

ملوانی (Seamanship)

از جمله مشاغل و فعالیت‌های مربوط به صنعت کشتیرانی، ملوانی است و هدف از آن حفظ ایمنی و بهداشت و نگهداری واحد شناور به طریق صحیح و اقتصادی می‌باشد.

ملوان از نظر سازمانی به کسی اطلاق می‌شود که ضمن طی دوره ملوانی از مراکز آموزش دریایی و ارائه گواهی‌نامه، دارای تجربه و خدمات دریایی تأییدشده برابر مقررات سازمان بنادر و دریانوردی بوده و آزمایش‌های مربوطه را با موفقیت گذرانده باشد.

به‌طور کلی وظایف ملوان واحد شناور را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

۱	نگهداری و بهسازی شناور (اعم از شست‌وشو و نظافت، تعمیر یا رنگ‌آمیزی شناور)
۲	امور مربوط به تخلیه و بارگیری کالا، صافی و مهار آن
۳	باز کردن و بستن طناب‌های مهار کشتی (به اسکله یا به سایر واحدها)
۴	شرکت در انجام امور مربوط به دریانوردی، نظیر سکان‌گیری و دیده‌بانی
۵	استفاده و نگهداری صحیح از وسایل و تجهیزات مربوطه در شناور
۶	همکاری در عملیات مختلف مربوط به شناور (نظیر صید، تخلیه و بارگیری کالا و غیره)
۷	مشارکت در کارهای گروهی (مثل اطفای حریق) و انجام وظایف فردی
۸	انجام سایر امور محوله از سوی فرمانده شناور

ملوان عرشه

ملوان عرشه به‌عنوان عضوی از خدمه کشتی، دارای وظایف متعددی در روی عرشه کشتی می‌باشد. قسمتی از وظایف مهم وی نگهداری است. به‌طور کلی از آنجایی که خدمه کشتی‌های دریایی با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیشتر، امور نگهداری ناوبری را انجام می‌دهند، ملوان عرشه نیز برای انجام دادن وظایف خود، همانند سایر خدمه باید دارای گواهی‌نامه مناسب باشد.

دانش و مهارت مورد نیاز برای ملوان عرشه نیز عبارت است از:

۱	ناوبری در سطح پشتیبانی (توانایی سکان‌داری برای هدایت کشتی و اجرای دستورات سکان‌دار به زبان‌های فارسی و انگلیسی).
۲	آگاهی از اصول دیدبانی مطلوب
۳	آگاهی از روش‌های حفظ و نگهداری ایمن
۴	آگاهی از کاربری وسایل و تجهیزات شرایط اضطراری و روش‌های عملکرد در مواقع اضطراری
۵	آشنایی با ایمنی کار و عملیات در کشتی

ملوان عمومی عضوی از خدمه کشتی بوده که در عملیات‌های مختلف کشتی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

سمت ملوان عمومی، با توجه به ظرفیت کشتی‌های تجاری به عناوین زیر تقسیم می‌شود:

- ملوان عمومی در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیشتر
- ملوان عمومی در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن

ملوانان عمومی باید دانش لازم و کافی را در زمینه‌های ذیل داشته باشند:

۱	آشنایی با ایمنی کار و عملیات در کشتی
۲	آگاهی با روش‌ها و عملکرد در مواقع اضطراری
۳	آشنایی با زبان انگلیسی (برای ملوانان عمومی شناورهای با ظرفیت ۵۰۰ تن به بالا)

مقایسه انواع طناب‌های نشان داده شده است:

