



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER MAJ 2016

U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

Avalon Sea przekazany kanadyjskiemu armatorowi



Avalon Sea opuszcza stocznię Remontowa Shipbuilding SA.
Fot.: Bogdan Pięta

12 maja br. stocznia Remontowa Shipbuilding SA, należąca do grupy kapitałowej Remontowa Holding, przekazała armatorowi specjalistyczny, wielozadaniowy statek typu AHTS - *Avalon Sea*.

To kolejny statek zbudowany w stoczni Remontowa Shipbuilding przeznaczony na rynek północno-amerykański i jednocześnie pierwszy z możliwością wykorzystania w trudnych warunkach arktycznych Północnego Atlantyku. Eksploatowany jest przez jednego z wiodących producentów ropy naftowej oraz gazu w Kanadzie - ExxonMobil. *Avalon Sea* swoje zadania realizować będzie wokół platform wydobywczych Hibernia i Hebron w rejonie Labradoru i Nowej Fundlandii. Spełnia wszystkie zadania przewidziane dla jednostek typu AHTS, takie jak: transport oraz ewakuacja załóg platform wiertniczych,

przewóz różnorodnych ładunków, asysta przy kotwiczeniu innych jednostek, likwidacja skutków rozlewów olejowych, pełnienie funkcji holownika ratowniczego oraz ochrony przeciwpożarowej instalacji *offshore*.

W odróżnieniu od innych jednostek tego typu przeznaczony jest również do monitorowania i kontrolowania stanu zalodzenia, a w razie potrzeby również odpowiedniego korygowania kursu przemieszczających się gór lodowych chroniąc w ten sposób morskie instalacje wydobywcze przed ewentualną kolizją z „wędrującą” górą lodową. Na dziobie statku zainstalowany został monitor wodny, który rozbijać będzie pak lodowy wokół platform zapobiegając tworzeniu się zwartej pokrywy lodowej.

To pierwszy statek z polskiej stoczni z opatentowanym przez Rolls-Royce kształtem dziobu i całego kadłuba Wave Piercing - WP, poprawiającym dzielność morską, a także pierwszy taki statek z jakiegokolwiek stoczni sprzedany na rynek północnoamerykański. Jest także pierwszym, wyposażonym w zintegrowany mostek Rolls-Royce’a nowego projektu - tzw. Unified Bridge.

Standard budowanego statku odpowiada klasie lodowej 1C, umożliwiającej żeglugę w lodzie o grubości do 0,4 m. Hybrydowy, spalinowo-elektryczny układ napędowy zwiększa elastyczność operacyjną statku oraz zmniejsza zużycie paliwa. Statek wyposażony został w najnowocześniejsze urządzenia oraz systemy zapewniające najwyższe standardy bezpieczeństwa załogi oraz eksploatacji.

Charakterystyka podstawowa: długość całkowita 87,30 m, długość między pionami 78,00 m, szerokość konstrukcyjna 20,00 m, wysokość boczna do pokładu głównego 8,50 m, zanurzenie konstrukcyjne 5,80 m, uciąg na palu 140 MT, załoga 23 + 28 osób, nośność 4200 t; system napędowy: silniki główne 2 × 2880 kW, przekładnie 2 × 153 RPM, 5,88:1, wał ze śrubą 2 × CPP, \varnothing 3,8 m w dyszy, hybrydowa prądnica wałowa 2 × 1200 / 1500 kW, ster strumieniowy dziobowy 1 × 1150 kW, wysuwny pędnik dziobowy 1 × 1200 kW, ster strumieniowy rufowy 2 × 1050 kW, pompy i zbiorniki dedykowane dla paliwa, wody słodkiej, wody balastowej, płuczki, solanki, oleju mineralnego, żwiru; system transportu ładunków sypkich - 2 sprężarki (1554 m³/h @ 5,6 bar).

Materiał video „Avalon Sea od środka”: <http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/statek-avalon-sea-od-srodka/>

Vistal dostarczył bloki kadłuba trawlera *Antares* dla stoczni Simek



Trawler pelagiczny projektu ST-125 - Antares (wizualizacja komputerowa).
Rys. Skipsteknisk

W czerwcu ubiegłego roku stocznia Simek AS podpisała kontrakt na budowę nowoczesnego, 75-metrowego trawlera dla armatora Antares Fishing Company. Ltd. z Whalsay na Szetlandach. Jak dowiedział się Portal Morski, sekcje na budowę tego statku w norweskiej stoczni, planowanego do przekazania armatorowi w grudniu 2016 r., dostarczą trzy polskie firmy, wśród nich Vistal Gdynia.

