

Министерство морского флота

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ И ПРОЕКТНО-
КОНСТРУКТОРСКИЙ
ИНСТИТУТ МОРСКОГО ФЛОТА**

**ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ
ПО ОПТИМАЛЬНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ
ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ
МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СУДОВ**

РД 31.03.41-90

Ленинград
1990

РАЗРАБЕТАН

Центральным ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательским и проектно-конструкторским институтом морского флота

Заместитель директора по научной работе
д-р техн. наук С. Н. Дранкина

Заведующий отделом стандартизации и управления качеством продукции А. П. Вольваченко

Исполнители: канд. техн. наук В. Д. Фильмонов
(раздел I), канд. техн. наук Е. А. Калезин (руководитель разработки, раздел 2)

ПРИНЯТ К СВЕДЕНИЮ Регистром СССР

УТВЕРЖДЕН

Главсудомехом Минморфлота СССР
Начальник Н. Н. Зелькович

МИНИСТЕРСТВО
МОРСКОГО ФЛОТА СССР
(МИНМОРФЛОТ СССР)

Руководителям предприятий,
организаций и учреждений
Минморфлота (по списку)

103759, Москва, Рождественка, 1/4

от 20.06.90 № ГСМ-21/972

О введении в действие
РД 31.03.41-90

Главсудомехом утвержден РД 31.03.41-90 "Технико-эксплуатационные требования по оптимальной комплектации электростанций морских грузовых судов" со сроком введения в действие 01.01.91.

Требования предназначены для использования научно-исследовательскими и проектно-конструкторскими организациями, группами наблюдения и парходствами Минморфлота при разработке технико-экономических обоснований и технико-эксплуатационных требований к новым судам, рассмотрении проектных проработок, эскизных и технических проектов судов, выполняемых Млнсудпром, проектных предложений, проектов и контрактной документации, выполняемых зарубежными фирмами.

ПРЕДЛАГАЮ

1. С 01.01.91 руководителям предприятий, организаций и учреждений ввести в действие РД 31.03.41-90.

2. ЦНИИЭФ, БМП до 01.12.90 издать РД 31.03.41-90 в необходимом количестве и разослать предприятиям, организациям и учреждениям.

3. С 01.01.91 считать утратившим силу РД 31.03.41-84 с извещением № 1 об изменении.

4. Контроль за исполнением настоящего директивного письма возложить на ЦНИИЭФ.

Начальник Главсудомеха

Н.Н.Зенькович

Письмом ГСМ-21/972 от 20.06.90
ором введения в действие
установлен с 01.01.91

Настоящий руководящий документ устанавливает технико-эксплуатационные требования по оптимальной комплектации основных судовых электростанций (СЭС) морских транспортных судов.

Документ распространяется на СЭС судов с дизельными энергетическими установками (ЭУ).

Документ не ограничивает применение для расчета мощности и выбора комплектации СЭС других методов, рекомендованных ОСТ 5.6168-80. Судовые электроэнергетические системы. Методы расчета электрических нагрузок и определения состава генераторов электростанций.

Раздел I. РАСЧЕТ МОЩНОСТИ СУДОВЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ

I.1. Общие положения

I.1.1. Метод расчета мощности СЭС судов с дизельными ЭУ, использованный в настоящем документе, основывается на статистическом анализе реальных нагрузок СЭС и основных потребителей электроэнергии на различных типах морских транспортных судов в нормальных эксплуатационных условиях.

Определение необходимости установки и расчет мощности аварийного источника электроэнергии (аварийной СЭС) для проектируемой серии судов в задачу настоящего документа не входит.

I.1.2. Основными расчетными режимами работы СЭС для судов любого типа с дизельной ЭУ считаются режимы хода и стоянки судна без грузовых операций судовыми средствами^I, достигающие

^I В дальнейшем тексте - стоянка.

в сумме по продолжительности 90% времени эксплуатационного периода судов. Остальные расчетные режимы работы СЭС, связанные с другими режимами работы судна, в расчетном отношении являются производными от основных (режимы маневров, стоянки судна с грузовыми операциями судовыми средствами¹, готовности и др.).

Для всех типов судов принимается следующее обозначение расчетных режимов:

$\mathcal{J} = 1, 3, 5, 7$ – соответственно режимы ходовой, стоянка, маневренный и стоянка с грузовыми операциями в умеренной зоне;

$\mathcal{J} = 2, 4, 6, 8$ – те же режимы в тропической зоне.

Для наливных, нефтенавалочных судов и газозовов рекомендуется вместо режимов 7, 8 ввести режимы 7, 9 (погрузка и выгрузка в умеренной зоне) и 8, 10 (погрузка и выгрузка в тропической зоне). При необходимости могут быть введены и другие режимы, например, готовности II (в умеренной зоне) и I2 (в тропической зоне), 8вс режимы в арктической зоне и др.

I.1.3. Минимальное значение суммарной номинальной мощности генераторных агрегатов (ГА) ($\sum P_{Г ном}$)² обеспечивающих режим \mathcal{J} , определяются суммарной расчетной мощностью $P_{сэс}(\mathcal{J})$ режима.

Мощность $P_{сэс}(\mathcal{J})$ состоит из максимальной интегральной мощности стандартных потребителей электроэнергии $P_{max}(\mathcal{J})$ в соответствующем основном режиме и суммы добавочных мощностей $\sum \Delta P$:

$$P_{сэс}(\mathcal{J}) = P_{max}(\mathcal{J}) + \sum \Delta P \quad (I)$$

I.1.4. Интегральная мощность стандартных потребителей основного режима – это мощность, формируемая потребителями, качественно одинаковыми для любого типа судна с дизельной ЭУ.² В число таких потребителей включаются:

механизмы, обслуживающие главную и вспомогательную энергетические установки (в том числе кстающую);

воздушные компрессоры;

сепараторы топлива и масла, перекачивающие насосы;

¹ В дальнейшем тексте – стоянка с грузовыми операциями.

² В дальнейшем тексте – интегральная мощность.

испарительная установка;
вентиляция машинного отделения (только в ходовом режиме);
рулевые машины;
вентиляция жилых, служебных и грузовых помещений (кроме вентиляции помещений для перевозки транспортных средств с топливом в баках);
рефрижераторная установка провизионных камер;
электронагреватели и насосы мытьевой и питьевой воды;
балластные и пожарные насосы в режиме кратковременной работы;
осушительные насосы;
инсинератор, установки очистки льяльных сточных вод, фекальные насосы;
валоповоротные устройства и тельфер машинного отделения;
система катодной защиты;
швартовные лебедки в режиме автоматической работы;
механизмы люковых закрытий, грузовых аппарелей, платформ, лапцортов, траповые и шлюпочные лебедки и другие вспомогательные грузоподъемные устройства в режиме кратковременной работы;
бытовое, хозяйственное и ремонтное оборудование, зарядные устройства;
освещение (кроме освещения грузовых помещений для перевозки транспортных средств с топливом в баках на роулерах и судах многоцелевого назначения);
электронагревательные приборы для обогрева служебных помещений и неработающего оборудования;
средства радиосвязи и электронavigационные приборы;
электрические средства автоматизации.

1.1.5. К потребителям добавочной мощности ΔP относятся специфические потребители специализированных судов, потребители, работающие только в производных режимах (подруливающие устройства (ПУ), грузонные устройства и системы и др.), а также другие потребители с продолжительным режимом работы (системы летнего кондиционирования воздуха, вентиляции машинных отделений в режимах стоянки и др.), формирующие в рамках основных режимов соответствующие подрежимы. Перечень основных потребителей добавочной мощности в расчетных режимах работы СЭС указан в обязательном приложении I.

тип МОД по конструкции (Бурмейстер и Вайн - БМЗ, МАН, Зульцер).

1.2.2. Средняя мощность в ходовом режиме $\bar{P}(I)$ для судов с МОД типа Бурмейстер и Вайн - БМЗ, МАН и судов с СОД

при $\mathcal{N} \leq 9$ мВт

$$\bar{P}(I) = 46\mathcal{N}, \text{ кВт}, \quad (3)$$

при $\mathcal{N} > 9$ мВт

$$\bar{P}(I) = 13\mathcal{N} + 330, \text{ кВт}, \quad (4)$$

для судов с МОД типа Зульцер

$$P(I) = 53\mathcal{N}^{0,8}, \text{ кВт}. \quad (5)$$

1.2.3. Стандартное отклонение мощности в ходовом режиме $S(I)$

при $D \leq 16$ тыс.т

$$S(I) = 1,7D, \text{ кВт}, \quad (6)$$

при $D > 16$ тыс.т

$$S(I) = 0,12D + 25, \text{ кВт}. \quad (7)$$

1.2.4. Средняя мощность в режиме стоянки $\bar{P}(3)$ при $D \leq 11$ тыс.т

$$\bar{P}(3) = 9D, \text{ кВт}, \quad (8)$$

при $D > 11$ тыс.т

$$\bar{P}(3) = 0,6D + 100, \text{ кВт}. \quad (9)$$

1.2.5. Стандартное отклонение мощности в режиме стоянки $S(3)$

$$S(3) = 4,2D^{0,5}, \text{ кВт}. \quad (10)$$

1.2.6. Значения $\bar{P}(I)$ и $\bar{P}(3)$, полученные по формулам (3)-(5) и (8)-(9), должны быть увеличены с учетом Норм иску-

ствяного освещения на судах морского флота № 2506-8I в следующих размерах

для судов с $D \leq 5$ тыс.т - на 5 кВт;
 $5 < D \leq 11$ тыс.т - на 10 кВт;
 $11 < D \leq 40$ тыс.т - на 20 кВт;
 $D > 40$ тыс.т - на 30 кВт.

1.3. Определение составляющих добавочной мощности

1.3.1. Потребители добавочной мощности, указанные в обязательном приложении I и обозначенные $\Delta P_{OI} - \Delta P_{OI9}$, могут устанавливаться на судах различного типа, а обозначенные $\Delta P_{II} - \Delta P_{II2I}$ - только на судах определенного типа. Для упрощения расчетов величина добавочной мощности всех указанных потребителей принимается постоянной и равной

$$\Delta P = \Delta \bar{P} = \Delta P_{max} = Const. \quad (II)$$

Для некоторых потребителей в связи с отсутствием достаточной статистической информации указывается максимальная мощность, потребляемая ими на судах-прототипах.

1.3.2. Добавочная мощность при эксплуатации судна в тропической зоне ΔP_{OI} принимается одинаковой для всех расчетных режимов и определяется главным образом работой установок летнего кондиционирования воздуха жилых и служебных помещений, а также влиянием ряда других факторов (большим объемом включенной обдесудовой вентиляции, более интенсивной работой рефрижераторной установки провизионных камер, бытовых систем и др.).

Мощность ΔP_{OI} определяется в зависимости от водоизмещения судна по формуле

$$\Delta P_{OI} = I8D^{0,5}, \text{ кВт.} \quad (I2)$$

1.3.3. Вентиляция машинных отделений должна рассматриваться в расчетном отношении как потребитель добавочной мощности в режимах стоянок в связи с ее значительной установленной мощностью $P_{вент.мо}$, соизмеримой с интегральной нагрузкой

режимов, и нерегулярным характером использования.

Под машинными отделениями (в отличие от машинных помещений) понимаются только те судовые помещения, в которых установлены главные и вспомогательные двигатели. Суммарная номинальная мощность электроприводов (ЭП) вентиляторов $P_{\text{вент.мо}}$ определяется в зависимости от суммарной максимальной длительной мощности ГД по формуле

$$P_{\text{вент.мо}} = 25N^{0,6}, \text{ кВт.} \quad (13)$$

Мощность, потребляемая ЭП вентиляторов машинных отделений, ΔP_{O_2} , определяется по формулам в режиме стоянки в умеренной и арктической зонах

$$\Delta P_{O_2} = 0,25 P_{\text{вент.мо}}, \text{ кВт,} \quad (14)$$

в режиме стоянки в тропической зоне

$$\Delta P_{O_2}' = 0,5 P_{\text{вент.мо}}, \text{ кВт.} \quad (15)$$

В ходовом режиме судна вентиляция машинных отделений, как правило, полностью включена и входит в интегральную мощность.

1.3.4. Номинальная мощность ЭП подруливающих устройств должна быть задана в исходных материалах (обоснованиях, требованиях, технических заданиях, проектных проработках и т.п.) с учетом типа судна и ожидаемых условий его эксплуатации. При отсутствии конкретных данных расчетная суммарная мощность приводов одного или нескольких ПУ, $P_{\text{пу}}$, определяется для различных типов судов по формулам для наливных судов

$$P_{\text{пу}} = 43D^{0,7}, \text{ кВт,} \quad (16)$$

для железнодорожных паромов

$$P_{\text{пу}} = 163D^{0,6}, \text{ кВт,} \quad (17)$$

для остальных типов судов

$$P_{\text{пу}} = 40D^{0,9}, \text{ кВт,} \quad (18)$$

Мощности, потребляемая ЭП ПУ, ΔP_{03} , определяется по формуле

$$\Delta P_{03} = P_{пу ном} \cdot \kappa_{Вт}, \quad (19)$$

где $P_{пу ном}$ - номинальная мощность ЭП ПУ, выбранная из имеющегося ряда ПУ на основе расчета по формулам (16)-(18), а если ряд ПУ неизвестен - по данным судов-прототипов, приведенным в табл. I.

Таблица I

Основные типы морских транспортных судов,
оборудованных ПУ

Название головного судна	Страна постройки	Д, тыс.т	$P_{пу ном}$ кВт
I	2	3	4
НАЛИЧНЫЕ СУДА			
Олег Козевоп	СССР	7,5	135
Сергей Киров	Румыния	10,9	220
Иосиф Броз Тито	Югославия	22,0	370
АВТОМОБИЛЬНЫЕ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАРОМЫ			
Вохлайд	СССР	0,9	135
Техумарди	СССР	1,5	160
Советский Азербайджан	СССР	6,3	370
Советский Дагестан	Югославия	9,1	552
Герои Шипки	Югославия	23,1	735
Клайпеда	Германия	24,1	1472
ОСТАЛЬНЫЕ ТИПЫ СУДОВ			
Хейнлайд	Германия	2,7	173
Георгий Агафонов	Австрия	3,5	132
Брий Клементьев	Финляндия	4,0	110
Академик Тупслев	Франция	8,6	370
Инженер Мачульский	Финляндия	10,2	370

I	2	3	4
Иван Скуридин	СССР	10,6	370
Александр Фадеев	СССР	11,6	370
Стахановец Котов	Финляндия	12,5	450
Академик Н. Вавилов	Дания	13,7	600
Симон Боливар	Болгария	14,5	370
Анатолий Железняков	Италия	14,7	625
Борис Полевой	Финляндия	14,9	590
Капитан Гаврилов	Германия	25,1	736
Астрахань	Германия	26,8	736
Скульптор Коненков	Польша	29,2	880
Капитан Смирнов	СССР	35,9	1000
Магнитогорск	Финляндия	37,5	1100

1.3.5. Мощность, потребляемую пассивной системой стабилизации судна на волнении, ΔP_{04} , допускается не учитывать, так как она не превышает нескольких кВт.

1.3.6. Мощность, потребляемая ЭП балластных насосов, ΔP_{05} , на всех типах судов, кроме наливных, нефтенавалочных, газовозов и судов с грузовыми операциями, выполняемыми методом приподнятия, во всех расчетных режимах входит в интегральную мощность.

