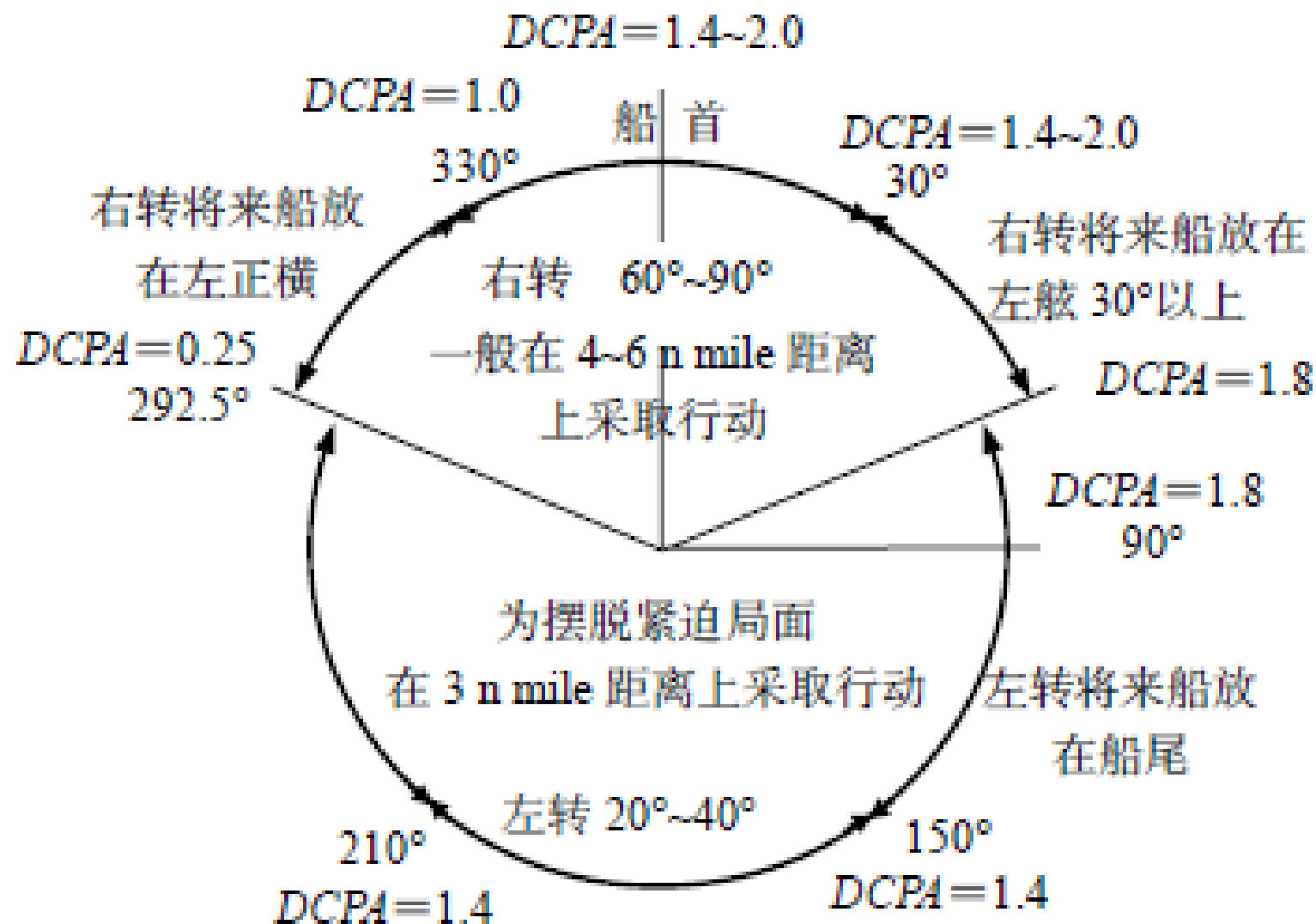


船舶在能见度不良时的行动规则





能见度不良



- 转向避碰示意图

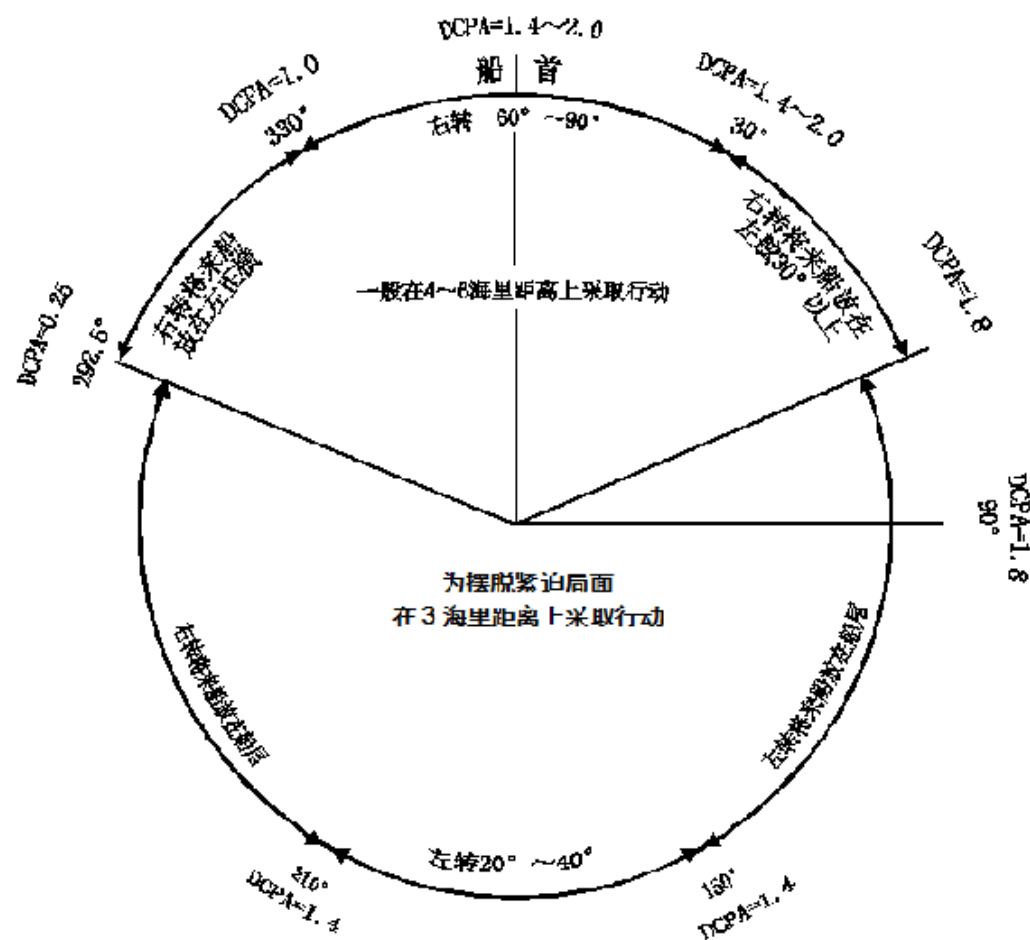
- 英国航海学会于1970年成立了一个工作组，讨论修改《规则》，该工作组运用雷达标绘方法和数学方法研究雷达避碰问题，考虑到1972年国际海上避碰规则（即将面世）及良好船艺，考虑到了船舶之间的协调，绘制了雷达转向避让操纵示意图，向航海人推荐使用。类似的操纵图各式各样，但大致相同。该操纵图长期以来在国际航海界颇有影响，可以把它看作是对第十九条4款关于转向避让要求的一个补充。