Obecnie nadszedł czas na dostawę gotowych bloków statku o stoczniovym numerze budowy 132 do Norwegii. Na początku maja do Polski wyruszyła barka *heavy-lift Simek II* na holu jednostki *FFS Achilles*. W dniu 19 maja barka wróciła do stoczni Simek z trzema blokami (rufa i śródokręcie). Pod koniec maja była ponownie w drodze do Trójmiasta, po pozostałe dwa bloki.

Jednostka o numerze budowy 132 jest pierwszym statkiem rybackim budowanym przez Simek od 2008 roku, kiedy to przekazano *Lunar Bow* (nr budowy 113) armatorowi Lunar Fishing. W ostatnich latach Simek, podobnie, jak wiele innych stoczni norweskich, koncentrował się na zaspokajaniu wysokiego popytu na jednostki offshore, ale ostatnio, po załamaniu się tego sektora rynku, musi szukać innych zleceń - np. na budowę statków do przewozu żywej ryby czy mniejszych statków rybackich. Jednostka nr 132 ma być przekazana armatorowi pod koniec 2016 roku.

Jak ustalił Portal Morski, w przypadku budowy nowoczesnego trawlera stoczni Simek dla armatora Antares Fishing Company, dwa bloki kadłuba zbudował Vistal Gdynia. Dwa bloki dostarczyła także firma Marine Projects z Gdańska, a piąty, ostatni blok - działająca w Gdańsku firma Safe.

Trawler pelagiczny został zaprojektowany przez biuro projektowo-konsultingowe Skipsteknisk z Ålesund w ścisłej współpracy ze służbami technicznymi armatora. Nowo opracowany projekt, ST-125, jest „skrojony na miarę” pod warunki eksploatacyjne i wymagania brytyjskiego armatora. Statek charakteryzuje się długością całkowitą 75,4 m, między pionami 67,20 m i szerokością 15,0 m, wysokością boczną do pokładu głównego i ochronnego - odpowiednio 6,30 i 9,00 m oraz odstępem międzywrgowym 600 mm. Wyposażony będzie w 12 chłodzonych zbiorników wody morskiej na żywą rybę o łącznej pojemności ok. 2400 m³.

Bogato wyposażone pomieszczenia załogi zaplanowano dla 16 osób rozmieszczonych w 14 kabinach, ale załoga w praktyce będzie się składała zazwyczaj z 10-12 ludzi.

Trawler będzie, przeznaczony do eksploatacji w rejonie Morza Północnego i Atlantyku, wyposażony w 12-cylindrowy silnik główny Wärtsilä 12V32 o mocy 6600 kW i ma osiągać prędkość do ok. 16 węzłów. Wärtsilä dostarczy zintegrowany pakiet systemu napędowego z silnikiem głównym, śrubą nastawną i przekładnią redukcyjną PTO/PTI.

Wielki kontenerowiec Nitta Kisen Kaisha z wielką śrubą napędową w Remontowej SA



Kontenerowiec w doku nr 6 Remontowej SA.
Fot.: Jerzy Uklejewski

W październiku i listopadzie ub. r. obsługiwane były przez Gdańską Stocznę Remontowa SA dwa duże kontenerowce - *Seago Antwerp* i *Seago Felixstowe* o długości całkowitej 293,9 m i szerokości 32,2 m każdy. Cechą charakterystyczną tych jednostek była nie tylko długość, ale i wielkość 92-tonowej śruby napędowej. Tak dużych statków z tak wielką śrubą dotąd w Remontowej nie było. Wyremontowane kontenerowce opuściły stocznę, a po miesiącu wpłynął na remont też duży kontenerowiec *Glen Canyon Bridge*, z jeszcze większą, 101,3-tonową śrubą.

