

TÀU THUYỀN OREGON

Sổ Tay Hướng Dẫn Khóa Học Trên Lốp



2026

Hướng Dẫn Học Tập

CHƯƠNG 1: Chiếc Thuyền

1.1 Thuật Ngữ Thuyền Buồm	2
1.2 Chiều Dài Thuyền Buồm	2
1.3 Thiết Kế Và Sử Dụng Thân Thuyền	3
1.4 Năng Suất Thuyền.....	4
1.5 Số Nhận Dạng Thân Tàu (Hull Identification Number - (HIN)	5
1.6 Các Yêu Cầu Đăng Ký Thuyền	5

CHƯƠNG 2: Thiết Bị Tàu Thuyền

2.1 Thiết Bị Phao Cá Nhân (Personal Flotation Device - PFD) Các Loại và Toa	8
2.2 PFD Kích Thước Và Tính Sẵn Có.....	9
2.3 Mang các PFD	9
2.4 Bảo Quản Hợp Lý PFD của Bạn	9
2.5 Bình Cứu Hỏa	10
2.6 Oregon: Bộ Giảm Âm và Mức Độ Tiếng Òn	11
2.7 Thiết Bị Kiểm Soát Lửa Phía Sau	11
2.8 Hệ Thống Thông Gió	12
2.9 Thiết Bị Đèn Định Vị.....	12
2.10 Tín Hiệu Hiểm Nguy Hiển Thị (Visual Distress Signals - VDSs).....	13
2.11 Bộ Đàm VHF (Tần Số Cao- VHF).	15
2.12 Oregon: Các Yêu Cầu về Thiết Bị	15

CHƯƠNG 3: Kế Hoạch và Chuẩn Bị cho Hành Trình

3.1	Kiểm Tra Điều Kiện Thời Tiết/Nước Ở Địa Phương...	17
3.2	Kiểm Tra Các Mối Nguy Hiểm Ở Địa Phương.....	18
3.3	Nộp Kế Hoạch Thả Thuyền.....	18
3.4	Bảo Trì Phòng Ngừa cho Thuyền	19
3.5	Vận Chuyển và Kéo	19
3.6	Các Quy Trình Tiếp Nhiên Liệu.....	21
3.7	Danh sách kiểm tra trước khi khởi hành và Giao Tiếp với Hành Khách.....	22

CHƯƠNG 4: Sự Chuẩn Bị Khi Khẩn Cấp

4.1 Phục Vụ Hỗ Trợ.....	24
4.2 Lật Úp/Rơi Xuống Biển	24
4.3 Ngâm Trong Nước Lạnh	24
4.4 Phòng Chống Cháy Khẩn Cấp.....	26
4.5 Phòng Ngừa và Ứng Phó Khi Mắc Cạn.....	26
4.6 Báo Cáo Các Tai Nạn	27
4.7 Oregon: Các Yêu Cầu Báo Cáo Sự Cố	27

CHƯƠNG 5: Quy Tắc Định Vị

5.1 Các định Nghĩa Liên Quan Đến Quy Tắc Định Vị	29
5.2 Thiết Bị Báo Hiệu có Âm Thanh.....	29
5.3 Quy Tắc Trách Nhiệm	30
5.4 Các Quy Tắc Tránh Va Chạm.....	30
5.5 Vận Hành Trong Bóng Tối	32

CHƯƠNG 6: Trên Thủy Lộ

6.1 Các Hỗ Trợ Định Vị	35
6.2 Oregon: Lặn Sâu và Cạn	36
6.3 Cặp cảng và neo đậu	36
6.4 Neo Thuyền	37
6.5 Buồng Khoá và Đập	37
6.6 Oregon: Vượt Qua Song Chấn	38

CHƯƠNG 7: Các Hoạt Động Dưới Nước & Môi Trường Thuyền Buồm

7.1 Thuyền Máy Cá Nhân (Personal WaterCraft – PWC) và Thuyền Máy Bơm Khác	41
7.2 Oregon: Các Luật và Các Quy Định PWC.....	43
7.3 Những Lưu Ý Về Thẻ Thao Kéo Dưới Nước.....	43
7.4 Những Ra Đầu Bằng Tay	44
7.5 Săn Bắt và Câu Cá.....	44
7.6 Thẻ Thao Thuyền Chèo	45
7.7 Các Luật và Các Quy Định Môi Trường	46
7.8 Xử Lý Chất Thải Của Con Người.....	48
7.9 Xử Lý Các Chất Độc Hại	48

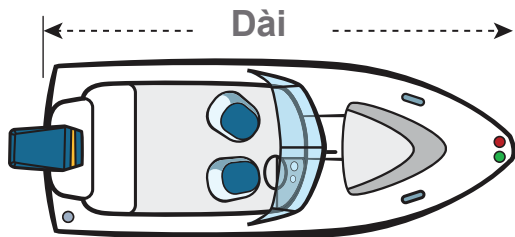
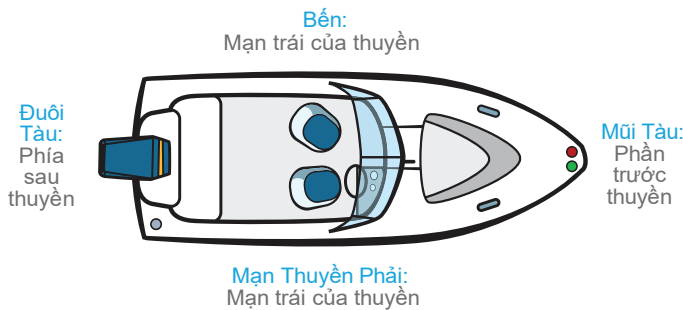
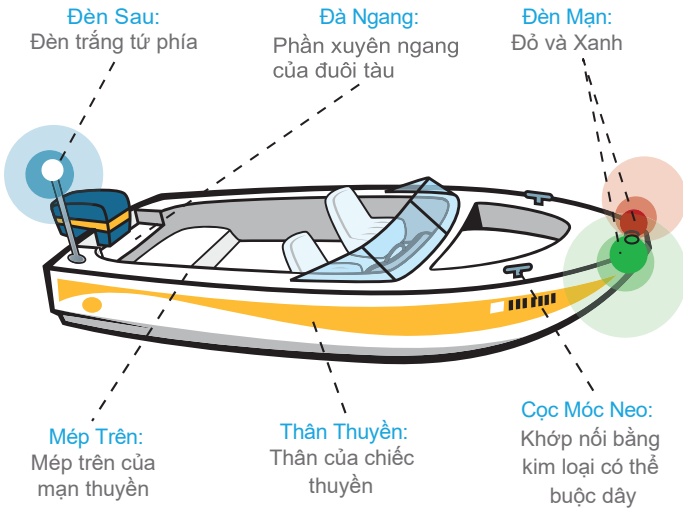
CHƯƠNG 8: Vận Hành Tàu Thuyền An Toàn

8.1 Các Trách Nhiệm của Người Vận Hành	50
8.2 Oregon: Các Giới Hạn Tuổi Tác	50
8.3 Oregon: Các Quy Định Tốc Độ An Toàn	51
8.4 Oregon: Tốc Độ Chậm Không-Gây-Sóng	51
8.5 Oregon: Các Thực Hành Không An Toàn.....	51
8.6 Oregon: Thực Thi Pháp Luật	52
8.7 Ảnh Hưởng Của Ma Túy và Rượu đối với Hoạt Động Của Thuyền.....	52
8.8 Các Biện Pháp An Ninh Quốc Phòng	53
8.9 Carbon Monoxide: Bảo Vệ Bạn Khỏi Kẻ Giết Người Thầm Lặng này	54
8.10 Sự Can Thiệp Và Nhận Thức của Cảnh Quạt	56

CÁC GHI CHÚ 58**KẾ HOẠCH THẢ THUYỀN.....** 59

1.1 THUẬT NGỮ TÀU THUYỀN

Các thuật ngữ cụ thể được sử dụng để mô tả các bộ phận khác nhau của một chiếc thuyền. Mỗi đầu và mạn thuyền, chiều dài, chiều rộng và các phụ kiện của thuyền đều có những thuật ngữ cụ thể. Mỗi người sử dụng thuyền nên làm quen với các thuật ngữ sau đây trước khi điều khiển thuyền.



1.1.1 Thuật Ngữ Bổ Sung

Dưới đây là một số thuật ngữ bổ sung mà người thuyền gia nên làm quen trước khi vận hành thuyền:

Ở Đuôi Tàu (Aft) - Gần hoặc ở đuôi thuyền.

Sườn Ngang (Beam) - Chiều rộng của thuyền, cũng là các góc vuông bên phải với đường tâm của thuyền.

Đáy Tàu (Bilge) - Điểm thấp nhất của thân tàu bên trong.

Mớn Nước (Draft) -

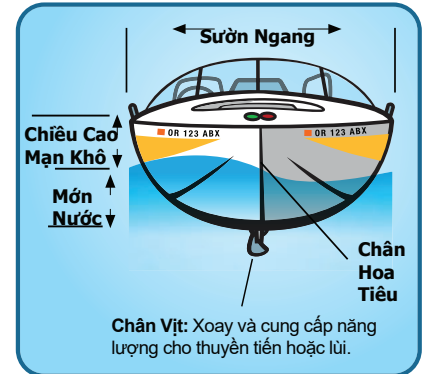
Khoảng cách thẳng đứng từ nước tới điểm thấp nhất của lườn tàu; độ sâu tối thiểu của nước mà thuyền sẽ nổi.

Phía Mũi Tàu (Forward) - Trên thuyền, hướng về phía trước, về mũi tàu.

Chiều Cao Mạn Khô (Freeboard) - Khoảng cách thẳng đứng từ đường nước đến mép tàu.

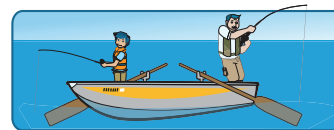
Chân Hoa Tiêu (Keel) - Bộ phận kết cấu chính của thuyền; xương sống của nó; khu vực bên dưới thân tàu giúp mang lại sự ổn định và giảm sự trôi dạt sang một bên của thuyền.

Mực Nước (Waterline) - Giao điểm của thân thuyền và mặt nước.



1.2 CHIỀU DÀI CỦA THUYỀN

Thuyền được xác định theo chiều dài. Luật liên bang và tiểu bang yêu cầu một số thiết bị nhất định trên thuyền, tùy thuộc vào chiều dài của thuyền. Chiều dài của thuyền được đo dọc theo đường tâm của nó từ bên ngoài mũi tàu đến bên ngoài đuôi tàu. Phép đo này không bao gồm bất kỳ phụ kiện đính kèm nào, chẳng hạn như bộ bơi hoặc tháp ván lướt sóng hoặc các động cơ phía cạnh thuyền.



Dưới 16 ft.



16 ft. đến dưới 26 ft.



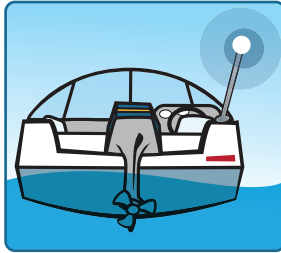
26 ft. đến dưới 40 ft.



40 ft. đến dưới 65 ft.

1.3 THIẾT KẾ VÀ CÔNG DỤNG THÂN THUYỀN

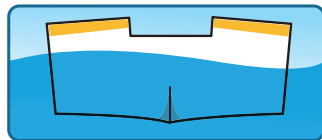
Đáy thuyền hay “thân thuyền” có nhiều hình dạng và kích cỡ khác nhau. Mỗi loại thân thuyền được thiết kế để di chuyển hoặc lướt trên mặt nước. Thuyền buồm và tàu du lịch lớn sử dụng thân thuyền dịch chuyển vì sự kết hợp giữa kích thước (trọng lượng) và sức mạnh của chúng sẽ không cho phép chúng lướt được. Mặt khác, những chiếc thuyền máy nhỏ hơn thường được chế tạo với thân tàu phẳng được thiết kế để nổi lên và di chuyển trên mặt nước với tốc độ cao hơn so với những chiếc thuyền có thân tàu dịch chuyển.



1.3.1 Các Loại Thân Thuyền

Thân Phẳng

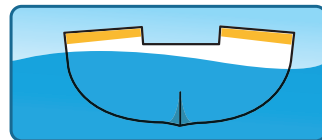
Thuyền đáy phẳng rất thích hợp để câu cá. Chúng thường được thiết kế cho các tốc độ chậm và nước lặng.



Đáy Phẳng

Thân Tròn

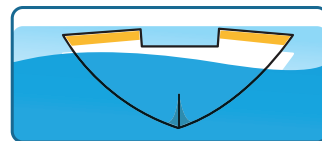
Những chiếc thuyền đáy tròn như ca nô di chuyển êm ái trên mặt nước mà không tốn nhiều sức lực. Thuyền gia phải thận trọng khi tải hàng, ra vào tàu đáy tròn. Do thiết kế thân tàu nên những chiếc thuyền này lăn tròn rất dễ dàng.



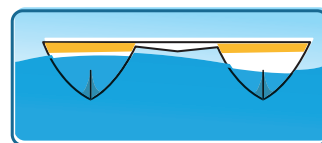
Đáy Tròn.

Thân V-Sâu

Thân thuyền V-sâu là loại thân thuyền phổ biến nhất dành cho các thuyền máy. Những chiếc thuyền này di chuyển qua vùng nước gồ ghề với tốc độ cao hơn và cho cảm giác lái êm ái hơn những chiếc thuyền đáy phẳng hoặc đáy tròn. Chúng cũng đòi hỏi động cơ lớn hơn thuyền đáy phẳng hoặc đáy tròn.



Thân V-Sâu.



Nhiều Thân

Nhiều Thân

Nhiều thân tàu là những loại thân thuyền ổn định nhất. Những chiếc thuyền này đòi hỏi nhiều không gian để lái và quay đầu. Các thuyền hai thân và các thuyền phao sử dụng thiết kế nhiều thân.

1.3.2 Các Loại Động Cơ

Bên Ngoài Thuyền

Các động cơ phía ngoài được gắn trên cột của thuyền. Việc điều khiển các thiết bị bên ngoài có thể được điều khiển bằng máy lái tay hoặc bánh lái, giúp di chuyển toàn bộ động cơ khi điều chỉnh tay lái.

Trước đây, các động cơ phía ngoài ban đầu là các động cơ bốn-thì. Thời gian trôi qua, các động cơ hai-thì trở thành xu hướng chủ đạo; công năng cao, nhỏ gọn. Tuy nhiên, các động cơ bốn-thì với công nghệ trở nên thân thiện với môi trường biển hơn. Hiện nay trên thị trường, do công nghệ hiện đại nên việc lựa chọn giữa động cơ bốn-thì và động cơ hai-thì đã khó khăn hơn.



Bên Trong Thuyền

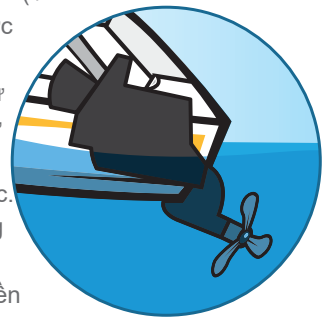
Các động cơ bên trong thường là các động cơ xe ô tô bốn-thì được sửa đổi để sử dụng trên mặt nước.

Một động cơ bên trong được gắn bên trong thân thuyền và cung cấp năng lượng cho trục truyền động, thông qua đáy thuyền. Được nối với một chân vịt. Chèo lái được điều khiển bằng bánh lái, được đặt ngay phía sau hoặc bên cạnh chân vịt.



Đuôi Lái

Máy đuôi tôm đôi khi được gọi là bên trong/bên ngoài (inboard/outboards (I/O)) vì chúng có các tính năng được tìm thấy trên cả các động cơ bên trong và bên ngoài. Tương tự như máy bên trong, máy ở đuôi tàu sử dụng động cơ ô tô bốn-thì được sửa đổi để sử dụng trên mặt nước. Máy đuôi tôm được gắn bên trong thuyền thông qua thanh ngang và cung cấp năng lượng cho bộ truyền động được nối với chân vịt. Tương tự như máy bên ngoài, máy đuôi tôm di chuyển khi chèo lái được điều chỉnh.

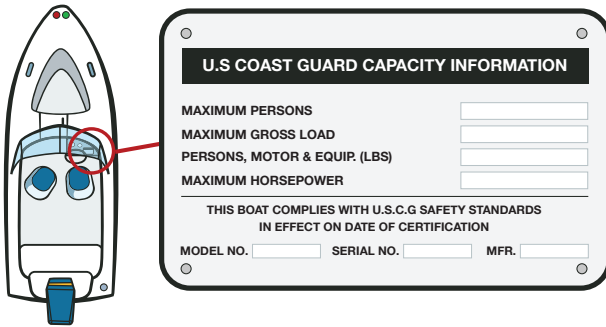


GHI CHÚ: Các xuồng máy nhỏ hơn thường được chế tạo với thân tàu phẳng trong khi thuyền buồm và tàu du lịch lớn thường có thân tàu dịch chuyển.

1.4 CÁC TRỌNG TẢI CỦA THUYỀN

Cần lưu ý các quy định về thuyền nhỏ liên quan đến công suất động cơ và trọng tải. Luật liên bang quy định rằng tất cả các xuồng máy có chiều dài dưới 20 feet phải có biển công suất ở khoang lái hoặc bánh lái. Với tư cách là chủ sở hữu hoặc người điều hành thuyền, bạn nên biết tổng trọng tải khuyến nghị có thể chở trên thân tàu một cách an toàn:

- Nó bao gồm tổng trọng lượng của những người, thiết bị, nhiên liệu và động cơ.
- Nó được biểu thị bằng “số lượng người lớn tương đương.”
- Nó được chỉ định trên một tấm biển về dung tích, khi được lắp vào, sẽ được gắn vĩnh viễn vào thuyền



MẸO: Trên các thuyền máy bên ngoài, biển công suất cũng cho biết “mức mã lực tối đa được khuyến nghị”. **ĐỘNG CƠ THUYỀN CỦA BẠN KHÔNG BAO GIỜ NÊN VƯỢT QUÁ ĐÁNH GIÁ NÀY.**

1.4.1 Quá Tải hoặc Quá Công Suất

Thuyền quá tải hoặc thuyền quá sức có thể cực kỳ nguy hiểm. Một chiếc thuyền máy quá mạnh có thể khiến đuôi thuyền chìm trong nước, khiến thuyền dễ bị lật, bị ngập bởi sóng của chính nó hoặc của một chiếc thuyền đi ngang qua. Tương tự, trọng lượng quá nặng ở đuôi tàu hoặc mũi tàu sẽ khiến thuyền dễ bị ngập nước. Ngoài ra, điều quan trọng là phải trải đều trọng tải khắp thuyền. Trọng lượng quá nặng ở hai bên sẽ khiến thuyền kém ổn định và dễ bị lật úp hơn. Hãy hết sức thận trọng trong việc tải lên thuyền của bạn đúng cách.



GHI CHÚ: HÃY THẬN TRỌNG THỜI TIẾT XẤU!

Mang tải trọng nhẹ hơn nhiều trong điều kiện thời tiết xấu để đảm bảo sự ổn định cho thuyền.

1.4.2 Mã lực tối đa

Để xác định công suất mã lực (horsepower (hp)) tối đa cho thuyền nhỏ, đáy phẳng, hãy nhân chiều dài thuyền (feet) với chiều rộng cần ngang (feet) và so sánh giá trị kết quả với biểu đồ sau:

THÍ DỤ
Chiều dài thuyền = 12 ft.
Chiều ngang thuyền = 4 ft.
12 ft. x 4 ft. = 48 ft.
HP Tối đa của 15

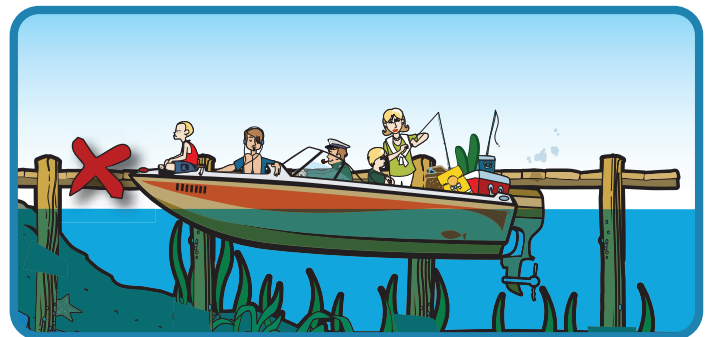
DÀI X NGANG =	HP TỐI ĐA
35 ft. hay ít hơn	3
36 - 39 ft.	5.5
40 - 42 ft.	7.5
43 - 45 ft.	10
46 - 52 ft.	15

* Đây chỉ là những hướng dẫn.



1.4.3 Sức Chứa Người Tối Đa

Các nhà sản xuất phải tính đến một số biến số khi xác định sức chứa người tối đa cho một chiếc thuyền (được hiển thị trên biển sức chứa). Sức chứa người tối đa là một hướng dẫn. Hãy nhớ rằng hầu hết các nhà sản xuất đều cho rằng trọng lượng trung bình của mỗi người là 150 lbs. Nếu bạn có hành khách nặng trên 150 lbs., bạn nên điều chỉnh sức chứa người tối đa cho phù hợp.



1.5 SỐ NHẬN DẠNG THUYỀN (HULL IDENTIFICATION NUMBER (HIN))

Tất cả các thuyền được sản xuất từ năm 1972 đều được đánh dấu vĩnh viễn bằng số nhận dạng thân tàu (HIN), là loạt số mã sản xuất gồm 12-ký-tự của thuyền của bạn. Để xác định thuyền của bạn, HIN được đánh dấu ở đuôi tàu ở phía (bên phải), hoặc gần khu vực đó nếu có thể. Bạn không được làm hỏng hoặc thay đổi HIN.

HIN Cho Biết Điều về Thuyền:

- Xưởng sản xuất.
- Số mã sản xuất.
- Tháng và năm sản xuất.



1.6 CÁC YÊU CẦU ĐĂNG KÝ THUYỀN

1.6.1 Đăng Ký và Đánh Số Thuyền

Thuyền Được Liên Bang Chứng Nhận

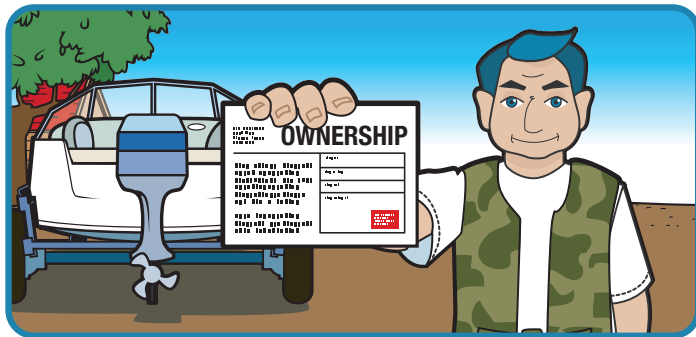
Thuyền giải trí lớn có thể được đăng ký với bang với Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ.

Các Quy Định Hỗ Tương

Tất cả các tiểu bang đều cho phép tàu thuyền đăng ký ở tiểu bang khác hoạt động trên vùng biển của tiểu bang trong một khoảng thời gian. Cuối cùng, chủ tàu phải chuyển đăng ký thuyền sang trạng thái sử dụng chính.



1.6.2 Oregon: Quyền Sở Hữu & Đăng Ký



GHI CHÚ: Mặt sau Giấy Chứng Nhận Quyền Sở Hữu có đơn xin chuyển quyền sở hữu.

Hội Đồng Hàng Hải Bang Oregon (Oregon State Marine Board (OSMB)) chịu trách nhiệm điều chỉnh các luật thuyền bè của tiểu bang Oregon.

Tất cả các thuyền chạy bằng máy, bao gồm động cơ chạy bằng xăng, diesel, điện và thuyền buồm dài từ 12 feet trở lên, chủ yếu hoạt động trên vùng biển Oregon phải có giấy chứng nhận và đăng ký bởi OSMB. Những chiếc thuyền có giấy tờ của Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ cũng phải được đăng ký với Hội Đồng Hàng Hải nếu được phân loại là thuyền giải trí.

Các miễn trừ đối với các yêu cầu đăng ký thuyền bao gồm:

- ✓ Thuyền buồm có chiều dài dưới 12 feet.
- ✓ Các tàu thuyền có giấy tờ của Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ chủ yếu được sử dụng ở tiểu bang khác.
- ✓ Các thuyền được đăng ký hợp lệ ở tiểu bang khác và đang hoạt động trên vùng biển Oregon không quá 60 ngày liên tục.

Các chủ thuyền phải cất giữ Giấy Chứng Nhận Quyền Sở Hữu ở nơi an toàn.

Đơn đăng ký quyền sở hữu và đăng ký phù hợp sẽ đưa đến Giấy Chứng Nhận Quyền Sở Hữu và Giấy Chứng Nhận Số (thẻ đăng ký) cũng như các đề can.

Các số thuyền phải:

- ✓ Được dán ở hai bên của mũi tàu; và
- ✓ Là các chữ cái khối, cao 3 inch và tương phản với màu thuyền của bạn; và
- ✓ Các chữ cái phải cách nhau bằng dấu cách hoặc dấu gạch nối.

Đây là yêu cầu của liên bang và tiểu bang. Decal xác nhận do OSMB cung cấp cho bạn phải được dán ở cả hai bên sườn thuyền.

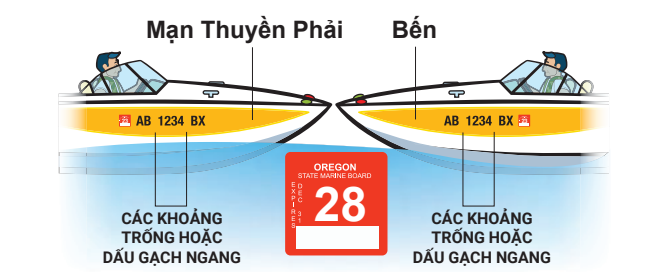
CHƯƠNG 1: Chiếc Thuyền

Việc thiếu tài liệu chính xác có thể dẫn đến sự chậm trễ và bị phạt. Nếu một chiếc thuyền được đánh số bị phá hủy, bị đánh cắp hoặc bị bỏ rơi, chủ sở hữu phải thông báo cho Hội Đồng Hàng Hải trong vòng 30 ngày.

Nếu bị đánh cắp, hãy thông báo cho văn phòng cảnh sát trưởng địa phương của bạn để có thể cấp số vụ án trước khi báo cáo vụ trộm cho Hội Đồng Hàng Hải. Nếu bị phá hủy, trả lại bản gốc quyền sở hữu cho Hội Đồng Hàng Hải.

Nếu bạn thay đổi địa chỉ của mình, bạn phải thông báo cho Hội Đồng Hàng Hải trong vòng 30 ngày kể từ ngày thay đổi bằng cách đăng nhập vào tài khoản của bạn tại <https://apps3.oregon.gov/>, gửi một email hoặc bưu thư.

Chuyển Nhượng Quyền Sở Hữu - Việc chuyển nhượng quyền sở hữu thuyền ở Oregon phải được thực hiện trong vòng 30 ngày kể từ ngày mua để tránh bị phạt muộn.



1.6.3 Oregon: Các Lệ Phí Đăng Ký

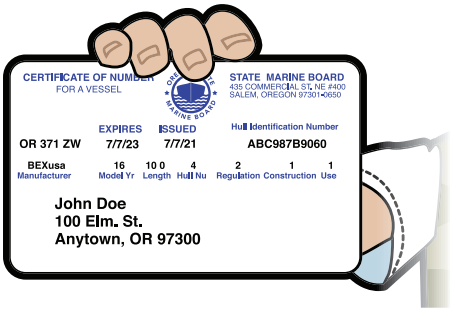
MỤC ĐĂNG KÝ	LỆ PHÍ
Thẻ Chủ Quyền	\$75
Chuyển Nhượng Chủ Quyền Oregon Muộn	\$25
Chủ Quyền Bị Mất/Thay (không có thay đổi về chủ sở hữu hoặc người cho mượn)	\$25
Chủ Quyền bị mất/thay thế (với chủ sở hữu hoặc thay đổi người cho mượn)	\$75
Đăng Ký Thuyền	\$5 cộng thêm \$5.95 mỗi foot. Việc đăng ký được cấp theo lịch 2-năm mỗi lần.
Thay Số Chứng Nhận	\$15
Thay Giấy Số Chứng Nhận VÀ Đề Can Đăng Ký	\$15
Chủ Quyền Nhà Nổi hoặc Nhà Thuyền	\$100
Biển Số Nhà Nổi hoặc Nhà Thuyền	\$50

1.6.4 Oregon: Bằng Số Chứng Nhận

Các chủ thuyền phải có ít nhất giấy phép tạm thời trước khi họ có thể vận hành bất kỳ thuyền có động cơ nào ở vùng biển Oregon. Khi nhận được Bằng Số Chứng Nhận xin lưu ý những điều sau:

- ✓ Phải mang theo trên tàu khi điều khiển tàu.
- ✓ Có giá trị trong 2 năm dương lịch và hết hạn vào ngày 31 tháng Mười Hai của năm thứ hai.
- ✓ OSMB phải được thông báo trong vòng 30 ngày nếu chủ thuyền thay đổi nơi cư trú.

Giấy Chứng Nhận Quyền Sở Hữu, Bằng Số Chứng Nhận và đề can xác nhận có được bằng cách gửi các tài liệu, đơn đăng ký và phí phù hợp trực tuyến, qua thư trực tiếp hoặc tại Hội Đồng Hàng hải ở Salem hoặc bằng cách nộp đơn tại đại lý đăng ký thuyền được ủy quyền.



TÓM LƯỢC

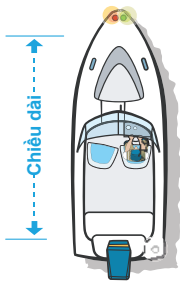
Sau khi đọc CHƯƠNG 1, bạn nên có kiến thức về:

- Các thuật ngữ dùng để gọi tên/mô tả các bộ phận của con thuyền.
- Các loại thuyền khác nhau được xác định theo chiều dài.
- Các loại vỏ thuyền và các đặc điểm của chúng.
- Các loại động cơ.
- Những trọng tải của thuyền.

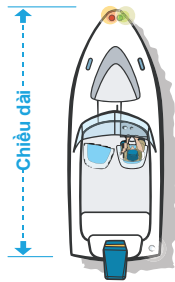


VẤN ĐÁP

1. Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ yêu cầu một số thiết bị nhất định phải được mang lên thuyền dựa trên chiều dài của thuyền. Người điều khiển phải đo chiều dài con thuyền của họ như thế nào?



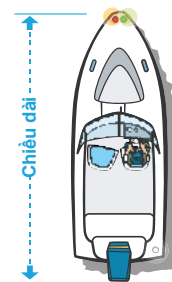
- A** Từ bên trong mũi tàu đến bên trong đuôi tàu



- B** Từ phía ngoài mũi tàu đến phía ngoài đuôi tàu

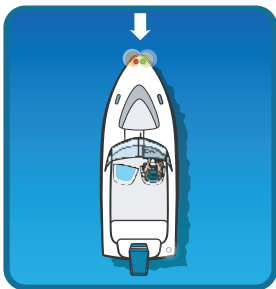


- C** Từ mạn phải đến mạn trái của thuyền

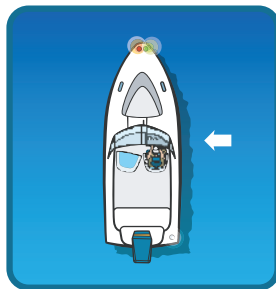


- D** Từ phần đính kèm bên ngoài ở mũi đến phần đính kèm bên ngoài ở đuôi tàu

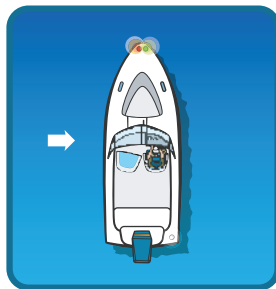
2. Điều nào sau đây chỉ ra MŨI TÀU của chiếc thuyền này?



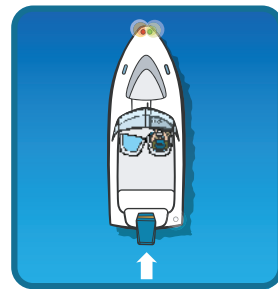
- A** Mặt trước của thuyền



- B** Phía bên phải của thuyền



- C** Bên trái của thuyền



- D** Phía sau của thuyền

2.1 LOẠI THIẾT BỊ PHAO CÁ NHÂN (PERSONAL FLOTATION DEVICE (PFD)) VÀ TOA TÀU

Thiết Bị Phao Cá Nhân (PFD) hoặc áo phao có thể cứu mạng sống. Do đó, Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ yêu cầu áo phao trên tất cả các tàu thuyền. Khi chọn áo phao, hãy đảm bảo rằng nó có thể hỗ trợ kích thước và trọng lượng của bạn và được, Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt.

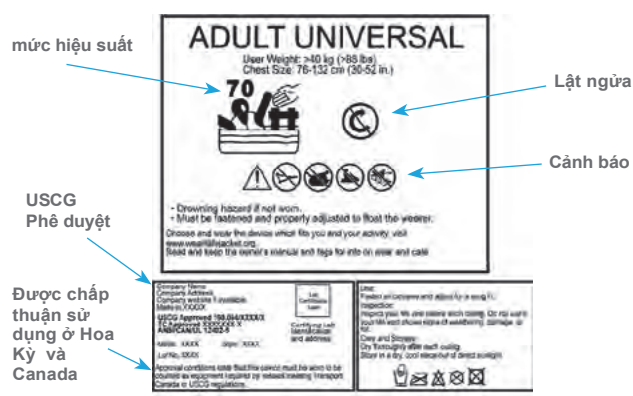
Mỗi chiếc áo phao được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt đều có nhãn chứa thông tin quan trọng. Trong khi sử dụng thuyền, bạn có thể gặp phải nhãn hiệu kiểu cũ hoặc kiểu mới.

Các nhãn đời cũ hơn có loại số (Các loại I đến V).

- Loại số cho biết các điều kiện và những mục đích sử dụng mà áo phao được thiết kế.
- Các áo phao có các nhãn này vẫn có thể được sử dụng ở quốc gia nơi chúng được phê duyệt miễn là chúng ở trong tình trạng có thể sử dụng được.

Các nhãn mới có biểu tượng mức hiệu suất chứa một con số, thường dao động từ 50 đến 150.