На наливных, нефтенавалочных судах и газовозах балластные насосы в режиме стоянки с грузовыми операциями работают продолжительно и мощность, потребляемую ЭП насосов, рекомендуется принимать равной

$$\Delta P_{05} = P_{ЭП}, \quad (20)$$

где $P_{ЭП}$ - суммарная номинальная мощность ЭП балластных насосов, определяемая по формуле

$$P_{ЭП} = 61D^{0,4}, \text{ кВт.} \quad (21)$$

Если балластные насосы должны иметь турбоприводы, работа-

щие от вспомогательных котлов с повышенной по сравнению с обычными котлами производительностью, то суммарную номинальную мощность ЭП, обслуживающих такие котлы (без учета резервных), $P_{ПК}$, рекомендуется принимать равной

$$P_{ПК} = (0,1 - 0,15) P_{БН}, \text{ кВт.} \quad (22)$$

Мощность, потребляемая ЭП, обслуживающими котлы, при коэффициенте загрузки $K_3 = 0,8$ определяется по формуле

$$\Delta P_{05} = 0,8 P_{ПК}, \text{ кВт.} \quad (23)$$

1.3.7. Мощность, потребляемую ЭП якорных и швартовых устройств в режиме маневров, ΔP_{06} и ΔP_{07} , в расчетах допускается не учитывать, так как в соответствии с общепринятой практикой эксплуатации в этом режиме исключенная мощность СЭС значительно превышает потребляемую за счет ввода в действие дополнительного ГА.

1.3.8. Средства электрообогрева жилых помещений работают при эксплуатации судна в умеренной и арктической зонах. Мощность, потребляемая средствами электрообогрева, ΔP_{08} , определяется по формуле

$$\Delta P_{08} = 0,6 \Delta P_{01}, \text{ кВт.} \quad (24)$$

Средства электрообогрева служебных помещений и неработающего оборудования устанавливаются практически на всех типах судов, поэтому потребляемая ими мощность входит в интегральную мощность.

На судах, проектируемых для эксплуатации в арктической зоне, должна дополнительно учитываться мощность, потребляемая средствами электрообогрева палубных механизмов, $\Delta P'_{08}$, во всех расчетных режимах при нахождении судна в арктической зоне.

Величина $\Delta P'_{08}$ может определяться на основании опыта эксплуатации судов-прототипов. Например, на судах типа "Норильск" ($D = 30,8$ тыс. т.) $\Delta P'_{08}$ составляет около 50 кВт (электрообогрев гидравлических приводов кранов, кормовой рампы, лаппортов, люковых закрытий).

1.3.9. Вспомогательные воздуходуватели, устанавливаем-

ные для некоторых типов МОД и СОД, используются, как правило, при пусках ГД и их работе с нагрузкой, не превышающей 50% номинальной, т.е. в режиме маневров. Для некоторых типов ГД воздуходнагнетатели должны работать также и в ходовом режиме (например, на судах типа "Норильск" с СОД типа Вяртсиля-Зульцер).

Мощность, потребляемую ЭП воздуходнагнетателей, ΔP_{09} , рекомендуется принимать равной для судов с МОД типа МАН

$$P_{09} = 5N, \text{ кВт.} \quad (25)$$

для судов с МОД типа Бурмейстер и Вайя - БВЗ и с МОД и СОД типа Зульцер

$$P_{09} = 4N, \text{ кВт.} \quad (26)$$

1.3.10. Работа дополнительного устройства при необходимости должна обеспечиваться за счет резерва включенной мощности СЭС или путем ввода в действие дополнительного ГА, поэтому потребляемому устройством мощность ΔP_{010} в расчетах допускается не учитывать.

1.3.11. Системы открывания судна при грузовых операциях, устанавливаемые на судах для перевозки тяжеловесных грузов, лихтеровозах, ролкерах и железнодорожных паромов, работают с использованием энергии гидроаккумулятора (система отечественного производства), воздушного компрессора (система "Интеринг") или перекачивающего насоса. Подпитка гидроаккумулятора осуществляется насосами относительно небольшой мощности с кратковременным режимом работы, и мощность, потребляемую ЭП системы, ΔP_{011} , в расчетах допускается не учитывать.

Мощность, потребляемая ЭП компрессора системы "Интеринг", составляет на судах с $D = 8-10$ тыс.т. $\Delta P_{011} = 30-40$ кВт. на судах с $D = 20-60$ тыс.т. - около 50 кВт.

Мощность, потребляемая перекачивающим насосом, установленным, например, на ролкерах типа "Скульптор Ковенков" ($D = 29,2$ тыс.т.), составляет около 40 кВт.

1.3.12. Электроприводы аппарельного устройства ролкеров, судов многоцелевого назначения и лихтеровозов работают временно при наличии достаточного резерва включенной мощности

СЭС. В связи с этим мощность ΔP_{012} в расчетах допускается не учитывать.

1.3.13. Суммарная мощность, потребляемая системами возбуждения главных синхронных генераторов с воздушным охлаждением и самовентиляцией и системами возбуждения и вентиляции гребных электродвигателей (ГЭД) постоянного или переменного тока с воздушным охлаждением на судах с гребной электрической установкой (ГЭУ), ΔP_{013} , определяется в зависимости от суммарной номинальной мощности ГЭД $\sum P_{ГЭД_{ном}}$, МВт, по формуле

$$\Delta P_{013} = 50 (\sum P_{ГЭД_{ном}})^{0,7}, \text{ кВт.} \quad (27)$$

Если величина $\sum P_{ГЭД_{ном}}$ не задана, то она определяется по формуле

$$\sum P_{ГЭД_{ном}} = \mathcal{N} \cdot \eta_{ГЭУ_{ном}}, \text{ МВт,} \quad (28)$$

где $\eta_{ГЭУ_{ном}}$ - ожидаемый номинальный к.п.д. ГЭУ, о.е.

1.3.14. При использовании ВРШ мощность, потребляемая ЭП механизмов изменения шага ВРШ, ΔP_{015} , определяется по формуле

$$\Delta P_{015} = 8,5 \mathcal{N}^{0,4}, \text{ кВт.} \quad (29)$$

На судах активного ледового плавания мощность, потребляемая ЭП механизма изменения шага специального ВРШ, может определяться на основании опыта эксплуатации судов-прототипов. Например, на судах типа "Норильск" ($\mathcal{N} = 15,4$ МВт) эта мощность составляет 56 кВт.

1.3.15. Мощность, потребляемая ЭП насосов рабочего масла и охлаждающей забортной воды гидродинамических и жестких муфт на судах с гидропередачей, ΔP_{016} , может определяться на основании опыта эксплуатации судов-прототипов. Например, на судах типа "Норильск" мощность ΔP_{016} , потребляемая насосами, обслуживающими гидродинамические муфты двух ГД ($\mathcal{N} = 2 \times 7,7$ МВт) в режимах хода и маневров в ледовых условиях, составляет около 70 кВт, а насосами, обслуживающими жесткие муфты в режимах хода и маневров на чистой воде, - около 10 кВт.

1.3.16. Мощность, потребляемая навешенными на ГД насосами смазочного масла (при охлаждении поршней маслом), ΔP_{017} , охлаждающей забортной воды, ΔP_{018} , и охлаждающей пресной воды, ΔP_{019} , определяется по формулам

$$\Delta P_{017} = 6,3N, \text{ кВт}, \quad (30)$$

$$\Delta P_{018} = 4,6N, \text{ кВт}, \quad (31)$$

$$\Delta P_{019} = 7,8N^{0,6}, \text{ кВт}. \quad (32)$$

Эти мощности учитываются в формуле (I) со знаком минус и только для ходового режима.

1.3.17. Мощность, потребляемая электрическими приводами грузовых устройств (кранов и лебедок) в установившемся режиме грузовых операций на сухогрузных универсальных и рефрижераторных судах, лесовозах, судах многоцелевого назначения и других типах судов, ΔP_{II} , определяется по формулам

для судов с одним типом грузовых устройств

$$\Delta P_{II} = \left(0,53 + \frac{1,05}{n'}\right) 0,15 n' G'_{\text{ном}} V'_{\text{ном}}, \text{ кВт}, \quad (33)$$

для судов с двумя типами грузовых устройств

$$\Delta P_{II} = \left(0,53 + \frac{1,05}{n'+n''}\right) \left[0,15 (n' G'_{\text{ном}} V'_{\text{ном}} + n'' G'_{\text{ном}} V'_{\text{ном}})\right], \text{ кВт}, \quad (34)$$

где n', n'' - число грузовых устройств с различной грузоподъемностью, которые могут работать одновременно во время грузовых операций; $n'+n'' \geq 3$;

$G'_{\text{ном}}, G''_{\text{ном}}$ - номинальные грузоподъемности грузовых устройств, тс;

$V'_{\text{ном}}, V''_{\text{ном}}$ - номинальные скорости подъема полного груза, м/мин.

Если краны и лебедки могут работать при различных значениях $G_{\text{ном}}$ и соответствующих им значениях $V_{\text{ном}}$, расчетная величина ΔP_{II} должна соответствовать такому возможному соче-

танию значений $G_{\text{ном}}$ и $V_{\text{ном}}$, которое требует максимальной потребляемой мощности ЭП грузовых устройств.

Расчеты ΔP_{II} при использовании электрогидравлических приводов грузовых устройств выполняются аналогично, но полученные значения ΔP_{II} должны быть умножены на коэффициент $K_{\text{гп}} = 1,15$, учитывающий потери в гидропередаче.

1.3.18. Мощность, потребляемая ЭП системы охлаждения рефрижераторного трюма на сухогрузных универсальных судах, судах многоцелевого назначения и других типах судов, ΔP_{I2} , может определяться на основании опыта эксплуатации судов-прототипов.

1.3.19. Мощность, потребляемая ЭП систем обеспечения грузовых операций на судах для перевозки тяжеловесных грузов, ΔP_{I3} , зависит от заданного способа выполнения грузовых операций.

Если выполнение грузовых операций предусмотрено судовым грузовым устройством, то мощность должна определяться на основании опыта эксплуатации судов-прототипов.

Так, для судов типа "Стахановец Котов" ($D = 12,5$ тыс.т.), имеющих козловой кран с $G_{\text{ном}} = 350$ т, $V_{\text{ном}} = 2$ м/мин, мощность ΔP_{I3} составляет около 50 кВт.

Если, наряду с грузовым устройством, предусмотрено выполнение грузовых операций методом притопления, то мощность ΔP_{I3} определяется по формуле

$$\Delta P_{I3} = P_{\text{БП}}, \text{ кВт}, \quad (35)$$

где $P_{\text{БП}}$ - определяется по (21).

1.3.20. Мощность, потребляемая ЭП грузовых устройств лихтеровозов, ΔP_{2I} , должна определяться на основании опыта эксплуатации судов-прототипов.

Например, на судах типа "Алексей Косыгин" ($D = 62$ тыс.т.), имеющих козловой кран с $G_{\text{ном}} = 500$ т, $V_{\text{ном}} = 6$ м/мин, мощность ΔP_{2I} составляет около 500 кВт, а на судах типа "Глико Фучик" ($D = 60,3$ тыс.т.) с синхрелифтом ($G_{\text{ном}} = 2700$ т, $V_{\text{ном}} = 0,72$ м/мин) около 950 кВт.

Если предусмотрено выполнение грузовых операций методом притопления, мощность ΔP_{2I} определяется по формуле (21).

1.3.21. Суммарная номинальная мощность вентиляторов грузовых помещений, предназначенных для перевозки транспортных средств с топливом в баках на роулерах и судах многоцелевого назначения, $P_{\text{вент.гп}}$ определяется в зависимости от объема указанных помещений $C_{\text{гп}}$ (в тыс.м³) по формуле

$$P_{\text{вент.гп}} = 3,6 C_{\text{гп}}^{1,4}, \text{ кВт.} \quad (36)$$

Мощность, потребляемая ЭП вентиляторов указанных помещений, ΔP_{41} , в режимах хода, маневров и стоянки, в соответствии с опытом эксплуатации определяется, исходя из шестикратного обмена воздуха в час, по формуле

$$\Delta P_{41} = 0,3 P_{\text{вент.гп}}, \text{ кВт.} \quad (37)$$

При заданном десятикратном обмене воздуха в час мощность определяется по формуле

$$\Delta P_{41} = 0,5 P_{\text{вент.гп}}, \text{ кВт.} \quad (38)$$

В режиме стоянки с грузовыми операциями при заданном двенадцатикратном обмене воздуха в час мощность рекомендуется принимать равной

$$\Delta P_{41} = P_{\text{вент.гп}}, \text{ кВт.} \quad (39)$$

1.3.22. Мощность, потребляемая средствами освещения грузовых помещений на роулерах и накатных палуб на судах многоцелевого назначения, ΔP_{42} , определяется по формуле

$$\Delta P_{42} = 2,25 C_{\text{гп}}^{0,8}, \text{ кВт.} \quad (40)$$

1.3.23. Мощность, потребляемая ЭП грузовых лифтов на роулерах, ΔP_{43} , может определяться на основании опыта эксплуатации судов-прототипов. Так, на роулерах типов "Инженер Бечажо-ренко" ($D = 9,8$ тыс.т.) и "Иван Скуридин" ($D = 10,6$ тыс.т.) мощность ΔP_{43} составляет 140-160 кВт.

1.3.24. Мощность, потребляемая при перевозке рефрижераторных контейнеров, ΔP_{44} , определяется по формулам:

в умеренной зоне

$$\Delta P_{44} = \Delta P_{44}^{(I)} \cdot n_{\kappa} \cdot K_0, \text{ кВт}, \quad (41)$$

в тропической зоне

$$\Delta P_{44} = \Delta P_{44}^{(I)} \cdot n_{\kappa} \cdot K_0', \text{ кВт}, \quad (42)$$

где $\Delta P_{44}^{(I)}$ - максимальная мощность, потребляемая одним рефконтейнером;

n_{κ} - максимальное количество перевозимых рефконтейнеров (по спецификации);

K_0, K_0' - коэффициенты одновременности работы рефконтейнеров соответственно в умеренной зоне и в тропической зоне.

По данным экспериментальных исследований на судах, перевозящих рефконтейнеры, можно принимать $\Delta P_{44}^{(I)} = 6 \text{ кВт}$; $K_0 = 0,5$; $K_0' = 0,6$.

1.3.25. Мощность, потребляемая ЭП главной холодильной установки на рефрижераторных судах, ΔP_{81} , в режиме максимальной использования установки, соответствующем первоначальному охлаждению груза бананов, и с учетом $K_3 = 0,8$, определяется в зависимости от объема рефрижераторных трюмов S_{PT} (в тыс. м³), по формуле

$$\Delta P_{81} = 31 S_{PT}^{1,7}, \text{ кВт}. \quad (43)$$

Полученное значение ΔP_{81} рекомендуется учитывать при расчетах следующим образом:

- в режиме маневров $- \Delta P_{81}$.
- в режимах ходовом и стоянки $- 0,75 \cdot \Delta P_{81}$.
- в режиме стоянки с грузовыми операциями $- 0,5 \cdot \Delta P_{81}$.

