

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

**ТРЕБОВАНИЯ
К ОПЕРАТИВНОЙ
ИНФОРМАЦИИ
О НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ
МОРСКИХ НЕФТЕНАЛИВНЫХ
СУДОВ**

РД 31.60.29-87

Москва · В/О "Мортехинформреклама"
1987

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

**ТРЕБОВАНИЯ
К ОПЕРАТИВНОЙ ИНФОРМАЦИИ О НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ
МОРСКИХ НЕФТЕНАЛИВНЫХ СУДОВ**

РД 31.60.29—87

**Москва · В/О "Мортехинформреклама"
1987**

РАЗРАБОТАНЫ **Центральным научно-исследовательским проектно-конструкторским институтом морского флота**
Директор, к.т.н. С.М.Нуцупаров
Руководитель темы и ответственный исполнитель к.т.н. Я.М.Элис
Исполнители: Н.В.Ефремова, Н.В.Ледникова, Е.П.Лисовая

СОГЛАСОВАНЫ **Регистром СССР**
Директор Р.А.Белик
Центральным научно-исследовательским проектно-конструкторским институтом морского флота
Директор д.т.н. В.И.Пересыпкин
Отделом АСУ ЧМП
Начальник И.А.Гайдученко

ВНЕСЕНЫ **В/О "Мореплавание"**
Председатель В.М.Нехорошев



МИНИСТЕРСТВО
МОРСКОГО ФЛОТА
(МИНМОРФЛОТ)

13.07.1987 г. № 106

МОСКВА

Руководителям предприятий,
организаций и учреждений
Минморфлота СССР
(по списку)

О введении в действие
"Требований к Оперативной
информации о непотопляе-
мости морских нефтеналив-
ных судов" (РД 31.60.29-87).

Минморфлотом СССР утверждены "Требования к Оперативной информации о непотопляемости морских нефтеналивных судов" (РД 31.60.29-87), на основе которых для каждой серии нефтеналивных судов должна быть разработана Оперативная информация о непотопляемости.

П Р Е Д Л А Г А Ю:

1. Ввести в действие РД 31.60.29-87 с 01.01.88 г.

2. Установить, что разработка Оперативной информации о непотопляемости морских нефтеналивных судов производится:

2.1. для находящихся в постройке судов - организацией, проектирующей судно;

2.2. для эксплуатирующихся судов - научно-исследовательскими, проектно-конструкторскими институтами и высшими учебными заведениями по заказам пароходств в соответствии с Приложением.

3. Установить, что каждое нефтеналивное судно дедвейтом 80 тыс. тонн и более должно быть снабжено ЭВМ, обеспечивающей выполнение всех расчетов по Оперативной информации о непотопляемости. Разработка программ должна быть произведена:

3.1. для находящихся в постройке судов - организацией, проектирующей судно;

3.2. для эксплуатирующихся судов - отделами АСУ пароходств совместно с организациями, разрабатывающими Оперативную информацию о непотопляемости.

4. ЦНИИМФ совместно с ЦКНИИМФ и ГВЦ к 01.01.88 г. представить согласованные с Регистром СССР предложения о типе ЭВМ, подлежащих установке на эксплуатирующихся нефтеналивных судах, и конкретный план снабжения судов ЭВМ.

5. Начальникам парокhodств:

5.1. до 31.12.91 г.

обеспечить все нефтеналивные суда Оперативной информацией о непотопляемости;

5.2. организовать по мере разработки и поступления Оперативной информации о непотопляемости ее изучение по практическому применению, а также тренировку командного состава судов по заранее выданным вводным данным.

6. Руководителям учебных заведений включить в рабочие программы изучение Оперативной информации о непотопляемости на судоводительской, судомеханической, кораблестроительной специальностях, а также на курсах повышения квалификации командного состава судов.

7. В/О "Мортехинформреклама" обеспечить выпуск РД 31.60.29-87 в IV кв. 1987 г.

8. ЦНИИМФ:

8.1. обеспечить рассылку РД 31.60.29-87 согласно утвержденной разрядке;

8.2. во II-м квартале 1988 г. выпустить 50 экз. "Требований к Оперативной информации о непотопляемости морских нефтеналивных судов" на английском языке для возможности передачи документа инофирмам, выполняющим заказы по строительству флота.

9. ЦНИИМФу в установленном порядке внести изменения в действующие нормативные документы отрасли для включения Оперативной информации о непотопляемости морских нефтеналивных судов в перечень эксплуатационной документации, передаваемой на нефтеналивные суда при их постройке.

10. Контроль за исполнением настоящих требований возложить на В/О "Мореплавание".

Заместитель Министра



О.А. Савин

Приложение к письму
от 13.07.1987 г.
№ 106

П Е Р Е Ч Е Н Ь

типов нефтеналивных судов, для которых
разрабатываются "Оперативные информации
о непотопляемости (ОИ)"

Наименование головного судна серии	Кол-во судов серии	Организация-разработчик "ОИ"	Финансирует	Срок	Примечание
Алтай	19	ЮЖНИИМФ	ГМП	1989	
Альтаир	2	НВИМУ	НМП	1990	
Дрогобыч	10	ДВНИИМФ	ПМП	1989	
Олег Кошевой	17	ОИИМФ	Касп.МП	1988	
Сергей Киров	15	ОИИМФ	Касп.МП	1990	
Великий Октябрь	12	ЮЖНИИМФ	ГМП	1990	
Пабло Неруда	11	ЦНИИМФ	Лат.МП	1988	
Сухуми	5	НВИМУ	НМП	1991	
Командарм Федько	12	ЮЖНИИМФ	ГМП	1991	
Интернационал	9	ДВНИИМФ	ПМП	1990	
Сплит	23	НВИМУ	НМП	1988	
Николай Бараташвили	3	НВИМУ	НМП	1989	
Никифор Рогов	5	ОИИМФ	Касп.МП	1991	
Самотлор	14	ДВНИИМФ	ГМП	1991	
Победа	7	ЮЖНИИМФ	НМП	1988	
Борис Бутома	4	ЮЖНИИМФ	НМП	1989	
Маршал Буденный	7	ЮЖНИИМФ	НМП	1990	
Крым	5	ОВИМУ	НМП	1989	
Моссовет	2	ОИИМФ	ЧМП	1989	
Майкоп	5	ОВИМУ	НМП	1991	
Брмала	6	ЦНИИМФ	Лат.МП	1990	
Темгюк	22	ДВНИИМФ	ПМП	1988	
Морис Бишоп	7	ЦНИИМФ	Лат.МП	1989	
И.Броз Тито	10	ЮЖНИИМФ	ГМП	1989	
Московский Фестиваль	3	ОВИМУ	НМП	1990	
Григорий Нестеренко	5	ЮЖНИИМФ	НМП	1991	
Новороссийск	18	ОВИМУ	НМП	1988	

Примечание: по тем судам, которые не указаны в данном перечне, Оперативная информация о непотопляемости разрабатывается конструкторскими бюро пароходств до 31.12.90 г.

ТРЕБОВАНИЯ К ОПЕРАТИВНОЙ
ИНФОРМАЦИИ О НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ
МОРСКИХ НЕФТЕНАЛИВНЫХ СУДОВ

РД 31.60.29-87

Вводится впервые

Срок введения в действие
установлен с 01.01.88 г.

Руководящий документ устанавливает требования к оперативной информации о непотопляемости морских судов нефтеналивного флота и распространяется на суда, строящиеся и находящиеся в эксплуатации.

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

Аварийная плавучесть – способность судна оставаться на плаву при затоплении одного или нескольких отсеков.

Аварийная остойчивость – способность судна сохранять свою остойчивость в тех же условиях.

Запас аварийной плавучести (ЗП) – в метрах. Это минимальное расстояние от аварийной ВЛ до палубы переборок при отсутствии крена или до опасного отверстия (вне района затопления) в зависимости от того, что меньше.

Запас аварийной остойчивости (ЗО) – величина в метрах, на которую можно уменьшить метацентрическую высоту судна в неповрежденном состоянии так, чтобы после аварии остойчивость судна была бы предельно допустимой в соответствии с п.3.1.

Фактор баллаستировки (ФБ) в тм – поправка к вертикальному моменту масс судна при приеме балласта с учетом влияния свободной поверхности жидкости, если отсек не запрессован.

При полной откачке балласта фактор балластировки равен фактору балластировки запрессованного отсека со знаком минус. Величина изменения метацентрической высоты поврежденного судна при приеме балласта в ранее пустую цистерну получается делением фактора балластировки на водоизмещение судна.

Фильтрационная вода – забортная вода, проникающая в отсеки судна, расположенные вне района повреждения. Забортная вода считается фильтрационной, если удастся ограничить ее уровень. Влияние проникшей в пустые танки фильтрационной воды на остойчивость судна учитывается с помощью ФФ.

2. НАЗНАЧЕНИЕ ОПЕРАТИВНОЙ ИНФОРМАЦИИ

2.1. Оперативная информация о непотопляемости судов (ОИ) предназначена для оценки состояния аварийного судна при фактическом распределении груза, запасов и балласта и предполагаемом расположении пробоины.

ОИ должна помочь капитану судна принять необходимые меры для спасения команды и по борьбе за живучесть и сохранение поврежденного судна.

2.2. Оценку непотопляемости производит капитан судна на основании самостоятельно выполняемых расчетов, которые производятся до выхода судна в рейс с помощью рабочих графиков, либо с помощью судовой ЭВМ^с, снабженной программой расчета непотопляемости, одобренной Регистром Совза СССР.

2.3. Время для производства расчетов по всем необходимым вариантам затопления судна, оценки непотопляемости (за исключением построения аварийной диаграммы остойчивости) и заполнения планшета не должно превышать 2-х часов. Время для расчета

^с
и) При наличии судовой ЭВМ на судне должен быть и набор рабочих графиков, используемых как резервное средство.

с помощью судовой ЭВМ аварийной посадки и остойчивости после определения места расположения пробойны не должно превышать 2-х минут при выводе результатов на дисплей и 3-х минут при выводе результатов на печатающее устройство.

2.4. Оценки и выводы ОИ действительны только при удовлетворительном техническом состоянии водонепроницаемых переборок, скользящих и других водонепроницаемых дверей, секущих клинкетов трубопроводов, управляемых и неуправляемых переток, находящихся в надлежащем положении и т.п. Любое переоборудование, затрагивающее эти конструкции и влияющее на обеспечение непотопляемости судна, должно быть отражено в ОИ. Ответственность за техническое состояние элементов, связанных с обеспечением непотопляемости судна, и их соответствие ОИ лежит на судовой администрации.

2.5. Оперативная информация является дополнением к документации Регистра СССР по непотопляемости судна. Допускается совмещение ОИ и документации Регистра СССР по непотопляемости, но при этом должен быть выделен отдельный раздел, удовлетворяющий требованиям п.1.4.7 ч.V Правил Регистра СССР.

3. НОРМАТИВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВАРИЙНОЙ ПЛАВУЧЕСТИ И АВАРИЙНОЙ ОСТОЙЧИВОСТИ

3.1. Нормативы обеспечения аварийной плавучести и аварийной остойчивости для любых повреждений должны соответствовать действующим (в момент разработки ОИ) Правилам Регистра СССР и Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов по обеспечению непотопляемости нефтеналивных судов.

Эти нормативы должны быть описаны в инструкции (см. ниже), а случаи затопления, не регламентируемые Правилами Регистра, для которых эти нормативы не удовлетворяются, должны быть специально помечены в распечатке, выдаваемой судовой ЭВМ.

3.2. В отдельных обоснованных случаях только для вариантов затопления, не регламентируемых Правилами Регистра СССР и Конвенции МАРПОЛ, допускается отступление от указанных нормативов; объем этих отступлений находится в компетенции судовладельца, работодателя ОИ и Регистра СССР.

3.3. В качестве расчетного критерия, характеризующего возможную гибель судна, когда капитану рекомендуется принять решение о немедленном спасении людей, принимается одно из следующих состояний:

затопление одного из опасных отверстий, через которое вода может распространяться по судну за пределами района повреждений и привести к потере запаса плавучести и остойчивости;

протяженность положительной части диаграммы статической остойчивости аварийного судна менее 7 градусов;

наибольшее плечо диаграммы остойчивости менее 0,05 м;

угол крена аварийного судна больше 40 градусов;

площадь диаграммы статической остойчивости менее 0,18 м·градус.

4. ОЦЕНКА АВАРИЙНОЙ ПЛАВУЧЕСТИ И АВАРИЙНОЙ ОСТОЙЧИВОСТИ

4.1. В качестве основных оценок плавучести и остойчивости аварийного судна приняты:

запас аварийной плавучести (ЗП) в метрах;

запас аварийной остойчивости (ЗО) в метрах;

4.2. В дополнение к указанным в п.4.1 оценкам при использовании судовой ЭВМ необходимо получить метацентрическую высоту, угол крена, посадку и диаграмму статической остойчивости аварийного судна и, при необходимости, расчет спрямления судна.

4.3. Указанные выше оценки плавучести и остойчивости определяются с учетом возможных погрешностей. Наиболее существенным источником погрешности при определении непотопляемости нефтеналивного судна являются неточности в определении коэффициента проницаемости загруженного грузового помещения, так как нельзя заранее определить какое количество груза будет замещено забортной водой. Если весь груз замещается забортной водой, коэффициент проницаемости грузового танка определяется по формуле

$$\mu = 1 - \gamma V / V_p \gamma_0 \quad (1)$$

а если не замещается забортной водой (груз не выливается, а поднимается вверх)

$$\mu = 1 - V / V_p \quad (2)$$

где γ - плотность груза в т/м³;
 V - объем, занятый грузом в м³;
 V_p - полный объем танка в м³;
 γ_0 - плотность воды т/м³.

При затоплении двух помещений общий коэффициент прои-
цаемости определяется по формуле:

$$\mu = (V_1 \cdot \mu_1 + V_2 \cdot \mu_2) / (V_1 + V_2) \quad (3)$$

где V_1, V_2 - объемы первого и второго помещений;
 μ_1, μ_2 - соответствующие коэффициенты проицаемости.

Указанные формулы или соответствующие графики должны
быть приведены в инструкции к ОИ. Расчеты аварийной плаву-
чести и остойчивости следует производить для крайних случаев
замещения груза забортной водой.

5. СОСТАВ ОПЕРАТИВНОЙ ИНФОРМАЦИИ О НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ

Оперативная информация о непотопляемости нефтеналивного
судна состоит из оперативного планшета контроля остойчивости
и непотопляемости судна, инструкции, набора рабочих графиков,
набора универсальных диаграмм аварийной остойчивости, а для
судов снабженных ЭВМ - рабочей программой расчета непотопляе-
мости.

Универсальные диаграммы аварийной остойчивости (УД)
предназначены для получения приближенной диаграммы остойчивости
аварийного судна для уточнения остойчивости судна при отрица-
тельном значении 30 , норматива вызывающего отрицательное зна-
чение 30 и расчета спрямления в процессе борьбы за живучесть
судна. Построение диаграмм аварийной остойчивости не требуется
как в порту отправления, так и во время рейса - она строится
капитаном судна после аварии, если нет необходимости в
немедленном спасении экипажа.

5.1. Оперативный планшет

5.1.1. Оперативный планшет (ОП) используется для решения эксплуатационных и аварийных задач. Это чертеж, который должен висеть на переборке штурманской рубки. ОП должен удовлетворять основным требованиям НБЖС. Он должен удовлетворять также и требованиям, предъявляемым к схеме контроля при аварии согласно конвенции СОЛАС-74 и содержать указания разработчика МОИ.

5.1.2. На планшете, размеры которого не должны превышать 1200x800 мм схематически показывается продольный разрез судна, разрезы по высоте судна, расположение отверстий (с указанием их закрытий и мест управления закрытиями) и текущих клинкетов трубопроводов с указанием их штоковыводов в соответствии с Правилom 23 конвенции СОЛАС-74. На схеме разрешается применять разные масштабы по длине, ширине и высоте судна. На схематических чертежах приводится обозначение принятого деления судна на водонепроницаемые отсеки. Данные по объемам и положению центров объемов всех помещений и цистерн помещаются в соответствующих таблицах.

5.1.3. В левых колонках таблиц должны располагаться коды помещений, по которым они записаны на судовой и береговой ЭВМ. При наличии судовой ЭВМ этот код используется для задания поврежденных цистерн, кроме того, он может быть использован в случае, если какой-либо вариант затопления необходимо уточнить с помощью береговой ЭВМ, результаты расчетов на которой использовались для составления рабочей программы судовой ЭВМ.

В таблице записываются распределение груза, данные о массе запасов и балласта, водоизмещение, средняя осадка,

дифферент и метацентрическая высота судна по состоянию на отход и приход судна, а в процессе рейса в самой правой колонке проставляются те же данные по действительному состоянию на день заполнения (имеется в виду, что ежедневно на планшете и в памяти судовой ЭВМ производится корректировка: грузки судна). По этим данным решается вопрос есть ли необходимость корректировать нанесенные на планшет значения ЗП и ЗО.

5.1.4. В таблице судовых запасов приводятся значения фактора баллаستировки - ФБ (в числителе при 50 % заполнении, в знаменателе - 100 %) цистерн, которые могут быть использованы для спрямления судна. Фактор балластировки грузовых танков, пустых до аварии судна и используемых после аварии для его спрямления, определяется по кривым, приводимым в инструкции (см.рис.3).

5.1.5. На чертеже продольного разреза судна имеются прямоугольники с горизонтальными линиями, ограниченными стрелками, протягиваемыми до границ, соответствующих предполагаемому затоплению.

В эти прямоугольники заносятся рассчитанные на судовой ЭВМ или полученные в результате расчетов по графикам значения ЗП и ЗО (зеленым цветом при положительных значениях, красным - при отрицательных).

5.1.6. Под чертежом продольного разреза судна размещены овалы с горизонтальными линиями, ограниченные стрелками, и надпись "Предупреждение об опасности" (под предупреждением об опасности понимается оценка аварийного состояния судна). Если при данном повреждении судно остается на плаву и завесомо выполняются нормативы, указанные в п.3.1, соответствующий

овал закрашивается капитаном в зеленый цвет. В случае, если при указанном повреждении судно по нормативам п.3.3 считается гибнущим, соответствующий овал закрашивается красным цветом. В первом случае капитан должен рассчитать и при необходимости произвести спрямление судна, во втором случае— принять меры для немедленной эвакуации всех людей, находящихся на судне. В промежуточных случаях, основываясь на указаниях ЭВМ или рабочих графиков о том, какой из критериев является опасным, в зависимости от действительного состояния судна с учетом внешних условий капитан принимает решение до каких пор вести борьбу за живучесть судна.

Если аварийные плавучесть и остойчивость для заданного варианта затопления удовлетворяются при любой загрузке судна (в пределах грузовой марки и допускаемой остойчивости в неповрежденном состоянии) соответствующий овал должен быть закрашен разработчиком в зеленый цвет, если же при данном варианте затопления судно гибнет независимо от его загрузки, разработчик ОИ обязан закрасить соответствующий овал в красный цвет.

5.1.7. При заполнении планшета рекомендуется по возможности указывать (возле прямоугольников) опасный критерий, лимитирующий аварийную плавучесть и остойчивость: УК— угол крена, МД— максимум диаграммы, ПД— протяженность диаграммы, МВ— метацентрическая высота в равновесном состоянии до спрямления, ОО— расстояние до опасного отверстия.

На планшете при необходимости должна быть приведена таблица, где указываются все отверстия, которые должны быть закрыты немедленно после аварии. На ОП должно быть отмечено, что судовая администрация несет ответственность за

исправное состояние закрытий, а также за их закрытие после аварии. Общий вид планшета для одного из танкеров современной постройки приведен в приложении 6 (вкладка).

5.1.8. Общая компоновка и содержание ОП могут, из-за конструктивных особенностей конкретного судна, быть изменены разработчиком ОИ.

5.1.9. Оперативный планшет выполняется в виде чертежа, нанесенного на жесткую плиту, поверхность которой в необходимых местах допускает многократное вытирание или смывание надписей, наносимых обычными и цветными карандашами. К месту расположения ОП должно быть подведено освещение от обычной и аварийной сетей.

На эксплуатирующихся судах разрешается изготовление планшета в виде чертежа, покрытого оргстеклом. При этом правая часть планшета, где помещена заполняемая таблица, должна быть съемной.

5.2. Инструкция

5.2.1. Инструкция должна содержать краткое описание принципов, принятых при составлении ОИ, включая описание нормативов обеспечения непотопляемости, и содержать данные для расчета коэффициентов проицаемости грузовых помещений (см.п.4.3). В инструкции следует описать процесс работы с ОИ, включая работу с ЭВМ и рабочими графиками. Там же должны быть приведены основные положения по борьбе за живучесть судна, в частности, расчеты его спрямления.

5.2.2. Допускается оформление инструкции в виде нескольких документов с тем, чтобы отделить расчеты на ЭВМ от расчетов по рабочим графикам.

5.2.3. В инструкции следует привести конкретный пример с пояснениями, а также указать, что ОИ не заменяет информацию, требуемую ч.У Правил Регистра СССР, а является дополнением к ней.

5.2.4. Все обозначения в ОИ должны соответствовать обозначениям имеющейся (или выпускаемой) на судне информации об остойчивости. Фрагменты инструкции приведены в приложении I.