Kontenerowiec *post-panamax* o nazwie *Glen Canyon Bridge* należy do japońskiego armatora Nitta Kisen Kaisha Ltd., który gościł w Remontowej SA ze swoim statkiem po raz pierwszy. Statek ten został zbudowany w 2006 roku w koreańskiej stoczni Hyundai Heavy Industries - Ulsan. Nośność jednostki to 71 291 ton, długość całkowita 284,71 m, szerokość 40 m, zanurzenie maksymalne 12,5 m, prędkość maksymalna - 25 węzłów. Ładowność tej jednostki, to 5642 TEU. Statek pływa pod banderą Panamy, a jego operatorem jest firma K-Line. Jeżeli uwzględnić wielkość bryły statku, to jest to największa jednostka, jaka kiedykolwiek dotąd wprowadzona została w dok nr 6; a podwodna część jej kadłuba ma największą powierzchnię. Wśród dotychczas największych objętościowo statków, podnoszonych na tym doku, wymienić należy greckie jednostki (dł. 250 m, szer. 44 m) i duńskie kontenerowce (dł. 294 m, szer. 32,2 m). *Glen Canyon Bridge* miał też najcięższą śrubę napędową - 101,3 ton. W tym roku w Remontowej obsługiwane już były statki (wspomniane duże pojemnikowce) ze śrubami 92-tonowymi.

W zakresie remontu *Glen Canyon Bridge* był m.in. przegląd 6 układów na silniku głównym, przegląd steru strumieniowego, wymiana rurociągów i modyfikacja systemu paliwowego, mycie ładowni, prace remontowe na zdemontowanych 18 pokrywach (prace stalowe, piaskowanie i malowanie), wymiana 23 gniazd kontenerowych, przegląd armatury denno-burtowej, konserwacja kadłuba.

System oczyszczania wód balastowych na gazowcu *Navigator Gusto*



Navigator Gusto już w nowych barwach opuszcza Remontową SA.
Fot.: Adam Graczyk

Instalacja oczyszczania wód balastowych to nie jedyny ważny punkt remontu klasowego gazowca *Navigator Gusto*.

Statek do marca 2013 r. pływał w kompanii Maersk pod nazwą *Maersk Gusto*. Nadwodną część kadłuba pokrywała farba w charakterystycznym kolorze „turkusu Maersk’a”. *Navigator Gusto* jeszcze w tych barwach wpłynął do Remontowej SA, a wypłynął z ciemnopomarańczowym malowaniem kadłuba - w barwach nowego właściciela oraz z nowym logo na kominie. Już dawno w wodach balastowych gromadzonych w zbiornikach jednostek pływających dostrzeżono istotny problem dla środowiska morskiego. W nich to nieustannie przemieszczają się drogą morską tzw. „gatunki inwazyjne”, które, przeniesiona w wodach balastowych, są często zagrożeniem dla lokalnych ekosystemów.

Sprawą zajęła się Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO). Opracowano międzynarodową konwencję o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami. Oczyszczanie wód balastowych opiera się na różnych zasadach i sposobach działania. Są to m.in.: dezynfekcja preparatami chemicznymi, ozonowanie, usuwanie tlenu, filtrowanie, napromieniowanie UV (promienie ultrafioletowe, uszkadzające mikroorganizmy i zapobiegające ich reprodukcji), generowanie ultradźwięków (drgań o wysokiej częstotliwości, powodujących destrukcję mikrobów), ogrzewanie wód balastowych do temperatury 45 stopni Celsjusza.

W Remontowej SA do tej pory zamontowano już 10 systemów oczyszczania wód balastowych na statkach. Na jednostce *Navigator Gusto* zainstalowany został kolejny, nowy kompaktowy system Trojan Marinex. Uzdatnianie wód balastowych prowadzone jest tu poprzez filtrację i promieniowanie ultrafioletowe (UV).

W zakresie remontu na jednostce *Navigator Gusto* był jeszcze m.in. przegląd silnika głównego, montaż na pokładzie dwóch systemów ze stali nierdzewnej: system usuwania płynnego azotu z kompresorów i systemu nieskroplonego gazu.

Prowadzonych było sporo małych modyfikacji rurarskich i elektrycznych, montowane były uszczelnienia rufowe wału, przegląd zaworów zaburtowych, zaworów bezpieczeństwa; wymieniono także liny, prowadzono próby obciążeniowe i próby trapów.

Navigator Gusto, gazowiec LPG, zbudowany został w 2011 roku; jego długość całkowita, to 154,3 m, szerokość - 25,2 m, zanurzenie - 6,4 m, nośność - 16 687 ton. Jednostka pływa pod flagą Liberii (port macierzysty Monrowia).