1.3.26. Номинальная суммарная мощность приводов грузовых насосов наливных и нефтенавалочных судов $P_{ГМ}$ должна быть задана в исходных материалах.

При отсутствии конкретных данных эта мощность определяется по формуле

$$P_{ГН} = 46D^{0,9}, \text{ кВт.} \quad (44)$$

Мощность, потребляемая приводами грузовых насосов, ΔP_{91} , определяется по формулам:

в случае электропривода

$$\Delta P_{91} = 0,8 P_{ГН}, \text{ кВт,} \quad (45)$$

в случае турбопривода

$$\Delta P_{91} = (0,8 + 0,12) P_{ГН}, \text{ кВт.} \quad (46)$$

1.3.27. Мощность, потребляемая ЭП системы инертных газов в продолжительном режиме (выгрузка нефтепродуктов), ΔP_{92} , определяется по формуле

$$\Delta P_{92} = (0,025 + 0,040) P_{ГН}, \text{ кВт.} \quad (47)$$

Эпизодическая работа системы в остальных режимах должна обеспечиваться за счет резерва включенной мощности СЭС, поэтому величина ΔP_{92} в расчетах мощности этих режимов не учитывается.

1.3.28. Работа потребителей, дополнительно используемых при мойке танков и в системе подогрева грузов на наливных и нефтенавалочных судах, должна обеспечиваться за счет резерва включенной мощности СЭС, поэтому соответствующие величины ΔP_{93} и ΔP_{94} в расчетах мощности указанных подрежимов допускается не учитывать.

1.3.29. Мощность, потребляемая ЭП, обслуживающими грузовую систему, ΔP_{101} , систему сжигания газа, ΔP_{102} , и систему инертных газов, ΔP_{103} , на газовозах, зависит от объема грузовых трюмов $S_{ГТ}$ и может определяться на основании опыта эксплуатации судов-прототипов.

Так, на газовозах типа "Ирмала" ($D = 15,4$ тыс.т; $S_{ГТ} = 12$ тыс.м³) и типа "Моссовет" ($D = 73,3$ тыс.т, $S_{ГТ} = 75$ тыс.м³), мощности, потребляемые указанными системами, соответственно составляют: $\Delta P_{101} = 660$ и 1380 кВт; $\Delta P_{102} = 400$

1170 кВт, $\Delta P_{I03} = 60$ и 196 кВт.

1.3.30. Мощность, потребляемая ЭП грузовых устройств железнодорожных паромов (вагонолифтов), ΔP_{I2I} , может определяться на основании сплита эксплуатации судов-прототипов. Например, на судах типа "Герои Шипки" ($D = 23$ тыс. т.), имеющих вагонолифт с $G_{ном} = 170$ т, $V_{ном} = 5,1$ м/мин, мощность ΔP_{I2I} составляет около 350 кВт.

1.3.31. При наличии специальных требований или обоснований в суммарной расчетной мощности всех или отдельных режимов могут быть учтены мощности дополнительных потребителей, не указанных в приложении I.

1.4. Определение суммарной расчетной мощности в основных режимах

1.4.1. Суммарная расчетная мощность в основных режимах для различных типов судов определяется по формулам:

1.4.1.1. Все типы судов, кроме судов многоцелевого назначения, ролкеров, контейнеровозов, рефрижераторных судов и газовозов

$$P_{сво}^{(1)} = P_{max}^{(1)}, \quad (48)$$

$$P_{сво}^{(2)} = P_{max}^{(1)} + \Delta P_{01}, \quad (49)$$

$$P_{сво}^{(3)} = P_{max}^{(3)} + \Delta P_{02}, \quad (50)$$

$$P_{сво}^{(4)} = P_{max}^{(3)} + \Delta P_{01} + \Delta P_{02}', \quad (51)$$

1.4.1.2. Суда многоцелевого назначения и ролкеры

$$P_{сво}^{(1)} = P_{max}^{(1)} + \Delta P_{41} + \Delta P_{42}, \quad (52)$$

$$P_{сво}^{(2)} = P_{max}^{(1)} + \Delta P_{01} + \Delta P_{41} + \Delta P_{42}, \quad (53)$$

$$P_{сво}^{(3)} = P_{max}^{(3)} + \Delta P_{02} + \Delta P_{41} + \Delta P_{42}, \quad (54)$$

$$P_{сво}^{(4)} = P_{max}^{(3)} + \Delta P_{01} + \Delta P_{02}' + \Delta P_{41} + \Delta P_{42}, \quad (55)$$

где ΔP_{41} определяется по (37) или (38).

1.4.1.3. Контейнеровозы

$$P_{\text{сво}}^{(1)} = P_{\text{max}}^{(1)} + \Delta P_{44}, \quad (56)$$

$$P_{\text{сво}}^{(2)} = P_{\text{max}}^{(1)} + \Delta P_{01} + \Delta P'_{44}, \quad (57)$$

$$P_{\text{сво}}^{(3)} = P_{\text{max}}^{(3)} + \Delta P_{02} + \Delta P_{44}, \quad (58)$$

$$P_{\text{сво}}^{(4)} = P_{\text{max}}^{(3)} + \Delta P_{01} + \Delta P'_{02} + \Delta P'_{44}. \quad (59)$$

1.4.1.4. Рефрижераторные суда

$$P_{\text{сво}}^{(1)} = P_{\text{max}}^{(1)} + 0,75 \Delta P_{81}, \quad (60)$$

$$P_{\text{сво}}^{(2)} = P_{\text{max}}^{(1)} + \Delta P_{01} + 0,75 \Delta P_{81}, \quad (61)$$

$$P_{\text{сво}}^{(3)} = P_{\text{max}}^{(3)} + \Delta P_{02} + 0,75 \Delta P_{81}, \quad (62)$$

$$P_{\text{сво}}^{(4)} = P_{\text{max}}^{(3)} + \Delta P_{01} + \Delta P'_{02} + 0,75 \Delta P_{81}. \quad (63)$$

1.4.1.5. Газовозы

$$P_{\text{сво}}^{(1)} = P_{\text{max}}^{(1)} + \Delta P_{102}, \quad (64)$$

$$P_{\text{сво}}^{(2)} = P_{\text{max}}^{(1)} + \Delta P_{01} + \Delta P_{102}, \quad (65)$$

$$P_{\text{сво}}^{(3)} = P_{\text{max}}^{(3)} + \Delta P_{02} + \Delta P_{102}, \quad (66)$$

$$P_{\text{сво}}^{(4)} = P_{\text{max}}^{(3)} + \Delta P_{01} + \Delta P'_{02} + \Delta P_{102}. \quad (67)$$

1.4.2. Если на судне предполагается использование средств электрообогрева жилых помещений, то в расчетные формулы для основных и производных режимов в умеренной и арктической зонах должна входить добавочная мощность ΔP_{08} .

1.4.3. Если судно проектируется для эксплуатации в арктической зоне и предполагается использование средств электрообогрева палубных механизмов, то в расчетные формулы для основных и производных режимов в арктической зоне должна входить добавочная мощность $\Delta P'_{08}$.

1.4.4. Если на судне предполагается использование ГД, требующих продолжительной работы вспомогательных воздухонагревателей в ходовом режиме, то добавочная мощность ΔP_{09} должна входить в расчетные формулы не только в режиме маневров, но и в ходовом режиме.

1.4.5. Если на судне предполагается использование ГЭУ, то в расчетные формулы для ходового режима и режима маневров должна входить добавочная мощность ΔP_{013} .

1.4.6. Если на судне предполагается использование ВРШ, то в расчетные формулы для ходового режима и режима маневров должна входить добавочная мощность ΔP_{01b} .

1.4.7. Если на судне предполагается использование гидропередачи, то в расчетные формулы для ходового режима и режима маневров должна входить добавочная мощность ΔP_{016} .

1.4.8. Если на любом типе судна (кроме рефрижераторного) предусматривается специальный рефрижераторный трюм, то в расчетные формулы для основных и производных режимов должна входить добавочная мощность ΔP_{12} .

1.4.9. Если на любом типе судна предусматриваются навешенные на ГД насосы смазочного масла, охлаждающей забортной и пресной воды, то во все расчетные формулы для ходового режима должны входить добавочные мощности ΔP_{017} , ΔP_{018} , ΔP_{019} со знаком минус.

1.5. Оценка суммарной расчетной мощности в производных режимах

1.5.1. Суммарная расчетная мощность в режиме маневров для всех типов судов, кроме рефрижераторных, определяется по формулам

$$P_{сво}^{(5)} = P_{оэс}^{(1)} + \Delta P_{03} + \Delta P_{09} \quad (68)$$

$$P_{сво}^{(6)} = P_{сво}^{(2)} + \Delta P_{03} + \Delta P_{09} \quad (69)$$

Для рефрижераторных судов

$$P_{оэс}^{(5)} = P_{max}^{(1)} + \Delta P_{03} + \Delta P_{09} + \Delta P_{81} \quad (70)$$

$$P_{сво}^{(6)} = P_{max}^{(1)} + \Delta P_{01} + \Delta P_{03} + \Delta P_{09} + \Delta P_{81} \quad (71)$$

1.5.2. Если на судне предполагается использование ГЭУ, ВРШ, гидропередачи, то значения $P_{оэс}^{(1)}$ и $P_{сво}^{(2)}$ в (68)-(71) с учетом 1.4.5, 1.4.6 и 1.4.7 должны включать в себя также

соответствующие добавочные мощности ΔP_{013} , ΔP_{015} , ΔP_{016} .

1.5.3. Суммарная мощность в режиме маневров для судов о Ш является в большинстве случаев максимальной расчетной мощностью СЭС и должна использоваться для проверки достаточности суммарной номинальной мощности ГА при выборе вариантов комплектации СЭС.

1.5.4. Суммарная расчетная мощность в режиме стоянки о грузовыми операциями определяется по формулам

1.5.4.1. Сухогрузные универсальные суда и лесовозы

$$P_{\text{сво}}^{(7)} = P_{\text{сво}}^{(3)} + \Delta P_{11} \quad (72)$$

$$P_{\text{сво}}^{(8)} = P_{\text{сво}}^{(4)} + \Delta P_{11} \quad (73)$$

1.5.4.2. Суда для перевозки тяжеловесных грузов

$$P_{\text{сво}}^{(7)} = P_{\text{сво}}^{(3)} + \Delta P_{011} + \Delta P_{13} \quad (74)$$

$$P_{\text{сво}}^{(8)} = P_{\text{сво}}^{(4)} + \Delta P_{011} + \Delta P_{13} \quad (75)$$

1.5.4.3. Диктеровозы

$$P_{\text{сво}}^{(7)} = P_{\text{сво}}^{(3)} + \Delta P_{011} + \Delta P_{21} \quad (76)$$

$$P_{\text{сво}}^{(8)} = P_{\text{сво}}^{(4)} + \Delta P_{011} + \Delta P_{21} \quad (77)$$

1.5.4.4. Суда многоцелевого назначения

$$P_{\text{сво}}^{(7)} = P_{\text{max}}^{(3)} + \Delta P_{02} + \Delta P_{11} + \Delta P_{41} + \Delta P_{42} \quad (78)$$

$$P_{\text{сво}}^{(8)} = P_{\text{max}}^{(3)} + \Delta P_{01} + \Delta P'_{02} + \Delta P_{11} + \Delta P_{41} + \Delta P_{42} \quad (79)$$

В формулах (78) и (79) величина ΔP_{41} определяется по (39) и учитывается только в случаях, когда на судне возможно совмещение работы грузовых средств и погрузки (выгрузки) колесной техники на накатных помещениях.

1.5.4.5. Р о л к а р и

$$P_{\text{сво}}^{(7)} = P_{\text{max}}^{(3)} + \Delta P_{02} + \Delta P_{011} + \Delta P_{41} + \Delta P_{42} + \Delta P_{43} \quad (80)$$

$$P_{\text{сво}} (8) = P_{\text{max}} (3) + \Delta P_{0I} + \Delta P_{02} + \Delta P_{0II} + \Delta P_{4I} + \Delta P_{42} + \Delta P_{43} \quad (81)$$

В формулах (80) и (81) величина ΔP_{4I} определяется по (39), а ΔP_{43} учитывается только в случаях, когда на судне устанавливаются грузовые лифты.

1.5.4.6. Контейнеровозы и навалочные суда

$$P_{\text{сво}} (7) = P_{\text{сво}} (3), \quad (82)$$

$$P_{\text{оэо}} (8) = P_{\text{оэо}} (4). \quad (83)$$

1.5.4.7. Рефрижераторные суда

$$P_{\text{сво}} (7) = P_{\text{max}} (3) + \Delta P_{02} + \Delta P_{II} + 0,5 \Delta P_{8I}, \quad (84)$$

$$P_{\text{оэо}} (8) = P_{\text{max}} (3) + \Delta P_{0I} + \Delta P_{02}' + \Delta P_{II} + 0,5 \Delta P_{8I}. \quad (85)$$

1.5.4.8. Наливные и нефтенавалочные суда

$$P_{\text{оэо}} (7) = P_{\text{оэо}} (3) + \Delta P_{05}, \quad (86)$$

$$P_{\text{оэо}} (8) = P_{\text{сво}} (4) + \Delta P_{06}. \quad (87)$$

$$P_{\text{оэо}} (9) = P_{\text{оэо}} (3) + \Delta P_{06} + \Delta P_{9I} + \Delta P_{92}, \quad (88)$$

$$P_{\text{оэо}} (10) = P_{\text{сво}} (4) + \Delta P_{06} + \Delta P_{9I} + \Delta P_{92}. \quad (89)$$

$$P_{\text{оэо}} (11) = 0,8 P_{\text{max}} (I) + \Delta P_{06} + \Delta P_{92}, \quad (90)$$

$$P_{\text{оэо}} (12) = 0,8 P_{\text{max}} (I) + \Delta P_{0I} + \Delta P_{06} + \Delta P_{92}. \quad (91)$$

Формулы (90) и (91) учитывают режим готовности судна, в котором вводится в действие основная часть ЭП, обеспечивающих ходовой режим. Суммарная мощность в этом режиме может оказываться максимальной расчетной мощностью СЭС и должна использоваться для проверки достаточности суммарной номинальной мощности ГА при выборе вариантов комплектации СЭС.