نوع طناب خصوصیات فنی	طناب سیمی Wire Rope	طناب مانیلا Manila Rope	طناب مصنوعی Synthetic Rope
استحکام و وزن Strength And Weight	۴ تا ۷ برابر استحکام طناب مانیلا هم‌اندازه و از ۱/۵ تا ۲ برابر استحکام طناب مانیلا هم‌وزن	حدوداً از نظر استحکام مشابه طناب سیسال هم‌اندازه و حدوداً از نظر استحکام ۵ برابر و از نظر وزن ۲ برابر طناب نارگیلی هم‌اندازه.	حدوداً ۳ برابر طناب مانیلا هم‌اندازه، محکم‌تر و از نظر وزن کمی سبک‌تر است. حدوداً یک دوازدهم وزن طناب سیمی هم‌اندازه‌اش می‌باشد.
قابلیت ارتجاع Elasticity	برای کارهای جاری قابلیت ارتجاعی ندارد.	حدوداً ۱۵٪ طولش در صورتی که مابین حد کار ایمن از آن استفاده شود. (SWL)	حدود ۲۵٪ طولش در صورتی که از (SWL) مابین حد کار ایمن از آن استفاده شود و قبل از پاره شدن حدود ۵۰٪ کش می‌آید.
کاهش استحکام پس از خیس شدن Loss Of Strength When Wet	پس از خیس شدن کاهش استحکام ندارد، ولی اگر به مدت طولانی در آب بماند سریع شروع به زنگ زدن می‌کند و به نسبت استحکام آن تقلیل می‌یابد.	پس از اینکه کاملاً خیس شد حدود ۴۵٪ استحکام اول خود را از دست می‌دهد.	۵ تا ۱۰٪ استحکام اول پس از اینکه کاملاً خیس شوند (طناب پلی‌استری این کاهش را ندارد).
جذب تکان شدید Shock Absorption	خاصیت جذب تکان‌های شدید را (به علت عدم وجود خاصیت کش آمدن در آنها) ندارند.	متوسط -	خاصیت انبساطی و به حالت اولیه برگشتن از نظر طول، موجب می‌شود که ظرفیت فوق‌العاده از نظر جذب تکان شدید و جلوگیری از تشکیل ایجاد بار زیاد بر طناب دارا باشد.
انعطاف‌پذیری Flexibility	به مراتب از طناب‌های الیاف طبیعی و مصنوعی کمتر است.	موقعی که خشک باشد خوب، ولی اگر در آب کاملاً خیس شود خیلی کم است.	در تمام مواقع کم است.
مقاومت در مقابل پوسیدگی و کپک Resistance To Rotand Mildew	اگر به طور صحیح نگهداری و روغن کاری شود خیلی خوب است.	ضعیف	کاملاً مقاوم است.
عمر پیش‌بینی شده Anticipated Life	کمی از طناب‌های طبیعی کمتر است، ولی اگر به‌طور صحیح استفاده و نگهداری شود طولانی است.	طناب‌های مانیلا سه دهم و طناب سیسال یک‌چهارم عمر طناب مصنوعی را دارند.	نسبت به طناب‌های سیمی و طبیعی عمر طولانی‌تری دارد (اگر به‌طور صحیح نگهداری شود).

خفت بویه: نوعی خفت که ترکیبی است از یک دور کامل سر طناب و دو نیم خفت که برای بستن یک بار سنگین به تیرک و حلقه باریک شاکل، مانند شاکل شناور بویه مهار، به کار می‌روند. این خفت، هرگز تنگ و فشرده نمی‌شود و به سادگی از هم باز می‌شود. لازم است انتهای طناب، همواره با بستن موقت به قسمت ثابت طناب بسته شود.



خفت بویه

خفت دو چشمی بادبان: گره‌ای دو خفتی که در قسمت ثابت طناب زده می‌شود و برای بستن انتهای طناب به یک چشمی کوچک یا چشمی طناب دیگر به کار می‌رود. این خفت، در مقایسه با گره اتصال چشمی به سختی از هم باز می‌شود.



خفت دو چشمی بادبان

خفت دو قلابی: نوعی خفت که هنگام نابرابری طناب و قلاب به کار می‌رود.



خفت دو قلابی



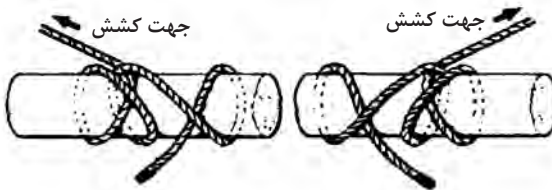
نحوه زدن خفت قلاب ساده

خفت پنجه گره ای: نوعی خفت که برای کوتاهی طول حلقه سر طناب به کار می رود.



خفت پنجه گره ای

خفت غلتان: نوعی خفت که برای بستن طناب به تیرک یا میله، در زمانی که نیروی کشش از سمتی معین است یا برای بستن طناب به طناب دیگری که تحت فشار بار است به کار برده می شود. برای ایجاد چنین خفتی، ابتدا و انتهای طناب دو بار به دور تیرک یا میله چرخانده می شود؛ به طوری که هر دور از قسمت ثابت عبور کند. سپس، با بستن یک گره یک خفت در جهت مخالف خفت غلتان کامل می شود. همواره، در سمتی از تیرک یا طناب که نیروی کشش از آن طرف وارد می شود دو دور طناب قرار می گیرد.



