

Dansk firma giver fremtidens miljøskibe "øjne i natten"

Det danske firma OSIS er på vej med et vigtigt værktøj til miljøskibe. Firmaet forventer at deres nye OSIS-sensor, der er en videreudvikling af firmaets oprindelige sensor, i fremtiden vil muliggøre oliebekæmpelse i mørke og under nedsat sigtbarhed.

I juli måned fik vi testet det nye udstyr på »Gunnar Seidenfaden«, og testen viste, at udstyret virker fint. I forbindelse med testen havde vi fået tilladelse til at udlede 4.000 liter vegetabilsk olie i Kattegat, og forureningen blev efter udledningen opmålt og beregnet med den nye software, forklarer Peter Møller-Nielsen, der er administrerende direktør i OSIS.

Baggrunden for udviklingen af udstyret er, at de myndigheder, der bekæmper olieforureningen på havet, længe har ønsket, at miljøskibene havde værktøjer til at "se" forskel på tykkelsen af et olielag om natten.

Uden et sådant værktøj kan det sjældent betale sig at fortsætte operationen om natten, idet miljøskibene risikerer at opsamle tynde olielag og sejle forbi tykke olielag.

Der findes ganske vist allerede simple førstegenerations-produkter på markedet, som f.eks. det hollandske »SeaDarq«, der bl.a. er installeret på det hollandske miljøskib »Arca«.

OSIS

Problemet med »SeaDarq« og lignende produkter er imidlertid, at det virker på samme måde som miljøflyenes Side-Looking Air-

borne Radar (SLAR): Begge kan registrere ændringer i havoverfladens struktur, og dermed godt opdage olien, hvorimod de ikke kan se, hvor tykt laget af olie er.

Firmaet OSIS har på et tidligere tidspunkt udviklet et produkt, Oil Spill Identification Sensor, der anvender både passive og aktive mikrobølge-sensorer, fortæller Peter Møller-Jensen og fortsætter:

-Vores produkt var oprindeligt tiltænkt olieindustrien til monitorering af hvor meget, der udledes fra den enkelte platform. Derfor blev OSIS-sensoren bl.a. testet på jack-up-riggen »Enasco-70«, mens den arbejdede på Nini-feltet i Nordsøen. Men inden vi kom så langt, havde vi allerede udført test sammen med Søværnet – både på Flådestation Korsør og om bord på miljøskibet »Gunnar Seidenfaden«.



Udledning af olie – og så oven i købet fra et miljøskib. Der var dog givet tilladelse fra behørig myndighed, Miljøstyrelsen, da der var tale om en test af udstyr i henhold til MARPOL. Foto: OSIS

Intet krav

Efter testenes lovende resultater havde OSIS forventet, at der kom et lovkrav om anvendelse af udstyret (eller et tilsvarende) om bord på danske platforme. Men da kravet aldrig kom, var der ikke overvældende interesse fra de danske olieselskaber for at købe OSIS-sensoren.

Firmaet håber dog stadig på at kunne afsætte produktet, og der har da også været interesse

fra andre steder i verden.

-Vi har bl.a. modtaget seriøse henvendelser fra den Arabiske Golf, hvor udstyret påtænkes anvendt på platforme, afsaltningsanlæg og havneterminaler, fortæller Peter Møller-Nielsen, og fortsætter:

-Det var derefter naturligt for os at videreudvikle sensoren, så vi kunne tiltrække andre kunder herhjemme. Vi udviklede derfor en programpakke til vores sensor,

som gør det muligt at anvende den på miljøskibe i, hvad vi kalder »Cleanup Mode«, siger Peter Møller-Nielsen, og fortsætter:

-Endnu engang trak vi på Søværnet, idet vi konsulterede miljøskibenes besætninger – både i forbindelse med hvad udstyret skulle kunne, og hvordan brugerfladen skulle se ud på hardwaren.

njm



Compact Spacer-pumpen fra Desmi er én af pumperne i pilotprojektet. Pumpen har en kapacitet på 0 til 1.400 kbm./min. og anvendes ofte som erstatningspumpe i forbindelse med opgraderinger. Foto: Desmi

Desmipumper leveres inden for fem dage

Pumpevirksomheden Desmi A/S prøvekører i øjeblikket et pilotprojekt, hvor kunderne er sikret levering af Desmis centrifugalpumper inden for fem arbejdsdage.