5.3. Требования к судовой ЭВМ и рабочей программе

5.3.1. Судовая ЭВМ, имеющая допуск Регистра СССР, должна иметь память, быстродействие и язык программирования, обеспечивающие выполнение всех требований, изложенных в настоящем документе.

5.3.2. Должен быть предусмотрен автоматический переход питания ЭВМ от аварийной сети без потери информации в момент перехода.

5.3.3. Рабочая программа для судовой ЭВМ должна быть одобрена Регистром СССР.

5.3.4. Допускается определение параметров посадки и остойчивости аварийного судна путем интерполяции результатов массового счета непотопляемости, произведенного заранее на мощной береговой ЭВМ по программе, имеющей допуск Регистра СССР. В случае, если на судовой ЭВМ производится прямой расчет непотопляемости, программа должна исключать закливание или потерю точности в связи с ограничением числа циклов. Для случаев явной гибели судна судовая ЭВМ должна выдать сообщения не производя расчеты непотопляемости, чтобы не терять времени на производство расчетов.

5.3.5. Рабочая программа должна работать в диалоговом режиме при минимуме вводимой информации. Вопросы и ответы должны быть стандартизированы. Например, вопрос о поврежденном борте нужно формулировать "Какой борт поврежден" (П,Л) и на ответ "Л" ЭВМ на дисплее должна сама дополнить символ "Л" до слова "Левый". Пример диалога судоводителя с ЭВМ для режима одиночного расчета непотопляемости приведен в справочном приложении 2.

5.3.6. Предусмотрены следующие три режима работы программы расчета непотопляемости:

а) режим загрузки и расчета посадки и остойчивости неповрежденного судна предназначен для ввода в ЭВМ данных о нагрузке судна. Ввод исходной информации должен проходить в режиме редактирования – на дисплей ЭВМ выводится, например, код, наименование, вместимость данной цистерны и введенное ранее количество запасов – судоводитель корректирует число и переходит к следующей цистерне. А после ввода всей нагрузки ЭВМ выдает суммарное количество запасов, водоизмещение неповрежденного судна, его посадку, метацентрическую высоту, диаграмму статической остойчивости, сравнение с допускаемыми величинами и, по команде судоводителя, заносит эти данные в качестве текущих в память ЭВМ и выдает соответствующую распечатку;

б) режим автоматического расчета непотопляемости. ЭВМ производит расчеты всех заранее предусмотренных случаев затопления и выдает на печать сводку полученных результатов (см.5.3.7);

в) режим одиночного расчета непотопляемости. ЭВМ производит расчет одного случая затопления, рекомендует

и рассчитывает рациональный вариант спрямления судна, выдавая при этом характеристики посадки и остойчивости судна до и после спрямления, и минимальное время, необходимое для спрямления.

5.3.7. В результате расчетов непотопляемости на дисплей и печать должны быть выданы ЗО и ЗП, диаграмма статической остойчивости поврежденного судна, осадка носом и кормой и угол крена. Для состояния судна после спрямления должны быть выданы те же величины и данные о том, как спрямлять судно.

5.3.8. Как указывалось выше, работа программы проверяется путем сравнения результатов с результатами расчетов на береговой ЭВМ. При этом расхождения в величинах ЗП, ЗО, максимального плеча остойчивости и метацентрических высот для экстремальных случаев затопления не должны превышать 1–2 см, значения осадок – 3–5 см. В то же время для случаев, далеких от экстремальных (при значениях ЗП и ЗО, больших 1 метра), можно допустить расхождения в указанных величинах порядка 10–15 см, если при этом существенно упрощается интерполяция или аппроксимация и резко уменьшается время счета. При использовании аппроксимационных или интерполяционных формул следует, по возможности, избегать применения показателей степеней выше третьей.

5.4. Рабочие графики

Набор рабочих графиков состоит из графиков аварийной плавучести одиночных отсеков, пар и троек смежных отсеков, у которых аварийная плавучесть может оказаться лимитирующей при удовлетворении требований по аварийной остойчивости, графиков аварийной остойчивости одиночных отсеков, пар и

троек отсеков. Допускается совмещение нескольких графиков на одном чертеже. Кроме того, строятся графики достаточной аварийной плавучести и достаточно^ю аварийно^ю остойчивости, которые размещаются на ОП.

Графики аварийной плавучести (включая и график достаточной аварийной плавучести) строятся в координатах: водоизмещение – момент водоизмещения относительно миделя. На графиках наносятся сетки кривых постоянных средних осадок и постоянных дифферентов неповрежденного судна в диапазоне от осадки судна порожнем до осадки в полном грузу в рабочем интервале дифферентов (для крупных судов от 0,5 м на нос до 2–3 на корму). По этой сетке по средней осадке и дифференту при пользовании графиками наносится точка, соответствующая состоянию судна до аварии. На графиках аварийной плавучести отдельных отсеков пунктирными линиями наносятся предельные кривые, соответствующие затоплению грузовых помещений и сплошными при затоплении цистерн. При пользовании графиком аварийной плавучести определяется только знак ЗП. Если точка, соответствующая состоянию судна до аварии, находится ниже кривой, соответствующей максимальному (с учетом погрешности) коэффициенту проницаемости μ , судно имеет положительный ЗП и прямоугольник на планшете закрашивается в зеленый цвет, если выше кривой, соответствующей минимальному μ , – отрицательный ЗП – прямоугольник на планшете закрашивается в красный цвет. Если точка расположена между кривыми, соответствующими максимальному и минимальному значениям μ , рассчитанным по приведенным выше формулам, заранее не удастся прогнозировать состояние судна после аварии – соответствующий прямоугольник закрашивается

красным и зеленым цветом.

Огибающие предельных кривых (для данного M_{Δ}) по всем отсекам с учетом воды, вливающейся в условно пустые цистерны одного борта, наносятся сплошными линиями на график достаточной аварийной плавучести. Если точка, соответствующая состоянию судна до аварии, находится ниже соответствующей кривой графика достаточной аварийной плавучести, можно не производить расчеты по соответствующим графикам.

Графики аварийной остойчивости строятся в координатах средняя осадка - метацентрическая высота. На этих графиках наносятся допускаемые метацентрические высоты при затоплении грузовых танков для различных значений их проницаемости при заполненных и незаполненных цистернах. Запас остойчивости находится как разность между действительной метацентрической высотой судна с учетом поправок на свободные поверхности жидкости и допускаемой, снятой с графика, с учетом поправок на дифферент, указанных непосредственно на графиках, либо приведенных в виде приближенной формулы. При этом на графике аварийной остойчивости заштриковывается зона метацентрических высот, где не выполняются требования Регистра СССР по остойчивости неповрежденного судна. Опасным здесь является положение точки, определяющей аварийную остойчивость судна, ниже соответствующей кривой.

На графике приводятся предельные кривые, соответствующие возможной гибели судна. По возможности следует указывать зоны, соответствующие разным критериям опасности.

График достаточной аварийной остойчивости строится в пределах метацентрических высот, возможных в режиме

эксплуатации судна, который строится аналогично графику достаточной и критической плавучести.

В отдельных случаях в зависимости от конкретных особенностей судна допускаются отступления по сравнению с приведенным выше описанием рабочих графиков. Объем таких отступлений находится в компетенции судовладельца, разработчика оперативной информации и Регистра СССР.

Графики аварийной плавучести и графики аварийной остойчивости современного танкера приведены на рисунках приложения 3.

Набор рабочих графиков выполняется на обычной бумаге, причем на судно должно быть передано не менее двух комплектов графиков.

На судне в штурманской рубке вблизи оперативного планшета должно быть предусмотрено штатное место для хранения набора рабочих графиков, инструкции и универсальных диаграммы аварийной остойчивости.

5.5. Универсальные диаграммы аварийной остойчивости

Универсальные диаграммы аварийной остойчивости (УД) предназначены для приближенного построения диаграммы остойчивости аварийного судна, которая необходима для оценки процесса спрямления. УД представляет собой набор графиков, каждый из которых соответствует затоплению одного грузового помещения (пары или тройки смежных) при одном значении коэффициента проницаемости этого помещения и одном значении кренящего момента от затопления цистерн. Каждый из этих графиков построен для нулевого запаса аварийной остойчивости и представляет собой диаграмму аварийной остойчивости для нескольких значений

водоизмещения. Влияние дифферента, как правило, учитывается разработчиком при построении УД, чтобы избежать интерполяции по дифференту в связи с его относительно малым влиянием. Некоторые из УД современного танкера приведены в приложении 4.

Для построения диаграммы остойчивости аварийного судна производится графическая интерполяция по значениям T и M . В результате получается диаграмма остойчивости при нулевом значении запаса остойчивости (30), затем на угле крена 30 град. откладывается вниз величина, равная $0,5 \times 30$ и полученная точка соединяется прямой с началом координат. Ординаты действительной диаграммы аварийной остойчивости отсчитываются от этой прямой. Отстраивая эти ординаты от горизонтальной прямой, получаем диаграмму аварийной остойчивости в обычном виде. При изменении кренящего момента (например, при спрямлении судна) проводится новая ось на расстоянии $\Delta M_y / D$, где ΔM_y - изменение кренящего момента в тм (со своим знаком), D - водоизмещение в т. Пример построения диаграммы аварийной остойчивости приведен в приложении 5.

6. ПОРЯДОК РАБОТЫ С ОПЕРАТИВНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ

С помощью ОИ в порту отправления производятся необходимые расчеты для прогнозирования непотопляемости при возможных вариантах повреждения, а после аварии определяются меры по

улучшению посадки и устойчивости судна, оставшегося на плаву. Оба этапа работы с ОИ должны быть подробно описаны в инструкции. Там же должны быть приведены соответствующие примеры.

6.1. Прогнозирование непотопляемости судна

Предусмотрен следующий порядок работы по прогнозированию непотопляемости судна:

в соответствии с указаниями инструкции рассчитываются коэффициенты проницаемости;

вносится на планшет и в память ЭВМ состояние нагрузки судна;

проверяется, удовлетворяются ли требования достаточной аварийной плавучести и аварийной устойчивости;

при необходимости определяются значения ЗП и ЗО и наносятся на планшет.

6.2. В рейсе ежедневно необходимо вносить коррективы в данные о судовых запасах и о балластировке судна с тем, чтобы всегда на планшете и в ЭВМ содержались фактические данные.

6.3. После аварии судна производится одиночный расчет непотопляемости с помощью судовой ЭВМ или рабочих графиков.

6.4. В случае, если после аварии судно осталось на плаву, нужно решить вопрос о том, производить ли спрямление судна и каким образом это сделать.