1.5.4.9. Газовозы

В режиме стоянки с грузовыми операциями ЭУ газовозов, как правило, непрерывно поддерживается в состоянии готовности, и суммарную расчетную мощность рекомендуется определять по формулам

$$P_{\text{сво}} (7) = 0,8 P_{\text{max}} (I) + \Delta P_{05} + \Delta P_{I02}, \quad (92)$$

$$P_{\text{сво}} (8) = 0,8 P_{\text{max}} (I) + \Delta P_{0I} + \Delta P_{05} + \Delta P_{I02}, \quad (93)$$

$$P_{\text{сво}} (9) = 0,8 P_{\text{max}} (I) + \Delta P_{05} + \Delta P_{I0I} + \Delta P_{I02} + \Delta P_{I03}, \quad (94)$$

$$P_{\text{сво}} (10) = 0,8 P_{\text{max}} (I) + \Delta P_{0I} + \Delta P_{05} + \Delta P_{I0I} + \Delta P_{I02} + \Delta P_{I03}. \quad (95)$$

1.5.4.10. Железнодорожные паромы

$$P_{\text{свс}} (7) = P_{\text{свс}} (3) + \Delta P_{0II} + \Delta P_{I2I}, \quad (96)$$

$$P_{\text{свс}} (8) = P_{\text{свс}} (4) + \Delta P_{0II} + \Delta P_{I2I}. \quad (97)$$

1.6. Определение средних нагрузок судовых электростанций и суммарной номинальной мощности генераторов

1.6.1. Расчетные средние нагрузки СЭС, $P_{\text{ср}} (j)$, используемые в разделе 2 для определения расхода топлива, находятся по формулам

$$P_{\text{ср}} (1) = P_{\text{свс}} (1) - 3 S (1), \quad (98)$$

$$P_{\text{ср}} (2) = P_{\text{сво}} (2) - 3 S (1), \quad (99)$$

$$P_{\text{ср}} (3) = P_{\text{сво}} (3) - 3 S (3), \quad (100)$$

$$P_{\text{ср}} (4) = P_{\text{свс}} (4) - 3 S (3), \quad (101)$$

$$P_{\text{ср}} (5) = P_{\text{сво}} (5) - 3 S (1), \quad (102)$$

$$P_{ор} (6) = P_{сэс} (6) - 3 S (1), \quad (103)$$

$$P_{ср} (7) = P_{сэс} (7) - 3 S (3), \quad (104)$$

$$P_{ор} (8) = P_{сэс} (8) - 3 S (3), \quad (105)$$

$$P_{ор} (9) = P_{сэс} (9) - 3 S (3), \quad (106)$$

$$P_{ор} (10) = P_{сэс} (10) - 3 S (3), \quad (107)$$

$$P_{ор} (11) = P_{сэс} (11) - 3 S (3), \quad (108)$$

$$P_{ор} (12) = P_{сэс} (12) - 3 S (3). \quad (109)$$

1.6.2. Минимальные значения суммарной номинальной мощности ГА, $(\sum P_{гном})_{min}$, достаточные для обеспечения каждого расчетного режима работы СЭС в умеренной, арктической и тропической зонах, должны удовлетворять условию

$$(\sum P_{гном})_{min} \geq P_{сэс}. \quad (110)$$

Раздел 2. ВЫБОР ОПТИМАЛЬНОГО ВАРИАНТА КОМПЛЕКТАЦИИ СУДОЭХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ

2.1. Общие положения

2.1.1. Определение возможных вариантов комплектации СЭС производится на основании результатов определения расчетной мощности СЭС во всех режимах и минимальных значений суммарной номинальной мощности ГА $(\sum P_{гном})_{min}$, обеспечивающих каждый режим и выбираемых с учетом имеющихся рядов ГА.

2.1.2. В состав СЭС могут входить следующие основные типы ГА:

2.1.2.1. дизель-генераторы (ДГ);

2.1.2.2. валогенераторы (ВГ) с системой привода ВГ от ГД и оредотвами стабилизации частоты тока или частоты вращения ВГ (ВГС).

2.1.3. На судах с ГЭУ может быть использована единая электроэнергетическая система (ЕЭЭС) с обеспечением потребителей электроэнергией от шин ГЭУ переменного или переменного-постоянного тока с управляемыми выпрямителями в главных цепях ГЭУ.

2.1.4. Число возможных вариантов комплектации СЭС ограничивается соображениями технической целесообразности каждого варианта, имеющимися типоразмерными рядами ГА и возможностью размещения ГА выбранного типа и мощности в машинном отделении судна, для чего должен быть принят во внимание опыт эксплуатации СЭС на аналогичных или близких по основным характеристикам судах-прототипах (справочное приложение 2).

2.1.5. Для каждой проектируемой серии судов должна быть рассмотрена возможность использования ВГ, а для судов с ГЭУ — возможность создания ЕЗЭС. Эффективность применения ВГ или ЕЗЭС должна быть подтверждена специальным технико-экономическим обоснованием; отказ от их применения также должен быть обоснован.

2.1.6. Каждый из сравниваемых вариантов комплектации СЭС должен удовлетворять указанным ниже обязательным требованиям.

2.2. Обязательные требования к вариантам комплектации

2.2.1. Все варианты комплектации СЭС должны удовлетворять требованиям к основным источникам электроэнергии на морских судах, указанным в Правилах классификации и постройки морских судов Регистра СССР, Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с Протоколом 1978 г. и Поправками 1981 г. и 1983 г., Публикации № 92 Международной Электротехнической Комиссии (Электрические установки на судах).

2.2.2. При любом варианте комплектации СЭС основной источник электроэнергии должен состоять не менее чем из двух ГА.

Мощность этих ГА должна быть такой, чтобы при остановке одного из них она была достаточной для питания устройств и систем, необходимых для обеспечения нормальных эксплуатационных условий движения и безопасности судна и минимально необходимых условий обитаемости на нем.

Одним из двух ГА, входящих в состав основного источника электроэнергии, может быть ВГ, если он приводится в действие от ГД или гребного вала, работающего с постоянной частотой вращения при различных режимах работы судна.

2.2.3. Во всех вариантах комплектации СЭС должны обеспе-

чиваться необходимая эффективность электрической защиты генераторов, сетей и потребителей электроэнергии, качество электроэнергии и устойчивость ЭЭС в статических и переходных режимах в соответствии с требованиями Правил классификации и постройки морских судов Регистра СССР. С этой целью должны применяться современные технические средства с учетом опыта эксплуатации ЭЭС и наиболее крупных потребителей электроэнергии на аналогичных или близких по основным характеристикам судах-прототипах.

Если в режимах хода и маневров должны работать два и более ГА, то при выходе из строя одного из работающих ГА защита генераторов от перегрузки путем отключения части потребителей должна обеспечивать эффективную разгрузку оставшихся ГА так, чтобы во всех случаях обеспечивалась непрерывность электроснабжения, поддержание хода, управляемость и безопасность судна.

2.2.4. Сравнимые варианты комплектации ЭЭС должны также в наибольшей степени удовлетворять комплексу эксплуатационных требований, выполнение которых обеспечивает наибольшую надежность и удобство эксплуатации ЭЭС и минимальную среднегодовую наработку ГА (подраздел 2.3). Для всех вариантов комплектации должны быть выполнены расчеты среднегодовой наработки ГА и затрат на производство электроэнергии (подразделы 2.4-2.5).

2.2.5. Окончательный выбор оптимального варианта комплектации ЭЭС должен выполняться на компромиссной основе с учетом как экономических показателей сравниваемых вариантов, так и степени их соответствия основным эксплуатационным требованиям. Если какой-либо вариант комплектации обеспечивает минимум ежегодных затрат, но в меньшей степени соответствует эксплуатационным требованиям, а второй вариант несущественно отличается в экономическом отношении, но более полно отвечает указанным требованиям, предпочтение может быть отдано второму варианту.

2.3. Эксплуатационные требования к генераторным агрегатам и их составу в основных вариантах комплектации

2.3.1. Наилучшая с точки зрения надежности работы комп-

лектация СЭС должна обеспечивать минимальную вероятность обесточивания ЭЭС вследствие выхода из строя или длительной перегрузки ГА. Минимально необходимый уровень надежности работы СЭС при любом варианте комплектации обеспечивается структурным резервированием ГА, входящих в состав основного источника электроэнергии, и соответствием их обязательным требованиям нормативных документов к числу, мощности и перегрузочной способности ГА.

2.3.2. Расчетная среднегодовая наработка ГА, особенно ДГ, обладающих наименьшим ресурсом, должна быть минимально возможной для уменьшения эксплуатационных издержек.

2.3.3. Для компенсации ограниченного ресурса и недостаточной надежности ДГ, продления фактического срока службы и создания необходимых условий для их технического обслуживания (ТО) в процессе эксплуатации входящие в состав основного источника электроэнергии ДГ рекомендуется резервировать дополнительным ("эксплуатационным") ГА. В качестве таких ГА могут быть использованы ДГ равной или меньшей по сравнению с основными ДГ мощности или ВГ.

2.3.4. Наиболее рационально при одновременном удовлетворении требований максимальной надежности и экономичности СЭС и минимальной среднегодовой наработки ГА обеспечение нагрузки в наиболее длительных и энергоемких режимах работы судна одним ГА при наличии резервных ГА равной мощности. Дробление мощности ГА (по условиям расчетной нагрузки, имеющегося ряда ГА и т.д.) и использование в наиболее длительных режимах работы нескольких ГА увеличивает среднегодовую наработку ГА и уменьшает экономичность работы СЭС.

2.3.5. Для обеспечения максимально возможной надежности работы СЭС рекомендуется использование автоматизированных ДГ с минимально возможным временем ввода в действие и номинальной частотой вращения $n_{ДГ\text{ном}} = (12,5 - 16,7) \text{с}^{-1}$ (750-1000 об/мин). Применение ДГ с $n_{ДГ\text{ном}} = 25 \text{с}^{-1}$ (1500 об/мин) допускается в

случаях, когда по условиям размещения ДГ в машинном отделении или по условиям заказа и строительства серии судов применение других ДГ невозможно.

2.3.6. Номинальная мощность дизелей в ДГ для судов неог-

раниченного района плавания должна обеспечиваться при атмосферном давлении 100 кПа (750 мм рт.ст.), температуре наружного воздуха 45°C, относительной влажности 60% и температуре забортной воды 32°C. Если намеченные для использования ДГ рассчитаны на пониженные по сравнению с указанными температуры воздуха и воды (27°C в соответствии с требованиями стандарта ИСО 3046/1), значение номинальной мощности ДГ для режимов работы СЭС в тропической зоне должно быть уменьшено в соответствии с коэффициентом эксплуатационной мощности дизеля $K_{эм}$, определяемым в соответствии с техническими условиями или информацией завода-изготовителя и равным

$$K_{эм} = 0,85+0,90. \quad (III)$$

С учетом допустимой неравномерности распределения нагрузки между параллельно работающими ГА в пределах $\pm 10\%$ длительная нагрузка ГА не должна превышать 90% номинальной мощности.

2.3.7. Дополнительный резерв суммарной мощности ГА сверх установленного в соответствии с пп.2.3.3 и 2.3.6 настоящего раздела предусматривается только по специальному требованию судовладельца или при наличии специального технико-экономического обоснования.

2.3.8. Применение ВГ рекомендуется при любой мощности ГД на судах, обладающих наибольшими коэффициентами ходового времени. Нормальная мощность ВГ должна выбираться исходя из условий обеспечения максимальной расчетной нагрузки СЭС в ходовом режиме в любой климатической зоне. Если на двухвинтовых судах предполагается установка двух ВГ одинаковой мощности, номинальную мощность каждого ВГ рекомендуется выбирать из тех же условий для их посерединного использования.

При выполнении технико-экономического обоснования применения на проектируемом судне ВГ энергетическую установку судна следует рассматривать как единый движительно-электроэнергетический комплекс.

Определение номинальной (спецификационной) и длительной эксплуатационной мощности ГД и проектной (контрактной) скорости хода судна должно выполняться с учетом максимальной расчетной мощности, отбираемой ДГ в ходовом режиме.

Должна быть рассмотрена возможность использования ВГ без

уменьшения эксплуатационной мощности ГД, передаваемой на гребные винты, а также необходимость изменения параметров (облегчения) гребных винтов для исключения перегрузки ГД при работе ВГ с максимальной расчетной мощностью и изменении условий эксплуатации ГД (увеличение сопротивления движению судна, уменьшение частоты вращения ГД и др.).

Определение допустимых пределов изменения мощности и частоты вращения ГД в условиях эксплуатации в зависимости от типа используемой ВГС должно выполняться в соответствии с рекомендациями заводов-изготовителей ГД.

2.3.9. При выполнении технико-экономического обоснования и выбора конкретной ВГС необходимо учитывать:

2.3.9.1. принятие в зависимости от типа и назначения судна тип и число ГД и гребных винтов;

2.3.9.2. возможность использования современных ВГС на судах с ВРШ при экономических режимах хода со сниженной частотой вращения ГД до 70% заданного номинального значения, а также на судах с ВРШ при изменении частоты вращения ВРШ в режимах хода и маневров;

2.3.9.3. возможность уменьшения числа ДГ или уменьшения их номинальной мощности при соблюдении обязательных требований к основным источникам электроэнергии, указанным в настоящем разделе;

2.3.9.4. наличие ПУ и возможность использования ВГ для питания ПУ на судах с ВРШ; номинальная мощность ВГ в таких случаях должна быть достаточной для пуска и работы ПУ только от ВГ;

2.3.9.5. возможность применения валодизельгенераторов, приводимых в действие как от ГД, так и от вспомогательного двигателя, для обеспечения электроэнергией СЭС в режиме стоянки с грузовыми операциями судов с наиболее мощными потребителями электроэнергии, работающими в этом режиме (грузовые и балластные насосы на наливных судах и судах с выполнением грузовых операций методом притопления, главные холодильные установки на рефрижераторных судах и газовозах и пр.);

2.3.9.6. возможность применения валотурбогенераторов, приводимых в действие как от ГД, так и от утилизирующей газовой турбины;

2.3.9.7. расчетные коэффициенты ходового времени и ожидаемого использования ВГ в различных режимах и климатических зонах работы судна;

2.3.9.8. результаты расчетов затрат на производство электроэнергии, уменьшения среднегодовой наработки ДГ и издержек на топливо, смазочное масло, ТО и ремонт ДГ для вариантов комплектации СЭС с ВГ, выполненных в соответствии с подразделами 2.4-2.5.

2.3.10. Выбор типа, числа и номинальной мощности ГА для пяти основных вариантов комплектации СЭС, наиболее часто используемых на морских транспортных судах, рекомендуется выполнить при соблюдении следующих условий, обеспечивающих максимальное удовлетворение эксплуатационных требований:

2.3.10.1. При комплектации СЭС тремя одинаковыми ДГ (вариант 1) номинальную мощность каждого ДГ рекомендуется выбирать достаточной для полного обеспечения расчетной нагрузки ходового режима в любой климатической зоне. Если при этом расчетный коэффициент загрузки ДГ в режиме стоянки становится по условиям эксплуатации дизелей недопустимо малым, допускается выбирать номинальную мощность ДГ так, чтобы она была достаточной для обеспечения ходового режима только в умеренной зоне.

Комплектация СЭС тремя ДГ одинаковой мощности, требующая постоянную параллельную работу двух ДГ в ходовом режиме во всех климатических зонах, не допускается.

2.3.10.2. Комплектация СЭС двумя ДГ одинаковой мощности и одним "стояночным" ДГ (СДГ) меньшей мощности (вариант 2) может быть использована для судов, имеющих наибольшее время стоянки и недопустимо малый расчетный коэффициент загрузки основного ДГ в режиме стоянки, при условии, что ходовой режим и режим стоянки с грузскими операциями во всех климатических зонах будет полностью обеспечиваться одним из двух основных ДГ.

2.3.10.3. Комплектация СЭС четырьмя ДГ одинаковой мощности (вариант 3) рекомендуется:

при невозможности осуществления комплектации СЭС тремя одинаковыми ДГ в соответствии с п.3.10.1 и обеспечения достаточно высокого расчетного коэффициента загрузки ДГ в режиме стоянки;

при наличии особо мощных потребителей в ходовом режиме и

режиме стоянки с грузовыми операциями (на судах многоцелевого назначения, контейнеровозах, рефрижераторных и наливных судах, газовозах и др.), работа которых может быть обеспечена только при одновременной работе нескольких ДГ.

