

Диверсификация источников получения энергоносителей является одной из главных проблем гарантирования стабильности украинской экономики.

Приобретение их у зарубежных поставщиков не решает вопроса.

Актуальной задачей в ближайшее время должно стать освоение собственных новых газовых месторождений на шельфе Черного моря.

Недавно появилась также информация о возможном участии Украины в разработке нефтяных и газовых полей у берегов Ливии.

Это потребует создания флота специализированных судов, призванных обеспечивать деятельность комплекса морской добычи топливных ресурсов.

В мире накоплен немалый опыт их проектирования — особенно преуспели в этом норвежцы, развивающие ставшее знаменитым семейство «UT», в которое входят специализированные буксиры, суда для монтажа и снабжения буровых платформ.

Однако они, как правило, рассчитаны на использование в океанских акваториях, на большом удалении от баз. С учетом специфических условий черноморского бассейна постройка подобных классических буксиров-снабженцев/завозчиков якорей (anchor handling tug supply vessel) может оказаться нецелесообразной. Между тем, совсем недавно флот одной из крупнейших обеспечивающих нефтедобычу мировых компаний - Seabulk International, пополнился специализированным буксиром нового поколения, способным как поддерживать функционирование добывающих платформ, так и работать на крупных портовых терминалах.

Между тем, совсем недавно флот одной из крупнейших обеспечивающих нефтедобычу мировых компаний - Seabulk International, пополнился специализированным буксиром нового поколения, способным как поддерживать функционирование добывающих платформ, так и работать на крупных портовых терминалах.



«Seabulk Angola» — для порта и моря



Буксир «Seabulk Angola» был спроектирован в Канаде компанией «Robert Allan Ltd.» и недавно завершён постройкой на сингапурской верфи «Labroy Marine». Он будет направлен в африканское отделение Seabulk International.

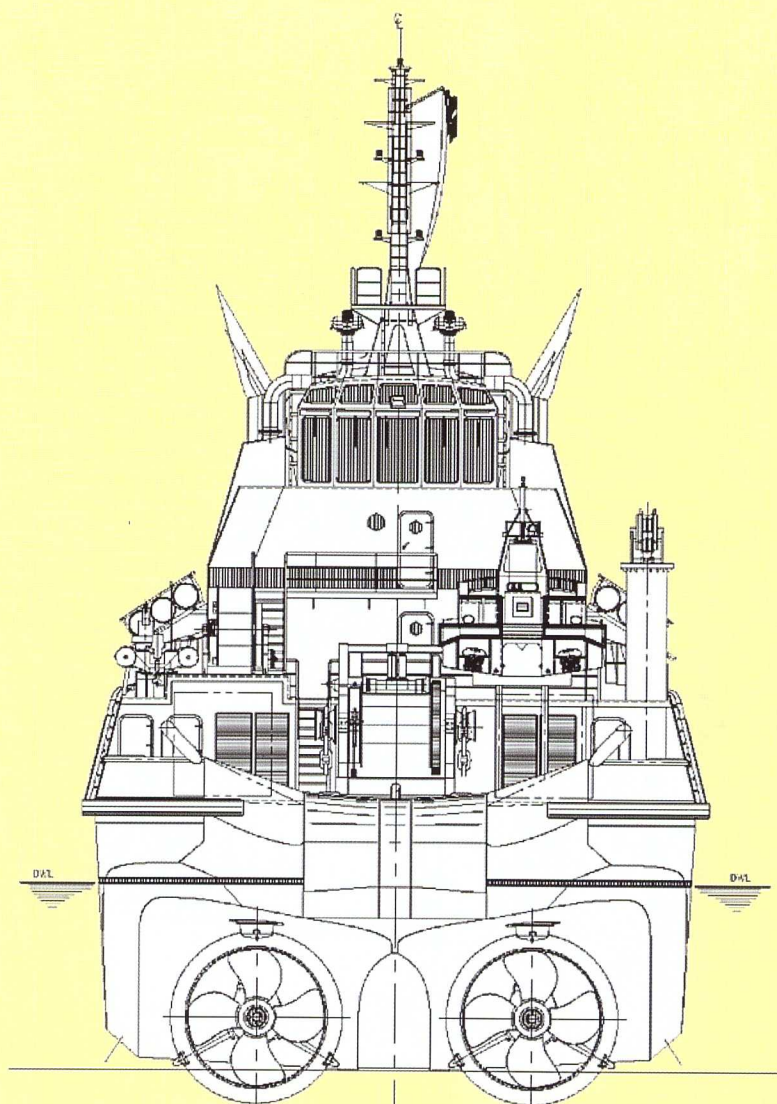
Это судно стало первым представителем нового поколения буксиров — Rampage 5000 Z-M Class, которые с одинаковым успехом смогут работать в портах и в районах расположения буровых платформ. Особое внимание было уделено повышению его маневренных и мореходных качеств. При относительно скромных размерах судно сможет выполнять задачи, которые ранее возлагались на более крупные специализированные плавсредства.

