



CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM - VIETNAM REGISTER PHÒNG TÀU BIỂN

SEA-GOING SHIP CLASSIFICATION AND REGISTRY DEPARTMENT

ĐỊA CHỈ
ADDRESS 18 PHAM HUNG, HA NOI

TEL: (84) 4 7684701

FAX: (84) 4 7684722

Web site: www.vr.org.vn

THÔNG BÁO KỸ THUẬT- TECHNICAL INFORMATION

Ngày 16 tháng 08 năm 2012

Số thông báo: 028TI/12TB

Nội dung: Giải thích thống nhất Quy định 29.3 và 29.4 Chương II-1 SOLAS đối với thử hoạt động máy lái khi tàu không ở chiều chìm lớn nhất.

Kính gửi: Các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu

Các Đơn vị thiết kế tàu biển

Các Nhà máy đóng, sửa chữa tàu biển

Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển

Theo quy định 29.3 và 29.4 Chương II-1 SOLAS, máy lái chính và máy lái phụ của tàu phải thỏa mãn điều kiện về thời gian bẻ lái khi tàu đang hành hải tại chiều chìm lớn nhất. Tuy nhiên trong thực tế khi thử tàu đường dài, rất khó đáp ứng được điều kiện thử tàu ở chiều chìm lớn nhất.

Do đó, Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế (IACS) đã đưa ra Giải thích thống nhất (SC 246) đối với Điều 29.3 và 29.4 Chương II-1 SOLAS để áp dụng cho các tàu khi thử đường dài không đáp ứng được điều kiện thử máy lái ở chiều chìm lớn nhất.

Cục Đăng kiểm Việt Nam đã xem xét các điều kiện thực tế của công tác thử tàu đường dài sau khi hoàn thành đóng mới của các tàu do Cục Đăng kiểm Việt Nam giám sát kỹ thuật và quyết định áp dụng giải thích thống nhất (SC246) của IACS cho các tàu có hợp đồng đóng mới vào hoặc sau ngày 01 tháng 07 năm 2012 như sau:

Thử máy lái được tiến hành trong khi tàu không ở trạng thái có chiều chìm lớn nhất có thể được chấp nhận nếu đáp ứng được một trong các điều kiện dưới đây:

- (a) Thử máy lái được tiến hành trong điều kiện bánh lái chìm hoàn toàn dưới nước (ở trạng thái tàu nổi tại chỗ) và tàu ở trạng thái cân bằng dọc cho phép.
- (b) Thử máy lái được tiến hành tại chiều chìm lớn nhất có thể thực hiện được, với điều kiện là mô men và tải trọng tác động lên bánh lái tại

trạng thái tải khi thử tàu đã được tính toán và ngoại suy một cách tin cậy ra mô men và tải trọng tác động lên bánh lái ở trạng thái toàn tải.

Để xác nhận rằng “mô men và tải trọng tác động lên bánh lái tại trạng thái tải khi thử tàu đã được tính toán và ngoại suy một cách tin cậy ra mô men và tải trọng tác động lên bánh lái ở trạng thái toàn tải” mà được nêu trong (b), chủ tàu/ cơ sở đóng tàu phải gửi các thông tin dưới đây cho Chi cục Đăng kiểm thực hiện giám sát kỹ thuật tàu:

- Chiều chìm khi thử tàu dự kiến
- Diện tích ngập nước của bánh lái tại chiều chìm dự kiến
- Tốc độ thử tàu dự kiến

Đăng kiểm viên giám sát thử tàu sẽ xác nhận thông tin trên từ điều kiện chiều chìm của tàu khi thử, áp suất dầu thủy lực của máy lái đo được và tốc độ trong quá trình thử cũng như các thông tin trong bản vẽ máy lái và bản vẽ bánh lái.

IACS đã thiết lập một nhóm dự án để nghiên cứu và xây dựng phương pháp tính toán thống nhất đối với yêu cầu “mô men và tải trọng tác động lên bánh lái tại trạng thái tải khi thử tàu phải được tính toán ngoại suy một cách tin cậy ra mô men và tải trọng tác động lên bánh lái ở trạng thái toàn tải”. Sau khi IACS đã đưa ra được phương pháp tính toán thống nhất, Cục Đăng kiểm Việt Nam sẽ xem xét và hướng dẫn các đơn vị liên quan áp dụng

Thông báo kỹ thuật này được nêu trong mục: *Thông báo của VR/ Thông báo kỹ thuật TB* của trang tin điện tử của Cục Đăng kiểm Việt Nam: <http://www.vr.org.vn>

Nếu Quý cơ quan cần thêm thông tin về vấn đề nêu trên, đề nghị vui lòng liên hệ:

Cục Đăng kiểm Việt Nam, Phòng Tàu biển

Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Từ Liêm, Hà Nội

Điện thoại: + 4 7684701 (số máy lẻ: 521)

Fax: +4 7684722

Thư điện tử: taubien@vr.org.vn, bangph@vr.org.vn

Xin gửi đến các Quý Cơ quan lời chào trân trọng.

TRƯỞNG PHÒNG TÀU BIỂN

Nơi nhận:

-Như trên

-QP, CN

-Lưu TB

Phạm Hải Bằng