

Polski Rejestr Statków

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY STATKÓW MORSKICH

ZMIANY NR 1/2011

do

CZĘŚCI II

KADŁUB

2011



GDĄŃSK

Zmiany Nr 1/2011 do Części II – Kadłub – 2011, Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich, zostały zatwierdzone przez Zarząd PRS S.A. w dniu 23 maja 2011 r. i wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2011 r.

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2011

PRS/AW, 05/2011

Wprowadza się następujące zmiany do Części II – Kadłub – 2011:

1. Tabela 13.4.3.4 otrzymuje brzmienie:

Lp.	Konstrukcja	Standardowe potrącenie, [mm]	Wartości graniczne min – max, [mm]
1	<ul style="list-style-type: none">– Pomieszczenia do przewozu suchych ładunków masowych,– Pionowe lub pochyle ściany pomieszczeń, o kącie nachylenia do płaszczyzny poziomej większym niż 25°, podlegające jednostronnemu oddziaływaniu balastu i/lub ładunku płynnego	0,05 t	0,5 – 1
2	<ul style="list-style-type: none">– Poziome lub pochyle ściany pomieszczeń, o kącie nachylenia do płaszczyzny poziomej mniejszym niż 25°, podlegające jednostronnemu oddziaływaniu balastu i/lub ładunku płynnego,– Pionowe lub pochyle ściany pomieszczeń, o kącie nachylenia do płaszczyzny poziomej większym niż 25°, podlegające obustronnemu oddziaływaniu balastu i/lub ładunku płynnego	0,10 t	2 – 3
3	<ul style="list-style-type: none">– Poziome lub pochyle ściany pomieszczeń, o kącie nachylenia do płaszczyzny poziomej mniejszym niż 25°, podlegające obustronnemu oddziaływaniu balastu i/lub ładunku płynnego	0,15 t	2 – 4

2. W punkcie 13.5.3.5 zmienia się definicję t_m :

t_m – projektowa grubość mocnika.

3. Na końcu punktu 15.2.5 dodaje się zapis:

Spełnienie wymagań dotyczących wytrzymałości wzdłużnej kadłuba, poza częścią środkową statku, powinno być sprawdzone w następujących rejonach:

- w rejonie dziobowego zakończenia przedziału maszynowni,
- w rejonie dziobowego zakończenia dziobowej ładowni statku,
- w rejonach, gdzie ma miejsce znacząca zmiana przekroju poprzecznego kadłuba statku,
- w rejonach, gdzie ma miejsce zmiana w systemie wiązań konstrukcyjnych.

Wytrzymałość wybojcową elementów konstrukcyjnych biorących udział w wytrzymałości wzdłużnej kadłuba, poddanych oddziaływaniu momentów gnących i sił poprzecznych na wodzie spokojnej w warunkach ściskania lub ścinania, należy sprawdzać w szczególności w rejonach, gdzie następują zmiany w systemie wiązań konstrukcyjnych lub, gdzie ma miejsce znacząca zmiana przekroju poprzecznego kadłuba statku. Kryteria zachowania stateczności dla poszczególnych typów elementów konstrukcyjnych podane są w rozdziale 13.

Ciągłość konstrukcji powinna być zachowana na całej długości statku. W przypadku gdy pojawiają się znaczące zmiany w układzie/rozmieszczeniu elementów konstrukcyjnych, należy zastosować rozwiązania zapewniające odpowiednią wytrzymałość rejonu zmiany konstrukcji kadłuba statku.

Należy wykonać obliczenia sprawdzające wytrzymałość poprzecznego przekroju kadłuba statku:

- dla statków z dużymi otworami w pokładzie, takich jak kontenerowce – dla przekrojów położonych w odległości $0,25L$ od rufowego i dziobowego końca długości L lub w pobliżu tych miejsc,
- dla powyższych statków posiadających ładownie położone w stronę rufy od nadbudówki, pokładówki lub przedziału maszynowego – dla przekrojów znajdujących się w rejonie rufowego zakończenia ładowni rufowej i rufowego końca pokładówki lub przedziału maszynowego.

4. Na końcu punktu **15.4.2.6** dodaje się zapis:

Jednakże, w *Instrukcji ładowania statku* lub w *Planie postępowania z wodami balastowymi* należy zamieścić obliczenia rozkładów momentu gnącego i siły poprzecznej na wodzie spokojnej dla poszczególnych etapów opróżnienia lub zapełnienia każdego zbiornika w trakcie wymiany wód balastowych, jeżeli na statku stosowana jest sekwencyjna metoda wymiany wód balastowych.