- Số thấp hơn có nghĩa là áo phao dành cho các hoạt động gần bờ ở vùng nước lặng. Các áo phao được thiết kế để sử dụng gần bờ mang lại khả năng di chuyển và thoải mái hơn. Tuy nhiên, họ sẽ không lật ngược mặt của hầu hết những người đang bất tỉnh.
- Con số cao hơn có nghĩa là áo phao dành cho các hoạt động ngoài khơi. Các áo phao được thiết kế để sử dụng ngoài khơi mang lại khả năng nổi, khả năng xoay lật và ổn định cao hơn.
- Các áo phao có nhãn này được chấp thuận sử dụng ở cả Hoa Kỳ và Canada.



Cảnh Báo

Một số PFD không được duyệt cho một số hoạt động nhất định:



Độ Lật

PFD sẽ lật ngược mặt một người bất tỉnh lên. Kiểm tra trước khi sử dụng.

PFD sẽ không lật ngược mặt người bất tỉnh lên.

2.1.1 Các Yêu Cầu của Liên Bang

- Lực lượng Biên Phòng biển Hoa Kỳ yêu cầu mỗi người trên tàu phải mặc một chiếc áo phao có kích cỡ phù hợp với người sử dụng.
- Ít nhất một thiết bị phao có thể ném được phải được giữ trên bất kỳ chiếc thuyền nào dài 16 feet trở lên.
- Các thiết bị phao bị rách hoặc trong tình trạng kém sẽ không được coi là được phê duyệt.



LƯU Ý: Đảm bảo có PFD vừa vặn phù hợp trên thuyền cho mỗi hành khách.



2.1.2 Oregon: Những Yêu Cầu về Áo Phao

Các Thiết Bị Phao Cá Nhân (Áo Phao)

- Ủy Ban Hàng Hải Bang Oregon (OSMB) yêu cầu ít nhất một thiết bị có thể ném được (phao vòng HOẶC gối) được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt trên thuyền có chiều dài từ 16 feet trở lên, BỎ SUNG cho một áo phao vừa vặn, có thể đeo được được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt cần thiết cho mỗi người trên tất cả các thuyền.
- Ca nô và thuyền kayak được chèo tay có chiều dài từ 16 feet trở lên được miễn mang theo thiết bị có thể ném bỏ sung.
- Người được kéo về phía sau thuyền được coi là có mặt trên tàu.
- Người điều hành PWC (Thuyền Máy Cá Nhân) và hành khách phải mặc áo phao khi hành trình.
- Các áo phao bơm hơi không được phép sử dụng trong các môn thể thao có tác động mạnh như trượt nước hoặc vận hành PWC.
- Các áo phao bơm hơi không được phép sử dụng cho trẻ em dưới 16 tuổi. Tuy nhiên, một số loại bơm hơi lai đã được phê duyệt cho trẻ em.



Các Trẻ Em:

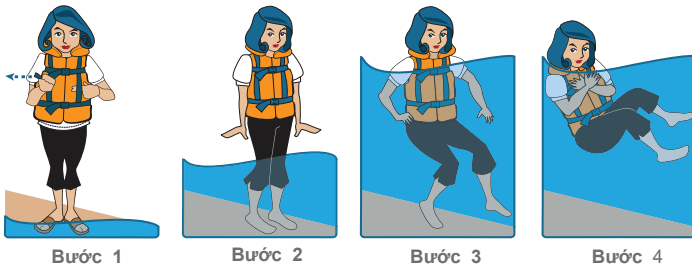
Tất cả trẻ em từ 12 tuổi trở xuống trên boong mở hoặc buồng lái mở phải mặc áo phao khi thuyền đang di chuyển hoặc khi đang được kéo.

Nhanh Cấp III

Tất cả những người điều khiển thuyền cũng như tất cả hành khách trên thuyền phải mặc áo phao cứu sinh đã được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt và bảo đảm đúng cách trên tất cả các thuyền Nhanh Cấp III trở lên.

2.2 KÍCH THƯỚC VÀ SỰ SẴN SÀNG CỦA PFD

Để đảm bảo các áo phao vừa vặn, yêu cầu người mặc mặc áo phao và điều chỉnh dây đai nếu cần để áo vừa khít (Bước 1). Một chiếc áo phao vừa vặn sẽ không hờ cách vai người mặc quá 1 inch. Nếu dây đai chạm đến dái tai của bạn thì áo phao quá lỏng hoặc quá to. Thay đổi kích thước hoặc thắt chặt áo phao của bạn cho vừa vặn. Bạn cũng nên thử áo phao ở phần cạn của bể bơi để đảm bảo áo có thể chịu được trọng lượng của bạn và bạn có thể bơi thoải mái (Các bước 2-4).



Nên mặc áo phao bất cứ nào khi tàu đang hoạt động. Tuy nhiên, nếu không đeo, chúng phải ở vị trí dễ tiếp cận.* Điều đặc biệt quan trọng là phải có các thiết bị phao có thể ném được ở những khu vực có sẵn, không bị bọc và đóng gói để sử dụng trong các tình huống khẩn cấp.

*Dễ tiếp cận có nghĩa là dễ dàng định vị và lấy ra mà không cần tìm kiếm, trì hoãn hoặc bị cản trở.

2.3 MANG CÁC PFD

TẤT CẢ người trên thuyền nên mang PFD khi ở trong, trên và xung quanh mặt nước, không chỉ khi vận hành hoặc lái thuyền. Tuy nhiên, nên mang PFD đặc biệt khi gặp các điều kiện nguy hiểm bao gồm cao điểm giao thông thuyền, thời tiết khắc nghiệt, điều kiện nước nguy hiểm, nguy hiểm tại địa phương, khoảng cách xa bờ, hoạt động vào ban đêm, chèo thuyền một mình, di chuyển với tốc độ cao và trong các hoạt động thể thao dưới nước. Các điều kiện trên và xung quanh mặt nước có thể thay đổi rất nhanh. Và ngay cả khi chúng có thể tiếp cận được, PFD vẫn mất một thời gian để mặc vào vừa vặn và đúng cách. Đặc biệt, khi ở dưới nước, PFD khó đeo đúng cách hơn nhiều. Trong trường hợp khẩn cấp, người chèo thuyền có thể không có thời gian để mang PFD vào. Do đó, người chèo thuyền nên luôn mang PFD đúng cách khi ở trên, trong và xung quanh mặt nước.



2.4 CHĂM SÓC PFD ĐÚNG CÁCH



- Làm sạch bằng xà phòng nhẹ và nước đang chảy.
- Không bao giờ làm khô PFD của bạn gần nguồn nhiệt nóng trực tiếp, hãy làm sạch nó bằng chất tẩy rửa mạnh hoặc giặt khô.
- Phơi khô các PFD trong không khí thông thoáng, tránh ánh nắng mặt trời trực tiếp.
- Không bao giờ sử dụng PFD của bạn làm đệm để quỳ hoặc ngồi lên hoặc đóng vai trò như tấm chắn bùn.
- Thường xuyên kiểm tra độ nổi của PFD: mang PFD, lội xuống nước đến độ cao ngang thắt lưng, uốn cong đầu gối, nằm ngửa và xem bạn nổi tốt như thế nào.

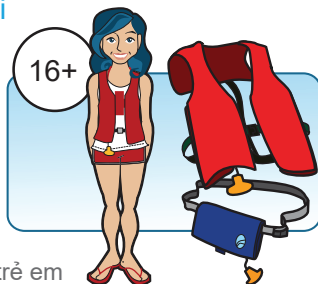
Đảm bảo PFD của bạn ở trạng thái tốt trước khi bạn chèo thuyền. Thường xuyên kiểm tra xem có vết rách, bong rách không. Đặc biệt, hãy kiểm tra dây đai và nút thắt trước khi bạn rời bến. PFD bị rách, bong rách hoặc các hư hỏng khác là không tuân thủ các quy định của Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ hoặc tiểu bang và sẽ cần được thay thế nếu không bạn có thể bị Cơ Quan Thực Thi Pháp Luật phạt.



2.4.1 Các Áo Phao Bơm Hơi

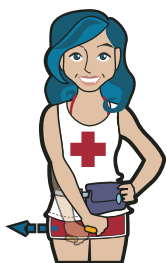
Điều quan trọng cần lưu ý là áo phao bơm hơi vốn không nổi và sẽ không nổi nếu không được bơm căng. Đọc nhãn để biết các quy định cần tuân thủ.

Mặc dù áo phao bơm hơi rất thoải mái nhưng không được phép cho trẻ em dưới 16 tuổi hoặc khuyên dùng cho những người không biết bơi. Thường xuyên kiểm tra và thay thế bình khí đã qua sử dụng. Áo phao bơm hơi không dành cho trượt nước, cưỡi tàu thủy cá nhân hoặc chèo thuyền vượt thác. Áo phao bơm hơi cần được bảo dưỡng thường xuyên; thường xuyên kiểm tra bình khí và thay thế nếu đồng hồ đo áp suất đã qua sử dụng hoặc bảo dưỡng có màu đỏ.

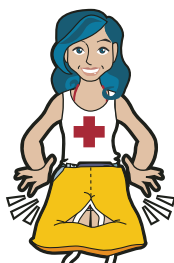


MẸO: Bơm hơi không được thiết kế để chịu tác động ở tốc độ cao và phải được kiểm tra thường xuyên để phát hiện bình khí đã qua sử dụng và độ mòn quá mức.

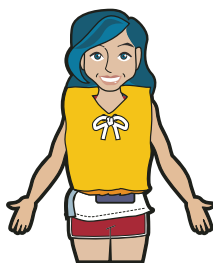
Túi Đai Lưng Bơm Hơi



Nắm dây kéo



Áo sẽ được bơm



Điều chỉnh cho vừa

Áo Bơm Hơi



Đảm bảo áo phao được buộc chặt đúng cách



Kéo dây bơm phao



Chiếc áo được bơm

Thay bình khí CO₂ bằng bình khí mới ngay sau khi sử dụng bình khí. Áo phao cứu sinh bơm hơi sẽ mất sức nổi dù chỉ cần một vết rách hoặc rò rỉ nhỏ. Vì vậy, người chèo thuyền phải kiểm tra bơm hơi thường xuyên xem có bị rò rỉ không. Đơn giản chỉ cần thổi phồng bơm hơi bằng tay và để qua đêm trước chuyến đi chèo thuyền để kiểm tra xem có rò rỉ nhỏ và vết rách nào không.

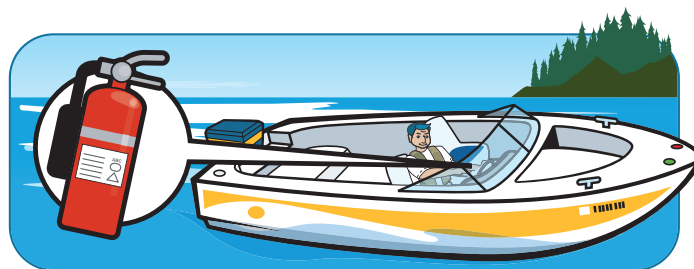
2.5 CÁC BÌNH CHỮA CHÁY



LƯU Ý: Có hiệu lực từ ngày 20 tháng Tư năm 2022, mọi bình chữa cháy không sạc lại được (dùng một lần) đã quá 12 năm phải ngừng sử dụng. Tham khảo ngày sản xuất được in trên chai; ví dụ: "05" có nghĩa là "2005."

Phải có bình chữa cháy trên thuyền có động cơ nếu có một trong các điều kiện sau đây:

- Khoang kín nơi có thể cất giữ các thùng nhiên liệu di động.
- Đáy đôi không được gắn chặt vào thân tàu và không được lấp đầy hoàn toàn bằng vật liệu nổi.
- Các không gian sống khép kín.
- Các thùng nhiên liệu được lắp đặt cố định.
- Bất kỳ động cơ bên trong nào.



Những Yêu Cầu Bình Chữa Cháy Hàng Hải

Mặc dù không phải tất cả các thuyền máy đều phải mang theo bình chữa cháy, nhưng chúng tôi khuyến khích tất cả các thuyền máy đều có một số loại bình chữa cháy trên tàu. Nhiều loại và kích cỡ bình chữa cháy đáp ứng yêu cầu của Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ. Với bất kỳ loại bình chữa cháy hàng hải nào, khả năng tiếp cận là điều quan trọng nhất; đảm bảo bình chữa cháy được lắp ở nơi có thể lấy ra dễ dàng và nhanh chóng trong tầm tay của người vận hành hoặc hành khách trong trường hợp khẩn cấp về hỏa hoạn.



LƯU Ý: Những thông tin sau có hiệu lực từ ngày 20 tháng Tư năm 2022.

Những thuyền có mẫu mã từ năm 2018 và mới hơn chỉ được phép mang theo bình chữa cháy loại 5-B hoặc 20-B có tem ngày tháng.

Những chiếc thuyền có model năm từ 1953 đến 2017 có thể mang theo một trong hai:

- Bình chữa cháy loại 5-B hoặc 20-B chưa hết hạn sử dụng.
- Hoặc bình chữa cháy loại B-I hoặc B-II ở tình trạng tốt và có thể sử dụng được.

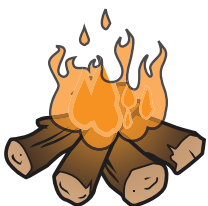
CHIỀU DÀI THUYỀN	YÊU CẦU BÌNH CỨU HOÀ
Dưới 26 ft.	 5-B
26 ft. đến dưới 40 ft.	 5-B 5-B OR 20-B
40 ft. đến dưới 65 ft.	 5-B 5-B 5-B OR 20-B 20-B
Dài hơn 65 ft.	Phải đáp ứng các yêu cầu của liên bang
Các động cơ bên trong	* Khi khoang động cơ được trang bị bộ điều khiển cố định (lắp đặt sẵn) hệ thống chữa cháy, cần có ít hơn một bình chữa cháy 5-B trên tàu.

Một bình chữa cháy xách tay 20-B có thể thay thế cho hai bình chữa cháy xách tay 5-B. Đối với các thuyền có đời mẫu từ năm 1953 đến năm 2017, có thể thay thế một bình chữa cháy xách tay 20-B/II bằng hai bình chữa cháy xách tay 5-B/I.

2.5.1 Mẹo Phân Loại

Con số đứng trước chữ **B**, ví dụ như bình chữa cháy **5-B** hoặc **20-B**, cho biết diện tích đám cháy mà bình chữa cháy có thể dập tắt.

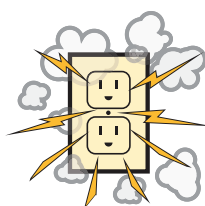
Các Loại Lửa Là:



Loại A: Chất rắn dễ cháy như gỗ



Loại B: Chất lỏng dễ cháy như xăng



Loại C: Cháy điện

Đám cháy từ gỗ hoặc giấy (Loại A) có thể được xử lý bằng nước. Tuy nhiên, không bao giờ được phun nước vào các đám cháy do điện (loại C) hoặc chất lỏng dễ cháy (loại B), vì nước sẽ chỉ làm lan rộng các đám cháy chất lỏng dễ cháy và sẽ dẫn điện. Hầu hết các bình chữa cháy đều có thể dập tắt đám cháy loại B và C.



LƯU Ý: Khi sử dụng cho hàng hải, bạn nên mang theo bình chữa cháy có thể dập tắt các đám cháy loại A, B và C.

2.5.2 Bảo Trì

Bình chữa cháy cần được kiểm tra thường xuyên để đảm bảo chúng hoạt động tốt. Việc kiểm tra thích hợp bao gồm những điều sau đây:

- Nhìn vào ống vòi; thay thế bất kỳ ống bị nứt hoặc vỡ hoặc đơn giản là thay thế bình chữa cháy.
- Kiểm tra đồng hồ đo để đảm bảo bình chữa cháy đã được sạc đầy.
- Kiểm tra các chốt gài để đảm bảo chúng không bị hỏng.



PHÂN LOẠI BÌNH CHỮA CHÁY HÀNG HẢI

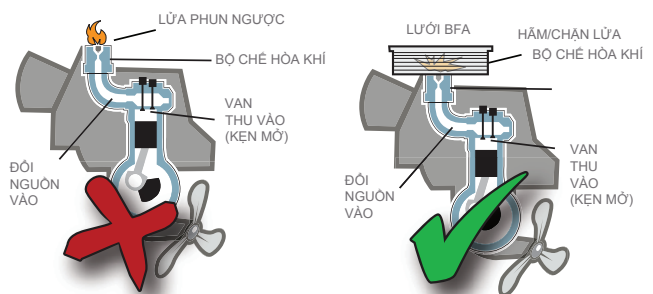
Phân Loại	Bột Chữa Cháy (gal.)	Khí CO ₂ (lb.)	Khí Đẩy (lb.)
5-B	1.25	4	2
20-B	2.5	15	10

2.6 OREGON: BỘ GIẢM THANH VÀ MỨC ĐỘ TIẾNG ÒN

Ở Oregon, các thuyền bắt buộc phải có phương tiện cơ học để giảm (giảm âm) mức âm thanh xả của động cơ. Không có âm thanh xả của thuyền máy nào được vượt quá 90 dBA nếu thuyền được sản xuất trước ngày 1 tháng Một năm 1993 hoặc 88 dBA nếu thuyền được sản xuất sau ngày 1 tháng Một năm 1993.

2.7 THIẾT BỊ KIỂM SOÁT ĐÁNH LỬA NGƯỢC

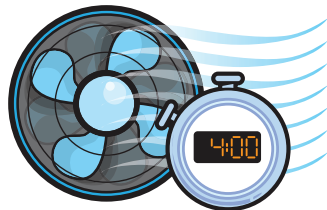
Các động cơ xăng lắp trên thuyền sau ngày 25 tháng Tư năm 1940, ngoại trừ động cơ gắn ngoài, phải được trang bị phương tiện kiểm soát ngọn lửa thổi ngược được chấp nhận. Thiết bị phải được gắn phù hợp vào cửa nạp khí có kết nối kèm lửa và phải được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt hoặc tuân thủ các tiêu chuẩn SAE-J-1928 hoặc UL 1111 và được đánh dấu tương ứng. Bộ hãm được thiết kế để ngăn hơi xăng bốc cháy nếu động cơ cháy ngược. Hãy chú ý đưa thiết bị hãm lửa vào việc kiểm tra bình chữa cháy hàng tháng của bạn. Thiết bị hãm lửa cần được làm sạch định kỳ. Trong quá trình vệ sinh, đảm bảo các thiết bị chống sét được buộc chặt và kiểm tra hư hỏng.



2.8 HỆ THỐNG THÔNG GIÓ

Trên các thuyền có động cơ, khí dễ cháy có thể tích tụ. Những thứ này có khả năng tạo ra một vụ nổ cực mạnh và cực kỳ nguy hiểm.

Cần có hệ thống thông gió thích hợp cho tàu thuyền (có động cơ xăng lắp đặt cố định) sử dụng xăng làm lực đẩy, công suất động cơ hoặc phát điện.



Các Hệ Thống Thông Gió Tự Nhiên

Tối thiểu 2 ống thông gió (1 ống nạp, 1 ống xả) có nắp đậy (có nắp mở) để loại bỏ khói ứ đọng.

Các Hệ Thống Thông Gió Hỗ Trợ

Bắt buộc đối với các tàu đóng sau ngày 31 tháng Bảy năm 1980, có lắp thùng nhiên liệu hoặc động cơ kèm theo. Bao gồm một hoặc nhiều máy thổi khí thải.



MẸO: Đảm bảo các ống dẫn nước được đặt phía trên mức tích tụ nước đáy tàu thông thường. Bật hệ thống thông gió chạy bằng điện trong BỐN phút trước khi khởi động động cơ, để đảm bảo tất cả hơi xăng đã được loại bỏ trước khi đánh lửa.

2.9 THIẾT BỊ ĐÈN ĐỊNH VỊ

Những người điều khiển thuyền được yêu cầu đảm bảo thuyền của họ được trang bị các đèn định vị thích hợp khi rời bến từ lúc hoàng hôn đến bình minh và trong thời gian tầm nhìn bị giảm do sương mù hoặc mưa. Các yêu cầu về đèn định vị khác nhau tùy theo loại và kích cỡ của thuyền. Dưới đây là các cấu hình và các yêu cầu của đèn định vị đối với các thuyền giải trí.

2.9.1 Thuyền Máy

Các thuyền máy phải trưng bày các cấu hình đèn hành trình sau:

Các Thuyền Ngắn hơn 39' 4"

Các thuyền máy, các thuyền buồm sử dụng công suất: Có thể sử dụng các đèn như hình 1, 2 hoặc 3.

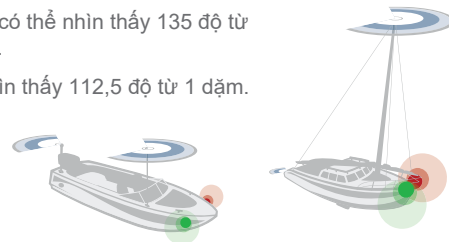
Các Thuyền Giữa 39' 4" đến ngắn hơn 65' 6"

Các thuyền máy, các thuyền buồm sử dụng công suất: Có thể sử dụng các đèn như hình 1, 2 hoặc 3.

Những Yêu Cầu Về Đèn Dẫn Đường Cho Các Thuyền Máy

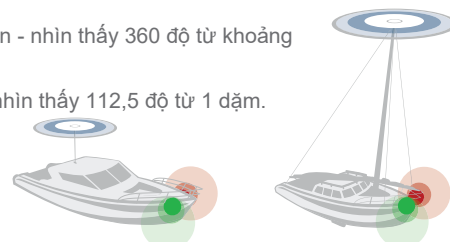
HÌNH. 1

- Đèn cột (phía trước) - nhìn thấy được 225 độ từ khoảng cách 2 dặm.
- Đèn lái (phía sau) - có thể nhìn thấy 135 độ từ khoảng cách 2 dặm.
- Đèn bên - có thể nhìn thấy 112,5 độ từ 1 dặm.



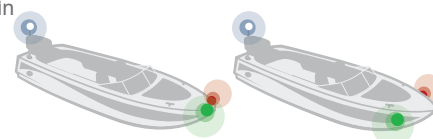
HÌNH. 2

- Ánh sáng toàn diện - nhìn thấy 360 độ từ khoảng cách 2 dặm.
- Đèn bên - có thể nhìn thấy 112,5 độ từ 1 dặm.



HÌNH. 3

- Ánh sáng toàn diện (có thể lệch tâm) - nhìn thấy 360 độ từ khoảng cách 2 dặm.
- Đèn bên - có thể nhìn thấy 112,5 độ từ 1 dặm.



Vị Trí của Các Đèn

Các đèn nên được đặt như trong hình minh họa. Đèn cột (đèn trắng phía trước trong hình 1) phải cao hơn ít nhất 39 inch so với đèn màu trên thuyền dài dưới 40 feet và cao hơn mép mép thuyền ít nhất 8 feet trên thuyền dài từ 40 đến 65 feet.

2.9.2 Các Thuyền Buồm Có Chiều Dài từ 23' Trở Lên

Các thuyền buồm phải trưng bày các cấu hình đèn hành trình sau:

Các thuyền ngắn hơn 23'

Thuyền buồm chỉ dùng buồm: Có thể sử dụng các đèn ở hình 4, 5 hoặc 6.

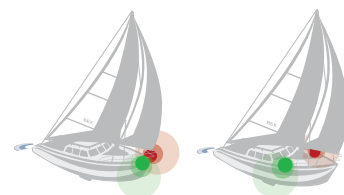
Các thuyền từ 23' đến dưới 65' 6"

Thuyền buồm chỉ dùng buồm: Có thể sử dụng các đèn ở hình 4, 5 hoặc 6.

Các Yêu Cầu Về Đèn Định Vị cho Thuyền Buồm

HÌNH. 4

- Đèn lái (phía sau) - có thể nhìn thấy 135 độ từ khoảng cách 2 dặm.
- Đèn bên - có thể nhìn thấy 112,5 độ từ 1 dặm.



HÌNH 5

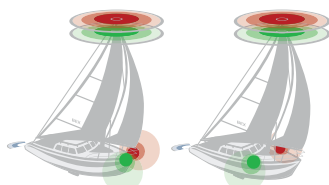
→ Đèn cột kết hợp trong một đèn lồng (đỏ, xanh lá cây, trắng)

- Trắng - 135 độ (đuôi tàu).
- Xanh lục - 112,5 độ (mạn phải).
- Đỏ - 112,5 độ (bên).



HÌNH 6.

→ Trưng bày ở đỉnh cột hoặc gần đỉnh cột buồm, hai đèn chiếu sáng khắp bốn phía xếp thành hàng dọc, phía trên màu đỏ, phía dưới màu xanh lục.

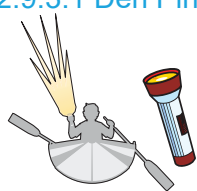


2.9.3 Thuyền Dưới Mái Chèo hoặc Giàn Chèo

Các thuyền có mái chèo hoặc giàn chèo phải trưng bày đèn dẫn đường giống như các thuyền buồm nếu có thể. Tuy nhiên, các thuyền không có động cơ dài dưới 23 feet chỉ phải mang theo một đèn lồng hoặc đèn pin chiếu ánh sáng trắng để sử dụng trong khoảng thời gian từ lúc hoàng hôn đến bình minh trong mọi thời tiết và khi tầm nhìn bị hạn chế.

Các yêu cầu về đèn hành trình đối với Các Thuyền Có Mái Chèo hoặc Giàn Chèo và Các Thuyền Buồm Dưới 23'

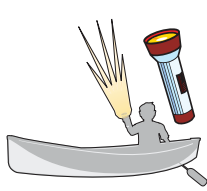
2.9.3.1 Đèn Pin



Các Chèo Thuyền/Bè



Thuyền Buồm

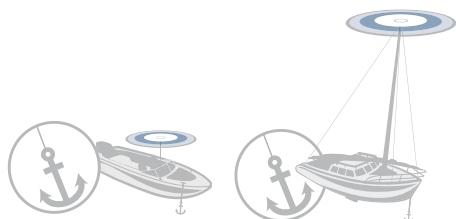


Xuồng Cano/xuồng kayak

Đèn pin phải luôn có sẵn trên bất kỳ chiếc thuyền nào. Người ta không thể dự đoán khi nào đèn điều hướng sẽ tắt hoặc khi nào các chuyến đi trong ngày sẽ kéo dài đến khi màn đêm buông xuống - đèn pin giúp chuẩn bị cho những tình huống không lường trước được.

2.9.4 Các Thuyền Dùng Neo

Thuyền nhỏ hơn 65'6" phải bật đèn neo màu trắng toàn diện khi neo trong hoặc gần luồng, trong khu vực không được chỉ định là khu vực neo đậu hoặc nơi các thuyền khác thường di chuyển.

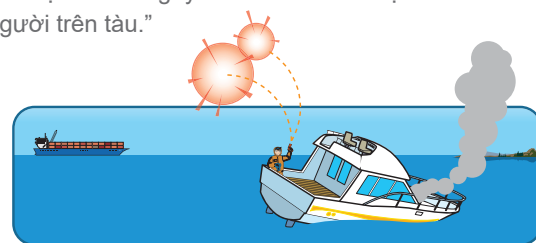


Các Yêu Cầu Về Đèn Dẫn Đường cho Tàu Neo Đậu

2.10 CÁC TÍN HIỆU GẶP NẠN HIỂN THỊ CÁC (VDS)

Tín hiệu gặp nạn hiển thị (visual distress signal (VDS)) là bất kỳ thiết bị nào được thiết kế để cho thấy thuyền của bạn đang gặp nạn và giúp người khác xác định vị trí của bạn. Có thể mang theo nhiều loại thiết bị phát tín hiệu, cả pháo hoa và không pháo hoa, để đáp ứng các yêu cầu của quy định.

Các VDS chỉ có thể được sử dụng trong các tình huống khẩn cấp. Các quy định yêu cầu tất cả các tàu thuyền giải trí hoạt động trên vùng nước ven biển của Hoa Kỳ, bao gồm Ngũ Hồ, lãnh hải và những vùng nước nổi trực tiếp với Ngũ Hồ và lãnh hải, cho đến điểm mà vùng nước rộng dưới hai dặm, và các thuyền thuộc sở hữu của họ ở Hoa Kỳ khi hoạt động trên biển để được trang bị VDS. Quy định nêu rõ: "Không người nào trên thuyền được hiển thị tín hiệu cấp cứu trực quan trên mặt nước mà phần này áp dụng trong mọi trường hợp ngoại trừ tình huống cần hỗ trợ vì mỗi nguy hiểm tức thời hoặc tiềm ẩn đối với những người trên tàu."



2.10.1 Tín Hiệu Cấp Cứu Tiêu Chuẩn Hàng Hải (Bất cứ lúc nào)

Đài Phát Thanh Hàng Hải

- Cảnh báo DSC, kênh 70 (chỉ dành cho radio loại DSC và nơi cung cấp dịch vụ).
- Kênh 16, 158.6 MHz (VHF).
- 2182 KHz (MF) *Cũng có thể gọi 911 bất cứ lúc nào nếu có điện thoại di động.



Tín Hiệu Âm Thanh

- Âm thanh liên tục kèm theo còi báo sương mù, chuông hoặc còi.
- Súng hoặc tín hiệu nổ khác bắn cách nhau một phút.



Các Pháo Sáng

- Pháo sáng dù.
- Ngọn lửa nhiều sao.
- Pháo sáng cầm tay.
- Ngọn lửa màu cam.



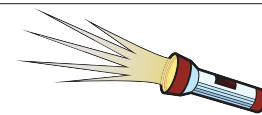
Vị Trí Khẩn Cấp Bao Gồm Đèn Hiệu Vô Tuyến (Emergency Position Including Radio Beacon (EPIRB))

- Sử dụng tín hiệu báo động.



Đèn Pin

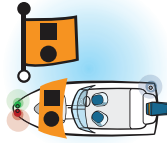
- Chiếu S.O.S. tín hiệu (ngắn-ngắn-ngắn dài-dài-dài ngắn-ngắn-ngắn).



2.10.2 Các Tín Hiệu Cấp Cứu Tiêu Chuẩn Hàng Hải (Ban Ngày)

Cờ Cấp Cứu

- Để thu hút sự chú ý, hãy trải rộng trên cabin hoặc boong tàu hoặc bay từ cột buồm.



Bút Nhuộm

- Để thu hút sự chú ý, thả bút nhuộm (bất kỳ màu nào) vào nước.



Các Cờ Hiệu

- Bóng tròn trên hoặc dưới ô vuông.
- Tháng Mười Một qua Charlie.



Tín Hiệu Cảnh Tay

- Nâng và hạ cánh tay dang rộng liên tục.



2.10.3 Tín Hiệu Pháo Hoa Cấp Cứu

Các VDS pháo hoa phải được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt, trong tình trạng có thể sử dụng được, chưa hết hạn và sẵn sàng để tiếp cận. Các bộ phóng, được sản xuất trước ngày 1 tháng Một năm 1981, nhằm mục đích sử dụng với các tín hiệu đã được phê duyệt thì không cần phải được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt. Các VDS pháo hoa được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt và các thiết bị liên quan bao gồm:



- Pháo sáng đỏ, cầm tay hoặc phóng lên không.
- Pháo hoa khói màu cam, cầm tay hoặc nổi.
- Bộ phóng cho pháo sáng đỏ hoặc các pháo sáng dù.

2.10.4 Các Tín Hiệu Gặp Nạn Hiện Thị Không-Pháo-Hoa

Các VDS không phải pháo hoa phải có chứng nhận của nhà sản xuất rằng chúng đáp ứng các yêu cầu của Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ. Chúng phải ở trong tình trạng có thể sử dụng được và được cất giữ để có thể dễ dàng tiếp cận.

Nhóm này bao gồm:

- Các đèn điện cấp cứu.
- Cờ cứu nạn màu cam.

Không có thiết bị báo hiệu nào là lý tưởng trong mọi điều kiện và cho mọi mục đích. Cần cân nhắc việc mang theo nhiều loại. Ví dụ: có thể nhìn thấy pháo sáng trên không ở khoảng cách xa vào một đêm quang đãng, nhưng để làm việc ở cự ly gần hơn, pháo sáng cầm tay có thể hữu ích hơn.



2.10.5 Các Loại Tín Hiệu Gặp Nạn Hiện Thị Khác



Nếu chọn thiết bị bắn pháo hoa thì phải mang theo tối thiểu ba thiết bị. Có thể mang theo bất kỳ sự kết hợp nào miễn là chúng cộng tối đa ba tín hiệu để sử dụng ban ngày và ba tín hiệu để sử dụng ban đêm. Ba thiết bị báo hiệu ngày/đêm đáp ứng cả hai yêu cầu. Sau đây là hình minh họa về sự đa dạng và kết hợp của các thiết bị có thể mang theo để đáp ứng yêu cầu:

- Ba ngọn lửa đỏ cầm tay (ngày và đêm).
- Một đèn cấp cứu điện (ban đêm) và ba tín hiệu cấp cứu khói màu cam cầm tay (ban ngày).
- Một pháo sáng đỏ cầm tay và hai pháo sáng dù (ngày và đêm).
- Một tín hiệu khói màu cam cầm tay, hai tín hiệu khói màu cam nổi (ban ngày) và một đèn báo điện (ban đêm).

2.10.6 Oregon: Các Tín Hiệu Gặp Nạn Hiện Thị

Ở Oregon, các tàu thuyền hoạt động ở vùng biển hoặc vùng ven biển phải mang theo các VDS.

2.10.7 Xử Lý và Lưu Trữ VDS

Các thiết bị bắn pháo hoa phải được bảo quản ở nơi khô ráo, thoáng mát và phải dễ tiếp cận trong trường hợp khẩn cấp. Cần cẩn thận để tránh làm thủng hoặc làm hỏng lớp phủ của chúng. Nên sử dụng hộp kín nước, chẳng hạn như hộp đựng đạn dư, sơn màu đỏ hoặc cam và được đánh dấu rõ ràng TÍN HIỆU GẶP NẠN".

Nếu trẻ nhỏ thường xuyên ở trên thuyền của bạn, việc lựa chọn cẩn thận và sắp xếp hợp lý các tín hiệu cảnh báo nguy hiểm hiện thị là rất quan trọng.

Các thiết bị bắn pháo hoa được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt đều có ngày hết hạn. Sau ngày này, thiết bị không thể được tính vào các yêu cầu tối thiểu nữa.



DISTRESS SIGNALS

2.11 RADIO VHF

Một radio VHF (tần số rất cao) được sử dụng để liên lạc với những người chèo thuyền khác, Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ, các tàu thương mại, những người vận hành kéo và khóa cầu. VHF không bắt buộc phải được Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt và những người chèo thuyền giải trí không bắt buộc phải mang theo các radio VHF.

