding fra agterdækket, går MHV-fartøjet atter småt frem, indtil der kommer træk på slæbetrossen.



Slæbetrosse ved at blive strakt

Alt personel på agterdækket trækker væk fra agterdækket, og går i læ.

En gast med øksen, placerer sig så strategisk, således at han hurtigt kan komme hen til hanefoden, hvis den skal kappes.

På ordre sættes dagsignalet kugle-diamant-kugle i bagbords signalfald. Om natten navigationslys hvid-rød-hvid lanterne der kan ses hele horisonten rundt.

MHV-fartøjets fart afpasses således, at slæbelinen aldrig trækkes helt ud, men hænger i en bugt. Bugten virker som en støddæmper, hvor modsatrettede påvirkninger optages. Herved undgås overbelastning af slæbelinen.

Hvis bugten på grund af høj sø til stadighed bliver trukket ud og slæbelinen derved overbelastes, kan der etableres en kontravægt (kæde eller lignende tungt) midt på slæbetrossen. Kontravægten vil øge støddæmpningen.

Slæbetrossens længde skal afpasses, så begge fartøjer befinder sig samtidig på hver sin bølgetop eller bølgedal. Dette vil formindske de modsatrettede påvirkninger på slæbetrossen.



Slæbetrosse kan påbegyndes når slæbetrossen er helt strakt

Slæbetrossen har en stor brudstyrke, men er meget elastisk. Ved konstant træk formindskes trossens dimension væsentligt, hvorfor der er risiko for, hvis trossen sprænges, at den med stor fart og kraft vil blive skudt tilbage mod fartøjet. Derfor er det uhyre vigtigt, at al personel ikke befinder sig på agterdækket under bugsering.

Ved et skævt træk eller anden farlig situation, hvor der opstår fare for havaristen eller MHV-fartøjet, skal den gast, der holder opsyn med slæbetrossen på ordre fra FARF, straks kappe hanefoden, ved den pullert, hvor der er anbragt tømmer under hanefoden.

Ved ophør af slæbning, nedsættes farten gradvis og MHV-fartøjet trækker ud til en af siderne. Slæbetrossen opgås på havaristen, og slæbetrossen hives hjem og slanges op på et af sidedækkene.

Agterdækket bringes tilbage til "daglig orden", idet kasteblok/sjækkel afmonteres, hanefoden opgås. Slæbetrossen rulles på tromlen i styremaskinrummet. Agterdækket ryddes for alt materiel, der blev anvendt til slæbningen.

Når havaristen skal slæbes til nærmeste havn, vil havaristen i det fleste tilfælde, umiddelbart inden havnen, blive fortøjet langs MHV-fartøjet, som efterfølgende kan sejle havaristen sikkert til havn. Havaristen vil, alt afhængig af størrelse, blive fortøjet så langt fremme som muligt, så MHV-fartøjets agterende er fri af havaristen. Dette sikrer bedre manøvrevevne for MHV-fartøjet. Der anvendes de samme principper, som ved fortøjning til kaj. Fortøjningen vil for det meste blive suppleret med ekstra trosser, samt en eller flere breasttrosser. Endvidere foretages der en kraftig affendring af skibssiden.



Slæbning af andet MHV-fartøj

6. Slæbning af flydespærring

Ved slæbning af flydespærring, skal der iagttages de samme sikkerhedsregler som nævnt ovenfor.

Hanefoden etableres på samme måde, som under slæbning af fartøj. Kasteblokken klargøres som før beskrevet.

Flydespærringen, der skal slæbes, trækkes efter et andet fartøj (Miljøskib, søværns- eller MHV-fartøj). I enden af flydespærringen, er der i en hanefod fastgjort en ca. 20 meter lang trosse, i hvis frie part er fastgjort en rød bøjle.

MHV-fartøjet sejler med afpasset fart op mod flydespærringen. Når MHV-fartøjet er ved flydespærringens trosse, bjærges trossen, bøjen afmonteres og den frie part fastgøres i kasteblokken. Det kontrolleres, at kasteblokken er korrekt anbragt på hanefoden.

Herefter er det den samme procedure, som ved slæbning af fartøj.

Flydespærringen vil normalt blive slæbt i 2 formationer – ”J” eller ”U” formation.

”J” formationen vil blive anvendt, hvor hjælpeskibet slæber forrest og Miljøskibet, der skal opsamle olien, slæber i bunden af ”J”- et, hvor olien kan tages ombord i Miljøskibet.

”U” formationen anvendes fortrinsvis, hvor olie skal ”indfanges”. Denne formation kan blive udført af 2 MHV-fartøjer. For slæbning kystflydespærring se kapitel om udlægning og bjærgning af kystflydespærringer i MHV-fartøjer.

7.3. Nødstyring

1. Indledning

I mindre fartøjer og både udføres styring enten med en ror-pind eller et skibrat. Fartøjet skal dog ikke være ret stort, før det er nødvendigt at have en styremaskine til hjælp for at dreje roret.

2. Styremaskine MHV 800-klassen og MHV 900-klassen

Alle MHV-fartøjer er udrustet med el-hydraulisk styremaskine af mærket Nørlau.

Fartøjerne er udrustet med to ror. Begge rorstammer går fra rorene op gennem rorbrønden, hvor begge rorstammer med et åg er koblet til styremaskinen.

Rent teknisk er styremaskinen nu forbundet med selvstyrer, joystick, og skibrat i styrehus og på åben bro således at der nu kan styres ubesværet.

3. Klargøring til uddannelse i etablering af nødstyring

Når fartøjet ankommer til den planlagte position for etablering af nødstyring beordrer fartøjsføreren (FARF) på post for øvelse nødstyring.

Der sættes signal som skib der ikke er under kommando.

I forbindelse med uddannelse forskydes til styremaskinrummet hvor MOPA gennemgår principperne for klargøring til overgang til nødstyring.

Uddannelsen vil kræve en minimumsbesætning under øvelse.

4. Svigt og udfald på styremaskinen

Hvis styremaskinen af en eller anden grund skulle svigte, skal der være mulighed for, at indkoble et nødstyringssystem.

MHV-fartøjer er udrustet med et forholdsvis simpelt nødstyringssystem, der er meget nemt at betjene og hurtigt at rigge til.

Systemet består af nedenstående enkeltdele.

Over døren mellem styremaskinrummet og maskinrummet er ophængt en rorindikator og en repeater (kun MHV 900-klassen) til aflæsning af den aktuelle rorvinkel og den øjeblikkelige kurs.

I styrbord side på samme skot er ophængt intercom til brug

for kommunikation mellem leder af nødstyring i styremaskinrummet og FARF/VCH.

Systemet består i alt sin enkelthed af:

- Rorpind
- Taljer (2 stk. hhv. styrbord og bagbord side)
- Rorindikator og repeter (kun MHV 900-klassen)



Leder af nødstyring i styremaskinrummet

4. Tilrigning af nødstyring i MHV-fartøj

Efter ordre fra FARF påbegyndes tilrigning til Nødstyring.

- Rorpind og talje tages ned fra opbevaringsplads og observationsluge/dæksel på styremaskinen åbnes.

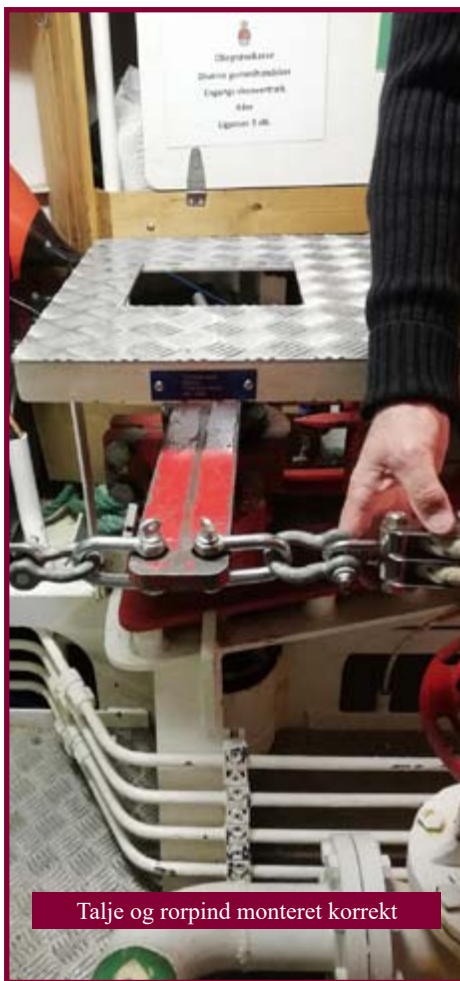


Observationsluge/dæksel der er åbent

- Dørklade over enten styrbord eller bagbord rorstamme fjernes. Låsebolt skrues af og rorpind sættes over rorstammen og låsebolten monteres igen.
- Taljerne monteres på rorpinden og fastgøres til øjer i skottet i styrbord og bagbord side.
- Taljernes frie part føres op langs styremaskinrummet i styrbord og bagbord side, som bemannes med 2 mand.



Rorpind og løsebolt



Talje og rorpind monteret korrekt

Når alt er klart, skal bypass ventilen/skruen til styremaskinen åbnes, så nødstyrings funktion kan bruges i styremaskinen. Bypass ventilen/skruen er placeret på agter siden af ror på MHV 900-klassen, og bypass skruen skal skrues op. Når bypass skruen stilles i daglig orden, er det meget vigtigt, at skrue bypass skruen helt ned og efterfølgende låse denne med kontraringen. Bypassventilen på MHV 800-klassen er placeret på skottet lige agter for tromlen til slæbetrossen. Bypass ventilen åbnes så håndtaget peger vandret. Når bypass ventilen stilles i daglig orden, skal håndtaget pege lodret.

5. Udførelse af nødstyring

Der etableres radiokommunikation mellem styremaskine og FARF, og kommunikationen afprøves. Udførelsen af nødstyringen foregår ved, at der hales henholdsvis i styrbord eller bagbords side, hvorved rorvinklen ændres til modsatte side, som der trækkes.

Efter ordre hales der i en af siderne – afhængig af hvilken rorstilling FARF befaler. Drejes der til en ror vinkel på styrbord 10, hiver de personer som står i bagbord side og roret drejer, så skibet drejer mod styrbord.

Radiomanden, der er placeret ved rorindikatoren, modtager rorkommandoen fra FARF, hvorefter han giver ordre til, i hvilken side der skal hales, ligesom han giver ordre til at stoppe, når befalet rorstilling er nået.

Det er vigtigt, at radiomanden gentager ordren fra FARF, samt meddeler, når ønsket kommando er udført. I MHV 900-klassen er der tillige opsat en repeter som viser aktuell kurs. Der kan derfor styres direkte efter en angivet kurs.

Opmærksomheden henledes på, at ved store rorvinkler kombineret med høj fart vil rorfladen blive belastet voldsomt. Det kan derfor være nødvendigt, at tage en tårn om lejderen ved nedgangen til nødlugen for at holde roret i den befalede udlægning, ligesom det vil være nødvendigt med flere gaster til at trække i taljen i den side der er belastet mest.

Ved overgang til normal styring, afrigges nødstyringssystemet og placeres på rette plads i styremaskinrummet, og bypass ventilen stilles så håndtaget peger lodret. Der afgives melding til FARF, at styremaskinen er bragt i daglig orden.



Bypass skruen på styremaskinen
fartøj MHV 900-klassen



Gast ved talje til nødstyring i
styremaskinrum styrbord side

7.4. Eftersøgning og redning

1. Opgaver

Eftersøgnings- og redningsoperationer i Danmark iværksættes og koordineres af Skibsfartens og Luftfartens fælles redningscenter, benævnt JRCC, som er placeret ved Nationalt Maritimt Operations Center (NMOC) i Karup.

Ofte anvender man den engelske betegnelse, Search and Rescue (SAR).

Marinehjemmeværnets (MHV) opgaver inden for eftersøgning og redning omfatter:

- Eftersøgning, og
- Redning

Opgaven er nærmere beskrevet i RFM 1-33.

MHV-fartøjer har en målsætning om at kunne afgang fra havn inden for en time i f.m. eftersøgnings- og redningsoperationer.



SAR-øvelse

2. Eftersøgning

Eftersøgning gennemføres ved en beregnet systematisk afsøgning af et givet område, benævnt eftersøgningsområdet. Eftersøgning kan gennemføres af et eller flere fartøjer, og sker normalt ud fra et forud beregnet søgemønster.

Eftersøgningsoperationer kan blive iværksat på alle tider af døgnet og ofte under ugunstige vejrforhold.

Der kan være behov for skærpet udkig i f.m. gennemsejling af eftersøgningsområdet.

3. Redning

Redning og assistance til andet fartøj kan omfatte følgende opgaver:

- Redning af personer, herunder:
 - opsamling af personer fra havet, og
 - opsamling af personer fra redningsflåde eller -båd.
- Evakuering af personer i form af afhentning af syge eller tilskadekomne personer fra et andet skib/fartøj.



Hoist fra helikopter

- Assistance til fartøjer i brand, herunder:
 - Overførsel af brandslukningsmateriel, og
 - køling af det brændende fartøjs skrog og overbygning ved hjælp af MHV-fartøjets brandslanger.
- Pumpeassistance ved at overføre transportabel brandpumpe til det nødstedte fartøj.

I forbindelse med redning samarbejder MHV-fartøjer ofte med Forsvarets redningshelikoptere.

4. Redning af personer

Når der observeres nødstedte, kastes et bjærgemærk ud til personen. Om natten anvendes et bjærgemærk med lys og fløjte.

Herefter sættes gummibåden i vandet for opsamling af den/de nødstedte, hvis det er muligt.

Hvis det ikke er muligt at udsætte gummibåden, manøvreres MHV-fartøjet, således at opsamling finder sted på læside af MHV-fartøjet.

Opsamling ske langs skibssiden på følgende måder:

- Redningslejderen monteres i den pågældende side.
- Redningsnet placeres ud for redningszonen.
- Redningsbøjlen anvendes.
- En redningsline kastes ud til den nødstedte.
- Jasons Cradle anvendes ved brug af fartøjets kran.
- MHV-fartøjets redningsflåde sættes i vandet. Herefter går 2 besætningsmedlemmer ombord i flåden og hjælper den nødstedte op i denne.

Når den forulykkede er kommet ombord i MHV-fartøjet, ydes førstehjælp.

Personer, der formodes at lide af kuldeskader, bjærges om muligt i vandret tilstand.

7.5. Samarbejde med helikopter

Ref.:

- a. RFM 1-33.
- b. SAR-DANMARK, bind 2, Tillæg G.
- c. RFM 1-14, Sejlads med gummibåd.

1. Indhold og formål

Denne lektion fastsætter regler for samarbejde med Forsvarets helikoptere. Samarbejdet omfatter typisk hoist (hejsning) af personel mellem MHV-fartøj og helikopter, og det er kun tilladt, at hoiste personel **med militært ansættelsesforhold**, herunder personel med kontrakt med Hjemmeværnet. Bestemmelsen skal læses som supplement til ref. d.

Det er vigtigt, at alle ombord er bevidst om egen rolle i forbindelse med hoist og samarbejde med helikopter. Forsvaret råder over tre helikoptertyper nemlig Merlin, Seahawk og Fennec. Fennec anvendes primært til operationer over land til støtte for hæren og totalforsvaret.

For at gøre helikopterassistance så effektiv som muligt, er det nødvendigt at alle, som kan blive berørt af eller få brug for denne assistance, har kendskab til helikopterens muligheder og de fremgangsmåder, der anvendes.

Samarbejde med Forsvarets redningshelikoptere er meget anvendt i såvel skarpe indsættelser som i forbindelse med øvelsesaktivitet.

For såvel Forsvarets helikopterbesætninger, som fartøjsbesætninger i Marinehjemmeværnet er der et gensidigt behov for at træne og øve samarbejde mellem helikopter og fartøj. I forbindelse med denne uddannelse vil der ikke være nogen garanti for, at en helikopter vil være til rådighed for øvelse/uddannelse. Selvom helikopteren har givet tilsagn om deltagelse i en øvelse, kan en højere prioriteret opgave betyde, at helikopteren disponeres til denne og derfor ikke kan medvirke i forbindelse med uddannelsen.

Som følge af de mange variable faktorer, er redningsmissioner med helikopter aldrig enkle og simple. Det er derfor i sidste instans altid piloten på redningshelikopteren, som på stedet må vurdere og afgøre, om det er forsvarligt at gennemføre missionen, og hvordan den skal gennemføres.

2. Poster for de enkelte besætningsmedlemmer

I generalrullen er der ingen egentlig helikopterrulle. Fartøjsføreren (FARF) skal derfor, inden øvelse påbegyndes, udstikke funktioner som de enkelte besætningsmedlemmer skal udføre, for at fartøjet kan løse opgaven. FARF kan derfor vælge at kalde det helikopterrulle.

MHV-fartøjerne er udrustet med internt ordreanlæg og alarmsirene.

Helikopterrullen etableres ved anvendelse af alarmsignalet (sirenen), hvorefter FARF lader praje: **"helikopterrulle"**.

Når helikopterrullen skal ophøre, beordres:

"Ophør helikopterrulle – daglig orden"

HELIKOPTERRULLE

Skibsnr.	Funktion	Helikopter
1	FARF	General kommando, kommunikation med helikopter
2	NK	Leder arbejde agterdæk
3	NAV	Navigation, skibsjournal, hændelseslog
4	1. MOPA	Betjening og drift
5	2.MOPA	Betjening og drift
6	1.KOMGA	Kommunikation med agterdæk
7	2.KOMGA	Kommunikation på radiostation
8	GAST	Fanglinegast
9	GAST	Hjælper
10	GAST	Rorgænger
11	GAST	Udkig
12	GAST	Disponibel

3. Klargøring af MHV-fartøjet

Følgende iværksættes:

- MHV-fartøjet bringes til en position hvor der er den nødvendige manøvreplads.
- Der klargøres brandslanger fra forreste brandhydrant i bagbord side.
- Flagspil på agterdækket afmonteres.
- Benzindunke på agterdækket fjernes.
- Løse genstande på dækket eller i gummibåden fjernes eller susses.
- Dør fra åben bro til styrehuset lukkes.
- Dør fra mellemgang til styrehus lukkes.
- Der udpeges en fanglinegast og en hjælper. Hjælperen udrustes med en bærbar VHF.
- Der etableres sikker kommunikation til fanglinegasten via intercom fra styremaskinrummet.
- Fartøjets radar sættes på standby når helikopteren nærmer sig.

Helikopterne har AIS transponder ombord, hvor de 3 første tal i MMSI nr. er 111.

Kommunikation mellem MHV-fartøj og redningshelikopter etableres via civil VHF-radio, kanal 16. Herefter skiftes til en arbejdskanal på civil VHF-radio.

4. Sikkerhedsforanstaltninger

For at beskytte besætningen skal alle, der under hoist operationen befinder sig på agterdækket, have anlagt nedenstående sikkerhedsudrustning:

- Fartøjsdragt (uanset vandtemperaturen),
- Sikkerhedsstøvler,
- Arbejdshjelm,
- Redningsvest, evt. med MSLD, hvis FARF vurderer det hensigtsmæssigt, og
- Beskyttelsesbriller og høreværn i form af ørepropper.

Bemærk at de personer, der skal hoistes ikke må bære MSLD vest, da denne har risiko for at udløse utilsigtet under hoist.



5. Anvendelse af hoist

Ved hoist af personer til helikopter og aflevering af grej fra helikopter anvendes nedenstående procedurer:

Vindretning

Helikopteren udkaster eventuelt en røgbøje for at bestemme vindretningen.

Kurs og fart

Helikopteren anmoder MHV-fartøjet om at:

- Manøvrere, så vinden kommer ind i en vinkel på 15-20 grader i forhold til stævnen.
- Sejle med den af helikopteren angivne fart.
- Helikopteren vil endvidere anmode MHV-fartøjet om at sætte radaren på st.by, så rotationen af radarantennen ophører.

Vinkler benævnes ofte *Rød* eller *Grøn* for henholdsvis bagbord og styrbord med dertil hørende gradsangivelse.

