



Избежание столкновений в порту и в открытом море Цементовоз «Голден бей» устанавливает на борту тепловизионную камеру, чтобы избежать смертельно опасных инцидентов

Компания Голден бей цемент была основана в 1870 и является одним из старейших производителей цемента в Новой Зеландии. На сегодняшний день компания владеет заводом в Портленде с производительностью 900 000 тонн в год, что делает «Голден бей цемент» крупнейшим поставщиком цемента в Новой Зеландии. Завод выпускает большой ассортимент цементных продуктов, которые затем поставляются на рынки Новой Зеландии и всего тихоокеанского региона. Сырье добывается на двух крупных месторождениях известняка, одно из которых расположено вблизи завода в Портленде, а другое - в 32 км к северу в Вилсонвиле. Компания «Голден бей цемент» поставляет на рынок цемент высшего качества, используемый в коммерческом, промышленном и жилом строительстве.

Из Портленда цемент загружается на суда насыпным способом, а затем доставляется заказчиком при помощи специального автотранспорта. Транспортировка цемента требует определенных условий обработки и хранения, поэтому для его перевозки в основном используются специализированные суда цементовозы.

Перевозка цемента

Цемент характеризуется как «второстепенный груз», но он чрезвычайно важен для строительной промышленности.

Традиционно цемент перевозили в мешках, но по современным технологиям порошковый цемент в основном перевозят насыпным способом, производя погрузо-разгрузочные операции с использованием пневматических труб большого диаметра.

В прежние времена цемент в основном загружали на сухогрузы, запаковывая его в мешки. Погрузка-выгрузка была очень трудоемким процессом, так как производилась ручным способом, и это могло занимать несколько дней. Специализированные современные цементовозы классифицируются как суда насыпного типа (балкеры), и они предназначены для перевозки какого-то одного типа груза. Это полностью закрытые суда, которые больше напоминают танкеры. Цементовоз имеет на борту достаточно сложное оборудование для транспортной обработки груза в виде пневматической установки, системы конвейеров, а также часто оборудован грузовым краном на полубаке.

Компания «Голден бей цемент» владеет судном подобного типа. Это теплоход «Голден бей» грузоподъемностью 4 500 тонн. Само собой разумеется, что судно такого размера и веса не очень легко маневрирует, и чтобы изменить курс или замедлить скорость хода нужно некоторое время.



M/V Golden Bay грузоподъемностью 4 500 тонн

Избежание столкновений

Команда «Голден бей» хорошо знает о том факте, что все члены экипажа должны стоять на вахте при заходе в маленькие прибрежные гавани вдоль побережья Новой Зеландии. Цементовоз «Голден бей» работает на постоянном маршруте, который включает в себя разгрузку в шести различных портах по всей стране. За судно по очереди несут ответственность два капитана: Г-н Тони Мэрфи и г-н Питер Робинсон. Капитаны не берут лоцманов при заходе в порт, не используют вспомогательные суда или какую-либо помощь властей порта. Они каждый раз осуществляют маневрирование и швартовку

своими силами, «на свой страх и риск». «Одна из самых больших опасностей - это то, что мы можем не заметить небольшие суда и лодки при заходе в гавань», говорит г-н Питер Робинсон, капитан «Голден бей». «Задев такую лодку, мы не повредим наше судно, но команду лодки это может запросто убить. Уйти от подобных столкновений сложно даже в дневное время, но это становится намного труднее в полной темноте».

«Чтобы избежать подобного рода несчастных случаев, мы в основном полагаемся на показания радара. К сожалению, хотя радар и является незаменимым прибором, он не может отобразить все детали. Очень маленькие лодки иногда могут быть «потеряны» радаром. В ночное время мы часто ориентируемся по сигнальным огням других судов. Когда они хорошо освещены, мы видим их на достаточном расстоянии, чтобы успеть изменить курс, в случае необходимости. Проблема в том, что иногда владельцы маленьких лодок не понимают важность наличия на судне исправных навигационных огней. Отсутствующие или нерабочие навигационные огни могут послужить причиной возникновения опасной ситуации, которая может привести к гибели не только судна, но и его экипажа. Не так давно у нас произошел инцидент, когда мы имели непрямо попадание, при котором почти смяли небольшое неосвещенное судно».

Столкновение на воде

Г-н Ян Найблук, член Регионального Совета Нортленда, говорит, что эти два человека на борту обязаны своим недавним счастливым спасением профессионализму офицеров и команды цементовоза «Голден бей».

“Эти двое встали на якорь посреди канала Вангарей в гавани Портленда на своем маленьком, неосвещенном судне из фибerglassа, которое радар теплохода не смог засечь как цель,” объясняет г-н Найблук.

