

(Слайд 1) Здравствуйте, уважаемые члены аттестационной комиссии! Тема моей ДИПЛОМНОЙ РАБОТЫ (ПРОЕКТА) – «Планирование и подготовка судна к переходу по маршруту: п. Махачкала – п. Туркменбаши - п. Ноушехр и по участку ВВП: п. Пермь - п. Чайковский; Тип судна: «Балт Флот-1» проект РСТ-54 класс М-ПР 2,5(лёд30)А.».

(Слайд 2) Цель – спланировать и подготовить судно к переходному маршруту.

Достижению цели способствовали задачи исследования, представленные на слайде презентации.

(Слайд 3) Судно-танкер дедвейтом 5589 тонн.

Назначение судна: морская и смешанная (река-море) перевозка:

в грузовых танках

нефтепродуктов с температурой вспышки паров свыше 60°C;

на грузовой палубе

Автор проекта: Морское Инженерное Бюро

Место постройки: ОАО «Окская судостроительная» (Россия, г. Навашино)

Технические характеристики:

- принимаемые сигналы: ГЛОНАСС, GPS NAVSTAR

- точность определения координат:

- ГЛОНАСС - 15-20 м

- GPS - 25-40 м

- погрешность определения вектора скорости:

- ГЛОНАСС - 0,1 м/с

- GPS - 0,3 м/с

(Слайд 4) Карты, руководства и пособия для плавания на предстоящий рейс подбираются по откорректированному «Каталогу карт и книг» в соответствии с задачей и с учетом возможных заходов в порты убежища и промежуточные порты. При подборе карт учитываются требования, что навигационная прокладка ведется на картах самого крупного масштаба, в частности: для захода в порты, бухты, на рейды и якорные места подбираются планы; для плавания в непосредственной близости от берегов, в шхерах и узкостях подбираются частные карты; для плавания на значительном удалении от берега - путевые; для общего изучения района плавания и составления графического плана рейса - генеральные карты. Все

подобранные на переход карты, руководства и пособия для плавания сводим в таблицу.

(Слайд 5) Приближенные расчеты пути также указаны в таблице на слайде.

(Слайд 6) После составления краткого навигационно-географического и гидрометеорологического очерка района перехода, составляем расчет курсов по маршруту перехода.

(Слайд 7) Согласно РШСУ-98, подбор навигационных морских карт, пособий, руководств на предстоящий переход выполняется по каталогу карт и книг в соответствии с требованиями правил корректуры, комплектования и хранения карт и руководств, для плавания на судах гражданских ведомств 9038.

Карты подбираются по откорректированному каталогу карт и книг следующим образом:

- в любой части каталога по листу, который помещен в начале книги, определяет нужная часть каталога;
- в выбранной части каталога по сборному листу сборных листов карт, помещенных в начале раздела, выписываются номера сборных листов предстоящего района плавания;
- в том же разделе по выписанным сборным листам, подбираются и выписываются номера необходимых карт по предстоящему маршруту плавания; первыми выписываются номера генеральных карт, на которых расположены пункты отхода и прихода, а затем номера планов, частных и путевых карт.

(Слайд 8) Далее собираются сведения о портах, о приливно-отливных явлениях. Сведения о портах-убежищах представлены на слайде. Каспийское море принадлежит к числу морей, у которых не наблюдается приливо-отливных течений. Приливы и отливы в Каспийском море ничтожны, но колебания уровня, вызванные сгонно-нагонными ветрами, достигают 1 м. и выше.

(Слайд 9). На весь период перехода с помощью МАЕ рассчитываются сведения о начале и конце навигационных сумерек, восходе и заходе Солнца. Координаты судна на момент наступления астрономических явлений снимаем с генеральных карт, расчетные данные сводим в таблицу на слайде. Судовое время соответствует московскому времени.