خفت غلتان

خفت قلاب ساده: نوعی خفت که برای بستن سریع طناب به قلاب استفاده می شود. این خفت، در زمانی که کار می رود که قلاب و طناب هم اندازه اند و در صورتی که فشار بیش از حد بر آن وارد شود لغزنده می شود و ممکن است طناب از قلاب باز شود.

گره اتصال چشمی: یا گره بادبان، نوعی گره است که برای بستن انتهای طناب به یک چشمی کوچک، مانند بستن طناب قایق زیر بوم به پله بوم یا پله طنابی، یا بستن طنابی باریک به طنابی کلفت به کار برده می‌شود. این گره، در اصل برای بستن طناب کنترل بادبان به دم بادبان به کار برده می‌شود.



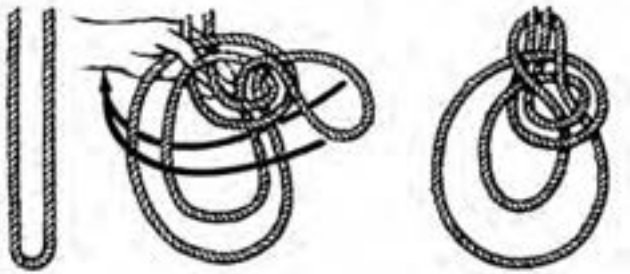
گره اتصال چشمی

گره اتصال چشمی دوتایی: گره‌ای همانند گره اتصال چشمی که از استحکام بیشتری نسبت به آن برخوردار است. این گره، برای بستن طناب قایق به چشمی طناب بوم استفاده می‌شود.



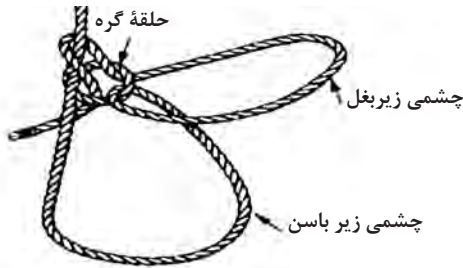
گره اتصال چشمی دوتایی

گره دولایی کمر: نوعی گره که بر پایه یک چشمی ساخته می‌شود و نخستین کار در تشکیل این گره، ایجاد یک گره ساده کمر است. از این گره، برای جابه‌جایی افراد از بالا به پایین استفاده می‌شود. چشمی کوچک‌تر، در زیر بازوان و چشمی بزرگ‌تر در زیر باسن فرد قرار می‌گیرد.



نحوه زدن گره دولایی کمر

گره کمر فرانسوی: نوعی گره دو چشمی کمر که مانند یک گره ساده کمر زده می‌شود؛ با این تفاوت که بعد از تشکیل چشمی و عبور انتهای طناب از میان آن، انتهای طناب بعد از دور زدن از میان چشمی عبور داده می‌شود و بدین ترتیب، یک چشمی بزرگ‌تر، در زیر بغل فرد تشکیل می‌شود. سپس، یک گره ساده کمر تکمیل می‌شود. وزن فردی که روی چشمی اصلی گره نشسته است چشمی زیر بغل را تنگ‌تر می‌کند و گره روی سینه او قرار می‌گیرد.



گره کمر فرانسوی

گره‌های پُران: گره اتصال چشمی، گره کمر و گره ۲ خفت که به جای بست انتهای طناب در مرحله آخر، از یک چشمی برای رها شدن و باز شدن سریع آنها استفاده می‌شود. چنین گره‌هایی، فشار یکنواخت را به خوبی تحمل می‌کنند؛ ولی در مقابل کشش‌های تند ناگهانی مقاوم نیستند.



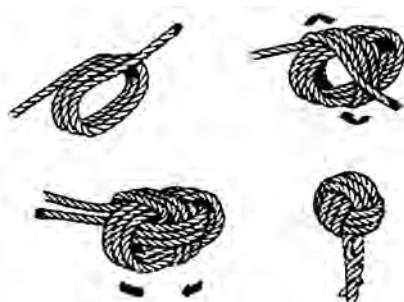
انواع گره‌های پُران

گره ساده اتصال: نوعی گره که روش عمومی برای اتصال دو رشته طناب مهار است. انتهای هر یک از طناب‌ها در این نوع گره، به قسمت ثابت آنها بست زده می‌شود.