Styreline

Helikopteren nedfirer nu en styreline (Guideline). Styrelinen må ikke sættes fast ombord.

Når MHV-fartøjets besætning har fat i styrelinen, fastgør helikopterens besætning styrelinen til det grej, der skal nedfires. Grejet kan omfatte:

- Dobbeltlift til opsamling af personel (med redningsmand),
- Enkeltlift til opsamling af personel.
- Twinlift til opsamling af 2 personer uden redningsmand.
- Bårelift til opsamling af tilskadekomne.
- Flydebåre til anvendelse ved opsamling af personer fra gummiflåde.
- Redningskurv til anvendelse ved aflevering/modtagelse af materiel og personer.
- Pumpemateriel.

VIGTIGT:

I forbindelse med nedfiring af wire fra helikopter er der fare for udladning af statisk elektricitet. Forsøg derfor ikke at gribe wiren eller at assistere en eventuel redningsmand, før wiren eller redningsmanden har berørt vandet eller fartøjet. Der vil normalt være en ca. 2 m lang grønlig wire fastgjort til krogen. Denne wire er beregnet til statisk afledning. Når den har rørt fartøjet, er der afladt for statisk elektricitet.



MH-60 R Seahawk maritim kamp- og redningshelikopter

Nedfiring

Helikopteren flytter sig herefter ud til siden og nedfiringen påbegyndes. MHV-fartøjets besætning styrer grejet ombord ved hjælp af styrelinen. Helikopteren bliver ude på siden af fartøjet indtil redderen er nede i ca. 2 m højde over dækket. Herefter flyver helikopteren ind over dækket og sætter redderen af. Denne manøvre foretages af sikkerhedsmæssige hensyn. Skulle der være noget der går galt under nedfiring, er det bedre at falde i vandet end ned på dækket.

Hejsning

Ved hejsning er proceduren modsat nedfiring. Helikopteren kommer helt ind over dækket, herefter foretages løft men kun til lav højde. Helikopteren flyttes herefter ud på siden af fartøjet således, at grejet er over åbent vand, inden der hejses helt op.

Når der fra helikopteren gives tegn, vil linen normalt blive trukket op af hoistoperatøren, der står i sidedøren på helikopteren.

Belysning

Ved opsamling af personel/grej om natten skal MHV-fartøjet tænde så meget lys som muligt, så opsamlingsstedet og eventuelle forhindringer ses bedst muligt fra helikopteren. Hvis der anvendes projektør, skal lyset vende bort fra helikopterens anflyvningsretning, så piloten ikke blændes.



Fennec helikopter. Tjenestehund og fører indsættes på havet

6. Opsamling fra redningsflåde og gummibåd

Hvis opsamling ikke kan finde sted fra MHV-fartøjet, anvendes en redningsflåde eller fartøjets gummibåd efter følgende procedure:

- Den syge/tilskadekomne anbringes i en gummiflåde eller i gummibåden.
- For at assistere ved opsamlingen skal der, foruden den syge/tilskadekomne, være en hjælper ombord i gummiflåden/-båden.
- Gummiflåden/-båden slæbes efter MHV-fartøjet i en 30-50 m. lang line.

Ved opsamling fra gummibåd skal der være etableret sikker kommunikation mellem helikopteren og gummibåden. Føreren af gummibåden skal nøje følge de instrukser, der modtages fra helikopteren. Gummibådens besætning kan variere afhængigt af opgaven, men den skal som minimum altid udgøres af 2 mand ud over dem, der skal hoistes.

Der kan også gennemføres opsamling fra gummibåd når den **ikke slæbes** efter MHV-fartøjet. Ved opsamling fra gummibåd skal der være etableret sikker kommunikation mellem MHV-fartøjet, helikopteren og gummibåden. Føreren af gummibåden skal være uddannet gummibådsfører (GF). Føreren af gummibåden skal nøje følge alle instrukser fra helikopteren, og skal udelukkende koncentrere sig om at sejle gummibåden samt holde kurs og fart som aftalt med helikopteren. Gummibådens besætning kan variere afhængigt af opgaven, men skal som minimum altid udgøres af 2 mand ud over dem, der skal hoistes.

HUSK: Hvis redningsflåde anvendes, skal luften lukkes ud af buerne i flåden.

7. Øvelse med DINGHY

Helikopteren kan endelig vælge at droppe en dinghy (flåde). Operationen gennemføres efter nedenstående retningslinjer:

- MHV-fartøjet skal sejle med en fart ca. 6-8 knob (efter anvisning fra helikopteren).
- Helikopteren kommer ind over agterdækket på MHV-fartøjet og der fires en slæbeline ned.
- Slæbelinen føres ind agterfra gennem agterklydset på MHV-fartøjet og sættes fast på center pullert.
- MHV-fartøjet bringes til at sejle med mindste styrefart ca. 4 knob.
- Helikopteren dropper sin dinghy og foretager herefter øvelse med denne.
- På signal fra helikopteren stopper MHV-fartøjet, og dinghy trækkes op til agterskibet hvor mandskabet tages ombord.
- Helikoptermandskabet pakker dinghy sammen og returnerer den til helikopteren ved hoist i hejsebåren. Endelig hoistes helikoptermandskabet.

8. Returnering af materiel

Modtaget pumpemateriel skal efterfølgende tilbagesendes til Flyvestation Karup, alternativt efter aftale med helikopteren.



EH 101 Merlin redningshelikopter under indsættelse af frømand



MH-60R Seahawk på agterdækket af inspektionsskib



EH 101 Merlin under hoist øvelse med MHV-fartøj

7.6. Sikring af havmiljøet

1. Opgaver

Marinehjemmeværnets (MHV) opgaver inden for sikring af havmiljøet omfatter:

- Maritim miljøovervågning.
- Forureningsbekæmpelse, herunder assistance til søværnets miljøenheder.
- Bevissikring i f.m. konstateret forurening.

Opgaverne er nærmere beskrevet i RFM 1-62, 1-63 og 1-64. I tilfælde af behov for forureningsbekæmpelse skal Marinehjemmeværnets (MHV) fartøjer kunne indsættes ved en havmiljøkatastrofe indenfor 60 minutter.

2. Maritim miljøovervågning

Marinehjemmeværnets fartøjer gennemfører havmiljøovervågning i forbindelse med alle sejlads. Ved mistanke om forurening kontaktes Søværnskommandoens Nationalt Maritimt Operations Center (NMOC).

Hvis man observerer tegn på olie m.v. på havoverfladen, skal man melde herom til vagtchefen.

3. Forureningsbekæmpelse

MHV-fartøjer løser følgende opgaver:

- Udlægning af kystflydespærring fra MHV 900-klassen og MHV 851.
- Transport af personel og flydespærring fra land og ud til en potentiel forureningsrisiko,
- Assistance til Søværnets miljøfartøjer med udlægning, slæbning og hold af flydespærring.
- Bugsering af pramme til opbevaring af en opsamlet forurening til og fra et operationsområde.
- Tender opgaver, herunder transport af personel og materiel.

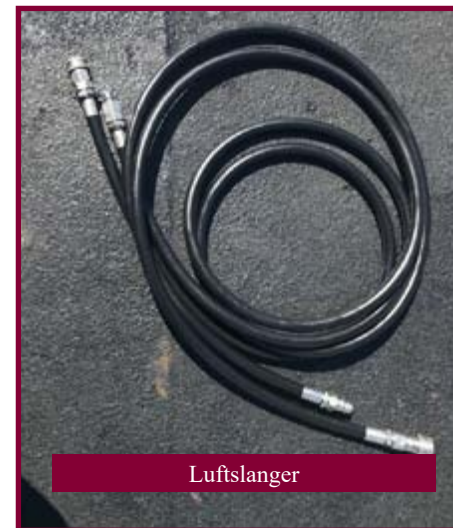
4. Materiel til forureningsbekæmpelse

MHV-fartøjer af 900-klassen og MHV 851 er udrustet med følgende materiel:

- 2 tromler med i alt 360 m. flydespærring. Hver flydespærring er delt i 2 sektioner, og herudover i et antal segmenter.



- Hanefod med spyd.
- Sjækler til fastgørelse af hanefod.
- Bøje med reb.
- Wire med krog til at fastholde den agterste flydespærring mens den samles med den forreste.
- Luftslinger til styring af tromler ved udlægning af flydespærringer.
- Spyd til samling af flydespærringer.



- Slange til oppumpning af flydespærringer med luft, normalt benævnt støvsugerslange.
- Propper til at lukke flydespærringens kamre.
- Kroge til at styre flydespærring og til isætning af propper og håndtering af flydespærring.



Kroge til håndtering af flydespærringer

5. Udsætning af kystflydespærring

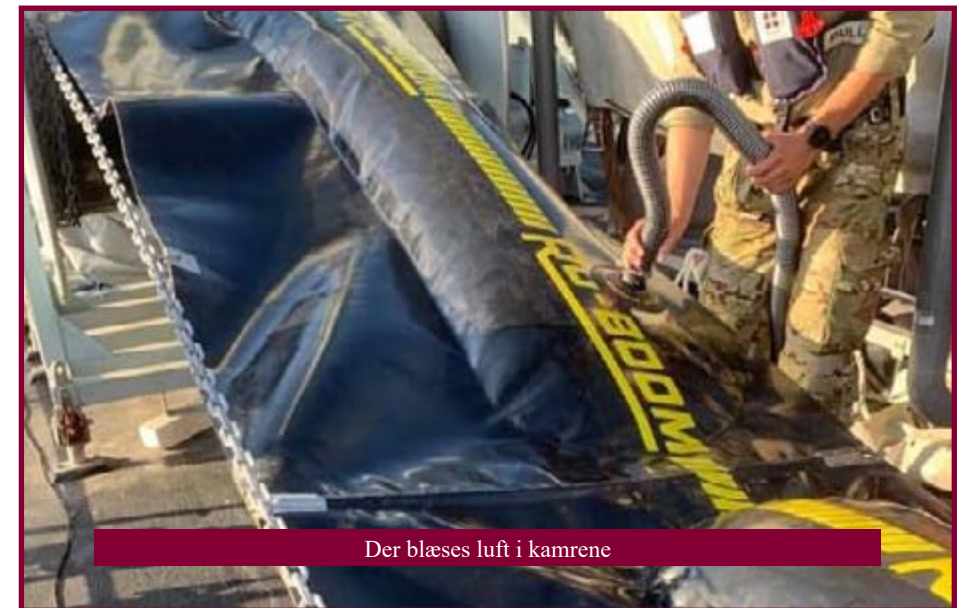
Flydespærringen klargøres til udsætning på ordren: "KLARGØR FLYDESPÆRRING TIL UDSÆTNING." Klargøringen omfatter:

- Alt personel på dæk ifører sig redningsvest, handsker og sikkerhedsfodtøj.
- Presenning aftages.
- Hanefod fastgøres med spyd på flydespærring, og der isættes sjækler mellem hanefod og kæde som vist på mærkat på stativ (hanefoden kan være fast monteret).
- Bøje med reb fastgøres i hanefod (kan være fastgjort på forhånd).
- Tromle afprøves.
- Støvsugerslange klargøres.
- Propper og kroge klargøres, propperne bør have ligget i sæbevand.

- Wire med krog fastgøres i stativ til tromle. Wirens længde varierer, om nødvendigt fastgøres den i det agterste stativ og føres foran det forreste stativ. Krogen skal være min. 1 meter fra søgelænderet agterude når wiren er strakt.
- NK gennemgår hvordan udsætning gennemføres, han har fokus på følgende risici:
 - At hænder ikke kommer i klemme mellem den gennemgående kæde og de korte forbindelseskæder, når spærringen styres fra tromlen ved at hive i kæden.
 - At der ikke sker uheld ved brug af kroge.
 - At ingen besætningsmedlemmer under nogen omstændigheder må stå på flydespærringen.

Når FARF giver ordren "UDSÆT FLYDESPÆRRING" iværksættes følgende:

- Låge i søgelænder agter åbnes.
- Flydespærring udsættes under stor agtpågivenhed, styret af NK.
- 1. segment rulles af tromlen, idet besætningen om nødvendigt trækker i flydespærringens kæde, og med kroge trækker i øjerne ved samlingerne af segmenter.



Der blæses luft i kamrene

- Der blæses luft i kammeret i segmentet og isættes propper.
 - Flydespærringen "hjælpes" ud over hækken gennem åbningen i søgelænderet.
- NB: Denne fase udgør en stor risiko for besætningen.



Udsætning af flydespærring

Når 5-6 segmenter er i vandet, skal flydespærringen ikke længere "hjælpes" ud over hækken.

- Processen gentages indtil det sidste segment af den agterst placerede flydespærring er på dækket.

6. Samling af flydespærringer

Når det sidste segment af den agterste flydespærring er på dækket, iværksættes følgende:

- Flydespærringen fastgøres i en pullert. Hertil anvendes den tilhørende wire med krog.
- Flydespærringerne samles med det tilhørende spyd.
- Flydespærringernes kæder samles med sjækler som vist på mærkat på stativ.
- Hydraulikslanger skiftes mellem tromlestativer.
- Wire og krog aftages.
- Udlægning af flydespærring genoptages.



Flydespærring i fuld længde trækkes af moderfartøj

Når sidste segment er udlagt, kan flydespærringen ankres op, anvendes til at inddæmme forurening eller sammenkobles med andre flydespærringer, afhængig af udgiven ordre.

Når udlægning af flydespærringer og ankere er afsluttet, lukkes lågen i søgelænderet agter og der gøres søklar.



Flydespærring trækkes af 2 enheder

7. Ombordtagning af flydespærring

Flydespærringerne tages ombord ved at anvende den følgende procedure:

- Låge i søgelænder agter åbnes. Flydespærringen "hjælpes" ud over hækken gennem åbningen i søgelænderet. Når de første segmenter skal ombord, anvendes den lange krog til at hive i øjerne på flydespærringen der er placeret modsat kæden. I bagbords side trækkes i kæden.
- Flydespærringen trækkes ind og anbringes på dækket.
- Propperne udtages og kommer i kassen hertil. Der suges luft ud med støvsugerslangen. Gummiringen på støvsugerens aftages når støvsugeren anvendes til sug.
- Processen gentages, idet flydespærringen fastgøres på tromlen når dette er muligt. Ved oprulning skal flydespærringen styres, så den ikke laver "folder".
- Når 2 af 4 sektioner er bjærget, adskilles flydespærringerne, og de 2 sidste sektioner bjærges.
- Når sidste segment er på rullen, påsættes presenninger, og øvrigt grej bringes om læ.

7.7. Farvandsovervågning

1. Opgaver

Uanset formålet med sejladsen deltager Marinehjemmeværnets fartøjer altid i farvandsovervågning. Dette gælder, både når der udføres farvandsovervågning som hovedopgave, og under øvrige sejlads.

MHV-fartøjer bidrager til, at National Maritime Operations Centre (NMOC) kan danne sig et overblik over skibe og fartøjer i danske farvande. Farvandsovervågningen har fokus på:

- Alle skibe over 300 bruttoregister tons uanset nationalitet.
- Orlogsfartøjer.
- Lystfartøjer af østeuropæisk oprindelse.
- Udenlandske fartøjer, der gør ophold på territorialfarvandet.
- Skibe for anker.
- Skibe i nød eller på grund.
- Fejl og mangler ved fyr og farvandsafmærkning.
- Is, overisning, vrage og andre farer for sejladsen.
- Forurening.



Russisk orlogsskib i dansk farvand

Som led i farvandsovervågning kan MHV-fartøjer få pålagt andre opgaver, herunder:

- Maritim assistance Service (MAS), herunder:
 - Generelt opsyn med skibstrafikken, overholdelse af søvejsregler, kabelforbindelse, vrage og lign.
 - Vejledning af civil skibsfart.
 - Tenderopgaver, herunder transport af personel og materiel.
- Assistance til andre myndigheder, herunder Politi og Toldstyrelsen.
- Overvågning af enkeltfartøjer.
- Vagttjeneste ved fareområder.

2. Investigering

Automatic Identification System (AIS) er installeret på alle skibe over 300 BRT, samt en del andre skibe. AIS sender data om sejlretning, fart samt andre oplysninger om skibet.

I princippet har NMOC derfor en god oversigt over skibe og fartøjer, der befinder sig i dansk farvand.

Der er dog behov for at kontrollere de data der udsendes af AIS.

Dette sker ved investigering, hvor MHV-fartøjet bringes så tæt på målskibet, at målfartøjets navn, hjemsted og evt. dækslast kontrolleres i muligt omfang.

Investigering vanskeliggøres af, at de fleste målskibe sejler med en højere fart end MHV-fartøjet.

3. Maritim assistance Service forkortes (MAS)

Dette omfatter:

- Generelt opsyn med skibstrafikken indebærer blandt andet:
 - Kontrol af korrekt føring af navigationslys.
 - Kontrol af overholdelse af søvejsregler.
 - Melding om ankerliggere.
 - Melding om skibe der udleder væske eller kaster last fra borde.
- Vejledning til skibsfarten i f.m.:
 - SAR operationer, eller SAR øvelser.
 - Ændring af ellers faste ruter, fx etablering af ny trafikseparering.



Russisk undervandsbåd i dansk farvand

- Forhindringer i ruter, fx drivtømmer.
- Assistance ved kapsejlad og lignende.

- Tenderopgaver kan være følgende opgaver:
 - Transport af personel ud til skibe.
 - Transport af materiel ud til skibe.

4. Assistance til andre myndigheder

Opgaven iværksættes efter anmodning fra NMOC.

Assistancen kan bestå af følgende opgaver:

- Eftersøgning af forsvundne personer eller genstande.
- Hjælp ved katastrofer (natur- eller menneskeskabte), større ulykker og hændelser (storm, oversvømmelse, snefald, brand, fly- og togulykker) samt følgevirkninger af terrorangreb.
- Støtte i forbindelse med redningsindsatsområder (afspærring, belysning, trafikregulering og lign.) samt sikring af områder eller værdier (almindelig hjælp til politiet uden våben).
- Logistiske opgaver, herunder oprydning efter storme eller forurening mv.

- Assistance til kommunale myndigheder, herunder forureningsbekæmpelse samt assistance til brandvæsenet omfattende evakuering af fartøjer, tendertjeneste, assistance ved brandslukning.
- Hælp til civile myndigheder, herunder politiet og Toldstyrelsen.
- Assistance i forbindelse med ulykker på civile atomkraftanlæg, herunder advarsler og hjælp til skibsfarten.
- Sikring af havnefaciliteter (havne-, indsejlings- og kystområder).

5. Istjeneste

Iværksættes efter anmodning fra NMOC. NMOC udsender vejledning i, hvorledes de respektive temperaturmålinger skal gennemføres.

6. Overvågning af enkeltfartøj

Iværksættes efter anmodning fra NMOC. De nærmere omstændigheder vil blive klarlagt for hver enkelt opgave. Det er vigtigt at understrege, at overvågningen skal ske på en sådan måde, at der ikke fattes mistanke på det overvågede fartøj.

7. Vagttjeneste ved fareområder

Iværksættes efter anmodning fra NMOC.

De nærmere omstændigheder vil blive klarlagt for hver enkelt opgave.

Vagttjenesten kan være assistance som afviserfartøj i forbindelse med skyde- og fareområder.

7.8. Gå på siden af andet fartøj

1. Indledning

Denne lektion beskriver proceduren ombord, når man skal gå på siden af et andet fartøj eller skib i åben sø under gang eller til ankers.

2. Generelt

Det kan være nødvendigt for et marinehjemmeværnsfartøj kortvarigt at gå på siden af et andet skib eller fartøj i åben sø for at overføre personel eller materiel. Selve manøvren er indøvet for fartøjsføreren (FARF) i forbindelse med dennes uddannelse.

Der er imidlertid behov for en rutineret besætning på dækket der er klar en hurtig indsats i forbindelse med manøvren.