«Seabulk Angola» построен на класс Бюро Веритас 1 a Hull, a MACH, Tug, Fire Fighting Ship 1, Water

Spraying, Unrestricted Navigation, а AUT-UMS. Цельносварной корпус буксира со шпацией по всей длине 550 мм имеет подкрепления в надводной части борта для безопасной работы в условиях сильного волнения и специальные релинги для фиксации груза на кормовой палубе площадью около 205 м². Здесь же предусмотрено место для установки двух 20-футовых контейнеров с оборудованием для выполнения водозлазных работ, либо с техникой для обслуживания операций по нефтедобыче.

Энергетическая установка судна состоит из двух главных двигателей MaK 9M25, мощностью 2970 кВт при 750 об/мин, которые приводят в действие винторулевые колонки Schottel SRP 3030CP. Для обеспечения маневренности имеется также носовое гидроприводное подруливающее устройство. При работе ГД в номинальном режиме создается упор в 104 тонны, в режиме длительной буксировки — 85 тонн.





Вид в корму

Снабжение электроэнергией обеспечивают три дизель-генератора по 500 кВт. В аварийных ситуациях может быть задействован АДГ мощностью 80 кВт, находящийся в специальном помещении на главной палубе. Установка утилизационного либо вспомогательного котла не предусмотрена.

Для выполнения буксировочных операций и завозки якорей буровых платформ имеются однобарабанная носовая и двухбарабанная кормовая буксирные лебедки. Канатоемкость носовой лебедки составляет 600 метров и кормовой – 2 x 1000 м троса диаметром 64 мм. В районе кормовой палубы установлены электрогидравлический кран грузоподъемностью 12 тонн при вылете стрелы 10 метров.

На корме судна оборудован горизонтальный рол длиной 4,5 м и диаметром 2,2 м.

Для тушения пожаров на буровых платформах и танкерах «Seabulk



Angola» имеет два пожарных насоса с приводом от главных двигателей, которые обеспечивают работу двух мониторов производительностью по 1200 м³. Запас пенообразователя составляет 25 м³.

Судно укомплектовано шестиместной скоростной дежурной шлюпкой Zodiac для выполнения спасательных операций и рабочим катером грузоподъемностью 4 тонны, который может быть использован в работах по завозке якорей.

Большое внимание проектанты уделили обеспечению комфортных условий для экипажа буксира. Он размещается в одно-двухместных каютах, снабженных индивидуальными санузлами. Оборудованы отдельные столовая экипажа и кают-компания комсостава.

На платформе в носовой части корпуса находятся каюты водолазов.

Судно укомплектовано средствами радиосвязи в соответствии с требованиями ГМССБ для морского района А1+А2+А3, а также навигационными приборами, позволяющими находиться в любом районе мирового океана.

Постройка буксира-снабженца «Seabulk Angola» продолжалась 10 месяцев и обошлась заказчику \$ 10,8 млн.

ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ И ХАРАКТЕРИСТИКИ БУКСИРА-СНАБЖЕНЦА «SEABULK ANGOLA»

ГЛАВНЫЕ РАЗМЕРЕНИЯ		м
Длина		49.50
Ширина		15.00
Высота борта		6.75
Осадка:		
нормальная		4.75
наибольшая		5.75
Площадь палубы		205 м ²
НАГРУЗКИ		т
Дедвейт:		
4,75 м		700.00
5,75 м		1100.00
Палубный груз –		200.00
ВМЕСТИМОСТЬ ЦИСТЕРН		м³
Топлива		550.00
Смазочного масла		5.00
Воды		75.00
Балласта/бурового раствора		28.00
Пенообразователя		25.00
Диспергатора		25.00
Отработанного масла		100.00
ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ УСТАНОВКА		
ГД -		2x4000 лс
ДГ -		3x500кВт
АДГ -		1x80 кВт
ПУ (нос) -		1x618 лс
СКОРОСТЬ ХОДА		расход топлива
14.0 уз		27 м ³ /сутки
10.5 уз		12 м ³ /сутки
ЭКИПАЖ		12 человек