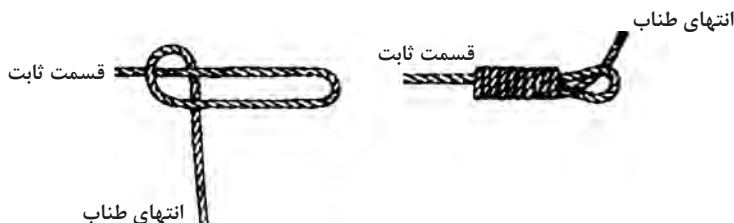
گره ساده اتصال

گره پنجه میمونی: نوعی گره که برای سنگین کردن انتهای طناب مبادله به کار می‌رود؛ به نحوی که می‌توان به کمک آن، طناب را به راحتی در مقابل باد به سوی نقطه مورد نظر پرتاب کرد.



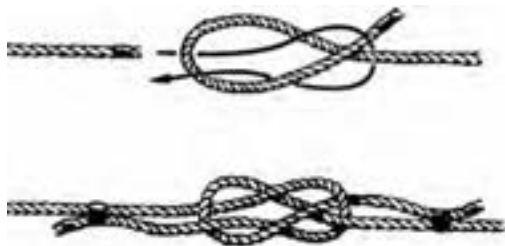
نحوه زدن گره پنجه میمونی

گره موقت طناب مبادله، نوعی گره پنجه میمونی است که به سادگی و به سرعت ساخته می‌شود. برای ساخت این گره، ابتدا یک چشمی به طول $1/5$ متر در انتهای طناب تشکیل می‌شود. سپس، انتهای طناب محکم به دور چشمی تشکیل شده پیچانده می‌شود و این عمل، از ۲۰ سانتی‌متر از محل واقعی بستن چشمی شروع می‌شود و تا باقی ماندن چشمی کوچک ادامه می‌یابد. سپس، انتهای طناب از میان چشمی مذکور عبور داده و قسمت ثابت آن کشیده می‌شود تا گره محکم و تنگ شود. این گره به صورت موقت به کار می‌رود. اغلب، برای گره طناب مبادله از گره پنجه میمونی استفاده می‌شود.



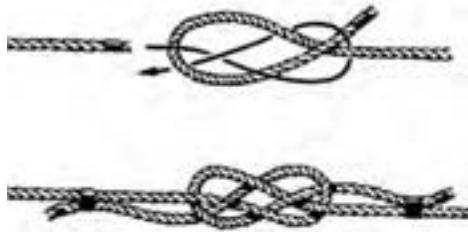
گره موقت طناب مبادله

گره عبوری اتصال: نوعی گره که برای اتصال دو رشته طناب عبوری از دور دوار به کار می‌رود. انتهای هر یک از طناب‌ها، با بست موقت به قسمت ثابت آنها بسته می‌شود. برای تشکیل این گره، ابتدای طناب از روی قسمت ثابت عبور داده می‌شود و سپس، سر طناب دیگر از میان چشمی تشکیل شده در طناب نخست رد می‌شود؛ به طوری که ابتدا از زیر چشمی و سپس از رو و از زیر محل تقاطع و در خاتمه از زیر و روی چشمی بگذرد.



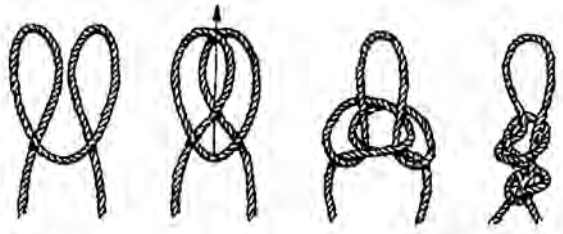
نحوه زدن گره عبوری اتصال

گره زوج عبوری اتصال: نوعی گره که محکم‌تر از گره عبوری اتصال است و زمانی به کار برده می‌شود که به بستن محکم‌تر از گره عبوری اتصال نیاز باشد.

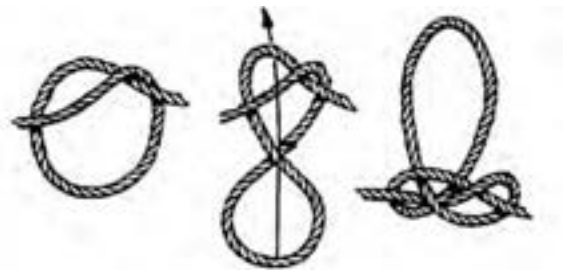


نحوه زدن گره زوج عبوری اتصال

گره کوهنوردی و گره سه پایه: انواعی از گره‌ها که بیشتر مورد استفاده کوهنوردان هستند؛ اما ملوانانی که در عملیات زمینی شرکت می‌کنند نیز از آنها استفاده می‌کنند. این گره‌ها، زمانی به کار می‌روند که تعدادی کوهنورد برای بالاروی از یک صخره خود را با طناب به یکدیگر می‌بندند. برای بستن افراد به چشمی طناب نیز، از این گره‌ها استفاده می‌شود. گره ساده، برای این منظور مناسب نیست و به کار برده نمی‌شود؛ زیرا این گره باعث ایجاد فشردگی در طناب خواهد شد.

