

Orkustjórnunarkerfi VS Þór

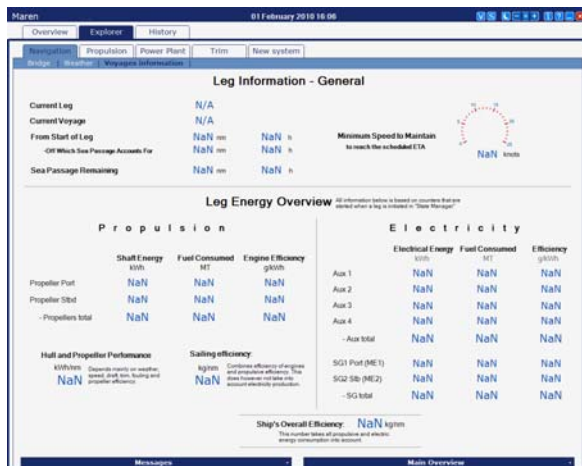
Með tilliti til sjónarmiðar umhverfisverndar var ákveðið að kaupa orkustjórnunarkerfi frá Marorku sem heitir Maren og hefur gefið góða raun á öðrum skipum. Á fullri ferð þá er Þór að eyða 40 tonnum af olíu á sólarhring, sem er án efa óhagstæðasta siglingin, að fara of hægt getur getur einnig verið mjög óhagkvæmt, þar sem við erum of lengi á siglingu í ákveðinn stað. Að fá ráðgefandi upplýsingar hvað sé best, getur sparað okkur milljónir. En hvað er Maren? Við getum litið á Maren kerfið sem hóp af ráðgjöfum sem eru í sífellu að reikna út bestu mögulega keyrslu á öllum vélum í skipinu miðað við hvar við ætlum að vera á ákveðnum tíma. Við um borð erum auðvita með stjórnina og við ráðum hvort við hlustum á kerfið, en á móti þá hefur yfirstjórn LHG í gegnum stjórnstöð aðgang að upplýsingum frá kerfinu í rauntíma. Hægt verður að sjá hvaðan við erum að koma og hvert við erum að sigla, hvað við erum að nota af olíu og hvað ferðin mun kosta, og hvort við séum að velja hagkvæmustu keyrsluna.

Önnur kerfi meðal annars Acon kerfið sem Rolls Royce er að bjóða þá ertu aðeins að meta ástandi á hverjum tíma fyrir sig, svo sem lítrar á klst, og uppsafnaða eyðslu í lítrum á mánuði. Ekki er verið að meta ytri áhrif, veður og straumar, né að gefa siglinga ráðgjöf til dæmis ef við ætlum að sigla frá Þorlákshöfn til Húsavíkur, hvort sé ódýrara fara vestur eða austur, þennan útreikning fáum við frá Maren kerfinu án mikilla fyrirhafnar, sem er byltingin.

Maren kerfið les þau kerfi sem eru í skipinu, ástand á aðalvélum og ljósavélum, hvernig skipið er trimmað með kjölfestu- og olíutönkum, staumar, vindhraði og veðurspá. Að auki þá er snúningsvægis mælir á skrúfuásum, sem er sér mælitæki fyrir Maren kerfið.

Kerfið kemur með tillögu um hvað leið og hraði er hagkvæmust, einnig hvernig á að trimma skipið til að fá réttan kjölhalla og djúpristu, hvaða vélar er hagkvæmast að keyra og hversu mikið álag er nauðsynlegt til að uppfylla okkar ósk um staðsetningu og tíma, þá getur stjórnandi í upphafi ferðar auðveldlega séð hvað kostar að vera á einhverjum stað eftir 20 tíma, 36 tíma eða fengið hagkvæmasta tíma í stað. Út frá því vegið eftir kostnaði og alvarleika hvað ákvörðun sé skynsamlegust.

Eftir því sem við notum skipið meira, þá er kerfið að safna upplýsingum, sem það notar til að leiðrétta fræðilegar útreikninga við raunverulegar aðstæður til að gefa okkur nákvæmari mynd af þeim ákvörðunum sem við ætlum að taka og gefur færi á að skoða ávalt endirinn áður en við leggjum af stað.



Kerfið er byggt á skjámyndum og er þessi skjámynd um ferðaupplýsingar hraðamælir sýnd á myndinni er lámarks hraði til að halda áætlan. Við sjáum eyðslu g/KWh á ljósavélum, hver skiptingin er á eyðslu aðalvélar á milli ásráfals og framdriftsbúnaði, heildar eyðslu á sjómílu og orkuna notaða í tilfærslu skipsins, þegar þessi tala fer hækkandi getur það bent til þess að skipið þurfi botnhreinsun og LHG getur metið mun nákvæmara hvort og hvenær er hagkvæmast að fara í slipp. Einnig út frá g/KWh á keyrslu gefur óhyggjandi vísbendingar að eitthvað er að fara úrskeiðis tala fer hækkandi á ljósavél eða aðalvél. Tímastýlling,

ventlabil eða bara óhrein loftslúa.