“Команда цементовоза заметила лодку в последнюю минуту, и только благодаря опыту и отличным навигационным навыкам команды удалось избежать столкновения между этими двумя судами. Сейчас многие люди подвергают неоправданному риску свою и чужую жизнь и здоровье, заходя в попутные гавани без навигационных огней на борту. Они рискуют собой и другими, игнорируя одно из самых фундаментальных правил навигации - видеть самому и быть замеченным остальными”.

“Навигационные огни – это неотъемлемая составляющая оборудования любого судна, предназначенная для обеспечения безопасности. Тем не менее, Региональный Совет рассматривает все больше жалоб на инциденты, произошедших по вине лодок, которые выходят в плавание без сигнальных огней. Невежество владельцев, вероятно, послужило основой этих несчастий”.

Тепловидение: ясное наблюдение в темноте

“Мы озабочены не только собственной безопасностью, но также и безопасностью других судов и их экипажей,” говорит г-н Робинсон, капитан Golden Bay. “Чтобы избежать возникновения смертельно опасных ситуаций в ночное время, мы долго искали техническое решение, которое позволяло бы обнаружить небольшие лодки и объекты, которые нельзя засечь радаром. Решение, которое мы нашли, показалось очень многообещающим. И это было тепловое изображение, которое нам впервые продемонстрировали на выставке Auckland Boatshow. Мы немедленно связались с г-ном Стивом Кершоу из компании «Абсолют Марин».

Они предоставили нам статический Navigator Static, который поначалу использовали просто как переносной прибор. Мы смогли оценить его эффективность уже в следующем рейсе. При входе в Гавань Вангарей, было совсем темно. Мы включили тепловизор и сразу поняли, какое это бесценное приобретение”.



Г-н Питер Робинсон, капитан теплохода «Голден бей»: “Тепловое отображение доказало свою ценность на борту нашего теплохода. Оно помогло нам избежать столкновения.»”



Изображение от камеры Navigator на 20" LCD на мостике

Navigator Pan/Tilt обнаруживает небольшие суда при полной темноте

“Наш клиент выбрал камеру FLIR Systems Navigator Pan/Tilt,” объясняет г-н Кершоу из компании «Абсолют Марин», дистрибьютора морской тепловизионной техники FLIR в Новой Зеландии. “Navigator был легко установлен на судне «Голден бей» непосредственно над мостом, это положение обеспечило великолепный непрерывный обзор камеры.

Камера FLIR находилась приблизительно на 15 метров выше уровня моря, и, несмотря на то, что расстояние от нее до носа судна было 70 метров, камера работала замечательно. Тепловые изображения воспроизводились на 20" экране LCD, который был установлен на мосту”.

“При заходе в порт на мосту дежурят три человека,” объясняет капитан Робинсон. “Во время ночной вахты дежурный офицер ведет наблюдение за движением судна через тепловизионную камеру FLIR, управляя ей при помощи джойстика, который поворачивает Navigator Pan/Tilt в нужном направлении. Navigator Pan/Tilt - это классный прибор. В полной темноте он может создать изображение, на котором видны мельчайший детали. Например, небольшие суда легко можно обнаружить на расстоянии 1000 метров, что дает нам достаточно времени, чтобы изменить курс судна в случае необходимости. Благодаря способности камеры вращаться на 360° по горизонтали и +/-60° - по вертикали, мы можем вести наблюдение по обоим бортам судна и определять наше точное положение относительно маркеров канала. Это очень облегчает понимание ситуации”.

“Это определенно служит дополнением к нашему действующему радару. Когда я вижу засветку на экране радара, я могу посмотреть через тепловизор в этом направлении и точно определить, что на самом деле означает эта засветка”.

Совсем небольшая цена за безопасность

“Тепловидение очень хорошо себя зарекомендовало на борту нашего судна. Цена Navigator Pan/Tilt несравнимо меньше, чем возможность избежать смертельно опасных инцидентов”.

“Видеть вокруг самим и быть замеченным другими - вот первичное правило навигации. На борту «Голден бей», мы уверены, что мы все видим вокруг. Мы не можем рисковать, ставя безопасность нашего судна, экипажа и груза в зависимость от поведения прочих судовладельцев. Тепловое отображение помогает нам в этом,” заключает капитан Робинсон.



Блок управления с джойстиком Navigator Pan/Tilt, размещенный на мостике

Координаты ближайшего дилера:

117149, Москва,
ул. Азовская дом 15 стр. 2
ООО "РАДИО-НАВИГАТОР"

тел.: (495) 223-0039

Web: www.FLIR-MARINE.RU

E-mail: TV@R-N.RU