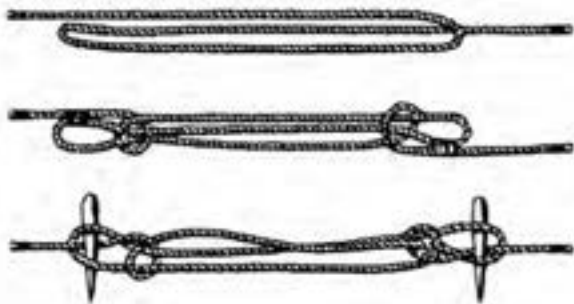


نحوه زدن گره کوهنوردی



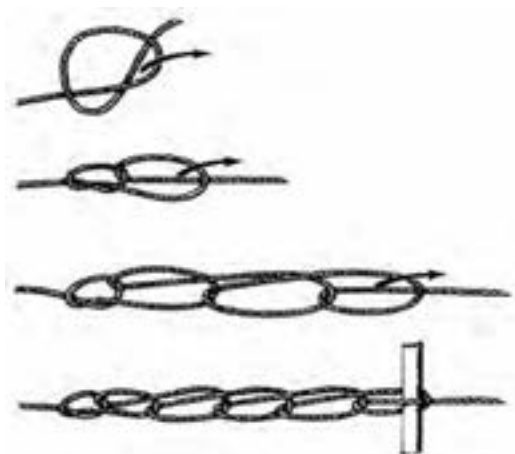
نحوه زدن گره سه پایه

گره کوتاه‌کننده طناب: نوعی گره که برای کوتاه کردن موقتی طناب به کار می‌رود. مزیت گره مذکور این است که دیگر نیازی به بریدن طناب برای کوتاه‌سازی آن نخواهد بود. فشاری که روی طناب وارد می‌شود اغلب از سرخوردن گره جلوگیری می‌کند؛ اما اگر لازم شود می‌توان حلقه‌های گره را به قسمت‌های ثابت بست یا از ۲ عدد بازوی کوچک برای انجام این کار استفاده کرد.



نحوه زدن گره کوتاه‌کننده طناب

گره زنجیری کوتاه‌کننده طناب: نوعی گره که از خفت‌های متعدد تشکیل شده است و برای کوتاه کردن انتهای طناب به کار می‌رود. این گره، ظاهری منظم دارد و فقط برای زمانی مناسب است که در هر مرحله از کار طول کوتاهی از طناب در اختیار باشد.



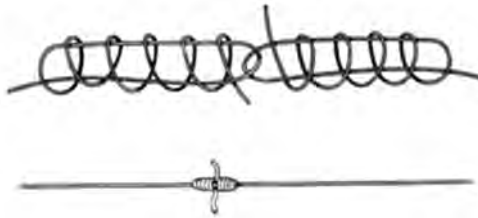
نحوه زدن گره زنجیری کوتاه‌کننده طناب

گره قلاب ماهیگیری: نوعی گره که با نخ نایلونی پلی آمید یا زه روی قلاب ماهیگیری زده می شود. برای این کار، انتهای نخ یا زه از میان چشمی قلاب عبور داده می شود و سپس، حلقه ای در امتداد ساق قلاب چشمی تشکیل می شود. آنگاه، نخ یا زه چندین دور به دور حلقه و ساق قلاب پیچانده می شود. این عمل از چشمی قلاب شروع می شود. گره قلاب ماهیگیری به گره طناب مبادله شباهت بسیار دارد.



گره قلاب ماهیگیری

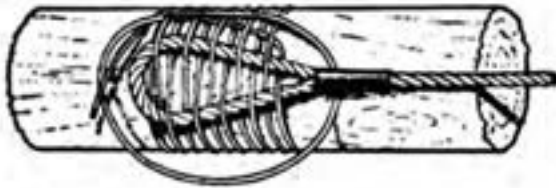
برای اتصال دو طناب پلی آمید یا زه به یکدیگر، ابتدا یک گره طناب مبادله در ابتدای یکی از طنابها زده می شود و سپس، انتهای طناب دیگر از میان آن عبور داده و دوباره گره ای مشابه زده می شود. بعد از انجام مراحل بالا، سر طنابها محکم کشیده می شوند تا گره جا بیفتد و تنگ شود. قبل از بستن این گره، برای سهولت کار طناب خیس یا مرطوب می شود.