Det er yderst vigtigt, at manøvren udføres i overensstemmelse med godt sømandskab således, at de to fartøjer kommer sikkert på siden af hinanden uden skader på personel eller materiel. FARF vil derfor kun udføre manøvren, hvis han finder det forsvarligt alle forhold taget i betragtning.

FARF forestår normalt altid selv manøvreringen af fartøjet under hele operationen, og befinder sig altid på åben bro i styrbord side ved manøvrerhåndtagene.

FARF vil normalt altid vælge at gå på siden af et andet fartøj med styrbord side. Her forefindes fartøjets manøvrerhåndtag og fra denne position har FARF også det bedste overblik til for- og agterdæk.

3. Planlægning

Inden manøvren påbegyndes kan FARF vælge at kalde besætningen sammen og give en kort befaling for manøvren. Som udgangspunkt skal der være etableret sikker radio kommunikation mellem de to fartøjer.

Under hele manøvren, er det fartøjet (A) opgave at holde kurs og fart efter fartøjet (B) anvisninger.

Der etableres manøvrerulle under hvilke, der tages særlig hensyn til affendring af fartøjet, herunder at opstående eks. redningsflåderne beskyttes. Affendring for og agter gøres med

kuglefendere/jordbær. Gasten på fordækket må være særlig opmærksom på ikke at gøre kuglefenderen/jordbær fast, men kunne flytte den i forhold til hvor fartøjerne først får kontakt med hinanden.

Det er ligeledes vigtigt af hensyn til arbejdssikkerheden, at alle trosser er klargjorte og kvejlet korrekt op således, at de umiddelbart kan tages i anvendelse i forbindelse med manøvren. Den enkelte gast der arbejder på dækket skal ligeledes være meget opmærksom på, ikke at træde op i kvejlene. og i øvrigt udvise godt sømandskab.

Inden manøvren skal der foretages en affendring på stativet ved redningsflåden på fartøjet A (se billede nedenfor). I forbindelse med klargøring af fortøjninger, klargøres tillige kasteline for eventuel overførsel af fortøjninger fartøjerne imellem.



Affendring af redningsflåde

4. Udførelse

Efter ovennævnte planlægning gennemføres manøvreren således: (illustration side 241-243)

Såfremt begge fartøjer er let, skal det ene fartøj (A) sejle en kurs med vinden ind på styrbord bøj og med begge maskiner frem mindste (fart af ca. 6 knob), således at fartøjets bevægelser i søen minimeres.

Det andet fartøj (B) manøvrerer med en højere fart end A op på A's bagbord (læ) side (fig. 1) med en afstand til A på ca. én skibsbredde. Når B befinder sig på parallel kurs og på højde med A (fig.2) reducerer B farten, så begge fartøjer sejler samme fart.

Herefter manøvrerer B tættere til A ved at ændre kursen ca. 5 grader til styrbord (fig. 3). Der etableres forbindelse mellem fartøjerne evt. ved anvendelse af kasteline.

En fortrosse stikkes ud gennem B's agterste styrbord sideklys på fordækket og trækkes gennem A's stævnklys. Der trækkes slæk hjem og gøres fast på B. Herefter sænkes farten langsomt på B for til sidst at gå helt i neutral.

B trækkes nu parallelt på siden af A med stævnene ud for hinanden.

Når fartøjerne ligger på siden af hinanden (fig. 4) fortøjes i breastfortøjning fra stævn til stævn og tilsvarende fortøjning fra hæk til hæk.

Når operationen er overstået, skal fralægning ske ved, at fartøjerne ændrer kurs således, at de har vinden ind fra ret for (fig. 5). Herefter lades forreste breasttrosse og fortrosse gå, hvorved fartøjernes stævne vil blive tvunget fra hinanden som følge af påvirkningen fra vandet og vinden (fig. 6). Når vinklen mellem fartøjerne er ca. 20 grader, lades agterste breastfortøjning gå, og fartøjerne fjerner sig fra hinanden (fig.7).

Indtil fartøjerne er i en passende afstand fra hinanden, skal der udvises forsigtighed med at anvende roret, således at fartøjernes agterstævne ikke kolliderer.

Såfremt det ene fartøj (A) er til ankers, foretages manøvre alene af det fartøj (B) der er let.

B vælger om muligt den læ side af A, idet der skal regnes med, at A vil svaje for ankeret.

A anduves med en vinkel på ca. 30 grader, idet der styres på

et punkt foran A's stævn og under mindst mulige styrefart og med fendere klargjort (fig. 8). Der skal ved manøvreren tages højde for, at B vil drive for vind og strøm mod A.

Der etableres forbindelse mellem fartøjerne evt. ved anvendelse af kasteline og breastfortøjning (fra stævn til stævn) eller fortrosse hvis dette skønnes mere hensigtsmæssigt (fig. 9).

Der skal endvidere tages højde for, at B's stævn i forbindelse med manøvreren ikke beskadiger søgelænder m.m. på A. Herefter manøvreres på siden af A ved, efter fastgørelse af breastfortøjning eller fortrosse, at lade B drive agterover i denne indtil fartøjerne ligger på siden af hinanden (fig. 10), hvorefter der færdigfortøjes med en breastfortøjning agter og evt. midtskibs. B kaster ikke selv anker, men det kontrolleres at A's anker holder med den nye øgede belastning.

Når operationen er færdig, skal fralægning ske ved at lade breast eller fortrosse gå, hvorefter vindens påvirkning vil tvinge B stævn bort fra A (fig. 11). Herefter lades resten af fortøjningerne gå, og B manøvreres bort fra A (fig. 12).

I perioden hvor fartøjerne ligger fortøjet med hinanden føres lys og signalfigurer som beskrevet i De Internationale Søvejsregler ("begrænset i sin evne til at manøvrere", "til ankers" e.l.)

Umiddelbart efter færdigfortøjning kontrollerer FARF for risiko for skade, og operationen må om nødvendigt afbrydes, og B manøvreres bort. Efter FARF skøn bibeholdes manøvrerullen i perioden, hvor fartøjerne ligger fortøjet. Under alle omstændigheder skal beredskabet være således, at operationen med kort varsel kan afbrydes, hvis forholdene tilsiger dette.

5. Øvrige

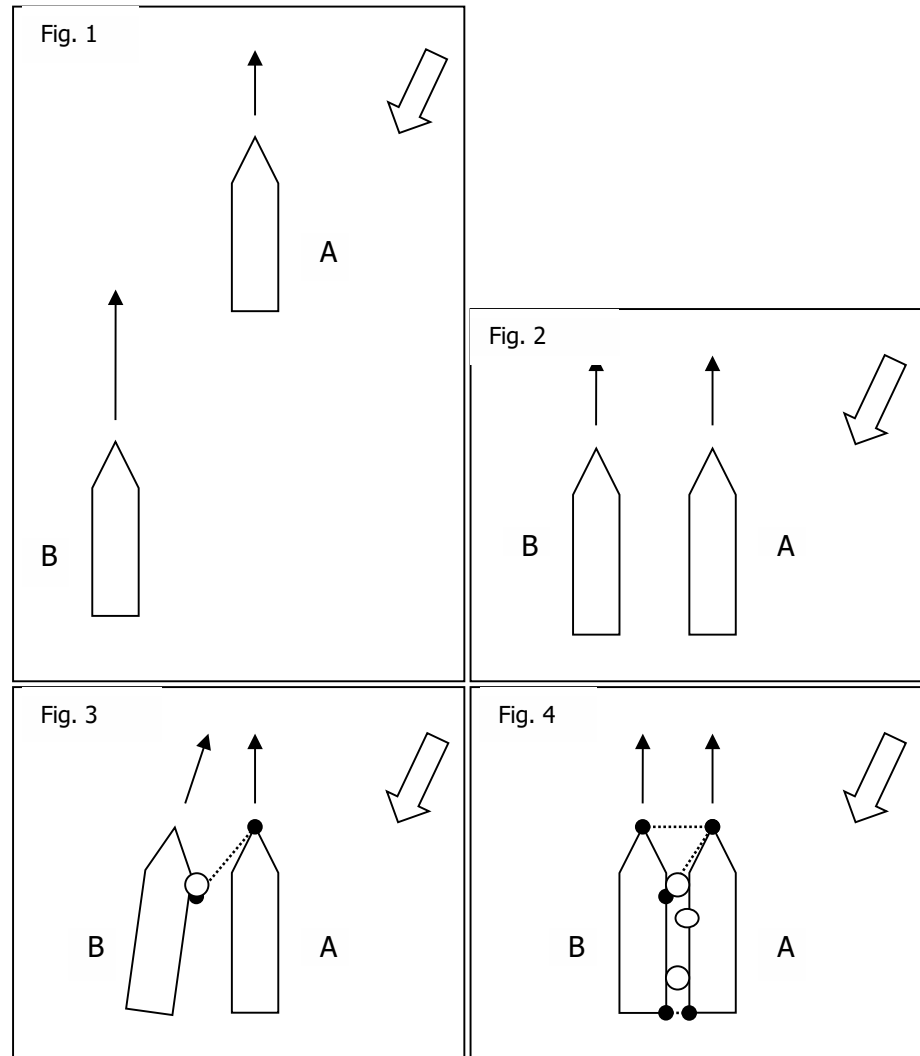
Ved fortøjning på siden af andet fartøj i havn iagttages ovennævnte punkter vedr. anvendelse af fendere og fortøjning, ligesom bølge og dønning vurderes forinden manøvreren.

Når hjemmевærnsfartøjet er fortøjet langs et andet skib, må kranen kun undtagelsesvist anvendes, og da under hensyntagen til de krængninger anvendelsen kan medføre, samt hensyntagen til opstående på det andet fartøj.

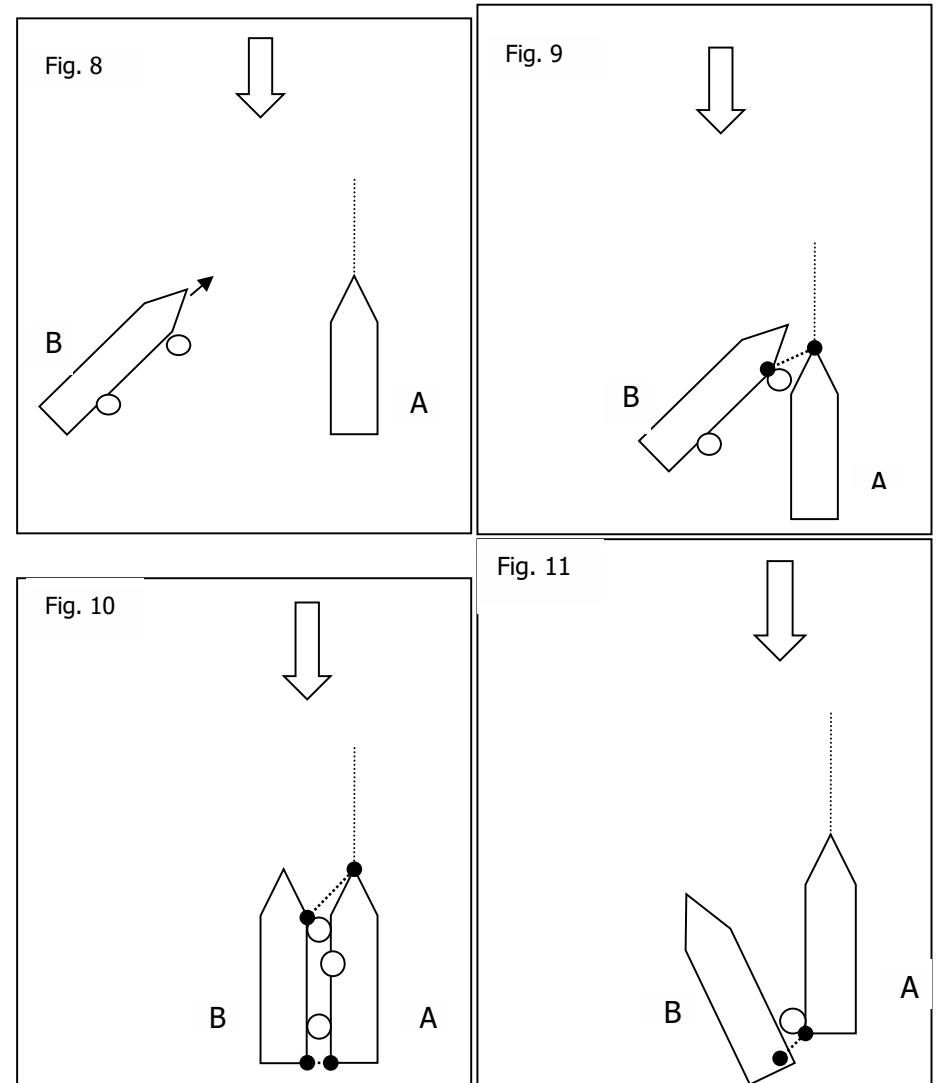
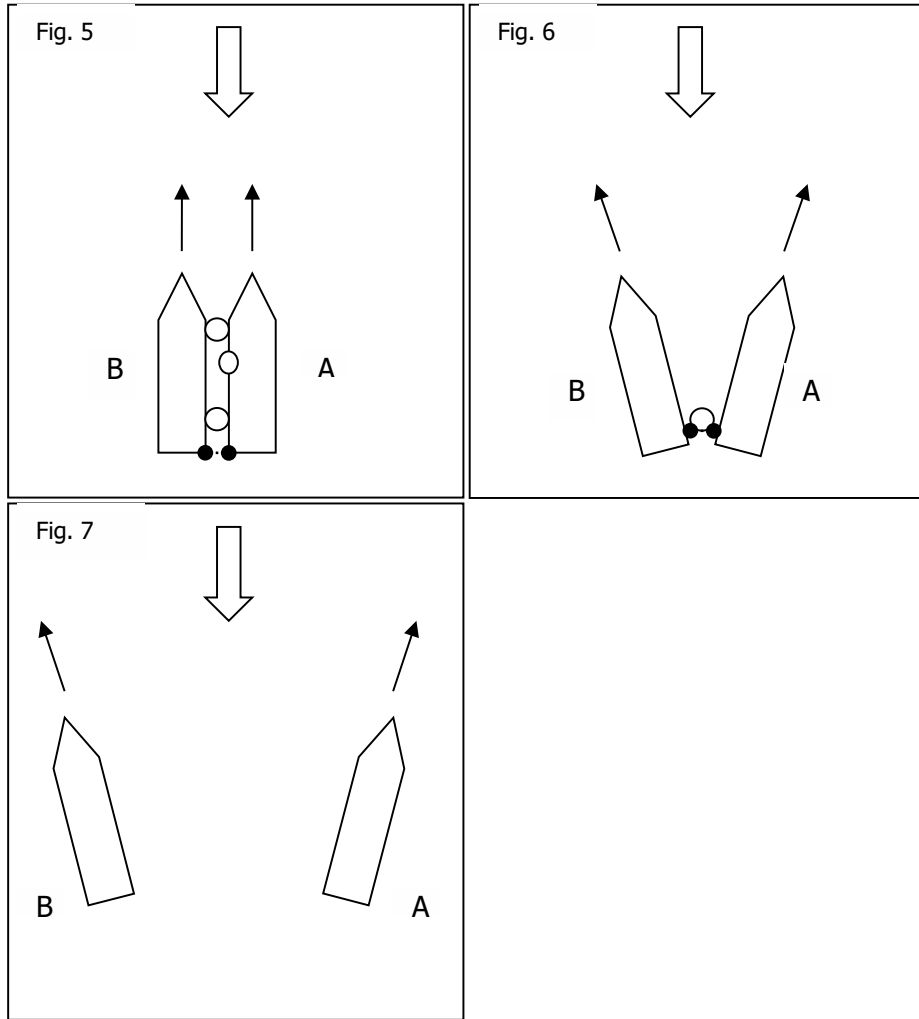


MHV-fartøj går på siden af andet MHV-fartøj

Procedure ved fartøj under gang



Procedure ved fartøj A til ankers



Kapitel 8 GUMMIBÅD

8.1. Sejlads med GB

Bilag: BRIEFING FORM

1. Indledning

Gummibåden (GB) anvendes i Marinehjemmeværnet (MHV) hovedsageligt til søredningsopgaver, transportstøtte til personel fra politiet og Toldstyrelsen samt tendertjeneste. Det er fartøjsførerens (FARF) ansvar, at der inden sejlads med gummibåd udgives en samlet befaling for hele besætningen.

Når FARF har udgivet befaling klargøres og kontrolleres GB af GBF, ligesom kranføreren kontrollerer og efterser kranen. FARF klargører en BRIEFING FORM og gennemgår den sammen med GBF og GBSbesætningen. Når BRIEFING FORM er gennemgået og forstået underskrives den af FARF og GBF, og indsættes efterfølgende i mappen for BRIEFING FORM's i styrehuset.



Udgivelse af BRIEFING FORM FARF og GBF

Efter sejlads skal GB igen inspiceres for fejl og mangler af GBF, og kranføreren skal ligeledes gennemføre en kontrol af kranen og kranwiren.

De enkelte punkter vil ikke blive gennemgået her, men vil blive gennemgået i forbindelse med gennemførelse af selve uddannelsen. Som udgangspunkt har GBF kommunikation med moderskibet på VHF mens GBs gasten normalt vil betjene SINE terminalen.



GB på vej fra vugge til skibsside

2. Besætning

Besætningens størrelse kan variere afhængigt af opgaven, men skal som minimum udgøres af 2 personer, hvoraf den ene virker som GBF. Besætningen varetager følgende funktioner:

- GBsfører (GBF)
- Forgast
- Agtergast



GF langs skibssiden. GB besætning klar til at gå ombord

GBF skal have gennemført og bestået kursus som Gummibådsfører.

I forbindelse med almindelig enhedsuddannelse, vil træning i udsætning og bjærgning samt sejlads med GB være almindeligt forekommende. FARF skal planlægge for, at uddannelsen vedligeholdes, således at GB altid er klar til indsættelse. Som udgangspunkt skal følgende discipliner trænes:

- Sejlads og manøvre ved lav fart.
- Sejlads og manøvre ved høj fart.
- Mand over bord øvelser.
- Gå på siden af eget fartøj.
- Gå på siden af andet fartøj
- Sejlads i vejrforhold med høje bølger.
- Sejlads i nedsat sigt.

3. Manøvrering

Manøvrering af GB med påhængsmotor er noget forskelligt fra andre fartøjstyper. Årsagen hertil er, at GB ikke har ror, og at manøvrer (drej-, frem- eller bakmanøvrer), udføres ved at styre skruvandet i den retning, der er i overensstemmelse med den påtænkte manøvrer.

Skal der udføres et drej, drejes selve påhængsmotoren og dermed skru akslen, hvorved skru vandet styres til en af siderne. Dette medfører imidlertid også, at GB hurtigt mister styring, når skruen stoppes.

Derfor er det nødvendigt under manøvrer i så stor en udstrækning som muligt at holde skruen i gang, for at GBF til stadighed kan bevare fuld manøvrerevne for GB. Under bakmanøvrer vendes skruens omdrejningsretning, og GBF kan ved at dreje motoren til styrbord eller bagbord, frembringe udslag af GBs hæk til pågældende side. Fortsættes bakmanøvreren kan GB styres under sakning med god sikkerhed.

4. Sejlads

Sejlads med GB er noget forskelligt fra sejlads med traditionelle fartøjstyper. Årsagen hertil er, at GB er hurtiggående, planende fartøjer.

Den høje fart kræver stor opmærksomhed fra GBF, der både skal holde øje med søen, besætningens placering og anden trafik, samtidig med at GB føres efter forholdene, med højst mulig og sikker fart, og den størst mulige hensyntagen til besætningens sikkerhed.

5. GBs trim

GBs trim er under sejlads af lige så stor vigtighed, som ved udsætning og hejsning.

Når GB ligger på vandet, skal det ligge på et lige trim, hvilket sædvanligvis opnås med tyngdepunktet liggende lidt agten for ophængningspunktet (anhugningsstedet).

Når GB er under gang med stor hastighed, skal motorbenet danne en sådan vinkel med agterspejlet, at skrueakslen er parallel med vandoverfladen.