SỐ BẢNG TẦN	MỤC ĐÍCH/SỬ DỤNG CỦA BẢNG TẦN
6	Chỉ cho những sự liên lạc an toàn giữa các tàu.
9	Thương mại và phi thương mại liên thuyền, thuyền đến bờ và kênh gọi luân phiên.
13	Thuyền đi biển, các tàu liên lạc, tàu kéo khi kéo, khóa.
16	An toàn khi gặp nạn và gọi điện, gọi Lực Lượng Biên Phòng, thiết lập liên lạc chung.
22A	Liên lạc Lực Lượng Biên Phòng và Phát Sóng Thông Tin An Toàn Hàng Hải.
24-28, 84-88	Các cuộc gọi điện thoại công cộng (để gọi cho nhà điều hành hàng hải).
68, 69, 71 & 78	Tàu liên vận phi thương mại và tàu cập bờ (luồng thuyền giải trí đang hoạt động).
72	Chỉ cho liên tàu phi thương mại.

Thuyền giải trí có chiều dài dưới 20 mét (65'6") KHÔNG cần phải có giấy phép sử dụng đài để vận hành đài VHF trừ khi chúng đi đến các cảng nước ngoài hoặc truyền tới các đài nước ngoài. Việc sử dụng đài VHF được thực thi bởi Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ.

Có nhiều kênh trên VHF, nhưng những người chèo thuyền giải trí chỉ được cấp quyền truy cập một số kênh.

Các đài thời tiết hàng hải (WX-1, WX-2, WX-3) liên tục phát sóng thông tin thời tiết mới nhất hiện có từ Dịch Vụ Thời Tiết Quốc Gia. Dự báo được cập nhật sáu giờ một lần hoặc thường xuyên hơn khi có các điều kiện yêu cầu.



2.12 OREGON: NHỮNG YÊU CẦU THIẾT BỊ

1. Các thuyền buồm (mở) và các thuyền Chèo Tay phải trang bị các thiết bị sau:

- Một áo phao có thể mặc được với kích cỡ phù hợp với mỗi người trên tàu và phù hợp với hoạt động,
- Một còi cho mỗi thuyền,
- Một đèn lồng hoặc đèn pin ánh sáng trắng được nhìn thấy để tránh tai nạn từ hoàng hôn đến bình minh hoặc tầm nhìn bị hạn chế, và
- Nếu thuyền dài từ 10 feet trở lên, phải có Giấy Phép Lưu Hành Đường Thủy.

2. Thuyền Cơ Giới và Tàu Thủy Cá Nhân (Personal Watercraft (PWC)) dưới 16' phải mang theo các thiết bị sau:

- Một áo phao có thể mặc được cho mọi người trên tàu (PWC: mọi người trên tàu phải mặc áo phao)
- Một còi hoặc còi khí nén,
- Một bình chữa cháy 5-B, được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt, và
- Các Đèn: đèn nơ đỏ/xanh và đèn trắng chiếu khắp bốn phía
- Phải được bật lên khi thuyền đang di chuyển hoặc neo đậu giữa hoàng hôn và bình minh và trong thời gian tầm nhìn bị hạn chế.

3. Thuyền máy dài 16' đến dưới 26' phải mang theo các thiết bị sau:

- Một áo phao có thể mặc được với kích cỡ phù hợp cho mọi người trên thuyền,
- Một thiết bị có thể ném được, có sẵn ngay lập tức,
- Một còi, còi khí nén hoặc còi thuyền do nhà sản xuất lắp đặt,
- Một bình chữa cháy 5-B, dành cho hàng hải, được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt, và
- Các Đèn: đèn nơ đỏ/xanh và đèn trắng xung quanh
- Phải được bật khi thuyền đang di chuyển hoặc neo đậu giữa hoàng hôn và bình minh và trong thời gian tầm nhìn bị hạn chế.

Ván Chèo

Nếu sử dụng ván chèo đứng (stand-up paddleboard (SUP)) hoặc thiết bị khác được sử dụng tương tự như SUP trên sông, hồ hoặc vịnh để di chuyển và được sử dụng vượt quá giới hạn của khu vực được chỉ định cho bơi, lướt sóng hoặc tắm thì SUP được coi là một thuyền. Phải có áo phao cứu sinh được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê chuẩn, ở tình trạng sử dụng tốt và vừa vặn cho mỗi người khi lên tàu, cùng với một chiếc còi.

Lưu Ý: Nếu đeo túi thắt lưng bơm hơi, nên đeo túi ở phía trước chứ không phải ở phía sau. Đeo túi phía trước sẽ giúp bạn mặc áo phao dễ dàng khi đã được thổi phồng lên.



TÓM LƯỢC

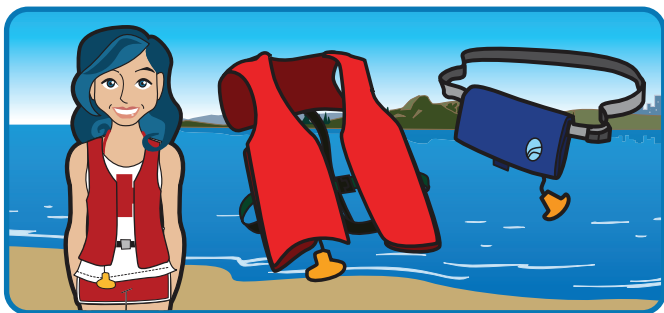
Sau khi đọc Chương 2, bạn nên có kiến thức về:

- Các loại Thiết Bị Phao Cá Nhân (Personal Flotation Devices (PFD)) khác nhau và các đặc điểm của chúng.
- Kích cỡ phù hợp của PFD.
- Khi nào nên đeo PFD.
- Cách gìn giữ các PFD.
- Các loại bình chữa cháy cho tàu thuyền và cách bảo quản chúng.
- Thiết bị kiểm soát ngọn lửa phun ngược là gì và nó dùng để làm gì.
- Hệ thống thông gió tự nhiên và chạy bằng điện.



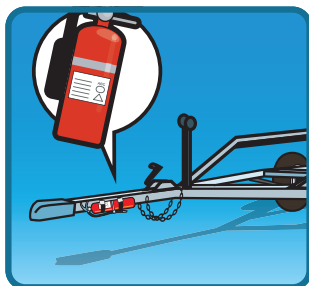
VẤN ĐÁP

1. Phát biểu nào sau đây là chính xác khi nói đến các thiết bị phao cá nhân có thể bơm hơi (áo phao)?



- A** Chúng sẽ không nổi nếu không được thổi phồng
- B** Chúng có thể được sử dụng trong các môn thể thao dưới nước có tác động mạnh
- C** Hộp khí CO2 không bao giờ cần phải thay thế
- D** Chúng được khuyến khích sử dụng cho trẻ em ở mọi lứa tuổi.

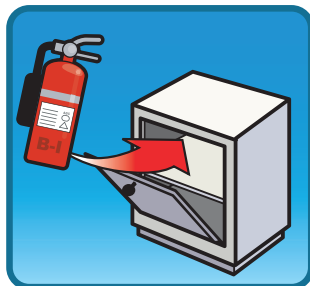
2. Nơi nào sau đây là nơi cất giữ bình chữa cháy hàng hải phù hợp nhất?



- A** Dọc theo cần kéo



- B** Dưới ghế người lái tàu hoặc hành khách



- C** Trong hộc kín



- D** Trong một khu vực mở, nơi có thể dễ dàng tiếp cận

3.1 KIỂM TRA NHỮNG ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT/ NƯỚC ĐỊA PHƯƠNG

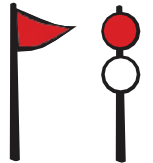
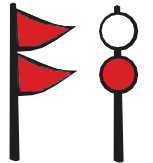
3.1.1 KIỂM TRA NHỮNG ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT/ NƯỚC ĐỊA PHƯƠNG

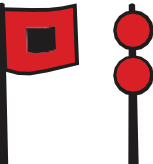
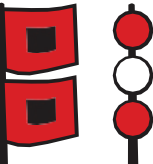
Điều quan trọng là phải kiểm tra dự báo thời tiết địa phương ngắn hạn và dài hạn trên đài phát thanh, TV hoặc Internet trước bất kỳ chuyến đi thuyền nào. Bạn phải luôn xem xét dự báo thời tiết khi chuẩn bị kế hoạch chuyến đi của mình. Tránh chèo thuyền trong sương mù dày đặc. Đặc biệt chú ý đến các cảnh báo bão - không bao giờ mạo hiểm ra ngoài nước khi có cảnh báo bão.

Đài Phát Thanh Thời Tiết của Cơ Quan Khí Quyển và Đại Dương Quốc Gia (National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)) phát sóng trên các tần số sau:

BẢNG TẦN 1	BẢNG TẦN 2	BẢNG TẦN 3
162.550 MHz	162.400 MHz	162.475 MHz

Đài NOAA cập nhật thông tin thời tiết như nhiệt độ, độ ẩm, điều kiện sóng, áp suất khí quyển cũng như tốc độ và hướng gió. NOAA sử dụng ngôn ngữ sau để mô tả điều kiện thời tiết khác nghiệt:

	
KHUYẾN CÁO CHO TÀU NHỎ	CẢNH BÁO GIÓ
Quan sát hoặc dự báo gió ở 18-33 hải lý (24 đến 38 DẠM GIỜ)	Quan sát hoặc dự báo gió ở 34-47 hải lý (39 đến 54 DẠM GIỜ)

	
CẢNH BÁO BÃO	CẢNH BÁO CƯỜNG PHONG
Quan sát hoặc dự báo gió ở 48 hải lý (55 DẠM GIỜ) hoặc nhanh hơn	Quan sát hoặc dự báo gió ở 64 hải lý (74 DẠM GIỜ) hoặc nhanh hơn

NHỮNG CẢNH BÁO KHÁC CẦN LƯU Ý:	
Cảnh Báo Bão Nhiệt Đới	Quan sát hoặc dự báo gió ở 34-64 hải lý
Cảnh Báo Hàng Hải Đặc Biệt	Quan sát hoặc dự báo gió ở 34 hải lý hoặc nhanh hơn, đi kèm theo bão kéo dài chưa đầy 2 giờ

Dự báo thời tiết, đặc biệt là trên mặt nước, có thể thay đổi nhanh chóng. Vì vậy, bạn cần có khả năng dự đoán và theo dõi sự thay đổi của thời tiết.

- Đề ý đến bầu trời: sương mù, mây đen và sấm sét là những dấu hiệu rõ ràng cho thấy thời tiết xấu đang đến gần.
- Chỉ số khí áp: phong vũ biểu tăng cho biết thời tiết tốt, trong khi phong vũ biểu giảm cho biết thời tiết xấu.
- Đặc biệt chú ý đến sự thay đổi hướng gió và nhiệt độ, cả hai đều cho thấy thời tiết đang thay đổi.
- Hãy chú ý đến phía Tây: thời tiết xấu thường đến từ phía Tây (mặc dù các cơn bão từ phía Đông có xu hướng mạnh hơn).
- Hãy cảnh giác với chuyển động của những người chèo thuyền khác và thường xuyên theo dõi các băng tần radio và thời tiết. Yêu cầu đề xuất qua điện đàm nếu bạn đang ở vùng biển xa lạ.



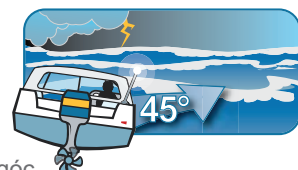
3.1.2 Ứng Phó Với Thời Tiết Xấu

Sự Chuẩn Bị Ứng Phó cho một Cơn Bão

- Đảm bảo rằng tất cả hành khách đều mang các PFD được cố định đúng cách.
- Giảm tốc độ và di chuyển thận trọng, chú ý đến các tàu thuyền đang đến gần và các mảnh vụn trôi nổi.
- Đóng tất cả các cửa nắp và các cửa để tránh bị ngập nước.
- Tất cả hành khách phải ở vị trí thấp trên thuyền và gần đường giữa thuyền.
- Cố định tất cả các vật dụng lỏng lẻo trên thuyền để tránh thất lạc chúng trên tàu.
- Hút nước ở đáy tàu để giữ thuyền nổi trên mặt nước.
- Đi đến bờ biển an toàn gần nhất.
- Kiểm tra hải đồ để biết nơi trú ẩn gần nhất và lưu ý các mối nguy hiểm.

Khi bão ập Đến

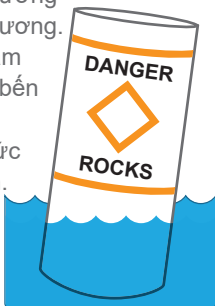
- Nếu động cơ dừng, thả neo từ mũi tàu để chống trôi và ngập nước.
- Hướng mũi thuyền rẽ sóng một góc 45 độ để giữ thuyền ở vị trí ổn định nhất.
- Nếu có sấm sét: rút tất cả các phích cắm thiết bị điện; cúi thấp người trong thuyền và tránh xa các vật kim loại.



MẸO: Nếu thời tiết giông bão đang đến gần, trách nhiệm đầu tiên của người điều khiển thuyền là đảm bảo rằng mọi người trên tàu đều mặc PFD đã được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt và rời mặt nước càng nhanh càng tốt.

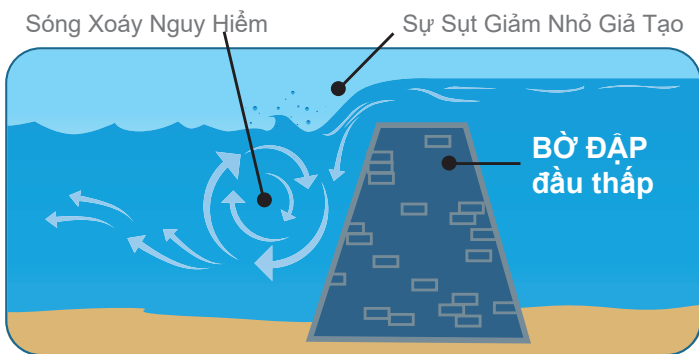
3.2 KIỂM TRA CÁC NGUY HIỂM Ở ĐỊA PHƯƠNG

Trước khi chèo thuyền trên bất kỳ các tuyến đường thủy mới hoặc xa lạ nào, hãy lấy hải đồ địa phương. Nếu không có sẵn hải đồ địa phương, việc tham khảo ý kiến của những người chèo thuyền và bến du thuyền địa phương là điều khôn ngoan vì những nguồn này thường có rất nhiều kiến thức về các mối nguy hiểm ở địa phương cần tránh. Luôn tham khảo ý kiến của chính quyền địa phương để biết bất kỳ các quy tắc hoặc những hạn chế nào của địa phương, chẳng hạn như những hạn chế vận hành cơ giới hoặc những giờ hoạt động và khả năng tiếp cận các hoạt động công sông.



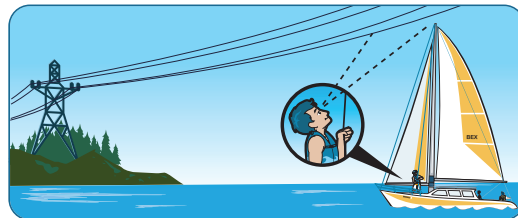
Những Mối Nguy Hiểm tại Địa Phương Cần Cảnh Giác

- Các khu vực nước sôi bọt trắng (whitewater) có thể rất dễ dàng kéo thuyền hoặc người xuôi dòng, nơi đá và mảnh vụn cứng như dòng chảy rất mạnh là nguyên nhân gây lo ngại.
- Các khu vực có bãi cạn (được đánh dấu và không được đánh dấu), những khu vực này dần trở nên nông và thường khó phát hiện nếu không có hải đồ địa phương.
- Các vịnh nguy hiểm có thể tạo ra dòng chảy bất thường hoặc thay đổi mực nước. Những đợt hủy triều hoặc các dòng chảy bất thường có thể ảnh hưởng đến khả năng điều hướng hoặc điều khiển thuyền của bạn một cách chính xác.
- Các đập đầu thấp gây nguy hiểm cả bên dưới và bên trên đập. Lực rơi của chúng tạo ra một "lỗ" thủy lực ở chân đập, có thể ập lên đồ vật hoặc con người. Những người lái thuyền phải luôn đề phòng các biển cảnh báo hoặc phao báo hiệu các đập đầu thấp. Luôn luôn di chuyển xung quanh một con đập. Nếu bạn bị mắc kẹt trong hệ thống thủy lực, hãy hóp cầm xuống và dùng tay giữ chặt đầu gối vào ngực.



- Các cửa trạm phải luôn được tiếp cận ở tốc độ cầm chừng. Một tiếng kèn dài theo sau là một tiếng kèn ngắn cho biết ý định cập vào cửa trạm. Tàu quân sự, tàu thương mại được ưu tiên nên người lái thuyền giải trí phải chờ đến lượt của họ. Tránh xa các tàu thuyền ra/vào cửa trạm, đồng thời chú ý đến các sà lan và các thuyền lớn có thể tạo ra dòng sóng nguy hiểm, kéo các tàu thuyền nhỏ hơn vào đường đi của chúng. Sau khi người quản lý cửa trạm hướng dẫn bạn vào cửa trạm, hãy tiến hành một cách thận trọng. Luôn mặc PFD và ngồi tại chỗ. Đợi tín hiệu của người quản lý cửa trạm trước khi rời cửa trạm ở tốc độ cầm chừng.

- Các đường dây điện đặc biệt nguy hiểm đối với thuyền buồm hoặc thuyền có cột buồm. Luôn đảm bảo thuyền của bạn có đủ khoảng trống để đi bên dưới dây một cách an toàn. Nếu bạn không chắc chắn, đừng đánh liều với nó.

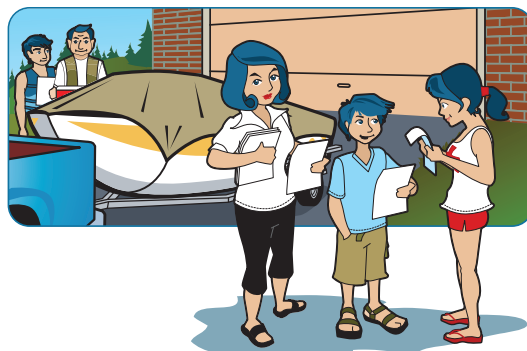


- Mùa nước thấp —hãy nhớ rằng biểu đồ địa phương hiển thị mực nước trung bình. Nói chung nước cao hơn vào mùa xuân và thấp hơn vào mùa hè.
- Các chướng ngại vật như các cây cầu, những cửa kênh, các lưới đánh cá thương mại, v.v.



MẸO: Các đập đầu thấp khó phát hiện ở hạ lưu.

3.3 SẮP XẾ KẾ HOẠCH CHO HẢI TRÌNH



Kế hoạch hải trình được giao cho người có trách nhiệm là một quyết định sáng suốt cho bất kỳ chuyến hải trình nào - đặc biệt là đối với những chuyến đi dài hơn. Bạn nên điền vào một kế hoạch hải trình tương tự như mẫu được cung cấp trong Phụ Lục và để lại cho một thành viên gia đình, bạn bè hoặc bến du thuyền địa phương có trách nhiệm trước khi rời bến tàu. Điều này có thể cứu mạng bạn nếu thời tiết xấu hoặc tình huống khẩn cấp xảy ra. Ít nhất, bạn phải luôn cho người có trách nhiệm biết địa điểm gần đúng mà bạn dự định đi thuyền và thời điểm bạn dự kiến về lại để họ biết ngày giờ thích hợp để liên hệ với cơ quan chức năng nếu xảy ra tình huống khẩn cấp.



LƯU Ý: Liên hệ với bạn bè hoặc thành viên gia đình và cho họ biết kế hoạch của bạn bằng cách điền vào kế hoạch hải trình. Đừng quên liên hệ với người đó khi bạn trở về từ chuyến đi.

3.4 BẢO TRÌ BẢO DƯỠNG THUYỀN

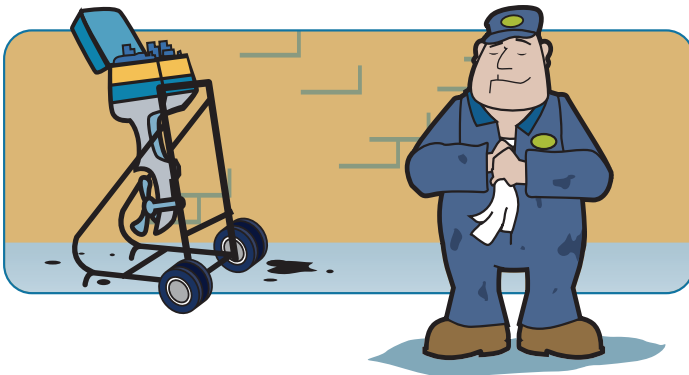
Việc bảo dưỡng thuyền đúng cách có thể kéo dài tuổi thọ hữu ích của thuyền và cũng giúp đảm bảo rằng bạn và các hành khách có trải nghiệm chèo thuyền thú vị và an toàn.



Động Cơ

- Thay dầu ít nhất mỗi mùa một lần. Kiểm tra những khuyến nghị của nhà sản xuất về việc thay dầu.
- Kiểm tra các dây đai và ống vòi trước mỗi chuyến đi và thay thế những dây đai và các ống vòi bị mòn hoặc rách.
- Kiểm tra sự ăn mòn, và oxy hóa và thực hiện các biện pháp phòng ngừa trước khi chúng trở thành những vấn đề nghiêm trọng.
- Kiểm tra và bảo dưỡng hộp số cũng như thay dầu theo lịch trình khuyến nghị.

Bảo Trì Chung



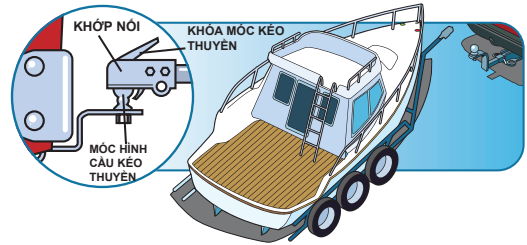
- Luôn sử dụng các bộ phận hàng hải — không bao giờ là các phụ tùng ô tô!
- Bảo quản các thuyền ở nơi khô ráo, tránh ánh nắng.
- Kiểm tra mọi phụ kiện xuyên thân tàu, chẳng hạn như cửa hút làm mát động cơ. Một sự rò rỉ hoặc hở có thể làm chìm thuyền của bạn nếu không được chăm sóc đúng cách.
- Giữ cho boong và thân tàu được làm sạch và đánh bóng để tiết kiệm nhiên liệu hơn và tuổi thọ cao hơn.
- Làm sạch và bôi trơn các kết nối điện để chống ăn mòn.



LƯU Ý: Việc bảo trì thuyền đúng cách có thể mang lại nhiều lợi ích và sẽ mang lại trải nghiệm chèo thuyền an toàn hơn. Đảm bảo chỉ sử dụng các bộ phận được hàng hải chấp thuận và thay dầu động cơ ít nhất một lần mỗi mùa chèo thuyền.

3.5 VẬN CHUYỂN VÀ THỎ KÉO

3.5.1 Chuẩn Bị cho Thỏ Kéo An Toàn

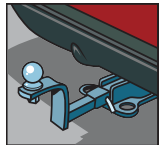


Bạn phải đảm bảo rằng xe kéo có thể chịu được tải trọng kéo và có rơ moóc, móc kéo và xích an toàn phù hợp. Các rơ moóc cũng giống như các thuyền, đều có bảng công suất. Đảm bảo xe kéo của bạn có khả năng chở thuyền VÀ động cơ, nhiên liệu và bất kỳ thiết bị bổ sung nào trên thuyền trước khi bạn bắt đầu chuyến đi. Đặc biệt chú ý đến trọng lượng của cần kéo. Ngoài ra, đừng quên kiểm tra áp suất lốp và luôn đảm bảo có dự phòng trong trường hợp khẩn cấp.

Cần kéo quá nặng sẽ gây khó khăn khi lái, còn cần kéo nhẹ có thể gây ra hiện tượng đuôi cá bơi.

Ghép Loại Xe Kéo với Móc Phù Hợp

LOẠI XE KÉO	TRỌNG LƯỢNG KÉO
Cấp 1	Không vượt quá 2,000 lbs.
Cấp 2	2,001 lbs. đến 3,500 lbs.
Cấp 3	3,501 lbs. đến 5,000 lbs.
Cấp 4	Hơn 5,000 lbs. cho đến 12,000 lbs.

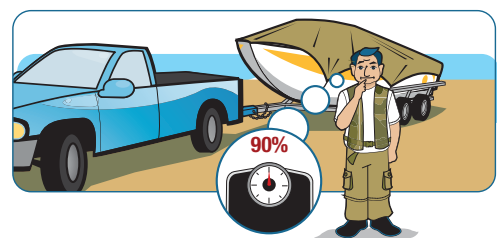


MẸO: Đảm bảo xe kéo của bạn có khả năng chở thuyền và động cơ, nhiên liệu và các thiết bị bổ sung trên tàu.

3.5.2 Định Mức Tổng Trọng Lượng Trục (Gross Axle Weight Rating (GAWR)) và Định Mức Tổng Trọng Lượng Xe (Gross Vehicle Weight Rating (GVWR))

Cả xe kéo và xe rơ moóc của bạn sẽ có hướng dẫn GAWR và GVWR về khả năng kéo và trọng lượng. Bạn có thể tìm thấy những thứ này bằng cách xem trong hướng dẫn sử dụng của chủ sở hữu. Không bao giờ vượt quá 90% GAWR hoặc GVWR được đề xuất.

Để đáp ứng chính xác các yêu cầu kéo của bạn, hãy tham khảo ý kiến của đại lý khi mua bất kỳ xe rơ moóc hoặc xe kéo nào.

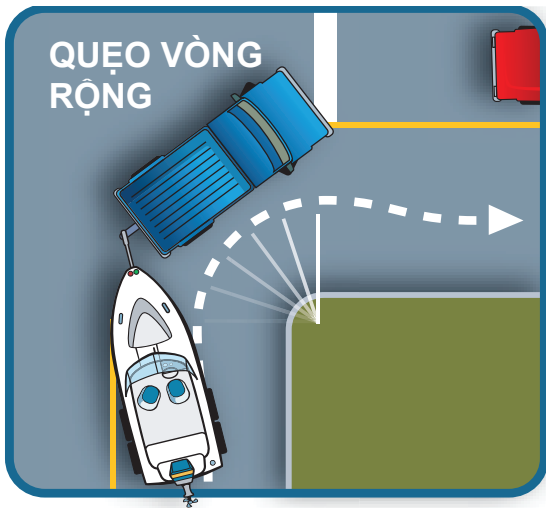


3.5.3 Chuẩn bị cuối cùng

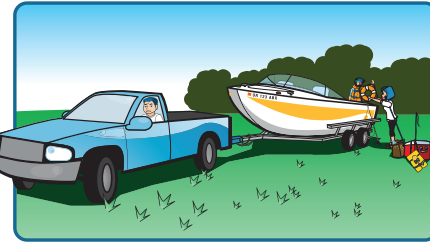
- Đảm bảo thuyền được đặt ở tâm giữa của xe kéo và nhiên liệu, thiết bị được phân bổ đều khắp thuyền; tải trọng không đồng đều có thể gây mất ổn định và khiến việc lái và điều khiển trở nên khó khăn hơn nhiều.
- Buộc chặt tất cả các vật dụng và thiết bị lỏng lẻo trên thuyền.
- Xích chéo dưới khung khi gắn rơ-moóc vào xe kéo.
- Đảm bảo xích có thể chịu được trọng lượng của toàn bộ trọng tải nếu móc bị đứt.
- Đảm bảo đèn hậu, đèn phanh xe rơ moóc và đèn xi nhan định hướng đang hoạt động để những người lái tàu khác sẽ được thông báo về bất kỳ điểm dừng, thắng hoặc quay rẽ nào.
- Kiểm tra áp suất lốp và đảm bảo các đai ốc được siết chặt và an toàn.
- Điều chỉnh gương chiếu hậu nếu cần để có thể nhìn rõ xe rơ moóc và mọi phương tiện giao thông phía sau.
- Thực hành quay đầu và lùi xe khi có gắn rơ-moóc. Phải mất một thời gian để làm quen với những thao tác này. Thực hành sẽ gây dựng sự tự tin và năng lực.
- Buộc thuyền vào khung xe rơ moóc bằng dây đai bổ sung.

3.5.4 Xử Lý Đường Bộ

Lái xe với tải trọng công kênh sẽ đòi hỏi một số lưu ý đặc biệt trên đường. Đầu tiên, tải trọng sẽ làm cho xe kéo kém phản ứng hơn. Do đó, bạn nên giảm tốc độ và nhường chỗ cho các xe phía trước nhiều hơn.



LƯU Ý: Giảm tốc độ và quẹo vòng rộng an toàn.



MẸO: Chuẩn bị thuyền của bạn cách xa khu vực dốc để tránh tạo ra sự chậm trễ không đáng có tại khu vực hạ thủy.

Điều này sẽ giúp bạn có nhiều thời gian hơn để điều động và phản ứng. Hãy nhớ rằng, bạn có một phương tiện khác ở phía sau, thực hiện các góc cua chậm hơn và rộng hơn để đưa xe rơ moóc đi vòng quanh an toàn.

3.5.5 Hạ Thủy Thuyền

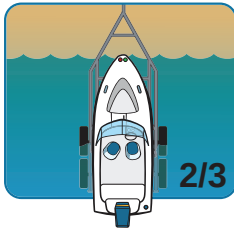
- Chuẩn bị hạ thủy: Chuẩn bị thuyền cách xa điểm hạ thủy để bạn không cản trở bất kỳ người chèo thuyền nào đang chờ hạ thủy hoặc lấy thuyền của họ. Việc chuẩn bị có thể bao gồm việc tháo tất cả các dây buộc ngoại trừ dây tời kéo, chất vật tư và thiết bị bổ sung vào thuyền, cấm nút xả nếu chưa gắn vào, ngắt kết nối đèn phanh xe rơ moóc để không làm cháy bóng đèn, tháo giá đỡ hành trình của động cơ nếu có thể và đặt phần trang trí lên để tránh va vào trụ khi hạ thủy.
- Gắn dây đầu tàu để giữ chắc thuyền khi thả thuyền. Điều này có thể không cần thiết nếu có hai người đang hạ thuyền và một người ở trên thuyền.
- Nhả dây tời kéo và từ từ lùi thuyền ra khỏi xe rơ moóc.
- Cố định thuyền vào bến, sau đó nhanh chóng di chuyển xe kéo và rơ-moóc ra khỏi thuyền để tránh khiến những người chèo thuyền khác phải chờ đợi.
- Nếu bạn lường trước được vấn đề với động cơ thuyền của mình, hãy khởi động động cơ và để động cơ ấm lên trong khi thuyền vẫn còn được gắn vào dây tời. Việc lấy thuyền vẫn còn trên xe rơ moóc sẽ dễ dàng hơn nhiều.
- Hạ thủy trở lại đủ xa để các lỗ hút nước làm mát bộ phận phía dưới ngập trong nước. (LƯU Ý: sử dụng phanh tay trên xe kéo vào thời điểm này và không để bánh xe kéo xuống nước trừ khi cần thiết.)

3.5.6 Lấy Thuyền

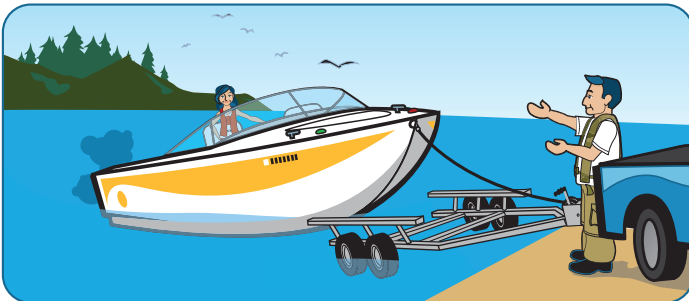
Nếu bạn xuống tàu dốc, hãy đảm bảo có người nhìn thấy bạn khi bạn lái xe lên đoạn đường dốc. Hãy để ý đến người đi bộ và những chiếc thuyền khác.

- Nghi thức đúng cách: Dỡ nhiên liệu và thiết bị ra khỏi đoạn đường nổi, nếu có thể. Chuẩn bị xe và rơ-moóc để lấy và chờ đến lượt.

- Lùi xe kéo xuống nước cho đến khi 2/3 thùng thuyền hoặc bánh lái chìm trong nước. (Đảm bảo bánh xe kéo không bị dính nước, nếu có thể được.)



- Gắn dây mũi tàu để cố định việc thu hồi.
- Điều động thuyền đến gần hoặc lái lên, xe rơi moóc và gắn dây tời kéo.
- Tắt động cơ và cắt hoặc nâng bộ truyền động phía ngoài hoặc đuôi tàu.
- Kéo thuyền hoàn toàn lên xe kéo bằng cách quay dây tời kéo. Tránh xa đường đi trực tiếp của dây tời kéo trong trường hợp nó bị đứt.
- Sau khi hạ thủy thuyền, kéo rơ-moóc lên khỏi mặt nước và tránh xa bệ xuống thuyền, tránh đường cho những người khác.
- Bắt đầu chuẩn bị lên đường một lần nữa, hãy nhớ tháo nút xả và bơm hoặc xả hết nước ra khỏi đáy tàu trước, đồng thời xả bể nước thô liên tục hoặc bể chứa mồi, nếu có.
- Đảm bảo rửa sạch mọi loài thủy sản xâm lấn nếu có trước khi bạn rời khỏi đường thủy.



LƯU Ý: Dỡ nhiên liệu và thiết bị ra xa dốc xuống tàu bất cứ khi nào có thể.

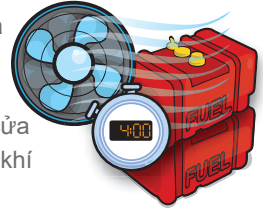
3.6 CÁC QUY TRÌNH NẠP NHIÊN LIỆU

Xăng và hơi xăng là nguyên nhân chính gây ra hỏa hoạn trên biển. Do đó, người lái thuyền phải cẩn thận khi châm nhiên liệu để tránh tràn và hơi xăng lan rộng. Khói xăng có nhiều khả năng tích tụ trong khoang tàu.

- Cố định thuyền vào bến tiếp nhiên liệu và tắt động cơ.
- Đưa các thùng chứa di động và tắt cả hành khách xuống trước khi nạp nhiên liệu cho các thùng chứa di động này.

- Không được hút thuốc hoặc có lửa ngon.

- Đóng tất cả các cửa ra vào, các cửa sổ và các cửa sập trước khi nạp nhiên liệu. Tuy nhiên, hãy mở tất cả các cửa ra vào, các cửa sổ và các cửa sập ngay sau khi đổ xăng để không khí lưu thông.