能见度不良

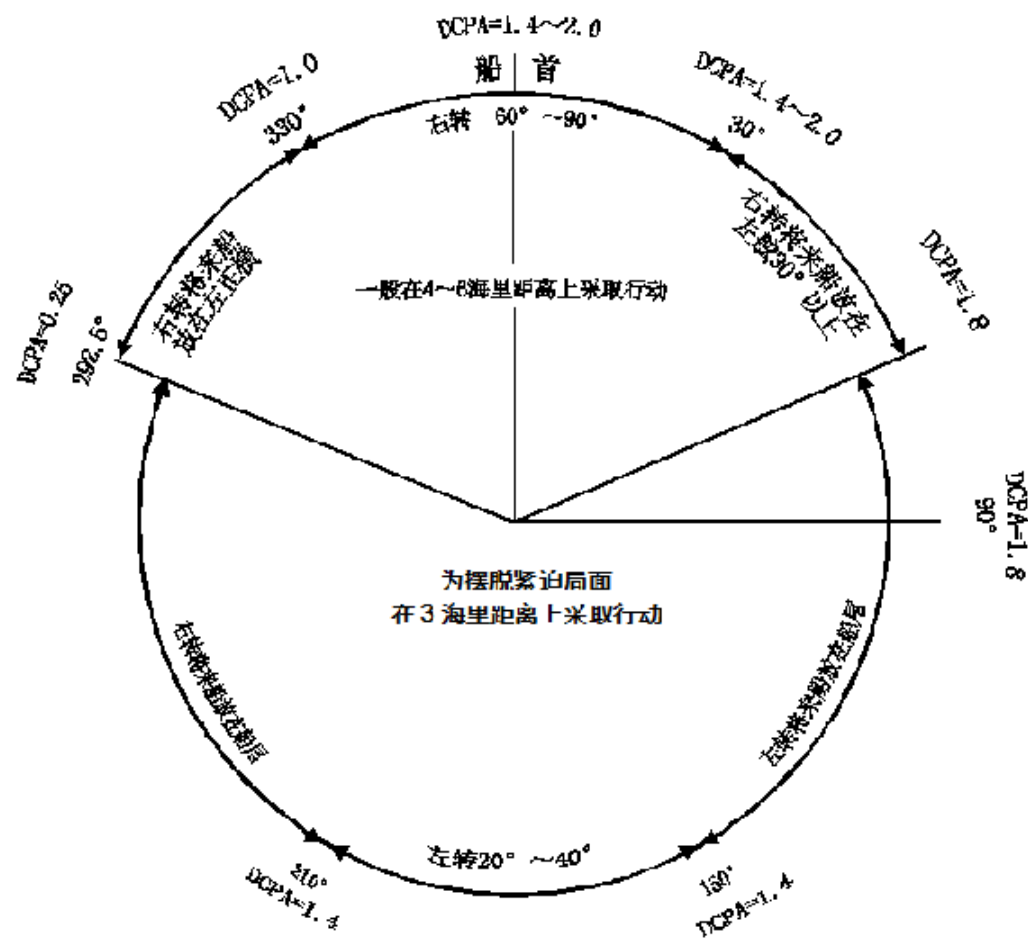
- 对左舷 30° （即 330° ）到右舷 30° （即 030° ）之间的来船：向右转向 $60^\circ \sim 90^\circ$
 - 对左舷来船可转向 60° ，对右舷来船可转向 90° 。
 - 相距较远时转向 60° ，相距较近时转向 90° ，这样可增大DCPA。
 - 来船速度比本船快的可转向 90° ，比本船慢的可转向 60° 。