Улучшение посадки и устойчивости аварийного судна может осуществляться за счет приема и откачки жидкого балласта, перекачивания топлива или балласта. Эти операции могут

оказаться опасными для г. лавшего в аварию судна, поэтому разработчик ОИ обязан реально оценить возможные меры по спрямлению судна и на основании этой оценки привести в инструкции необходимые рекомендации, включая и запрещение некоторых способов спрямления судна. Принятые способы спрямления должны быть соответствующим образом введены и в судовую ЭВМ, причем расчеты на ЭВМ должны производиться, по возможности, на основании не расчетной, а фактической посадки, непосредственно определенной на аварийном судне. Для облегчения расчета спрямления при использовании рабочих графиков на планшете приводятся значения ЭБ цистерн, с содержимым которых разрешены манипуляции, и на рисунках инструкции приводятся значения ЭБ грузовых танков.

Расчет баллаستировки производится следующим образом:
на основании значений фактического крена и дифферента судна после аварии, используя рекомендации ОИ, намечаются цистерны для приема балласта; при этом учитываются как значения факторов балластировки, так и время заполнения цистерм, исходя из производительности насосов;

строится диаграмма статической остойчивости поврежденного судна до балластировки путем проведения эквидистантной кривой через точку на оси абсцисс, соответствующую углу фактического крена судна;

вводится поправка к диаграмме на изменение метацентрической высоты;

вводится поправка на несимметричное расположение цистерны;

оценивается целесообразность принятого способа спрямления судна.

Пример расчета спрямления судна приведен в приложении Б.

7. СОГЛАСОВАНИЕ ДОКУМЕНТАЦИИ

Рассмотрение и одобрение ОИ производится инспекциями Регистра СССР. Результаты рассмотрения подтверждаются постановкой штампа "Принято к сведению Регистром СССР" на титульных листах инструкции.

8. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Экономический эффект от применения ОИ может быть определен в процессе разработки для конкретной серии судов. Экономический эффект рассчитывается как результат сокращения убытков от оплаты спасательных работ или от гибели судна данного типа.

Для приближенного расчета экономической эффективности может быть принят норматив 2,5 рубля на каждую тонну полного водоизмещения всех судов серии данного типа. Этот норматив выведен как среднее по флоту (как результат) пересчета по строительной стоимости, исходя из экономической эффективности применения ОИ на сухогрузных судах).

Председатель В/О "Мореплавание"

В.М.Нехорошев

Главный инженер

В.Н.Афанасенко

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(справочное)

ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ СУДНА
ИНСТРУКЦИЯ
(ФРАГМЕНТЫ)

I. ВВЕДЕНИЕ

Судно, удовлетворяющее требованиям Правил Регистра СССР по непотопляемости, в данных конкретных условиях может оказаться потопляемым, а не удовлетворяющее некоторым (другим) требованиям может остаться на плаву и в некоторых случаях даже сохранить свои мореходные качества.

Для нефтеналивного судна Правила Регистра СССР предъявляют требования в части допустимых углов крена, диаграммы остойчивости и пр. В случае, если действительный крен судна и элементы диаграммы не удовлетворяют нормативным значениям, а судно осталось на плаву, необходимо принять меры для его спасения. Об этом капитан судна должен знать заранее.

Необходимо во всех возможных случаях затопления судна правильно информировать капитана о том, в какой состоянии находится судно.

Предлагаемая оперативная информация о непотопляемости судна (ОИ) позволяет капитану до выхода в рейс после производства простых и нетрудоемких расчетов, выполняемых на судовом ЭВМ в автоматическом режиме или с помощью рабочих графиков, оценить состояние судна при различных повреждениях. Эти оценки могут быть легко откорректированы в зависимости от изменения распределения запасов и балласта в рейсе.

После получения судном пробойны капитан с помощью ЭВМ или графиков может уточнить состояние судна с учетом конкретных условий и, при необходимости, произвести оценку мер для спрямления судна. При этом необходимо иметь в виду, что оперативная информация не всегда может дать однозначный ответ на вопрос останется ли судно на плаву, так как при малых запасах плавучести и остойчивости аварийного судна возрастает влияние погрешностей расчетов, неточностей в определении коэффициентов проницаемости, а также внешних условий. Поэтому в оперативной информации отмечаются случаи затопления, когда выполняются все требования к непотопляемости нефтеналивных судов, и случаи затопления, когда судно гибнет. В остальных случаях, при использовании ЭВМ приводятся элементы плавучести и остойчивости аварийного судна и отмечается какой из критериев является наиболее опасным; при пользовании графиками, по возможности, отмечается только опасный критерий. Капитан, в зависимости от действительного состояния судна с учетом внешних условий, самостоятельно принимает решение следует ли эвакуировать всю или часть команды и до каких пор вести борьбу за живучесть судна. На основании полученной с помощью ОИ оценки капитану значительно легче принять правильное решение.

2. НАЗНАЧЕНИЕ

Оперативная информация о непотопляемости предназначена для оценки состояния аварийного судна при фактическом распределении груза, запасов, балласта и предполагаемом расположении пробойны. ОИ должна помочь капитану принять необходимые

меры для сохранения жизни экипажа и сохранения поврежденного судна.

3. НОРМАТИВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВАРИЙНОЙ ПЛАВУЧЕСТИ И АВАРИЙНОЙ ОСТОЙЧИВОСТИ

Нормативы обеспечения аварийной плавучести и аварийной остойчивости соответствуют Правилам Регистра СССР года по обеспечению непотопляемости нефтеналивных судов, а именно:

.
.
.
.
.

В качестве критерия, характеризующего возможную гибель судна, когда необходимо спасать людей не заботясь о спасении судна, принято одно из следующих состояний:

безусловное затопление одного из опасных отверстий, через которое вода может распространяться по судну за пределами района повреждения и привести к потере запаса плавучести и (или) остойчивости;

протяженность положительной части диаграммы статической остойчивости аварийного судна менее 7 градусов;

наибольшее плечо диаграммы остойчивости менее 0,05 м;

площадь диаграммы менее 0,18 м·градус;

угол крена больше 40 градусов (исходя из невозможности работы аварийной партии).

.
.
.
.
.
.

... коэффициенты проницаемости

при производстве расчетов принимаются следующие значения коэффициентов проницаемости:

помещений для судовых механиков—0.85;

пустых грузовых, балластных и топливных цистерн — 1.00.

Для заполненных грузовых помещений коэффициент проницаемости точно определить нельзя, так как нельзя заранее определить какое количество груза будет замещено забортной водой. Поэтому расчеты производятся для двух значений коэффициента проницаемости.

Если весь груз замещается забортной водой, коэффициент проницаемости грузового танка определяется по формуле

$$\mu = 1 - \gamma \cdot V / V_1 \gamma_{\text{в}} \quad (1)$$

а если груз не замещается забортной водой

$$\mu = 1 - V / V_1 \quad (2)$$

где

γ — плотность груза в т/м³;

V — объем, занятый грузом в м³;

V_1 — полный объем танка в м³;

$\gamma_{\text{в}}$ — плотность воды в т/м³.

... расчеты с помощью рабочих графиков

... инструкция по работе на судовой ЭВМ

.
.
.

.... заполнение оперативного планшета

.
.
.
.
.

... примеры расчетов

.
.
.

Ответственность за техническое состояние судна

Оценки и выводы ОИ действительны только при удовлетворительном техническом состоянии водонепроницаемых переборок, скользящих и других водонепроницаемых дверей, секущих клинкеров трубопроводов, управляемых и неуправляемых перетоков (если таковые имеются на судне) и т.п. Переоборудование судна, затрагивающее эти конструкции; а также изменяющее количество или расположение вырезов, трапов, лючков, систему аварийного электропитания, осушительную и пожарную системы и т.п., должно быть отражено в ОИ.

С ответственность за техническое состояние элементов, связанных с обеспечением непотопляемости судна, и их соответствие ОИ лежит на судовой администрации.

Диалог с ЭВМ

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(справочное)

№ п/п	Сообщение на дисплее (в прямоугольнике вводит пользователь, остальное выводит ЭВМ)	Действия программы	Примечание
1.	XX.XX.19XX ЧЧ ММ РЕЖИМ (З, А, И) <input type="checkbox"/> АВТОМАТ. РАСЧЕТ <input type="checkbox"/> НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ <input type="checkbox"/> НЕПОТОПЛЯЕМОСТЬ. ЗАКРОЙТЕ ВОДОНЕПР. ДВЕРИ, ОТВЕРСТИЯ ВОЗД. ТРУБ	Проводит расчет Вводит общие данные по картам	
2.	КОЛИЧЕСТВО ЗАТОПЛЕННЫХ ОТСЕКОВ (1, 2, 3, 4) <input type="checkbox"/> 4 СУДНО <input type="checkbox"/> ГИБНЕТ <input type="checkbox"/> 3 ТРЕБОВ. ПО НЕПОТОП. НЕ УДОВЛЕТВОРЯЮТСЯ <input type="checkbox"/> 2	Конец диалога	Ответ ЭВМ приведен в качестве примера
3.	НОМЕР НОСОВОГО ИЗ ЗАТОПЛЕННЫХ ОТСЕКОВ (1, 2, ..., 10) <input type="checkbox"/> 4, 5	Вводит в память данные по отсекам 4 и 5 со всеми параметрами и данные по учету фильтрационной воды	Далее пример для ответа в 2-й строке
4.	ЗАТСПЛЕНА ЛИ ОСНОВНЫЕ ТАНКИ (+, -) <input type="checkbox"/> +		
5.	ЕСТЬ ЛИ ФИЛЬТР ВОДА В ОТСЕКАХ 3, 6 (3; 6; -) <input type="checkbox"/> -		
6.	ЕСТЬ ЛИ ФИЛЬТР ВОДА В ДРУГИХ ОТСЕКАХ (ИЛИ ОТСЕКОВ ИЛИ -) <input type="checkbox"/> -		
7.	ТРЕБОВ. ПО НЕПОТОП. НЕ УДОВЛЕТВОРЯЮТСЯ; СУДНО НЕ ГИБНЕТ		
8.	ЗАПАС ПЛАВУЧЕСТИ Х.ХХ М, ЗАПАС ОСТОЙЧ. ±Х.ХХ М		
9.	ОПАСНОЕ ОТВЕРСТИЕ ХХ РАССТОЯНИЕ ДО НЕГО ±ХХ.ХХ М		