- Giữ chặt vòi phun vào cổng mở bình xăng; điều này sẽ ngăn cản mọi sự tích tụ tĩnh điện.
- Không bao giờ đổ đầy bình (không quá 90%); luôn chừa chỗ cho nhiên liệu nở ra và do đó tránh bị tràn. Đảm bảo các lỗ thông hơi/van dẫn nhiên liệu vào bình xăng được mở.
- Đậy chặt nắp bình xăng sau khi đổ xăng để tránh hơi thoát ra ngoài. Lau sạch ngay mọi vết tràn hoặc rò rỉ bằng giẻ.
- Trước khi khởi động lại động cơ, bạn nên ngừng xem khói có thể đã thoát ra ngoài. Bật quạt gió trong BỐN phút trên động cơ xăng bên trong để loại bỏ khói trước khi khởi động lại động cơ.
- Đặt các bình chứa di động chứa đầy nhiên liệu ở khu vực thông thoáng, cách xa động cơ và thiết bị điện trên tàu.

3.6.1 Tiết Kiệm Nhiên Liệu



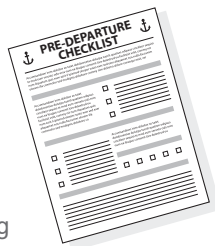
MẸO: Giữ sàn tàu sạch sẽ và không có rác để giảm nguy cơ hỏa hoạn.

Sau đây là những mẹo tiết kiệm nhiên liệu để có số dặm tốt hơn và giảm tác động đến môi trường mà xăng có thể gây ra đối với sinh thái biển hồ.

- Phân bổ đều thiết bị, nhiên liệu và các hành khách khắp thuyền, không chở quá tải trên thuyền.
- Đảm bảo động cơ phù hợp với kích thước và trọng lượng của thuyền. Giữ động cơ ở tình trạng tốt bằng cách bảo dưỡng định kỳ và thay chốt đánh lửa (bougie) thường xuyên.
- Sử dụng đúng cánh quạt và thường xuyên kiểm tra xem nó có bị hư hỏng không. Khi điều khiển thuyền luôn tuân thủ Quy Tắc 1/3; sử dụng 1/3 nhiên liệu để vận hành, 1/3 nhiên liệu để quay lại bến tàu và 1/3 còn lại để dự phòng trong trường hợp khẩn cấp.
- Xả hết nước ra khỏi sàn đáy tàu trong quá trình chuẩn bị trước khi hạ thủy và giữ cho thân tàu sạch sẽ để giảm ma sát. Sử dụng can cứu trợ hoặc máy bơm đáy tàu di động trên những chiếc thuyền nhỏ hơn.
- Tắt động cơ khi thuyền dừng hoặc cập bến.
- Lướt êm và đều khi khởi hành, sau đó tăng tốc về tốc độ điều khiển.
- Đọc hướng dẫn sử dụng động cơ cho chủ thuyền để biết thêm chi tiết.

3.7 DANH SÁCH KIỂM TRA TRƯỚC KHI KHỞI HÀNH VÀ SỰ GIAO TIẾP VỚI HÀNH KHÁCH

Không có hai chuyến đi thuyền nào giống nhau; mọi trải nghiệm đều khác nhau. Điều quan trọng là không nên xem nhẹ bất kỳ chuyến đi thuyền nào. Ngoài ra, không phải người chèo thuyền nào cũng có mức độ thoải mái hoặc trải nghiệm trên mặt nước như nhau. Tai nạn xảy ra khi bỏ qua các biện pháp phòng ngừa thích hợp. Bạn nên sử dụng danh sách kiểm tra trước khi khởi hành trước mỗi chuyến đi, bất kể độ dài của chuyến đi. Danh sách kiểm tra rất dễ xem xét và nó cũng sẽ đảm bảo các hành khách mới được cung cấp đầy đủ thông tin và cảm thấy thoải mái.



Danh Sách Kiểm Tra Trước Khi Khởi Hành

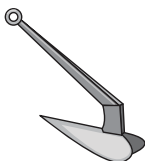
Thiết Bị Phao Cá Nhân (PFD) (Áo phao)

- Ít nhất một PFD được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt ở tình trạng tốt và có kích cỡ phù hợp cho mỗi người trên thuyền.
- Thiết bị có thể ném được dành cho thuyền có chiều dài từ 16 feet trở lên.
- Đảm bảo rằng PFD của mỗi người đều có thể tiếp cận được trong trường hợp khẩn cấp và đảm bảo trẻ em trên thuyền đều mang PFD.



Cập Bến và Neo Thuyền

- Ít nhất một mỏ neo được gắn vào dây neo.
- Hai tấm chắn khi cập bến thuyền.
- Kiểm tra độ hư hỏng của bến và dây neo; thay thế nếu bị sờn.
- Hai hoặc ba dây neo bổ sung.



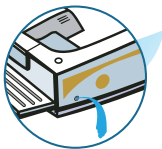
Bình Cứu Hỏa

- Bình chữa cháy được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt được cất giữ ở nơi dễ tiếp cận.
- Đảm bảo các giá đỡ được an toàn.
- Thông báo cho tất cả hành khách về (các) vị trí bình chữa cháy và cách sử dụng nó.



Những Đáy Tàu

- Làm sạch đáy tàu khỏi bất kỳ sự cố tràn hoặc chất thải nào.
- Đảm bảo đáy tàu khô ráo và máy bơm hoạt động bình thường.



Các Dụng Cụ và Những Phụ Tùng

- Hộp công cụ cơ bản.
- Các phụ tùng trên tàu: lọc nhiên liệu, bóng đèn, v.v. .



Nhiên Liệu và Dầu

- Đảm bảo các thùng chứa đầy.
- Kiểm tra mức dầu động cơ và nước làm mát.



Các Đèn

- Tất cả các đèn định vị cần thiết (kiểm tra trước khi rời bến).
- Kiểm tra đèn công cụ.
- Đèn pin.



Các Thiết Bị Tạo Âm Thanh

- Có còi, còi huyết hoặc chuông (ít nhất là hai).
- Nếu là còi hơi di động, hãy chuẩn bị sẵn một bình khí nén dự phòng.



Các Dấu Hiệu Gặp Nạn

- Pháo sáng: bảo quản ở nơi khô ráo, dễ tiếp cận.
- Thông báo cho tất cả hành khách về vị trí và cách sử dụng tín hiệu.



Văn Kiện

- Giữ đăng ký, giấy phép vô tuyến, giấy phép câu cá, Thẻ Giáo Dục An Toàn Chèo Thuyền trên tàu khi điều hành thuyền.
- Luôn có sẵn các biểu đồ địa phương để tham khảo nhanh.



Vận Hành Tàu Khẩn Cấp

- Thông báo cho tất cả hành khách các thủ tục khi trời giông bão hoặc rơi xuống biển.
- Biết cách sử dụng radio.
- Bộ dụng cụ sơ cứu (trên tàu và có thể tiếp cận được).



Sự Thông Gió

- Trên thuyền động cơ, đảm bảo không gian bên trong được thông gió tốt.
- Nếu vẫn còn khói sau khi chạy máy thổi trong bốn phút, hãy tìm chỗ rò rỉ hoặc tràn.



Bảo Dưỡng Pin

- Đảm bảo pin đã được sạc.
- Đảm bảo tất cả các thiết bị động cơ đều hoạt động.



Dự Báo Thời Tiết

- Bạn đã xem dự báo thời tiết chưa?
- Có radio cầm tay để theo dõi thời tiết.



Kế Hoạch Lưu Hành

- Gửi kế hoạch lưu hành với các hành khách và thông tin về thuyền với một người bạn hoặc người đáng tin cậy.



Nút Xả

- Đừng quên cắm nút thoát nước trước khi khởi động. Mang theo một chiếc dự phòng trong ngăn hộc của bạn.



TÓM LƯỢC

Sau khi đọc Chương 3, bạn sẽ có kiến thức về:

- Tại sao bạn nên kiểm tra dự báo thời tiết trong quá trình chuẩn bị cho chuyến đi và theo dõi thời tiết khi ở trên mặt nước.
- Thuật ngữ thời tiết khắc nghiệt được Cơ Quan Khí Quyển và Đại Dương Quốc Gia sử dụng.
- Cách chuẩn bị cho thời tiết xấu và phải làm gì khi bão ập đến.
- Các mối nguy hiểm địa phương cần được thông báo và cách kiểm tra chúng.
- Một kế hoạch lưu thông.
- Động cơ thích hợp và bảo dưỡng thuyền chung.
- Phân loại các rơ moóc, phương pháp và quy định kéo và thả phù hợp.
- Cách hạ thủy và thu hồi thuyền.
- Các quy trình tiếp nhiên liệu.
- Danh sách kiểm tra trước khi khởi hành.

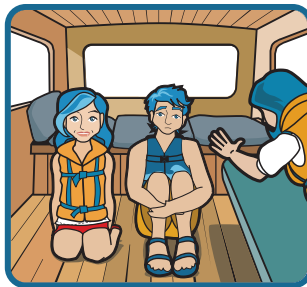


VẤN ĐÁP

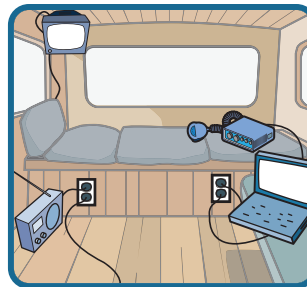
1. Khi bão ập đến khi tàu đang lưu hành, người điều khiển nên thực hiện việc nào sau đây?



A Đón sóng từ mạn trái hoặc mạn phải, không bao giờ lao thẳng vào



B Đảm bảo rằng tất cả những người trên tàu đều đeo Thiết Bị Phao Cá Nhân

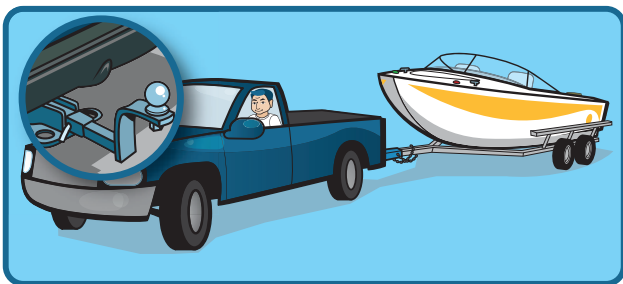


C Giữ cho tất cả các thiết bị điện được cắm - ngay cả khi có sấm sét



D Đưa toàn bộ hành khách lên hành khách lên điểm cao nhất trên thuyền

2. Để chuẩn bị kéo thuyền, bạn nên thực hiện điều nào sau đây?



A Phân bố trang bị về phía sau thuyền

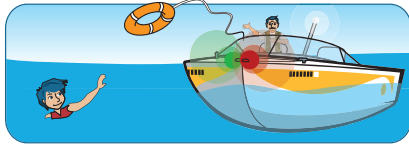
B Buộc chặt tất cả các vật dụng và thiết bị lỏng lẻo

C Gắn dây xích theo chiều dọc dưới khung

D Đảm bảo rằng tất cả các đai ốc đều được bôi trơn

4.1 HỖ TRỢ CUNG CẤP

Nếu bạn nhìn thấy tín hiệu cấp cứu, bạn nên hỗ trợ những người gặp nạn nếu có thể làm như vậy mà không khiến thuyền hoặc thủy thủ đoàn của bạn gặp nguy hiểm. Nếu bạn không thể hỗ trợ, hãy đảm bảo bạn thông báo cho những người chèo thuyền hoặc các cơ quan chức năng gần nhất có thể hỗ trợ.



4.2 LẬT ÚP/RƠI XUỐNG MẠN TÀU

Nguyên nhân chính dẫn đến những sự tử vong liên quan đến những chiếc thuyền nhỏ không boong là chết đuối do rơi xuống biển, đó là lý do tại sao người chèo thuyền phải đeo thiết bị phao cá nhân (PFD) của họ. Trong một số điều kiện thời tiết nhất định và trên một số thuyền, người chèo thuyền nên đeo dây an toàn có dây an toàn được buộc vào thuyền. Những cú ngã này có thể có nhiều nguyên nhân; tuy nhiên đôi khi chúng là kết quả trực tiếp của việc lật thuyền.

Lật Úp - Việc lật thuyền hoặc lật úp là phổ biến nhất ở những chiếc thuyền nhỏ không boong. Lật úp có thể xảy ra do lỗi của người vận hành hoặc do gió lớn và nước động. Việc lật úp minh họa tầm quan trọng của việc luôn đeo PFD. May mắn thay, những chiếc thuyền nhỏ hơn này thường sẽ nổi sau khi bị lật úp và hỗ trợ các nạn nhân.

Ngăn Ngừa Lật Úp/Rơi Khỏi Tàu

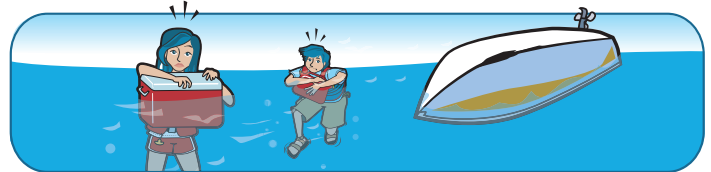
- Đảm bảo ở giữa thuyền và ở vị trí thấp.
- Luôn duy trì ba điểm tiếp xúc khi di chuyển trên thuyền.
- Không chở quá tải thuyền và đảm bảo tải trọng được phân bố đều.
- Vào cua quẹo với tốc độ và góc cua quẹo an toàn.
- Chú ý đến sóng của các thuyền khác và đi qua chúng ở một góc 45 độ so với mũi tàu.
- Giảm tốc độ hoặc tránh chèo thuyền khi thời tiết xấu tạo ra nước động.
- Hãy nhớ đừng bao giờ buộc dây neo vào đuôi thuyền. Điều này sẽ đặt thêm trọng lượng ở phía sau thuyền và tăng khả năng bị ngập nước..



Nếu Ai Đó Rơi Xuống Biển:

- Giảm tốc độ, dừng lại nếu có thể, và ném vật gì đó nổi để hỗ trợ người bị rơi khỏi tàu (điều này cũng sẽ giúp đánh dấu nhanh vị trí nếu người đó chìm xuống biển).
- Phân công một người trông chừng người bị rơi khỏi tàu và yêu cầu người này liên tục chỉ vào vị trí của nạn nhân.

- Cẩn thận điều động để cứu người bị rơi xuống biển — giữ họ ở phía người điều khiển thuyền cho các xuồng máy.
- Thiết lập liên lạc với nạn nhân bằng dây nổi hoặc phao cứu sinh được buộc vào thuyền bằng dây và cứu người đó. Đảm bảo tắt động cơ - nếu thu hồi, một sợi dây, xích hoặc cáp nặng được cố định ở cả hai đầu và treo qua một bên, gần như chạm vào mặt nước, có thể tạo ra một bước tạm thời nếu không có thang leo lên thuyền.



Sống Sót Sau Khi Bị Lật Úp/Rơi Khỏi Tàu

- Giữ bình tĩnh và tiết kiệm năng lượng. Nếu có thể, hãy thống kê nhân lực và ra hiệu ứng cứu.
- Giữ bình tĩnh và tiết kiệm năng lượng. Nếu có thể, hãy thống kê nhân lực và ra hiệu ứng cứu.
- Nếu có thể, hãy cố gắng dùng đúng thuyền. Ít nhất, bạn nên cố gắng đưa càng nhiều người ra khỏi nước và lên thuyền bị lật nếu có thể để tiết kiệm năng lượng của họ và trì hoãn quá trình hạ thân nhiệt.
- Ứng biến việc nổi lên: Nếu thuyền không ở gần — hãy sử dụng các vật dụng nổi xung quanh bạn để giúp bạn ra khỏi nước và nổi lên (bình xăng rỗng, tấm đệm vách thuyền).
- Khi bị văng ra khỏi thuyền trong dòng nước chảy xiết, bạn nên thả mình nằm ngửa và đưa chân xuôi dòng.

4.3 NGÂM NƯỚC LẠNH



Nhiều vụ chết đuối và tử vong liên quan đến chèo thuyền là kết quả của việc ngâm mình trong nước lạnh. Khi một người rơi xuống nước lạnh, cơ thể họ sẽ trải qua một số phản ứng sinh lý bị ảnh hưởng bởi cả nhiệt độ của nước và khoảng thời gian họ ở trong nước. Nên tránh nước lạnh bất cứ khi nào có thể. Tuy nhiên, nếu một người rơi xuống nước lạnh, điều quan trọng là họ phải tìm cách đưa cơ thể ra khỏi nước càng sớm càng tốt bằng mọi cách có sẵn..

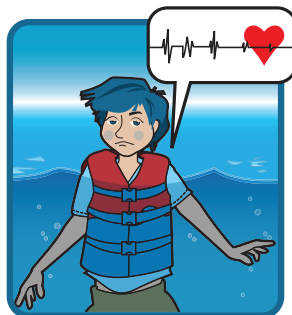
4.3.1 Sự Phòng Ngừa

Lật thuyền và rơi xuống biển là nguyên nhân hàng đầu dẫn đến việc ngâm mình trong nước lạnh. Lật thuyền thường do quá tải, cố định kém hoặc thay đổi tải trọng, điều khiển và neo thuyền không đúng cách, mất động cơ hoặc lạc tay lái. Ngã xuống biển thường xảy ra khi một người bị trượt hoặc mất thăng bằng khi đứng hoặc di chuyển quanh thuyền. Những sự kiện này thường xảy ra nhanh chóng và thường khiến mọi người mất cảnh giác. Để tránh ngâm trong nước lạnh, hãy đảm bảo không chở thuyền quá tải và luôn lưu ý đến điều kiện thời tiết và nước khi vận hành. Có thể tránh té ngã bằng cách ngồi yên và hạn chế mức độ bạn di chuyển xung quanh thuyền khi nó đang di chuyển.

4.3.2 Các Giai Đoạn và Các Hiệu Ứng

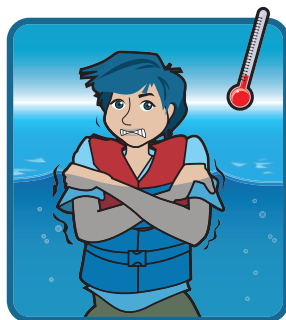
Khởi Đầu Ngâm: Nước lạnh “Sốc”

Nếu một người rơi vào nước lạnh — Phản ứng ban đầu của cơ thể họ là “phản xạ thờ gập” có thể bao gồm thờ gập và co thắt cơ. Phản ứng ban đầu này có thể dẫn đến hít phải nước cũng như những thay đổi đáng kể về nhịp tim và huyết áp. Những tác động ban đầu này xuất hiện trong hai hoặc ba phút ngâm đầu tiên.



Ngâm Ngắn Hạn - Chức Năng Bị Suy Giảm

Trong nước lạnh, bạn có thể bắt đầu mất các kỹ năng vận động cơ bản trong vòng 10 phút sau khi ngâm. Trong khoảng từ 10 đến 30 phút, bàn tay của một người nhanh chóng mất đi sức mạnh và cảm giác và sau đó là khả năng bơi lội (ngay cả những vận động viên bơi lội giỏi cũng không thể bơi được). Trong các trường hợp ngâm mình trong nước lạnh, người chèo thuyền thường chết đuối do bơi không thành công trước khi sự mất thân nhiệt có cơ hội xảy ra.



Ngâm Lâu Hơn - Hạ Thân Nhiệt do Ngâm Nước

Sau 30 phút ngâm hoặc lâu hơn, thân nhiệt hạ (nhiệt độ cơ thể giảm xuống dưới mức bình thường) sẽ bắt đầu xảy ra. Nhiệt độ cơ thể tổng thể của người đó sẽ tiếp tục giảm cho đến khi đạt đến nhiệt độ tương tự của nước. Các triệu chứng hạ thân nhiệt từ nhẹ đến nặng. Khi nhiệt độ cơ thể giảm xuống, con người cuối cùng sẽ rơi vào trạng thái bất tỉnh.



Cứu Hộ Sau Đột Quỵ

Huyết áp giảm có thể khiến một người bất tỉnh hoặc ngừng thở tại thời điểm được cấp cứu hoặc vài giờ sau đó.



LƯU Ý: Người bị hạ thân nhiệt cần được chăm sóc y tế càng sớm càng tốt.

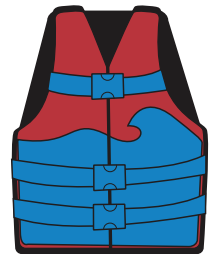
4.3.3 Sống Sót Trong Nước Lạnh

Nếu việc giải cứu chưa sắp xảy ra - ưu tiên số một của bạn là đưa mình ra khỏi nước càng sớm càng tốt. Bạn có thể làm điều này bằng cách trèo lên chiếc thuyền bị lật hoặc bất kỳ vật thể nổi nào khác hoặc nếu nó ở trong tầm tay thì bạn có thể bơi vào bờ. Ở vùng nước lạnh, con người chỉ có thể duy trì khả năng bơi trong tối đa 30 phút, nhưng thông thường thời gian này thường ít hơn thế nhiều. Bạn càng đưa cơ thể ra khỏi nước càng sớm thì cơ hội sống sót của bạn càng cao. Nếu cuộc giải cứu sắp xảy ra - bạn nên tiết kiệm năng lượng và giữ nhiệt độ cơ thể.



Bạn có thể kéo dài thời gian sống sót của mình bằng cách tuân thủ các mẹo sau:

- Mặc PFD của bạn. Bạn có thể kéo dài năng lượng quý giá khi đập nước mà không thiếu nó.
- H.E.L.P. - (heat escape lessening posture) tư thế giảm thoát nhiệt.” Bạn muốn giữ nhiệt độ cơ thể không thoát ra ngoài càng nhiều càng tốt. Nếu bạn ở một mình, hãy khoanh tay thật chặt trước ngực và đưa đầu gối lên gần ngực.
- Nếu những hành khách khác cũng ở dưới nước, hãy sử dụng kỹ thuật “Huddle” để duy trì nhiệt độ cơ thể. Ôm hai bên ngực của mọi người lại với nhau, vòng tay ra sau và hai chân đan vào nhau.



Mang PFD của bạn



H.E.L.P.

Khi làm ấm lại sau khi ngâm trong nước lạnh, hãy nhớ thực hiện từ từ; hãy chắc chắn không chà xát cơ thể của bạn một cách mạnh mẽ. Sử dụng nhiệt độ cơ thể, máy sưởi di động (nếu có) hoặc khăn/chăn. Làm ấm lại từ từ và dần dần sẽ giúp chống sốc.

Với tư cách là chủ thuyền, không bao giờ là một ý tưởng tồi cho việc học CPR và các kỹ thuật sơ cứu khác để có thể giải quyết đúng cách các trường hợp khẩn cấp.



Tụ tập



MẸO: Tìm hiểu một kỹ thuật phục hồi hiệu quả và thực hành nó.

CHƯƠNG 4: Sự Chuẩn Bị cho khi Khẩn Cấp

Bảo Vệ Bổ Sung Trong Nước Lạnh

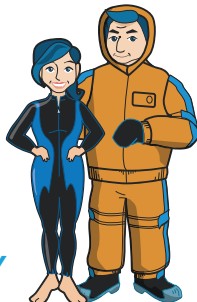
Bộ đồ phao - một PFD đầy đủ từ mũi tới ngón chân.

Một bộ đồ làm việc chống tiếp xúc - PFD có xếp hạng bảo vệ nhiệt.

Một bộ đồ khô - được sử dụng cùng với thiết bị phao và lớp lót nhiệt.

Bộ đồ lặn - Giữ và làm nóng chống nước vào cơ thể bạn.

Đồ lặn - được sử dụng trong điều kiện khắc nghiệt khi rời bỏ thuyền (thường để sử dụng ngoài khơi).



4.4 SỰ CHUẨN BỊ KHẨN CẤP CHÁY

Khói xăng nặng hơn không khí. Nhiên liệu và khói trên tàu chỉ cần đánh lửa là có thể phát nổ hoặc bốc cháy. Hỏa hoạn cần ba thứ: nhiệt (chẳng hạn như que diêm hoặc tia lửa từ bộ đánh lửa), nhiên liệu (xăng, propan, v.v.) và oxy (không khí). Loại bỏ bất kỳ yếu tố cháy nào kể trên có thể dập tắt đám cháy.

Nếu thuyền của bạn đang di chuyển và một đám cháy bắt đầu:

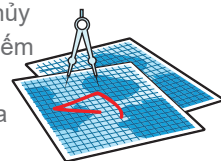
- Dừng thuyền ngay lập tức - đây phải luôn là hành động ĐẦU TIÊN của bạn!
- Đảm bảo mọi người đều mang PFD.
- Đặt thuyền sao cho lửa thuận chiều gió (gió sẽ thổi lửa ra xa thuyền).
- Cố gắng tách nguồn nhiên liệu xa khỏi lửa.
- Hãy dùng bình cứu hỏa để thử và dập lửa. Sử dụng bình chữa cháy:
 - Hướng bình chữa cháy vào gốc đám cháy.
 - Kéo chốt và bóp hai cần gạt lại với nhau.
 - Sử dụng chuyển động quét của bình chữa cháy trong khi vẫn duy trì sự tập trung vào gốc đám cháy.
 - Tiếp tục dập tắt cho đến khi đám cháy được dập tắt HOÀN TOÀN.



4.5 PHÒNG NGỪA VÀ ỨNG PHÓ MẮC CẠN

Mắc cạn là chuyện thường xảy ra với những người chèo thuyền, mặc dù không nhất thiết phải như vậy. Cách tốt nhất để tránh mắc cạn là tuân theo các hướng dẫn chèo thuyền an toàn chung:

- Sử dụng hải đồ cho các tuyến đường thủy mới hoặc không quen thuộc hoặc tìm kiếm lời khuyên và kiến thức từ các bến du thuyền và những người chèo thuyền địa phương trước khi ra khơi.
- Chú ý quan sát thích hợp; điều này bao gồm việc để ý tới các bãi cạn và bãi cát.
- Duy trì tốc độ an toàn - tốc độ mà bạn có thể thực hiện hành động cần thiết để tránh mắc cạn.
- Nếu không có thiệt hại lớn về cấu trúc, bạn có thể tự dịch chuyển. Hãy thử chuyển một số trọng lượng sang đầu đối diện của thuyền, dừng động cơ, nhấc bộ truyền động ra ngoài và thử đẩy bằng gài hoặc mái chèo.

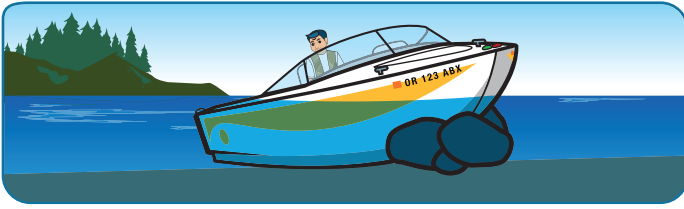


MẸO: Nếu bạn có công cụ tìm độ sâu: đặt công cụ tìm ở chế độ cảnh báo cạn. Tiếp tục theo dõi đáy một cách trực quan và bằng công cụ tìm độ sâu. Tìm kiếm bất kỳ phao đánh dấu nào chỉ ra vùng nước cạn.

Nếu bạn neo thuyền của mình, hãy làm theo những lời khuyên sau:

- Khảo sát, đánh giá tình hình: Có ai bị thương không? (Các hành khách của bạn là ưu tiên hàng đầu của bạn.)
- Thân tàu có bị hư hỏng không? Tìm kiếm rò rỉ.
- Nếu bạn có bị hư hỏng nặng hoặc bị thương nghiêm trọng, hãy sử dụng tín hiệu cấp cứu để cảnh báo những người chèo thuyền khác về tình huống của bạn.
- Nếu mắc cạn trên bãi cát, bạn có thể trèo lên trên, nâng mũi tàu hoặc nâng máy và đẩy thuyền xuống vùng nước sâu hơn.
- Nếu thân tàu không bị hư hại gì, hãy báo hiệu cho một người cùng chèo thuyền và đảm bảo thò kéo, nếu có thể.
- Rút lui; nếu bạn không tiếp đất quá sâu, bạn có thể lùi thuyền ra khỏi đá, bùn hoặc cát. Chuyển trọng lượng ra khỏi điểm bị ảnh hưởng và đẩy ra. Luôn kiểm tra xem thuyền của bạn có bị hư hỏng hay không trước khi cố gắng đưa thuyền ra mặt nước. Thuyền của bạn có thể đã bị tràn nước (nước tràn vào).
- Nếu thân tàu bị hư hại nghiêm trọng thì bạn nên Ở lại thay vì mạo hiểm đi đến vùng nước sâu hơn.

Điều đáng ngạc nhiên là hầu hết các vụ tai nạn đều xảy ra khi thời tiết yên tĩnh, trong xanh, có gió nhẹ.



MẸO: Chú ý quan sát kỹ càng các bãi cạn và bãi cát.

4.6 CÁC BÁO CÁO TAI NẠN

Nếu bạn có liên quan đến một vụ tai nạn chèo thuyền, bạn cần biết pháp luật yêu cầu hành động gì. Ví dụ về các tai nạn phải báo cáo bao gồm thương tích cần điều trị y tế, tử vong, mất tích hoặc thiệt hại về tài sản. Nếu bạn bị tai nạn, bạn phải:

- Ngừng lại.
- Xác định bản thân và con thuyền của bạn.
- Cung cấp sự trợ giúp nếu có thể và hợp lý.
- Ghi lại thông tin thích đáng kèm theo ngày, giờ và những tình trạng.
- Nộp báo cáo tai nạn cho cơ quan thực thi pháp luật địa phương (luật liên bang).

Việc không hỗ trợ hoặc không xác định danh tính khi xảy ra tai nạn có thể bị phạt nặng.



4.7 OREGON: NHỮNG YÊU CẦU BÁO CÁO CÁC SỰ CỐ.

Ở Oregon, người điều hành phải báo cáo bất kỳ sự cố nào liên quan đến:

- Các thiệt hại từ \$2,000 trở lên;
- Mất hoàn toàn một chiếc thuyền (bất kỳ chiếc thuyền nào không có động cơ hoặc có động cơ);
- Thương tích đối với bất kỳ người nào cần điều trị nhiều hơn sơ cứu; hoặc
- Sự tử vong hoặc mất tích của bất kỳ người nào.

Khi xảy ra sự cố cần mà phải báo cáo bằng văn bản, người điều hành phải ngay lập tức thông báo cho Ủy Ban Hàng Hải Bang Oregon (OSMB) về sự cố trên biểu mẫu sự cố của Ủy Ban Hàng Hải bằng phương tiện nhanh nhất có thể:

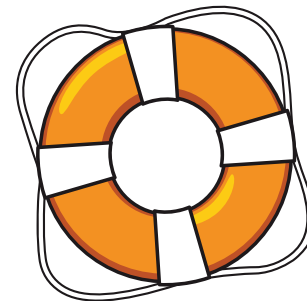
- Trong vòng 48 giờ kể từ khi xảy ra sự cố dẫn đến tử vong hoặc bị thương; hoặc
- Trong vòng 10 ngày kể từ ngày xảy ra sự cố chỉ gây thiệt hại về tài sản/thiệt bị.

Khi người điều khiển thuyền không thể đưa ra thông báo theo yêu cầu nêu trên thì người trên thuyền phải thông báo cho OSMB hoặc sĩ quan tuần tra hàng hải hoặc xác định rằng thông báo đã được đưa ra.

TÓM LƯỢC

Sau khi đọc Chương 4, bạn sẽ có kiến thức về:

- Biểu hiện sự hỗ trợ.
- Lật thuyền là gì, làm thế nào để ngăn chặn nó xảy ra và làm thế nào để sống sót nếu nó xảy ra.
- Rơi khỏi tàu và phải làm gì.
- Hạ thân nhiệt và phòng ngừa hạ thân nhiệt.
- Mắc cạn, các biện pháp phòng ngừa và phải làm gì nếu xảy ra.
- Cách báo cáo một tai nạn.



VẤN ĐÁP

1. Điều nào sau đây là triệu chứng sớm của hạ thân nhiệt?



A Run rẩy



B Suy sụp

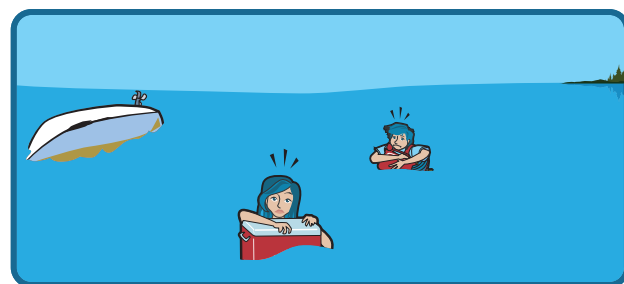


C Nhức đầu



D Rất đói

2. Trong số các phương pháp sau đây, phương pháp nào có thể tốt nhất để ngăn ngừa đuối nước do rơi khỏi tàu hoặc bị lật úp?



A Luôn mặc áo phao vừa vặn

B Thuyền chỉ có những người bơi giỏi

C Thuyền chỉ ở vùng nước cạn

D Hãy nhớ nộp Kế Hoạch Lưu Hành

Tuyên Bố Miễn Trừ Trách Nhiệm

Các quy tắc điều hướng đường bộ trong khóa học này tóm tắt các quy tắc điều hướng cơ bản mà người điều khiển thuyền chịu trách nhiệm. Các quy tắc bổ sung và chuyên sâu hơn được áp dụng liên quan đến nhiều loại đường thủy và hoạt động liên quan đến tàu thuyền thương mại và các phương tiện thủy khác. Người điều khiển thuyền có trách nhiệm biết và tuân theo tất cả các quy tắc hàng hải.

