

TCVN

TIÊU CHUẨN QUỐC GIA

TCVN 6259-12:2003

Xuất bản lần 2

**QUY PHẠM PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG TÀU BIỂN VỎ THÉP -
PHẦN 12: TẦM NHÌN TỪ LẦU LÁI**

*Rules for the classification and construction of sea-going steel ships - Part 12: Navigation
bridge visibility*

HÀ NỘI - 2003

QUI PHẠM PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG TÀU BIỂN VỎ THÉP**PHẦN 12 TẦM NHÌN TỪ LẦU LÁI***Rules for the Classification and Construction of Sea-going Steel Ships**Part 12 NAVIGATION BRIGDE VISIBILITY***MỤC LỤC**

	Trang
Chương 1 Qui định chung	5
1.1 Qui định chung	
Chương 2 Tầm nhìn lầu lái.....	6
2.1 Tầm nhìn lầu lái	6
2.2 Cửa sổ	6

QUI PHẠM PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG TÀU BIỂN VỎ THÉP

Phần 12 TẦM NHÌN TỪ LẦU LÁI

Rules for the Classification and Construction of Sea-going Steel Ships

Part 12 NAVIGATION BRIDGE VISIBILITY

CHƯƠNG 1 QUI ĐỊNH CHUNG

1.1 Qui định chung

1.1.1 Phạm vi áp dụng

Tầm nhìn từ lầu lái phải phù hợp với các yêu cầu của Phần này trừ các tàu có chiều dài dưới 45 m xác định theo mạn khô được đưa ra ở 1.2.21 của Phần 1A.

1.1.2 Tàu không áp dụng Công ước

Đối với các tàu không áp dụng Công ước, theo ý kiến của Đăng kiểm các tàu này không phù hợp với các yêu cầu của Công ước, thì phải bố trí sao cho để đạt được tầm nhìn gần sát với tầm nhìn được qui định trong Phần này.

1.1.3 Định nghĩa

Nếu không có qui định khác, các thuật ngữ áp dụng trong Phần này được qui định từ (1) đến (9) như sau:

- (1) "Vị trí điều khiển" - "conning position" là vị trí ở trên lầu lái có khả năng bao quát công việc chỉ huy tàu, được người lái tàu sử dụng để chỉ huy, điều động và kiểm soát tàu.
- (2) "Người lái tàu" - "Navigator" là người lái tàu, vận hành các thiết bị lầu lái và điều động tàu.
- (3) "Vị trí làm việc" - "Workstation" là vị trí mà tại đó một hoặc nhiều thao tác đặc biệt được thực hiện.
- (4) "Phạm vi quan sát" - "Field of vision" là độ lớn của góc nhìn mà thông qua nó từ một vị trí trên lầu lái có thể theo dõi được hoạt động của tàu.
- (5) "Vị trí lái chính" - "Main steering position" là vị trí làm việc mà người lái tàu điều khiển được tàu bằng tay tại vị trí làm việc bình thường.
- (6) "Lầu lái" - "Bridge" là khu vực mà từ đó công việc điều khiển và kiểm soát tàu được thực hiện, bao gồm buồng lái và hai cánh gà của lầu lái.
- (7) "Chiều dài tàu" - "Ship length" là chiều dài được qui định tại 1.2.20 Phần 1A.
- (8) "Buồng lái" - "Wheel house" là khu vực kín của lầu lái.

1.1.4 Xét duyệt thiết kế

Ba bộ bản vẽ sau đây phải được trình Đăng kiểm duyệt.

- (1) Bố trí chung của lầu lái (chỉ rõ vị trí điều khiển, cửa sổ, cửa ra vào của lầu lái, v.v...)
- (2) Bản vẽ chỉ rõ phạm vi quan sát thẳng đứng và nằm ngang tính từ vị trí điều khiển khi tàu đang ở trạng thái xấu nhất như là trạng thái đầy tải, trạng thái dãn không tải, v.v... (Nếu như nhìn từ vị trí điều khiển mà bị hàng hoá, thiết bị làm hàng và các chướng ngại khác bên ngoài buồng lái che khuất, thì các chướng ngại này phải được ghi trên bản vẽ).