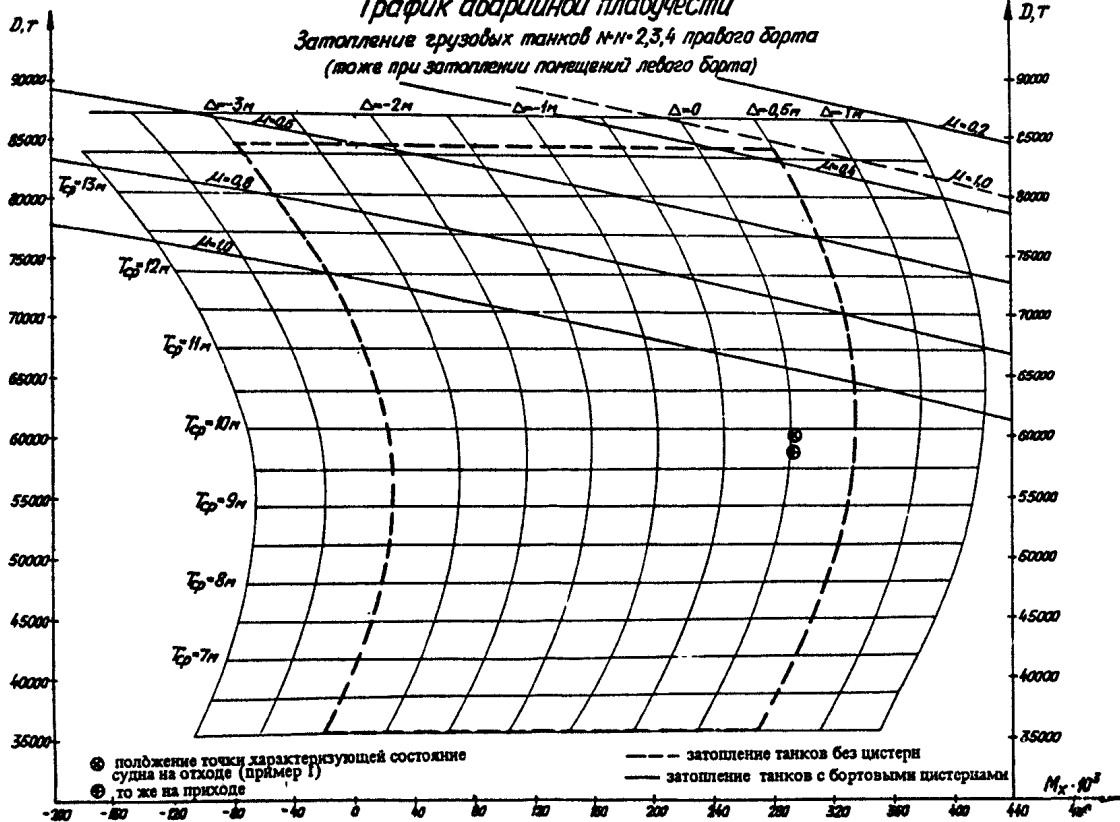
Диалог с ЭВМ

Приложение 2
(справочное)

№ стр.	Сообщение на дисплее (в прямоугольнике вводит пользователь остальное выводит ЭВМ)	Действия программы	Примечание
18-101			<p>На дисплее печатаются: угол крена или, крен, устойчивость, максимум, дисграмма, угол заката</p>
22	<p>СУДНО ГИМЕТ ПРИ КРЕНЕ XX ГРАДУСОВ</p>		
23	<p>ФАКТИЧ. СОСТ. СУДНА ДО СПРЯМАЕНИЯ: ТН- XX.XX М, ТК- XX.XX М, УГ. КРЕНА XX ГРАД</p>		
24	<p>РЕКОМЕНДУЕТСЯ ПРИНЯТЬ БАЛЛАСТ. КОДЫ ЦИСТЕРН: ..., ..., ..., ОТКАТАТЬ: КОДЫ ..., ..., ...,</p>		<p>после ответа переход к любой странице на дисплее и т.д.</p>
25	<p>ПЕРЕКАТАТЬ ЖИДКОСТЬ ИЗ В, КОДЫ: ..-.., ..-.. СОГЛАСНЫ ЛИ (+, -) <input type="checkbox"/></p>		
1	<p>К-ВО И КОДЫ ЦИСТ. КУДА ПРИНИМАЕТСЯ БАЛЛАСТ (XX; XX, XX, ..., XX) <input type="text" value="XX; XX, XX, ... XX"/></p>		<p>Первая цифра к/л. цистерн</p>
2	<p>ОТКУДА ОТКАТЫВАЕТСЯ БАЛЛАСТ (XX; XX, ..., XX) <input type="text" value="XX; XX, ..., XX"/></p>		
3	<p>ПЕРЕКАТ. ЖИДК-ТЬ С... В... (XX; XX-XX, ..., XX-XX) <input type="text" value="XX; XX-XX, ..., XX-XX"/></p>		<p>Первая цифра количества пар цистерн</p>
4	<p>СОСТОЯНИЕ СУДНА ПОСЛЕ СПРЯМАЕНИЯ</p>		
5-			
17	<p>Аналогично строкам 8-21 первой страницы</p>		
	<p>Примечание: Рассмотрен случай затопления отсеков 4,5 (см. приложение 5)</p>		

График аварийной плавучести

Затопление грузовых танков $n-n=2,3,4$ правого борта
(тоже при затоплении помещений левого борта)



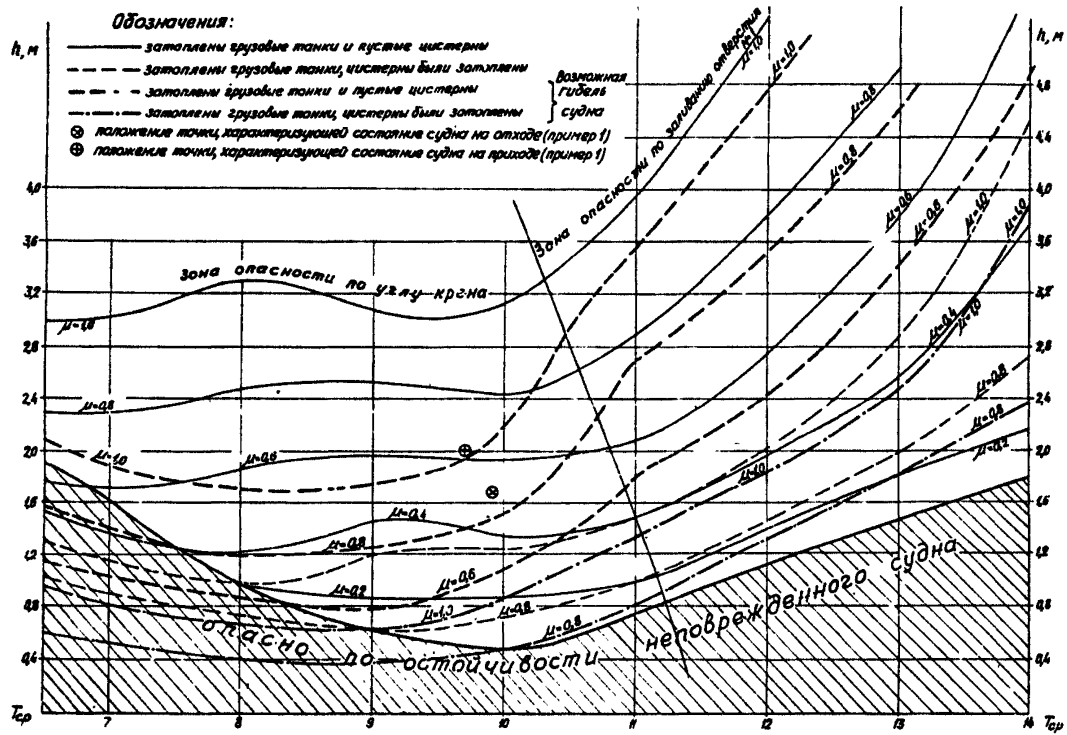


Рис.2 график аварийной устойчивости
 Затопление грузовых танков №3 и №4

$30 - h - h_{доп} [10 + a(\mu - 0.05)\Delta]$, где h - метacentрическая высота неповрежденного судна, м; $h_{доп}$ - допустимая метacentрическая высота, считая с данного градуса, м; Δ - дифференциал на метр, м (величина отрицательная).

Фактор балластирования грузового танка №2
(танков 3÷5)

Уровень воды от дна

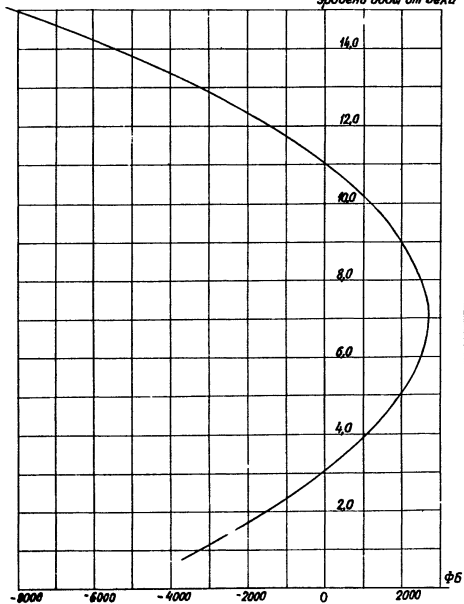
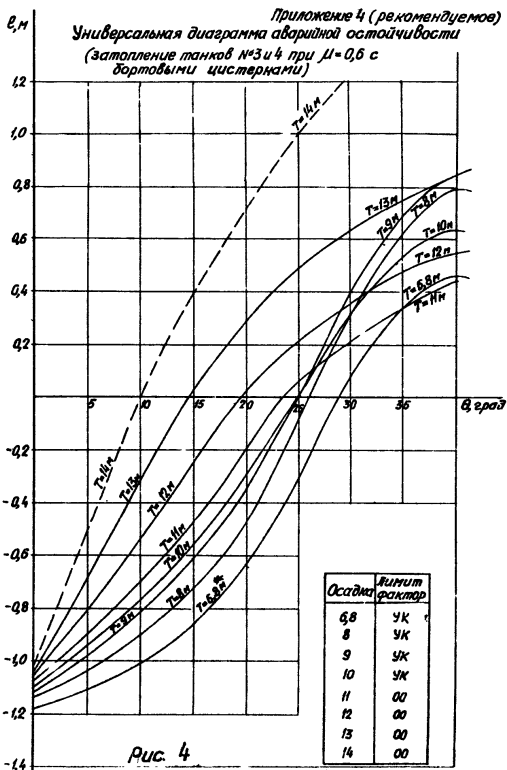


Рис. 3



ПРИЛОЖЕНИЕ 5

(справочное)

ПРИМЕРЫ РАСЧЕТОВ С ПОМОЩЬЮ ГРАФИКОВ

Ниже приводятся примеры оценки непотопляемости и улучшения посадки и устойчивости аварийного судна.

Пример I.

Судно на отходе загружено на 75 % грузоподъемности нефтепродуктами, удельным весом $\gamma = 0,81$ при 50 % запасов на отходе. Распределение груза приведено в таблице I, распределение запасов на отходе и приходе – в таблице 2. Состояние судна на отходе и приходе приведено в нижней части таблицы 2. Рассматривается пробоина в районе переборки на 46 шп. при разрушенных бортовых цистернах Б-3 и Б-5 и продольной переборки, в результате чего забортная вода проникает в грузовые танки № 3 и № 4 правого борта (см. прил.6).