Một quy tắc điều hướng có thể được bỏ qua nếu cần thiết để tránh nguy hiểm trước mắt. Để biết danh sách đầy đủ các quy tắc điều hướng, hãy tham khảo Các Quy Tắc Điều Hướng trên Đường do Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ xuất bản (Loạt COMDTINST 16672.2) và có sẵn tại Văn Phòng In Ấn Chính Phủ Hoa Kỳ hoặc trên trang web tại:

<http://www.navcen.uscg.gov/?pageName=navRulesContent>

5.1 NHỮNG ĐỊNH NGHĨA LIÊN QUAN ĐẾN CÁC QUY TẮC HÀNG HẢI

ĐIỀU KHOẢN VÀ ĐỊNH NGHĨA:	
Tàu thuyền	Bất kỳ loại phương tiện thủy nào, kể cả thuyền không di chuyển và thủy phi cơ được sử dụng hoặc có khả năng được sử dụng làm các phương tiện vận tải trên mặt nước.
Chạy bằng Động Cơ	Được đẩy bằng máy móc.
Thuyền buồm	Dưới cánh buồm, với điều kiện là máy đẩy, ngay cả khi đang hiện diện, không đang được sử dụng.
Tàu Tham Gia Đánh Cá	Bất kỳ tàu thuyền nào đang đánh cá bằng lưới, dây câu, lưới kéo hoặc các dụng cụ đánh cá khác làm hạn chế khả năng điều động (không bao gồm tàu thuyền đang đánh cá bằng dây câu hoặc các dụng cụ đánh cá khác không hạn chế khả năng điều động).
Thủy Phi Cơ	Bất kỳ máy bay nào được thiết kế để cơ động trên mặt nước.
Chiều dài và Chiều rộng	Chiều dài tổng thể và chiều rộng lớn nhất của tàu.
Trong Tầm Nhìn của Nhau	Tàu thuyền chỉ được coi là nhìn thấy nhau khi tàu này có thể quan sát được bằng mắt từ tàu kia.
Thuyền Đậu lại	Khi gặp tàu khác, tàu đứng yên phải: 1. Duy trì hướng đi và tốc độ. 2. Chú ý quan sát và liên lạc lại với tàu nhường đường. 3. Làm tất cả những gì có thể để tránh va chạm.
Tàu nhường đường	Con thuyền phải lái ra SỚM và hành động VỮNG CHẮI để giữ tránh xa KỊP THỜI tàu đang chờ.
Tiến hành	Một chiếc thuyền không thả neo hoặc buộc chặt vào bờ.
Tầm Nhìn bị Hạn Chế	Bất kỳ điều kiện nào mà tầm nhìn bị hạn chế do sương mù, hơi sương, tuyết rơi, mưa bão lớn, bão cát hoặc bất kỳ những nguyên nhân tương tự nào khác.
Những Vùng Nước Nội Địa	Các vùng nước có thể đi lại được của Hoa Kỳ phía trên bờ của các đường phân định hàng hải phân chia biển khơi với các bến cảng, sông và các vùng nước nội địa khác của Hoa Kỳ, và vùng nước của Ngũ Đại Hồ ở phía Hoa Kỳ trong Ranh Giới Quốc Tế.

5.2 THIẾT BỊ TÍN HIỆU ÂM THANH

5.2.1 Những Yêu Cầu Pháp Lý

Thuyền dài dưới 12 mét (39,4 feet)

Cần có thiết bị tạo âm thanh hiệu quả như còi hơi hoặc còi thổi.



Thuyền dài hơn 12 mét (39,4 feet)

Ngoài còi hơi hoặc còi thổi, cần có chuông.



5.2.2 Khi Nào và Làm Thế Nào Để Tắt Âm Thanh

Khi hai thuyền máy gặp nhau trong phạm vi nửa dặm thì phải sử dụng tín hiệu âm thanh. Thuyền đi đầu ra hiệu điều động, thuyền phản ứng đồng ý hoặc không đồng ý.

CÁC TÍN HIỆU ÂM THANH:	
1 tiếng ngắn (1 giây)	Tôi định vượt qua bạn ở phía mạn trái của tôi. (Gợi ý: PORT (MẠN TRÁI) = 1 âm tiết = 1 tiếng ngắn)
2 tiếng ngắn	Tôi định vượt qua bạn ở mạn phải của tôi. (Gợi ý: STARBOARD (MẠN TRÁI) = 2 âm tiết = 2 tiếng ngắn)
3 tiếng ngắn	Động cơ đang chạy lùi.
5 tiếng ngắn	Nguy hiểm, hoặc không hiểu ý đồ của tàu đang đến gần.
1 tiếng dài (4-6 giây)	Cảnh báo: • Đi vào hoặc ra khỏi chỗ rẽ mù. • Đến gần khu vực bị vật cản. • Đang rời bến hoặc cảng.
1 tiếng dài mỗi 2 phút	Thuyền máy hoạt động trong điều kiện tầm nhìn thấp hoặc hạn chế.
1 tiếng dài + 2 tiếng ngắn mỗi 2 phút	Thuyền buồm hoạt động trong điều kiện tầm nhìn thấp hoặc hạn chế.

5.3 QUY TẮC TRÁCH NHIỆM

Người điều khiển thuyền có trách nhiệm hành động một cách thận trọng và hợp lý phù hợp với các hoạt động chèo thuyền thông thường:

- Duy trì năng động.
- Duy trì cảnh giác.
- Tôn trọng thời tiết, nước, hành khách, những người cùng chèo thuyền, các thợ lặn, những người bơi lội và các chủ sở hữu tài sản.



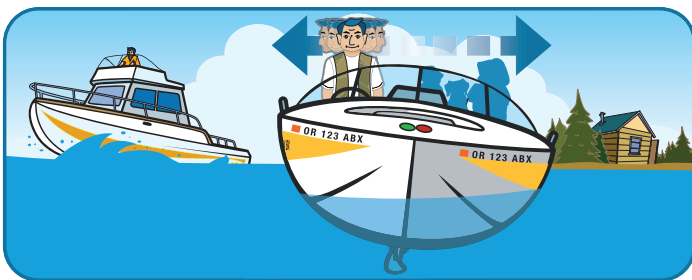
Tóm Tắt:

Những người điều khiển thuyền cần chú ý và vận hành thuyền một cách phòng thủ.

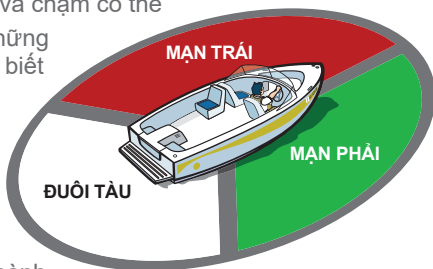
5.3.1 Quan Sát Đúng Cách

Có rất nhiều điều gây chèn ép trên mặt nước. Với tư cách là người điều khiển thuyền, bạn có trách nhiệm liên tục theo dõi môi trường xung quanh, trên tất cả các thuyền vào mọi lúc. Bạn cũng nên chỉ định một người khác trên tàu làm nhiệm vụ trông chừng. Đảm bảo không có hành khách hoặc thiết bị nào có thể cản trở tầm nhìn của bạn. Rà soát phía mũi tàu, mạn phải và mạn trái để xem có những người chèo thuyền, những người bơi lội, các cò và các mảnh vụn trôi nổi. Bạn phải sử dụng mọi phương tiện sẵn có, bao gồm cả radar và radio (nếu được trang bị), để xác định xem có nguy cơ va chạm với thuyền khác hay không. Đây không chỉ là lẽ thường mà còn là luật.

5.4 CÁC QUY TẮC TRÁNH VA CHẠM



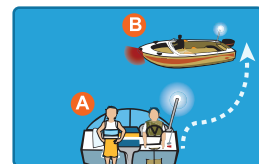
Tránh va chạm bao gồm các biện pháp phòng ngừa (quan sát thích hợp, sử dụng radar nếu có, v.v.), nhưng quan trọng hơn, việc tránh va chạm có thể thực hiện được khi những người điều khiển tàu biết cách xử lý các tình huống một cách thích hợp. Những con thuyền chuyển động liên tục sẽ đến gần nhanh chóng — hãy hành động sớm và vững chắc để tránh va chạm.



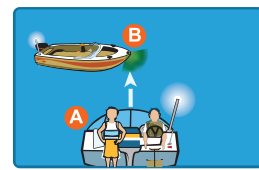
Hãy cân nhắc những điều sau đây khi xác định nguy cơ va chạm:

- Nguy cơ va chạm cũng có thể tồn tại ngay cả khi tàu thuyền đang đến gần thay đổi hướng một cách đáng kể, đặc biệt khi tàu thuyền đang đến gần là tàu rất lớn, tàu kéo hoặc ở cự ly gần.
- Nguy cơ va chạm có thể tồn tại nếu hướng của tàu thuyền đang đến gần không thay đổi đáng kể.

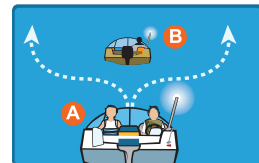
Mạn Trái - Nếu bạn là Thuyền A và bạn đang đến gần mạn trái của Thuyền B chạy bằng động cơ, bạn là tàu nhường đường; giảm tốc độ và thay đổi hướng đi của bạn sang bên phải.



Mạn Phải - Nếu bạn là Thuyền A và bạn đang tiếp cận mạn phải của Thuyền B, hãy duy trì hướng đi và tốc độ vì bạn là tàu nhường đường.

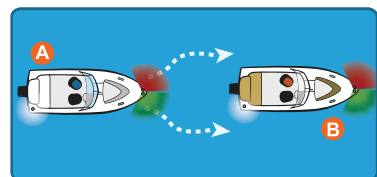


Đuôi Tàu (Mặt sau) - Nếu bạn là Thuyền A và bạn đang đến gần đuôi Thuyền B, bạn là tàu nhường đường - hãy đổi hướng sang mạn trái hoặc mạn phải để vượt.



5.4.1 Vượt (Thuyền Chạy Bằng Động Cơ)

Thuyền A vượt là tàu nhường đường. Thuyền B còn lại là tàu chờ. Là tàu nhường đường, A phải hành động SỚM và VỮNG CHẮI để tránh xa tàu đang chờ B. Nếu cả hai thuyền đều chạy bằng động cơ thì phải có tín hiệu âm thanh.



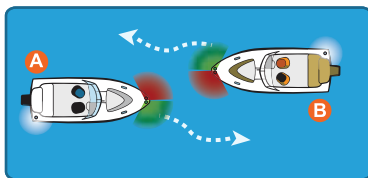
Thuyền A phải thổi một tiếng ngắn và đổi hướng sang mạn phải hoặc thổi hai tiếng ngắn và đổi hướng sang mạn trái, và Thuyền B phải phát lại (các) tín hiệu âm thanh tương tự để biểu thị sự hiểu biết.



LƯU Ý: Thuyền buồm đứng yên khi bị vượt và nhường đường khi vượt.

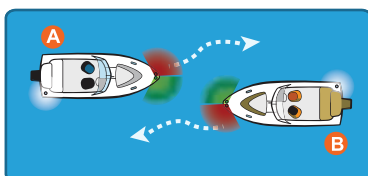
5.4.2 Gặp Trực Diện (Các Thuyền Động Cơ)

Cả Thuyền **A** và Thuyền **B** đều không nhường đường hoặc đứng vững trong cuộc chạm trán trực diện. Vì vậy, cần có sự giao tiếp giữa **A** và **B**. Phản ứng phổ biến



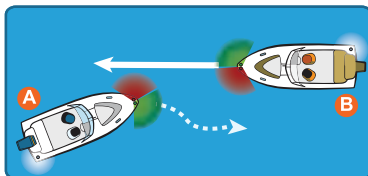
nhất trong cuộc gặp gỡ trực diện giữa các tàu chạy bằng động cơ là báo hiệu ý định đi từ mạn bên này sang mạn bên kia bằng một tiếng còi ngắn. Một tiếng còi ngắn sẽ được đáp lại từ chiếc thuyền đang đến gần, báo hiệu sự di chuyển sang mạn phải. Thuyền **A** phải thổi một tiếng ngắn và đổi hướng sang mạn phải, Thuyền **B** phải thổi một tiếng ngắn - để biểu thị sự hiểu biết - và đổi hướng sang mạn phải.

Trường hợp không thể qua mặt bên mạn trái thuyền do có chướng ngại vật hoặc bờ biển thì phải báo hiệu việc vượt từ mạn phải sang mạn phải của cả hai thuyền bằng hai tiếng còi ngắn. Hai tiếng còi ngắn sẽ được đáp lại từ chiếc thuyền đang đến gần, cho biết nó đang di chuyển về phía mạn trái. **A** phải thổi hai tiếng ngắn và chuyển hướng sang mạn trái. **B** phải đáp lại hai tiếng còi ngắn - để biểu thị sự hiểu biết - và chuyển hướng sang mạn trái.



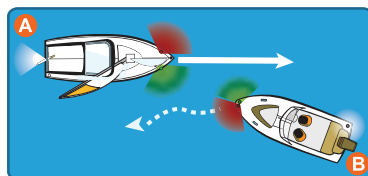
5.4.3 Qua Mặt (Các Thuyền Động Cơ)

Thuyền **A** tiến về phía mạn trái của Thuyền **B**. **A** được coi là tàu nhường đường. Là tàu nhường đường, **A** phải thực hiện hành động **SỚM** và **VỮNG CHẼ** để tránh vượt qua tàu **B** đang chờ sẵn. **A** phải phát một tiếng ngắn và chuyển hướng sang mạn phải. **B** phải phát một tiếng ngắn - để biểu thị sự hiểu biết - và duy trì hướng đi.



5.4.4 Thuyền Buồm và Thuyền Máy Đang Đến Gần

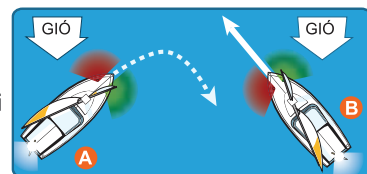
Khi Thuyền **B** gặp Thuyền Buồm **A**, Thuyền Buồm **LUÔN** là tàu đứng chờ (trừ khi thuyền buồm đang vượt). Trong trường hợp trên, Thuyền **B** phải thực hiện hành động **SỚM** và **VỮNG CHẼ** để tránh xa Thuyền Buồm **A**.



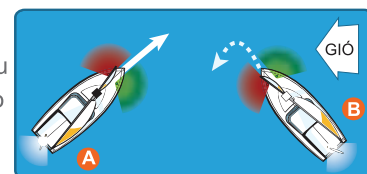
5.4.5 Hai Thuyền Buồm Tiến Đến Gần Nhau

Phía đón gió được định nghĩa là phía đối diện với phía mà buồm chính được treo hoặc, trong trường hợp thuyền có giàn vuông, phía đối diện với phía mà buồm trước và sau lớn nhất được mang.

Khi mỗi thuyền buồm gặp gió ở một phía khác nhau thì thuyền nào gặp gió ở mạn trái (trái) được coi là tàu nhường đường. Trong hình minh họa này, Thuyền buồm **A** phải hành động **SỚM** và **VỮNG CHẼ** để tránh xa Thuyền buồm **B**.



Khi cả hai thuyền buồm gặp gió cùng chiều thì thuyền nào gần gió hơn (ngược gió) là tàu nhường đường và thuyền nào xa gió hơn (xuôi gió) là tàu nhường đường. Trong hình



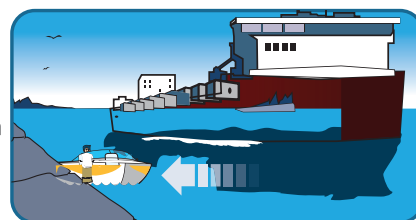
minh họa bên phải, **B** phải thực hiện hành động **SỚM** và **VỮNG CHẼ** để tránh xa **A**. Nếu một thuyền buồm có gió ở mạn trái và thủy thủ không thể xác định chắc chắn liệu thuyền kia có gió ở mạn trái hay mạn phải, chiếc thuyền đầu tiên được coi là tàu nhường đường và phải thực hiện hành động **SỚM** và **VỮNG CHẼ** để tránh xa chiếc thuyền buồm thứ hai.

5.4.6 Giao Thông Đông Đục

Khi lưu lượng thuyền đông đúc - có nhiều thuyền di chuyển theo các hướng khác nhau và với tốc độ khác nhau - người điều khiển thuyền **PHẢI** giảm tốc độ hoặc dừng lại để di chuyển an toàn.

5.4.7 Hoạt Động Trong Các Kênh Hẹp

Khi đến gần một kênh hẹp, hãy đi về phía mạn phải và sử dụng tiếng còi kéo dài để thông báo thuyền của bạn đang đến gần để các thuyền có thể đang ở khúc quanh. Khi hoạt động trong kênh hẹp, các tàu thuyền phải di chuyển càng gần giới hạn bên ngoài của luồng hẹp ở mạn phải càng an toàn và thiết thực.



5.4.8 Oregon: Điều Hướng Trong Kênh Hẹp

Khi hoạt động trong kênh hẹp, những người điều khiển tàu thuyền cần nhớ những quy định sau:

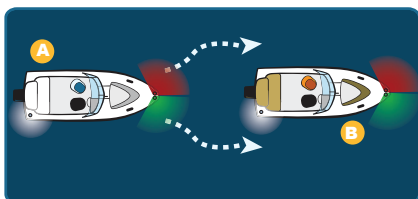
- Những người chèo thuyền giải trí phải nhường đường cho các tàu bị hạn chế khả năng điều động.
- Các tàu thương mại như sà lan và tàu kéo, các tàu có mớn nước sâu và các du thuyền chở khách chỉ có thể di chuyển an toàn trong một kênh hẹp. Để duy trì khả năng điều khiển dòng chảy mạnh của sông, các tàu này phải di chuyển với tốc độ vừa phải. Với tốc độ này, thường phải mất hơn một dặm để những chiếc tàu hạng nặng này dừng lại.
- Việc vượt trước tàu lớn cũng là vi phạm nếu việc vượt đó cản trở việc đi lại của một trong các tàu này.
- Neo đậu ở sông hoặc kênh ở nơi cản trở các tàu thuyền khác đi qua cũng là vi phạm.

Các mức phạt nếu vi phạm các quy tắc này dao động từ vài trăm đô la đến \$5,000 nếu bị kết tội.

5.5 VẬN HÀNH TRONG BÓNG TỐI

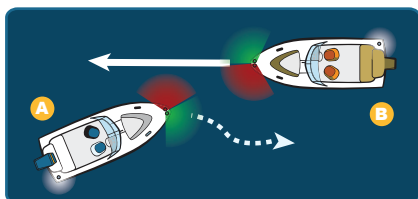
Trong những giờ trời tối, các đèn định vị PHẢI được hiển thị. Các đèn điều hướng giúp bạn xác định xem một chiếc thuyền đang đến gần đang hoạt động bằng động cơ hay buồm và hướng của nó. Hãy nhớ những quy tắc nhanh này để tham khảo khi gặp các thuyền khác trong bóng tối:

Thuyền (A): Khi chỉ nhìn thấy đèn trắng, bạn có thể đang vượt thuyền khác. Nhường đường cho hai bên mạn (thuyền đèn trắng cũng có thể neo đậu).



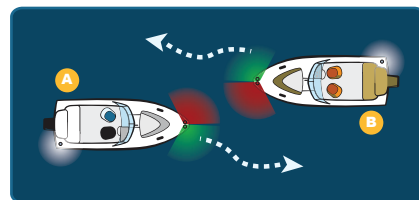
Thuyền (B): Bạn đang bị vượt qua. Ngừng chờ.

Thuyền (A): Khi chỉ nhìn thấy đèn trắng và đỏ, bạn đang đến gần mạn trái của một chiếc thuyền. Nhường đường cho phía bên phải của bạn.



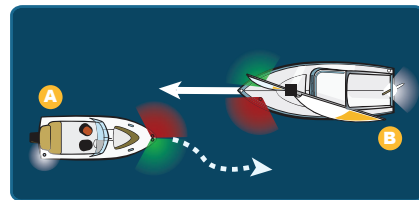
Thuyền (B): Khi nhìn thấy đèn trắng và xanh lục, bạn đang đến gần mạn phải của thuyền. Ngừng chờ.

Thuyền (A): Khi nhìn thấy đèn trắng, đỏ và xanh lục, bạn đang tiến trực diện gần đến một chiếc thuyền. Nhường đường cho phía bên phải của bạn.



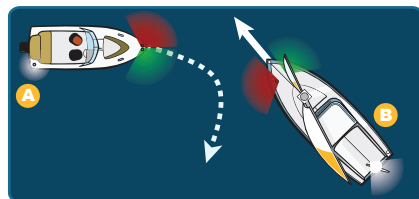
Thuyền (B): Khi nhìn thấy đèn trắng, đỏ và xanh lục, bạn đang tiến trực diện gần đến một chiếc thuyền. Nhường đường cho phía bên phải của bạn.

Thuyền (A): Khi nhìn thấy đèn trắng, đỏ và xanh lục, bạn đang tiến trực diện gần đến một chiếc thuyền buồm. Nhường đường cho phía bên phải của bạn.



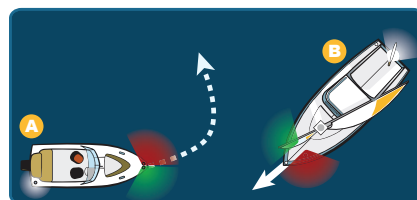
Thuyền Buồm (B): Khi nhìn thấy đèn trắng và xanh lục, bạn đang đến gần mạn phải của thuyền. Ngừng chờ.

Thuyền (A): Khi chỉ nhìn thấy đèn đỏ, bạn đang đến gần mạn trái của một chiếc thuyền buồm. Nhường đường cho phía bên phải của bạn.



Thuyền Buồm (B): Khi nhìn thấy đèn trắng và xanh lục, bạn đang đến gần mạn phải của thuyền. Ngừng chờ.

Thuyền (A): Khi chỉ nhìn thấy đèn xanh lục nghĩa là bạn đang đến gần mạn phải của thuyền buồm. Nhường đường bên mạn trái của bạn.



Thuyền Buồm (B): Khi nhìn thấy đèn trắng và đèn đỏ, bạn đang đến gần mạn trái của thuyền. Ngừng chờ.

5.5.1 Vận Hành Trong Tầm Nhìn Hạn Chế

Trong thời gian tầm nhìn bị hạn chế (chẳng hạn như mưa, sương mù và hơi sương dày đặc), bạn nên giảm tốc độ xuống mức tối thiểu để thuyền có cơ hội điều động nếu có nguy cơ xảy ra va chạm.

Khi tầm nhìn bị hạn chế do sương mù hoặc khói, cần có thêm các tín hiệu âm thanh:

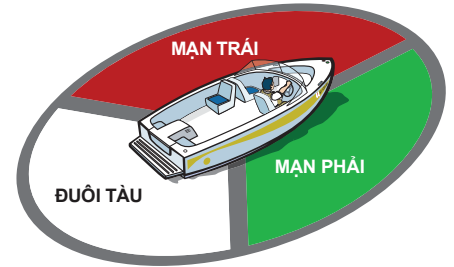
LOẠI THUYỀN	HOÀN CẢNH	YÊU CẦU ÂM THANH
Thuyền Động Cơ	Đang tiến đến	Kéo còi dài cứ sau 2 phút
Thuyền Buồm	Đang tiến đến	Kéo còi dài + hai còi dài cứ sau 2 phút
Thuyền Động Cơ	Đang tiến đến nhưng không di chuyển	Kéo hai còi dài cứ sau 2 phút
Bất Kỳ Thuyền	Đã neo	Chuông reo nhanh 5 giây mỗi phút
Bất Kỳ Thuyền	Mắc cạn	3 tiếng chuông + 5 giây chuông reo nhanh + 3 tiếng chuông mỗi phút

Các tín hiệu âm thanh được liệt kê ở trên được sử dụng trong hoặc gần khu vực tầm nhìn bị hạn chế dù ban ngày hay ban đêm.

TÓM LƯỢC

Sau khi đọc CHƯƠNG 5, bạn sẽ phải có kiến thức về:

- Thiết bị phát tín hiệu âm thanh: yêu cầu pháp lý, cũng như ý nghĩa của các tín hiệu âm thanh khác nhau.
- Những trách nhiệm của người chèo thuyền khi lái thuyền.
- Các quy tắc tránh va chạm.
- Các biện pháp vận hành trong bóng tối và yêu cầu về âm thanh ở tầm nhìn hạn chế.
- Hỗ trợ điều hướng, và ý nghĩa của các điểm đánh dấu khác nhau.
- Hướng dẫn neo đậu/cắm thuyền.



VẤN ĐÁP

1. Khi gặp một chiếc thuyền khác trong bóng tối hoặc tầm nhìn bị hạn chế, điều được biểu thị bằng sự hiện diện của chỉ một ánh sáng trắng nhìn thấy được?



- A** Bạn đang đến gần đuôi một chiếc thuyền khác và có thể đang vượt qua



- B** Bạn đang tiến đến trực diện một chiếc xuồng máy

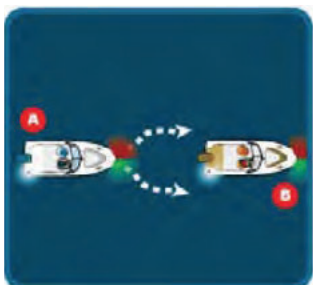


- C** Bạn đang đến gần mạn phải (phải) của một chiếc thuyền khác

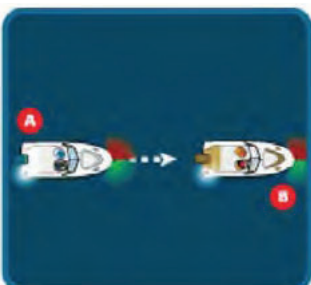


- D** Bạn đang đến gần mạn trái (trái) của một chiếc thuyền khác

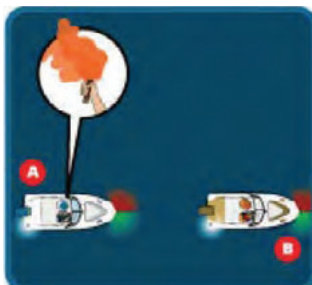
2. Hành động nào sau đây là bắt buộc của Thuyền A khi vượt Thuyền B khi trời tối hoặc tầm nhìn bị hạn chế?



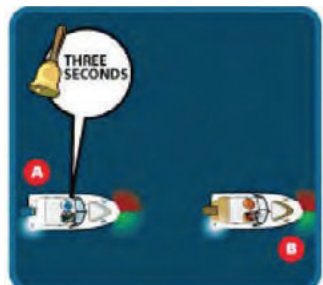
- A** Đi vòng quanh một trong hai bên



- B** Duy trì hướng đi và tốc độ



- C** Sử dụng tín hiệu cấp cứu trực quan



- D** Ba (3) giây chuông reo nhanh

6.1 NHỮNG HỖ TRỢ ĐỊNH HƯỚNG

6.1.1 Các Hỗ Trợ Chiều Ngang

Phao Tiêu Có Dấu Bên Màu Xanh Lá Cây

Giữ điểm đánh dấu này ở phía bên trái (mạn trái) của bạn khi đi ngược dòng (trở về từ biển). Các số lẻ sẽ được hiển thị và sẽ tăng lên khi bạn đi hướng ngược dòng.



Phao Tiêu Có Dấu Bên Màu Đỏ

Giữ điểm đánh dấu này ở bên phải (mạn phải) của bạn khi đi ngược dòng (trở về từ biển). Các số chẵn sẽ được hiển thị và sẽ tăng lên khi bạn đi hướng ngược dòng.



Phao Tiêu Có Dấu Bên Màu Đỏ Và Màu Xanh Lá Cây

Bạn có thể chuyển điểm đánh dấu này sang một trong hai bên khi tiếp tục theo hướng ngược dòng, nhưng kênh chính hoặc kênh ưu tiên được biểu thị bằng màu của dải trên cùng. Ví dụ: điểm đánh dấu trong hình minh họa này cho biết kênh ưu tiên ở bên phải.



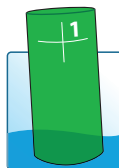
Các Phao Neo

Các chỉ dấu hình nón luôn có màu đỏ, có số chẵn. Giữ chỉ dấu này ở phía bên phải (mạn phải) của bạn khi đi ngược dòng (trở về từ biển).



Các Phao Trụ

Dấu chỉ hình trụ luôn có màu xanh lục, có số lẻ. Giữ chỉ dấu này ở phía bên trái (mạn trái) của bạn khi đi ngược dòng (trở về từ biển).



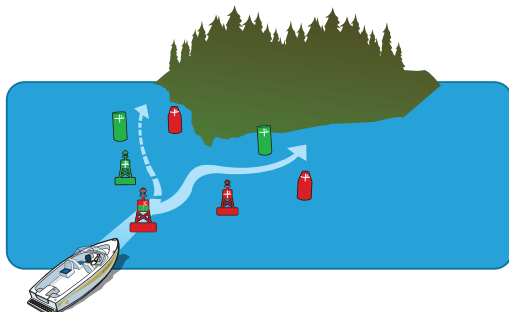
Các Phao Tiêu Ngày

Các hình tam giác màu đỏ có số chẵn tương đương với phao neo: giữ chỉ dấu này ở bên phải của bạn. Các ô vuông màu xanh lá cây có số lẻ tương đương với phao trụ: giữ điểm đánh dấu này ở bên trái của bạn. Cả hình tam giác màu đỏ và hình vuông màu xanh lá cây đều có thể cũng được chiếu sáng.



Nguyên Tắc Chung

Đỏ-Phải-Trở Về - Giữ các chỉ dấu màu đỏ ở bên phải của bạn khi trở về ngược dòng từ biển.



6.1.2 Thông Tin và Quy Định Các Phao Tiêu

Phao Trắng/Các Dấu Màu Cam

► Thông Tin (vuông)

Cung cấp thông tin như thực phẩm, nhiên liệu, v.v..



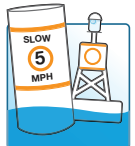
► Nguy Hiểm (hình thoi)

Cảnh báo các mối nguy hiểm như đá, bãi cạn, v.v..



► Kiểm Soát (vòng tròn)

Cho biết giới hạn tốc độ, hạn chế rửa thuyền, v.v. Tuân thủ các hạn chế được minh họa trong vòng tròn màu cam.



► Tránh-xa (hình thoi có đường chéo)

Cho biết các khu vực cấm tàu thuyền, chẳng hạn như khu vực bơi lội, đập và đập tràn.



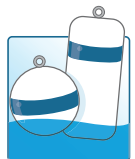
Phao Báo Hiệu Vật Cản

Cho biết một vật cản cho việc điều hướng. Không đi qua ở giữa điểm phao báo hiệu này và bờ biển.



Phao Tiêu Neo Đậu

Dùng để neo đậu hoặc cố định thuyền; lưu ý rằng một chiếc thuyền có thể được gắn chặt vào phao tiêu như vậy.



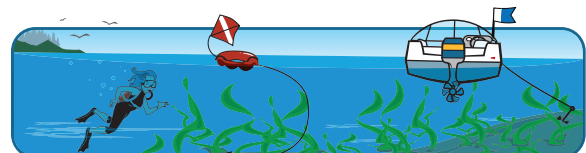
Phao Tiêu Nước An Toàn

Cho biết nước an toàn. Phao tiêu này được sử dụng để biểu thị cặp bến, lối vào kênh hoặc trung tâm kênh. Nó có thể được chuyển qua hai bên.



Các Cờ Lặn

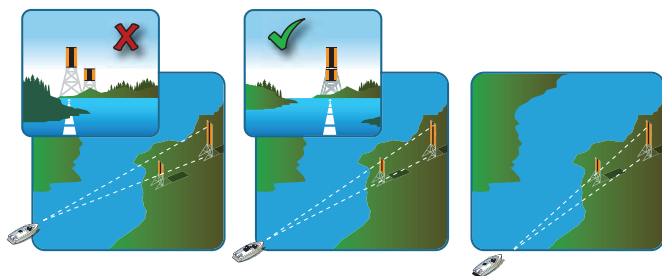
Cho biết hoạt động lặn trong khu vực. Phải đặc biệt cẩn thận khi chèo thuyền ở vùng nước có thợ lặn. Thuyền tham gia lặn phải treo cờ xanh và trắng (xem bên phải). Cờ đỏ và trắng treo trên phao được sử dụng để đánh dấu các khu vực đang tiến hành lặn, mặc dù thợ lặn có thể đi lệch khỏi ranh giới của các khu vực được đánh dấu.



6.1.3 Hệ Thống Western Rivers

Sông Mississippi và các nhánh của nó phía trên Louisiana sử dụng Hệ thống hỗ trợ điều hướng Western Rivers. Không giống như các điểm đánh dấu bên trong Hệ Thống Hỗ Trợ Định Vị Hoa Kỳ (Aids to Navigation System (ATON)), Hệ thống Western Rivers không sử dụng các con số. Thay vào đó, các con số được cố định bên dưới phao tiêu ngay cho biết khoảng cách tính bằng dặm tới cửa sông.

6.1.4 Phao Tiêu Phạm Vi

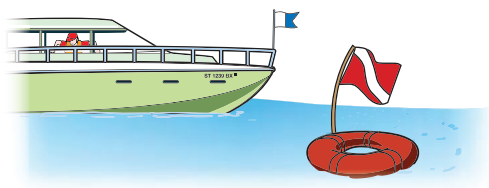


Để giúp những người chèo thuyền định hướng trong các kênh, các phao tiêu phạm vi đã được dựng lên ở nhiều sông và vịnh. Chúng bao gồm các cặp mực tiêu hoặc phao tiêu được sơn màu sáng, tách biệt cách xa. Màu sắc của các phao tiêu phạm vi được chọn dựa trên mức độ nổi bật của chúng so với cảnh nền. Chúng được gắn trên khung tháp hoặc trên cọc và có thể ở dưới nước hoặc trên bờ. Tham khảo biểu đồ điều hướng thích hợp để biết vị trí của các phao tiêu phạm vi. Chỉ đạo một lộ trình giữ cho hai phao tiêu phạm vi thẳng hàng khi hoạt động trong kênh được đánh dấu bằng các phao sẽ giữ cho thuyền ở trong kênh có thể điều hướng được.

Ở Oregon, các phao tiêu phạm vi thường được tìm thấy nhiều nhất trên sông Columbia.

Nguồn: Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ
<https://www.uscgboating.org/images/486.PDF>

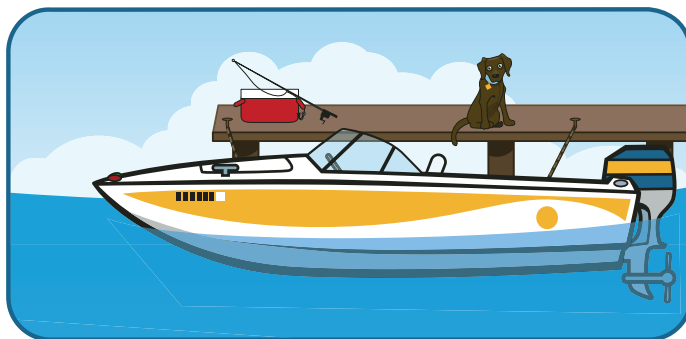
6.2 OREGON: LẶN SÂU VÀ LẶN CẠN



Hãy chắc chắn rằng bạn biết cò thợ lặn trông như thế nào. Nếu bạn nhìn thấy một trong hai lá cờ, hãy lái tránh xa thuyền và địa điểm lặn và di chuyển với tốc độ chậm. Đừng lái thuyền của bạn giữa cò thợ lặn và bờ biển gần đó.