GB trim reguleres med højre hånd øverst på manøvrehandtaget.



GB klar til at afgang fra moderskibet

På grund af GB ringe vægt, lader trimning af GB sig nemt udføre ved flytning af et eller flere besætningsmedlemmer for- eller agterefter.

Hvis GB har tendens til at løfte stævnen under acceleration, skal den belastes i stævnen, evt. ved at et besætningsmedlem flyttes ud i stævnen.

Skal GB medbringe tungt grej, anbringes det således, at det korrekte trim bevares. Vær opmærksom på, at GB tyngdepunkt ikke flyttes for meget forefter, da dette er ødelæggende for GB sejlegenskaber.

Under selve sejladsen kan der opstå behov for trimning af GB, i f.eks. kraftig modgående sø kan der være behov for at flytte tyngdepunktet forefter, og i medløbende sø lidt agterefter. En sådan trimning gennemføres alene ved flytning af besætningsmedlemmer henholdsvis for- og agterefter.

6. Sejlads i roligt vejr

Sejlads i roligt vejr med ingen eller ringe sø byder normalt ikke på særlige vanskeligheder. GB kan under disse forhold sejles med høj fart uden særlige restriktioner. GBF bør dog under al sejlads have følgende forhold og situationer i erindring: Store fartreduktioner bør kun i nødstilfælde foretages pludseligt, da GB kan indhentes af sin egen hækbølge og vandfyldes agten fra.

Hvis der skal foretages et egentlig nødstop, drejes GB kraftig til enten styrbord eller bagbord, samtidig med at der foretages en hurtig fartreduktion.

Herved opnås at GB stopper på en meget kort strækning og GB vil ikke vandfyldes agten fra.

Under sejlads i ringe sø bør GBF afpasse farten således, at GB holder kontakt med vandoverfladen, og for store "hop" fra småbølger undgås.

Dette gælder især ved sejlads på roligt vand, hvor passage af dønninger efter andre skibe kan forekomme, og ved drej passere egen hækbølge.

GBF bør i sådanne tilfælde reducere farten så meget, at det undgås, at GB hopper ud af vandet med en efterfølgende ublid landing, der kan overraske en uforberedt besætning. På kurs mod vinden, kan vindpresset mod GBs flade bund bewirke, at GB går meget stejlt i luften og lander på hækken med risiko for kæntring over hækken.

7. Sejlads i moderat til hård sø

Efterhånden som søen vokser, stilles stigende krav til GB og GBF. Det er vigtigt, at alt grej ombord er surret eller henlagt i storesrum. Det er vigtigt, at besætningsmedlemmerne sidder på pontonerne og holder fødderne under fodperterne, samt at de har fast greb i håndperter, tårn eller andet fast monteret grej. Tabes en mand over bord i hård sø, kan det være forbundet med vanskeligheder både at sejle tilbage til den overbordfaldende, og at bjærge ham ombord igen.

GBF skal have hele sin opmærksomhed henvendt på GB, besætningen og omgivelserne og placere gummibåden rigtigt i forhold til søen.

Sejlads op i søen giver i moderat sø normalt ingen problemer. GBF skal under disse forhold holde en fart, der tillader GB at holde kontakt med vandoverfladen og undgå at GB ved passage af bølgetoppe går for stejlt i vejret og hopper ud af søen med en "flad" landing til følge.

I høj sø, der bryder, er det nødvendigt at der holdes tilstrækkelig fart på GB til, at den bryder igennem søen. Det er imidlertid vigtigt, at GB ikke gives så meget fart, at den bryder igennem søen under for stor vinkel. Det skal tilstræbes at denne vinkel holdes under 30-35°.

8. Sejlads mod søen

Ved sejlads tværs i søen eller diagonalt på søens retning, skal GBF undgå at sejle for tæt til forkanten af store bølger. Under sådanne forhold sejles klar af de største bølger. Passage af store bølger bør ikke finde sted diagonalt, men vinkelret på bølgen enten med eller mod søen, hvorefter kursen ændres tilbage til den oprindelige.

Sejlads i høj sø byder på de vanskeligste og mest risikable forhold. Det er under sejladsen nødvendigt for GBF til stadighed at være opmærksom på de fra agten kommende bølger, således at han hurtigt kan afpasse farten efter søens højde.

9. Sejlads med søen

I forholdsvis ringe til moderat sø vil GB ikke have problemer med at løbe fra søen. Ved passage af bølgekamme skal GB fart være så høj, at bølgekammen kan passeres med stævnen opad, og at GB lander med stævnen opad. Er fartoverskuddet i forhold til søen ikke tilstrækkeligt stort, vil GB komme langsomt ud af bølgekammen med stævnen pegende mere og mere nedad eller lande på forkanten af bølgen. I begge tilfælde er der risiko for, at stævnen graver sig ned i bølgedalen, eller GB drejer på tværs i søen på grund af vandpartiklernes modsat rettede bevægelser.



GB efter afgang fra moderskibet

Når søens højde vokser, tiltager også søens hastighed. Bliver GB fartoverskud i forhold til søens hastighed ringe (1-2 knob), vil det være for risikabelt at forsøge at overhale medløbende sø. GB må derfor holde sig på bagsiden af bølgen. Kommer det for tæt til bølgekammen, vil GB begynde at "surfe", og hjulpet af egen motor vil den glide fremad med stævnen pegende mere og mere ned mod bølgedalen for til sidst at grave sig ned i bølgedalen. GB stoppes herved momentant, hvorunder søen løber over GB agten fra. Er søen høj og brydende, kan GB kæntre over stævnen.

Det skal fremhæves, at en GB, der er begyndt at "surfe", vanskeligt lader sig stoppe og da kun med motormanøvrer til stop eller bak. Sejlads med lav hastighed i medløbende sø, hvor GB lader sig overhale af søen, kan med den gængse udformning af GB hæk medføre, at søerne løber over hækken og bordfylder GB agten fra.

10. Begrænsninger

En GB kan med forsigtighed anvendes til lette bugseringsopgaver. Opgaverne bør begrænses til bugsering af mindre fartøjer over kortere strækninger. Under udførelse af sådanne opgaver bør slæbetrossen ikke anbringes højere end GB spejl, da risikoen for giring i modsat fald vil være stor på grund af GB ringe vægt i hold til motorerens effekt.

GB har på grund af et lavt tyngdepunkt meget stor stabilitet. Under normal sejlads er kæntring derfor sjældent forekommende. Forsøg med at kæntre en GB har været gennemført, hvorunder det har været overordentligt vanskeligt under normal sejlads at fremprovokere en kæntring. Er uheldet imidlertid sket, vil GB normalt ikke rette sig selv op, da den også har god stabilitet med bunden opad.

GB kan dog forsøges vendt ala redningsflådeprincippet. For- og agterhaler fastgøres eksempelvis på styrbords ponton ca. 1/3 inden fra henholdsvis stævnen og agterenden. 2 eller flere personer stiller sig på modsatte ponton og med deres vægt trækker i fanglinerne og derved forsøge at tvinge GB rundt.



Påhængsmotor MHV GB 4 takt, 4 cylindre, 100 HK

8.2. Sætning og hejsning af gummibåd

Gummibåde (GB) anvendes i dag til et utal af opgaver fra Marinehjemmeværnets fartøjer. GB er inden for en kort årrække blevet større og motoreffekten er øget samtidig med. Det har medført, at GB anvendelsesmuligheder er blevet forøget og har gjort det muligt, at operere i næsten alt slags vejr. GB er derfor i dag et unikt arbejdsredskab, der med en veluddannet og ansvarsfuld besætning, kan løse de fleste opgaver, sikkert.

Gummibådens udvikling og opbygning

Anvendelse af både, hvor opdriften tilvejebringes ved oppustelige pontoner, er ikke af ny dato. Fabrikation og brug af sådanne både kom i system under 2. verdenskrig, hvor der blev fremstillet oppustelige redningsbåde og -flåder. Efter krigen fortsatte udviklingen af GB. Disse lette og sødygtige fartøjer fandt større og større anvendelse både til almindelig lystsejls og som erhvervsfartøjer.

Til fremdrivning anvendtes fortrinsvis påhængsmotorer, der kunne give fartøjet en anelig fart.

GB svage punkt var det forholdsvis bløde skrog, der satte grænser for, hvor hurtigt og i hvor svær sø, den kunne sejles. Der er igennem tiden forsøgt flere metoder til afstivning af skroget. Det foreløbige sidste led i denne udvikling er en fuldstændig fast bund af glasfiber med dyb V-profil. Denne konstruktion giver GB en utrolig sødygtighed og evne til, med en veluddannet besætning, at kunne operere med stor fart under vejrforhold, hvor operationer med traditionelle fartøjer for længst måtte indstilles.

Pantoner er fremstillet af en dug af hypalon/neopren, der består af et væv af nylon, kevlar eller lignende lagt imellem to lag syntetiske gummiarter.

Pantonerne er opbygget med 5 lufttætte kamre, der oppustes hver for sig til 240 mbar.

Pantonstoffet er et glat og ensfarvet materiale, som kræver minimum af vedligeholdelse. Stoffet er imidlertid følsomt over for solens UV-stråler, benzin, olie og fedt, hvorfor GB skal dækkes til med en presenning, når den ikke er i brug, ligesom benzin, olie og fedt straks fjernes GB skal efter brug rengøres og ferskes af.

Pantonerne er i korrekt oppustet tilstand meget robuste og stærke. De tåler kraftige slag mod skibssiden under udsætning og hejsning, men er følsomme over for skarpe genstande, der



GB på vej fra vugge til skibsside

kan punktere et eller flere af pontonkamrene. For at lette GB sejlads i medløbende sø er pontonerne forlænget et stykke agten for bådens spejl. Alligevel skal man være påpasselig i svær medløbende sø, idet der er risiko for vandfyldning agten fra, hvis bådens fart er langsommere end de medløbende søer, eller hvis GB fart reduceres kraftigt.

Som fremdriftsmiddel anvendes påhængsmotor. Marinehjemmeværnets GB er i væsentlig omfang monteret med 4-takts 100 HK benzinmotorer. Benzinforbruget er meget lavt for 4-takts motorer ca. 20 liter brændstof i timen med fuld effekt, hvilket giver en tophastighed på ca. 25 knob med 3 personer ombord.

De moderne 4-takts påhængsmotorer er meget driftssikre og støjsvage, og kræver minimum af vedligeholdelse.

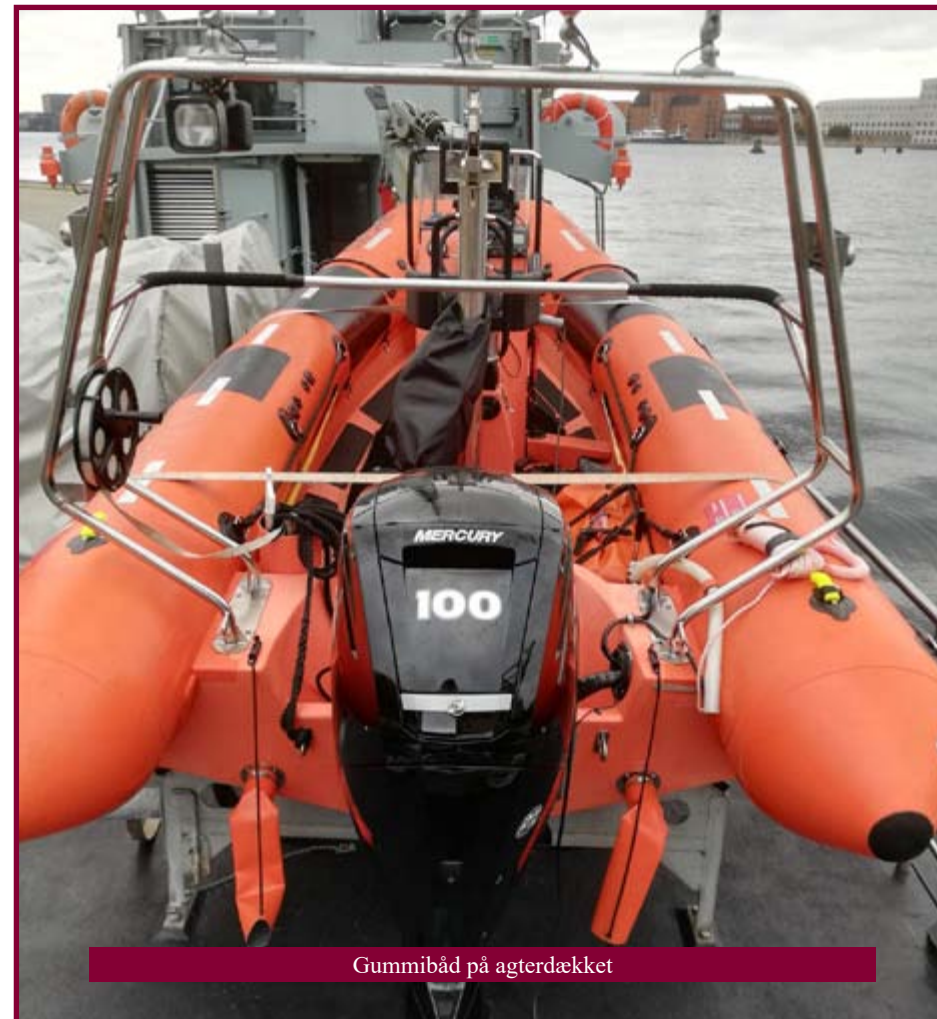
Motoren kræver jævnlig kontrol af oliestand, rettidig olieskift og ferskning af motor efter sejlads. Derudover kræves det, at motoren altid er driftsvarm ved sejlads med fuld effekt.

GB er bygget med en konsol, hvorfra gummibådsføreren (GBF) kan manøvrere GB med et rat og betjene motoren med manøvrehåndtag, samtidig med, at han sidder højere i GB med bedre udsyn. Konstruktionen gør, at GBF under specielle forhold, kan manøvrer GB i stående position.

Alle Marinehjemmeværnets GB er udstyret med driftsbatteri, der oplades under sejladsen, navigationslys, søgelygte, kompas, anker, aktiv radarreflektor, pyroteknik, 2 pagajer, fodpumpe, manometer og lappe- og værktøjssæt, GPS med kortplotter, VHF radio og Jason Cradle. Normalt vil GBF have kommunikation på VHF radio med et head set. Gasten vil som en ekstra sikkerhed altid medbringe SINE radio i et swimmers kit.

Marinehjemmeværnets GB kan medtage 6 mand, og har en længde på 4,5 meter og har en egenvægt inkl. motor og udstyr på ca. 750 kg.

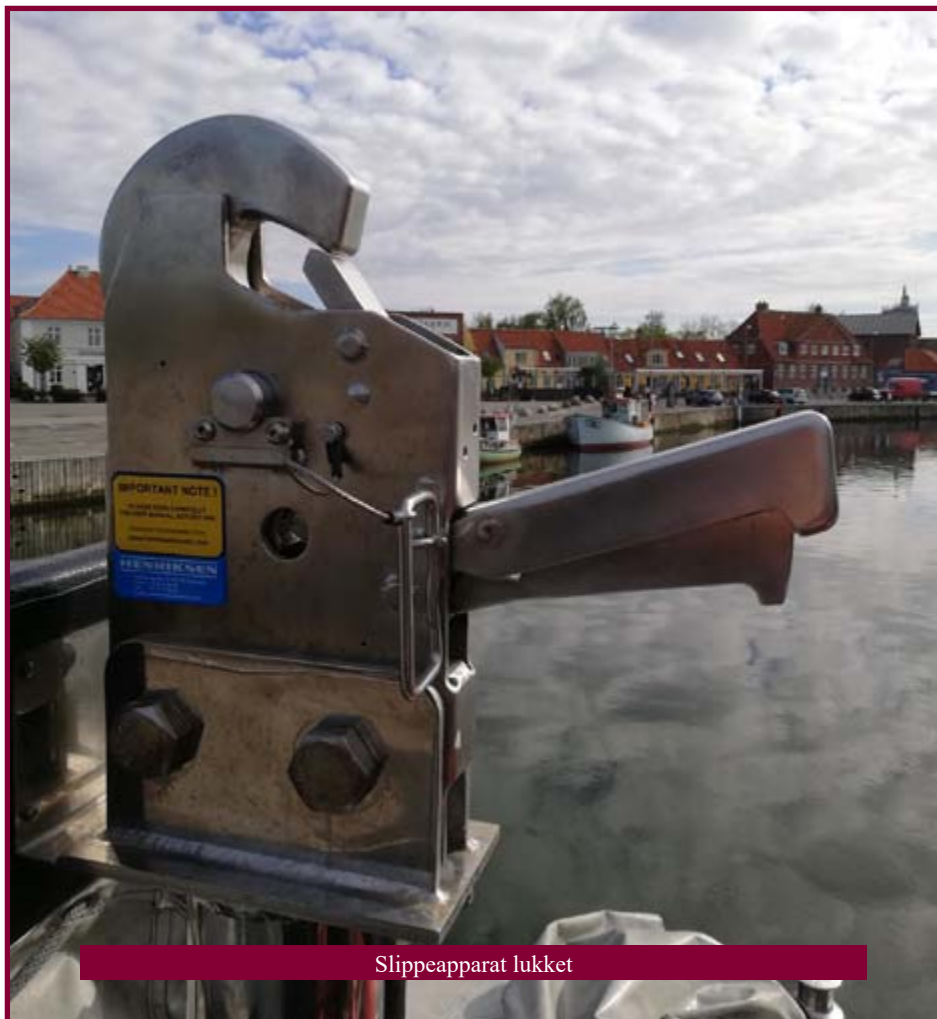
GB typeskilt med egenvægt, last m.v. er monteret på agterkanten af spejlet.



Gummibåd på agterdækket

Hejse- og fastgørelsesmidler Slippeapparat

GB er alle forsynet med et slippeapparat til udsætning over styrbords side med skibets kran. Slippeapparatet er konstrueret til at "slippe" anhugningtårnet automatisk, når GB får vandkontakt og belastningen falder til ca. 20 kg.



Slippeapparat lukket

Slippeapparatet af typen NORMARINE/HENRIKSEN (Henriksens slippeapparat) er fastmonteret i toppen af et hejsetårn. Hejseringen (sat på kranwire) hugges i slippeapparatet. Der er sikret mod udløsning, når sikringshåndtaget på apparatets agterkant er i øverste stilling og sikringssplit isat. Ved FARF kommando "Klargør slippeapparat" og inden affiring udtages sikringsplitten og gasten melder "Slippeapparat klar" og sikringshåndtaget føres til nederste stilling, hvorefter slippeapparatet udløses, når belastningen er ca. 20 kg.



Slippeapparat åbent

Fastgørelsesmidler

I forbindelse med udsætning og hejsning anvendes, til styring og fortøjning af GB, for- og agterhaler samt kroghaler.

Fangliner (for- og agterfangline)

Fangline er betegnelsen for en line, der er fastgjort for og agter i GB til fortøjning langs en skibsside eller kaj, til styring af gummibåd under løft med kranen fra bådstativ til fenderkant og retur til bådstativ, og surring af GB i dækshøjde ved fenderkant, mens gummibådsbesætningen går til og fra borde.

Forfang- og agterfanglinen kaldes i RFM henholdsvis forhaler og agterhaler, der er imidlertid tale om det samme stykke tovværk.

Kroghaler

Kroghaler er betegnelsen for et stykke tovværk, der fastgøres i hejseringen til styring af denne ved udsætning og hejsning af GB.

Slæber (forhaler)

Slæber er betegnelsen for et stykke tovværk, der nøje er afpasset i længden. Det er meget vigtigt, at længden passer til GB placering langs skibssiden. Slæberens formål er under udsætning og hejsning at fastholde GB stævn i sejlretningen. Slæberen er monteret i et fast øje i stævnen af GB. Slæberen skal på MHV-fartøjet være fastgjort i så stor afstand fra GB og så lavt, at slæberens visning ikke bliver for stejl.