Поскольку, как показано разработчиком оперативной информации, данное судно может утонуть только опрокинувшись, расчеты аварийной плавучести не производятся и на чертеже бокового вида на оперативном планшете отсутствуют прямоугольники для занесения ЗП (на прил. 6 эти прямоугольники нанесены, так как рисунок приведен как иллюстрация для общего случая).

Определяем значение коэффициента проницаемости грузовых танков. В грузовом танке № 3 (объем 5461 м^3) нет груза. Поэтому его коэффициент проницаемости принимается равным I. В танке № 4 правого борта (объем танка $V_p = 5461 \text{ м}^3$) находится 4330 т груза с удельным весом $\gamma = 0,81$. Объем, занятый грузом $V = 4330/0,81 = 5345 \text{ м}^3$.

Коэффициент проницаемости танка при замещении груза забортной водой

$$\mu = 1 - \gamma \cdot V / \sqrt{\rho_0} \gamma = 1 - 0.81 \cdot 5345 / 5461 \approx 0,21$$

Коэффициент проницаемости танка, когда нет замещения груза забортной водой

$$\mu = 1 - V / \sqrt{\rho} = 1 - 5345 / 5461 = 0,02$$

Общий коэффициент проницаемости при затоплении грузовых танков № 3 и № 4 при полном замещении груза забортной водой

$$\begin{aligned} \mu &= (V_1 \cdot \mu_1 + V_2 \cdot \mu_2) / (V_1 + V_2) = \\ &= (5461 \cdot 1 + 5461 \cdot 0,21) / (5461 + 5461) \approx 0,6 \end{aligned}$$

Если груз не замещается забортной водой

$$\mu = (5461 \cdot 1 + 5461 \cdot 0,02) / (5461 + 5461) \approx 0,5$$

Коэффициент проницаемости затопленных грузовых танков колеблется от 0,5 до 0,6

Балластные цистерны пустые, поэтому допускаемые метacentрические высоты определяются по сплошным кривым рисунка 2.

На отходе при $\mu = 0,6$: (для $T = 9,92$ м;

$$h = 1,68 \text{ м}; \quad \Delta \approx 0)$$

$$\begin{aligned} 30 &= h - \frac{h}{\rho_{\text{ср}}} [1,0 + (0,1\mu - 0,05)\Delta] = 1,68 - 1,94(1,0 + \\ &+ (0,1 \cdot 0,6 - 0,05) \cdot 0) = - 0,26 \text{ м} \end{aligned}$$

На отходе при $\mu = 0,5$ (для $T = 9,92$ м;

$$h = 1,68 \text{ м}; \quad \Delta \approx 0)$$

$$30 = 1,68 - 1,68 = + 0,02 \text{ м}$$

На приходе при $\mu = 0,6$ (для $T = 9,71$ м; $h = 2,02$ м;

$$\Delta \approx 0)$$

$$30 = 2,02 - 1,95 = + 0,07 \text{ м}$$

На приходе при $\mu = 0,5$

$30 = 2,02 - 1,63 = + 0,39$ м

Аварийная остойчивость на отходе вероятней всего недостаточна, на приходе запас аварийной остойчивости мал. Состояние судна следует признать очень тяжелым, хотя еще не гибельным, так как для коэффициента проницаемости порядка 0.6 при осадке 9.7–10.0 метров кривые метацентрических высот, соответствующих гибели судна (жирный пунктир на рис.2) проходят ниже на величину $\Delta h = 0.86$ м. Поэтому запас аварийной остойчивости по отношению к нормативам, характеризующим гибель судна, составит на отходе 0.6–0.88 м и на приходе 0.93–1.25 м. В этих условиях необходимо вести борьбу за живучесть судна.

В прямоугольниках 30 проставляются значения -0.26 – $+0.07$, а овалы "Предупреждение об опасности" закрашиваются красным и зеленым цветами и делается выноска от красного сектора "На отходе".

Пример 2.

Судно, загруженное как в примере I, сразу же после отхода получило пробоину в районе переборки на 46 шп. Разрушены бортовые цистерны Б-3 и Б-5 и продольная переборка, в результате чего забортная вода проникла в пустой грузовой танк № 3 правого борта и начала вытеснять груз из танка № 4 правого борта. На оперативном планшете соответствующий овал "Предупреждение об опасности" закрашен красным и зеленым цветами и на выноске красного цвета стоит надпись "На отходе". Следовательно, после повреждения судно не удовлетворяет требованиям Регистра СССР, но еще не гибнет. На прямоугольнике занесено значение $30 = 0.26$ – $+0.07$. Для нашего варианта

затопления (на отходе) следует считать запас аварийной устойчивости $30 = -0,26$ м. Осадка судна на отходе равна 9,92 м.

Накладывая кальку на универсальную диаграмму аварийной устойчивости для $\mu = 0,6$ (см. рис. 4), переносим диаграммы для $T = 9$ м и $T = 10$ м. Так как эти диаграммы расположены близко друг к другу, нет необходимости интерполировать по осадкам для

$T = 9,92$ м. Принимаем в качестве расчетной кривую для

$T = 10$ м. На вертикали $\theta = 30$ град. откладываем отрезок $0,5 \cdot 30 = 0,5 \cdot (-0,26) = -0,13$ м (откладываям вверх) и конец отрезка соединяем с началом координат отрезком прямой (OA), которая является осью для действительной диаграммы аварийной устойчивости. В соответствии с этой диаграммой угол крена должен быть порядка 26,5 град. По показаниям кренометра угол крена равен 28 град. и груз еще продолжает выливаться. Можно предположить, что до спрямления судна угол крена увеличится до 30 град. (прямая OB). Таким образом, предполагаемая диаграмма аварийной устойчивости до спрямления изображается кривой

$T = 10$ м и осью OB (пунктирная прямая). Безусловная гибель судна наступает при угле крена 39 град. (ось касательна к кривой – ось OC). Запас в угле крена менее 9 град. Состояние судна следует признать очень опасным, но бороться за живучесть судна необходимо. В зависимости от состояния моря капитан судна должен принять решение эвакуировать ли часть команды, не принимающую непосредственного участия в спасении судна.

Поскольку судно после аварии имеет дифферент на нос и крен на правый борт, необходимо принять балласт в бортовые цистерны левого борта. Вначале балластируем цистерну Б-8 емкостью 1524 м^3 , имеющую кренящий момент – 17240 тм (кренящее

плечо $\ell = 17240/60460 = -0,29$ м) и фактор балластировки 5560 тм (плечо балластировки $5560/61460 = 0,09$ м). Из точки К откладываем вниз на вертикали $\theta = 30$ град. отрезок, равный $0,5 \cdot \ell = 0,145$ м и полученную точку соединяем с началом координат (прямая OL). Затем проводим прямую OL_1 (жирная прямая) параллельную OL на расстоянии 0,09 м вниз.

После первого этапа спрямления угол крена уменьшится до 25 град при достаточном запасе остойчивости. Для этого (при включении только балластных насосов общей производительности $2 \cdot 900 + 250 = 2050$ м³/час) потребуется около 45 минут. Судно пригодно для буксировки в ближайший порт. Эвакуированную часть команды следует вернуть на судно. Можно еще улучшить состояние судна, приняв балласт в балластную цистерну Б-10.

СУДОВЫЕ ЗАПАСЫ

ТАБЛИЦА 2

Код по каталогу	№ по каталогу	Наименование	Объем, м³	X, м	Z, м	Крейсерский момент, М _р , м³	Фактор балластирования, м	Масса, т		
								Отход	Приход	На
Тяжелое топливо										
28	1	Дизель ТТ-1	1616	98,4	10,25	325,2	—	534	—	—
51	8	Цистерна ТТ-2	847,5	-76,2	13,18	-10900	—	500	—	—
44	8	Цистерна ТТ-3	1014	-76,2	12,29	15040	—	360	79	—
45	8	Расходная цистерна ТТ-4	87,8	-71,9	10,66	-819,2	—	80	80	—
46	8	Расходная цистерна ТТ-5	97,0	-72,4	10,53	-1158	—	89	88	—
47	8	Цистерна расходного топлива ТТ-6	54,4	-87,2	12,11	-535,5	—	49	49	—
48	8	Отстойная цистерна ТТ-7	106,7	-71,9	6,12	-1024	—	—	—	—
49	1	Перекидная цистерна ТТ-8	48,5	90,7	3,03	0	—	—	—	—
34	8	Перекидная цистерна ТТ-9	65,1	-86,3	1,38	287,7	—	—	—	—
70	8	Цист. расч. топлива котлов ТТ-10	37,0	-91,2	17,12	-405,7	—	33	33	—
Легкое топливо										
57	8	Цистерна ДТ-1	416,0	-77,8	1,24	337	100	485	13	—
40	8	Цистерна ДТ-2	101,3	-98,9	10,53	-632	—	—	—	—
39	8	Цистерна ДТ-3	101,3	-98,9	10,53	632	—	—	—	—
50	8	Расходная цистерна ДТ-4	18,5	-81,4	12,23	-177,1	—	15	15	—
71	8	Расходная цистерна ДТ-5	19,2	-82,2	12,28	-184	—	15	15	—
36	8	Перекидная цистерна ДТ-6	45,3	-81,1	0,90	8,1	—	—	—	—
Смазочное масло										
52	8	Цистерна штепового масла ГД М-1	48,8	-108,1	17,16	-410,5	—	17	17	—
31	8	Стояно-штек. цист. масла ГД М-2	30,8	-91,6	1,82	14,2	—	—	—	—
53	8	Цист. цилиндров масла М-3	19,7	-91,8	17,37	-188,5	—	—	—	—
54	8	Цист. цилиндров масла М-4	18,8	-92,2	17,39	-200,4	—	5	1	—
55	8	Цист. ст. масла ГД М-5	87,6	-97,3	17,42	-1088	—	—	—	—
35	8	Перев. цист. масла ГД М-6	18,6	-81,8	1,63	1,12	—	—	—	—
56	8	Цист. запаса масла ДГ М-7	8,9	-101,8	15,08	-76,8	—	2	—	—
57	8	Цист. отработ. масла ДГ М-8	3,7	-101,8	16,15	-45,0	—	—	—	—
58	8	Цист. запаса ст. масла М-9	8,3	-101,8	16,24	-62,3	—	5	1	—
59	8	Цист. штепового ст. масла М-10	2,6	-101,8	3,1	0	—	—	—	—
Пресная вода										
32	8	Цист. пресной воды ГД ОВ-1	20,6	-89,6	1,62	-16,4	—	—	—	—
60	9	Цист. котельной воды КВ-1	59,2	-101,4	15,5	8,68	—	37	3	—
61	9	Цист. мыльной воды МВ-1	60,1	-101,1	16,83	328,7	—	46	8	—
62	9	Цист. мыльной воды МВ-2	56,0	-101,8	16,83	-315,3	—	—	—	—
63	9	Цист. мыльной воды МВ-1	54,1	-101,3	15,08	388,8	—	35	11	—
64	9	Цист. мыльной воды МВ-2	54,8	-101,2	15,1	-379,2	—	—	—	—
Различные танки										
65	8	Стороно-штек. ст. вода С-1	24,1	-82,0	14,4	231,4	—	—	—	—
66	1	Цист. ст. вода С-2	54,3	99,8	1,08	96,7	100	—	—	—
31	8	Цист. льда С-3	156,7	-96,3	1,31	0	—	—	—	—
67	7	Цист. ст. вода С-4	140,8	-85,8	10,36	-181,6	—	—	—	—
68	8	Стороно-штек. ст. вода С-5	12,6	-14,7	8,75	51,8	—	—	—	—
69	8	Цистерна ст. вода С-6	12,3	-77,2	1,64	3,65	—	—	—	—
Балласт										
27	0	Форшк Б-11	1034	107,9	8,54	0	—	—	—	—
17	2	Цистерна Б-1 ПрБ	3111	71,9	3,93	32570	1000	—	—	—
18	2	Цистерна Б-2 ЛБ	3111	71,9	3,93	-32570	1000	—	—	—
19	3	Цистерна Б-3 ПрБ	1524	36,0	5,44	17240	4000	—	—	—
20	3	Цистерна Б-4 ЛБ	1524	36,0	5,44	-17240	4000	—	—	—
21	4,3	Цистерна Б-5 ПрБ	3048	0,4	5,44	34470	1000	—	—	—
22	4,5	Цистерна Б-6 ЛБ	3048	0,4	5,44	-34470	1000	—	—	—
23	8	Цистерна Б-7 ПрБ	1524	-35,3	5,44	17240	1000	—	—	—
24	8	Цистерна Б-8 ЛБ	1524	-35,3	5,44	-17240	1000	—	—	—
25	7	Цистерна Б-9 ПрБ	1535	-97,5	5,56	14930	1000	—	—	—
26	7	Цистерна Б-10 ЛБ	1535	-97,5	5,56	-14930	1000	—	—	—
43	9	Аптерек Б-11	535	-108,1	0	0	—	—	150	—