(Слайд 10) Во время движения судна УКВ радиостанция должна быть постоянно включена на канале 5, который береговым радиостанциям служит для вызова судов, а судовым - для вызова друг друга, для ответа на вызов, кратких переговоров по вопросам обгона, расхождения судов и сообщения о переходе на другую частоту. В случае возникновения аварийной ситуации капитан (вахтенный начальник) обязан вызвать ближайшие суда и береговые радиостанции на канале 5 радиостанции «Кама» и сообщить о случившемся. Своевременное обеспечение судов Извещениями судоводителям и межнавигационной корректурой является обязанностью судовладельцев, которые самостоятельно определяют порядок получения и последующей передачи Извещений на суда. Радиобюллетени выпускаются в границах участков:

№ 1 - река Кама с притоками выше промпорта Соликамск;

№ 2 - промпорт Соликамск - Пермский шлюз;

№ 3 - Пермский шлюз - Чайковский шлюз.

Радиобюллетени содержат сведения об отметках уровней воды по опорным гидрологическим постам, о наименьшей фактической глубине и ширине судового хода по отдельным его участкам (плесам) на 8 часов утра местного времени, об открытии и закрытии дополнительных судовых ходов или отдельных участков пути, об изменениях в составе навигационного оборудования и условиях судоходства, об ограничениях и особых требованиях к судоходству в районах производства строительных, дноуглубительных и подводно-технических работ.

(Слайд 11) На Камском водохранилище наиболее сложным для плавания является участок от поселка Керчевский до промпорта Соликамск. Гарантированные габариты судового хода здесь не установлены, а наименьшие фактические габариты на перекатах Керчевский, Нижнесоломинский, Тюлькинский, Усть-Мошевой, Тетеринский и других при сработке водохранилища до проектного уровня не обеспечивают безопасное движение крупнотоннажных судов. Затруднительным для судоходства является также участок в районе Кондасского колена из-за крутого изгиба русла и мелководной затопленной поймы, близко подступающей к судовому ходу. На Воткинском водохранилище наиболее затруднительным для плавания в связи с ограниченными глубинами и интенсивным движением судов является участок от Пермских шлюзов до

пристани Закамск - здесь расположены водозаборы, водовыпуски, имеется много грузовых и пассажирских причалов, рейдов для отстоя плотов и судов.

(Слайд 12) На основе информации об окружающей обстановке у рейда и гидрометеорологических факторов вахтенный начальник принимает решение о способе оборота. О своих намерениях по маневрированию он сообщает по УКВ радиосвязи судоводителям других судов, находящихся на акватории. Наметив план маневрирования для привала, вахтенный начальник объявляет палубной команде о подготовке к обороту. Выбор способа выполнения зависит в основном от степени воздействия на судно ветра и течения, а также от маневренных возможностей судна. Наибольшую сложность для маневрирования вызывает ветер отвального или навалного направления и переменной силы. Течение в районе, как правило, ровное и довольно стабильное по скорости. Поэтому его легко учесть при маневрировании.

(Слайд13) Подход судна к месту якорной стоянки производят с таким расчётом, чтобы судно встало носом против течения. В момент отдачи якоря судно должно быть не подвижно относительно берега. В положении уменьшается скорость движения судна. Как только судно остановилось в положении, подаётся команда «Отдать якорь!» После того как будет вытравлено необходимое количество цепи, цепь натягивается и судно устанавливается в положении. В этом положении якорную цепь закрепляют.

(Слайд 14) Во время проводки судна лоцман при первой возможности обязан сообщать в ближайшее линейное подразделение Государственной речной судоходной инспекции бассейна и Государственное бассейновое управление водных путей и судоходства:

- об изменениях на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности плавания судов;
- о происшествиях с проводимыми судами и с другими судами;
- о нарушениях и неисправностях в действии средств навигационного ограждения;
- о невыполнении капитаном проводимого судна правил плавания и правил по предотвращению загрязнения с судов нефтью, вредными веществами

(Слайд 15) Таким образом, Цель работы достигнута.

Спасибо за внимание! Доклад окончен.