2.3.10.4. При комплектации СЭС двумя ДГ и ВГ (вариант 4) на судах с ВМШ номинальную мощность каждого ДГ и ВГ рекомендуется выбирать достаточной для полного обеспечения расчетной нагрузки ходового режима в любой климатической зоне. При комплектации СЭС двумя ДГ и ВГ на судах с ВРШ номинальную мощность ВГ рекомендуется выбирать достаточной для полного обеспечения расчетной нагрузки ходового режима в любой климатической зоне. Номинальную мощность ДГ допускается выбирать меньше номинальной мощности ВГ при необходимости обеспечения достаточно высокого коэффициента загрузки ДГ в режиме стоянки.

2.3.10.5. При комплектации СЭС тремя ДГ и ВГ (вариант 5) на судах с ВМШ или ВРШ номинальную мощность ВГ рекомендуется выбирать достаточной для полного обеспечения расчетной нагрузки ходового режима в любой климатической зоне. Номинальную мощность ДГ рекомендуется выбирать меньше номинальной мощности ВГ для обеспечения ходового режима одним или двумя ДГ в зависимости от климатической зоны и мощности включенных потребителей (рефконтейнеров и т.п.) и обеспечения достаточно высокого коэффициента загрузки ДГ в режиме стоянки.

2.3.10.6. Режим маневров должен обеспечиваться в основных вариантах комплектации СЭС следующим образом:

- вариант 1 – не более чем двумя ДГ;
- вариант 2 – не более чем двумя ДГ;
- вариант 3 – не более чем тремя ДГ;
- вариант 4 – ВГ и одним ДГ либо двумя ДГ;
- вариант 5 – ВГ и одним ДГ либо двумя ДГ.

При наличии ПУ и других особо мощных потребителей (на рефрижераторных судах, газовозах и др.) допускается работа всех ГА.

2.3.10.7. Режим стоянки на всех типах судов и при любом варианте комплектации СЭС должен обеспечиваться одним ДГ или СДГ.

2.3.10.8. Режим стоянки с грузовыми операциями должен обеспечиваться в основных вариантах комплектации следующим образом:

- вариант 1 - не более чем двумя ДГ;
- вариант 2 - одним ДГ;
- вариант 3 - не более чем тремя ДГ;
- вариант 4 - не более чем одним ДГ;
- вариант 5 - не более чем двумя ДГ.

При наличии особо мощных потребителей (на рефрижераторных и наливных судах, газовозах и др.) допускается работа всех ДГ.

2.4. Расчет среднегодовой наработки генераторных агрегатов

2.4.1. Среднегодовая продолжительность эксплуатационного периода проектируемой серии судов t_{Σ} должна быть задана в исходных данных. Если величина t_{Σ} не задана, расчетные значения t_{Σ} рекомендуется принимать в пределах 330-340 сут (справочное приложение 3).

2.4.2. В зависимости от типа и водоизмещения судна определяются коэффициенты $K_{\text{ход}}$, $K_{\text{ман}}$, $K_{\text{ст}}$ и $K_{\text{ст.г}}$, характеризующие общую продолжительность основных режимов работы СЭС в течение эксплуатационного периода во всех климатических зонах и выраженные в относительных единицах по отношению к t_{Σ} .

Значения коэффициентов должны быть заданы в исходных данных в зависимости от ожидаемых режимов эксплуатации проектируемой серии судов.

Ориентировочные значения коэффициентов указаны в справочном приложении 3. Значение $K_{\text{ман}}$ для всех типов судов допускается принимать равным $K_{\text{ман}} \leq 0,03$, если в исходных данных не задано большее значение.

2.4.3. За умеренную расчетную зону принимается зона, соответствующая нахождению судна в условиях умеренного климата в весенний и осенне-зимний периоды с работой систем вентиляции и кондиционирования воздуха в режиме "зима" и работающими средствами электрообогрева жилых и служебных помещений. За тропическую расчетную зону принимается зона, соответствующая нахождению судна в условиях умеренного климата в летний период и в условиях тропического климата с работой систем вентиляции и кондиционирования воздуха в режиме "лето" и неработающими средствами электрообогрева жилых и служебных помещений. Ориен-

тировочные расчетные значения коэффициентов ожидаемой продолжительности пребывания судов всех типов в тропической зоне во время ходовых и стояночных режимов, выраженные в относительных единицах по отношению к коэффициентам общей продолжительности основных режимов работы СЭС, указаны в табл.2.

Таблица 2

Расчетные значения коэффициентов ожидаемой продолжительности пребывания судов в тропической зоне

Ожидаемые судовладельцы проектируемой серии судов (пароходства)	$K'_{ход}$ и $K'_{ман}$, о.е.	$K'_{от}$ и $K'_{от.г}$, о.е.
Северного бассейна	0,20	0,15
Балтийского бассейна	0,35	0,38
Азово-Черноморского бассейна	0,48	0,35
Дальневосточного бассейна	0,22	0,23

За арктическую расчетную зону принимается зона, соответствующая нахождению судна в условиях арктического бассейна о работой систем вентиляции и кондиционирования воздуха в режиме "зима" и работающими средствами электрообогрева жилых и служебных помещений и палубных механизмов. Для судов, проектируемых для длительной эксплуатации в арктической зоне, расчетные значения аналогичных коэффициентов рекомендуется принимать равными $K''_{ход} = K''_{ман} = K''_{от} = K''_{от.г} = 0,7$.

2.4.4. Для всех выбранных для сравнения вариантов комплектации СЭС определяются:

ρ - число общих для всех вариантов расчетных режимов работы СЭС с учетом климатических зон, отличающихся уровнем расчетной нагрузки;

$m_{га}$ ($m_{га}^{ДГ}$, $m_{га}^{ВГ}$) - число ГА заданного типа и мощности, которые должны обеспечивать каждый расчетный режим работы СЭС;

$K_{реж}$ - коэффициенты относительной продолжительности каждого расчетного режима, о.е., исходя из условия

$$\begin{aligned} i &= \rho \\ \sum_{i=1}^{\rho} K_{\text{реж } i} &= 1. \end{aligned} \quad (\text{II2})$$

$$i = 1$$

При назначении числа ГА, работающих в режиме маневров, следует дополнительно учитывать общепринятую практику эксплуатации, в соответствии с которой для повышения надежности электроснабжения в особо сложных условиях плавания вводится в действие дополнительный ДГ даже в том случае, если нагрузка СЭС по сравнению с ходовым режимом практически не увеличивается.

2.4.5. Среднегодовая наработка каждого из нескольких ДГ одинакового типа и мощности при любом варианте комплектации СЭС определяется по формуле

$$T_{\text{ДГ}} = \frac{24 t_a \sum_{i=1}^{i=\rho} K_{\text{реж } i} m_{\text{реж } i}^{\text{ДГ}}}{m_{\text{ДГ}}}; \text{ ч/год}, \quad (\text{II3})$$

где $m_{\text{ДГ}}$ - число ДГ одинакового типа и мощности в составе СЭС.

2.4.6. Среднегодовая наработка ВГ в ходовом режиме (при условии обеспечения ходового режима одним ВГ) определяется по формуле

$$T_{\text{ВГ}} = \frac{24 t_a K_{\text{ход}} K_{\text{ход}}^{\text{ВГ}}}{m_{\text{ВГ}}}, \text{ ч/год}, \quad (\text{II4})$$

где $m_{\text{ВГ}}$ - число ВГ одинакового типа и мощности в составе СЭС;

$K_{\text{ход}}^{\text{ВГ}}$ - коэффициент ожидаемого использования ВГ в ходовом режиме, о.е.

Значения $K_{\text{ход}}^{\text{ВГ}}$ на эксплуатируемых морских транспортных судах различного типа находятся в пределах 0,75-0,95.

2.4.7. Среднегодовая наработка СДГ в режиме стоянки определяется по формуле

$$T_{\text{СДГ}} = 24 t_{\text{от}} K_{\text{от}}^{\text{СДГ}}, \quad \text{ч/год}, \quad (\text{II6})$$

где $K_{\text{от}}^{\text{СДГ}} \leq 0,9$ - коэффициент ожидаемого использования СДГ в режиме стоянки, 0..е.

2.5. Расчет затрат на производство электроэнергии

2.5.1. Общие положения

2.5.1.1. Определение экономически оптимального варианта комплектации СЭС выполняется в соответствии с Методическими рекомендациями по комплексной оценке эффективности мероприятий, направленных на ускорение научно-технического прогресса, утвержденными постановлением Государственного комитета СССР по науке и технике и Президиума Академии Наук СССР № 60/52 от 3 марта 1988 г.

В число рассматриваемых вариантов обязательно должны включаться наиболее прогрессивные, технико-экономические показатели которых превосходят или соответствуют лучшим мировым достижениям, не только освоенным в производстве, но - при наличии информации - и намеченным к выпуску в перспективе. При этом должны учитываться возможности закупки техники за рубежом, организации собственного производства на основе приобретения лицензий, организации совместного производства с зарубежными странами.

2.5.1.2. Поскольку среднегодовой объем производства электроэнергии для любого варианта комплектации СЭС практически одинаков, оптимальным считается вариант, обеспечивающий минимум среднегодовых затрат на производство электроэнергии.

Среднегодовые затраты определяются по формуле

$$Z = И + (K_{\text{рен}} + E_{\text{н}}) K, \quad \text{руб/год}, \quad (\text{II6}).$$

где Z - неизменные по годам расчетного периода затраты на производство электроэнергии, руб/год,

$И$ - среднегодовые текущие издержки без учета амортизации на реновацию основных производственных фондов СЭС, руб/год;

- $K_{рен}$ - норма (коэффициент) реновации основных производственных фондов СЭС, определяемая с учетом фактора времени в зависимости от срока службы фондов;
- E_H - норматив приведения разновременных затрат, численно равный единому нормативу эффективности капитальных вложений ($E_H = 0,1$);
- K - капитальные вложения в основные производственные фонды СЭС, руб.

Для упрощения расчетов и с учетом их сравнительного характера остаточная стоимость основных фондов (ликвидационное сальдо) в расчетах не учитывается.

2.5.1.3. Если на стадии проектирования судна известны прогнозные оценки изменения цен (основных производственных фондов, топлива и др.) и соответственно издержек и затрат по годам расчетного периода (срока службы судна), то расчет рекомендуется выполнять с использованием приведения разновременных затрат к единому для всех вариантов расчетному (первому) году путем умножения величины расчетных затрат за каждый год на коэффициент приведения к расчетному году

$$\alpha_t = (1 + E_H)^{t_{расч} - t}, \text{ о.е.}, \quad (II7)$$

где $t_{расч}$ - расчетный год;
 t - год, затраты которого приводятся к расчетному году.

2.5.1.4. Среднегодовые текущие издержки определяются для каждого варианта комплектации СЭС по формуле

$$И = И^T + И^M + И^{ТО} + И^P, \text{ руб/год}, \quad (II8)$$

где $И^T$ - издержки на топливо, руб/год;
 $И^M$ - издержки на смазочное масло, руб/год;
 $И^{ТО}$ - издержки на ТО основных производственных фондов СЭС, руб/год;
 $И^P$ - издержки на капитальный ремонт основных производственных фондов СЭС, руб/год.

2.5.1.5. Основные производственные фонды СЭС состоят из ГА различного типа. Капитальные вложения в основные производ-

ственные фонды СЭС, состоящих из ДГ и ВГ, представляют собой сумму балансовых цен ГА, которые с учетом дополнительных расходов на транспортировку, хранение, монтаж, наладку и испытание ГА на судне принимаются в соответствии с Нормативами на постройку судов Минсудпрома (1988 г.) равными в среднем 120% оптовой цены ДГ и ВГ. Все цены и затраты определяются по действующим на момент проведения расчетов прейскурантам, тарифам и другим нормативам или данным заводов-изготовителей. Цены ДГ и ВГ зарубежного производства определяются по данным фирм-изготовителей с учетом действующих курсов валют и соответствующих валютных коэффициентов.

Капитальные вложения в основные производственные фонды СЭС, состоящих, например, из однотипных ДГ и ВГ, принимаются равными

$$K = 1,2(C_{\text{ДГ}_{\text{опт}}} \cdot m_{\text{ДГ}} + C_{\text{ВГ}_{\text{опт}}} \cdot m_{\text{ВГ}}), \text{ руб.}, \quad (\text{II9})$$

где $C_{\text{ДГ}_{\text{опт}}}$, $C_{\text{ВГ}_{\text{опт}}}$ - оптовые цены ДГ и ВГ, входящих в состав СЭС, руб.

Расчеты по (II9) выполняются для всех типов ГА, а результаты суммируются.

Учитывая сравнительный характер расчетов, остальные составляющие капитальных вложений (ГРЦ, кабельные трассы, связывающие генераторы с ГРЦ и др.) и эксплуатационных издержек на СЭС (техническое использование и др.) не учитываются, так как имеют значительно меньший удельный вес в общей сумме капитальных вложений и издержек и несущественно отличаются для любого из сравниваемых вариантов комплектации СЭС.

2.5.2. Издержки на топливо и смазочное масло для дизель-генераторов

2.5.2.1. Расход топлива ДГ может быть определен с помощью имеющихся зависимостей часового расхода от нагрузки ДГ, отражающих реальные условия эксплуатации дизелей (температура среды, сорт топлива и др.). При отсутствии таких зависимостей и для упрощения расчетов, учитывая их сравнительный характер,

принимается, что характеристики часового расхода топлива при изменении нагрузки для всех типов ДГ отечественного и зарубежного производства, выраженные в относительных единицах, идентичны.

Относительный среднечасовой расход топлива ДГ равен

$$\frac{G_{ДГ}^T}{G_{ДГ_{НОМ}}^T} = f\left(\frac{P_{ДГ}}{P_{ДГ_{НОМ}}}\right) = f(K_{зДГ}), \text{ о.е.}, \quad (120)$$

где $G_{ДГ}^T$ - среднечасовой расход топлива ДГ, соответствующий нагрузке ДГ $P_{ДГ}$, т/ч;

$$G_{ДГ_{НОМ}}^T = \beta_{ДГ}^T \cdot P_{ДГ_{НОМ}} \cdot 10^6 - \text{номинальный среднечасовой расход топлива ДГ, соответствующий номинальной нагрузке ДГ } P_{ДГ_{НОМ}}, \text{ т/ч;}$$

$P_{ДГ}$ - доля средней расчетной нагрузки в заданном режиме работы СЭС, приходящаяся на один ДГ, работающий в этом режиме, кВт;

$\beta_{ДГ_{НОМ}}^T$ - номинальный эффективный удельный расход топлива ДГ, отнесенный к номинальной мощности генератора, г/кВт·ч;

$$K_{зДГ} = \frac{P_{ДГ}}{P_{ДГ_{НОМ}}} - \text{коэффициент загрузки ДГ, о.е.}$$

С учетом ГОСТ 10150-88, ГОСТ 22246-84, технических условий на ДГ отечественного производства и информации зарубежных дизелестроительных фирм общая зависимость (120) может быть выражена следующими данными:

$K_{зДГ}$, о.е.	0	0,25	0,50	0,75	1,0
$G_{ДГ}^T / G_{ДГ_{НОМ}}^T$, о.е.	0,20	0,35	0,56	0,78	1,0

2.5.2.2. Среднечасовой расход топлива одним ДГ определяется по формуле, полученной в результате аппроксимации указанной зависимости

$$G_{\text{ДГ}}^{\text{T}} = 0,28 \frac{\text{Т}}{\text{ДГ}} \frac{\text{Т}}{\text{НОМ}} P_{\text{ДГ}} (1 + 3K_{3\text{ДГ}} + K_{3\text{ДГ}}^2) 10^{-6}, \text{ т/ч.} \quad (121)$$

Необходимые для расчетов значения номинальных удельных расходов топлива ДГ указываются, как правило, по отношению к номинальной мощности дизеля, для параметров окружающей среды и наибольшей теплотворной способности топлива $42700 \frac{\text{ккал}}{\text{кг}}$ ($10200 \frac{\text{ккал}}{\text{кг}}$), соответствующих требованиям стандарта ИСО 3046/1, и без допуска на величину расхода.

