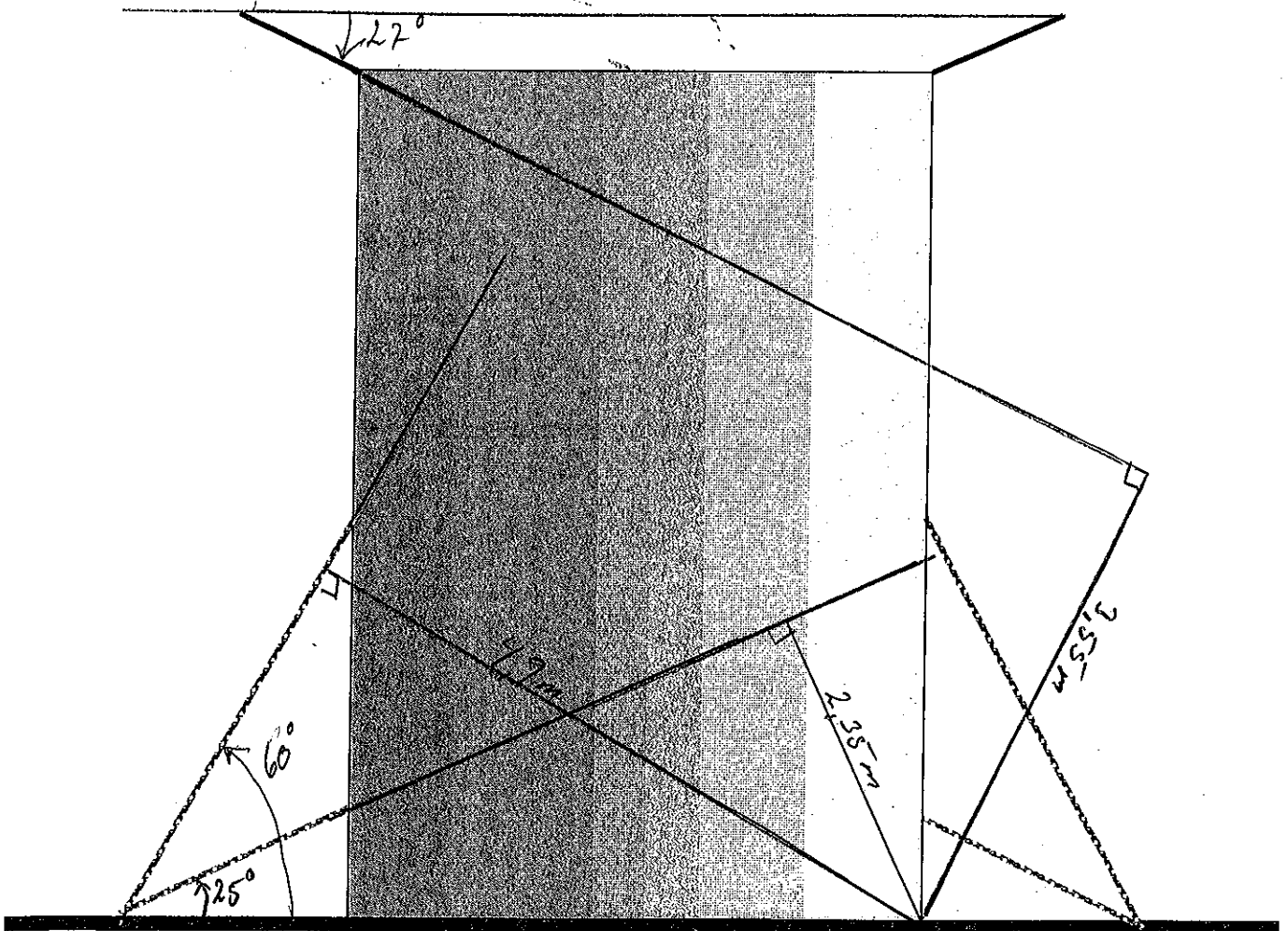


Är nedanstående lastsäkringsarrangemang godkänt enligt tabellmetoden ?

<p>Fartyg</p> <p>Lpp = 150m Bredd = 18 m GM = 1,8 m Fart = 20 knop</p>	<p>Last</p> <p>Typ av gods = Trälåda Längd = 10 m Bredd = 4 m Höjd = 6 m Vikt = 82 tonnes Tyngdpunkt = 3 m över däck</p>
<p>Stuvning</p> <p>"On deck low" 15 m för om L/2 längskepps stuvning</p>	<p>Övrigt</p> <p>Friktionskoefficienten antas vara 0,3 Totalt används tolv surringar, tre från varje hörn varav en toppsurning fäst under däck och två låga. Horisontella vinklarna avviker inte mer än 30° från tvärskeppsriktningen varför beräkning kan göras som om de satt tvärs. Som toppsurningar används weblashings med NBL= 4 tonnes. Övriga surrninar är wire med NBL= 7,4 tonnes.</p>

Figuren är i skala 1:50



Är nedanstående lastsäkringsarrangemang godkänt enligt tabellmetoden ?

<p>Fartyg</p> <p>Lpp = 150m Bredd = 18 m GM = 1,8 m Fart = 20 knop</p>	<p>Last</p> <p>Typ av gods = Trälåda Längd = 10 m Bredd = 4 m Höjd = 6 m Vikt = 82 tonnes Tyngdpunkt = 3 m över däck</p>
<p>Stuvning</p> <p>"On deck low" 15 m för om L/2 längskepps stuvning</p>	<p>Övrigt</p> <p>Friktionskoefficienten antas vara 0,3 Totalt används tolv surringar, tre från varje hörn varav en toppsurning fäst under däck och två låga. Horisontella vinklarna avviker inte mer än 30° från tvärskeppsriktningen varför beräkning kan göras som om de satt tvärs. Som toppsurningar används weblashings med NBL= 4 tonnes. Övriga surrninar är wire med NBL= 7,4 tonnes.</p>

Figuren är i skala 1:50