Leveringssystemet, der er baseret på virksomhedens distributionsapparat i Asien og Europa, er kommet på plads efter NorShipping 2007 i Lillestrøm, Norge. På udstillingen var der efter firmaets oplysning stor interesse for systemet, og det har da også medført, at et norsk rederi har tegnet kontrakt med Desmi.

-Vi er i gang med at udskifte de gamle japanske pumper på flere af vore skibe med Desmi-pumper, fortæller Johnny Martinussen fra det norske rederi Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi A/S (KGJS). Rederiet ejer helt eller delvist en flåde på mere end 100 skibe og har teknisk management af yderligere 110 skibe. I KGJS er der tilfredshed med, at der kan spares tid – og dermed penge – i forbindelse med udskiftningen på grund af den hurtige levering.

Kanon koncept

-Baggrunden for udviklingen af konceptet er netop et ønske fra flere kunder om hurtigere levering af

pumper, fortæller Henrik Mørkholt, Division Manager hos Desmi Marine, og fortsætter:

-Indikationen fra rederne er, at det her bliver et kanon koncept.

For at kunne levere pumper med så kort varsel i hele verden har det været nødvendigt at udbygge lagerbeholdningen med et antal af de mest gængse størrelser. Dermed har Desmi bundet mange penge i et varelager.

Helt død er kapitalen dog ikke, idet kunderne ifølge Henrik Mørkholt er villige til at betale ekstra for den hurtige levering – og den sikkerhed som ordningen giver.

Levetidsforlængelse

Baggrunden for, at konceptet er kommet nu, er, ifølge Henrik Mørkholt, at der i øjeblikket er meget lang leveringstid på nye skibe.

-Derfor er mange skibsredere nu i gang med at levetidsforlænge deres skibe. Dermed opstår behovet for at udskifte bl.a. pumper.

I første omgang er det udelukkende centrifugalpumper fra Desmi, der er med i konceptet. Men ifølge Henrik Mørkholt håber Desmi på at kunne udvide antallet af både kunder og pumper.

njm

Maersk-premiere for nye MAN-motorer

MAN Diesel skal levere fire af deres nye elektronisk styrede motorer til A.P. Møller - Mærsk Gruppen. Det drejer sig om den første ordre på MAN's 7K80ME-C, Mark-9 motor, der yder 4.530 kW per cylinder eller 31.710 kW i alt.

Det har ikke været muligt at få oplyst fra Esplanaden

eller MAN Diesel, hvilke skibe motorerne skal anvendes i. Et kvalificeret gæt går dog på, at motorerne skal anvendes i fire containerskibe, som A.P. Møller - Mærsk Gruppen tidligere er blevet sat i forbindelse med (Se Søfart 17/06).

De fire containerskibe, der forventes leveret i løbet

af 2008-2009, skal bygges på Hanjin-værftet i Korea, og bliver på ca. 3.100 TEU. Containerskibe i den størrelse passer meget godt sammen med de nævnte motorer fra MAN Diesel.

Fjer i hatten

Såfremt det er tilfældet, er det lidt af en fjer i hatten for MAN Diesel. Allerede i april 2006 blev ordren omtalt i Søfart, og motoren indgik først i MAN's katalog i løbet af foråret samme år. Der må derfor være

tale om en »opgradering« i forhold til den oprindeligt planlagte motor – hvilket dog heller ikke kan bekræftes hos hverken MAN eller A.P. Møller.