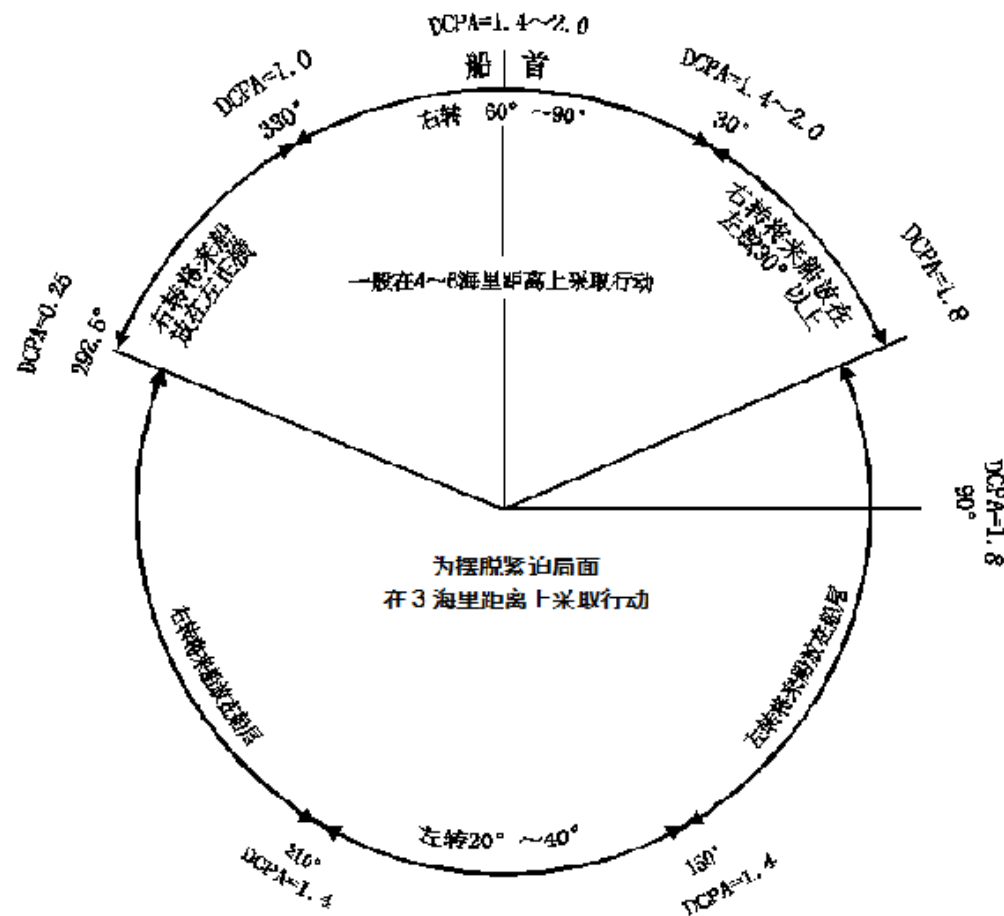
能见度不良

- 对右舷 $30^{\circ} \sim 90^{\circ}$ 之间的来船：向右转向直到来船处于左舷 30° 以上，对于接近正横的来船，在相距较近的时候，例如 2 n mile左右，则应把船停住。



能见度不良

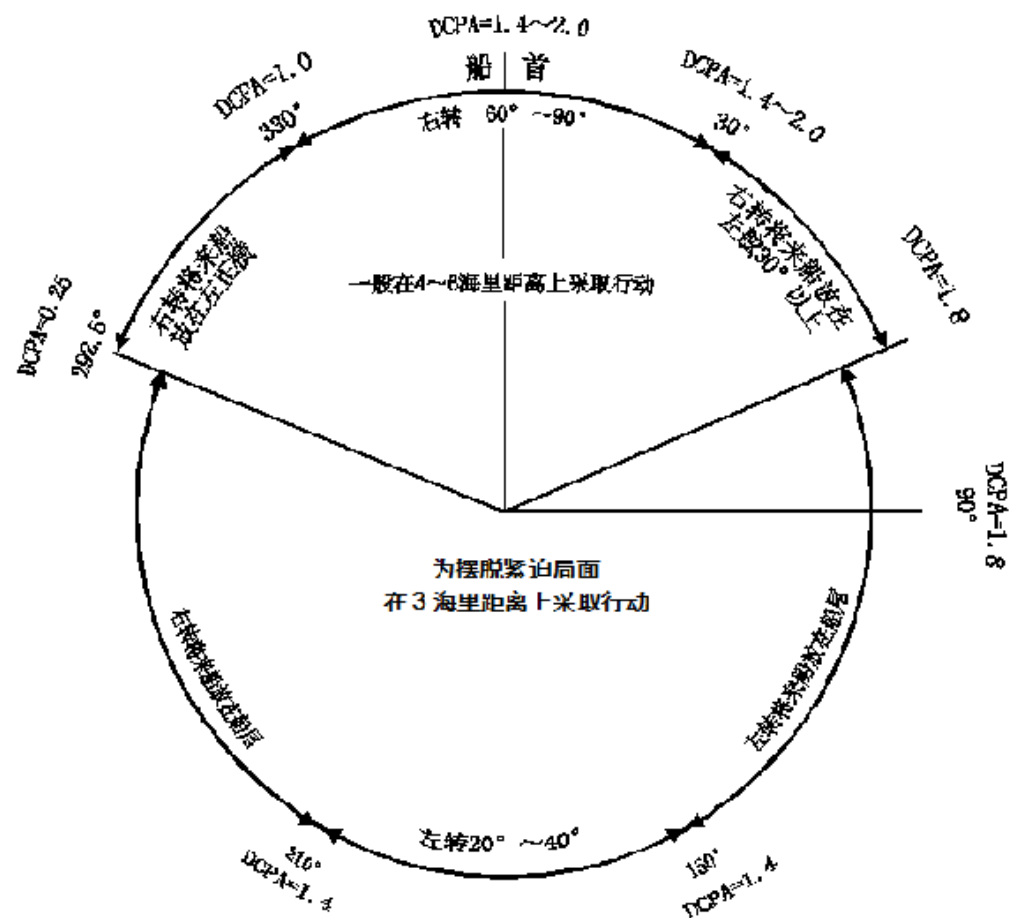
- 对于 $090^{\circ} \sim 150^{\circ}$ 之间的来船：向左转向直到来船处于船尾。
 - 本船处于来船的左舷角上，它可能向右转向 $60^{\circ} \sim 90^{\circ}$ 。但要提防它向左转向过船尾的可能性，即便如此，因几乎同向航行有足够余地继续进行继续观测和避让。
 - 减速效果对尾舷角小的不如尾舷角大的来得显著。