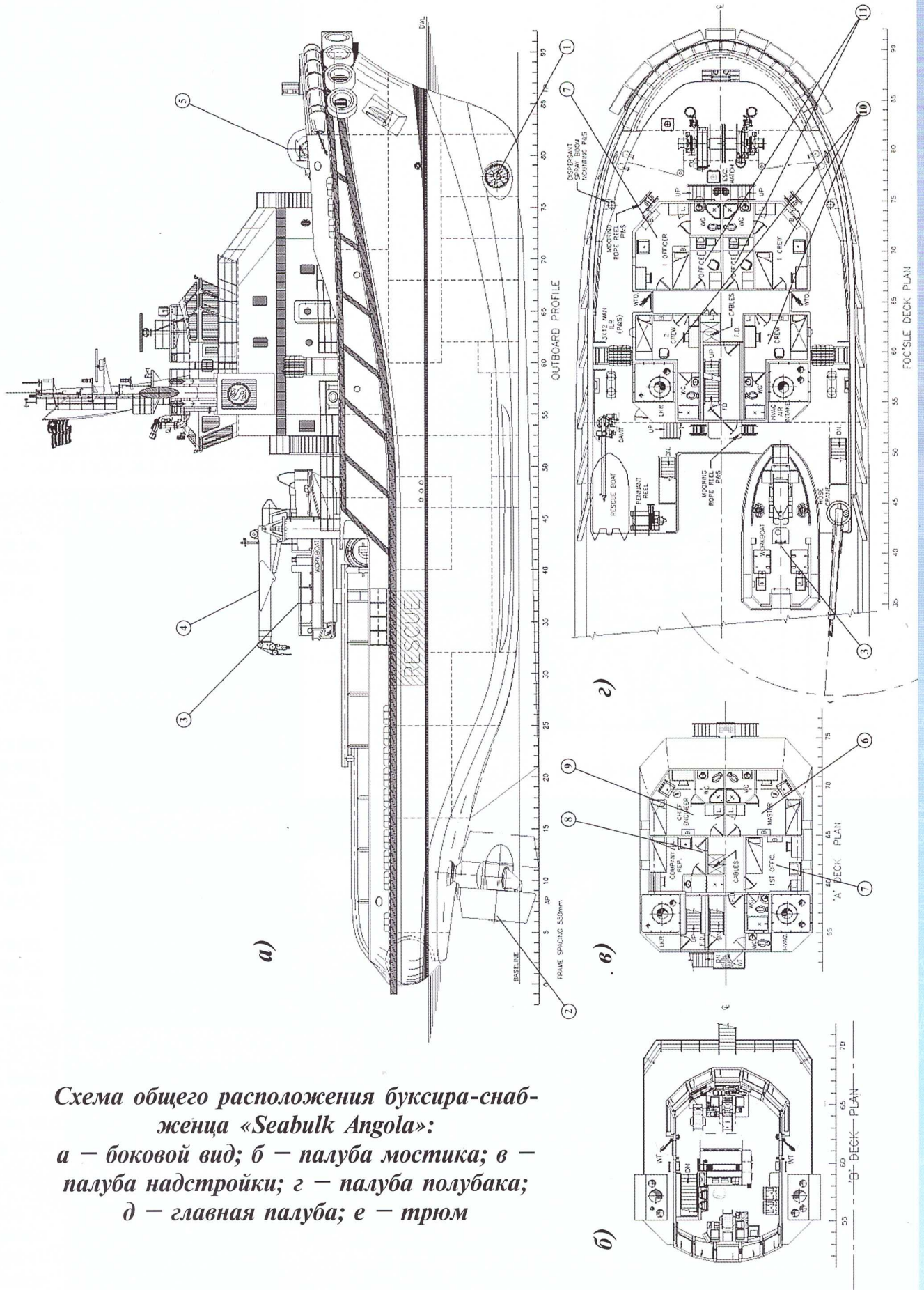
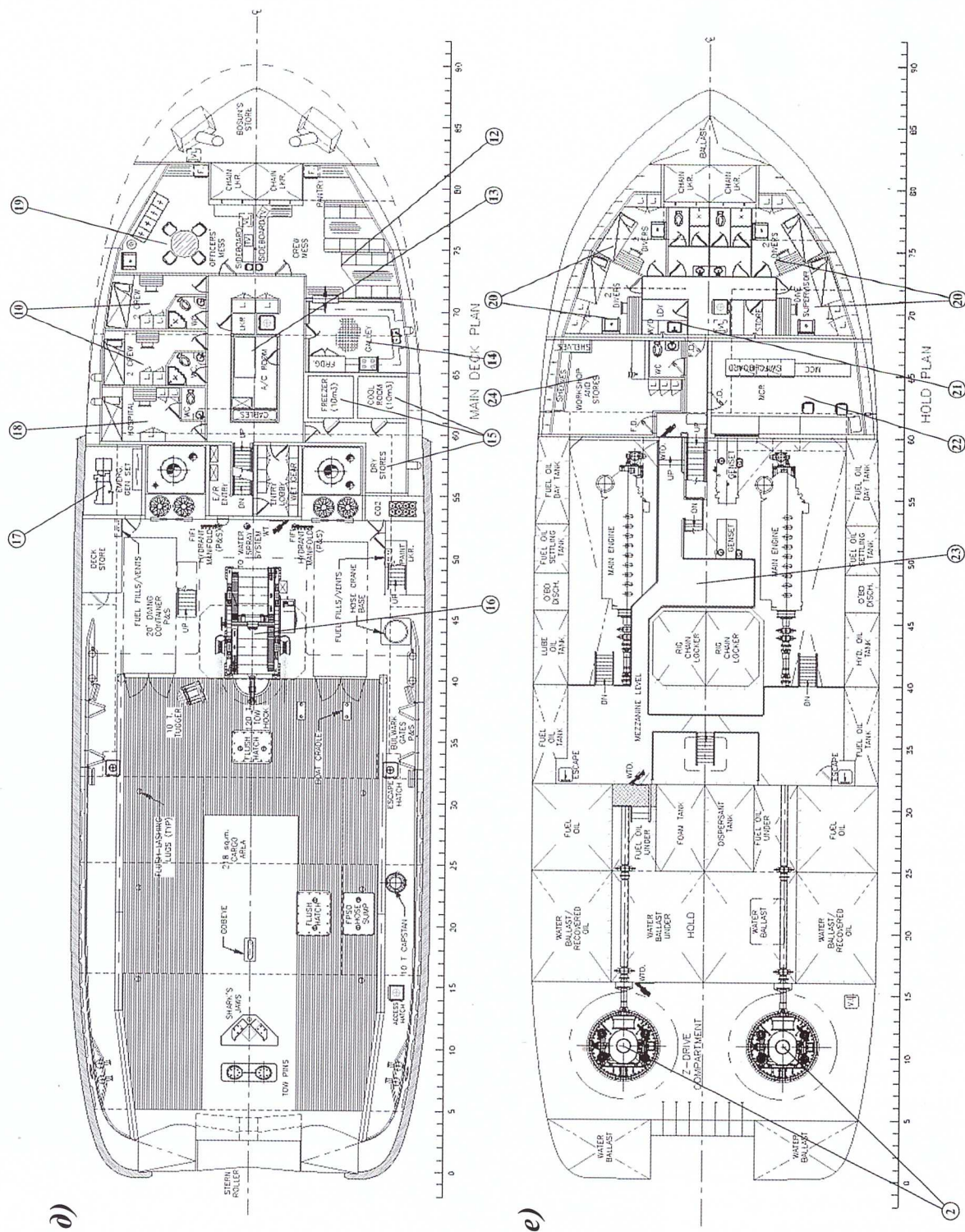


Схема общего расположения буксира-снабженца «Seabulk Angola»:

- а — боковой вид; б — палуба мостика; в — палуба надстройки; г — палуба полубака;
- д — главная палуба; е — трюм



- 1 – подруливающее устройство; 2 – ВРК; 3 – рабочий катер; 4 – кран; 5 – носовая буксирная лебедка; 6 – каюта капитана; 7 – каюта комсостава; 8 – гостевая каюта; 9 – каюта старшего механика; 10 – каюты экипажа; 11- офис; 12 – столовая команды; 13 – помещение кондиционеров; 14 – камбуз; 15 – продовольственные кладовые; 16 – кормовая буксирная лебедка; 17 – АДГ; 18 – госпиталь; 19 – кают-компания; 20 – каюты водолазов; 21 – прачечная; 22 – ЦПУ; 23 – МО; 24 - мастерская