CHƯƠNG 2 TẦM NHÌN TỪ LẦU LÁI

2.1 Tầm nhìn của lầu lái

2.1.1 Tầm nhìn trên biển

Tầm nhìn trên biển thẳng về phía mũi tàu một góc đến 10° cho cả hai phía bất kể chiều chìm, độ chúi và hàng xếp trên boong từ vị trí điều khiển chính không bị che khuất trong phạm vi quá 2 lần chiều dài thân tàu hoặc 500 m, lấy giá trị nào nhỏ hơn.

2.1.2 Góc khuất

Góc khuất tạo nên bởi hàng hoá, thiết bị làm hàng và các vật cản khác bên ngoài buồng lái theo hướng nhìn trên biển cũng như nhìn từ vị trí chỉ huy là không được vượt quá 10° về mỗi phía. Tổng các góc khuất không được vượt quá 20° . Các góc thoáng giữa hai góc khuất không được nhỏ hơn 5° . Tuy nhiên, trong tầm nhìn được đưa ra ở 2.1.1, mỗi góc khuất không được vượt quá 5° .

2.1.3 Phạm vi quan sát theo chiều ngang

- 1 Phạm vi quan sát ngang từ vị trí điều khiển chính phải được mở rộng qua một cung không nhỏ hơn 225° , cung này không được nhỏ hơn $22,5^{\circ}$ về hai bên mạn tàu tính từ bên phải hướng tiến và lùi.
- 2 Từ mỗi cánh gà của lầu lái, phạm vi quan sát ngang phải được mở rộng qua một cung ít nhất không nhỏ hơn 225° ở cung đối diện qua hướng tiến phải và sau đó từ hướng tiến phải sang lùi phải qua góc 180° ở cùng một phía của tàu.
- 3 Tính từ vị trí lái chính, phạm vi quan sát ngang phải được mở rộng qua một cung tính từ đường thẳng dọc tàu đến ít nhất 60° ở mỗi bên mạn tàu.

2.1.4 Mạn tàu

Mạn tàu phải được nhìn rõ từ cánh gà của lầu lái.

2.1.5 Cửa sổ phía trước của lầu lái

- 1 Chiều cao mép dưới của các cửa sổ trước lầu lái trên boong lầu lái phải được bố trí ở mức thấp nhất có thể được. Trong mọi trường hợp, mép dưới không được che khuất tầm nhìn về phía trước.
- 2 Mép trên của các cửa sổ phía trước lầu lái cho phép người có chiều cao đến tầm mắt từ 1,80 m trở lên có thể nhìn ngang về phía trước ngay cả khi tàu bị lắc mạnh trong điều kiện biển động. Nếu Đăng kiểm thấy chiều cao đến tầm mắt 1,80 m là không hợp lý và không thực tế thì có thể cho phép hạ chiều cao này nhưng trong mọi trường hợp không được dưới 1,60 m.

2.2 Cửa sổ

2.2.1 Cửa sổ

- 1 Khung giữa các cửa sổ phải được bố trí ở mức nhỏ nhất và không được đặt ngay ở phía trước vị trí làm việc.
- 2 Để tránh ánh sáng bị phân chiếu, các cửa sổ trước lầu lái phải được bố trí nghiêng phía trên ra ngoài với góc nghiêng không dưới 10° nhưng không quá 25° .
- 3 Không cho phép lắp cửa sổ kiểu phân cực và sơn màu.
- 4 Vào mọi lúc bất kể điều kiện thời tiết nào, ít nhất có hai cửa sổ trước lầu lái phải đảm bảo tầm nhìn rõ, ngoài ra còn phụ thuộc vào hình dạng của lầu lái, phải bố trí thêm một số cửa sổ có tầm nhìn rõ.