能见度不良

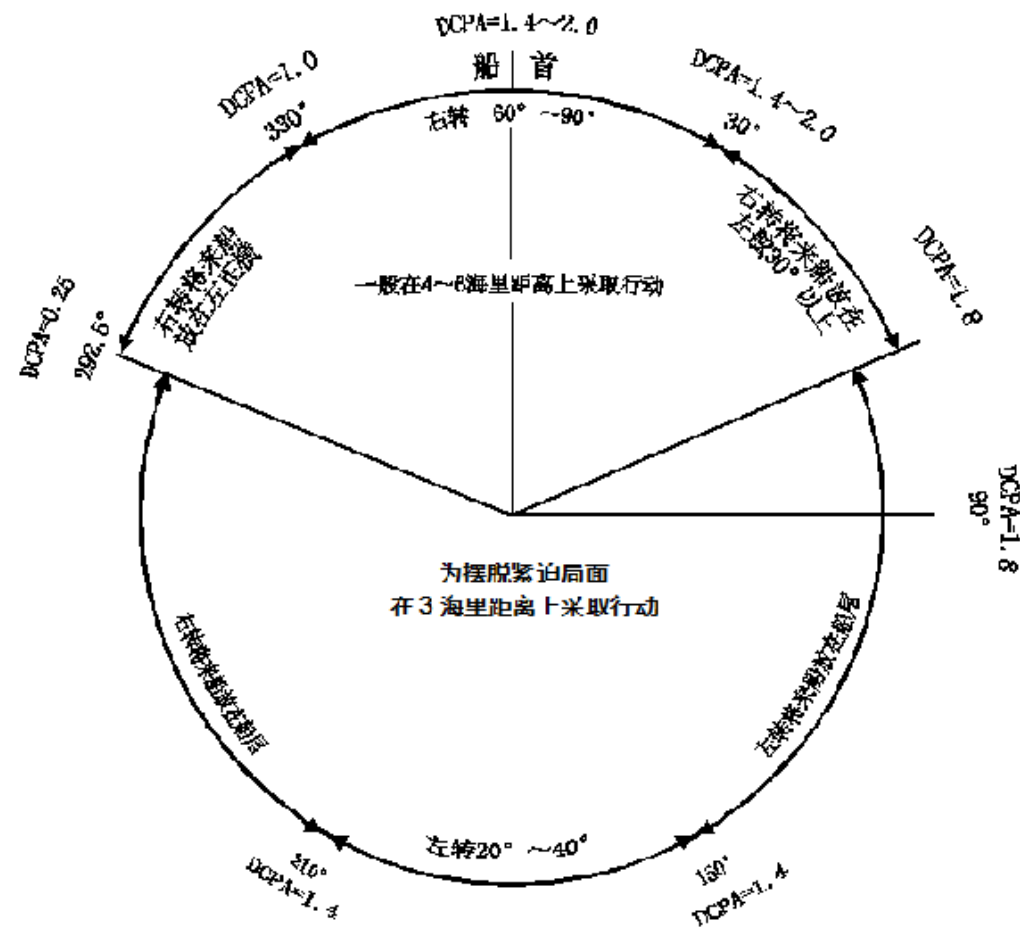
- 对于 $150^{\circ} \sim 210^{\circ}$ 之间的追越船：向左转向 $20^{\circ} \sim 40^{\circ}$ 。
- 转向 40° 比转向 20° 的效果好。
- 处于右尾舷的来船，除它左转过本船尾的情况外，向左转向是利于增大最近距的。
- 处于左尾舷的来船，如本船处于来船左或右较小舷角时，来船很可能右转过本船尾。
- 在此尾舷角内减速对增大最近距的效果不大。