Для современных ДГ с различной мощностью и частотой вращения значения расходов составляют (190+220) г/кВт.ч. Учитывая сравнительный характер расчетов, предусматриваемый допуск +3%...+5% на величину номинального расхода, среднее значение к.п.д. судовых синхронных генераторов с номинальной мощностью (100-1000) кВт при $K_{3\text{ДГ}} = 0,5 - 0,9$ $\eta_{\text{ГЭС}} \approx 0,90$, повышение температуры и влажности окружающего воздуха в реальных эксплуатационных условиях по сравнению с расчетными значениями и постепенный износ дизеля, среднюю величину $\frac{\text{Т}}{\text{НОМ}}$ для всех типов ДГ рекомендуется принимать равной в зависимости от используемого топлива:

маловязкого с теплотворной способностью $42700 \frac{\text{ккал}}{\text{кг}}$ ($10200 \frac{\text{ккал}}{\text{кг}}$) типа дизельного ДГ $\frac{\text{Т}}{\text{НОМ}} = 230 \text{ г/кВт}\cdot\text{ч}$,

средневязкого с теплотворной способностью $42080 \frac{\text{ккал}}{\text{кг}}$ ($10050 \frac{\text{ккал}}{\text{кг}}$) типа моторного ДГ $\frac{\text{Т}}{\text{НОМ}} = 235 \text{ г/кВт}\cdot\text{ч}$,

высоковязкого с теплотворной способностью $40600 \frac{\text{ккал}}{\text{кг}}$ ($9700 \frac{\text{ккал}}{\text{кг}}$) типа топочного мазута М40 $\frac{\text{Т}}{\text{НОМ}} = 240 \frac{\text{г}}{\text{кВт}\cdot\text{ч}}$.

2.5.2.3. Расчеты $G_{\text{ДГ}}^{\text{T}}$ по (121) выполняются для каждого режима работы СЭС и каждого типа ДГ с учетом изменений коэффициентов загрузки ДГ в различных режимах и климатических зонах.

Среднегодовой расход топлива всеми ДГ определяется для каждого варианта комплектации СЭС по формуле

$$G_{\text{ДГ}}^{\text{Т}} \text{ год} = 24 t_0 \sum_{i=1}^p K_{\text{рек}i} m_{\text{рек}i}^{\text{ДГ}} \cdot \frac{m}{\text{Год}} \quad (122)$$

2.5.2.4. Если ожидаемая продолжительность режима маневров для проектируемого судна не превышает $0,03 t_0$, для упрощения расчетов и с учетом их сравнительного характера допускается использовать в (122) вместо $K_{\text{ход}}$ и $K_{\text{ман}}$ общий коэффициент относительной продолжительности хода и маневров.

$$K_{\text{ом}} = K_{\text{ход}} + K_{\text{ман}} \quad \text{о.е.}, \quad (123)$$

принимая режим маневров во всех отношениях идентичным ходовому режиму ($K_{\text{эДГ}}$, $m_{\text{ДГ}}$ и $G_{\text{ДГ}}^{\text{Т}}$).

2.5.2.5. Часовой расход смазочного масла ДГ не зависит от $K_{\text{эДГ}}$ и определяется по формуле

$$G_{\text{ДГ}}^{\text{М}} = \beta_{\text{ДГном}}^{\text{М}} \cdot P_{\text{ДГном}} \cdot 10^{-6}, \quad \frac{m}{\text{ч}}, \quad (124)$$

где $\beta_{\text{ДГном}}^{\text{М}}$ - номинальный удельный суммарный (на угар и на периодическую замену) расход циркуляционного смазочного масла, относенный к номинальной мощности генератора, г/кВт·ч.

Величина $\beta_{\text{ДГном}}^{\text{М}}$ для современных ДГ с различной мощностью и частотой вращения с учетом среднего значения номинального к.п.д. судовых синхронных генераторов с номинальной мощностью (100-1000) кВт $\eta_{\text{Гном}} \approx 0,94$ составляет (2,0-2,6) г/кВт·ч.

Учитывая сравнительный характер расчетов, величину удельного расхода масла допускается принимать для всех типов ДГ равной в среднем $\beta_{\text{ДГном}}^{\text{М}} = 2,3$ г/кВт·ч.

2.5.2.6. Среднегодовой расход смазочного масла всеми ДГ определяется для каждого варианта комплектации СЭС как сумма среднегодовых расходов ДГ с различной номинальной мощностью и наработкой, входящих в состав СЭС. Среднегодовой расход масла ДГ одинакового типа и мощности равен

$$G_{\text{ДГ}}^{\text{М}}_{\text{год}} = G_{\text{ДГ}}^{\text{М}} T_{\text{ДГ}} m_{\text{ДГ}}, \quad \frac{\text{т}}{\text{год}}. \quad (125)$$

2.5.2.7. Среднегодовые издержки на топливо и смазочное масло для ДГ определяются по формуле

$$\begin{aligned} I_{\text{ДГ}}^{\text{ТМ}} = I_{\text{ДГ}}^{\text{Т}} + I_{\text{ДГ}}^{\text{М}} = G_{\text{ДГ}}^{\text{Т}}_{\text{гсд}} \cdot C_{\text{ТДГ}} + \\ + G_{\text{ДГ}}^{\text{М}}_{\text{год}} \cdot C_{\text{МДГ}}, \quad \frac{\text{руб}}{\text{год}}, \end{aligned} \quad (126)$$

где $C_{\text{ТДГ}}$ и $C_{\text{МДГ}}$ - цены топлив и смазочных масел для ДГ, определяемые в зависимости от их сорта по прейскуранту 04-02 с учетом ОСТ.8003-85 и затрат на бункеровку.

2.5.3. Издержки на топливо для валогенераторов

2.5.3.1. Среднегодовой расход топлива ГД для выработки электроэнергии с использованием ВГ, полностью или частично обеспечивающего расчетную нагрузку в ходовом режиме работы СЭС, определяется по формуле

$$G_{\text{ВГ}}^{\text{Т}}_{\text{ход}} = \beta_{\text{ГД}}^{\text{Т}} \frac{P_{\text{ВГ}}}{\eta_{\text{ВГС}}} 10^{-6}, \quad \frac{\text{т}}{\text{ч}}. \quad (127)$$

где $\beta_{\text{ГД}}^{\text{Т}}$ - эффективный удельный расход топлива ГД при работающем ВГ, г/кВт.ч;

$P_{\text{ВГ}}$ - доля средней расчетной нагрузки в ходовом режиме работы СЭС, приходящаяся на один ВГ, работающий в этом режиме, кВт;

$\eta_{\text{ВГС}}$ - общий средний к.п.д. ВГС, включая к.п.д. системы привода ВГ от ГД, средств стабилизации частоты тока или частоты вращения ВГ и синхронного ВГ, о.в.

2.5.3.2. Значения $\beta_{\text{ГД}}^{\text{Т}}$ принимаются по данным заводов-изготовителей конкретных типов ГД, намеченных для использования. При отсутствии таких данных и с учетом сравнительного характера расчетов, предусматриваемого допуска на величину расхода

топлива, повышения температуры и влажности окружающего воздуха в реальных эксплуатационных условиях по сравнению с расчетными значениями и постепенный износ дизеля, среднюю величину $\delta_{ГД}^T$ при нагрузке ГД, равной (80–85%) его максимальной длительной мощности, и при использовании высоковязких топлив допускается принимать в следующих пределах:

$$\text{для МОД } \delta_{ГД}^T = 175-180 \text{ г/кВт.ч;}$$

$$\text{для СОД } \delta_{ГД}^T = 185-190 \text{ г/кВт.ч.}$$

2.5.3.3. Величина $\eta_{НГС}$ определяется в зависимости от типа НГС по данным заводов-изготовителей конкретных типов НГС, намеченных для использования. При отсутствии таких данных и с учетом сравнительного характера расчетов допускается использовать средние значения $\eta_{НГС}$ основных типов НГС, получивших наибольшее применение и перспективных для использования на морских транспортных судах с СОД и МОД (табл. 3).

Таблица 3

Основные типы валогенераторных систем

Тип НГС	Система привода валогенератора	Средства стабилизации частоты вращения (тока) валогенератора	Основной тип ГД	Основной тип винтов	Средний к.п.д. НГС, о.е.
1	2	3	4	5	6
1	Повышающая ступень общего редуктора ГД	Регуляторы частоты вращения ГД и шага винта	СОД	ВРШ	0,92
2	Отдельный мультипликатор, встроенный в ГД или гребной вал	То же	МОД	ВРШ	0,91
3	Непосредственный привод от коленчатого вала ГД	Полупроводниковый преобразователь частоты тока с источником реактивной мощности	МОД	ВШП	0,87
4	Отдельный мультипликатор, встроен-	То же	МОД	ВШП	0,86

1	2	3	4	5	6
5	ный в ГД или гребной вал То же	Дополнительная планетарная передача с передаточным отношением, регулируемым гидр- или электроприводом	МОД	ВМШ	0,90

2.5.3.4. Среднегодовой расход топлива всеми ВГ в ходовом режиме определяется для каждого варианта комплектации СЭО с учетом возможного изменения нагрузки ВГ в ходовом режиме в различных климатических зонах. Например, для ходового режима в умеренной и тропической зонах

$$G_{\text{ВГ}}^{\text{T}}_{\text{год}} = 24 t_{\text{с}} K_{\text{ход}} m_{\text{год}}^{\text{ВГ}} [G_{\text{ВГ}}^{\text{T}}_{\text{ход}} (1 - K'_{\text{ход}}) + (G_{\text{ВГ}}^{\text{T}}_{\text{ход}})' K'_{\text{ход}}], \frac{\text{т}}{\text{год}}. \quad (128)$$

2.5.3.5. Среднегодовые издержки на топливо для ВГ определяются по формуле

$$I_{\text{ВГ}}^{\text{T}} = G_{\text{ВГ}}^{\text{T}}_{\text{год}} \cdot \Pi_{\text{TГД}}, \text{ руб/год}, \quad (129)$$

где $\Pi_{\text{TГД}}$ - цена топлива для ГД, руб/т, определяемая в зависимости от его сорта по прейскуранту 04-02 с учетом ОСТ.8003-65 и затрат на бункеровку.

2.5.3.6. Расход смазочного масла ГД при работе с ВГ любого типа практически не изменяется, поэтому издержки на смазочное масло при использовании ВГ допускается не учитывать.

Среднегодовые издержки на топливо и смазочное масло для СЭС, состоящих из ДГ и ВГ, определяется как сумма

$$I^{\text{TM}} = I^{\text{T}} + I^{\text{M}} = I_{\text{ДГ}}^{\text{TM}} + I_{\text{ВГ}}^{\text{T}}, \text{ руб/год}. \quad (130)$$

2.5.4. Издержки на техническое обслуживание

2.5.4.1. Среднегодовые издержки на ТО ГА, включая работы, относящиеся к категории текущего ремонта, выполняемые по планово-предупредительной системе ТО и ремонта судовых технических средств, для одного ГА определяются по формуле

$$И_{ГА}^{ТО} = \Delta И_{ГА}^{ТО} K_{СЗЧ} Ц_{ч} P_{Г_{ном}} T_{ГА} \text{ руб/год.} \quad (131)$$

где $И_{ГА}^{ТО}$ - удельная трудоемкость ТО и текущего ремонта, отнесенная к 1 ч среднегодовой наработки и номинальной мощности ГА (ДГ или ВГ), чел.ч/1 ч · 1 кВт;

$K_{СЗЧ}$ - коэффициент, учитывающий затраты на сменно-запасные части (СЗЧ) и материалы, расходуемые при выполнении ТО и текущего ремонта ГА, о.е.;

$Ц_{ч}$ - средняя стоимость 1 рабочего часа лиц, выполняющих ТО и текущий ремонт ГА, руб/чел.ч.

2.5.4.2. С учетом действующих технических условий на дизели и синхронные генераторы отечественного производства и план-графиков ТО судовых ГА для четырехлетнего эксплуатационно-ремонтного цикла, средняя величина $\Delta И_{ГА}^{ТО}$ составляет

для ДГ с синхронными генераторами

$$\Delta И_{ДГ}^{ТО} = \frac{50 \cdot 10^{-3}}{P_{ДГ_{ном}}^{0,75}} \cdot \frac{\text{чел.ч}}{1 \text{ ч} \cdot 1 \text{ кВт}}; \quad (132)$$

для синхронных генераторов с бесщеточной системой возбуждения

$$\Delta И_{Г}^{ТО} = \frac{8 \cdot 10^{-3}}{P_{Г_{ном}}^{0,83}} \cdot \frac{\text{чел.ч}}{1 \text{ ч} \cdot 1 \text{ кВт}}. \quad (133)$$

2.5.4.3. Величина коэффициента, учитывающего цену СЗЧ, расходуемых при выполнении ТО и текущего ремонта ДГ (кольца, форсунки, клапаны, вкладыши подшипников, фильтры, сетки и др.), принимается равной $K_{СЗЧ} = 1,5$.

2.5.4.4. Средняя стоимость 1 рабочего часа лиц, выполняющих

ных ТО и текущий ремонт судовых энергетических установок, принимается равной $C_4 = 2,60$ руб/ч.

2.5.4.5. Среднегодовые издержки на ТО однотипных ДГ определяются для каждого варианта комплектации СЭС с учетом изложенного в пп.2.5.4.1-2.5.4.4 по формуле

$$И_{ДГ}^{ТО} = 0,2 R_{ДГ}^{0,25} \cdot T_{ДГ} \cdot m_{ДГ} \cdot \frac{руб.}{год}. \quad (134)$$

Расчеты по (134) выполняются для всех типов ДГ, а результаты суммируются.