Hvorvidt sammenkædningen af motorerne og containerskibene kommer til at holde stik, vil sandsynligvis først blive klart, når skibene bliver leveret.

njm



Producenterne af »Earthrace« kalder den selv en "bølge-gennemtrængende trimaran". Den er 24 m lang og har en rækkevidde på 3.000 sm. Skroget består af kulfiber og kevlar. Foto: Jim Burkett

Batman-båd på besøg

»Earthrace« er navnet på den newzealandske motordrevne trimaran, som i 2008 vil forsøge at slå verdensrekorden for hurtigste jordomsejling – vel at mærke på biodiesel.

Onsdag og torsdag kunne interesserede ved selvsyn bese fartøjet ud for Amaliehaven i København, hvor det anløb som led i en PR-tur til 50 forskellige europæiske byer inden rekordforsøget.

Fartøjets vigtigste funktion er at promovere biodiesel som et pålideligt alternativ til almindelig diesel, og en verdensrekord vil være glimrende reklame. -Vi vil begynde rekordfor-

søget i marts 2008, og det er realistisk at forestille sig, at »Earthrace« vil kunne gennemføre jordomsejlingen på mindre end 65 døgn, oplyser Allison Thompson, der er forsyningskoordinator for »Earthrace«.

»Earthrace« er udstyret med to 350 kW Cummins Mercruiser-motorer, der skulle kunne sikre en fart på 45 knob. De to Cummins Mercruiser QSC 540 er blevet valgt af flere årsager. Den vigtigste er, ifølge folkene bag projektet, dog, at motoren har det bedste effekt/vægt forhold for sådan en type motor.

njm

To rekordstore katamaraner, der skal bygges i Australien, bliver udstyret med motorer fra MAN Diesel. Det drejer sig om otte stk. 20-cyl. 28/33 D, der ifølge Incat skulle sikre en fart på 40 knob, og som bliver installeret to og to i hvert af de to katamaran-skrog. Færgerne bliver 112 m lange, og en tilsvarende færge er allerede leveret til en japansk operatør.

Regeringen i Storbritannien har meddelt, at landets tre aldrende hangarskibe skal erstattes af to nye – forventeligt i løbet af 2014. De to nye bliver næsten tre gange så store som de eksisterende hangarskibe, hvilket vil sige 65.000 ton, og der er allerede fundet navne til de store skibe: HMS »Queen Elizabeth« og HMS »Prince of Wales«. De to hangarskibe forventes at kunne betjene Royal Navy i mindst 40 år, og prisen kommer til at ligge på godt 44 mia. kr. Til sammenligning ligger det samlede danske forsvarsbudget på omkring 19 mia. kr.

Kinas største linierederi, China Ocean Shipping(Group) Company, COSCO, har navngivet deres største containerskib nogensinde, »COSCO Asia«. Navngivningen fandt sted på det koreanske værft Hyundai Heavy Industries (HHI), hvorfra det 349 m lange skib blev overdraget til COSCO. »COSCO Asia« er det første koreanske byggede containerskib, der kan medtage mere end 10.000 TEU. COSCO Container Lines har bestilt yderligere tre af disse kæmper, der har 800 reefer slots, og som fremdrives af en B&W 12K98ME hovedmotor. COSCO har fået bygget alle deres containerskibe på mere end 6.000 TEU ved HHI, og siden 2004 har rederiet modtaget 13 sådanne containerskibe med en samlet kapacitet på 109.600 TEU.

Forsvarets Auditørkorps har afsluttet undersøgelsen af dødsulykken i forbindelse med forliset af en gummibåd fra inspektionsskibet »Triton« 19. december 2006. Gummibåden forliste under en redningsaktion, efter at »Wilson Muuga« var grundstødt ved Keflavikhalvøen på Island. Auditørkorpsen har ikke fundet grundlag for at rejse sigtelse mod nogen af de involverede. Gummibådens motorer satte ud som følge af et strømudfald, der formentlig skyldtes, at batterierne kunne bevæge sig i deres holdere under de ekstreme forhold.