Những người điều khiển thuyền phải tránh xa cò thợ lặn ít nhất 200 feet.

Những người lặn cạn bằng ống thở cũng như thợ lặn sâu không nên lặn ở những khu vực đã có nhiều tàu thuyền ở đó. Việc lặn không nên diễn ra ở những nơi có thủy lộ hẹp, vì như vậy sẽ hạn chế các tàu thuyền khác đi qua.



6.3 CẬP BẾN VÀ NEO ĐẬU

Việc cập bến hoặc neo thuyền của bạn có thể là thử thách lớn nhất trong các hoạt động chèo thuyền. Điều khiển thuyền của bạn vào bến hoặc điểm neo đậu trong điều kiện bình tĩnh là đủ khó - hãy thêm điều kiện giao thông đông đúc, nước đục và gió vào hỗn hợp và bạn nhanh chóng nhận ra rằng việc cập bến và neo đậu thích hợp là một kỹ năng thực sự. Hãy ghi nhớ các yếu tố sau để cập bến và neo đậu hiệu quả:

Chuẩn Bị - Khi bạn đến gần bến tàu, hãy giảm tốc độ, cố định phao chắn tàu ở phía bến tàu và chuẩn bị dây neo.

Lưu Thông - Nếu bạn định đến một bến du thuyền có số lượng bến đỗ hạn chế, bạn có thể phải đợi cho đến khi các trạm mở cửa. Hãy kiên nhẫn và lịch sự; chỉ tiến đến khi bạn nhìn thấy trạm mở và đã thông báo ý định của mình cho các thuyền khác đang khởi hành và chờ đợi.

Gió và dòng nước - Hướng gió và dòng chảy của dòng nước có ảnh hưởng rất lớn đến việc cập bến.

Vào mặt bạn - Nếu gió thổi vào mặt, bạn sẽ phải tiến đến bến tàu ở một góc dốc (30°-45°) và xoay thuyền thật nhanh. Cố định mũi tàu trước rồi lùi cho đến khi đuôi tàu xoay vào trong.

Vào lưng bạn - Nếu gió thổi sau lưng bạn, nên tiếp cận bến ở góc nông (10°-20°), sau đó dừng thuyền để gió đẩy thuyền vào bến.





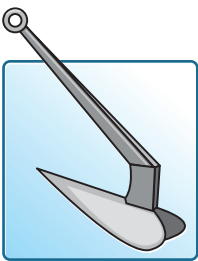
MẸO: Nếu có thể, hãy tiến đến bến tàu khi gió thổi vào mặt; bạn có nhiều sự kiểm soát hơn khi cập bến trong gió.

6.4 NEO

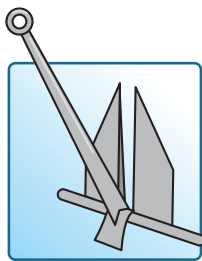
Mặc dù luật liên bang không yêu cầu neo, nhưng nhiều tiểu bang có các yêu cầu về neo. Nên mang theo mỏ neo cho cả mục đích giải trí và khẩn cấp.

Các mỏ neo phải có dây và dây xích (sự kết hợp được gọi là "rode"). Sự kết hợp giữa neo và rode được gọi là "neo trên mặt đất". Dây xích giúp bạn đặt và lấy mỏ neo. Số lượng rode (dây + xích) cần nhỏ phụ thuộc vào độ sâu nước mà bạn dự định thả neo. Theo nguyên tắc chung, rode của bạn phải ở độ sâu gấp 7 đến 10 lần độ sâu của vùng nước nơi bạn sẽ thả neo. Bạn sẽ cần nhiều rode hơn khi thời tiết xấu hoặc nước động. Các neo có thể hỗ trợ trong các tình huống khẩn cấp - đặc biệt là trong trường hợp hỏng động cơ ở những vùng nước hoặc các dòng chảy mạnh. Vì vậy, hãy đảm bảo mỏ neo luôn có thể tiếp cận được và rode không bị vướng víu.

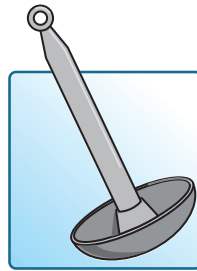
Có một số loại neo. Các neo giải trí phổ biến nhất được liệt kê dưới đây. Chọn loại neo đáp ứng các yêu cầu của bạn.



Mỏ neo cây



Neo Danforth



Mỏ neo nấm

Các Loại Mỏ Neo:

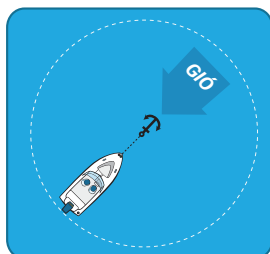
Mỏ neo cây - Đất nằm ngang; chôn vùi khi kéo. Tốt nhất cho đáy có đá, cỏ dại và cỏ.

Neo Danforth - Móc xoay chôn cái neo. Tốt nhất cho bùn mềm và cỏ

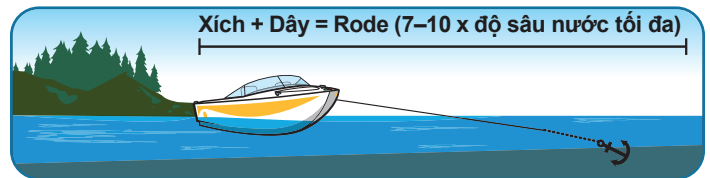
Mỏ neo nấm - Đối với các ca nô và các thuyền bơm hơi. Tốt nhất cho đáy phẳng.

6.4.1 Các Mẹo cho Việc Neo Đậu

- Hãy nhớ: gió hoặc thủy triều sẽ làm thuyền của bạn di chuyển quanh mỏ neo; bạn nên cho phép một khu vực 360 độ để di chuyển.
- Chọn một vị trí ngược gió nơi bạn muốn đến. (Một khi bạn thả neo, bạn sẽ trôi theo hướng gió.)



- Tính toán lượng cần thiết để thả neo (rode = 7 đến 10 lần độ sâu nước).
- Sẵn sàng rode theo kiểu cho phép mỏ neo được thả nhẹ nhàng xuống đáy; đảm bảo không có chân hoặc thiết bị nào vướng vào dây.
- Từ từ hạ mỏ neo xuống khỏi mũi tàu thay vì ở đuôi tàu để tránh bị lật úp hoặc ngập nước.
- Khi mỏ neo đã chạm đáy - và rode hợp lý đã được đưa ra - hãy kéo mạnh để đặt neo.
- Cố định dây vào một thanh nẹp hình cánh cung. Không bao giờ buộc dây vào đuôi tàu: trọng lượng tăng thêm có thể kéo theo nước.



6.5 CÁC CỬA TRẠM VÀ CÁC ĐẠP

Các con đập cung cấp một kênh dẫn đường cho giao thông đường thủy. Các cửa trạm là phương tiện các thuyền bè qua các đập.

Tại các cửa trạm, người quản lý cửa trạm được kiểm soát và sẽ ra hiệu cho thuyền của bạn đi vào bằng hệ thống còi hoặc đèn. Có những ưu tiên (của thuyền) được đặt ra để đi lại an toàn và hiệu quả:

- Các thuyền quân sự.
- Các thuyền thư.
- Các thuyền khách thương mại.
- Các tàu kéo thương mại.
- Các ngư dân thương mại.
- Các du thuyền.

Trước khi vào cửa trạm, tàu phải dừng cách lối vào cửa trạm ít nhất 100 yards. Người quản lý cửa trạm có thể được người chèo thuyền ra hiệu bằng một tiếng còi dài và ngắn, trên radio hàng hải (kênh 13) hoặc bằng thiết bị phát tín hiệu trên tường cửa trạm. Sau khi có tín hiệu của người quản lý cửa trạm, thuyền phải tránh xa buồng cửa trạm cho đến khi có tín hiệu đi vào. Các phao chắn tàu và các dây neo (tối thiểu 75 feet) phải sẵn sàng. Khi vào trong buồng, các đường cửa trạm được điều chỉnh theo mực nước. Thuyền không được buộc chặt vào tường cửa trạm. Phải luôn mặc áo phao.

6.6 OREGON: BĂNG QUA BỜ

Sự tương tác giữa dòng thủy triều, sóng vỡ đại dương, gió ngoài khơi và dòng chảy của sông tạo nên một bờ - lối vào của sông vào đại dương - một môi trường rất không ổn định.

Hầu hết các vụ tai nạn chèo thuyền và tử vong trên các bờ biển đưa đến lật thuyền. Một chiếc thuyền có nhiều khả năng bị lật hơn khi băng qua bờ từ đại dương vì biển ở hướng đuôi tàu và người điều khiển ít kiểm soát được tay lái hơn. Khi nhìn vào bờ từ hướng biển, bạn không thấy mặt trước của biển hay sóng chắn sóng; kết quả là bờ có vẻ yên bình hơn nhiều so với thực tế.

Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ đã thiết lập một biển báo cảnh báo bãi cạn tiêu chuẩn có vị trí có thể khác nhau tùy theo từng cảng. Biển báo tiêu chuẩn có kích thước là 6 foot x 6 foot, hình thoi màu trắng, có viền màu cam sáng, với dòng chữ "BÃI CẠN" bằng chữ màu đen.

Hai đèn màu hổ phách nhấp nháy xen kẽ được kích hoạt khi quan sát thấy vùng biển được quan sát trên bờ có chiều cao vượt quá bốn feet và được coi là nguy hiểm.

Nếu đèn không nhấp nháy, điều này không đảm bảo rằng điều kiện biển thuận lợi.

Nếu bạn đến một bến cảng nơi đặt trạm Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ và sau khi khảo sát bãi nhận thấy rằng quá gồ ghề để cố gắng băng qua cảng, hãy liên hệ với Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ qua kênh VHF 16 để được tư vấn và hỗ trợ.



Để Băng Qua An Toàn Nhất:

- Quan sát bờ từ một chỗ đậu gần đó trước khi bạn bước ra. Nếu nó có vẻ nguy hiểm thì có lẽ là như vậy.
- Ngay cả những đợt sóng nhỏ cũng có rất nhiều sức mạnh. Nếu nghi ngờ, đừng đi bước ra.
- Biết những hạn chế của bản thân. Một bãi cạn là nơi không phù hợp để kiểm tra kỹ năng của bạn.
- Hãy đảm bảo thuyền của bạn được chất tải vừa phải và tải trọng ổn định. Việc duy trì sự ổn định của thuyền là quan trọng nhất - sự thay đổi đột ngột trọng lượng của hành khách trên một chiếc thuyền nhỏ có thể gây nguy hiểm. Trên thực tế, độ ổn định sẽ được cải thiện đáng kể trên một chiếc thuyền nhỏ nếu hành khách nằm ở đáy thuyền càng gần đường tâm càng tốt.
- Đảm bảo mọi người trên tàu đều mang thiết bị phao cá nhân trước khi băng qua.

- Nếu bất ngờ gặp phải bãi cạn khi chạy vào, thì nhất thiết phải giữ cho thuyền vuông góc trước biển. Giữ con thuyền ở phía sau một cơn sóng lớn. Cưỡi con sóng và tránh xa con sóng sau.
- Giữ vuông góc trước biển. Giữ các chỗ phòng lên ở mũi và đuôi tàu để tránh bị nghiêng (xoay theo chiều rộng của sóng).
- Hãy nhớ rằng kinh nghiệm là chìa khóa để vượt qua bờ an toàn. Tích lũy kinh nghiệm trong điều kiện thuận lợi và thời tiết tốt, học hỏi từ các chuyên gia và làm bài tập của bạn.
- Sự ổn định là yếu tố quan trọng đối với tàu thuyền hoạt động ở vùng nước ven biển, có thể được hỗ trợ bằng tải trọng thích hợp. Thuyền chở hàng không đúng cách hoặc chở quá tải rất dễ bị lật úp. Việc chở quá tải làm tăng nguy cơ biển xâm nhập lên tàu. Điều cực kỳ quan trọng là các tàu thuyền hoạt động dọc bờ biển phải ở vị trí đủ cao trong nước.

Ngoài ra, vùng nước ven biển của Oregon luôn mang theo một số lượng lớn gỗ trôi và thực vật chết, đặc biệt là sau các cơn bão, lũ mùa xuân và thủy triều cao bất thường. Những người chèo thuyền phải luôn đề phòng các khúc gỗ, các thực vật chết và các mảnh vụn trôi nổi khác.

Nguồn: Ủy Ban Hàng Hải Bang Oregon

<https://www.bororegon.gov/osmb/boater-info/Pages/Water-Level-and-Chart-Information.aspx>

6.6.1 Khu Vực Điều Hướng Theo Quy Định

Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ đã thiết lập các Khu Vực Hàng Hải được Quy Định trên tất cả các cồn sông ven biển. Nếu đèn vàng trên bất kỳ biển báo nào đang nhấp nháy thì lệnh cấm vượt qua vạch này đã được áp dụng đối với các thuyền chở khách giải trí và không được kiểm tra. Theo quy định 33 CFR 165.1325, Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ has the authority to restrict all recreational vessels from crossing the line and not being inspected. Việc không tuân thủ các hạn chế của bãi được đăng có thể dẫn đến hình phạt dân sự tối đa là \$25,000.00.



6.6.2 Những Vị Trí Biển Cảnh Báo

Có hai kiểu biển cảnh báo khác nhau cho biết có các hạn chế về bãi. Biển báo hình kim cương màu trắng với tấm ván màu cam biểu thị “Bãi Cạn” với đèn nhấp nháy màu hổ phách thường được đặt ở khu vực lân cận trạm Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ hoặc gần bến cảng hoặc dốc xuống thuyền. Một biển cảnh báo bổ sung được đặt ở các dốc xuống thuyền. Biển báo này có màu xanh lam, có đèn nhấp nháy màu hổ phách và có nội dung: “Cảnh báo, Khi nhấp nháy, hạn chế về bãi có hiệu lực, mở đài 1610 AM”. Khi đèn màu hổ phách nhấp nháy trên bất kỳ biển cảnh báo nào, nghĩa là đang có tình trạng nguy hiểm và hạn chế về bãi có hiệu lực, các thủy thủ nên chú ý lắng nghe thông tin về hạn chế.



Tất cả những người chèo thuyền được nhắc nhở rằng việc điều hướng an toàn là trách nhiệm của người điều khiển mỗi chiếc thuyền. Trách nhiệm của người điều hành thuyền là xác định xem có tồn tại những điều kiện nguy hiểm hay không và có áp dụng các hạn chế về bãi đang có hiệu lực trước khi bắt đầu tiến hành hay không. Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ và NOAA cung cấp thông tin để hỗ trợ các thủy thủ về an toàn hàng hải. Thông tin được cung cấp sẽ được cập nhật mỗi bốn giờ một lần hoặc khi các điều kiện và/hoặc hạn chế của bãi địa phương thay đổi. Thông tin được cung cấp phản ánh các điều kiện tại thời điểm của bãi được quan sát và có thể không phản ánh các điều kiện hiện tại.

Các điều kiện của bãi có thể thay đổi mà không cần thông báo trước. KHÔNG nên sử dụng báo cáo này làm nguồn thông tin duy nhất khi đưa ra quyết định vượt qua bãi. Các thủy thủ nên sử dụng mọi phương tiện có sẵn để đánh giá lại tình trạng và rủi ro của bãi một cách an toàn trước khi vượt qua bãi.

6.6.3 Các Báo Cáo Tình Trạng và Quan Sát Bãi

Quan sát những điều kiện và thời tiết của bãi được cập nhật mỗi bốn giờ một lần hoặc thường xuyên hơn nếu có sự thay đổi đáng kể về các điều kiện. Các Chương Trình Phát Sóng Thông Tin Hàng Hải trên Kênh 16 VHF FM được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ thực hiện khi các điều kiện và những hạn chế về bãi nguy hiểm được áp dụng hoặc được dỡ bỏ. Các thủy thủ được khuyến khích theo dõi kênh 16 VHF/FM để biết tất cả các thông báo và cập nhật thời tiết.

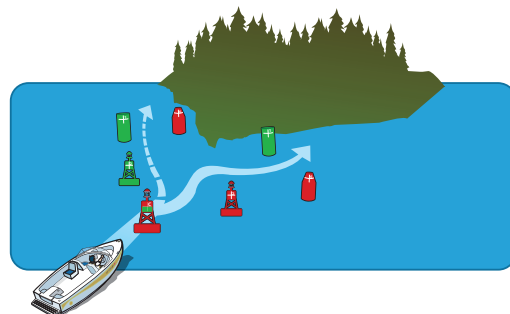
Chương trình phát thanh AM có thể nghe được trong bán kính bốn dặm tính từ trạm của Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ. Nó cung cấp chương trình phát sóng liên tục trên đài phát thanh 1610 AM bao gồm các điều kiện về bãi, hạn chế về bãi và thời tiết địa phương.

Bạn cũng có thể truy cập các điều kiện và hạn chế hiện tại của bãi trên điện thoại thông minh hoặc thiết bị cầm tay của mình bằng cách truy cập: <https://www.weather.gov/pqr/AllBars>

TÓM LƯỢC

Sau khi đọc Chương 6, bạn sẽ phải có kiến thức về:

- Những hỗ trợ điều hướng và ý nghĩa của các phao tiêu bên và không bên.
- Các hướng dẫn chung về cập bến và neo đậu an toàn
- Các loại neo cho thuyền giải trí phổ biến và các bước neo thuyền đúng cách.
- Cách di chuyển qua cửa trạm một cách an toàn.
- Các loại neo cho thuyền giải trí phổ biến và những mục đích của chúng cũng như cách neo thuyền đúng cách.



VẤN ĐÁP

1. Phao tiêu hình vuông không-chiều-ngang màu cam này biểu thị điều gì?



- A** Thông tin - hiển thị thông tin như địa phương, bến du thuyền, khu cắm trại, v.v.
- B** Nguy hiểm - đánh dấu các mối nguy hiểm ngẫu nhiên như các bãi cạn và nhiều đá
- C** Kiểm soát - cho biết thông tin như giới hạn tốc độ, hạn chế rửa thuyền, v.v.
- D** Hãy nhớ nộp Kế Hoạch cho Hải Trình

2. Tại sao phải hạ mỏ neo ở mũi thuyền thay vì ở đuôi tàu?



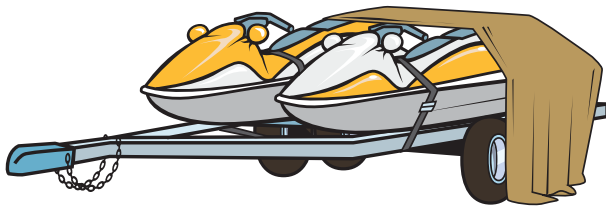
- A** Giảm khả năng người vận hành rơi khỏi tàu
- B** Tránh gây hao mòn trên thanh ngang
- C** Tránh để nước tràn vào, lật úp hoặc làm ngập thuyền
- D** Giảm khả năng mất dây neo vì rơi khỏi tàu.

7.1 TÀU THUYỀN CÁ NHÂN VÀ TÀU THUYỀN PHẢN LỰC KHÁC

7.1.1 Các đặc tính thao tác của các PWC

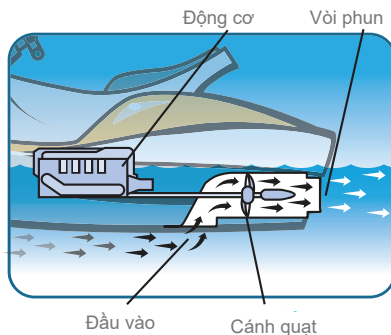
Một tàu thủy cá nhân (personal watercraft (PWC)) được đẩy bằng động cơ bên trong cung cấp năng lượng cho máy bơm phản lực nước. PWC tạo ra năng lượng bằng cách hút nước qua đáy thuyền bằng một cánh quạt (cánh quạt) bên trong và tăng tốc nước qua một vòi ở phía sau thuyền. Nhiều PWC được thiết kế cho hai, ba hoặc thậm chí bốn người.

7.1.2 Lái với Tay Ga Tắt



Các PWC tạo ra năng lượng bằng cách hút nước qua cánh quạt và đẩy nước ra ngoài qua vòi phun. Dòng nước tăng tốc di chuyển qua vòi cũng mang lại khả năng lái cho thuyền. Một PWC sẽ tiếp tục theo cùng một chiều hướng— ngay cả khi bánh lái được xoay - khi đã tay ga tắt.

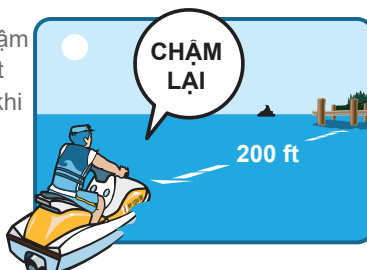
Khác với việc điều khiển một chiếc thuyền chạy bằng động cơ— trong trường hợp nên giảm tốc độ hoặc tắt cơ và lái xe qua phun chướng ngại vật— Một PWC chỉ có thể duy trì khả năng lái khi tay ga được sử dụng. Bạn phải sử dụng tay ga và lái để tránh chướng ngại vật— một khi bạn nhả tay ga, bạn sẽ mất khả năng lái thuyền.



Các PWC mới hơn được trang bị khả năng lái không cần ga.

7.1.3 Khả Năng Dừng Lại

Người điều khiển thiếu kinh nghiệm phải đặc biệt cẩn thận khi điều khiển PWC quay lại bến hoặc vào bờ vì PWC không thể dừng nhanh. Giống như các loại thuyền giải trí khác, các PWC không có phanh và không có khả năng dừng lại ngoài việc quay đầu lại. Hãy cho bản thân đủ thời gian và không gian để chậm lại; hầu hết các PWC phải mất vài trăm feet để dừng lại sau khi tăng ga tối đa.



7.1.4 Các Công Suất Tải của PWC

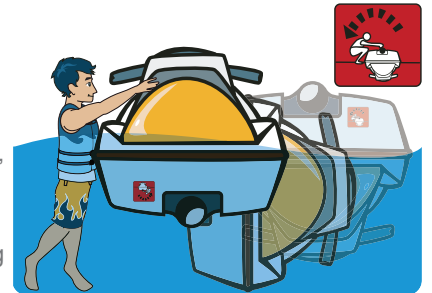
Các công suất tải sẽ khác nhau đối với các PWC. Có một số kích cỡ khác nhau của các PWC: từ các thuyền một người đến các thuyền bốn người. Tham khảo hướng dẫn sử dụng của bạn để tìm hiểu công suất tải của các PWC của bạn. Không bao giờ vượt quá khuyến nghị của nhà sản xuất, kể cả bất kỳ ai được kéo sau PWC trong giới hạn trọng tải.



7.1.5 Điều chỉnh PWC

Việc điều chỉnh PWC của bạn tương đối dễ dàng nếu nó bị lật. Hầu hết đều có decal dán ở phía sau thuyền cho biết hướng thích hợp để xoay PWC về vị trí thẳng đứng.

Tham khảo hướng dẫn sử dụng của bạn nếu không có decal. Trái ngược với suy nghĩ của nhiều người, có một hướng thích hợp để quẹo và bạn có thể gây sát thương nếu quẹo PWC sai cách.



7.1.5.1 Lên lại PWC

Mặc dù việc điều chỉnh PWC là một nhiệm vụ tương đối dễ dàng nhưng việc lên lại PWC có thể khó khăn hơn. Việc lên lại PWC đặc biệt khó khăn khi bạn đang mệt mỏi hoặc ở vùng nước động.

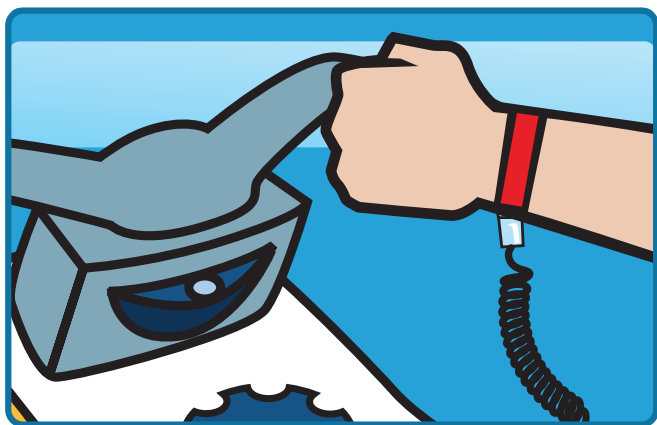
Thực hành việc lên thuyền lại một vài lần ở vùng nước yên tĩnh hơn trước khi kiểm tra kỹ năng lên thuyền lại của bạn ở vùng nước mở.



- Luôn tiếp cận từ hướng được đánh dấu trên thân tàu.
- Kéo mình lên đủ cao để quỳ trên ván chạy.
- Sau đó từ từ di chuyển đến chỗ ngồi, giữ mình ở vị trí trung tâm và ngồi xuống một cách an toàn.

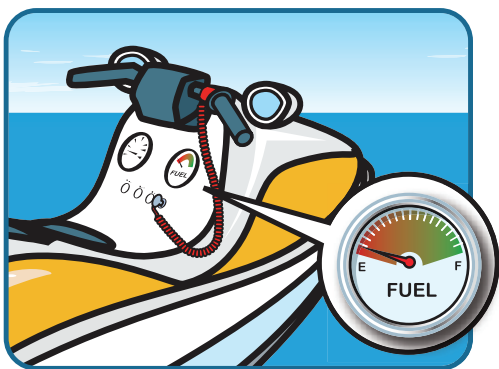
7.1.6 Mục Đích và Cách Sử Dụng Dây Buộc

PWC của bạn sẽ không khởi động trừ khi dây buộc được gắn vào công tắc khởi động/dừng. Dây buộc ở đó để bảo vệ bạn. Các PWC rất thú vị khi lái xe với khả năng tăng tốc nhanh và khả năng quẹo gắt. Điều này cũng có nghĩa là những người điều hành PWC chắc chắn sẽ phải rời thuyền và xuống nước. Nếu bạn rời khỏi PWC, dây buộc sẽ bị kéo ra khỏi công tắc khởi động/dừng và động cơ sẽ dừng ngay lập tức. Dây buộc đảm bảo rằng PWC “bỏ chạy” không gây nguy hiểm cho những người bơi lội hoặc chèo thuyền khác. Và khi dây buộc dừng động cơ, bạn sẽ không phải bơi quá xa để tiếp tục chuyến đi khác.



7.1.7 Mục Đích Và Công Dụng Của Thùng Dự Trữ Nhiên Liệu

Lái PWC có thể rất thú vị, vì vậy bạn rất dễ quên thời gian khi lao đi trên đường thủy. Nhưng một PWC không có chỗ cho mái chèo để chèo vào bờ! Hầu hết các PWC đều có bình nhiên liệu dự trữ tích hợp chứa được một gallon nhiên liệu. Theo dõi chặt chẽ mức nhiên liệu và tiến vào bờ nếu bạn phải chuyển sang bình nhiên liệu dự trữ.



Quy Tắc 1/3:

Khi vận hành một PWC luôn tuân thủ Quy Tắc 1/3; điều này có nghĩa là sử dụng 1/3 nhiên liệu của bạn để hoạt động, giữ lại 1/3 nhiên liệu để quay vào bờ và giữ 1/3 còn lại để dự phòng trong trường hợp khẩn cấp.

7.1.8 Phòng Ngừa Tai Nạn

Nhiều quy định nêu trên chỉ đơn giản đòi hỏi ý thức chung và việc sử dụng sự tôn trọng trên thủy lộ. Các PWC chạy thấp trong nước. Kết quả là chúng rất khó bị phát hiện và thường bị các thuyền khác che khuất tầm nhìn.



- Giữ khoảng cách của bạn với các thuyền khác để tránh điểm mù và tôn trọng không gian của những người chèo thuyền.
- Giữ khoảng cách an toàn với các PWC khác. Bởi vì các con thuyền có thể quay đầu rất nhanh và tăng tốc nhanh chóng, điều quan trọng hơn là bạn phải dành cho mình đủ thời gian và không gian để phản ứng với những người điều khiển PWC khác.
- Hãy nhìn phía sau bạn trước khi quẹo và hãy chú ý đến việc đánh sóng của bạn. Một PWC có thể đẩy một dòng nước mạnh từ vòi có thể làm mất tập trung, khó chịu hoặc thậm chí gây hại cho những người vận hành khác.
- Hãy cẩn thận để vòi phun của bạn không ảnh hưởng đến những người chèo thuyền khác, những người bơi lội khác hoặc gây thương tích cho các hành khách rời khỏi PWC khi tăng tốc nhanh.

7.1.9 Kiểm Soát Tiếng Òn

Các PWC, giống như hầu hết các tàu thủy, có thể ồn ào. Không cần phải thu hút sự chú ý vào bản thân khi vận hành PWC của bạn trong điều kiện giao thông đông đúc, gần bờ biển hoặc tại bến tàu. Hãy để ý đến môi trường xung quanh bạn và quan tâm đến những người đang đi chung thủy lộ.



7.2 OREGON: CÁC LUẬT VÀ NHỮNG QUY ĐỊNH của PWC



Đừng đánh giá thấp các PWC - chúng rất mạnh vì kích thước nhỏ và đòi hỏi sự tôn trọng như bất kỳ chiếc thuyền nào. Trên thực tế, hoạt động của PWC phải tuân thủ các quy tắc và quy định giống như bất kỳ xuồng máy nào khác - bao gồm quyền sở hữu và đăng ký với tiểu bang cũng như bình chữa cháy loại 5-B trên tàu. Ngoài ra, các PWC còn có một số yêu cầu bổ sung:

- Người điều hành cũng như tất cả hành khách trên PWC phải mang PFD có xỏp, có kích thước phù hợp và được Lực Lượng Biển Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt.
- Khi kéo ai đó trên ống hoặc ván trượt nước, PWC phải có đủ chỗ để chứa người điều khiển, người quan sát cũng như những người trượt ống/người trượt nước.
- Các PWC phải giữ khoảng cách 200 feet với những người trượt nước khác hoặc những người khác được kéo theo sau thuyền.
- Các PWC phải hoạt động ở tốc độ chậm 'không đánh sóng', khi:
 - Trong vòng 200 feet tính từ người bơi lội, người lướt sóng, cò lặn, bờ hoặc người câu cá cận, bến tàu, phao bơi, bến thuyền, đoạn đường dốc, bến cảng, bến du thuyền, nhà nổi, khu neo đậu hoặc nhà thuyền;
 - Trong vòng 100 feet tính từ bất kỳ chiếc thuyền nào đang neo hoặc không có động cơ; hoặc
 - Trong vòng 200 feet tính từ bờ biển trên tất cả các hồ, các hồ chứa và các vịnh.
- Các PWC không được hoạt động quá 10 dặm/giờ khi tiếp cận trong phạm vi 100 feet cách thuyền có động cơ hoặc thuyền buồm đang hoạt động.

7.2.1 Những Giờ Hoạt Động của PWC



Các PWC có thể hoạt động vào tất cả các giờ trong ngày nhưng phải được trang bị đèn chiếu sáng cần thiết để hoạt động hợp pháp từ lúc hoàng hôn đến lúc bình minh.

LƯU Ý: Chậm Không-Tạo-Sóng có nghĩa là vận hành thuyền ở tốc độ chậm nhất cần thiết để duy trì hướng đi và làm giảm hoặc loại bỏ các sóng xuất hiện dưới dạng nước trắng phía sau thuyền.

7.2.2 Các Giới Hạn Tuổi của PWC



Những người điều hành PWC ở Oregon phải từ 16 tuổi trở lên. Những người điều hành phải có bằng chứng hoàn thành khóa học An Toàn Chèo Thuyền đã được phê duyệt. Người lớn có thể (18 tuổi trở lên) phải giám sát trực tiếp PWC khi có bất kỳ ai từ 12-15 tuổi đang hoạt động. PWC không thể được cho thuê cho bất cứ ai dưới 18 tuổi.

7.3 NHỮNG LƯU Ý THỜ KÉO THẺ THAO NƯỚC

Dưới đây là một số cân nhắc để bảo vệ người được kéo đi:

- **KHÔNG** chạy song song với bờ ở vùng nước nông để thả người được kéo. Giữ khoảng cách và để người được kéo vào bờ.
- Kiểm tra độ mòn của dây chống và dây kéo trước mỗi chuyến đi chơi.
- Thuyền kéo không bao giờ được điều khiển từ xa.
- **TẮT** động cơ trước khi đến gần người bị ngã trong hoạt động kéo. Tiếp cận người bị ngã bằng mạn thuyền của người điều khiển để bạn không bị mất đầu người được kéo.
- Trước khi ra khơi, hãy thiết lập tín hiệu liên lạc giữa người điều khiển, người quan sát và người được kéo (ví dụ: người được kéo có thể đỡ được ván trượt sau khi rơi). Khi kéo người trượt nước, trên tàu phải có chỗ ngồi cho mỗi người được kéo.



7.3.1 Oregon: Thể Thao Lướt Ván Nước



- Trẻ em từ 12 tuổi trở xuống phải mặc áo phao được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt khi trượt nước, cưỡi ống hoặc bị kéo sau thuyền dưới bất kỳ hình thức nào.
- Các thuyền phải treo cờ màu đỏ hoặc cam khi những người được kéo đang ở dưới nước.
- Trượt nước trong tình trạng say rượu hoặc ma túy, bao gồm cả thuốc gây mê theo toa là bất hợp pháp.
- Khi kéo một cá nhân, trên thuyền phải có người quan sát ngoài người điều khiển.
- Chỉ được phép trượt nước (hoặc kéo người trên các thiết bị khác) trong khoảng thời gian giữa bình minh và hoàng hôn.
- Người điều khiển thuyền không được lèo lái hoặc điều khiển thuyền khiến (những) người được kéo va chạm với bất kỳ vật thể hoặc người nào.

7.4 CÁC TÍN HIỆU BẰNG TAY



Quay trở lại bên



Người lướt OK



Người lướt bị ngã



Tăng tốc



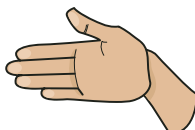
Dừng lại



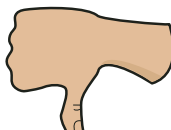
Tốc độ OK



Quẹo trái



Quẹo phải



Chậm lại

7.5 SĂN BẮT VÀ CÂU

Mặc áo phao. Có quá nhiều thợ săn và những người câu cá bị mất tích mỗi năm khi họ rời khỏi tàu. Cho dù lấy được một con cá chiến lợi phẩm hay trò chơi bắn súng, bạn phải nhận ra rằng mình có thể rơi khỏi tàu dễ dàng như thế nào.