GB fører og besætning

Besætningens størrelse kan variere afhængigt af opgaven, men skal som minimum udgøres af 2 mand. Besætningen varetager følgende funktioner:

- Gummibådsfører (GBF)
- Forgast
- Agtergast

Hvis der ingen agtergast er ombord, varetager forgasten, agtergastens funktion.

Gummibådsfører

GBF skal som minimum have speedbåds-certifikat og SRC-kursus. GBF har plads ved GB styreposition, og har kommandoen over GB besætning og passagerer. Han foranstalter, at radioforbindelsen til skibet bliver afprøvet og opretholdt.

Sikkerhedsforanstaltninger

Alle ombord skal bære redningsvest med MSLD, gummibåds-hjelm samt fartøjsdragt, når vandtemperaturen er under 14 °C.

Under gang skal alt personel, bortset fra GBF, sidde på pontonerne og holde fødderne under fodperter og have fast greb i

håndperter, tårn eller andet fast monteret grej. Herved er det muligt at holde balancen og i størst mulig grad følge GB bevægelser.

Ingen må binde sig fast til GB.

Klargøring af GB sætning og hejsning

Marinehjemmeværnets GB anvendes til mange forskellige opgaver, f.eks. redning af person fra vand, assistance til andet skib (brand/redning), tenderopgaver, transport af Marinehjemmeværnspersonel fra skib til skib, transport af personel fra Frømands- og Jægerkorpset, og polititjenestemænd uddannet ved Marinehjemmeværnet.

I det øjeblik MHV-fartøjet forlader havn, skal GB være klar til indsats. Der vil som regel ikke være tid til klargøring og kontrol af GB, idet opgaverne som hovedregel vil komme uvarslet med behov for øjeblikkelig indsats.

Klargøringen af GB skal derfor foretages når skibet "gøres søklar" inden afgang fra havn, samt i umiddelbar forbindelse med udsætning.

Forberedelser

Inden sætning eller hejsning påbegyndes skal følgende observeres:

- FARF er ansvarlig for, at udsætning/hejsning af GB udføres efter i henhold til Reglement for Marinehjemmeværnsfartøj (RFM) 1-16, samt at afbryde opgaven, hvis forholdene ikke tillader en forsvarlig og sikker udsætning/hejsning af GB.
- FARF/VCH skal have en plan for, hvorledes fartøjet skal sejles (kurser, drej og farter) inden, under og efter sætning/hejsning af GB.
- FARF skal udstede en befaling for opgaven til besætningen herunder NK og GBF inden påbegyndelse af udsætning/hejsning af GB.
- FARF skal visuelt følge sætningen/hejsningen af GB fra åben bro – og være klar til øjeblikkelig manøvre.
- FARF skal være opmærksom på, øjenhøjden på broen – i forhold til agterdækket – kan give et fejlagtigt skøn af søernes størrelse (de virker ikke så store).

- FARF skal derfor altid konferere med NK/LD Dæk samt GBF forud for manøvrerne om, hvorvidt disse kan eller skal gennemføres.
- Alle ordrer eller meldinger skal afgives højt og tydeligt.
- Radiokommunikation mellem FARF og GBF skal afprøves og være i orden forud for udsætning og hejsning.
- NK er normalt leder af agterdæk, men hvis NK er optaget af anden opgave, kan FARF udpege en anden kvalificeret person som leder af agterdæk (LD DÆK) og varetager af NK rollen jf. nærværende procedure.

I forbindelse med at skibet gøres søklar, aftages presenningen af GB, startnøgle og batterikontakt nøgle isættes, kortplotter monteres på styrekonsol, reparations- og bådsættet bringes ombord i GB og stuves i storesrummet og der udføres kontrol af:

- Surringer.
- Slippeapparatets funktion.
- Lufttryk i pontoner der skal være 240 Mbar.
- Bundprop isat og bailere er åbne.
- Benzinstand i tanken – skal være fuld.
- Oliestand motor (4-takt).
- Ankerets fastgørelse.
- Control af startbatteriet.
- Nav-, arbejdslys og projektørs funktion.
- Instrumenternes funktion.
- Dødmandsline er fastgjort til dødmandskontakt.
- Motoren prøvestartes (kortvarigt) og startnøgle forbliver i tændingslås.
- Ladestikket til batteri forbliver sat til.

Umiddelbart inden GB udsættes skal følgende foretages:

- Batterikontakter tilsluttes.
- Kontakt slukkes på bådstativ og ladestik aftages.
- Navigationsinstrumenter tændes.
- VHF-radio tændes og 1. radiocheck foretages.
- Motor startes indtil driftsvarm (vandslange med "ørebøffer" påsættes kølevandsindtag).
- Gjørde afmonteres.

Mens GB klargøres, gør gummibådsbesætningen sig klar ved at:

- Iføre sig fartøjsdragt, gummibådshjelm og MSLD-redningsvest.

Udsætning og hejsning

Generelt under udsætning og optagning af GB er det vigtigt, at holde agterdækket/skibet i ro.

Når GB bakses på agterdækket, kan FARF vælge at sejle med søen ind ret agter, og med en hastighed der er afpasset således, at der skabes et så stabil og roligt agterdæk som det er muligt. Ved udsætning og hejsning sejles der på en kurs således, at vind og sø er i rød 20.

Der sejles med mindst mulig styrefart på fartøjet dvs. Betty motor frem mindste og Sara motor i neutral.

Når GB skal afgå fra fartøjet, kan der med fordel sættes begge motorer i neutral, hermed får GB mulighed for at skære ud (kanaleffekten). Følgende dæksmandskab skal deltage ved udsætningen og hejsningen af GB:

- NK - leder dæk (betjener desuden kroghaler)
- Kranfører
- Gast til forhaler
- Gast til agterhaler

Alt personel på dæk skal være iført redningsvest, hjelm, handsker og sikkerhedsfodtøj.

Det er meget vigtigt, at manøvrering af kranen ved løft af GB fra stativ til fenderkant og retur, kun foregår med hoved- og knækarm samt udskud uden brug af wire. Herved opnås en bedre stabilisering af GB.

Hvis GB kommer i utilsigtet slinger under løft fra stativ til fenderkant og retur, trækkes for- og agterhaler til og kranen køres i modsat retning, hvorved GB utilsigtede bevægelser kan dæmpes.

Afrigning efter sejlads

FARF beordrer:

"AFRIGNING – DAGLIG ORDEN" GB bringes i daglig orden ved at:

- Motor vippes ned til normal position, surringer fastgøres.
- Instrumenter afbrydes.
- Startnøgle forbliver i tændingslås.
- Batterikontakt afbrydes.
- Ladestik isættes og spænding tilsluttes.
- Dobbeltbund tømmes for evt. vand via bundprop.
- Oliestand kontrolleres.
- Påfyldning af benzin til fuld tank.

Herved sikres, at GB er klar til udsætning. Ved ankomst havn:

- Udtages kortplotter (hvis det er muligt).
- Udtages bådsættet.
- Startnøgle og batterikontakt udtages og anbringes i nøgleskab.
- Motor ferskes.
- GB rengøres og ferskes.
- Presenning lægges over GB.

Det skal bemærkes, at der ved enhver sejlads, altid skal være udstykket en fast besætning til GB, jfr. RFM 1-14, samt et fast dæksmandskab til udsætning/hejsning af GB, jfr. pkt. 5.

Det skal endvidere bemærkes, at det af sikkerhedshensyn er af største vigtighed, at der altid anvendes korrekte ordrer og meldinger, også hos rutinerede besætninger.

Der skal ligeledes udstikkes en fast kranfører.

På forhaleren skal der være etableret et fast øje med pælestik til fastgørelse på pullerten under sætning og hejsning. Afstanden mellem øje og GB skal være afpasset, så GB ligger ved redningszonen, når forhaleren er strakt.

Virke som gast under sejlads med gummibåd

Formål og anvendelse

At fastsætte regler- og sikkerhedsbestemmelser for sejlads med MHV gummibåd og virket som for- og agtergast.

Besætning

Besætningens størrelse kan variere afhængigt af opgaven, men skal som minimum udgøres af 2 personer, hvoraf den ene virker som GBF. Besætningen varetager flg. funktioner:

- GBF
- Forgast
- Agtergast



Besætningen klar på agterdækket

GBF skal være uddannet gummibådsfører. Under træningssejladser med GB kan fører af GB være en gast med speedbåds-certifikat. Formålet med træningssejladser er, at opretholde og udvikle gastes kompetencer. Træningssejladser gennemføres i havneområder eller i kort afstand fra moderfartøj og omfatter:

- Træning i GB manøvre under lav fart.
- Træning i GB manøvre under høj fart.
- Mand over bord øvelser.
- Træning i gå på siden manøvrer under OGF supervision.
- Sejlad i bølger under OGF supervision.

Gummibådsfører

GBF har kommandoen over GB besætning og passagerer og skal inden GB udsættes have sikret sig, at alt ombordværende personel, herunder passagerer, er instrueret i brugen af redningsvest og sikkerhedsprocedurer.

GBF plads er ved GB styrepult, hvorfra der foranstalles, at radioforbindelsen til fartøjet bliver afprøvet og opretholdt. Det er GBF ansvar, at GB bliver kontrolleret og gennemgået før og efter sejlad. Eventuelle fejl og mangler noteres i Briefing Form.

Efter ordre fra GBF går resten af besætningen på GB – én ad gangen. GBF beordrer GB-besætningens placering, således at GB bevarer et let trim agterover under udsætningen.

Agtergasten trækker sikkerhedsspinden ud og hiver sikringshåndtaget ned.

Agtergasten melder **"Slippeapparatet klar"**.

I samme øjeblik forhaleren er slæk og GB er låst fast til skibssiden, melder GBF **"Opgå forhaleren"**. Forhaleren opgås fra pullerten på fordækket og gives ned til forgasten i GB (Hvis forhaleren falder i vandet, hiver forgasten i GB den ind via indhælderline som er forbundet fra indvendig på GB og ud til forhaleren).

Henriksens slipapparat klargøres til anhugning på kommandoen fra FARF **"Klargør Slippeapparat"**, udløserhåndtag føres tilbage til øverste position og sikringssplit isættes.

Ved ankomst til fartøjet GBF manøvrerer GB til en position parallelt og med samme fart som fartøjet umiddelbart foran redningsflådestativet og låser sig fast til skibssiden, hvor forhaleren gives op til gasten på dækket, der fastgør forhaleren i den afmærkede længde på pullert på fordækket.

Forhalergast melder: **"Forhaler fast"**.

Forhalerens visning skal være så langt forefter som muligt og føres igennem klyset i styrbordside.

GB falder tilbage på siden af fartøjet så den ligger ud for redningszonen.

Kranwiren med anhugningsringen sænkes og agtergasten anhugger slippeapparatet og melder: **"Hugget"**.

Gasten i GB giver på melding fra GBF, agterhaleren op på fartøj og føres til spilkop, hvor der tages en tørn, teights og låses med et slipstik om egen part.

Redningszonen åbnes og efter ordre fra GBF forlader besætningen GB – én ad gangen.

NK melder: **"Gummibåd på siden"**.

Forgasten og agtergasten

Forgasten betjener forhaleren. Agtergasten betjener agterhaler og slippeapparatet. Gennemføres sejlad kun med én gast, varetager denne både for- og agtergastes funktioner.

Under sejlad vil GB VHF normalt blive betjent af GBF. SINE radio medtages normalt også i GB og betjenes af GB gast.

Under sætning og hejsning skal for- og agterhalergaster være placeret på agterdækket efter anvisninger fra NK.

Virke som forhaler og agterhaler gast under sætning og hejsning af gummibåd

Formål og anvendelse

At fastsætte regler- og sikkerhedsbestemmelser for udsætning og hejsning MHV gummibåd og virket som for- og agterhalergast.

Forhaler og agterhaler

Forhaler- og agterhalergast betjener henholdsvis forhaler og agterhaler på GB og skal under udsætning og hejsning sikre sig, at der hele tiden skrankses på for- og agterhaler således, at GB bevægelser afpasses så flytningen foregår på en så stabilt og roligt som det er muligt.

NK giver tegn til kranføreren om hejsning. Kranwiren hives helt op således, at GB kommer op over søgelændret.

Herefter fører kranføreren GB frem med kranen samtidig med, at der skrankses på for- og agterhaler.

Når GB er på plads ved redningszonen melder NK/leder agterdæk: **"Skift forhaler"**. Forhaleren flyttes forefter og fastgøres i afmærket længde på pullert på fordækket.

Herefter melder NK/leder agterdæk: **"Skift agterhaler"**. Agterhaleren skiftes til styrbord side og føres til agterste spilkep på søgelændret, hvor der tages en tørn, tighes og låses med slipstik om egen part.

Når GB besætningen er gået ombord i GB lukkes søgelændret.

På ordre fra FARF opgås agterhaler på spilkoppen og afleveres til gæsten i GB.

I samme øjeblik GB ligger på vandet, går den an med passende fart og skæres ind mod skibssiden.

I samme øjeblik forhaleren bliver slæk og GB er låst fast til skibssiden, melder GBF, opgå forhaleren. Forhaleren opgås fra pullerten på fordækket og rækkes ned til gæsten i GB.

Når GB skal retur til vuggen melder NK skift for- og agterhaler.

NK giver tegn til kranfører om hejsning. Kranen manøvreres

kun med hoved- og knækarm samt udskud således, at GB manøvreres agter over til en position ud for vuggen og hejses op over søgelænder, hvorefter kranføreren med tegn fra NK krøjer kranen rundt til bagbord, samtidig med, at der tages slæk hjem på for- og agterhaler.

Over stativet sænkes hovedarmen mens GB tilpasses og sættes i stativet.

Anhugningsringen tages af slipapparatet

Kranen bringes i daglig orden.

NK melder til FARF: **"Gummibåd i vugge"**.

Sikkerhedsforanstaltninger

For at beskytte personer i vandet mod skruen, skal påhængsmotorens ben være monteret med en skruebeskytter (skruebeskytteren er pt. afmonteret).

FARF kan dog fravige denne regel ud fra en operativ vurdering. Begrundelsen for afvigelsen skal anføres i skibsjournalen under tildragelser og underskrives af FARF.

Alle ombord skal som minimum bære redningsvest med MSLD, sikkerhedsstøvler og hjelm. Hvis vandtemperaturen er under 14 grader celsius, skal fartøjsdragt anlægges.

Herudover skal FARF/GBF beordre fartøjsdragt anlagt, hvis der er risiko for, at ombordværende udsættes for nedkøling grundet vejrforholdene – eks. regn, blæst og opsprøjt fra søen.

Under gang skal alt personel sidde ned i GB.

Personel skal sidde på pontonerne, og her holde fødderne under fodperter eller have et fast greb i håndperter, styrekonsol eller andet fastmonteret grej, således at alle ombordværende er i balance og i så stor udstrækning som muligt, følger med i GB bevægelser.

GBF skal til stadighed holde øje med besætning og passagerer og ved manøvrering, og undgå at anvende pludselige og voldsomme manøvrer. Specielt krappe drej i forbindelse med høj fart eller kraftig acceleration bør undgås, da sådanne manøvrer kan medføre person- eller materielkader. Ingen må binde sig fast til GB.

Sætning og hejsning af GB i MHV-fartøjer

Formål og anvendelse

For at sikre anvendelse af ensartet og sikre procedurer i forbindelse med sætning og hejsning af gummibåd (GB) ombord i Marinehjemmeværnets fartøjer.

Generelt

Sætning og hejsning af GB indeholder under alle forhold risikomomenter, og må derfor aldrig behandles rutinemæssigt. Hver sætning og hejsning er en særskilt, enkeltstående og unik operation der kræver besætningens fulde opmærksomhed.

Sætning og hejsning samt sejlads med GB kræver stor erfaring fra besætningen. Enhedsuddannelse i sætning og hejsning af GB bør gennemføres mindst 12 gange om året jf. ref. e.

Med henvisning til RFM 1-16, Udsætning og hejsning af gummibåd, bilag 1, 2 og 3 er der beskrevet udsætning og hejsning af GB i de enkelte fartøjstyper i MHV. For alle MHV-fartøjer gælder det, at der er tale om samme type GB.

- Bilag 1 for MHV 900-klassen og MHV 850-klassen.
- Bilag 2 for MHV 800-klassen, der har gummibådsvuggen vendt, så GB står med stævnen agterover i vuggen på dækket.
- Bilag 3 for MHV 800-klassen, der har gummibådsvuggen vendt, så GB står med stævnen forefter i vuggen på dækket.

Den til fartøjstypen hørende procedure skal altid følges og må ikke fraviges. Besætningens færdigheder og erfaring med brug af GB skal vedligeholdes og udbygges, herved minimeres risikoen for uheld og skader.

FARF skal blandt de bedst egnede i besætningen udvælge kranfører og gummibådsfører samt gaster på dækket og den øvrige besætning i GB.

Det er ligeledes FARF ansvar, at der til stadighed er positiv kontakt med GB på såvel radar som på radio (VHF og SINE). Sætning og hejsning af GB indføres i fartøjets skibsjournal un-

der arbejder og tildragelser.

Ved større operationer med GB over tid, kan det anbefales at der underslås en hændelseslog.

Her kan eksempelvis nævnes større øvelser, SAR operationer, indsættelser for Politi og SKAT mv.

Nedenstående piktogram er et eksempel på et popcard for udsætning og hejsning af gummibåd fra et fartøj af MHV 900-klassen. Ønsker man at anvende popcard ifm. sætning og bjærgning af GB forslås det at kopiere det fra RFM 1-16, bilag 4, da det opdateres efterhånden som forslag fra frivillige indarbejdes.

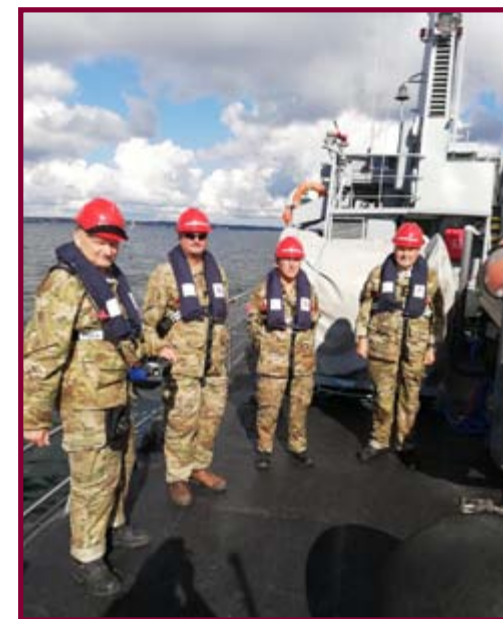
Gummibåd udsætning og hejsning (MHV 900-klassen)

FARF

Klargør gummibåd.

Det udstukne dæksmandskab indfinder sig på agterdækket.

For og agterhaler placere sig på bagbord side af GB.



NK

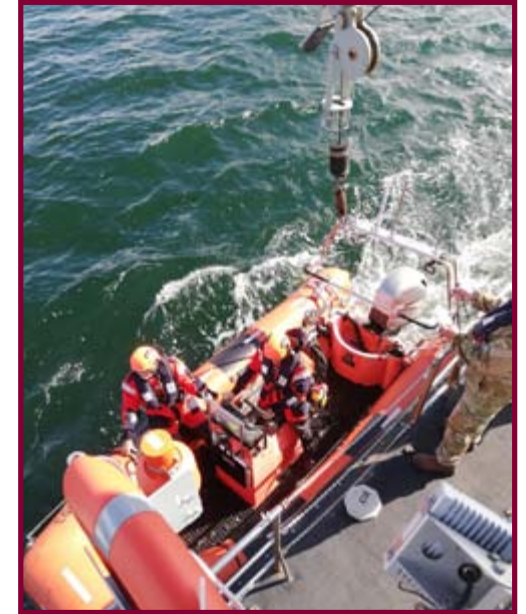
Melder til FARF når Besætningen er mødt på agterdækket og alle personlige værnemidler er kontrolleret og eftersat herunder:

- Sikkerhedshjelm.
- Redningsvest.
- Sikkerhedsstøvler.
- Arbejdshandsker.



