

# 澳大利亚水域航行船舶安全提示

CCS 澳大利亚办事处, 2015 年第 004 期, 总第 044 期

## AMSA 港口国安全检查信息

### ——机舱烟囱百叶窗的检查

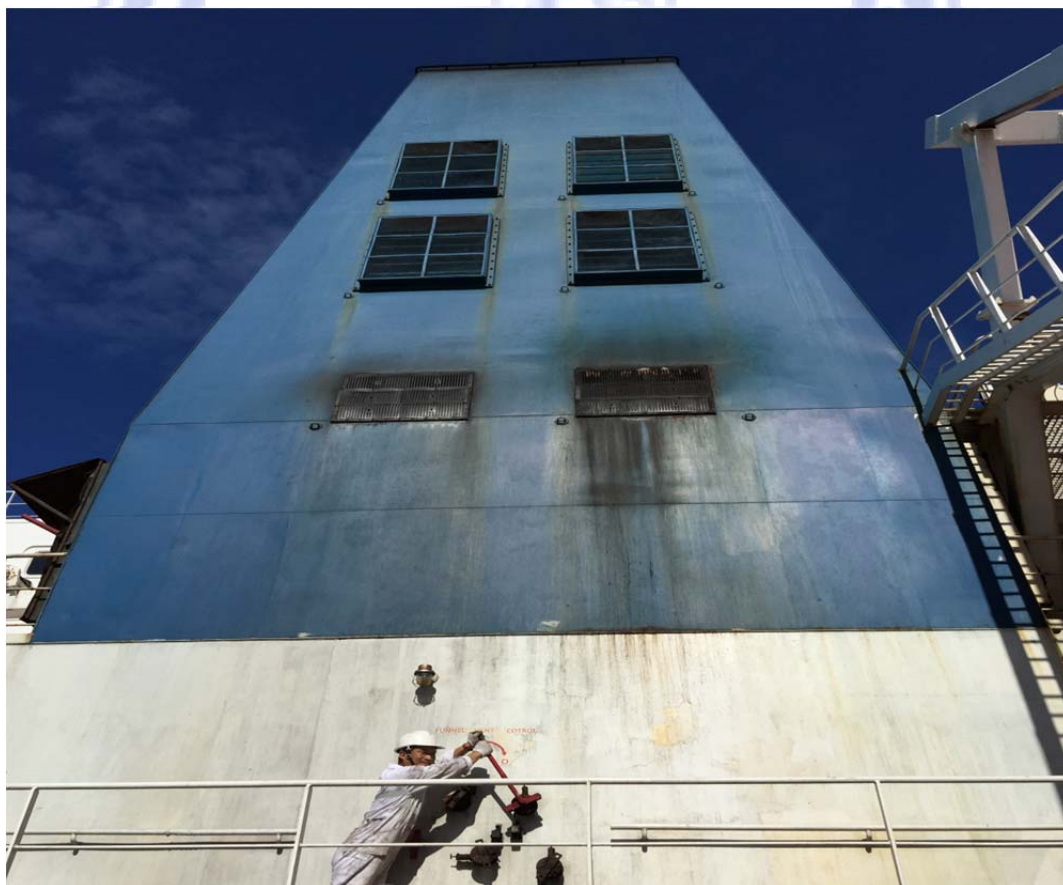
根据AMSA公布的近三年以来的船舶滞留数据显示,除ISM滞留缺陷外,船舶消防缺陷排在了第二位。而船舶消防缺陷中,多以机舱通风筒挡火闸关闭装置、机舱烟囱百叶窗失效而被AMSA滞留。

本期提示介绍机舱烟囱百叶窗,关注百叶窗的关闭装置和关闭后的状况。

#### 1、 百叶窗关闭装置的操作方式:

##### 1) 手动关闭

紧急情况时,人工在机舱外部操作百叶窗的关闭机构,可通过手动转动开关手柄(手轮)或松脱钢丝绳,直接关闭烟囱百叶窗。见下图:



携手共进,确保安全,我们愿为您提供最及时的技术支持

这种关闭装置包括钢丝绳、滑轮组和拉环（或操纵杆）；滑轮组固定于机舱烟囱内舱壁上，操纵杆（或拉环）固定于机舱烟囱外舱壁上；钢丝绳一端与百叶窗的联动拉杆相连，另一端绕过滑轮组并穿过机舱烟囱外舱壁与拉环（或操纵杆）相连。

## 2) 遥控关闭

遥控开关操作位置通常设在消防站内，也有部分船舶设在机舱外部的其他处所。通过压缩空气控制位于烟囱百叶窗上的气动执行机构—气缸，遥控开启和关闭烟囱百叶窗。

下图为常见百叶窗的气动执行机构。



紧急情况下时，在遥控位置释放压缩空气，气动执行机构动作，通过百叶窗拉杆，关闭百叶窗；拟打开百叶窗时，关闭压缩空气，气缸内的压缩空气排出，执行机构复位，百叶窗打开。

部分船舶还借助安装于百叶窗上的复位弹簧，促使百叶窗复位。此时需要船员特别关注气缸动作力矩和复位弹簧力矩的平衡。避免百叶窗不能有效彻底关闭和开启。见下图。



## 2、百叶窗的常见缺陷：

- 关闭后的百叶窗叶片之间和叶片与窗框之间的间隙偏大，无法保证百叶窗的**完全关闭**。PSC 检查时，首先需要确认检查百叶窗关闭后的透光情况。发生怀疑时，再到烟筒顶部，就地确认百叶窗的实际关闭状态。参见下面的图片，左图的百叶窗关闭不满足要求，右图正常。



- 关闭装置的操作机构保养不足，导致钢丝拉绳或叶片转动不活络或卡死，不能有效关闭百叶窗。
- 用于遥控关闭的压缩空气出现供气故障。
- 遥控开关操作位置或百叶窗控制气缸的空气连接管处存在空气泄漏。
- 执行机构--气缸内O-RING密封失效，导致操作气压不够，关闭不能有效完成。
- 气缸上的复位弹簧失效，关闭的百叶窗在试验后不能复位，无法重新打开百叶窗。
- 部分船舶因百叶窗的复位弹簧力矩不足，船员在百叶窗联动拉杆上临时加挂重块。

**特别注意：上述任何缺陷导致的挡火闸关闭失效将直接引发船舶被滞留**

### 3、检查要求

- 定期进行百叶窗的保养和开关操作试验。
- 船舶抵港前，责任船员应攀爬到烟筒顶部，实际确认百叶窗位置的关闭状况，确认是否满足要求。

CCS 澳大利亚办事处  
2015年3月12日

#### 声明：

1. 目的是协助船公司及时了解 AMSA 检查要求，更加准确地遵守澳大利亚水域的相关规定
2. 详细资料可访问 AMSA 网站 [www.amsa.gov.au](http://www.amsa.gov.au)，CCS 网站 [www.ccs.org.cn](http://www.ccs.org.cn)
3. 本文内容不替代 CCS 规范、相关公约、AMSA 及其他主管机关的任何规定

携手共进，确保安全，我们愿为您提供最及时的技术支持