Mặc áo phao có thể cứu sống bạn.

Các kiểu áo phao mới không hạn chế cử động hiện có màu rắn ri ngụy trang.

Những người câu cá và các thợ săn cần phải biết các biện pháp chèo thuyền an toàn và tuân theo các hướng dẫn tương tự như những người điều khiển thuyền giải trí khác. Tương tự như vậy, những người chèo thuyền giải trí cần tạo khoảng cách rộng rãi cho những người câu cá và thợ săn cũng như tôn trọng không gian cần thiết để câu cá và săn bắn thành công.

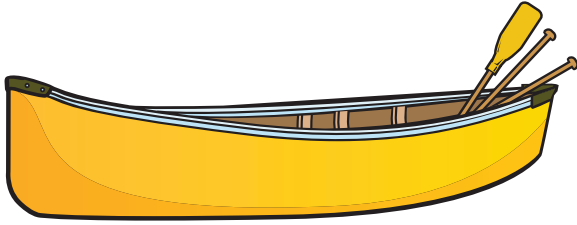
Việc thả cá, vớt cá và bắn súng đòi hỏi phải có thuyền ổn định và các biện pháp phòng ngừa thích hợp.:

- Sử dụng hệ thống bạn bè. Câu cá hoặc săn bắn một mình rất nguy hiểm. Ít nhất, hãy cho một người bạn hoặc thành viên gia đình có trách nhiệm biết nơi bạn dự định câu cá hoặc đi săn và khi nào bạn dự kiến quay trở lại.
- Giờ câu cá cao điểm thường là vào những thời gian chèo thuyền yên tĩnh (sáng sớm và đầu giờ tối). Trong những thời gian này, tầm nhìn bị hạn chế. Đảm bảo có đèn điều hướng thích hợp hoạt động tốt và đèn pin dự phòng.
- Khi câu cá hoặc săn bắn vào ban ngày, hãy để ý đến những người chèo thuyền khác và tôn trọng không gian của họ.
- Nhiều người câu cá và nhiều thợ săn có xu hướng tập trung hoàn toàn vào việc câu cá hoặc săn bắn của họ mà bỏ bê việc trông chừng cẩn thận những người chèo thuyền và những người câu cá khác.
- Tránh chuyển động nhanh. Hãy thận trọng khi bắt cá, thu thập môi nhử hoặc bắn súng của bạn: tất cả những hành động này có thể dẫn đến té ngã — các trường hợp khẩn cấp trên tàu.
- Đi chậm lại xung quanh những người chèo thuyền khác và thể hiện sự tôn trọng bằng cách hạn chế tiếng ồn, mà truyền đi rõ ràng trên mặt nước.

Hãy tránh xa những người câu cá và các thợ săn. Những người câu cá đang thả lưới xung quanh thuyền của họ và những người thợ săn đang bắn súng - hãy tránh xa! Sóng nước của thuyền có thể làm ngập thuyền của người câu cá. Ngoài ra, những người câu cá đang câu cá có thể bị dây câu của họ cách khá xa phía sau - nếu bạn đến quá gần, thuyền của bạn có thể cắt đứt dây câu của họ.



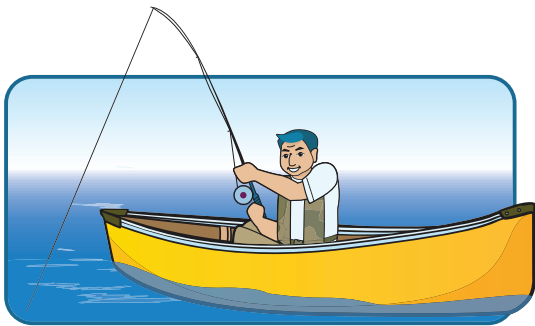
7.6 THỂ THAO CHÈO



Các ca nô, thuyền kayak, SUP và bè đều được coi là thuyền và người điều khiển những chiếc thuyền như vậy cần phải tuân theo các thông lệ chèo thuyền an toàn cũng như các luật và những quy tắc chèo thuyền. Hầu hết các trường hợp tử vong xảy ra ở các loại thuyền này do bị lật, hoạt động ở khu vực ngoài khả năng của người điều khiển và không mang PFD trong vùng nước nguy hiểm.

Nếu điều khiển thuyền không có động cơ thì trên tàu phải có:

- Một PFD được trang bị phù hợp, được Lực Lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ phê duyệt cho mỗi người,
- Một còi cho mỗi thuyền, và
- Một Giấy Phép Sử Dụng Đường Thủy nếu thuyền của bạn dài từ 10 feet trở lên.



LƯU Ý: Một nguyên tắc quan trọng để đảm bảo an toàn khi chèo thuyền là luôn duy trì ba điểm tiếp xúc khi di chuyển trên ca nô hoặc các phương tiện chèo thuyền khác.

7.6.1 Hướng Dẫn Chung Về An Toàn Khi Chèo Thuyền

- Mặc áo phao vừa vặn và tránh uống rượu. Chuẩn bị sẵn sàng xuống nước và biết bơi.
- Đứng lên hoặc di chuyển trên ca nô hoặc thuyền kayak làm tăng đáng kể khả năng bị lật úp.
- Duy trì ba điểm liên lạc trong khi di chuyển xung quanh. (Khi di chuyển một chân để bước về phía trước, bạn phải giữ thuyền bằng CẢ HAI tay; sau đó, hạ cả hai chân xuống, di chuyển từng tay một.)
- Tải đồ lên thuyền đúng cách (giữ trọng lượng ở giữa từ bên này sang bên kia và từ mũi tàu đến đuôi tàu). Tải trọng càng thấp và càng gần đường tâm của thuyền thì nhìn chung thuyền sẽ càng ổn định hơn, giả sử có đủ khoảng trống. Ở trong giới hạn công suất của thuyền.

- Giữ hai vai của bạn ở giữa mép thuyền. Khi vớt vật gì đó lên khỏi mặt nước, hãy dùng mái chèo của bạn hoặc hướng thuyền đến gần vật thể đó.
- Tránh các điều kiện khắc nghiệt có thể liên quan đến thời tiết, khoảng cách từ bờ, những điều kiện nước và dòng chảy— kể cả nước lũ hoặc dòng chảy xiết vượt quá trình độ kỹ năng của bạn.
- Đừng bao giờ chèo thuyền một mình. Có sự an toàn về số lượng.
- Tham gia đào tạo thực hành. Hướng dẫn chèo thuyền sẽ dạy bạn giữ thăng bằng, sử dụng các động tác ổn định, ra vào an toàn trên mặt nước cũng như các kỹ năng cứu hộ và phục hồi.



7.6.2 Ván Chèo Đứng (Stand-Up Paddleboards (SUP))

Nếu sử dụng ván lướt sóng hoặc ván chèo đứng (SUP) trên sông, hồ hoặc vịnh để di chuyển và nó được sử dụng vượt quá giới hạn của khu vực bơi, lướt sóng hoặc tắm được chỉ định thì SUP được coi là thuyền. Mỗi người phải mang áo phao vừa vặn cho mỗi người trên thuyền, cùng với một chiếc còi.



7.6.3 Oregon: Những Yêu Cầu Về Giấy Phép Truy Cập Thủy Lộ

- Cư dân Oregon và người điều khiển thuyền không động cơ từ ngoài tiểu bang: các loại ca nô, kayak, ván SUP, bè, thuyền trôi và các loại thuyền chèo tay khác, bất kể chiều dài, đều phải mua giấy phép một tuần, một năm hoặc hai năm.

CHƯƠNG 7: Các Hoạt Động Dưới Nước & Môi Trường Biển

- Giấy phép phải được mang theo trên thuyền khi chèo thuyền trên vùng nước của Oregon.
- Mỗi thuyền cần một giấy phép; giấy phép có thể chuyển nhượng từ thuyền này sang thuyền khác hoặc từ người này sang người khác và không bắt buộc đối với trẻ em từ 13 tuổi trở xuống.

7.7 CÁC LUẬT VÀ CÁC QUY ĐỊNH MÔI TRƯỜNG

7.7.1 Oregon: Các Loài Xâm Thủy (Aquatic Invasive Species (AIS))

Các loài thủy sinh không phải bản địa (thực vật, cá và động vật) được tìm thấy trong vùng biển của Oregon. Những loài gây hại này có thể gia tăng đáng kể trong điều kiện thích hợp, di dời các loài bản địa, làm tắc nghẽn thủy lộ và ảnh hưởng đến điều hướng và giải trí. Một khi đã được đưa vào, chúng gần như không thể bị loại bỏ. Zebra và Quagga Mussels là những loài gây phiền toái có thể bị người chèo thuyền giải trí vô tình vận chuyển khi bám vào chân vịt, hệ thống nạp và thân tàu.

- Khi lên bờ, tránh xa nước, Làm Sạch, Xả Nước, Lau Khô thuyền của bạn:
 - Kiểm tra và làm sạch thuyền của bạn để loại bỏ thực vật thủy sinh ...
 - Xả hết nước trên thuyền của bạn...
 - Để thuyền của bạn khô càng nhiều càng tốt trước khi sử dụng lần tiếp theo...
 - Báo cáo việc nhìn thấy các loài không phải bản địa cho 1-866-INVADER, 24 giờ 7 ngày một tuần.



MẸO: Bạn có thể giúp ngăn chặn sự xâm nhập và lây lan của các loài không phải bản địa từ vùng nước này sang vùng nước khác. Làm Sạch, Xả Nước, Lau Khô thuyền của bạn!

7.7.2 Giấy Phép Ngăn Ngừa AIS

Những Người Lái Thuyền Máy và Thuyền Buồm:

Có một khoản phụ phí \$5 được thêm vào phí đăng ký đối với thuyền có động cơ ở Oregon, các đề can hiện tại trên thuyền đóng vai trò là bằng chứng thanh toán cho chương trình. Đề can đăng ký có giá trị trong hai năm dương lịch.

Những người điều hành thuyền máy và thuyền buồm ngoài tiểu bang phải mua giấy phép ngăn ngừa AIS trị giá \$20 hàng năm, có sẵn tại boat.oregon.gov hoặc đến các đại lý được cấp phép của Oregon Department of Fish and Wildlife để mua giấy phép của bạn.

Các Trạm Kiểm Tra Thuyền:

Luật pháp tiểu bang yêu cầu tất cả các tàu thuyền cả có động cơ và không có động cơ vận chuyển vào Oregon phải dừng lại ở trạm kiểm tra khi trạm mở cửa. Bốn biển báo đường cao tốc được đặt để thông báo cho người chèo thuyền khi các trạm mở cửa. Nếu bạn vào Oregon khi các trạm đóng cửa, bạn không cần phải kiểm tra thuyền của mình.

Luật Hạ Thủy Sạch

- Luật này cấm bất kỳ ai hạ thủy thuyền vào vùng biển Oregon nếu thuyền có bất kỳ loài thủy sinh nào có thể nhìn thấy được (thực vật và động vật) ở bên ngoài thân tàu, động cơ, mỏ neo, bè kéo hoặc bất kỳ thiết bị bên ngoài nào khác.

Luật “Tháo Nút”

- Những người chèo thuyền được yêu cầu “tháo nút” khi rời khỏi vùng nước và trong quá trình vận chuyển để cho phép mọi ngăn chứa nước thoát ra ngoài. Điều này làm giảm nguy cơ AIS lây lan từ vùng nước này sang vùng nước khác.
- Nếu thuyền không có động cơ có nút xả nước ra khỏi thân tàu thì phải kéo và xả hết nước trước khi rời khu vực hạ thủy.

7.7.3 Thảm Thực Vật Thủy Sinh Ngầm (Submersed Aquatic Vegetation (SAV))

Thảm thực vật thủy sinh ngầm (SAV) bao gồm các loài thực vật dưới nước thường được tìm thấy ở những khu vực cạn (thường sâu dưới 6 feet). Chúng là môi trường sống quan trọng của cá và động vật có vỏ, đồng thời là nguồn thức ăn cho một số loài chim nước. Các nghiên cứu khoa học đã chỉ ra rằng sàn SAV có thể bị trầy xước do chân vịt của thuyền hoặc của các thuyền lớn hơn nếu chúng mắc cạn. Khi điều khiển thuyền ở vùng nước cạn, hãy cẩn thận để tránh làm hỏng SAV. Không điều khiển phương tiện thuyền cá nhân ở những khu vực như vậy.

7.7.4 Những Cân nhắc Bổ Sung Về Môi Trường

Hãy thận trọng và sử dụng miếng đệm chống tràn khi tiếp nhiên liệu cho thuyền của bạn trong hoặc gần mặt nước. Sự cố tràn xăng hoặc dầu có thể có tác động tiêu cực đáng kể đến môi trường. Tôn trọng động vật hoang dã và không bao giờ sử dụng thuyền của bạn theo cách quấy rối động vật hoang dã địa phương. Giảm tốc độ xuống tốc độ "không tạo sóng" khi đến gần bờ biển hoặc trong các kênh hẹp, nhờ đó giảm khả năng xói mòn do sóng lớn hơn.



7.7.5 Xử Lý Rác

Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ cấm đồ nhựa hoặc rác trôi nổi ở bất kỳ vùng biển nào.

KHOẢNG CÁCH TỪ BỜ:	LÀ BẤT HỢP PHÁP KHI ĐỒ BỜ:
Trong phạm vi 3 dặm và trong các hồ, các sông, các vịnh và các eo biển của Hoa Kỳ cũng như bất cứ nơi nào trên Ngũ Đại Hồ, bất kể cách bờ bao xa.	Nước thải, nhựa, vật liệu chèn lót, lớp lót và vật liệu đóng gói trôi nổi và bất kỳ loại rác nào ngoại trừ nước rửa chén/nước xám/các bộ phận tươi của cá.
3 đến 12 dặm	Vật liệu nhựa, vật chèn lót, lớp lót và vật liệu đóng gói nổi lên và bất kỳ loại rác nào không được nghiền nhỏ hơn một inch vuông.
12 đến 25 dặm	Vật liệu nhựa, vật chèn lót, lớp lót và các vật liệu đóng gói nổi lên trên mặt nước.
Bên ngoài 25 dặm	Nhựa
Lưu ý: Tắm lót đề cập đến các vật liệu đóng gói như tấm xốp hoặc viên xốp.	

Ngoài ra, những thuyền có chiều dài lớn hơn 26 feet và hoạt động trong vùng biển liên bang phải trưng biển hiệu SOS (Save our Seas) 4x8 inch ở nơi dễ thấy nêu rõ các quy định xử lý chất thải. Các tấm bảng có thể được mua từ hầu hết các đại lý thuyền và các bến du thuyền.



 **LƯU Ý:** Chất thải của con người chưa được xử lý không bao giờ được phép đổ vào vùng nước nội địa. Giúp giữ cho nước của chúng ta sạch và đẹp.

7.7.6 Oregon: Các Quy Định Xả Rác

Việc xả rác ở vùng biển Oregon bị nghiêm cấm. Người vi phạm có thể phải đối mặt với hình phạt nghiêm khắc đối với hành vi xả rác, bao gồm đình chỉ Giấy Chứng Nhận Số (Đăng ký) và phạt tiền.

7.7.7 Chất Thải Lỏng

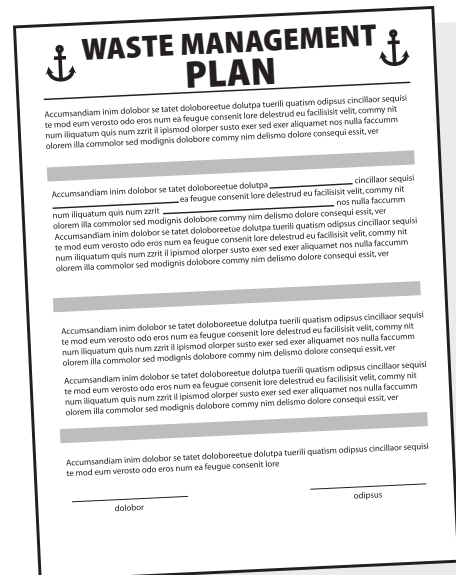


Bạn CHỈ được phép đổ nước thải thô khi bạn cách bờ biển hơn ba hải lý. Một số tiểu bang và Canada cũng có quy định về việc đổ nước xám (nước rửa chén, nước tắm, nước giặt) và chất thải đã qua xử lý. Tham khảo ý kiến chính quyền địa phương của bạn để tìm hiểu những điều luật địa phương.

7.7.8 Những Kế Hoạch Quản Lý Chất Thải

Bất kỳ thuyền nào dài hơn 40 feet, có bến và bấp và được chứng nhận hoạt động cách bờ quá ba hải lý PHẢI có Kế Hoạch Quản Lý Chất Thải bằng văn bản. Kế Hoạch Quản Lý Chất Thải phải được thuyền trưởng lập và thực hiện. Kế Hoạch Quản Lý Chất Thải phải cung cấp hướng dẫn cho hành khách và thủy thủ đoàn về quy trình xử lý việc thải các chất sau:

- Nước thải và chất thải nguy hại.
- Rác thải và chất thải thực phẩm.
- Xả dầu và tràn xăng.
- Nhựa, thủy tinh và nhôm.



7.8 XỬ LÝ CHẤT THẢI CỦA CON NGƯỜI

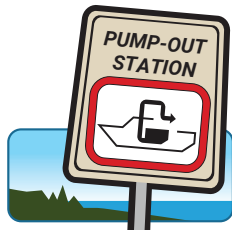
7.8.1 Thiết Bị Vệ Sinh Hàng Hải (Marine Sanitation Device (MSD))

Các tàu thuyền hoạt động nội địa có lắp đặt nhà vệ sinh cũng phải có hệ thống vệ sinh để ngăn ngừa ô nhiễm và xả nước thải thô. Một hệ thống vệ sinh điển hình bao gồm một nhà vệ sinh được lắp đặt, một hệ thống xử lý chất thải và/hoặc bể chứa. Hãy nhớ kiểm tra MSD của bạn để biết sự chứng nhận của Lực Lượng Biển Phòng Biển Hoa Kỳ.

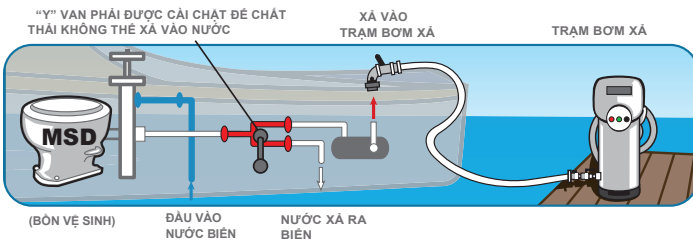
LOẠI MSD	HỢP PHÁP CHO	CHỨC NĂNG
Loại I	Dưới 65 ft.	Xử lý chất thải và xả thải ra biển
Loại II	Bất kỳ thuyền nào	Xử lý chất thải mạnh mẽ hơn
Loại III	Bất kỳ thuyền nào	Thu gom chất thải vào bể chứa để đổ bỏ tại trạm bơm (phổ biến nhất)
Bồn Vệ Sinh Di Động	Tất cả thuyền trên mặt nước	Thu gom chất thải vào bể chứa - không xử lý chất thải

Các biển báo bơm xả được trưng bày tại các bến du thuyền có cơ sở bơm xả trên khắp Hoa Kỳ (Hình 1 là một mẫu biển báo bơm xả). Kiểm tra với các bến du thuyền địa phương để xác định vị trí các trạm bơm xả thuận tiện trước chuyến đi của bạn hoặc xem bản đồ tương tác của chúng tôi, trong đó có lớp trạm bơm xả.

<https://www.oregon.gov/OSMB/Pages/Pumpout-and-Dump-Stations.aspx>



Hình 1

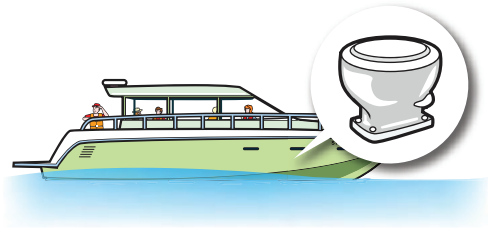


7.8.2 Không Có Khu Xả Thải

Không thể sử dụng MSD loại I và II xả chất thải đã qua xử lý tại các Khu Vực Cấm Xả Thải được chỉ định. Vùng Cấm Xả Thải thường được chỉ định khi một vùng nước không có kết nối tàu thuyền với các vùng nước khác. Trong các khu vực này: Không được sử dụng MSD loại I và II và trên thực tế, phải được cài đặt để ngăn chặn sự tuôn chảy. Các tiểu bang sau đây được biết là có Khu Vực Cấm Xả Thải và có nhiều tiểu bang tuân theo mỗi năm: Alabama, California, Florida, Massachusetts, Michigan, Minnesota, Missouri, Mississippi, New Hampshire, New Jersey, New Mexico, New York, Rhode Island, Texas , và Vermont.

Vui lòng tham khảo ý kiến của cơ quan quản lý chèo thuyền địa phương trước khi xả rác thải để tuân thủ các quy định của địa phương.

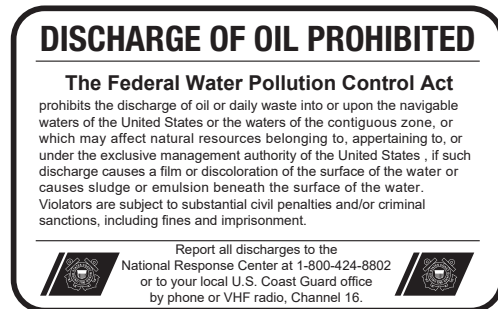
7.8.3 Oregon: Các Quy Định cho MSD



Việc xả bất kỳ nước thải nào (đã được xử lý hoặc chưa được xử lý) từ nhà vệ sinh trên biển đều bị cấm trên các hồ, hồ chứa nước ngọt và hồ chứa nước của Oregon mà thuyền từ biển không thể tiếp cận được. MSD loại I và II chỉ có thể được thải trên các tuyến thủy lộ liên bang.

7.9 XỬ LÝ CÁC CHẤT ĐỘC

Đạo Luật Rác Thải năm 1899 nghiêm cấm việc ném, thải hoặc đưa bất kỳ loại rác thải nào vào vùng biển Hoa Kỳ. Chất thải bao gồm rác rưởi, rác thải, dầu và các chất ô nhiễm dạng lỏng khác. Những chiếc thuyền dài hơn 26 feet và hoạt động trong vùng nước liên bang phải treo một tấm bảng 5x8 inch ở nơi dễ thấy có nội dung sau:



Vì vậy, người điều khiển tàu thuyền không được phép đổ dầu vào đáy tàu nếu không có biện pháp xử lý thích hợp. Dầu phải được giữ trên tàu trong một thùng chứa cho đến khi có thể thải bỏ đúng cách. Nếu vô tình xả dầu, hãy gọi số 1-800-424-8802 để báo cáo vụ tai nạn cho Lực Lượng Biển Phòng Biển Hoa Kỳ.

TÓM LƯỢC

Sau khi đọc Chương 7, bạn sẽ phải có kiến thức về:

- Tàu thủy cá nhân (PWC) là gì, đặc điểm của nó là gì và các luật/quy định nào áp dụng cho nó
- Các quy định và các khuyến nghị về trượt nước, lướt ván và trượt ống.
- Các hướng dẫn lặn và lặn với ống thở.
- Các hướng dẫn săn bắn và câu cá.
- Các hướng dẫn an toàn khi chơi môn thể thao chèo thuyền.
- Nhiều luật và các quy định về môi trường.
- Các thiết bị vệ sinh hàng hải (Marine sanitation devices (MSD))
- Cách thải bỏ chất độc hại đúng cách.



VẤN ĐÁP

1. Câu nào sau đây là phát biểu chính xác về an toàn khi chèo thuyền nói chung?



A Duy trì ba điểm liên lạc khi di chuyển trên thuyền



B Đứng trên thuyền kayak hoặc ca nô làm giảm nguy cơ bị lật úp



C Tải trọng thiết bị càng xa tâm thuyền thì càng ổn định



D Giữ vai bên ngoài mép thuyền khi lấy thứ gì đó từ dưới nước

2. Biển báo sau cho biết điều gì?



A Không có tàu động cơ phía trước

B Trạm Bơm Xả Thải phía trước

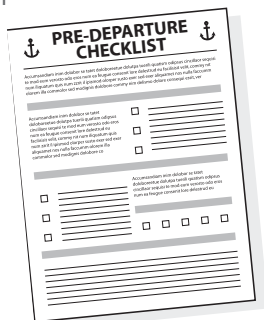
C Không có tàu thủy cá nhân phía trước

D Khúc quanh mù phía trước

8.1 NHỮNG TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI ĐIỀU HÀNH

Cuối cùng, người điều hành tàu chịu trách nhiệm về sự an toàn và hoạt động của tất cả hành khách. Ngoài ra, người điều khiển thuyền phải tôn trọng những người chèo thuyền và tài sản khác. Trước khi bỏ đi, người vận hành nên:

- Hoàn thành danh sách kiểm tra trước khi khởi hành để tránh những trường hợp khẩn cấp sau này.
- Đảm bảo thuyền được chăm sóc, hoạt động tốt và có thể đi biển.
- Đảm bảo tất cả hành khách ngồi đúng chỗ và thoải mái với các thiết bị và quy trình an toàn trong trường hợp khẩn cấp.
- Lập kế hoạch thả phao, đặc biệt cho những chuyến đi dài hoặc những chuyến đi ở vùng nước xa lạ.
- Kiểm tra các mối nguy hiểm tại địa phương.
- Kiểm tra dự báo và điều kiện thời tiết địa phương.
- Đảm bảo tất cả hành khách đều mặc áo phao vừa vặn.



8.1.1 Điều Khiển Thuyền

Tất cả các thuyền đều có cách xử lý khác nhau và những người điều khiển thiếu kinh nghiệm cần thực hành thực tiễn với một giáo viên có năng lực để việc điều khiển thuyền của họ được thành thạo. Thuyền máy được điều khiển dễ dàng nhất khi đi ngược dòng hoặc ngược gió. Khi di chuyển theo dòng nước, thuyền phải đi nhanh hơn tốc độ của dòng nước để duy trì khả năng điều khiển và khả năng cơ động. Thuyền không có phanh nên để giảm tốc độ nhanh, nên gài số lùi và có động cơ. Việc dừng lại theo cách này đòi hỏi phải thực hành. Tham khảo hướng dẫn sử dụng thuyền và động cơ để biết các thủ tục thích hợp.

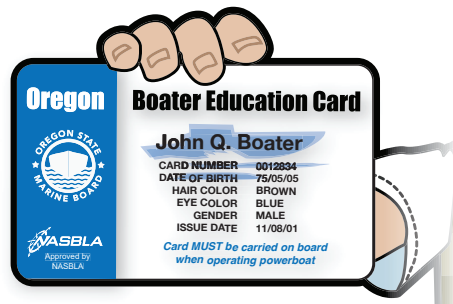
8.1.2 Tác Phong Lịch Sự

Những người chèo thuyền và các chủ sở hữu tài sản khác cũng mong muốn được tận hưởng làn nước. Như một phép lịch sự đối với những người chèo thuyền, những người bơi lội và các chủ sở hữu tài sản khác, hãy đảm bảo theo dõi luồng sóng, mức độ tiếng ồn và tốc độ của thuyền xung quanh các thuyền khác và tài sản ven biển. Bạn phải chịu trách nhiệm về mọi thiệt hại do việc tạo sóng của bạn gây ra. Hãy nhớ dành thời gian để xem xét các quy trình vận hành và an toàn phù hợp nếu bạn để người khác vận hành thuyền của mình. Hãy đặc biệt chú ý đến tiếng ồn của thuyền vào sáng sớm và tối muộn. Giữ cho sông nước như khi bạn hạ thủy: dọn sạch mọi chất thải bạn gặp phải và nhớ thu gom mọi chất thải của chính bạn vào túi rác và vứt bỏ đúng cách khi bạn vào bờ.

8.1.3 Cầu Thả

Bất kỳ loại hình chèo thuyền nào cũng đòi hỏi sự tôn trọng và chú ý của người điều khiển. Hành vi bất cẩn hoặc liều lĩnh trên bất kỳ chiếc thuyền nào cũng có thể gây ra hậu quả nguy hiểm. Một chiếc thuyền không phải là một món đồ chơi. Tận hưởng trải nghiệm chèo thuyền của bạn, nhưng hãy chú ý đến sức mạnh của nhiều chiếc thuyền và những nguy hiểm vốn có mà sông nước mang lại.

8.2 OREGON: NHỮNG HẠN CHẾ VỀ TUỔI TÁC



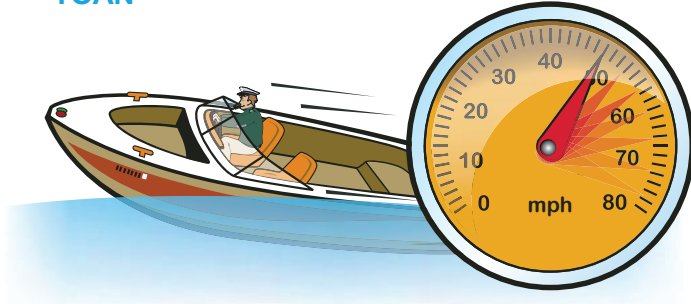
Những người chèo thuyền ở Oregon phải hoàn thành thành công Khóa Học và/hoặc Bài Kiểm Tra An Toàn Chèo Thuyền đã được Ủy Ban Hàng Hải Tiểu Bang Oregon (OSMB) phê duyệt để có được Thẻ Giáo Dục An Toàn Chèo Thuyền Oregon. Người điều khiển phải mang theo Thẻ Giáo Dục An Toàn Chèo Thuyền khi vận hành thuyền.

Ở Oregon, không ai được phép điều khiển thuyền máy nếu họ dưới 12 tuổi.

- Những người điều khiển xuồng máy có công suất lớn hơn 10 mã lực (hp) và thanh niên từ 12 đến 15 tuổi vận hành xuồng máy bất kỳ cỡ nào phải tham gia khóa học về kỹ năng chèo thuyền cơ bản và/hoặc vượt qua bài kiểm tra để chứng minh kiến thức cơ bản về chèo thuyền. Sau khi hoàn thành bài kiểm tra, bạn có thể nhận được Thẻ Giáo Dục An Toàn Chèo Thuyền Oregon và phải mang theo trên tàu trong khi vận hành.
- Thanh thiếu niên từ 12-15 tuổi cần mang theo Thẻ Giáo Dục An Toàn Chèo Thuyền Oregon khi chỉ vận hành thuyền 1-10 mã lực. Khi thanh thiếu niên từ 12-15 tuổi vận hành xuồng máy công suất trên 10 mã lực, các em phải mang theo Thẻ Giáo Dục An Toàn Chèo Thuyền Oregon trên tàu VÀ một người lớn có thể (16 tuổi trở lên, 18 tuổi đối với tàu thủy cá nhân) phải có mặt trên tàu dưới sự giám sát trực tiếp.

Những người chèo thuyền ngoài tiểu bang phải mang theo Thẻ Giáo Dục Chèo Thuyền của tiểu bang khi điều khiển thuyền máy trên 10 mã lực. Nếu tiểu bang không yêu cầu hoặc cung cấp chương trình giáo dục an toàn khi chèo thuyền, họ sẽ cần tham gia khóa học Giáo Dục An Toàn Chèo Thuyền Bắt Buộc của Oregon và mua và mang theo thẻ Oregon trước khi hoạt động trên vùng biển Oregon.

8.3 OREGON: NHỮNG QUY ĐỊNH TỐC ĐỘ AN TOÀN



Tất cả các thuyền phải được vận hành ở tốc độ cho phép có thời gian và khoảng cách để thực hiện hành động cần thiết nhằm tránh va chạm. Rõ ràng, các điều kiện và trình độ chuyên môn khác nhau sẽ đảm bảo tốc độ khác nhau..

Một số khu vực nhất định thực thi giới hạn tốc độ địa phương. Kiểm tra với cơ quan quản lý chèo thuyền địa phương trước khi ra khơi để xác định giới hạn tốc độ (nếu có) trong khu vực của bạn.

Để xác định “tốc độ an toàn” cho thuyền của bạn, hãy tính đến các yếu tố sau.

- Điều kiện tầm nhìn (sương mù, hơi sương, mưa, bóng tối);
- Những điều kiện gió, nước và dòng chảy;
- Mật độ giao thông, các loại tàu thuyền trong khu vực và khoảng cách giữa chúng;
- Khả năng phản hồi của thuyền (thuyền lớn hơn, mạnh hơn yêu cầu bán kính quay vòng lớn hơn và có tốc độ tối đa cao hơn — do đó cần nhiều thời gian và khoảng cách hơn để dừng lại);
- Và sự gần gũi của bất kỳ mối nguy hiểm điều hướng nào.



MẸO: Việc tạo sóng của bạn có thể gây thiệt hại cho tài sản và các tàu thuyền khác. Luôn tính đến những ảnh hưởng mà việc tạo sóng của bạn có thể gây ra khi điều chỉnh tốc độ của bạn.

8.3.1 Oregon: Công Tắc Ngắt Động Cơ

Những người điều khiển ở Oregon phải sử dụng công tắc ngắt động cơ khi vận hành thuyền máy ở tốc độ lướt, trừ khi thuyền không được trang bị công tắc ngắt động cơ hoặc bánh lái của thuyền nằm trong buồng kín.

8.4 OREGON: TỐC ĐỘ CHẬM KHÔNG-TẠO-SÓNG



Những người điều khiển ở Oregon phải giảm tốc độ xuống tốc độ Chậm Không-Tạo-Sóng (có nghĩa là điều khiển thuyền ở tốc độ chậm nhất cần thiết để duy trì hướng lái và làm giảm hoặc loại bỏ các sóng xuất hiện dưới dạng nước trắng phía sau thuyền) khi thuyền cách thuyền trong vòng 200 feet tiếp theo:

- Dốc xuống thuyền, bến du thuyền hoặc nơi neo đậu có sức chứa từ sáu thuyền trở lên
- Nhà neo đậu nổi có sáu cấu trúc trở lên
- Những người làm việc ở mực nước.

Những người vận hành có thể phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do sóng đánh gây ra.

Một ví dụ về việc vi phạm Hoạt Động Liều Lĩnh - Luật tốc độ sẽ như sau:

- Nếu thuyền của bạn đâm phải vật thể do bạn đi quá nhanh và không thể dừng lại kịp thời.

Một số vùng nước ở Oregon có thể có những hạn chế của địa phương về loại và kích cỡ thuyền hoặc mã lực động cơ, khu vực sử dụng bị hạn chế, tốc độ thuyền và thời gian sử dụng. Kiểm tra với chính quyền địa phương về những hạn chế bổ sung này.