NK

GB klar.
Forhaler skiftes og flyttes forefter og fastgøres i afmærket længde på pullert på fordækket.
Agterhaler skiftes til agterste spilkop på søgelændret hvor der tages en tørn.



FARF

Sving gummibåd på siden.
NK melder agterdækket klar.
NK giver tegn til kranføreren om hejsning.
Når GB svinges på siden skrankses der på for- og agterhaler.
Når GB manøvrepukt er ud for redningszonen sænkes den så den ligger på fenderlisten.



NK/LD og kranfører

Placerer sig hensigtsmæssigt på dækket på en position hvor de har det bedste overblik.



FARF

Gummibådsbesætning klar.
GB besætning modtager briefing form fra FARF og melder sig herefter hos NK på agterdækket ud for redningszonen.



FARF

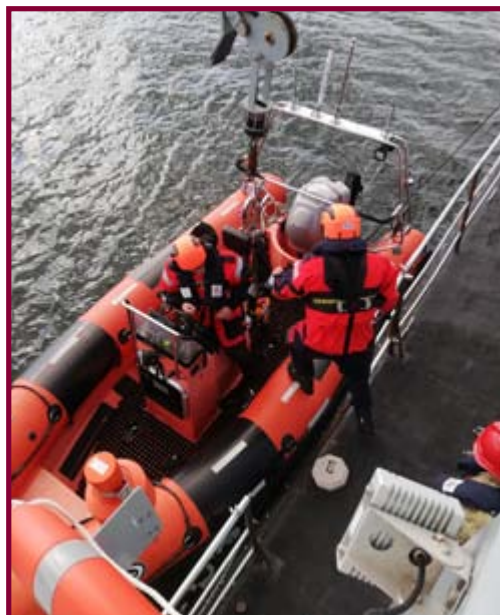
Gummibådsbesætning Om-bord

GBF

GB klar

FARF

Opgå agterhaler



FARF

Klargør Slipapparatet.
Træk sikringsplitten ud.
Træk håndtag ned.

FARF

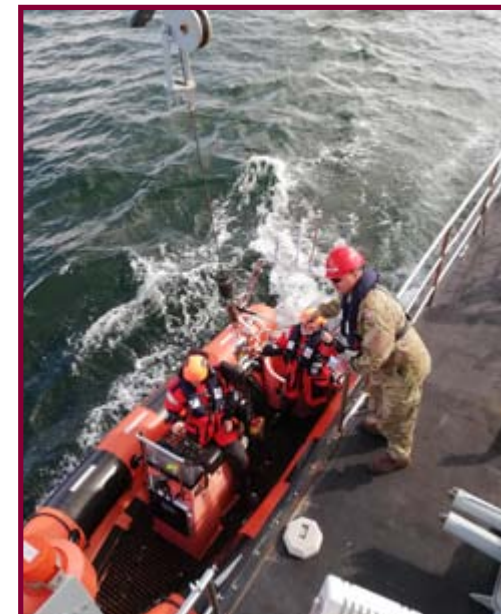
Start motor.

FARF

Fir.

GBF

Opgå forhaler.



GBF

GB ligger ved standby position, Kalder fartøj og spørger om tilladelse til at komme ind.

FARF

Melder tilbage når klar til at modtage GB.



GBF

Sejler ind til fartøjet og kaster forhaler ombord. Når forhaler er på pullert, slækker GB op, falder tilbage så den ligger langs skibssiden på fartøjet ud for redningszonen.

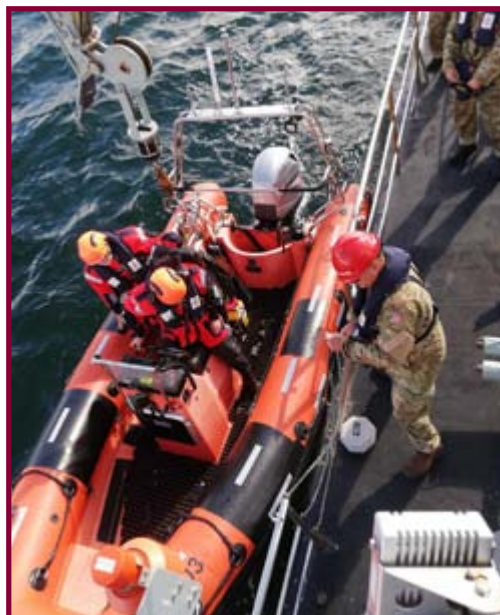


GBF GAST

Tager hejseringen og Hugger den i slippeapparatet og råber hugget.

FARF

Hejs.

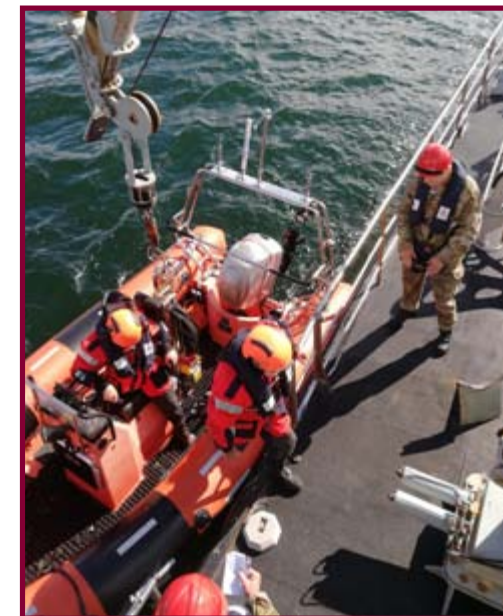


GBF

Agterhaler tages ombord og fastgøres.

GBF

Besætning ombord. GB besætning træder ind på dækket gennem redningszonen. GBF forlader som den sidste GB.



FARF

Gummibåd i vugge.

NK

Skift agterhaler. Skift forhaler.

Obs!

Det skal bemærkes, at GB og kran skal efterses og kontrolleres efter hver sejlads. Når kontrollen er tilendebragt indføres dette i den for sejladsen aktuelle briefing form.



8.3. Anhuggeruddannelse

Indledning, formål og anvendelse

Anhuggeruddannelse er en del af det samlede grunduddannelse.

Formålet er at give kursisten viden, færdigheder og kompetencer, således kursisten kan virke som anhuggergast, for- og agterhalergast ifm. brug af et marinehjemmeværnsfartøjs kran under sætning og hejsning af gummibåd (GB). Uddannelsen skal endvidere kvalificere kursisten til at varetage funktionen som for- og agtergast ombord i gummibåden.

Bestemmelser for personlig sikkerhedsudrustning og værnemidler

Indledningsvis tages der udgangspunkt i beskrivelse af personligt sikkerhedsudstyr, herunder dragter, redningsvest, hjelm, arbejdshandsker, sikkerhedsfodtøj samt personlig nødsender. Der gennemgås ligeledes områderne ansvar, sikkerhed og pligter for involveret personel under arbejde med kran samtidig beskrives forhold omkring kranhåndtering og risikofaktorer identificeres ved arbejde med kran og gummibåd. Ved lektionens afslutning skal kursisten derfor kunne tage ansvar for egen sikkerhed som dækskapt i forbindelse med kranbetjening.

Arbejdssikkerhed

Besætningsmedlemmer, der er udstukket til arbejdet med og omkring kranens operationsområde skal som minimum bære nedenstående personlige værnemidler:

Fartøjsdragt

Som udgangspunkt anlægges altid fartøjsdragt M/05 jf. ref. a. som er en vandtæt og kuldebeskyttende dragt beregnet til moderat arbejdsbrug, herunder gummibådssejls ved vandtemperatur under 14 grader C. (Kun gummibådsbesætningen).

Redningsvest

Maritime Survivor Locating Device (MSLD) redningsvest skal altid tilpasses og kontrolleres inden afgang fra havn og rednings-

vestens placering skal være kendt af alle ombordværende. De enkelte besætningsmedlemmer skal sætte sig grundigt ind i sikkerhedsvejledningen og brugsanvisningen. Som udgangspunkt anlægges redningsvest altid ved havnemanøvre, arbejde på dækket, sejls med gummibåd, ved indøvelse af kamp-, havari-, og bjærgningsrulle og ved skydning til søs. MSLD redningsvest anlægges altid ved sejls i gummibåd.

Arbejdshjelm

I forbindelse med arbejde med kran anlægges der altid arbejdshjelm for alle der arbejder på dækket.

Sikkerhedshjelm

For gummibådsbesætningen anlægges der sikkerhedshjelm for sejls med gummibåd. GBF sikkerhedshjelm er monteret med head set og mikrofon til brug for kommunikation på VHF.

Arbejdshandsker

Der skal anlægges egnede arbejdshandsker.

Arbejdsbriller

Der kan anlægges egnede arbejdsbriller.

Sikkerhedsfodtøj

Der anlægges altid sikkerhedsstøvler ved arbejde på dækket og ved sejls med gummibåd. Godkendte sikkerhedsstøvler bliver udleveret i forbindelse med iklædning.

Personlig nødsender

Der anlægges redningsvest med MSLD for alle der sejler med gummibåd. De tre sidste redningsveste med MSLD kan anlægges af besætningen der arbejder på dækket.

Bådsæt

Et pyroteknik sæt, der anvendes ombord i MHV GB i tilfælde af behov for at tilkalde hjælp. Man skal være opmærksom på læsbarheden af etiketterne på beholderen, idet bådsættet ofte tages ud/sættes ind i dækskabet, samt vind og vejr kan slide etiketterne i GB.

Generelt

Til søs er Vagtchefen (VCH) foresat for kranfører og de andre besætningsmedlemmer, der indgår som del af kranoperationen. Ved kaj, hvor der ikke er etableret en tårn, hvor der er udstykket en VCH er kranføreren underlagt næstkommanderende (NK). Det er normalt NK der leder og fordeler arbejdet på dækket i forbindelse med udsætning og hejsning af gummibåd efter ordre fra VCH. Det er normalt FARF der er VCH under sætning af GB. Kan også være en VCH under FARF direkte supervision.

Sejlads med GB etableres altid ved at iværksætte gummibådsrulle. Rullen har til formål, at fordele besætningen på de nødvendige poster for en sikker udsætning og hejsning af GB. Når der etableres gummibådsrulle møder alt personel på deres poster i henhold til gummibådsrullen.

Det skal bemærkes, at der ved enhver sejlads, altid skal være udstykket en fast besætning til GB, jfr. RFM 1-14, samt et fast dæksmandskab til udsætning/hejsning af GB, jfr. pkt. 5. Det skal endvidere bemærkes, at det af sikkerhedshensyn er af største vigtighed, at der altid anvendes korrekte ordrer og meldinger, også hos rutinerede besætninger. Der skal ligeledes udstikkes en fast kranfører. På forhaleren skal der være etableret et fast øje med pælestik til fastgørelse på pullerten under sætning og hejsning. Afstanden mellem øje og GB skal være afpasset, så styresøjlen på GB ligger ved åbningen i redningszonen, når forhaleren er strakt.



GB i vugge med anhugger klar



Anhugger klar til at hugge slippeapparatet



Anhugger har hugget slippeapparatet

Brug af kran

Fartøjets kran anvendes til sætning og bjærgning af gummi-båd.

- Kranen er **ikke** godkendt til personløft.
- Kranen må ikke anvendes til vandrette træk.
- Kranwiren må ikke nedsænkes i vand.
- Kranen må ikke anvendes til ilandsætning/ombordtagning af flydespærring.

Sætning og hejsning af GB fra/til skibsside betragtes ikke som personløft (Rederfravigelse), ligesom opsamling af personer fra havet med JASONS CRADLE er undtaget for denne regel. Kranen kan anvendes til løft af materielgenstande inden for de begrænsninger, der er på kranen. Anvendelse til sådanne formål skal i hvert enkelt tilfælde godkendes af FARF.

Kontrol af kran

Arbejde med kraner betragtes som farligt arbejde og der derfor krav om lovpligtig kranføreruddannelse. Kranføreren skal derfor have gennemført lovpligtig uddannelse forud for at arbejde med kranen (Krankursus, komplet MHV, Q 03035113).

Næstkommanderende/LD dæk

NK/Leder Dæk eller en anden egnet gast leder arbejdet på dækket i forbindelse med udsætning og hejsning af GB. NK/LD Dæk leder arbejdet på dækket og fordeler besætningen på de enkelte poster. NK/LD Dæk har også det overordnede ansvar for, at procedurerne bliver fulgt og at arbejdssikkerheden bliver overholdt.

Kranføreren

Kranføreren skal melde til VCH eller NK/LD Dæk når kranen er inspiceret og fundet i orden. Kranføreren har ansvaret for, at kranoperationen udføres korrekt og tilsikre, at personlige værnemidler altid er anlagt. Kranføreren har ansvaret for, at der etableres et tilstrækkeligt arbejdsområde for en given kranoperation. Kranføreren har ansvaret for, at kranwiren er inspiceret og kontrolleret før og efter brug. Kranwiren inspiceres fra



Besætning klar på agterdækket

taluitten og i hele den længde som forventes anvendt under operationen. Det er også kranførerens ansvar, at kranen kun anvendes til det den er konstrueret til, og løft kun sker indenfor rammerne udstukket i kranens lastediagram. Lastediagram forefindes på kranen og i kranens manual ombord.

NK/LD Dæk har ansvar for, at al kommunikation i forbindelse med kranoperationer foregår klart og tydeligt.

Kranføreren skal som udgangspunkt stoppe arbejdet med kranen ved enhver tvivl.

Ved tilfælde hvor en standsning af kranarbejdet vil medføre en yderligere fare, skal der foretages en manøvre med kranen, der understøtter den bedste mulige sikring af personel og materiel. Kranoperationen skal ophøre hurtigst muligt herefter.



NK og kranfører på post

Anhugger

Anhugger skal give klare og tydelige tegn til kranfører under arbejdet samt holde arbejdsområdet frit for øvrige besætningsmedlemmer, der ikke deltager i kranoperationen.

Forhaler- og agterhalergast

Forhaler- og agterhalergast skal efterkomme instrukser fra Leder dæk. De skal støtte kranfører og anhugger med at holde arbejdsområdet frit for øvrigt personel.

Andre besætningsmedlemmer og passagerer

Alle, der ikke deltager ved en kranoperation, skal efterkomme anvisninger fra kranfører, anhugger, forhaler- og agterhalergast, når disse vedrører arbejdsområdet og forhold omkring sikkerhed.

Når passage af et arbejdsområde for kranoperation er nødvendig, skal alle indhente tilladelse fra NK/LD dæk, inden der foretages passage af områder. Al passage skal foretages hurtigst muligt, og der skal bæres personlige værnemidler ved ophold i eller i umiddelbar nærhed og ved passage af et kranoperationsområde.

Risikomomenter i forbindelse med udsætning og hejsning af GB

Sætning og hejsning af gummibåd indeholder under alle forhold mange risikomomenter, og må derfor aldrig behandles rutinemæssigt. Hver sætning og hejsning er en særskilt, enkeltstående og unik operation, der kræver hele besætnings yderste opmærksomhed. Hver besætningsmedlem der indgår i operationen har derfor et ansvar for, at løse opgaven i henhold til proceduren herfor. Fartøjsføreren (FARF) skal derfor under sætning og hejsning af gummibåd sikre sig, at placere sit fartøj mest hensigtsmæssigt i forhold til vind og sø således, at risikoen for uheld og skader minimeres mest muligt.

Under udsætning og optagning af gummibåden er det vigtigt, at holde agterdækket/skibet i ro. Når gummibåden bakses på agterdækket, kan FARF vælge at sejle med søen ind ret agter, og med en hastighed der er afpasset således, at der skabes et så stabil og roligt agterdæk som det er muligt. Ved udsætning og hejsning sejles der på en kurs således, at vind og sø er i

rød 20. Der sejles med mindst mulig styrefart på fartøjet dvs. Betty motor frem mindste og Sara motor i neutral. Når gummibåden skal afgå fra fartøjet, kan der med fordel sættes begge motorer i neutral, hermed får gummibåden mulighed for at skære ud (kanaleffekten).

Følgende dæksmandskab skal deltage ved udsætningen og hejsningen af GB:

- NK - LD Dæk (betjener desuden kroghaler).
- Kranfører.
- Gast til forhaler.
- Gast til agterhaler.

Alt personel på dæk skal være iført redningsvest, hjelm, handsker og sikkerhedsfodtøj. Det er meget vigtigt, at manøvrering af kranen ved løft af GB fra stativ til fenderkant og retur, kun foregår med hoved- og knækarm samt udskud uden brug af wire. Herved opnås en bedre stabilisering af GB. Hvis GB kommer i utilsigtet slinger under løft fra stativ til fenderkant og retur, trækkes for- og agterhaler til og kranen køres i modsat retning, hvorved GB utilsigtede bevægelser kan dæmpes.

Under hele operationen er det vigtigt, at NK/LD Dæk placerer sig således, at vedkommende hele tiden er i øjenkontakt med kranføreren således, at de enkelte kommandoer bliver forstået og efterkommet.

Anhugningstegn ved kranoperationer

Indledning, formål og anvendelse

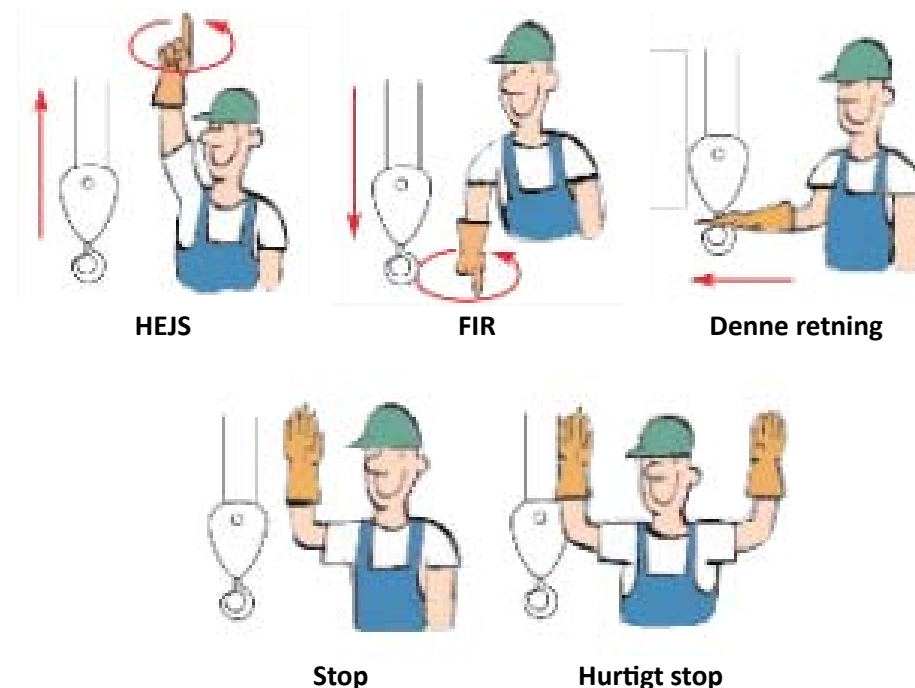
Ved lektionens afslutning skal kursisten have opnået følgende:

Viden

Kan demonstrere de fem standard håndtegn: hejs, fir, kør (denne retning), stop og hurtigt stop (nødstop).

Færdigheder

Kan anvende de fem standard tegn i forbindelse med kranoperationer. De fem standard tegn fremgår af nedenstående skema og er godkendt internationalt.



Kompetencer

Kan tage initiativ til korrekt anvendelse af de fem standard tegn.

Indhold Fem standard-tegn: Hejs. Fir. Kør (denne retning). Stop. Hurtigt stop (nødstop).

Uddannet MOPA eller instruktør virker som kranfører. Om håndsignaler og retningslinjer for anhugning. Løft, transport og afsætning af byrder.

Indledning

Anhugning skal ske i overensstemmelse med RFM 1-14 og RFM 2-30 der bl.a. omhandler anhugning.

Denne anvisning giver nærmere retningslinjer for udførelsen af anhugning i forbindelse med sætning og hejsning af GB i MHV.

