



**CCS 《国内航行海船建造规范》（2012）、《海上高速船入级  
与建造规范》（2012）、《游艇入级建造规范》（2012）、《沿海  
小船入级与建造规范》（2005）勘误通告**

**2013 年 10 月版， 第 1 次**

**北京**

# 1. 《国内航行海船建造规范》(2012)

## 第 2 篇 船体

### 第 1 章 通则

#### 第 2 节 船体构件

1.2.5.6 中的 “ $65\sqrt{K}$ ” 改为 “ $65t\sqrt{K}$ ”。

#### 第 14 节 首尾柱、球鼻首、尾轴架、挂舵臂

2.14.2.5 修改如下:

2.14.2.5 尾框底骨(如图 2.14.2.5 所示)任一计算剖面处对垂直中和轴(Z 轴)的剖面模数  $W_z$ , 应不小于按下式计算所得之值:

$$W_z = \frac{K}{80} P x \quad \text{cm}^3$$

式中:  $P$ ——尾框底骨对舵叶的支持力, N, 应按本篇第 3 章第 1 节的有关规定计算;

$K$ ——材料系数, 对于钢板组合的尾框底骨,  $K$  为按本篇 1.5.1.4 所取的材料系数; 对于铸钢的尾框底骨,  $K$  为按本篇 3.1.1.5 所取的材料系数;

$x$ ——计算剖面至舵杆中心线的距离, m, 其取值应不小于  $0.5l_s$ ,  $l_s$  为最大距离(见图 2.14.2.5)。

2.14.2.7 和 2.14.2.8 中的 “C” 改为 “K”。

2.14.7.3 修改如下:

2.14.7.3 挂舵臂任一水平剖面对 x 轴的剖面模数  $W$  应不小于按下式计算所得之值:

$$W = \frac{K}{67} M_b \quad \text{cm}^3$$

式中:  $M_b$ ——计算剖面处的弯矩, N·m, 按本节 2.14.7.2 计算;

$K$ ——材料系数, 对于钢板焊接的挂舵臂,  $K$  为按本篇 1.5.1.4 所取的材料系数; 对于铸钢的挂舵臂,  $K$  为按本篇 3.1.1.5 所取的材料系数。

2.14.7.4 和 2.14.7.5 中的 “C” 改为 “K”。

## 第 8 章 散货船

### 附录 2 载货量曲线

2.2.3 中的公式 “ $W_{\max}(T_i) = M_{HD} + 0.1M_H - 1.025V_H \frac{(0.67d - T_i)}{h}$ ” 改为

$$“W_{\max}(T_i) = M_{HD} - 1.025V_H \frac{(0.67d - T_i)}{h}。”$$

3.1.3 中的“无多港工况但具有块状装载的隔舱装载船舶的货舱载货量曲线见图 3.1.3。”改为“具有块状装载的隔舱装载船舶的货舱载货量曲线见图 3.1.3。”

图 3.1.3 修改如下：

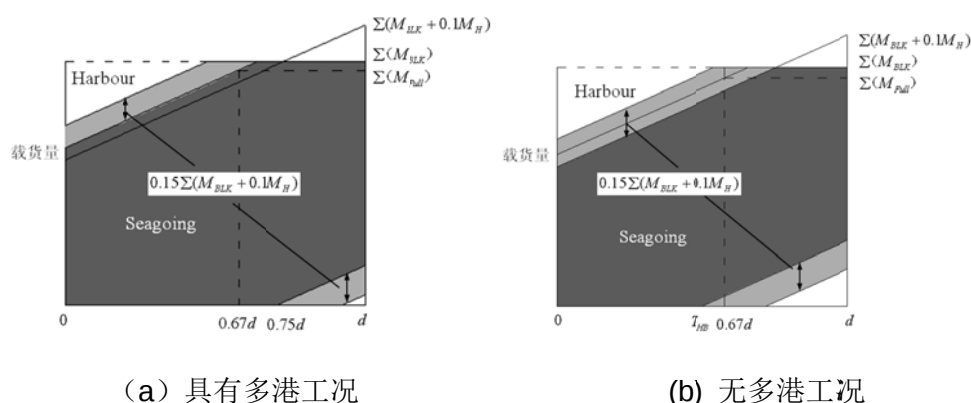


图 3.1.3 块状装载的隔舱装载船舶的货舱载货量曲线

3.1.5 中的“无多港工况且不具有块状装载的隔舱装载船舶和均匀装载船舶的货舱载货量曲线见图 3.1.5。”改为“具有块状装载的隔舱装载船舶的货舱载货量曲线见图 3.1.3。”

## 2. 《海上高速船入级与建造规范》(2012)

### 第6章 轮机

#### 第7节 轴系和振动

6.7.7.4 中的“一次正回旋共振转速应不大于额定转速 20%以上”修改为“一次正回旋共振转速应大于额定转速 20%以上”。

### 3. 《游艇入级建造规范》（2012）

#### 第 2 篇 24m 及以上游艇

##### 第 2 章 艇体结构

##### 第 2 节 结构设计原则

2.2.2.2（2）中的“0.35L”改为“0.035L”。

#### 第 3 章 舾装

##### 第 1 节 舵设备

3.1.2.1 中的“系数  $K/0.9$ ”改为“系数  $0.9K$ ”。

#### 4. 《沿海小船入级与建造规范》(2005)

##### 第 2 章船体结构

##### 第 2 节钢质船

2.2.3.3(10)中“1—肋骨跨距, m; ”改为“1—肋骨跨距, 应不小于  $\sqrt{D}$ , m; ”。