Navigator Gas powiększa swą flotę. – Mamy 30 statków, wszystko to gazowce. Do końca roku będzie ich 38, gdyż osiem nowych jednostek budowanych jest w chińskich i koreańskich stoczniach. Mamy kilka 15-letnich statków, ale większość to 5-8 letnie jednostki - mówi Piotr Hinz, Senior Superintendent z Navigator Gas, i kontynuuje: – Pierwsze nasze gazowce remontowane były w Gdańskiej Stoczni Remontowej w latach 2008-9. Współpraca jest zadawalająca dla obu stron. Polski management Navigator Gas dysponuje obecnie czterema jednostkami, wkrótce będzie ich znacznie więcej, tak że kontakty z Remontową SA na pewno będą długofalowe.

Wieści ze Stoczni Marynarki Wojennej



Chemikaliowiec *Agath* przy nabrzeżu Stoczni Marynarki Wojennej.
Fot.: Piotr B. Stareńczak

W dniu 18.05.2016 r. zawinął do Stoczni Marynarki Wojennej SA, na awaryjny remont, holownik Dana-sund. Główny zakres prac na tej duńskiej jednostce obejmował wymianę wału wraz z śrubą napędową. Z kolei 16 maja 2016 r. do SMW SA dotarł chemikaliowiec *Agath*. Zakres prac na jednostce obejmował przede wszystkim prace konserwacyjno-malarskie, montaż anod na kadłubie, jak też demontaż i montaż korków dennych na nowych uszczelkach. Ponadto zaplanowano przeprowadzenie pomiarów wału śrubowego, polerowanie śruby nastawnej oraz sprawdzenie jej pod względem pęknięć. Remont obejmował także prace stalowe, czyszczenie zbiorników paliwowych i mycie, malowanie oraz ważenie kotwic. Przewidziano także prace elektryczne. Zakończenie prac na chemikaliowcu planowane było na początek czerwca.

27 kwietnia br. do Stoczni Marynarki Wojennej SA zawinął na remont odnowienia klasy kolejny statek armatora Strahlmann Reederei - *Gomera*. Początkowo remont prowadzony był przy kei, gdzie zdjęto pokrywy ładowni przeznaczone do remontu i konserwacji. Zakres prac na jednostce obejmował przede wszystkim zmycie i konserwację kadłuba, pomiary steru, przegląd armatury dennej i zaburtowej jak też konserwację ładowni. Oprócz tego przeprowadzona była wymiana włazów na zbiornikach balastowych oraz przegląd i konserwacja łańcuchów i kotwic.

Vistal remontuje i modernizuje *Bontrup Pearl*

Vistal Marine Sp. z o.o. prowadzi obecnie prace remontowe na masowcu szerokolukowym *Bontrup Pearl*, który został zacumowany przy Nabrzeżu Węgierskim należącym do Grupy Kapitałowej Vistal. Zlecone prace obejmują modernizację siedmiu ładowni, a łączna masa dostarczonej konstrukcji stalowej to 660 ton oraz 150 t zamontowanych urządzeń. Montowany jest m.in. system rozładunku ciągłego z wysięgnikiem zaopatrzonego w przenośnik taśmowy, który można wystawiać nad nabrzeże.

OFFSHORE

Po modernizacji w Remontowej SA *Safe Bristolia* popłynęła na Morze Północne



Hotelowa platforma półzanurzalna *Safe Bristolia*.
Fot. Jerzy Uklejewski

Zakończyły się prace na przebywającej w stoczni Remontowa SA po raz drugi hotelowej platformie półzanurzalnej *Safe Bristolia*. W środę, 4 maja, przed południem wyholowano ją sprawnie ze stoczni na kotwiczowisko portu Gdańsk. Po przygotowaniach, jeszcze tego samego dnia wieczorem, platforma wyruszyła na Morze Północne na holu 75-metrowej jednostki AHTS o mocy napędu głównego ponad 16 tys. KM - *Terasea Eagle*.

Safe Bristolia jeszcze w maju rozpoczęła pracę w brytyjskim sektorze Morza Północnego. Z nieoficjalnych informacji, do których dotarł PortalMorski.pl wynika, że platforma zatrudniona została w północnej części pola gazowego Everest, położonego ok. 233 km na wschód od Aberdeen w Szkocji.

Przypomnijmy, że platforma przybyła do Gdańska, po perypetiach w czasie holowania (zerwała się z holu w ciężkiej pogodzie na Morzu Północnym) w połowie stycznia. W trzeciej dekadzie pierwszego miesiąca tego roku zadokowano ją na jednostce heavy-lift - *Rem Lift 25 000*.