Område

Anvisningen omfatter alle former for anhugning i forbindelse med flytning af GB på MHV-fartøjer.

Anhuggeren

Anhuggeren skal være instrueret i forsvarlig udførelse af arbejdet. Instruksen skal være i overensstemmelse med denne anvisning og skal desuden omfatte de særlige foranstaltninger, der kræves ved det enkelte anhugningsarbejde, herunder korrekt anvendelse af håndtegn. Når GB er eftersat og kontrolleret kobles hejseringen på slippeapparatet. Anhuggeren skal sikre sig, at sikringshåndtaget på slippeapparatets agterkant er i øverste stilling og sikringssplitten er isat.

Almene retningslinjer

Inden hejsning og sætning af GB påbegyndes har gummibådsføreren (GBF) eftersat og kontrolleret GB for skader, fejl og mangler. GBF har ligeledes isat søkortplotter, kontrolleret radioforbindelsen til moderskibet og taget bådsættet ombord.

Anhuggeren skal følge de givne instrukser og vejledninger. Opstår der tvivl om fx byrdens vægt, anhugningens forsvarlighed eller andre forhold, skal anhuggeren standse arbejdet og rådføre sig NK/LD Dæk eller eventuelt kranføreren. Hvis løftet er påbegyndt, skal byrden sænkes til nærmeste sikre hvileposition.

Anhugger og kranfører har ret og pligt til at nægte løft, som de nærer betænkelighed ved.

Anhuggeren skal til enhver tid under arbejdet kunne opnå en sikker kontakt med kranføreren enten direkte eller via NK/LD Dæk. Anhuggeren skal anvende tegngivning med håndsignaler, ved videregivelse af kommandoer.

Det er vigtigt, at tegngivningen til kranføreren ikke er til at misforstå og altid er den samme. Derfor skal ovenstående tegn altid anvendes. Tegnet for hurtigt stop kan betragtes som et nødstop og skal derfor altid respekteres af kranføreren, uanset hvem der giver tegnet.

Ingen må opholde sig under gummibåden eller den byrde der løftes.

Anhugningsmateriel med synlige mangler må ikke benyttes.

Hvis anhuggeren er vidende om, at materiellet har været udsat for overbelastning eller stærk varme, må det heller ikke benyttes. En byrde må ikke anhugges, så den under løftet kan berøre noget opstående.

Anhugningsmateriel må ikke overbelastes. Anhuggeren skal være fuldt fortrolig med den mærkning - eventuelt med kode - som oplyser om anhugningsmateriellets størst tilladte belastning.

Inden det endelige løft skal følgende kontrolleres:

- At der er ligevægt.
- At gummibåden er fritlagt og ikke hænger fast i eksempelvis gummibådsstativet.
- At der kan foretages et lodret løft

Løft skal altid udføres lodret. Hvis en gummibåden ikke ligger frit for lodret løft, skal den, inden løftet udføres, på forsvarlig måde anbringes, så den kan løftes lodret.

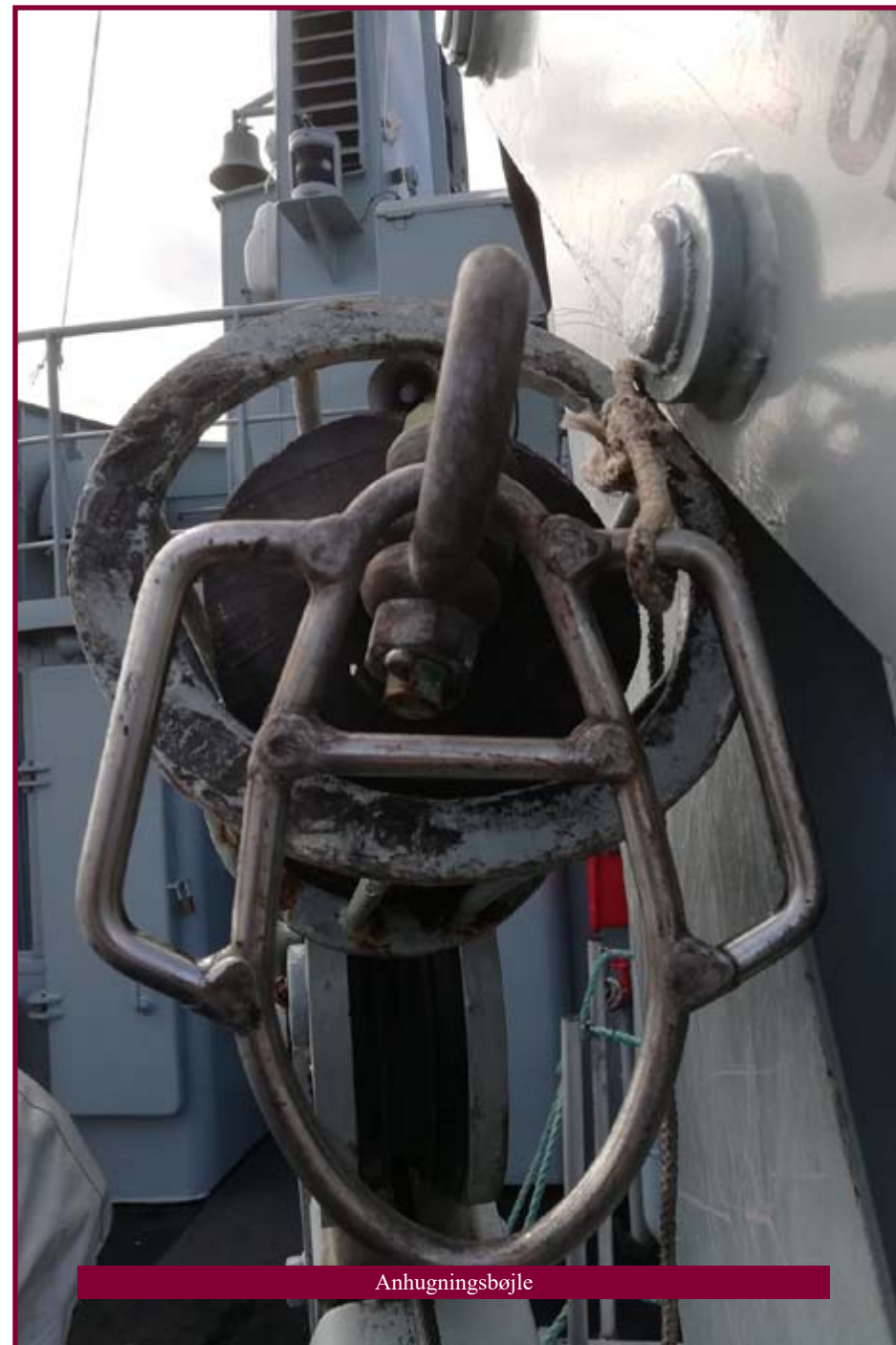
Umiddelbar inden løftet skal anhuggeren sikre sig, at der ikke er personer i farlig nærhed af byrden. Straks efter løftet er påbegyndt, skal anhuggeren sikre sig, at anhugningen er i orden, at byrden er i balance og ikke fisker eller kommer i farlig svingning.



Slippeapparat lukket med isat sikringsplint



Slippeapparat åbent



Anhugningsbøjle

Kapitel 9 MARITIME FORCE PROTECTION

9.1. Maritim Force Protection generelt

1. Generelt

MHV har opstillet 4 flotiller der er specialiseret i Maritime Force Protection, normalt forkortet MFP. MFP-flotillerne løser følgende opgaver:

- Havnebevogtning.
- Støtte til sikring af enheder til ankers.
- Støtte til eskortering i fm. enheders havnearløb.

Opgaverne kan løses som led i Host Nation Support (HNS), som er assistance til allierede styrker ved ankomst til Danmark.

Herudover medvirker MFP-flotillerne, i lighed med de sejlede flotiller, i løsning af følgende opgaver:

- Søredning
- Støtte til civile myndigheder, primært Politi og SKAT



Sikringssplit udtaget på slippeapparat



MFP kommandokøretøj og gummiåbåd

2. Opgaver

MFP-operationer omfatter følgende opgaver:

- Havnebevogtning
MFP skal kunne gennemføre havnebevogtning på Søværnets flådestationer og i civile havne., herunder havneindløb, havnebassin, adgangskontrol til skibet mv.
- Støtte til sikring af enheder til ankers
MFP skal kunne deltage i sikring af enheder, som ligger til ankers i umiddelbar nærhed af havn, hvilket ofte vil være udført som led i HNS.
- Støtte til eskortering i fm. enheders havneanløb
Under anløb af havn, er skibe sårbare overfor især asymmetriske trusler, samtidig med at skibenes manøvremligheder er stærkt begrænset. Som støtte dertil skal MFP kunne udføre eskortering i f. m. med anløbsfasen, og i tæt koordination med øvrige bevogtningsenheder.
- Søredning
MFP skal kunne gennemføre eftersøgning og redning af personer i vandet i søer, åer, havneområder og andre kystnære og beskyttede farvandsområder.



MFP gummibåd under indsættelse

- Støtte til Politi/SKAT og civile myndigheder
MFP skal kunne foretage eftersøgning af forsvundne personer eller genstande, afspærring af kaj, samt vandkantsområder, herunder støtte til bevissikring.
Herudover kan MFP indsættes som maritim indsatsstøtte for Politi og SKAT med gummibåd(e) samt kommandokøretøj.

MFP i Marinehjemmeværnet tager udgangspunkt i NATO's doktrin på området.

MFP kan udføres af personel fra Marinehjemmeværnet, der har gennemgået en egentlig MFP-uddannelse, og som forretter tjeneste i en MFP-flotille.



MFP gummibåde på reden



MFP HSN indsættelse

3. Materiel

MFP-enhederne råder over følgende materiel:

- 1 Kommandokøretøj (KDOKØTJ).
- 2 stk. MHV-Gummibåde på trailer.
- Fartøjsdragter og redningsveste.
- Termisk kikkert, der viser en varmesignatur.
- Lysforstærkningsudstyr.
- Rødpunktssigte, der bruger en farvet prik som referencepunkt for skuddets placering.
- SINE-radio, der er et fælles kommunikationssystem for forsvaret, politiet og beredskabet.
- Secure Personal Radio (SPR).
- Let støttevåben m/04
- Undervandsdroner.

Enkeltmand kan bl.a. havde udleveret følgende materiel:

- Individual first aid kit (IFAK).
- Personlig beskyttelsesudrustning.
- Fragmentationsvest.
- GV M/95-11.



Kampklar MFP soldat



MFP styrekonsol til undervandsdrone



MFP undervandsdrone komplet



MFP undervandsdrone holdt i hånden



Termisk kikkert MFP



Justering af termisk kikkert MFP

Maritim ordliste

A

Abehånd Kugleformet knob til kasteline.

Afdrift Vinklen mellem den styrede kurs og den sejlede kurs.

Agten for tværs En ca. retning i forhold til båden mellem tværs og agter. Låringsvind.

Agter Bagude i et skib (modsat forude).

Agtergaster De gaster der ordner opgaverne i agterskibet.

Agterhånd Være i agterhånd. 1. Bagud med sit arbejde. 2. Stå bagved andre.

Agterklyds Agtertrossens klyds.

Agterpeak Rum/tank i skibets agterende.

Agterspejl Skrogets tværgående afslutning agter.

Agterstag Kaldes også læsestag, slørstag eller hækstag. Wire, der går fra mastetop til hækken til støtte for masten.

Agterstævn Skibets afslutning agter.

Amning Fartøjets dybgående for og agter (Markering for hver decimeter). Se styrlastig- hed.

Amningsmærker Decimetermarkering af dybgående for og agter.

Anduve Fra søen nærme sig havn eller sø mærke under land.

Ankerbøje Bøje fastgjort til ankeret, for at vise dettes beliggenhed.

Ankerklyds Bovklyds ved siden af stævnen hvor igennem ankerkæden løber.

Ankerkugle Sort kugle der om dagen erstatter ankerlanternen.

Ankerspil Spil til at hive ankeret op med.

Aptering Beboelsesrums placering og indretning om læ.

Arbejder Skibet bevæger sig kraftigt i søen

B

Bagbord Bådens venstre side set fremefter

Bak Halvdæk forude eller løftet fordæk i et større skib.

Bakke op Servere.

Bakkes ud Når et spil stikker kæde ud.

Bakstørn Opvask/rengøring.

Ballast Tungt materiale, der anbringes dybt i båden for at forhindre krængning.

Banjen Opholdsrum og soverum for mandskabet.

Banke Større vandområde med ret ens, men ufarlig vanddybde.

Barre Lavvandet strømskabt område (eksempelvis Hals Barre).

Beauforts skala Vindstyrketabel med betegnelser fra 0 (vindstille) til 12 (orkan).

Bedding Stativ eller vogn der understøtter og bærer skibet, når det er trukket op på land.

Bedstemand Den mest kvalificerede blandt besætningen. Benævnes normalt bådsmand.

Beholdne distance Distancen over grunden.

Beholdne fart Bådens fart over grunden.

Beholdne kurs Bådens retning over grunden.

Beknibe Tov der (ofte utilsigtet) sidder fast under f.eks. en klampe eller i et skivgat.

Bermudarig Højt, trekantet storsejl. Den mest almindelige rig på lystfartøjer.

Bestik Regnskab over kurser, distancer og position.

Bidevind En båd sejler bidevind, når den ligger så tæt til vinden, som den kan, hvis den med fordel skal arbejde sig til luvart.

Bifyr Fyr i nærheden af et hovedfyr til lettelse af orienteringen i området.

Bjærge Et sejl eller et flag bjærges når det hales ned.

- Redde en person op af vandet.
- Samle en bøjse (eller et tabt anker) op i fartøjet.
- Redde et skib (en havarist) ved at bugsere det sikkert i havn.
- Et skib kan bjærge sig godt i søen.

Bjærgemærs Redningskrans forbundet med flagstage.

Blok Et hjul eller skive indbygget i et "hus" af træ eller jern, hvor tovværk skæres igennem.

Bolværksmatros Nedladende om en person, der giver sig ud for at have forstand på skibe og sejlads.

Bom Rundholt, hvortil et sejls underlig fastgøres for at holdes det strakt

Bondenat En hel nats søvn uden at skulle på vagt.

Bord Planker, der danner skibets klædning. (skibssiden).

Borde Henviser til bådsiden.

Bordfyldt Vand til lønningen (eller til essingen i en jolle).

Bov Den buede del af skibssiden nærmest stævnen.

Brakvand Vand med lavt saltindhold (under 2,5 %).

Brandgods Udrangeret kassabelt tovværk.

Breast Kort fortøjningsline vinkelret på kajen for at holde skibet mod denne.

Bredde Ved et steds bredde forstås buen af en meridian, regnet fra ækvator til breddeparallel gennem stedet

Breddeparallel En tænkt cirkel om jorden parallelt med ækvator

Brækker Stor sø, der slår ind over båden.

Brådsø En sø der brækker ude på det åbne hav. (Eller ned over skibet)

Bugt En bøjning på et tov.

Bund Skroget under vandlinien

Bundbrædder S sammensatte brædder, der danner dørken ("gulvet")

Bundprop Prop dybest i bunden af båden, så bundvandet kan løbe ud, når båden er kommet på land

Bælgen Den midterste del af skrogets bund og sider.

Bændsle Næse to ting sammen ved hjælp af en smækker line. Eksempelvis en kovs i tovværk.

Bøje Forankret beholder/tønde. Også flydende sømærke. I havne også anvendt til fortøjning af skibe.

Bøjereb Line fæstnet i ankerets kryds. Har en bøjse i enden. Bruges til at klatte ankeret med.

Bådshage Stage med krog og spids i den ene ende. Den benyttes som hjælpemiddel til at fiske tovværk op m.m.

Bådsmand Ældre erfaren matros, der er mønstret som arbejdsleder.

Bådsmandspibe Fløjte til at dirigere mandskabet med i marinen. Bruges i dag kun ceremonielt.

Bådsmandsstol Sæde med firgernet hanefod, der ved hjælp af en topjolle i masten kan hejse en reparator op.

Båker Sejladsmærker (ofte anbragt på land) f.eks. til at styre efter eller markere elkabler.

C

Capstan Spil med lodret spiltromle.

Casing Maskinrummets overbygning.

Cockpit Bådens opholdsrum uden "loft" over. Mest i lystfartøjer.

D

Dagvagten Fra klokken 04 - 08.

Dam Vandfyldt fiskeopbevaringsrum i fiskekutter, vandfornyelse sker gennem huller, så fisken holdes i live.

Danske Havnelods Beskrivelser af alle danske havne.

Danske Lods Den Danske Lods bind I: omfatter oplysninger af almindelig interesse for skibsfarten. Bind II: omfatter beskrivelser af danske farvande

David Lille eller mindre kran. De bjælker (jollebomme), der bærer jollen på hækken kaldes david'er.

Den blå hylde Søen. Lægge på den blå hylde: Slang for at smide over bord

Den Gamle Skipperen.

Deplacement Vægten af den vandmasse skibet fortrænger (= fartøjets vægt). Måles i ton.

Det er vel Vagthavendes svar på enhver melding fra udvig, lodhiver, rorgænger osv.

Deviation Kompassets fejlvisning på grund af påvirkninger fra jerndelev og elektriske systemer i båden. Deviationens størrelse er afhængig af bådens kurs.

Deviationstabel En til båden udarbejdet tabel over deviationen på forskellige kurser Se også deviation.

Devierende misvisning Summen af deviation og misvisning.

Diametralplan Det langskibs lodrette plan, der deler båden i to ens halvdelev

Dioptr Sigteinstrument, der ved brug placeres oven på kompasset eller pejlskiven.

Dreje bi Stoppe farten ved at gå op i vinden.

Drift Et fartøj er i drift (driver) hvis ankeret ikke kan holde eller fortøjningerne går løs.

Drivanker Flydende anker til at holde en båds stævn eller hæk mod vindretningen i stormvejr (udspændt sejldugspose).

Drivgods Fællesbetegnelse for alt der ligger og flyder på borde, køjer, dørk eller dæk.

Dræg Lille anker med fire faste flige. Bruges til joller og til at fiske tabte ting op med.

Drægtighed Skibets bæreevne (lasteevne).

Duc d'Albe En solid konstruktion af svære nedrammede pælev. Bruges til fortøjning/ forhaling (varpning).

Duve Skibets bløde bevægelser langskibs (modsat hugning).

Dybgang Afstanden fra vandspejlet og til kølens underkant. Se Stikker.

Dæk Skibets vandtætte "loft" op imod det fri.

Dødsejler Et dårligt sejrende skib. En overtro om overnaturlige natlige sejlere, der varsler storm og ulykke.

Dødvande I en fjord nær land, hvor strømmen helt ophører. Kan også være understrøm, i en anden retning end havets overflade.

Dønning Havets bølgebevægelse skabt af vind eller store skibe langt borte.

Dørk Skibets gulv om læ, f.eks. i kahyt, cockpit o.l.

E

Eftermiddagsvagt Fra klokken 12 - 16. Ofte slås eftermiddagsvagterne sammen, 12 - 20 under navnet platfod, for at få forløb i vagterne.

Efterretninger for Søfarende Udgives ugenligt af Det Kongelige Søkartarkiv. Indeholder aktuelle advarsler samt ændringer til søkort, håndbøger m.v.

Ekkolod Elektronisk dybdemåler, der arbejder med lydimpulser

Ende Generel betegnelse for et stykke tovværk. "Stik mig lige en ende" o. lign.

Entre Gå ombord fra en jolle eller fra et andet skib.

Evert Fladbundet jagtrigget fartøj med sidesværd.

F

Fald Tovværk eller wire til at hejse sejlet med.

Falde af Ændre kurs bort fra vinden (modsat luffe [luve] op)

Faldereb Store skibe har på skibssiden en flytbar trappe for at lette adgangen fra kaj eller skib.

Fange en ugle Når roeren ikke får sit åreblad op af vandet.

Fangline Line i jollens for- eller agterende til slæbning eller kortvarig fortøjning.

Fare til søs Være ansat på et skib.