نحوه اتصال دو طناب پلی آمید به یکدیگر

بست اتصال چشمی به طناب یا تیرک

نوعی بست که برای بستن چشمی طناب روی طناب دیگر یا یک تیرک به کار می رود.



بست اتصال چشمی به تیرک

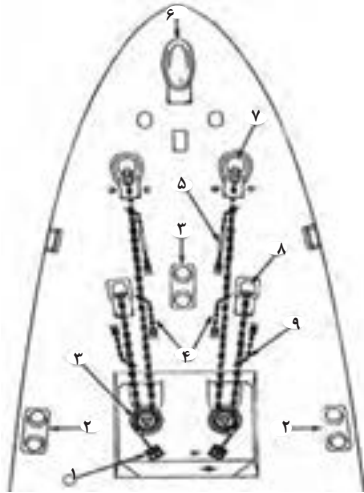
Midship	سکان وسط
Steady	راه ثابت
Steady as she goes	تثبیت راه فعلی
Port 5	سکان ۵ درجه به چپ
Port 10	سکان ۱۰ درجه به چپ
Port 15	سکان ۱۵ درجه به چپ
Port 20	سکان ۲۰ درجه به چپ
Hard Port	سکان تا آخر به چپ
Starboard 5	سکان ۵ درجه به راست
Starboard 10	سکان ۱۰ درجه به راست
Starboard 15	سکان ۱۵ درجه به راست
Starboard 20	سکان ۲۰ درجه به راست
Hard Starboard	سکان تا آخر به راست
Ease to 5	کاهش سکان به ۵ درجه در سمت فعلی
Ease to 10	کاهش سکان به ۱۰ درجه در سمت فعلی
What is your heading?	چه درجه‌ای می‌پیمایی؟

یکی از حساس‌ترین وظایف هر ملوان عرشه کار با ماشین‌آلات روی عرشه کشتی (Deck Machinery) می‌باشد. با توجه به نقش و اهمیت این وسایل در تأمین ایمنی دریانوردان، شما هنرجویان می‌بایست دانش کلی مربوط به برخی از مهم‌ترین تجهیزات و ماشین‌آلات روی عرشه را بیاموزید. مهم‌ترین این تجهیزات به شرح زیر هستند:

- وسایل مهار کشتی مشتمل بر دوارهای لنگر، فرقره‌های عمودی برای جمع‌آوری و کشیدن طناب‌ها و بافه‌های مهار کشتی، دوار با امکانات خودکار جهت تنظیم و حفظ نیروی کشش طناب‌ها و بافه‌ها؛
- وسایل جابه‌جایی بار مشتمل بر دوارهای مخصوص جابه‌جایی، دوارهای مخصوص وسایل بالابری بارهای سبک و سنگین، جرثقیل‌هایی با قابلیت چرخش در ۳۶۰ درجه، جرثقیل‌های بازویی ریلی با قابلیت حرکت روی ریل‌های منصوب بر عرشه به جلو و عقب و به سمت چپ و راست کشتی، دوارهای مخصوص بالا و پایین بردن دکل، جرثقیل‌های دکل و دوارهای مخصوص جابه‌جایی دکل.
- تجهیزات روی عرشه با کاربردهای خاص مشتمل بر دوارهای به آب‌اندازی قایق‌های نجات کشتی، دوارهای مخصوص باز و بسته کردن دریچه‌های افقی، جرثقیل‌های مخصوص جابه‌جایی لوله‌های انعطاف‌پذیر نفت کش‌ها، دوارهای به آب‌اندازی تجهیزات ماهی‌گیری دوارهای مخصوص به آب‌اندازی وسایل آب‌نگاری.

در این بخش برخی از این تجهیزات که نقشی مهم و کاربری بیشتری دارند، تشریح خواهد شد.