Safe Bristolia była już wcześniej w stoczni Remontowa SA. Od października 2010 r. do połowy maja 2011 roku przechodziła remont o szerokim zakresie i modernizację.

Zakres kolejnego dotyczącego jej zlecenia dla polskiej stoczni, właśnie zrealizowanego, obejmował przede wszystkim pięcioletni remont klasowy czyli różnorodne przeglądy i prace remontowe wymagane dla odnowienia klasy. Ponadto wykonano prace konserwacyjno-malarskie na zewnątrz konstrukcji platformy, a także w jej zbiornikach. Sporo było prac stalowych. Wymieniono na nowe dwa żurawie pokładowe platformy. Remont platformy *Safe Bristolia* przebiegł sprawnie i zgodnie z harmonogramem.

Safe Bristolia to półzanurzalna platforma kotwiczona ośmiopunktowo. Oferuje zakwaterowanie dla maks. 588 osób. Zbudowana została w 1983 roku według projektu Sedco 602 jako wiertnicza i przebudowana do pełnienia funkcji hotelowo-warsztatowych w chińskiej stoczni Yantai Raffles w roku 2006. Dalsze modyfikacje i modernizacje przeprowadzono w 2008 roku i w 2010-2011 r.

Moc elektrowni na platformie wynosi 6 815 kW, wydajność wytwornic wody słodkiej - 210 t na dobę; platforma posiada na wyposażeniu m.in. teleskopowy pomost komunikacyjny o długości do 35,0 m +/- 6,0 m. Platforma należąca do Prosafe Rigs Pte. Ltd. z Singapuru (Prosafe to firma o korzeniach kapitałowych z Norwegii) i klasyfikowana przez American Bureau of Shipping, charakteryzuje się długością całkowitą 74,98 m, szerokością 52,00 m i wysokością boczną 27,5 m oraz tonażem pojemnościowym brutto 13 876.

Projekty dla Marynarki Wojennej RP z RMDC

Remontowa Marine Design & Consulting (RMDC) pracuje nad nowymi projektami okrętów wojennych oraz okrętami wsparcia technicznego. Biorąc pod uwagę nowe wyzwania i wynikające z nich potrzeby Marynarki Wojennej RP oraz zdobyte już doświadczenie w trakcie projektowania niszczyciela min *Kormoran II* - RMDC opracowała kilka projektów okrętów różnych klas i funkcji.

Pływająca stacja demagnetyzacyjna



Głównym zadaniem jednostki będzie wykonywanie demagnetyzacji okrętów o wyporności do 6000 ton oraz pomiarów pól fizycznych (pola magnetycznego, hydroakustycznego, elektrycznego i cieplnego). Dodatkowymi zadaniami okrętu będą: udział w akcjach ratowniczych i holowniczych oraz zapewnienie wsparcia w trakcie operacji sił morskich.

Charakterystyka podstawowa: długość 59,0 m, szerokość 11,3 m, zanurzenie konstrukcyjne 2,7 m, prędkość (maksymalna) 16 węzłów, prędkość (ekonomiczna) 14 węzłów, wyporność 930 t.

Okręt będzie wyposażony w system nawigacji kompatybilny z systemem nawigacji AIS Secure, a także z narodowymi i NATO-wskimi systemami dowodzenia i łączności.

Jednostka jest przeznaczona do działania w rejonie Morza Bałtyckiego i Morza Północnego do stanu morza 8 w skali Beauforta. Okręt będzie posiadał klasę lodową L3.

Okręt wsparcia logistycznego



Okręt Wsparcia Logistycznego przeznaczony będzie do zabezpieczenia logistycznego w paliwo, wodę i środki zaopatrzenia sił Marynarki Wojennej RP i NATO w trakcie wspólnych operacji.

Charakterystyka podstawowa: długość 130,0 m, szerokość 24,0 m, zanurzenie konstrukcyjne 6,2 m, prędkość (maksymalna) 21 węzłów, prędkość (ekonomiczna) 15 węzłów, wyporność 12 000 t, pojemność zbiorników: paliwo 5000 m³, woda słodka 1000 m³.

Na okręcie będzie możliwość zmagazynowania i przechowywania pobranych zapasów w ilości, która zagwarantowałaby okrętowi autonomiczne pływanie i prowadzenie działań w przeciągu 30 dni bez konieczności zawijania do portu. Jednostka jest przeznaczona do działania we wszystkich akwenach morskich z wyłączeniem strefy podbiegunowej o stałym zalodzeniu, przy zapewnieniu możliwości użycia uzbrojenia do stanu morza 5 w skali Beauforta. Okręt będzie posiadał klasę lodową L2.