Farer Opbevares. Eksempelvis vandslangen farer i forpeaken.

Fast Ordre til at tørne (sætte) eksempelvis et fald fast om en klampe.

Faste part Starten på et taljehal.

Favn Gammelt dansk mål. 1 favn = 3 alen = 6 fod = 72 tommer = 1,884 meter.

Fedtsmørekop Til smøring af f.eks. stævnør.

Fender Skibets "stødpuder" der beskytter fribordet mod skamfiling. Plast- eller gum- mipuder til at anbringe udenpå fribordet for at forhindre skroget i at gnide op ad bolværk eller andet fartøj.

Fenderliste Liste af gummi, plast eller træ, der er ført rundt om båden udenpå fribordet som regel et lille stykke under skandæklisten (samling af skrog og dæk) - for at hindre båden i at gnide op ad bolværk eller anden båd.

Fetalje Proviant.

Fire af Hejse ned eller slække.

Fisker Når tovværk (eller et fald, flagline, sejl, anker, ankerkæde) utilsigtet griber fat i noget.

Fiskeriårbogen Udgives hvert år. Indeholder også mange oplysninger, som sejlere og sejlsportsfolk kan have gælder af.

Flagspil Kort flagstang agter.

Flak En mindre sandbanke eller grund.

Flot Når et skib igen flyder (er let) efter grundstødning.

Flover Vinden flover, når styrken aftager. Samme som at løje af.

Fod 1 fod = 30,5 cm.(engelsk) eller 1 fod = 31,4 cm. (dansk).

Foran for tværs En retning mellem bidevind og halv vind, når det anvendes om vindretning i forhold til sejlåb. I relation til søvejsregler: Vinklen fra ret forude til tværs (90° om styrbord eller bagbord).

Forbåke Skal stå på linie med bagbåken. Markerer en afgrænsning.

Forhale At flytte båden fra et sted i havnen til et andet.

Forhudning Nogle skibe er beklædt (forhudet med kobberplader udvendigt).

Forhånd De søfolk der haler tæt ved blokken. Søfolk der haler i tampen er i agterhånd.

Formiddagsvagten Fra klokken 08 - 12.

Forpeak Skibets forreste rum. Bruges ofte som stuverum.

Forstag Wire fra stævn til mastetop.

Forsætning Skibes afdrift på grund af strøm eller vind, forsat fra sin kurs.

Fresnéllinse Lanterneglas med "riller," der bevirker en bedre spredning af lyset.

Fribord Skrogsiden over vandlinjen.

Frisker Vindstyrken tiltager.

Frivagt De besætningsmedlemmer der ikke har vagt.

Fuldrigger Skib med råsejl på alle master.

Førlighed Tovværks omkreds. Ikke at forveksle med diameteren.

Første vagt Fra klokken 20 - 24.

G

Galease Tomastet skib. Forreste mast - stor- masten - højest. Agterste mast hedder mesan- masten.

Gangway Landgang fra skib til kaj.

Gast Besætningsmedlem.

Gat Skibets agterende. Spidsgattet, rundgattet, spejlgattet eller platgattet.

Åbning i lønningen.

Gel-coat En glasfiberbåds yderste lag.

Gilling Den skrånede underside af hækken.

Gire Ufrivillige småafvigelse fra kursen på grund af sø, strøm eller vind.

Gisse Bedømmelse af afstand eller fart ved øjemål eller på grundlag af erfaring.

Glas Tidsangivelse hver halve time med et system af enkelt og dobbeltslag på skibsklokken.

GPS Satellitbaseret navigationssystem.

Gæsteflag Ved sejlads i andre lande føres det pågældende lands flag i miniature neder styrbords salingshorn.

Gøs Orlogsfartøjer til kaj eller for anker fører i stævnen et lille flag (gøs) på en gøsstage.

Gå klar af (Gå fri af) Kunne passere uden problemer. Eksempelvis pynten, grunden, andet skib eller sømærke.

H

Hale hjem Tage det slække hjem. Eks. Hale i skødet.

Halekæbe Åbent klys på lønningen.

Halløj Gastens svar når han prajes. Nu mest på skoleskibe.

Hals Det forreste nederste hjørne af et sejl.

Halse; (maritim) Sejle på styrbords halse; vinden (luv) kommer fra styrbord. Bommen er ud til bb (læ). Sejle på bagbords halse; vinden (luv) kommer fra bagbord. Bommen er ud til stb (læ).

Halvdæk Det hævede agterste dæk. Kaldes også poop dæk.

Halvvind Vinden kommer ind vinkelret på kursen. (Tværs.)

Hammer Vandret tømmer der er boltet på bolværket eller kajen.

Hanefod Strop til fordeling af træk. Eksempelvis på bådsmandsstolen.

Havari Alvorlig skade på skib forårsaget f.eks. af sammenstød, grundstødning eller brand.

Havgal Søsyg.

Hives hjem, Trækkes hjem. Eksempelvis ankeret.

Hjerte i wire Kalv.

Holde ned på Styre hen imod.

Hugge an Hugge i.

Hugge i eksempelvis karabinhage i et stag. (Det modsatte hedder at hugge ud).

Hugge Skibets hårde og hurtige langskibs bevægelser i søen.

Hundevagt I Danmark betegnelsen for vag- ten 2400 - 0400.

Hyre Job ombord. Ansættelse.

Sømandens løn kaldes således.

Hytte Lille dækshus.

Hæk Bruges nu om alle fartøjers agterste del.

Hækjolle Sådan kaldes den lille, robåd der hænger i davider ud over skibets hæk.

Hæl Kølens nederste agterste del.

Hældningsviser Krængningsmåler. Klinometer.

Højreskåret skrue Skibet går fremad, når skruen går højre om.

I

I ballast Tomt skib uden ladning ombord.

Idvande (ilvande) Strøm, der under land løber modsat hovedstrømmen. Opstår ofte på steder med snævringer eller kraftige slyngninger. Under sejlads i modstrøm kan der spares meget i

tid eller brændstof ved at udnytte idvandet. Er man i en kapsejlads, er udnyttelse af idvandet en helt afgørende faktor. Steder hvor idvand og hovedstrøm slår sammen kan der gå nogle svære uberegnelige søer.

Iling Hastig vindpust, der skaber små bølger. Forvarsel om tiltagende vind.

J

Jagt Traditionel skibstype med en enkelt udelt mast (kutter).

Jolle Lille båd med årer og ofte med sejl. Jolle Tov ført over en blok eller et skivgat. Jomfruer Cirkelformet træskive med tre huller, del af taljeligende anordning til op stramning af vanterne.

Jomfrurejse Et skibs første rigtige togt efter søsætningen.

Jordbær Rund tovværksfender med kork fyld, eller rund luftfyldt plasticfender.

K

Kabelarhjul Hjul eller tromle på ankerspil. Evt. med "udskæringer" der passer til anker- kædens led.

Kabelartromle Se Kabelarhjul. Kabellængde 1/10 sømil = 185,2 meter Kabelslået Venstreslået tovværk.

Kabys Lukket skibskøkken. Hvis det ikke er et særskilt, aflukket rum, kaldes det for pantry.

Kabysrygte Sladder og rygte af upålidelig karakter.

Kalv "Hjertet" i fireslået, i flettet tovværk eller wirer.

Kappe Hugge over. Afskære. Eksempelvis Kappe en trosse.

Kapsejse Kuldsejle, vælte, kæntre.

Karabinhage Metalkrog, der holdes lukket af fjedermekanisme.

Kardansk Ophængningsmetode der sikrer, at kompasset (eller komfuret) altid er vandret.

Kast los Samme betydning som "lad gå".

Kastblok Blok åben i den ene side så et reb hurtigt kan slås om skiven. Vi bruger den ikke.

Katamaran Skib med 2 skrog.

Kending Man får kending af land, når landet kan øjnes.

Kiming Den synlige grænselinie mellem himmel og hav.

Kimingen Overgangen mellem fartøjets sider og bund.

Kineservagt Gå to vagter uden afløsning. "Gå vagt om vagt."

Kink Utilsigtet tørn (snoning) på tovværk. Vridning af korderne ødelægger tovværket.

Kip (Fouten) Revnen mellem tovværkets korder.

Kippe Hilse med flaget.

Kistebænk Siddemøbel med indvendig stuveplads under det opklappelige sæde.

Klampe Fastskruet metal- eller træstykke, der anvendes til fastgørelse af fortøjningstov, skøder, fald o.l.

Klare op Bringe tovværket i orden efter sejlmanøvre. Også at rydde op generelt.

Klinkbygget Klædningsplankerne er "taglagte" og er nittet (klinket) sammen. Også ganske udbredt ved træbyggeri på landjorden.

Klipperstævn Runder "indad" i modsætning til en jagstævn der runder "udad".

Klos Klos op ad = tæt op ad, eksempelvis tæt bidevind eller tæt på et sømærke.

Klyds Åbent beslag med to flanger eller et lukket klyds, hvori fortøjningen lægges, når lønningen/skandæklisten er højere end kajen eller det sted, hvortil fortøjningen er fastgjort.

Klædning Skibssidens planker - bordene danner klædningen.

Knager Forlængelsen af skibrattets egre ud gennem ratkranen.

Knob Forskellige "knuder" der bruges til hver sit formål ombord.

Knob Hastighedsangivelse. En sømil (1.852 meter) udsejlet på en time kaldes en knob.

Knæ Vinkelunderstøtning af træ eller metal. Eks. hvor dæksbjælker samles med bjælkevæger og spanter.

Koffardiskib Handelsskib der sejler med fragt og el. passagerer.

Kofilnagle Drejet rundstok i naglebænk til fastgørelse af tovværk.

Kohale Utaklet tovværkstamp.

Kontorflag Firmaflag. (Torm, Mærsk, DFDS, Norden osv.)

Kordel De tråde, hvoraf et tov eller wire er snoet.

Kovs Galvaniseret jern-, stål-, messing- eller kunststofring, der sættes i tovværkets øjesplejs (eller i sejlets lig) for at skabe et solidt øje.

Køjer Vinduer med kraftig metalramme i skibssiden eller dækshuse.

Krapsø Mindre bølger med kort afstand mellem bølgetoppene

Kravelbygget Klædningsplankerne danner en glat side og er spigret og boltet på spanterne.

Kronometer Nøjagtigt skibsur der følger UTC-tid.

Krydstørner 8-talstørner. En klampe belægges med krydstørn.

Krænge Vindens pres får skibet til at ligge på skrå.

Kuldsejle Kæntre pga. for stor sejlføring.

Kuling (stiv, hård, stormende) Vind med hastighed mellem 13 og 24 m/sek.

Kurs Beholdne, sejlet eller styret kurs

Kuttendækker Gulvkost til rengøring af dæk og dørk.

Kvejl Et bundt oprullet tovværk. (Man køber tovværk i hele og halve kvejl - ca. 220/110 meter).

Kvejle op Rulle tovværk pænt op (altid med solen, ellers kinker det).

Kædekasse I denne opbevares ankerkæden under sejlad.

Kædepiber Krumme jernrør der leder ankerkæden ned i kædekassen.

Kædesjækel Samler og viser ankerkædens længde. For hver ca. 28m (15 favne).

Køje Nu fast seng. Tidligere sov man af pladshensyn i hængeskøjer. Nu kun i skole- skibe o. l.

Køjesæk Sømandens kuffert. Sæk af ravndug, lukkes med et tov eller en lukkesjækket.

Kølevand Søvand, der holder maskinens temperatur konstant og køler udstødningen.

Kølhale I gamle dage krængede man skibet for at skrabe, male og reparere skibets bund.

Kølhales Barbarisk straf; delikventen blev, fastgjort til et tov, trukket rundt under skibet.

Kølkiste Vandtæt trækiste, hvori sænkekølen befinder sig.

Kølsprængt Når et fartøjs stævne synker ned og midten hæves, siger man at det er kølsprængt.

Kølsvin Kraftigt, langsgående tømmer, der ligger over bundstokkene og er boltet til kølen.

Kølvandsstribe Skibet laver et "spor" gennem vandet, hvor bølgerne er ændret.

L

Lejder Bådstige eller trappe.

Lig Kanterne på et sejl. For-, under- og agter lig.

Livline Sikkerhedslinie.

Lodde Måle vanddybden ved hjælp af håndlod eller ekkolod

Log Instrument til måling af bådens fart gennem vandet.

Luffe At ændre kurs nærmere vinden til vindøjet.

Luv Luv side er modsat den side, hvor stor- sejlet føres, altså den side, der er tættest til vinden.

Luvart Samme som luv.

Luvgerig Betegnelse for båd, der drejer op mod vindøjet, når roret slippes.

Læ Læ side af en båd er den side, hvor storsejlet føres, altså den side, der vender længst væk fra vinden.

Lægerig Betegnelse for en båd, der falder af fra vindretningen, når roret slippes.

Længde Ved et steds længde forstås buen af stedets bredde-parallel fra 0-meridianen til meridianen gennem stedet.

Læns Når en sejlbåd sejler en sådan kurs, at vinden kommer ind fra agter. Nøjagtig ret agter = plat læns.

Lænse Sammen som at øse.

Låring Den del af en båds sider, der er nærmest agterspejlet.

M

Mandehul Åbning i tank, hvorigennem der er adgang.

Mane Flytte eks. En trosse for- eller agterefter.

Mellemdæk Et eller flere dæk under hoveddækket

Misvisning Vinklen mellem retvisende nord (=geografisk nord) og magnetisk nord.

Muse Sikre eksempelvis en sjækkels skruebolt med garn eller lignende, så den ikke opgår.

N

Nathus Træ- eller metalcylinder, hvori spritkompasset er anbragt.

Nok Yderste del af rundholt, f.eks. på broen.

O

Om læ Samme som under dæk. Rum og kahytter indvendig.

Op-skud Den fremdrift, der er i båden efter, at sejlene er holdt op med at trække.

Overetmærke Båker, som når de er overet, danner stedlinie.

Overhaling Pludselig og hurtig krængning af skibet.

P

Pantry Bådkøkken, når dette ikke er i særligt aflukket rum.

Pariserøje En ring i sejldugen til fastgørelse af tovværk.

Pejling Retning fra iagttageren til den genstand, der pejles.

Plane Båden bliver p.g.a. farten løftet op på vandoverfladen, så vandmodstanden bliver minimal

Position Det sted, hvor båden eller en anden genstand er. Kan udtrykkes ved bredde og længde, eller ved retning og afstand fra et kendt punkt.

Pulpit Forpulpit: Kraftigt, permanent fastgjort stålgelænder, fastboltet til døkket omkring stævnen. Agterpulpit: Tilsvarende stålge lænder omkring agterenden (kaldes også pushpit).

Pæletræk Mål for et skibs evne til at øve træk.

Pøs Spand.

R

Radarreflektor Mangesidet metalgenstand, der reflekterer radarimpulser.

Rank Om båd, der let krænger (i modsætning til stiv).

Rebe Mindske sejl.

Rumskøds Når en sejlbåd sejler en hvilken som helst kurs, som blot ikke er bidevind.

Rundholt Mast, bom e.l.

S

Salingshorn Træ- eller metaltværstivere mellem mast og vant for at forbedre afstivningen af masten.

Scepte Stålstøtte for søgelænder.

Sejlet distance Den distance, et skib sejler gennem vandet (måles af log).

Sejllomme Lange, smalle lommer indsyet i sejlets kappe.

Sejlpinde Anbringes i sejllommerne for at få sejlet til at stå roligt med en jævn kurs.

Sejsing Sejldugsstrimler til at beslå et sejl til bom eller stag.

Selvlæns Vandet kan selv løbe ud, f.eks. fra cockpit.

Sjækkel Jernbøjle med skruebolt til samling af kæder, wirer eller tovværk.

Skamfile Eksempelvis tovværk slides.

Skral vind Når vinden under sejlads ændrer retning mere i stævnvinden skraller.

Skot Vægge i skrog.

Skydekappe Luge i ruftag over kahyts nedgang.

Skære op At styre båden mere op mod vinden (luffe).

Skøde Tovværk, der anvendes til at hale og slække i sejlene.

Skødebarm Det sejlhjørne, der er nærmest skødet.

Skødeviser Blok eller øje, hvor skødet går igennem.

Slingregrej "Ting", der sikrer, at personer eller genstande holdes på plads, når båden arbejder i søen.

Slække eller Slæk op Fire ud på tovværket.

Slør Når en sejlbåd sejler en sådan kurs, at vinden kommer ind mellem halvvind og læns.

Splejsning Sammenføjning af to tov- eller wireender ved at stikke kordelerne ind og ud mellem hinanden.

Sprayhood Sejldugskaleche over kahytne- gangen. Tager af for røgvand (sprøjt) og giver læ.

Spring Dæksplanets kurve set fra siden.
- Fortøjning fra stævn og agterud samt fra hæk og forud. Anvendes, når båden ligger langs kaj eller anden båd. Herved undgår man, at båden bevæger sig frem og tilbage iforhold til det, den er fortøjet ved.

Spygat Vandafløbshuller i skandæksliste og tilsvarende.

Stag Stålwire i bådens diamentralplan til af stivning af masten.

Stikke ud Slække.

Stiv Om båd, når den kraftigt modarbejder krængning (i modsætning til rank).

Streg Gammeldags inddeling af kompasset. En streg = 11,25°. Anvendes ved udbyggens angivelse af en retning i forhold til skibet.

Styrbord Bådens højre side set fremefter.

Styrefart Lige netop fart nok til, at båden lystrer roret.

Stævnrør Rør gennem bund, hvori propeller akslen fra motoren roterer.

Svaber Langskaftet kost til rengøring af båden.

Svaj Når en båd ligger fortøjet til pæl eller anker.

Svanehals Beslag, der forbinder mast og bom. Beslaget bevirk- er, at bommen både kan bevæges til siderne samt op og ned 7/8 rig Rigtype, hvor forstaget går til 7/8-del af masten, regnet nedefra.

Sømil 1 sømil = 1 breddeminut = 1.852 meter.

Søventil (maritim) "hane" i bådens bund. Disse bør lukkes, når båden ikke benyttes i længere tid.

T

Takling Omvikling af en overskåret tovværksende med garn for at undgå, at tovet løber op.

Talje Et system af blokke for at forøge træk- kraften. Et så- dant system findes f.eks. ved storsejlsskødehalet.

Tilrigning At gøre båden sejlklar.

Tilsyneladende vind Som angivet af bådens vindindikator, d.v.s. kombinationen af den virkelige vind og bådens fart. Vinden vil f.eks. på bidevind se ud til at komme mere fra stæv- nen, end den gør i virkeligheden.

Tofte Siddebænk i en båd.

Tomme 1 engelsk tomme = 2,54 cm. 1 fod = 12 tommer = 0,305 meter.

Top-coat En glasfiberbåds inderste lag polyester.

Topvant Det vant, der når højest på masten i hver side.

Tot At hale så stramt som muligt (udtales "tåt").

Trimaran Skib med 3 skrog.

Tværs Plan vinkelret på bådens diamentral plan (midterlinie).

Tørn At lægge tovværk rundt om en klampe, pullert eller spil.

Tørne til Begynde vagten eller arbejdet.

U

Underdrejde Man kan ligge underdrejet i hårdt vejr.

Underslå At fastgøre et sejl til en rundholt.

Undervant Det nederste vant i hver side. Det går ofte op til omkring salingshornet.

V

Vant Mastefstivning, stålwirer på tværs af bådens diametralplan.

Vantskrue Spændeskrue til regulering af vant.

Vindøjet Nøjagtig den retning, hvor vinden kommer fra.

Y

Yawl 2-mastet traditionelt sejlskib.

Yoghurtbæger Nedsættende om glasfiberfartøjer.

Ø

Øjesplejsning Fast øje på et reb. Øjebolt Bolt med på svejset ring til at fastgøre f.eks. en blok.



Hjemmeværnsskolen
Vesterhavsvej 302, Nymindegab
6830 Nørre Nebel

Tlf: 7282 0500
E-mail: hvs@hjv.dk

EAN: 5798000201224
CVR: 16287180