نمونه‌ای از ترتیب استقرار زنجیر لنگر و متعلقات آن در سینه کشتی :



- ۱ چرخ دستی ترمز تسمه‌ای چپ
- ۲ موت زوجی
- ۳ چرخ زنجیر دوار چپ
- ۴ خفت زنجیر با قلاب پزان
- ۵ خفت و قلاب پزان با مهره استوانکی
- ۶ حفرة لنگر در خط مرکزی
- ۷ حفرة لنگر
- ۸ لوله چاه زنجیر
- ۹ خفت کمکی زنجیر لنگر

متعلقات لنگر

۱ **قطعه هرزگرد (خودگرد):** قطعه‌ای در ۲ انتهای زنجیرها که شامل یک هرزگرد با چند حلقه زنجیر در انتهای هر سمت است. هرزگردها، با نوع شاکل اتصال کاربردی تفاوت دارند. قطعه هرزگرد، در انتهای خارجی زنجیر قرار دارد و برای استفاده با شاکل اتصال بدون شاخک و با شاخک لنگر به کار برده می‌شود. قطعه هرزگرد، که در انتهای داخلی زنجیر در کشتی قرار دارد، همواره با یک شاکل با شاخک به قسمت اتصالی داخل چاه زنجیر متصل می‌شود.



۲ **هرزگرد زنجیر مهار:** نوعی هرزگرد پر قدرت که به زنجیر لنگرهای کشتی وصل می‌شود. این هرزگرد، زمانی استفاده می‌شود که کشتی دو لنگر می‌اندازد و هرزگرد به هر دو زنجیر بسته می‌شود تا از تابیدگی زنجیرها ممانعت به عمل آورد. این نوع هرزگرد، از دو صفحه چشمی دار تشکیل شده است که هر یک سه چشمی دارند. صفحه‌های مذکور، در یک طرف هرزگرد قرار دارند. یک چشمی از هر صفحه، به هرزگرد وصل می‌شود و دو چشمی دیگر به زنجیرهای لنگر متصل‌اند.



هرزگردهای زنجیر مهار و لنگر

۳ **خفت زنجیر (SLIP):** ابزاری که برای نگهداری موقت زنجیر به کار می‌رود. این ابزار، انواع مختلفی به شرح ذیل دارد:

■ خفت زنجیر با قلاب پُران؛ نوعی خفت زنجیری همه‌کاره که برای نگهداری زنجیر در هنگام کار روی عرشه به کار می‌رود؛

■ خفت زنجیر با پیچ و قلاب پُران؛ نوعی خفت با قلاب پُران که دارای مهره‌ای استوانکی است. این مهره، بین بست روی عرشه و قلاب پُران قرار می‌گیرد و برای بستن لنگر در حفرة زنجیر هنگام عزیمت کشتی به دریا استفاده می‌شود.
در کشتی‌های تجاری، بیشتر از خفت زنجیر پنجه‌ای استفاده می‌شود.



خفت بلیک یا سواره



خفت پیچی



خفت پنجه شیطان

۴ **اهرم بلندکننده زنجیر:** هنگامی که نیاز به بلند کردن زنجیر است از اهرم بلندکننده زنجیر استفاده می‌شود. برای گرفتن حلقه‌های زنجیر و حرکت دادن آنها نیز، از قلاب زنجیر استفاده می‌شود. این وسیله، هنگامی که زنجیر در حال حرکت است کاربردی ندارد. به‌علت احتمال گیر کردن قلاب زنجیر در زنجیر برای گرفتن حلقه‌ها از یک قطعه سیم استفاده می‌شود.



اهرم بلندکننده زنجیر



۵ **قلاب زنجیر:** برای مهار کردن زنجیر لنگر که ممکن است لنگر در حال حرکت کشتی به صورت احتمالی آزاد شود به کار می‌رود.

۶ **طناب و قلاب:** طناب کنفی یا سیمی که در انتهای آن قلابی وصل شده است و برای کار زنجیر به طور دستی و بدون کمک دوار به کار می‌رود.



شناسایی نقاط عمومی در کشتی

شناسایی نقاط در یک کشتی مشابه هر فرد دیگر در یک کارخانه، مزرعه، اداره یا حتی یک خانه کوچک ضروری است. اشیای ثابت یا متحرک در کشتی وقتی در روی کشتی قرار دارند به طور عمومی یا نسبت به نقطه آنها به سینه و پاشنه و یا پهلو کشتی دارای موقعیت‌های مختلفی می‌باشند که به نام‌های خاصی نیز خوانده می‌شوند.