Состояние судна			Отход	Приход	На
Водонизмещение, т			6040	59090	
Средняя осадка, м			8,92	9,71	
Дифферент, м			0,02	0,02	
Истинная высота, м			1,68	7,02	
Дополнительная высота, м			0,48	0,50	

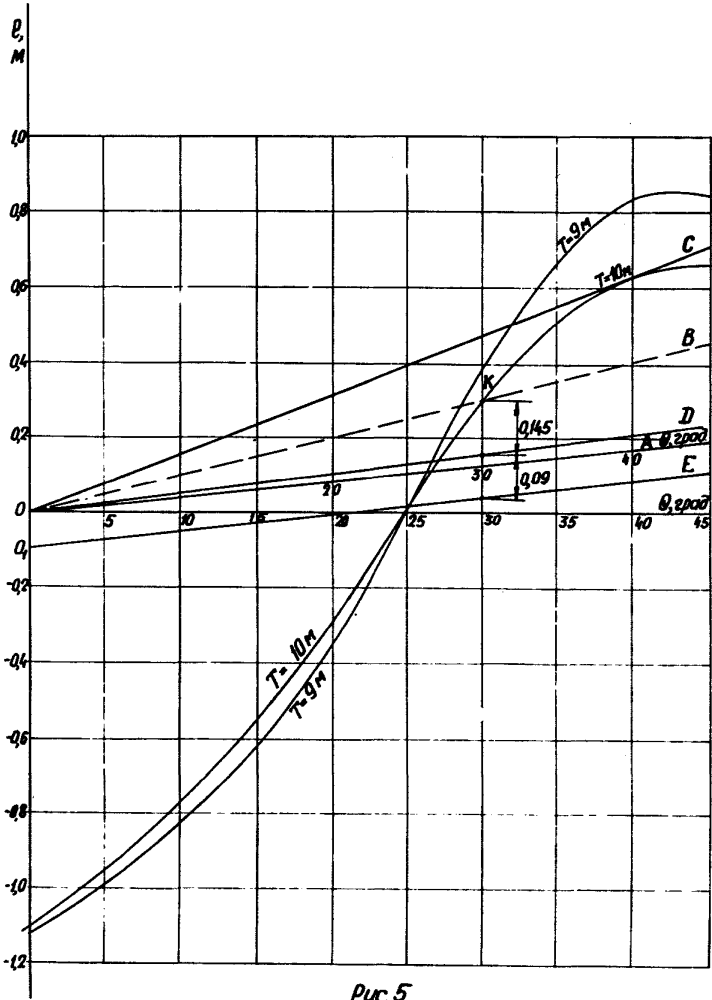


Рис. 5

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
(рекомендуемое)

ОПЕРАТИВНЫЙ ГЛАНШЕТ
КОНТРОЛЯ ОСТОЙЧИВОСТИ И НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ
СУДНА

СОДЕРЖАНИЕ

1. Определения и пояснения	7
2. Назначение оперативно ^ю информации	8
3. Нормативы обеспечения аварийно ^ю плавучести и аварийно ^ю остойчивости	9
4. Оценка аварийно ^ю плавучести и аварийно ^ю остойчи- вости	II
5. Состав оперативной информации о непотопляемости ..	12
6. Порядок работы с оперативно ^ю информацией	23
7. Согласование документации	26
8. Определение экономической эффективности	26
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Оперативная информация о непотопляе- мости судна. Инструкция (фрагменты) ..	27
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Диалог с ЭВМ	32
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. Рабочие графики	34
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Универсальная диаграмма аварийной стойчивости	37
ПРИЛОЖЕНИЕ 5. Примеры расчетов с помощью графиков ..	38
ПРИЛОЖЕНИЕ 6. Оперативный планшет контроля стойчи- вости и непотопляемости судна	47

Подписано в печать 17.07.87. Формат 60x84/16. Печать офсетная. Усл.печ.л.2,79.
Усл.кр.-отт.3,16+0,46 вкл. Уч.-изд.л.1,82. Тираж 335. Заказ 1579. Изд. № 748/7-н.

Типография В/О "Мортехинформреклама",
113114, Москва, Кожевническая ул., д.19

Оперативный планшет контроля устойчивости и непотопляемости

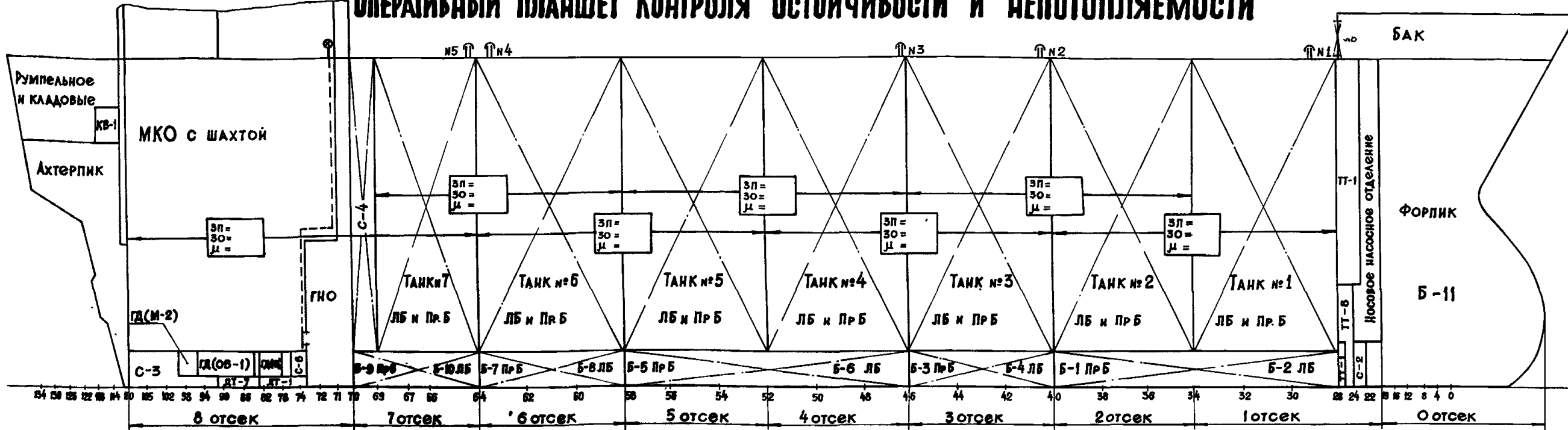


График достаточной аварийной плавучести

График достаточной аварийной устойчивости

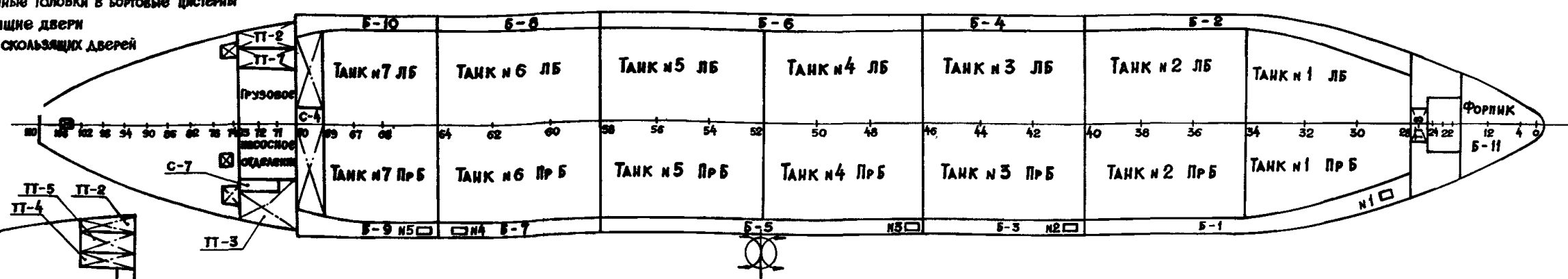
Предупреждение об опасности



Затопление бортовых цистерн без танков

Обозначения:

- красный цвет
- зеленый цвет
- ЗП - запас плавучести
- 30 - запас устойчивости
- μ - коэффициент проиццаемости
- П - воздушные головки в бортовые цистерны
- скользящие двери
- ⊕ - привод скользящих дверей



Трюм

Двойное дно

Перечень первоочередных действий при получении судном пробойки

- Объявить общесудовую тревогу.
- Членам экипажа занять места согласно Расписанию по тревогам.
- Выявить пострадавших при аварии и оказать им помощь.
- Произвести герметизацию корпуса, задрав все отверстия, имеющие маркировку П и Т и иллюминаторы.
- Сообщить об аварии судовладельцу.
- Уточнить по данным группы разведки аварийную обстановку, в частности:
 - а) место, характер, размеры повреждения, расположение и количество затопленных отсеков, интенсивность поступления воды;
 - б) состояние отсеков, смежных с аварийным, пути проникновения фильтрационной воды;
 - в) посадку аварийного судна - крен, дифферент и минимальный надводный борт, продолжают ли они изменяться;
 - г) наличие подводных пробойн и место их расположения.
- С помощью планшета использовать информацию, приведенную в схеме «Предупреждение об опасности», принять решение, следует ли вести ли борьбу за живучесть судна, либо немедленно спастись экипаж.