2.5.4.6. Среднегодовые издержки на ТО ВГС определяются для каждого варианта комплектации СЭС с учетом изложенного в пп.2.5.4.1-2.5.4.4 и экспертной оценки трудоемкости ТО различных типов ВГС по формулам

для ВГС типа 1 или 2

$$И_{ВГ}^{ТО} = 0,055 R_{ВГ}^{0,17} \cdot T_{ВГ} \cdot m_{ВГ} \cdot \frac{руб.}{год}; \quad (135)$$

для ВГС типа 3, 4 или 5

$$И_{ВГ}^{ТО} = 0,1 R_{ВГ}^{0,17} \cdot T_{ВГ} \cdot m_{ВГ} \cdot \frac{руб.}{год}. \quad (136)$$

2.5.4.7. Среднегодовые издержки на ТО для СЭС, состоящих из ДГ и ВГ, определяются как сумма

$$И^{ТО} = И_{ДГ}^{ТО} + И_{ВГ}^{ТО} \cdot \frac{руб.}{год}. \quad (137)$$

2.5.5. Издержки на капитальный ремонт

2.5.5.1. Издержки (амортизационные отчисления) на капитальный ремонт ГА, связанный с восстановлением их работоспособности, включая замену базовых узлов и деталей ГА, определяются в соответствии с нормами амортизационных отчислений по основным фондам народного хозяйства СССР и Положением о порядке планирования, начисления и использования амортизационных начислений в народном хозяйстве Госплана СССР (1974 г.).

Среднегодовые издержки принимаются пропорциональными сум-

ме накапливаемых в течение срока службы ГА амортизационных отчислений, определяемых в процентах от балансовой цены ГА в соответствии с указанными нормами, и интенсивности использования (наработке) ГА и обратно пропорциональными нормативным срокам службы ГА до списания.

Назначенные ресурсы до списания для дизелей и синхронных генераторов в соответствии с техническими условиями принимаются равными

для дизелей с $n_{ДГ\text{ном}} \leq 12,5 \text{ с}^{-1}$ (750 об/мин) 80000 ч;

для дизелей с $n_{ДГ\text{ном}} = 16,7 \text{ с}^{-1}$ (1000 об/мин) 50000 ч;

для дизелей с $n_{ДГ\text{ном}} = 25 \text{ с}^{-1}$ (1500 об/мин) 40000 ч;

для синхронных генераторов 100 000 ч.

2.5.5.2. Издержки на капитальный ремонт ДГ определяются отдельно для дизеля и генератора, а затем суммируются. Для расчета издержек балансовые цены дизелей и генераторов принимаются равными в среднем

$$C_{ДВС\text{бал}} = 0,8 C_{ДГ\text{бал}}, \text{ руб}; \quad (138)$$

$$C_{Г\text{бал}} = 0,2 C_{ДГ\text{бал}}, \text{ руб}. \quad (139)$$

2.5.5.3. Среднегодовые издержки на капитальный ремонт однотипных ДГ определяются для каждого варианта комплектации СЭС с учетом изложенного в пп.2.5.5.1-2.5.5.2 по формулам

для ДГ с $n_{ДГ\text{ном}} \leq 8,33 \text{ с}^{-1}$ (500 об/мин)

$$I_{ДГ}^P = 7,6 \cdot 10^{-6} \cdot C_{ДГ\text{опт}} \cdot T_{ДГ} \cdot m_{ДГ}, \frac{\text{руб}}{\text{год}}; \quad (140)$$

для ДГ с $n_{ДГ\text{ном}} = 12,5 \text{ с}^{-1}$ (750 об/мин)

$$I_{ДГ}^P = 7,9 \cdot 10^{-6} \cdot C_{ДГ\text{опт}} \cdot T_{ДГ} \cdot m_{ДГ}, \frac{\text{руб}}{\text{год}}; \quad (141)$$

для ДГ с $n_{\text{ДГ}_{\text{ном}}} = 16,7 \text{ с}^{-1}$ (1000 об/мин)

$$I_{\text{ДГ}}^{\text{Р}} = 12 \cdot 10^{-6} \cdot C_{\text{ДГ}_{\text{опт}}} \cdot T_{\text{ДГ}} \cdot m_{\text{ДГ}} \cdot \frac{\text{руб}}{\text{год}}; \quad (142)$$

для ДГ с $n_{\text{ДГ}_{\text{ном}}} = 25 \text{ с}^{-1}$ (1500 об/мин)

$$I_{\text{ДГ}}^{\text{Р}} = 14,5 \cdot 10^{-6} \cdot C_{\text{ДГ}_{\text{опт}}} \cdot T_{\text{ДГ}} \cdot m_{\text{ДГ}} \cdot \frac{\text{руб}}{\text{год}}. \quad (143)$$

Расчеты по (140)-(143) выполняются для всех типов ДГ, а результаты суммируются.

2.5.5.4. Среднегодовые издержки на капитальный ремонт ВГС любого типа определяются для каждого варианта комплектации СЭС с учетом изложенного в пп.2.5.5.1-2.5.5.2 по формуле

$$I_{\text{ВГ}}^{\text{Р}} = 1,25 \cdot 10^{-6} \cdot C_{\text{ВГ}_{\text{опт}}} \cdot T_{\text{ВГ}} \cdot m_{\text{ВГ}} \cdot \frac{\text{руб}}{\text{год}}. \quad (144)$$

2.5.5.5. Среднегодовые издержки на капитальный ремонт для СЭС, состоящих из ДГ и ВГ, определяются как сумма

$$I^{\text{Р}} = I_{\text{ДГ}}^{\text{Р}} + I_{\text{ВГ}}^{\text{Р}} \cdot \frac{\text{руб}}{\text{год}}. \quad (145)$$

2.5.6. Затраты на производство электроэнергии

2.5.6.1. Коэффициент реновации $k_{\text{Рен}}$ ГА, входящих в состав СЭС, зависит от срока службы ГА. При среднегодовой наработке ГА $T_{\text{ГА}} = (3000-4000)$ ч/год обеспечиваются сроки их олуэбы, равные нормативным срокам олуэбы основных типов морских транспортных судов без замены ГА (при необходимости с одним капитальным ремонтом).

Расчетные значения $k_{\text{Рен}}$ рекомендуется определять в зависимости от нормативного срока олуэбы проектируемого судна по формуле

$$k_{\text{Рен}} = \frac{E_{\text{н}}}{(I + E_{\text{н}})^{t_{\text{ссл}}} - I}, \text{ о.е.}, \quad (146)$$

где $t_{сл}$ - заданный нормативный срок службы судна, лет.

2.5.6.2. Среднегодовые затраты на производство электроэнергии при неизменных по годам расчетного периода издержках определяются для каждого варианта комплектации СЭС с учетом (II6), (II8), (II9), (I30), (I37), (I45) и (I46) как сумма

$$Z = I_{ДГ}^T + I_{ДГ}^M + I_{ВГ}^T + I_{ДГ}^{TO} + I_{ВГ}^{TO} + I_{ДГ}^P + \\ + I_{ВГ}^P + (k_{рев} + 0,1) K, \frac{руб}{год}, \quad (I47)$$

и сравниваются между собой.

Вариант комплектации, обеспечивающий $Z = Z_{min}$, является экономически оптимальным.

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(обязательное)

Перечень
основных потребителей добавочной мощности
на различных типах судов и наличие потребителей
добавочной мощности в расчетных режимах работы
судовой электростанции

I. Наименования и обозначения основных потребителей
добавочной мощности

Различные типы судов	
Добавочная мощность при эксплуатации судна в тропической зоне	ΔP_{01}
Вентиляция машинных отделений в режиме стоянки в умеренной и арктической зонах	ΔP_{02}
То же, в тропической зоне	$\Delta P'_{02}$
Подруливающие устройства	ΔP_{03}
Пассивная система стабилизации судна на волнении	ΔP_{04}
Балластная система	ΔP_{05}
Якорное устройство	ΔP_{06}
Швартовное устройство	ΔP_{07}
Средства электрообогрева жилых помещений	ΔP_{08}
Средства электрообогрева палубных механизмов в арктической зоне	$\Delta P'_{08}$
Вспомогательные воздуховоды главных двигателей	ΔP_{09}
Дополнительное устройство	ΔP_{010}
Система открывания судна при грузовых операциях	ΔP_{011}
Аппарельное устройство	ΔP_{012}

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(продолжение)

Различные типы судов	
Системы возбуждения и вентиляции главных электрических машин судов с ГЭУ	Δ P ₀₁₃
Резерв	Δ P ₀₁₄
Механизмы изменения шага ВРШ	Δ P ₀₁₅
Системы обслуживания гидродинамических и жестких муфт судов с гидропередачей	Δ P ₀₁₆
Навешенные на главные двигатели насосы	Δ P ₀₁₇ , Δ P ₀₁₈ , Δ P ₀₁₉
Сухогрузные универсальные суда, суда многоцелевого назначения, лесовозы, контейнеровозы, навалочные и рефрижераторные суда	
Грузовое устройство	Δ P ₁₁
Все типы судов, кроме рефрижераторных	
Система охлаждения рефрижераторного трюма	Δ P ₁₂
Суда для перевозки тяжеловесных грузов	
Грузовое устройство	Δ P ₁₃
Ликтеровозы	
Грузовое устройство	Δ P ₂₁
Ролкеры и суда многоцелевого назначения	
Вентиляция грузовых помещений	Δ P ₄₁
Средства освещения грузовых помещений	Δ P ₄₂
Грузовые лифты	Δ P ₄₃

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(продолжение)

Различные типы судов	
Ролкеры, контейнеровозы, суда многоцелевого назначения и железнодорожные паромы	
Рефрижераторные контейнеры, трейлеры и вагонные секции	Δ P ₄₄
Рефрижераторные суда	
Главная холодильная установка	Δ P ₃₁
Наливные и нефтенавалочные суда	
Грузовая система	Δ P ₉₁
Система инертных газов	Δ P ₉₂
Система мойки танков	Δ P ₉₃
Система подогрева груза	Δ P ₉₄
Газовозы	
Грузовая система	Δ P ₁₀₁
Система сжижения газа	Δ P ₁₀₂
Система инертных газов	Δ P ₁₀₃
Железнодорожные паромы	
Грузовое устройство (вагонолифт)	Δ P ₁₂₁

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(продолжение)

2. Типы судов и наличие потребителей добавочной мощности в расчетных режимах

Типы судов	Ходовой режим	Режим стоянки	Режим маневров	Режим стоянки с грузовыми операциями
Все типы судов при эксплуатации в тропической зоне	ΔP_{01}	ΔP_{01}	ΔP_{01}	ΔP_{01}
Все типы судов при эксплуатации в умеренной и арктической зонах	-	ΔP_{02}	-	ΔP_{02}
Все типы судов при эксплуатации в тропической зоне	-	$\Delta P'_{02}$	-	$\Delta P'_{02}$
Суда с IV	-	-	ΔP_{03}	-
Суда с пассивной системой стабилизации судна на волнении	ΔP_{04}	-	-	-
Суда с интенсивной работой балластных насосов при грузовых операциях	-	-	-	ΔP_{05}
Все типы судов в режиме маневров	-	-	(ΔP_{06} , ΔP_{07})	-
Суда с электрообогревом жилых помещений при эксплуатации в умеренной и арктической зонах	ΔP_{08}	ΔP_{08}	ΔP_{08}	ΔP_{08}
Суда с электрообогревом палубных механизмов при эксплуатации в арктической зоне	$\Delta P'_{08}$	$\Delta P'_{08}$	$\Delta P'_{08}$	$\Delta P'_{08}$
Суда со вспомогательными воздуходувателями главных двигателей	ΔP_{09}	-	ΔP_{09}	-

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(продолжение)

Типы судов	Ходовой режим	Режим стоянки	Режим маневров	Режим стоянки с грузовыми операциями
Суда с дополнительным устройством	ΔP_{010}	ΔP_{010}	ΔP_{010}	ΔP_{010}
Суда с системой открывания судна при грузовых операциях	-	-	-	ΔP_{011}
Суда с аппаратным устройством	.	-	ΔP_{012}	ΔP_{012}
Суда с ГЭУ	ΔP_{013}	-	ΔP_{013}	-
Суда с ВРШ	ΔP_{015}	-	ΔP_{015}	-
Суда с гидропередачей	ΔP_{016}	-	ΔP_{016}	-
Все типы судов с навешенными на ГД насосами	ΔP_{017}	-	-	-
	ΔP_{018}	-	-	-
	ΔP_{019}	-	-	-
Сухогрузные универсальные суда	-	-	-	ΔP_{11}
Все типы судов, кроме рефрижераторных	ΔP_{12}	ΔP_{12}	ΔP_{12}	ΔP_{12}
Суда для перевозки тяжелых грузов	-	-	-	ΔP_{011}
	-	-	-	ΔP_{13}
Лихтеровозы	-	-	-	ΔP_{011}
	-	-	-	ΔP_{21}
Суда многоцелевого назначения	-	-	-	ΔP_{11}
	ΔP_{41}	ΔP_{41}	ΔP_{41}	ΔP_{41}

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(продолжение)

Типы судов	Ходовой режим	Режим стоянки	Режим маневров	Режим стоянки с грузовыми операциями
Ролкеры	ΔP_{42}	ΔP_{42}	ΔP_{42}	ΔP_{42}
	(ΔP_{44})	(ΔP_{44})	(ΔP_{44})	(ΔP_{44})
	-	-	-	ΔP_{0II}
	ΔP_{4I}	ΔP_{4I}	ΔP_{4I}	ΔP_{4I}
	ΔP_{42}	ΔP_{42}	ΔP_{42}	ΔP_{42}
	-	-	-	ΔP_{43}
Лесовозы	(ΔP_{44})	(ΔP_{44})	(ΔP_{44})	(ΔP_{44})
	-	-	-	ΔP_{II}
Контейнеровозы	-	-	-	ΔP_{II}
	(ΔP_{44})	(ΔP_{44})	(ΔP_{44})	(ΔP_{44})
Навалочные суда	-	-	-	ΔP_{II}
Рефрижераторные суда	-	-	-	ΔP_{II}
	ΔP_{8I}	ΔP_{8I}	ΔP_{8I}	ΔP_{8I}
Наливные и нефтенавалочные суда	-	-	-	ΔP_{9I}
	(ΔP_{92})	(ΔP_{92})	(ΔP_{92})	ΔP_{92}
	(ΔP_{93})	(ΔP_{93})	-	-
	(ΔP_{94})	(ΔP_{94})	(ΔP_{94})	(ΔP_{94})
Газовозы	-	-	-	ΔP_{IOI}

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(продолжение)

Типы судов	Ходовой режим	Режим стоянки	Режим маневров	Режим стоянки с грузовыми операциями
Железнодорожные паромы	ΔP_{I02}	ΔP_{I02}	ΔP_{I02}	ΔP_{I02}
	(ΔP_{I03})	(ΔP_{I03})	(ΔP_{I03})	(ΔP_{I03})
	(ΔP_{44})	(ΔP_{44})	(ΔP_{44})	ΔP_{0II} (ΔP_{44})
	-	-	-	ΔP_{I2I}

- Примечания: 1. Первая цифра "0" в обозначениях основных потребителей добавочной мощности (0I-0I9) означает, что потребитель может быть установлен на судах различного типа.
2. Первые цифры (I...I2) в обозначениях основных потребителей добавочной мощности (II...I2I) соответствуют последовательности перечисления различных типов судов, принятой в классификаторе морских транспортных судов Главного вычислительного центра Минморфлота. Вторые цифры означают порядковый номер потребителя добавочной мощности для данного типа судов.
3. Скобки при обозначениях потребителей добавочной мощности означают, что они должны учитываться в режиме только при наличии специальных требований или обоснований в соответствии с указаниями раздела I.