Ship's Side	پهلو کشتی	۱
Onboard	روی کشتی	۲
Outboard	دیواره یا پهلو بیرونی	۳
A Long Side	وقتی کشتی به اسکله پهلو گرفته باشد	۴
On Deck	روی کشتی	۵
Living Quarter	اقامتگاه در کشتی	۶
Deck	عرشه کشتی	۷
Aft	پاشنه	۸
Forward	سینه	۹

اصطلاحات مربوط به حرکت در کشتی نیز حالت‌های خاص خود را داشته که ضرورت دارد از آنها در امور مختلف هدایت و نگهداری کشتی استفاده شود. عمده‌ترین آنها بدین شرح است:

Under Way	وقتی یک کشتی نه در لنگر باشد، نه به بویه بسته شده و نه به اسکله پهلو گرفته شده و نه به گل نشسته باشد می‌گویند در حرکت است.	۱
Under Way Going A Head (Making Head Way)	وقتی یک کشتی در حالت حرکت به جلو باشد.	۲
Under Way Going A stern (Making stern Way)	وقتی یک کشتی در حالت حرکت به عقب باشد.	۳
Storage Way	وقتی سرعت یک کشتی به حدی باشد که بتوان از سکان استفاده نمود.	۴
Broad Side	وقتی کشتی دارای حرکت به پهلو باشد.	۵
Lee Way	وقتی یک کشتی دارای حرکت به پهلو بوده و هم‌زمان نیز تحت تأثیر باد هم قرار گرفته باشد.	۶
Weather Side	سمتی از کشتی که در طرف وزش باد قرار دارد.	۷
Lee Side	سمتی از کشتی که پناه بوده است و تحت تأثیر باد نیست.	۸
Under Way (Adrift)	وقتی یک کشتی از بویه یا اسکله جدا شده و در حال حرکت بوده ولی تحت تأثیر نیروی محرک‌اش نیست.	۹
(Course) Compass Course	وقتی کشتی با استفاده از قطب‌نما در حال حرکت باشد.	۱۰

اصطلاحات کار با لنگر (Anchor Terminology)

دریانوردی و کار در روی کشتی دارای اصطلاحات خاص و ویژه‌ای است که به حرفه و مشاغل موجود در آنها اهمیت خاصی داده و سابقه طولانی این هنر و فعالیت اقتصادی بشری را با اهمیت‌تر نمایان می‌سازد. مهم‌ترین اصطلاحات کار با لنگر که آگاهی و کاربرد آنها ضروری می‌باشد به شرح زیر است:

اصطلاحی است که در موقع بیرون آمدن لنگر از زمین کف دریا گفته می‌شود (به عبارت دیگر کنده شدن لنگر از کف دریا).	Anchor Aweigh	۱
وقتی که لنگر به‌طور عمودی از «لوله عبور زنجیر» آویزان شده باشد.	Anchor A Cockbill	۲
هنگامی که لنگر به کف دریا فرو نرفته و در اثر سنگینی کشتی در جهت باد و یا جریان آب همراه کشتی حرکت نماید.	Anchor Dragging	۳
این اصطلاح هنگامی به کار می‌رود که کشتی به وسیله لنگر خود مهار شده و هیچ حرکتی به جز حرکت گردشی حول لنگر نداشته باشد.	Brought - Up, Come To Got Her Cable	۴

وقتی کشتی به وسیله دو لنگر مهار شده ولی زنجیرهای هر دو لنگر به دور هم پیچیده شده باشند.	Foul Hawse	۵
وقتی که لنگر کشتی در کف دریا به یک مانع زیر آبی برخورد کرده به خصوص وقتی که ناخن‌های لنگر به سیم و زنجیرهای مغروق در دریا گیر کرده باشد.	Foul Anchor	۶
وقتی که زنجیر لنگر در آب دارای جهتی تقریباً برابر با سطح دریا باشد.	Long Stay	۷
وقتی که زنجیر لنگر در نزدیکی پهلوی کشتی قرار دارد، ولی درست در زیر سینه کشتی (Up and Down) نیست.	Short Stay	۸
جلوگیری از بیرون رفتن (یا خارج شدن) زنجیر به وسیله ترمز لنگر.	Snub	۹
خارج شدن زنجیر لنگر به طرف دریا در اثر سنگینی و وزن خودش.	Surge	۱۰
وقتی که یک کشتی در حالت سینه رو به جریان آب و در هنگام توقف در روی لنگر قرار داشته باشد.	Tide Rode	۱۱
در کشتی لنگر شده وقتی زاویه بین سطح آب و زنجیر لنگر کشتی ۹۰ درجه باشد.	Up And Down	۱۲
پایین بردن لنگر به وسیله نیروی دوار	Walk Back The Anchor	۱۳
وقتی که یک کشتی لنگر شده، رو به باد باشد یا بایستد.	Wind Rode	۱۴