8.5 OREGON: NHỮNG THỰC HÀNH KHÔNG AN TOÀN

Các hành vi và những thao tác sau đây được coi là nguy hiểm và bất hợp pháp khi chèo thuyền ở Oregon:

- Hoạt động không an toàn và liều lĩnh. Việc điều khiển thuyền theo cách gây nguy hiểm hoặc có khả năng gây nguy hiểm cho người hoặc tài sản và cố tình coi thường người khác là bất hợp pháp. Sau đây là một vài ví dụ:
- Gây nguy hiểm cho những người khác hoặc tài sản của họ bằng cách để cho luồng sóng của thuyền của bạn có khả năng gây hại cho người khác hoặc tài sản của họ.
- Sóng của thuyền nhồi không cần thiết đến gần thuyền khác.
- Không tuân thủ các biển báo chèo thuyền như biển báo tốc độ, khu vực hạn chế ra vào được chỉ định, cờ của thợ lặn hoặc người trượt nước, v.v.
- Vận hành ở tốc độ không an toàn. Những người chèo thuyền phải luôn vận hành thuyền của mình ở tốc độ an toàn như đã thảo luận trước đó trong chương này cũng như tuân thủ mọi giới hạn tốc độ đã chỉ định.

- Cưỡi trên mũi tàu, boong tàu, lối đi hoặc ngang của thuyền máy. Cấm cưỡi trên lan can mũi tàu, cột ngang hoặc mép tàu khi đang di chuyển. Người điều khiển thuyền máy không được phép cho phép bất kỳ người nào đi hoặc ngồi trên boong phía trên mũi tàu, trên mạn phải hoặc mạn trái hoặc trên ngang của thuyền khi đang di chuyển trừ khi thuyền máy được trang bị đầy đủ các thiết bị bảo vệ hoặc lan can. Được phép đứng trên boong phía trên mũi tàu để neo hoặc thả neo. Điều này cũng áp dụng cho thuyền được lắp đặt và trang bị như thuyền buồm khi hoạt động bằng sức mạnh của cánh buồm..
- Vượt quá công suất tối đa. Không được vượt quá công suất khuyến nghị ghi trên biển công suất của thuyền.
- Không duy trì một cảnh giác thích hợp. Tất cả người điều khiển được yêu cầu phải quan sát kỹ các thuyền khác và/hoặc người ở dưới nước.
- Tình trạng đặc biệt nguy hiểm. Những người chèo thuyền phải đảm bảo rằng thuyền đang được vận hành sao cho những người ngồi trên thuyền hoặc những người khác dùng chung nước không gặp bất kỳ nguy hiểm nào. Nếu một sĩ quan nhận thấy rằng sự an toàn của ai đó có thể bị đe dọa, người điều hành có thể bị buộc phải đi đến nơi neo đậu gần nhất. Ví dụ về hoạt động như vậy có thể là: vận hành mà không có tất cả các thiết bị cần thiết, vận hành thuyền với công suất lớn hơn mức khuyến nghị hoặc vận hành thuyền khi bị rò rỉ nhiên liệu.

8.6 OREGON: THỰC THI PHÁP LUẬT

Lực lượng Thực Thi Pháp Luật có quyền “ra hiệu cho người điều khiển thuyền dừng thuyền” để tiến hành kiểm tra an toàn:

- Với sự đồng ý của chủ sở hữu hoặc nhà điều hành; hoặc
- Nếu cảnh sát trưởng hoặc sĩ quan cảnh sát khác xác nhận rằng đã xảy ra vi phạm an toàn (nguyên nhân có thể xảy ra), cảnh sát trưởng hoặc sĩ quan đó sẽ tiến hành kiểm tra an toàn toàn diện để xác định việc tuân thủ tất cả các luật an toàn hiện hành khác.



Khi bạn bị tàu thực thi pháp luật tiếp cận bằng đèn nhấp nháy màu xanh lam và/hoặc còi báo động, bạn phải giảm tốc độ xuống tốc độ chậm nhất để bạn có thể lái thuyền máy một cách an toàn. Bạn có thể tiếp tục, trừ khi có chỉ dẫn khác của nhân viên thực thi pháp luật.

Khi đến gần một thuyền thực thi pháp luật đang đứng yên có đèn xanh, hãy coi chúng giống như một đoạn dốc thuyền (khu vực không tạo sóng 200 feet xung quanh thuyền thực thi pháp luật). Bạn phải ngay lập tức giảm tốc độ xuống mức vừa đủ để duy trì hướng đi, thay đổi hướng đi sao cho không gây trở ngại hoặc cản trở hoạt động của tàu chấp pháp. Bạn có thể tiếp tục, trừ khi có chỉ dẫn khác của viên chức thực thi pháp luật. Chỉ khi ra khỏi vùng lân cận bạn mới có thể tăng tốc độ.

8.7 ẢNH HƯỞNG CỦA THUỐC VÀ RƯỢU ĐẾN HOẠT ĐỘNG TÀU

8.7.1 Lái Tỉnh Táo

Do tác động mệt mỏi của nắng, gió và chuyển động của thuyền nên một ly trên tàu cũng như ba ly trên bờ! Điều này có nghĩa là nếu bạn đang uống rượu thì bạn không nên vận hành một thuyền hoặc PWC. Đừng gây nguy hiểm cho sự an toàn của bạn hoặc sự an toàn của những người chèo thuyền khác hoặc những hành khách mà bạn chăm lo. Sự cân bằng, tầm nhìn, sự phối hợp và khả năng phán đoán của bạn đều bị ảnh hưởng bất lợi khi tiêu thụ dù chỉ một ly đồ uống có cồn. Cùng với các yếu tố môi trường (mặt trời, ánh sáng chói, gió, chuyển động), rượu có thể gây ra hậu quả rất nghiêm trọng trên mặt nước. Vui lòng có trách nhiệm khi vận hành thuyền bằng cách tránh uống rượu.

8.7.2 Oregon: Chèo Thuyền Dưới Ảnh Hưởng Của Chất Say và Ma Túy



Người chèo thuyền có dấu hiệu suy yếu do rượu hoặc ma túy — thậm chí một số loại thuốc theo toa — có thể bị bắt vì Chèo Thuyền Dưới Ảnh Hưởng của chất say (Boating Under the Influence of Intoxicants (BUII)). Sử dụng cần sa giải trí (hút hoặc sử dụng bất kỳ sản phẩm cần sa nào) là bất hợp pháp trên thuyền trên đường thủy công cộng.

Người chèo thuyền có nồng độ cồn trong máu (BAC) từ 0.08% trở lên được coi là đang bị ảnh hưởng. Người chèo thuyền có dấu hiệu suy giảm sức khỏe nhưng không đáp ứng nồng độ cồn trong máu ở mức 0.08% có thể được yêu cầu cung cấp mẫu máu để kiểm tra các chất gây suy yếu khác. BUII là tội nhẹ loại A có thể bị phạt tới một năm tù và phạt tiền lên tới \$6,250 trở lên.

NƯỚC VÀ RƯỢU: HUYỀN THOẠI VÀ THỰC TẾ

“Một vài loại bia sẽ không hại gì.”

Thực Tế: Ngay cả với một lượng nhỏ, rượu cũng ảnh hưởng đến sự phối hợp và phán đoán. Một chai bia, một ly rượu nho hay một ly rượu mạnh đều có tác dụng như nhau.

“Phần lớn tai nạn đuối nước là do bơi lội.”

Thực Tế: Hơn 60% số vụ tai nạn đuối nước xảy ra sau khi nạn nhân vô tình rơi khỏi bến tàu, bờ biển hoặc thuyền xuống nước. Khám nghiệm tử thi cho thấy hơn một phần ba số nạn nhân của những cú ngã như vậy (chủ yếu là nam giới) bị suy nhược do rượu vào thời điểm xảy ra tai nạn.

“Uống rượu khi điều khiển tàu thuyền không phải là tội nghiêm trọng.”

Thực Tế: Điều khiển thuyền trong tình trạng say rượu cũng nguy hiểm như điều khiển ô tô trong tình trạng đó. Cơ quan chức năng hàng hải được trang bị máy đo hơi thở. Nếu kết quả dương tính, cảnh sát có thể khởi tố.

“Không có hại gì khi uống rượu trên bãi biển trước khi bơi.”

Thực Tế: Rượu ảnh hưởng đến khả năng phán đoán. Người uống rượu có thể dễ dàng đánh giá quá cao khả năng của mình hoặc đánh giá sai rủi ro mà họ sẽ không gặp phải trong những trường hợp bình thường. Hơn nữa, việc uống rượu ở một số nơi công cộng, chẳng hạn như bãi biển hoặc bến tàu là bất hợp pháp.

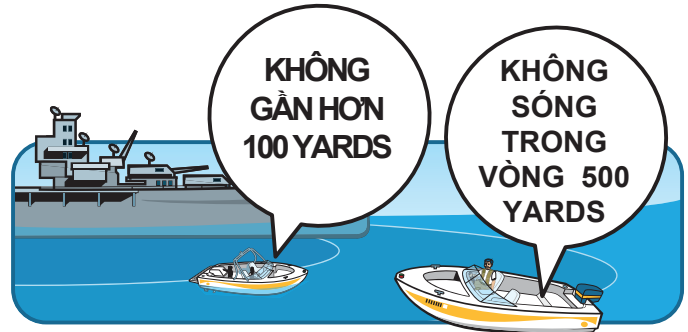
Nguồn: “Nước và rượu-huyền thoại và sự thật.” Red Cross Society

Nếu người chèo thuyền bị kết tội BUII, họ sẽ phải hoàn thành lớp chèo thuyền an toàn, không được phép điều khiển thuyền trong một năm, có thể bị đình chỉ Thẻ Giáo Dục An Toàn Chèo Thuyền từ một đến ba năm và có thể bị cấm chèo thuyền. đăng ký bị đình chỉ trong ba năm. Luật Oregon quy định rằng bất kỳ người nào điều khiển thuyền trên bất kỳ vùng nước nào của Oregon đều phải đồng ý thực hiện các bài kiểm tra nồng độ hơi thở và mức độ tỉnh táo tại hiện trường nếu cảnh sát viên có lý do chính đáng để tin rằng người đó bị suy yếu sức khỏe.

8.8 CÁC BIỆN PHÁP AN NINH NỘI ĐỊA

Chính quyền liên bang, tiểu bang và địa phương đã ban hành các biện pháp cụ thể kể từ sự kiện ngày 11 tháng 9 năm 2001, nhằm giúp ngăn chặn các hoạt động bất hợp pháp hoặc nguy hiểm trên các tuyến đường thủy của quốc gia chúng ta.

Việc vi phạm các Biện Pháp An Ninh Nội Địa có thể dẫn đến hậu quả nghiêm trọng. Vui lòng lưu ý các Biện Pháp An Ninh Nội Địa sau đây và hành động phù hợp để giữ cho đường thủy của chúng ta được an toàn và bảo mật:



- Không đến gần hơn 100 yards từ bất kỳ tàu Hải Quân Hoa Kỳ nào, tàu du lịch và tàu thương mại nào.
- Tốc độ chậm đến “không tạo sóng” trong phạm vi 500 yards đối với bất kỳ tàu Hải Quân Hoa Kỳ lớn nào.
- Quan sát và tránh tất cả các khu vực an ninh.
- Tránh các khu vực có cơ sở hạ tầng quan trọng; ví dụ như nhà máy điện hạt nhân và các cơ sở dầu khí gần nước.

CHO THÔNG TIN ở khu vực cảng, bạn có thể gọi

1-800-682-1796, hoặc kiểm tra với chính quyền địa phương.

- Quan sát các khu vực hạn chế khác gần các đập, các nhà máy điện, v.v..
- Không dừng lại hoặc thả neo dưới các cầu hoặc trong các kênh.
- Báo cáo ngay bất kỳ hoạt động đáng ngờ nào cho chính quyền địa phương, Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ hoặc nhân viên an ninh hàng hải hoặc gọi đến Đường Dây Nóng Khủng Bạo của Trung Tâm Ứng Phó Quốc Gia theo số 1-800-424-8802.
- Không tiếp cận hoặc thách thức những người có hành động đáng ngờ và không bao giờ đối đầu với bên đáng ngờ.
- Đảm bảo thuyền của bạn luôn được khóa và bảo đảm an toàn khi không có người trông coi và luôn mang theo chìa khóa thuyền bên mình.

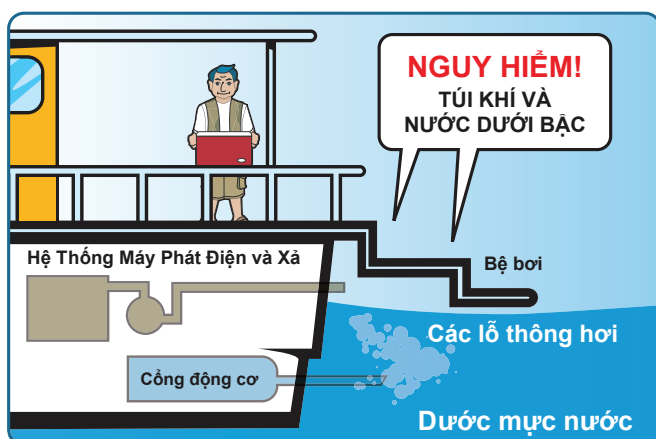
8.9 CARBON MONOXIDE: BẢO VỆ BẢN THÂN KHỎI KẼ GIẾT NGƯỜI THẦM LẶNG NÀY

Carbon monoxide có thể tích tụ bên trong, dọc theo hoặc phía sau thuyền trong vài phút và theo nhiều cách khác nhau.

8.9.1 Tránh Xa Những Vùng Tử Thần Đây!

Không bơi gần hoặc dưới boong sau hoặc sàn bơi. Carbon monoxide từ ống xả của động cơ bên trong, động cơ bên ngoài và máy phát điện tích tụ bên trong và bên ngoài thuyền ở những khu vực gần lỗ thoát khí. **TRÁNH XA** những khu vực thông hơi này và **KHÔNG** bơi trong những khu vực này khi động cơ hoặc máy phát điện đang hoạt động.

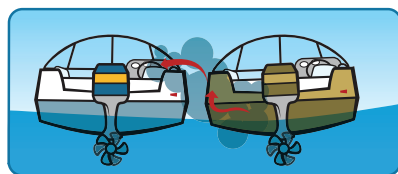
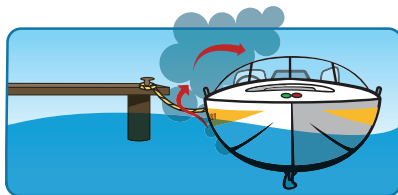
Vào những ngày lặng gió, hãy đợi ít nhất 15 phút sau khi động cơ hoặc máy phát điện đã tắt trước khi vào những khu vực này. **KHÔNG BAO GIỜ** đi vào khu vực kín dưới bệ bơi nơi khí thải được thoát ra, dù chỉ một giây. Chỉ cần hít một hoặc hai hơi thở trong “buồng tử thần” này là có thể gây tử vong.



CÁC NGUY HIỂM KHÍ THẢI

Việc tắc nghẽn ống xả có thể khiến khí carbon monoxide tích tụ trong cabin và khu vực buồng lái - ngay cả khi các cửa sập, cửa sổ, cửa sổ nhỏ và cửa ra vào đóng lại.

Khí thải từ một chiếc thuyền khác đang neo, đậu hoặc neo dọc theo thuyền của bạn có thể thải ra khí carbon monoxide độc hại vào cabin và buồng lái của thuyền. Ngay cả khi có ống xả được thông hơi đúng cách, thuyền của bạn phải cách thuyền gần nhất đang chạy máy phát điện hoặc động cơ tối thiểu 20 feet.



Tốc độ chậm hoặc chạy không tải trong nước có thể gây ra khí carbon monoxide tích tụ trong cabin, buồng lái, cầu và boong phía sau, ngay cả ở khu vực thoáng đãng Gió xuôi (lực gió đi vào từ phần phía sau của xuồng máy) cũng có thể làm tăng sự tích tụ.



“Hiệu ứng toa xe ga” hay lực hút ngược có thể khiến khí carbon monoxide tích tụ bên trong cabin, buồng lái và cầu tàu khi thuyền hoạt động ở góc cung cao, chất tải nặng hoặc không phù hợp hoặc nếu có lỗ mở hút khí thải vào. Hiệu ứng này cũng có thể khiến khí carbon monoxide tích tụ bên trong cabin, buồng lái, boong phía sau và cầu khi sử dụng lớp phủ bảo vệ và thuyền đang được tiến hành.



Lướt ván, thò kéo và trượt nước trong phạm vi 20 feet cách tàu thủy đang di chuyển có thể gây tử vong.



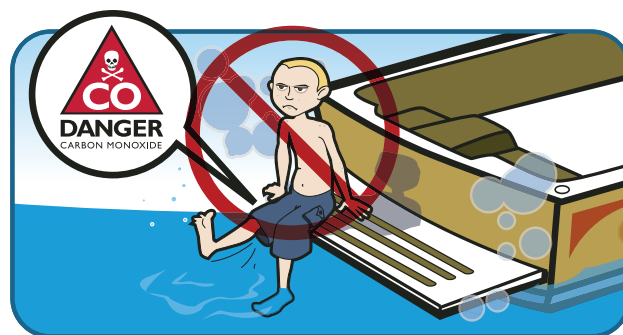
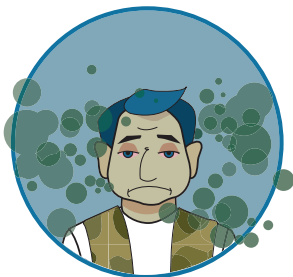
8.9.2 Oregon: Các Quy Định về Carbon Monoxide

Lướt ván gỗ teak (còn gọi là kéo ván) là bất hợp pháp ở Oregon. Lướt ván bằng gỗ teak là khi hành khách bám vào đuôi thuyền để được kéo qua mặt nước cho đến khi đuôi thuyền đủ mạnh để cho phép cơ thể lướt sóng.

Những người điều khiển thuyền máy có người giữ hoặc chiếm giữ phần thuyền phía sau cột ngang có thể bị phạt.

8.9.3 Phải Làm Gì

- Biện pháp phòng ngừa tốt nhất chống ngộ độc khí carbon monoxide là giữ cho không khí lưu thông trong thuyền.
- Giáo dục các hành khách của bạn về carbon monoxide để họ nhận thức được các dấu hiệu ngộ độc sớm là gì.
- Nếu thuyền của bạn có ống xả của máy phát điện có lỗ thông hơi phía sau, hãy kiểm tra với nhà sản xuất thuyền để biết khả năng thu hồi hoặc chuyển hướng ống xả đến khu vực an toàn.
- Phân công người lớn trông chừng khi có người xuống nước.
- Lên lịch kiểm tra bảo dưỡng động cơ và hệ thống xả thường xuyên bởi các kỹ thuật viên giàu kinh nghiệm và được đào tạo.
- Luôn mở các cửa hướng về phía trước, ngay cả khi thời tiết khắc nghiệt, để không khí trong lành lưu thông trong không gian sống. Khi có thể hãy cho thuyền chạy để gió lan khắp giúp tiêu tán khí thải.
- Đừng nhầm lẫn ngộ độc carbon monoxide với say sóng, nhiễm độc hoặc sốc nhiệt.
- Nếu ai đó trên tàu phản nản về đau đầu, buồn nôn, mệt mỏi hoặc chóng mặt, hãy ngay lập tức đưa người đó đến nơi có không khí trong lành, điều tra nguyên nhân và thực hiện hành động khắc phục. Tìm kiếm sự chăm sóc y tế nếu cần thiết.
- Lắp đặt máy dò khí carbon monoxide trong mỗi không gian lưu trú trên thuyền của bạn. Kiểm tra máy dò trước mỗi chuyến đi để đảm bảo chúng hoạt động bình thường. Nếu máy dò bật cảnh báo, hãy tin điều đó!

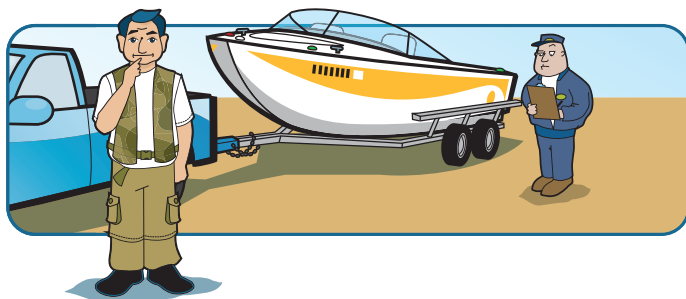


8.9.4 Những Điều về Carbon Monoxide

Carbon monoxide là một loại khí có khả năng gây chết người được tạo ra bất cứ khi nào nhiên liệu gốc carbon, chẳng hạn như xăng, propan, than hoặc dầu, cháy. Các nguồn trên thuyền của bạn bao gồm động cơ xăng, máy phát điện, bếp nấu ăn, không gian và máy nước nóng. Động cơ nguội hoặc được điều chỉnh kém tạo ra nhiều carbon monoxide hơn động cơ ảm, được điều chỉnh đúng cách.

Carbon monoxide không màu, không mùi và không vị, hòa trộn đều với không khí. Nó đi vào máu của bạn qua phổi và thay thế lượng oxy mà cơ thể bạn cần. Các triệu chứng ban đầu của ngộ độc khí carbon monoxide – nhức đầu, buồn nôn, mệt mỏi và chóng mặt – thường bị nhầm lẫn với say sóng hoặc nhiễm độc. Tiếp xúc kéo dài với nồng độ thấp hoặc tiếp xúc rất ngắn với nồng độ cao có thể dẫn đến tử vong.

Mỗi năm, những người chèo thuyền bị thương hoặc tử vong do carbon monoxide. Hầu hết các sự cố xảy ra trên những chiếc thuyền cũ và trong cabin hoặc các khu vực kín khác. Rò rỉ khí thải, nguyên nhân hàng đầu gây tử vong do carbon monoxide, có thể cho phép carbon monoxide di chuyển khắp thuyền và vào các khu vực kín. Các lĩnh vực cần quan tâm mới là boong phía sau gần bệ bơi có máy phát điện hoặc động cơ đang chạy và gỗ teak lướt hoặc kéo theo một chiếc thuyền di chuyển chậm. Bảo trì thường xuyên và vận hành thuyền đúng cách có thể làm giảm nguy cơ tổn thương do carbon monoxide.



8.9.5 Danh Sách Ngăn Ngừa

Danh Sách: Mỗi Chuyến Đi

- ✓ Giáo dục tất cả hành khách về ngộ độc khí carbon monoxide.
- ✓ Đảm bảo tất cả các kẹp ống xả được đặt đúng chỗ và an toàn.
- ✓ Tìm kiếm sự rò rỉ khí thải từ các bộ phận của hệ thống ống xả, biểu hiện bằng rỉ sét và/hoặc vệt đen, rò rỉ nước hoặc các phụ kiện bị ăn mòn hoặc nứt.
- ✓ Kiểm tra ống xả cao su xem có phần bị cháy hoặc nứt không. Tất cả các ống cao su phải dẻo và không bị xoắn.
- ✓ Xác nhận rằng nước chảy ra từ cửa xả khi động cơ và máy phát điện khởi động.
- ✓ Lắng nghe mọi thay đổi trong âm thanh ống xả có thể cho thấy bộ phận ống xả bị hỏng.
- ✓ Kiểm tra hoạt động của từng máy dò khí carbon monoxide bằng cách nhấn nút kiểm tra. Đảm bảo pin được lắp đúng cách và ở tình trạng tốt. Không bao giờ tháo pin trừ khi bạn thay pin mới.
- ✓ Di chuyển các hành khách ngồi xung quanh thuyền theo định kỳ để ngăn chặn bất kỳ ai liên tục ở gần bất kỳ làn khói nào.

Danh Sách: Ít Nhất là hàng Năm

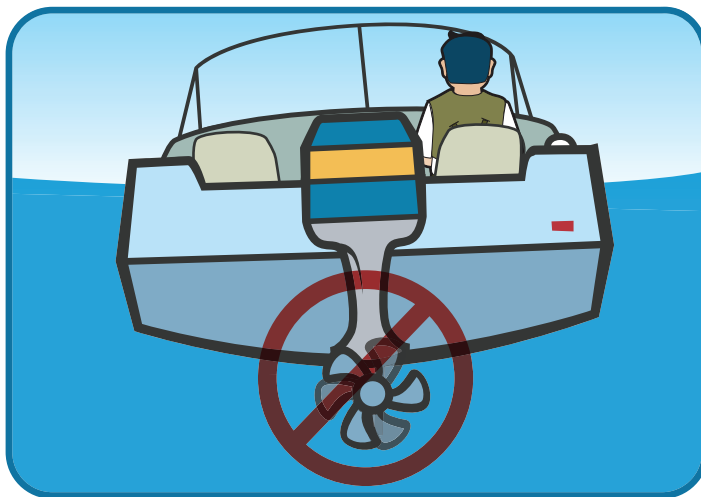
- ✓ Thay ống xả nếu bạn thấy có dấu hiệu nứt, cháy hoặc hư hỏng.
- ✓ Kiểm tra từng cánh quạt máy bơm nước và vỏ máy bơm nước, đồng thời thay thế chúng nếu chúng bị mòn. Đảm bảo hệ thống làm mát ở tình trạng hoạt động tốt để tránh hiện tượng quá nhiệt và có thể gây cháy hệ thống xả. (Tham khảo sách hướng dẫn sử dụng động cơ và máy phát điện để biết thêm thông tin.)
- ✓ Kiểm tra từng bộ phận ống xả bằng kim loại xem có bị nứt, rỉ sét, rò rỉ hoặc lỏng lẻo không. Đặc biệt chú ý đến đầu xi lanh, ống xả, khuỷu tay phun nước và núm nổi ren giữa ống góp và khuỷu tay.
- ✓ Vệ sinh, kiểm tra và xác nhận hoạt động bình thường của van chống siphon nước làm mát máy phát điện (nếu được trang bị).



LƯU Ý: Việc kiểm tra danh sách kiểm tra hàng năm phải được thực hiện bởi kỹ thuật viên hàng hải có trình độ.

8.10 CAN THIỆP VÀ NHẬN THỨC VỀ CÁNH QUẠT

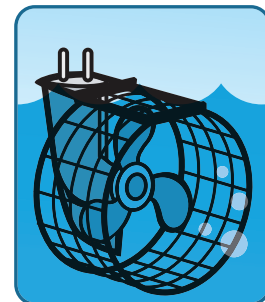
Quay với tốc độ lớn và với nhiều công suất, không nên bỏ qua mối nguy hiểm tiềm tàng do chân vịt của động cơ thuyền gây ra. Mỗi năm có hàng trăm người Mỹ vô tình tiếp xúc với những cánh quạt đang chuyển động. Lực lượng Biên Phòng Biển Hoa Kỳ báo cáo trung bình có 47 người bị chân vịt đâm vào mỗi năm.



Vì chân vịt nằm bên dưới mực nước và có thể khó nhìn thấy nên điều quan trọng là mọi người phải luôn nhận thức được chân vịt. Điều này quan trọng nhất khi ở dưới nước gần đuôi thuyền hoặc trên bề bơi.

Để phòng ngừa, người điều khiển nên tắt động cơ bất cứ khi nào có người ở dưới nước gần thuyền của họ. Thiết bị an toàn có sẵn và khi được sử dụng đúng cách, có thể làm giảm đáng kể khả năng xảy ra va chạm với cánh quạt. Các ví dụ phổ biến về thiết bị là:

- Chấn bảo vệ cánh quạt.
- Công tắc tắt khóa liên động của thang leo.
- Người ở trên tàu ngắt công tắc.
- Công tắc tắt/tắt động cơ bằng dây buộc.



TÓM LƯỢC

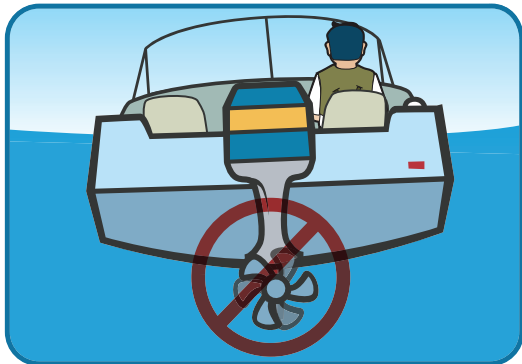
Sau khi đọc CHƯƠNG 8, bạn sẽ phải có kiến thức về:

- Trách nhiệm của bạn với tư cách là người điều khiển thuyền.
- Lời khuyên để điều khiển thuyền an toàn.
- Làm thế nào để trở thành một người chèo thuyền lịch sự.
- Các biện pháp an ninh nội địa.
- Những điều về uống rượu và chèo thuyền.
- Cách phòng ngừa ngộ độc khí carbon monoxide.
- Cách phòng tránh chấn thương do cánh quạt.



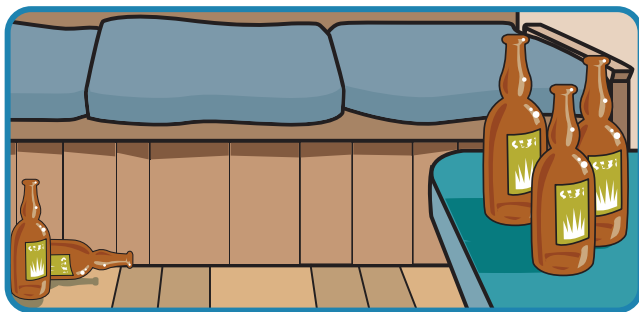
VẤN ĐÁP

1. Cách tốt nhất để bảo vệ người dưới nước khỏi sự va chạm của chân vịt là gì



- A** Turn Tắt động cơ khi có người ở dưới nước ở gần thuyền.
- B** Yêu cầu tất cả những người dưới nước luôn ở phía trước thuyền.
- C** Chỉ định một người bơi lội để quan sát xung quanh chân vịt.
- D** Chỉ cho phép những người bơi giỏi bơi quanh thuyền.

2. Uống một lượng nhỏ rượu khi điều khiển thuyền có tác hại gì không?



- A** Nó có ít hoặc không có tác dụng.
- B** Nó làm cho người vận hành cảm thấy thoải mái hơn
- C** Nó mang lại cho người vận hành sự tự tin hơn
- D** Nó làm suy yếu khả năng phán đoán và phối hợp.



KẾ HOẠCH LƯU HÀNH

Hãy điền vào kế hoạch lưu hành này và chia sẻ với bạn bè và gia đình để họ có thể gọi trợ giúp nếu bạn quá hạn! Mạng sống bạn cứu có thể là của chính bạn.

Người Điều Khiển Thuyền

Tên Người Điều Khiển _____

Địa Chỉ _____ Điện Thoại _____ Di Động _____

Miêu Tả Thuyền

Kiểu _____ Thường # _____ # Buồm _____ # Động Cơ _____ Loại _____ Nắp Nhiên Liệu _____

Chiều dài _____ Màu _____ Viên Màu _____ Viên Màu Màu Sắc của Mái Canvas _____

Thiết Bị Sinh Tồn

(Tìm kiếm & Cứu hộ sẽ muốn biết liệu bạn có đang đeo PFD hay không)

PFD Loại _____ # _____ Radio Hàng Hải _____ EPIRB _____ Loại _____ # Pháo sáng _____ VDS _____

Loại _____ # _____ Neo _____ Chiều Dài của Dây Ne _____

Loại _____ # _____ Bè hoặc Xuồng _____ Chiều Dài _____ Tên _____

Chiều Dài Chuyến Đi

Điểm Khởi Hành _____ Ngày _____ Hora _____

Trở Về _____ Ngày _____ Hora _____

Vị Trí Trung Gian _____ Ngang _____ Dài _____

Những Người Khác Trên Tàu

Tên	Tuổi	Điện Thoại	Tình trạng bệnh lý đã biết
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Xe trên Bờ

Biển Số _____ Tiểu Bang _____ Kiểu & Đời _____ Màu _____

Xe Kéo _____ Tiểu Bang _____ Đậu Ở Đâu? _____

Thông Báo

Nếu không trở về đến _____ (Ngày, Giờ), GỌI CHO BIÊN PHÒNG BIỂN HOẶC ĐỊA PHƯƠNG TÌM VÀ CỨU NẠN.

Thông Báo Liên Hệ Khẩn Cấp Tên _____ Điện Thoại _____

Khi bạn trở về từ chuyến đi, vui lòng thông báo cho người hoặc bên mà bạn đã để lại kế hoạch lưu hành của mình!

Các Yêu Cầu Giáo Dục Chèo Thuyền Bắt Buộc

Tất cả những người chèo thuyền điều khiển thuyền máy trên 10 mã lực và thanh thiếu niên từ 12-15 tuổi điều khiển thuyền máy ở mọi kích cỡ đều phải tham gia khóa học an toàn chèo thuyền đã được phê duyệt, đăng ký và mang theo Thẻ Giáo Dục An Toàn Chèo Thuyền.

Có 3 lựa chọn thuận tiện cho giấy chứng nhận:

1 | Lớp Học

Vào trang mạng của chúng tôi, Boat.Oregon.gov để biết ngày, giờ và địa điểm của lớp học. Thông thường, các khóa học trên lớp kéo dài 8 giờ.

2 | Qua Mạng

Các khóa học trực tuyến mang đến cho bạn sự linh hoạt để học theo thời gian của riêng bạn. Vào trang Boat.Oregon.gov và chọn khóa học trực tuyến cho bạn. Bạn có thể học khóa học, làm bài kiểm tra cuối khóa và đăng ký Thẻ Giáo Dục An Toàn Chèo Thuyền Vĩnh Viễn.

3 | Kỳ Thi Tương Đương

Những người chèo thuyền có kinh nghiệm có thể thử thách khóa học trong lớp và tham gia kỳ thi giám sát.

Vào Boat.Oregon.gov!

Nhận câu trả lời về:

Các Quy Định Chèo Thuyền
Giáo Dục Chèo Thuyền Bắt Buộc

Đăng nhập và mua hàng:

Gia hạn đăng ký
Các Giấy Phép AIS
Thẻ Giáo Dục An Toàn Khi Chèo Thuyền

Tìm hiểu tin tức hàng hải mới nhất:

Các Tin Liên Quan
Hội Đồng Hành Động & Quy Tắc Đề Xuất
Cuộc Họp Công Cộng



Và xem bản đồ tương tác của chúng tôi để biết các cơ sở chèo thuyền, các quy định của địa phương, những vị trí ki-ốt áo phao, các trạm bơm xả thải, những vật cản và những mối nguy hiểm, tất cả đều có sẵn trên điện thoại thông minh hoặc máy tính của bạn.