Основные характеристики морских транспортных судов постройки 1980-89 гг. и
нагрузки судовых электростанций

Наименование головного судна	Страна и год постройки	Полное водо- взве- шение, т	Тип главной энерге- тиче- ской ус- тановки	Количество и максимальная длительная мощность главных дви- гателей, кВт, л.с., количество и тип винтов	Количество, тип и номи- нальная мощность основных генератор- ных агре- гатов, кВт	Фактическая нагрузка электро- станции в основных режимах, кВт					Количество и типы генера- торных агре- гатов, рабо- тающих в умеренной зоне		Примечание
						в умеренной зоне				допол- не- тель- ная на- грузка в тропи- ческой зоне	ходовой режим	стопан- ка без грузовых операций	
						ходовой режим		стопанка без грузовых операций					
						мини- маль- ная максим- альная	сред- няя	мини- маль- ная максим- альная	сред- няя				
I.	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Группа I. Сухогрузные суда													
<u>Универсальные для генеральных грузов</u>													
Юрий Клементьев	Финляндия 1981	4033	СОД	1 х 1850 2500 ВРШ	2ДГ х 128 1ВГ х 128	59 93	70	18 44	30		1ВГ или 1ДГ	1ДГ	ПУ с ВРШ 110 кВт (гидропривод от ГД)
<u>Лихтеровозы</u>													
Анатолий Железня- ков	Италия 1984	14715	СОД	2 х 824 1120 2 ВРШ	2ВШГ х 680 ^I 1ДГ х 360	120 180	145	110 150	129	40 ²	1ВШГ или 1ДГ	1ДГ	ПУ с ВРШ 625 кВт 1) Валодзельгене- раторы с призо- дом от ГД мень- шей мощности 2) С работой одно- го компрессора СКВ
Борис Полевой	Финляндия 1984	14875	СОД	2 х 2780 3780 2 ВРШ	2ВГ х 840 2ДГ х 400	185 360	234	160 220	183	30	1ВГ	1ДГ	ПУ с ВРШ 590 кВт

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Севморпуть	СССР 1988	61200	АЗУ о ПТУ	29420 40000 I ВРШ	3ДГ x 1700 2ДГ x 600	1750 2300	2000	1500 1800	1600	300	2ДГ	2ДГ	
Алексея Косыгина	СССР 1983	62038	МОД	2 x 13600 18500 2 ВРШ	4ДГ x 500 1ДГ x 800	680 1310	900	400 650	450	200	1ДГ+ 1ДГ	2ДГ	Фактическая мощность ДГ 900 кВт
<u>Универсальные многоцелевого назначения</u>													
Витус Беринг	СССР 1987	20350	СОД о ГЗУ	2 x 5730 7800 ВРШ	3ДГ x 800 или 3ДГ x 880	830 1060	913	210 440	286	70	2ДГ	1ДГ	
Астрахань	Германия 1983	26770	МОД	I x 7600 10330 ВРШ	4ДГ x 600 ^I	410 560	486	215 295	260	40	2ДГ	1ДГ	ПУ о ВРШ 736 кВт I) Мощность генераторов ограничена по дизелью до 90% номинальной. Нагрузки - при неработающей вентиляции грузовых помещений
Норильск	Финляндия	30760	СОД	2 x 7720 10500 ВРШ	4ДГ x 800	720 965 610 913	857 ^I 732 ²	250 442 181 331	332 ³ 244 ⁴		2ДГ	1ДГ	I) с гидропередачей 2) с прямой передачей 3) в арктической зоне 4) в умеренной зоне
<u>Редкеры</u>													
Композитор Кара-Караев	Германия 1984	8956	СОД	2 x 2650 3600 2 ВРШ	2ВГ x 640 2ДГ x 400	320 460	376	140 180	160	60	I-2 ВГ	1ДГ	ПУ о ВРШ 370 кВт
Анатлий Васильев	Финляндия 1981	37447	СОД	2 x 9925 13500 ВРШ	3ДГ x 1000 1ВГ x 1760	595 698 958 1080	627 1027 ^I	335 435	364 ^I		ВГ или I-2 ДГ	1ДГ	ПУ о ВРШ 1100 кВт I) с вентиляцией грузовых помещений

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
<u>Лесовозы</u>													
Павлин Виноградов	Польша 1987	I1249	МОД	I x $\frac{4690}{6370}$ ВНШ	ЗДГ x 400	$\frac{200}{340}$	266	$\frac{95}{340}$	146		ЦДГ	ЦДГ	
<u>Контейнеровозы</u>													
Симон Боливар	Болгария 1982	I4470	МОД	I x $\frac{8240}{11200}$ ВНШ	ЗДГ x 504	$\frac{220}{350}$	300	$\frac{120}{320}$	200	70	ЦДГ	ЦДГ	ПУ с ВРН 370 кВт
Капитал Гаврилов	Германия 1982	25050	МОД	I x $\frac{17500}{23800}$ ВРН	4ДГ x 640	$\frac{620}{740}$	677	$\frac{560}{600}$	580	85	2ДГ	2ДГ	ПУ с ВРН 736 кВт Нагрузки на стоянке - в режиме готовности
<u>Навалочники</u>													
Художник Моср	Болгария 1984	31860	МОД	I x $\frac{8240}{11200}$ ВНШ	ЗДГ x 504	$\frac{250}{400}$	315	$\frac{120}{270}$	186	60	ЦДГ	ЦДГ	
Харитон Греку	СССР 1982	66000	МОД	I x $\frac{11035}{15000}$ ВНШ	ЗДГ x 400 ТУГ x 500	$\frac{413}{555}$	477	$\frac{154}{421}$	257 ^I		УГ+ЦДГ или 2ЦДГ	ЦДГ	1) Стоянка с балластировкой
<u>Рефрижераторные суда</u>													
Георгий Агафонов	Австрия 1987	3452	СОД	2 x $\frac{975}{1225}$ 2 ВНШ	2ДГ x 248 2НГ x 248 СДГ x 50	$\frac{80}{125}$	ЮГ	$\frac{53}{118}$	79		2ВГ или ЦДГ	ЦДГ	ПУ с ВРН 132 кВт Нагрузки - при неработающей холодильной установке
Академик Н. Вавилов	Дания 1985	13669	МОД	I x $\frac{9600}{13100}$	4ДГ x 720	$\frac{480}{730}$ $\frac{850}{990}$	565 ¹ 872 ²	$\frac{200}{330}$	247 ³		2ДГ	ЦДГ	ПУ с ВРН 600 кВт 1) Режим охлаждения с работой одной холодильной установки 2) Режим в тропической зоне с заморозкой

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Курок	Польша 1983	13990	МОД	1 x $\frac{12360}{16800}$ ВМШ	4ДГ х 760	$\frac{450}{600}$ 1480 1920	50Г ^I 1738 ²	$\frac{230}{250}$	240 ³	120	1+3 ДГ	1ДГ	<p>раживанием груза и работой двух холод. установок 3) При неработающих холод.установках</p> <p>1) Без работы реф-компрессоров; с вентиляцией трюмов и СКВ в режиме "зима" 2) С работой реф-компрессоров в режиме охлаждения груза и СКВ в режиме "вентиляция" 3) С работой СКВ в режиме "зима"</p>

Группа II. Наливные и нефтенавалочные суда

Наливные суда

Партизанок	Финляндия 1987	3100	СОД	1 x $\frac{2673}{3500}$ ВРШ	2ДГ х 252 2ДГ х 300 ВГ400	$\frac{140}{248}$	174	$\frac{48}{158}$	77		ВГ	1ДГ	
Мирао Туроун-заде	Болгария 1984	7490	СОД	2 x $\frac{1100}{1500}$ 2ВМШ	4ДГ х 160 ^I	$\frac{60}{135}$	86	$\frac{55}{100}$	68		1ДГ	1ДГ	<p>ПУ с ВРШ 135 кВт 1) Мощность генераторов ограничена по дизелю до 135 кВт</p>
Олег Кошевой	СССР 1980	7505	СОД	2 x $\frac{1100}{1500}$ 2ВМШ	4ДГ х 160 ^I	$\frac{48}{168}$	97	$\frac{45}{100}$	60	35	2ДГ	1ДГ	<p>1) Мощность генераторов ограничена по дизелю до 135 кВт ПУ с ВРШ 135 кВт</p>
Вентпило	Финляндия 1983	9400	МОД	1 x $\frac{4350}{5910}$ ВМШ	4ДГ х 200	$\frac{140}{262}$	185	$\frac{112}{194}$	142	55	2ДГ	1ДГ	
Сергей Киров	Румыния 1983	10940	СОД	2 x $\frac{1530}{2080}$ 2ВМШ	3ДГ х 320	$\frac{120}{200}$	153	$\frac{70}{150}$	96	40	1ДГ	1ДГ	<p>ПУ с ВМШ 220 кВт Нагрузки на стоянке - в режиме готовности</p>

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Морно Бишоп	Югославия 1984	21950	СОД	2 x $\frac{2870}{3900}$ 2ВРН	2ВГ x 1360 2ДГ x 512	312 562	370	162 310	222	70	ВГ	ДГ	ПУ о ВРН 370 кВт
Иосип Бров Тито	Югославия 1984	22016	МОД	1 x $\frac{5310}{7200}$ ВРН	1ВГ x 720 2ДГ x 560	206 416	300	90 173	120	120	ВГ	ВГ	ПУ о ВРН 370 кВт
Дмитрий Медведев	СССР 1983	38290	МОД	1 x $\frac{8535}{11600}$ ВРН	3ДГ x 500 1УГ x 500	490 610	535	320 360	350	85	УГ и ДГ	ДГ	Нагрузки на стоянке - в тропической зоне
Победа	СССР 1981	84500	МОД	1 x $\frac{13600}{18500}$ ВРН	3ДГ x 500 1УГ x 800	390 560 435 750	450 ¹ 650 ²	260 416	330	100	УГ или УГ+ДГ	ДГ	1) С грузом 2) С балластировкой

Группа Ш. Паромы

Дельтаподоскиные паромы

Советский Дагестан	Югославия 1984	9029	МОД	2 x $\frac{4785}{6500}$ 2ВРН	3ДГ x 604 ¹	340 440	384	200 270	230			ДГ	ДГ	ПУ о ВРН 562 кВт 1) Мощность генераторов ограничена по дизелю до 90% номинальной Нагрузки при неработающей вентиляции трюмов и СКВ
--------------------	-------------------	------	-----	---------------------------------	------------------------	------------	-----	------------	-----	--	--	----	----	--

- ПРИМЕЧАНИЯ. 1. Группы и типы судов указаны в соответствии с классификатором ГВЦ Минморфлота и перечислены в порядке возрастания водоизмещения.
2. Значения фактических нагрузок СЭС указаны в соответствии с результатами статистической обработки экспериментальных данных, полученных ЦИИИМФ во время специальных исследований СЭС в нормальных эксплуатационных условиях.
3. Значения дополнительной нагрузки СЭС в тропической зоне указаны для всех типов судов в соответствии с фактической степенью использования систем вентиляции и кондиционирования воздуха во время исследований СЭС.
4. Во время исследований СЭС рефрижераторные контейнеры на судах отсутствовали.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(справочное)

Расчетные значения среднегодовой продолжительности эксплуатационного периода
и коэффициентов, характеризующих продолжительность основных режимов работы
электростанций, для судов различного типа и водоизмещения

Типы судов	Полное водо- измещение, т	$t_{э}$, сут.	$K_{км} = K_{ход} +$ $+ K_{ман}$, о.е.	$K_{ст.}$, о.е.	$K_{ст.г.}$, о.е.
Сухогрузные универсальные суда	≤ 7500	340	0,35	0,55	0,10
	≤ 19000		0,45	0,45	0,10
	> 19000		0,50	0,45	0,05
Суда для перевозки тяжёлых грузов	12500	340	0,65	0,30	0,05
Ликтеровозы	60000		0,70	0,15	0,15
Универсальные суда многоцеле- вого назначения	18000		0,70	0,20	0,10
Универсальные суда многоцелево- го назначения для эксплуатации в Арктике	30000	330	0,45	0,40	0,15
Ролкеры	≤ 12000	340	0,65	0,20	0,15
	> 12000		0,70	0,10	0,20
Лессовозы и щеповозы	< 20000	340	0,40	0,5	0,10
	≥ 20000		0,45	0,5	0,05

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
 (продолжение)

Типы судов	Полное водо- изменение, т	$t_{э}$, сут.	$K_{ХИ} = K_{ход} +$ $+ K_{ман}$, о.е.	$K_{ст.}$, с.е.	$K_{ст.г.}$, с.е.
Контейнеровозы	≤ 1500	335	0,50	0,50	
	< 20000		0,60	0,40	
Навалочные суда	≥ 20000	335	0,65	0,35	
	< 20000		0,40	0,60	
	≤ 35000		0,50	0,50	
	> 35000		0,60	0,40	
Навалочные суда для эксплуата- ции в Арктике	28000	330	0,45	0,40	0,15
Рефрижераторные	< 10500	335	0,50	0,40	0,10
	≥ 10500		0,55	0,35	0,10
Наливные суда	< 5000	330	0,45	0,40	0,15
	< 35000		0,60	0,30	0,10
	≤ 45000		0,65	0,25	0,10
	> 45000		0,70	0,20	0,10
Наливные суда для эксплуатации в Арктике	25000		0,55	0,30	0,15
Нефтенавалочные суда	≤ 140000		0,60	0,35	0,05
Газовозы	≤ 75000		0,65	0,25	0,10
Паромы железнодорожные		340	0,75	0,25	

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Раздел 1. РАСЧЕТ МОЩНОСТИ СУДОВЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ . . .	I
I.1. Общие положения	I
I.2. Зависимости статистик распределения интегральной мощности в основных режимах от входных данных судна	4
I.3. Определение составляющих добавочной мощности	6
I.4. Определение суммарной расчетной мощности в основных режимах	18
I.5. Оценка суммарной расчетной мощности в производных режимах	20
I.6. Определение средних нагрузок судовых электростанций и суммарной номинальной мощности генераторов	23
Раздел 2. ВЫБОР ОПТИМАЛЬНОГО ВАРИАНТА КОМПЛЕКТАЦИИ СУДОВЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ	24
2.1. Общие положения	24
2.2. Обязательные требования к вариантам комплектации	25
2.3. Эксплуатационные требования к генераторным агрегатам и их составу в основных вариантах комплектации	26
2.4. Расчет среднегодовой наработки генераторных агрегатов	32
2.5. Расчет затрат на производство электроэнергии	35
2.5.1. Общие положения	35
2.5.2. Издержки на топливо и смазочное масло для дизель-генераторов	37
2.5.3. Издержки на топливо для валогенераторов	41
2.5.4. Издержки на техническое обслуживание	44
2.5.5. Издержки на капитальный ремонт	45
2.5.6. Затраты на производство электроэнергии *	47
ПРИЛОЖЕНИЕ I (обязательное). Перечень основных потребителей добавочной мощности на различных ти-	

	Стр.
пах судов и наличие потребителей добавочной мощности в расчетных режимах работы судовой электростанции	49
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 (справочное). Основные характеристики морских транспортных судов постройки 1980-89 гг. и нагрузки судовых электростанций	57
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 (справочное). Расчетные значения среднегодовой продолжительности эксплуатационного периода и коэффициентов, характеризующих продолжительность, основных режимов работы электростанций для судов различного типа и водоизмещения	63