Решение об этом принимает только капитан судна.

СУДОВЫЕ ЗАПАСЫ

ГРУЗ

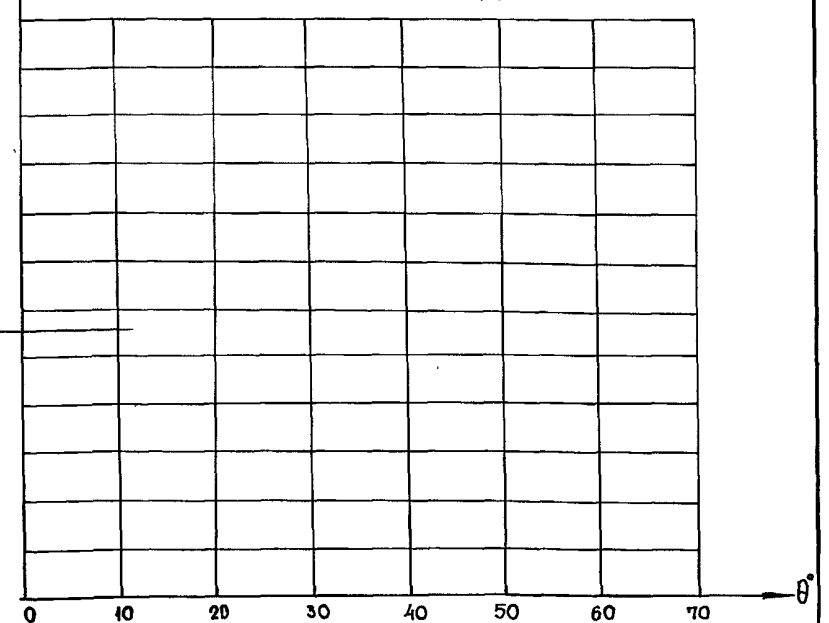
Код помещ. на ЭВМ	№ водонепрониц. отсека	Наименование	Объем, м	X, м	Z, м	Кренящий момент, М _y , М ⁴	Фактор балластировки, м	Масса, т		
								Отход	Приход	На
Тяжелое топливо										
28	1	Диптанк ТТ-1	1616	98,4	10,25	323,2	—			
51	8	Цистерна ТТ-2	847,5	-76,2	13,18	-10900	—			
44	8	Цистерна ТТ-3	1014	-76,2	12,29	13040	—			
45	8	Расходная цистерна ТТ-4	87,8	-71,9	10,66	-819,2	—			
46	8	Расходная цистерна ТТ-5	97,0	-72,4	10,55	-1158	—			
47	8	Цистерна расходного топл. котлов	54,4	-87,2	17,11	-593,5	—			
48	8	Отстойная цистерна ТТ-7	106,7	-71,9	6,12	-1024	—			
49	1	Переливная цистерна ТТ-8	49,5	96,7	3,09	0	—			
34	8	Переливная цистерна ТТ-9	65,1	-86,9	1,38	-287,7	—			
70	8	Цист. расх. топлива котлов ТТ-10	37,0	-91,2	17,12	-403,7	—			
Дизельное топливо										
37	8	Цистерна ДТ-1	416,0	-77,8	1,24	337	1580			
40	8	Цистерна ДТ-2	101,3	-98,9	10,53	-632	—			
39	8	Цистерна ДТ-3	101,3	-98,9	10,53	632	—			
50	8	Расходная цист. ДТ-4	18,5	-80,4	17,23	-177,4	—			
71	8	Расходная цист. ДТ-5	19,2	-82,8	17,28	-184	—			
56	8	Переливная цист. ДТ-6	43,3	-88,1	0,90	81,4	—			
Смазочное масло										
52	8	Цистерна циркуляц. масла ГДМ-1	42,8	-100,8	17,42	-410,5	—			
33	8	Сточно-цирк. цист. масла ГДМ-2	30,8	-91,6	1,62	14,2	—			
53	8	Цист. цилиндр. масла М-3	20,7	-94,8	17,37	-198,5	—			
54	8	Цист. цилиндр. масла М-4	20,9	-97,2	17,39	-200,4	—			
55	8	Цист. отработ. масла ГДМ-5	87,6	-97,3	17,42	-1088	—			
35	8	Перелив. цист. масла ГДМ-6	18,6	-81,8	1,63	1,12	—			
56	8	Цист. запаса масла ГДМ-7	8,0	-104,0	16,80	-76,8	—			
57	8	Цист. отработ. масла ГДМ-8	3,7	-104,0	18,23	-45,0	—			
58	8	Цист. запаса турб. масла М-9	6,5	-104,0	18,24	-62,3	—			
59	8	Цист. масляная сточно-цирк. смазки и уплотн. двигателя М-10	2,6	-101,6	3,1	0	—			
Пресная вода										
32	8	Цист. пресной воды ГДОВ-1	20,6	-89,6	1,62	-14,4	—			
60	9	Цист. кот. воды КВ-1	59,2	-108,4	15,5	8,88	—			
61	9	Цист. пит. воды ПВ-1	60,1	-108,1	16,03	328,7	—			
62	9	Цист. лит. воды ПВ-2	56,0	-108,0	16,03	-315,3	—			
63	9	Цист. мыт. воды МВ-1	54,1	-108,3	15,08	386,8	—			
64	9	Цист. мыт. воды МВ-2	51,8	-108,2	15,1	-379,2	—			
Различные танки										
65	8	Сварная цист. хоз. быт и сточных вод С-1	24,1	-82,0	14,4	231,4	—			
66	1	Цист. сточно-львальных вод С-2	54,5	99,8	1,08	56,7	130	440		
31	8	Цист. львальных вод С-3	156,7	-96,3	1,31	0	183	1240		
67	7	Цист. сбора отстоев С-4	140,8	-65,8	10,36	-181,6	—			
68	8	Сливная цист. ГНО С-5	12,6	-74,7	0,75	51,0	—			
69		Цистерна сбора нефтепродуктов С-6	12,3	-77,2	1,64	3,69	—			
Балласт										
27	0	Форпик Б-11	1634	107,9	8,54	0	—			
17	1,2	Цистерна Б-1 ПрБ	3111	71,9	5,95	32570	8550	9720		
18	1,2	Цистерна Б-2 ЛБ	3111	71,9	5,95	-32570	8550	9720		
19	3	Цистерна Б-3 ПрБ	1524	36,0	5,44	17240	4460	5560		
20	3	Цистерна Б-4 ЛБ	1524	36,0	5,44	-17240	4460	5560		
21	4,5	Цистерна Б-5 ПрБ	3048	0,4	5,44	34470	8920	11100		
22	4,5	Цистерна Б-6 ЛБ	3048	0,4	5,44	-34470	8920	11100		
23	6	Цистерна Б-7 ПрБ	1524	-35,3	5,44	17240	4460	5560		
24	6	Цистерна Б-8 ЛБ	1524	-35,3	5,44	-17240	4460	5560		
25	7	Цистерна Б-9 ПрБ	1333	-57,5	5,56	14930	3830	4700		
26	7	Цистерна Б-10 ЛБ	1333	-57,5	5,56	-14930	3830	4700		
43	9	Ахтерпик Б-12	535	-110,8	0	0	—			

Код помещ. на ЭВМ	№ водонепрониц. отсека	Наименование	Объем, м ³	X, м	Y, м	Z, м	Масса груза, т
2	1	Танк №1 ЛБ	4008	82,2	-563	10,24	
1	1	Танк №1 ПрБ	4155	82,3	5,43	10,24	
4	2	Танк №2 ЛБ	5314	59,8	-7,11	10,21	
3	2	Танк №2 ПрБ	5461	59,8	6,92	10,22	
6	3	Танк №3 ЛБ	5314	36,0	-7,11	10,21	
5	3	Танк №3 ПрБ	5461	36,0	6,92	10,22	
8	4	Танк №4 ЛБ	5314	12,2	-7,11	10,21	
7	4	Танк №4 ПрБ	5461	12,2	6,92	10,22	
10	5	Танк №5 ЛБ	5314	-11,5	-7,11	10,21	
9	5	Танк №5 ПрБ	5461	-11,5	6,92	10,22	
12	6	Танк №6 ЛБ	5314	-35,3	-7,11	10,21	
11	6	Танк №6 ПрБ	5461	-35,3	6,92	10,22	
14	7	Танк №7 ЛБ	3699	-55,5	-7,05	10,28	
13	7	Танк №7 ПрБ	3802	-55,5	6,86	10,28	
16	7	Танк №8 ЛБ (отст.)	706	-65,8	-7,93	10,57	
15	7	Танк №8 ПрБ (отст.)	872	-65,8	6,63	10,51	

СУДОВЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ

Код помещ. на ЭВМ	№ водонепрониц. отсека	Наименование	Объем, м ³	X, м	Y, м	Z, м
72	8	Машинно-кот. отд.	10100	—	—	—
30	8	Грузовое насосное отд. с шхтой	1437	—	—	—
73	1	Носовое насосное отд. с шхтой	280,5	—	—	—
29	0	Бак	—	—	—	—

ДИАГРАММА СТАТИЧЕСКОЙ ОСТОЙЧИВОСТИ НЕПОВРЕЖДЕННОГО СУДА



ХАРАКТЕРИСТИКА СТАЦИОНАРНЫХ И ПЕРЕНОСНЫХ СРЕДСТВ ОСУШЕНИЯ И ПЕРЕКАЧКИ ЖИДКОСТИ

№/п	Наименование средств	Количество	Производительность м ³ /час	Место установки
Стационарные				
1	Насос грузовой	4	1500	ГНО 72÷73 шп
2	Насос зачистной	2	300	ГНО 71÷72 шп.
3	Насос балластный	2	900	ГНО 71÷72 шп.
4	Насос балластный	1	250	ННО 19÷20 шп.
5	Насос балластно-осушительный	2	160	МО 82 шп.
6	Насос осушительный	1	6,3	МО 78 шп.
7	Электронасос перекачки	1	36	МО
8	тяжелого топлива	1	36	ННО
9	Электронасос перекачки дизельного топлива	1	18	МО
Переносные				
10	Эжектор водоотливной	4	25	Тросовая ВПО-20 шп.
11	Насос водоотливной	1	400	Помещение шлангов ВП 48÷50 шп.

Состояние судна		Отход	Приход	На
Водоизмещение, т				
Средняя осадка, м				
Дифферент, м				
Метацентрическая высота, м				
Допускаемая метацентрическая высота, м				