能见度不良

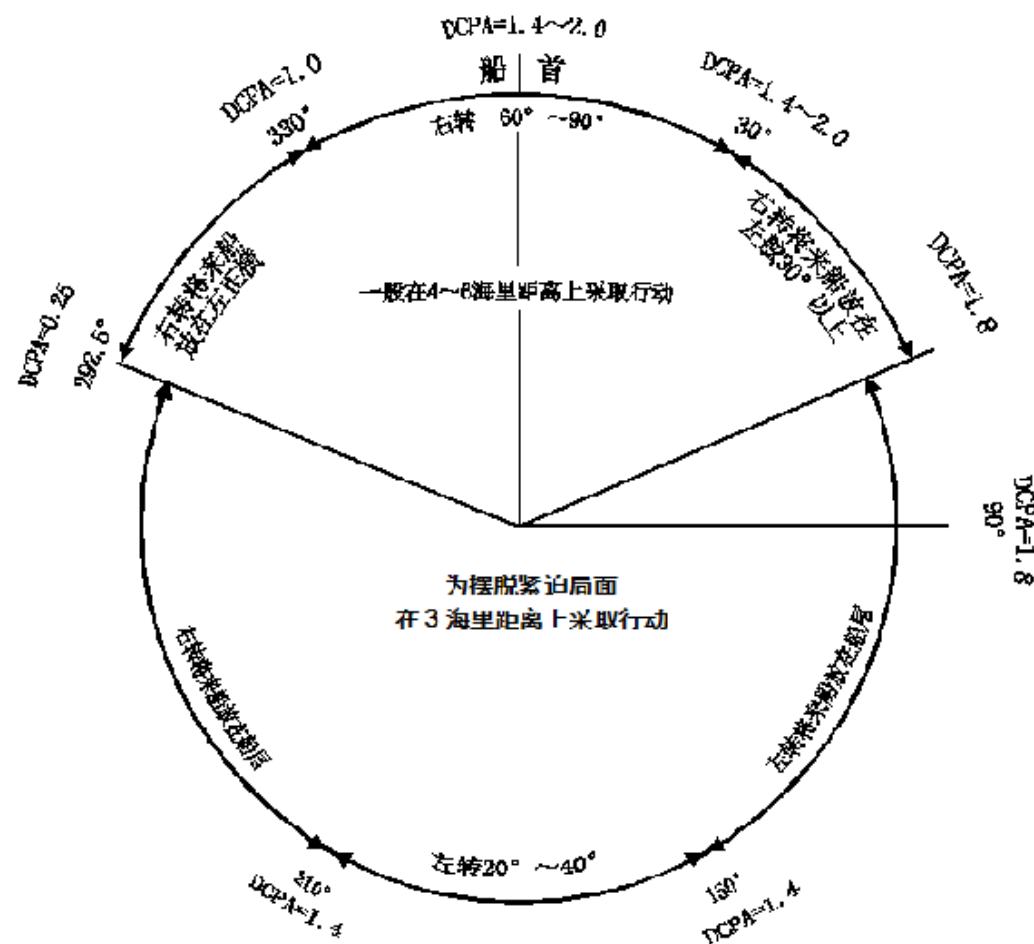
- 对于 $210^{\circ} \sim 292.5^{\circ}$ 之间的来船：向右改向直到来船处于本船船尾。
 - 本船如处于来部的右首舷，它很可能向右转向 $60^{\circ} \sim 90^{\circ}$ ，拉避让效果来说，彼此是分离的。
 - 如本船向左转向就是横越来船或与来船右让而相碰，故切勿向左转向。
 - 对正横以前的来船亦可采取将船停住让来船超过。





能见度不良

- 对左舷 $292.5^{\circ} \sim 330^{\circ}$ 之间的来船：
向右转向直到来船处于左舷正横。
- 对于偏近 330° 方位的来船，最近距较大，或对偏近 292.5° 的来船，最近距偏小时，要么把船停住让来船先通过，要么在转向的同时增加船速提早越过来船。
- 本船处于来船右舷，它很有可能向右转向，因此切勿向左转向以免交叉相碰。



- 
- 思考题
 - 1.试述雷达转向避碰示意图的使用。