

«Транзас» повысит безопасность

Подготовил Александр ПЕТРОВ

Группа компаний «Транзас» заключила договор на поставку комплекта радионавигационного оборудования для серии сухогрузов проекта RSD-44, которые построят на Окской судостроительной верфи в Навашино

Для оснащения этих речных судов будет поставлено навигационное оборудование, приборы для внутрисудовой и внешней связи, навигационные пульты и система видеонаблюдения, а также система речной электронной картографии СОЭНКИ 4000, которая способна значительно повысить безопасность движения на реке даже в условиях ограниченной видимости (она собирает всю поступающую от ГНСС, РЛС и АИС информацию, отображая ее на мониторе в виде понятного графического изображения). И еще может быть использована в качестве «черного ящика» — регистратора данных о рейсе.

Кроме того, группа компаний «Транзас» и Волжское пароходство заключили соглашение о поставке специализированного тренажера по управлению судном проекта RSD-44. В настоящее время аналогов подобного тренажера в России нет. В его основу ляжет точная математическая модель судна (ее изготовят специалисты компании), благодаря чему экипажи получат возможность освоить управление в различных условиях плавания до того, как головное судно проекта будет сдано в эксплуатацию.

Наша справка.

Суда проекта RSD-44 с рабочим названием «Речник» отличаются от своих предшественников «Волго-Донов» меньшей металлоемкостью и за счет этого большей грузоподъемностью (до 5 тысяч тонн). Согласно проекту, суда будут оборудованы однойрусной палубной надстройкой, что позволит им проходить под неразведенными мостами Ростова и Санкт-Петербурга. Управление теплоходом планируется максимально автоматизировать, сократив экипаж с двенадцати до восьми человек. Новое судно будет оснащено винторулевыми колонками, что даст возможность разворачивать его на 180 и 360 градусов практически на одном месте, а также двигаться лагом.

По данным Российского Речного Регистра, средний возраст российских транспортных судов в настоящее время составляет 23,5 года.

Надежды свя

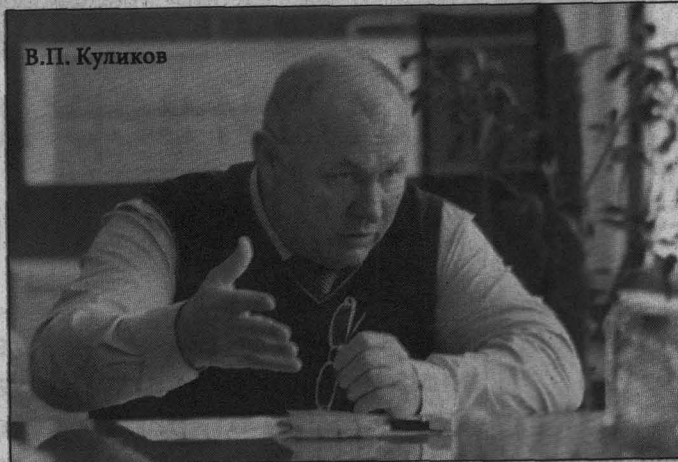
Александр РАЙНИЧ. Фото Вадима МАРДАРЬЕВА

Официальная закладка головного речного судна на ОАО «Окская судостроительная верфь» запланирована на 12 февраля. По словам генерального директора В.П. Куликова, это предусмотрено контрактом на поставку универсальных сухогрузов для Волжского пароходства

— Мы обязаны до конца этого месяца заложить доску с обозначением даты строительства и другими необходимыми записями и получить регистрационный документ, подтверждающий, что этот факт со-

стоялся, — поясняет Владимир Павлович. По решению акционеров торжественной церемонии не предусмотрено — не до праздников: ситуация с этим и другими судостроительными заказами напряженная. Предстоит еще многое сделать.

В.П. Куликов



— А подробнее?

— Что касается нового проекта, то в настоящее время готовы две секции для первого судна и сейчас мы отдаем их под покраску. Причем для изготовления этих закладных секций использовали свой металл из старых запасов. Дело в том, что на начало февраля еще не был поставлен весь металл, за который, кстати, были своевремен-

димой нам продукцией идут.

Сегодня практически заключены контракты на все оборудование, в частности на главные двигатели, вспомогательные дизель-генераторы, котлы, сепараторы и многое другое. Остались незначительные вопросы по арматуре, вспомогательным материалам, мебели, которые не так уж и зят процесс. Если говорить об основных моментах, которые сдерживают работу, то после поставок металла отсутствие проекта. Он находится в стадии разработки и частично на согласии в Российском Речном Регистре. Сегодня мы делаем стенды, оснаст-

строительного завода, руководителем которого является Александр Райнич. В настоящее время в верфи работает около 3 тысяч человек, и еще такое же количество было отправлено на Невский судостроительный завод, который находится в ведении того же предприятия. В настоящее время в верфи работает около 3 тысяч человек, и еще такое же количество было отправлено на Невский судостроительный завод, который находится в ведении того же предприятия.

Суровая мужская работа

Беседовал Николай АСТАФЬЕВ. Фото автора

Ледовая обстановка в Финском заливе изменчива. Бывают годы, когда залив почти не замерзает, а случается и так, что его сковывает льдом полностью. Нынешнюю зиму капитаны сравнивают с зимой 2002—2003 годов, когда лед был особо «тяжелым»

В начале февраля в Финском заливе работали 9 ледоколов, включая принадлежащий ОАО «СЗФ» «Капитан Плахин», который занимался проводками грузовых судов в порты Финского залива, в том числе в Большой порт Санкт-Петербурга.

северо-восточном ветре южную трассу бы «завинуло», и условия проводки коренным образом изменились.

После разговора с Артемом Анисимовым мне удалось связаться из диспетчерской с капитаном «Плахины» Вадимом Блжковым, который расска-

рывать лебедкой — подбирать, убирать трос, что весьма и весьма не просто — не каждый справится. Вот трудится человек на износ.

Чтобы оценить напряженность работ

