

Polski Rejestr Statków

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY JACHTÓW MORSKICH

ZMIANY NR 1/2012

do

**CZĘŚCI VII
OSPRZĘT ŻAGLOWY**

1999



GDAŃSK

Zmiany Nr 1/2012 do Części VII – Osprzęt żaglowy – 1999, Przepisów klasyfikacji i budowy jachtów morskich zostały zatwierdzone przez Zarząd PRS S.A. w dniu 22 listopada 2012 r. i wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2012 r.

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2012

Wprowadza się następujące zmiany do Części VII – Osprzęt żaglowy – 1999:

1. Dodaje się punkt 4.5.3:

4.5.3 Zaleca się, aby na jachtach o długości $L_L > 24$ m metalowy bukszpryt był zamocowany do kadłuba przegubowo w rejonie dziobnicy i w rejonie pięty bukszprytu.

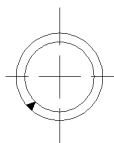
2. Dodaje się rozdział 7:

7 Konstrukcja masztów na jachtach o długości $L_L > 24$ m

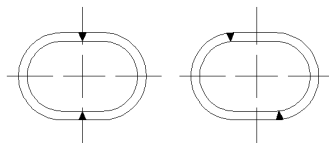
7.1 Zaleca się, aby naprężenia ściskające od obciążeń projektowych w żadnym przekroju masztu nie były większe niż $0,5 R_e$.

7.2 Na maszty stalowe powinny być stosowane stale kadłubowe o podwyższonej wytrzymałości, określone w Części IX – Materiały i spawanie, Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich.

7.3 Maszty mogą być wykonywane z odcinków blach zwijanych na walcach w kształcie okręgów z jedną spoiną czołową (rys. 7.3-1) lub z dwóch półowałi łączonych dwiema spoinami czołowymi po bokach (rys. 7.3-2).

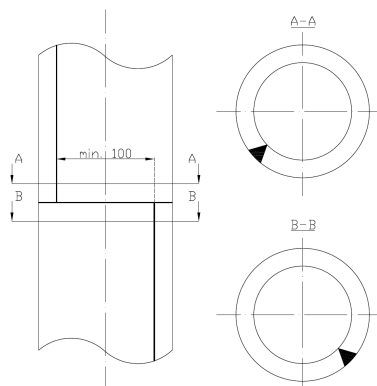


Rys.7.3-1. Maszt zwijany z jednej blachy (okrąg)



Rys.7.3-2. Maszt zwijany z dwóch blach (owal)

7.4 Przy łączeniu paneli masztów zaleca się stosowanie takiego podziału blach, aby nie występowało krzyżowanie się spoin. Odległość pomiędzy szwami pionowymi powinna wynosić co najmniej 100 mm, jak pokazano na rysunku 7.4.



Rys.7.4. Łączenie sekcji masztu

7.5 Spawanie wzdłużne należy przeprowadzać w kolejności ułożenia paneli masztu. Spawanie należy przeprowadzać procesami pozwalającymi na uzyskanie pełnego przetopu, z zastosowaniem właściwej technologii spawania, uwzględniając wymagania określone w *Publikacji Nr 74/P – Zasady kwalifikowania technologii spawania*. Nie zaleca się stosowania stałych podkładek metalowych.

7.6 Przy rekonstrukcji części masztów istniejących dopuszcza się możliwość wykonania spawania na podkładkach metalowych, o ile były stosowane poprzednio. Zaleca się podkładki o grubości $3\div 4$ mm i o szerokości około 30 mm, przy zachowaniu odstępu pomiędzy łączonymi blachami $5\div 6$ mm. Spawanie należy rozpocząć od wykonania pierwszej warstwy spoiny elektrodami o średnicy do 4 mm. Podkładki poprzeczne należy mocować do paneli górnych, spoiną ciągłą.

7.7 Zaleca się, aby konstrukcja wewnętrzna masztu była szczelnie zamknięta. W przeciwnym razie należy zapewnić możliwość osuszania dolnej części masztu oraz wentylację wnętrza masztu.

7.8 Rurociągi spalinowe silników napędowych i pomocniczych prowadzone wewnątrz masztu powinny być wykonane ze stali odpornej na korozję i montowane w sposób umożliwiający kompensację termiczną. Należy zapewnić skuteczną wentylację umożliwiającą chłodzenie tych rurociągów, tak aby maszt przy długotrwałej pracy silnika napędowego nie nagrzewał się powyżej $60\text{ }^{\circ}\text{C}$.

7.9 Zaleca się zapewnienie możliwości awaryjnego odlotu spalin z silników w razie awarii powodującej zablokowanie przepływu spalin w rurociągu prowadzonym w maszcie.