Jednostka będzie posiadała zdolność manewrowania przy małych prędkościach i operacjach cumowniczych, przy wietrze o sile do 30 węzłów i prądzie do 3 węzłów, bez pomocy holowników i innych okrętów.

Okręt zaopatrzeniowy

Głównym zadaniem jednostki będzie zaopatrywanie okrętów nawodnych w paliwo, wodę i inne środki zaopatrzenia. Dodatkowymi zadaniami okrętu będzie zapewnienie wsparcia technicznego podczas naprawy i utrzymania sprzętu wojskowego.

Charakterystyka podstawowa: długość 106,0 m, szerokość 18,0 m, zanurzenie konstrukcyjne 5,0 m, prędkość (maksymalna) 20 węzłów, prędkość (ekonomiczna) 15 węzłów, wyporność 5700 t, pojemność zbiorników: paliwo 1800 m³, woda słodka 200 m³.

Na okręcie będzie możliwość zmagazynowania i przechowywania pobranych zapasów w ilości, która za-



gwarantowałyby okrętowi autonomiczne pływanie i prowadzenie działań w przeciągu 30 dni bez konieczności zawijania do portu. Jednostka jest przeznaczona do działania we wszystkich akwenach morskich z wyłączeniem strefy podbiegunowej o stałym zalodzeniu, przy zapewnieniu możliwości użycia uzbrojenia do stanu morza 5 w skali Beauforta. Okręt będzie posiadał klasę lodową L2.

Jednostka będzie posiadała zdolność manewrowania przy małych prędkościach i operacjach cumowniczych, przy wietrze o sile do 30 węzłów i prądzie do 3 węzłów, bez pomocy holowników i innych okrętów.

Okręt ratowniczy dla operacji podwodnych



Okręt ratowniczy przeznaczony będzie do prowadzenia akcji SAR na obszarze morskim, oraz zabezpieczenia działań ratowniczych dla okrętów podwodnych. Głównymi zadaniami jednostki będą: udział w akcjach ratowniczych, poszukiwanie, lokalizacja i wydobywanie zatopionego sprzętu wojskowego o masie całkowitej do 80 ton, udzielanie wsparcia w zakresie walki z pożarami, ściąganie z mielizn i holowanie.

Charakterystyka podstawowa: długość 105,3 m, szerokość 18,0 m, zanurzenie konstrukcyjne 5,0 m, prędkość (maksymalna) 18 węzłów, prędkość (ekonomiczna) 14 węzłów, wyporność 6000 t.

Jednostka jest przeznaczona do działania we wszystkich akwenach morskich z wyłączeniem strefy podbiegunowej o stałym zalodzeniu, przy zapewnieniu możliwości utrzymania stabilnej pozycji nad przedmiotem działań ratowniczych i prac podwodnych - do stanu morza 6 i wysokości fal 5 m. Okręt będzie posiadał klasę lodową L1. Jednostka będzie posiadała zdolność manewrowania przy małych prędkościach i operacjach cumowniczych, przy wietrze o sile do 30 węzłów i prądzie do 3 węzłów, bez pomocy holowników i innych okrętów.

Okręt patrolowy



Okręt patrolowy przeznaczony będzie do prowadzenia działań bojowych i patrolowych w rejonie Morza Bałtyckiego, Morza Północnego i - w przypadku działań sojuszniczych - na określonych wodach odpowiedzialności operacyjnej morskich sił NATO.

Charakterystyka podstawowa: długość 63,8 m, szerokość 11,3 m, zanurzenie konstrukcyjne 3,0 m, prędkość (maksymalna) 23 węzłów, prędkość (ekonomiczna) 12 węzłów, wyporność 1000 t.

Okręt będzie wyposażony w system nawigacji kompatybilny z systemem nawigacji AIS Secure, a także z narodowymi i NATO-wskimi systemami dowodzenia i łączności.

Aż 6. firm laureatami tegorocznych nagród Krajowej Izby Gospodarki Morskiej

Kapituła Nagrody Honorowej Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, na posiedzeniu 9 maja br. przyznała roczną nagrodę „Bursztynowa Kaczka” oraz wyróżnienia „Bursztynowe Jajko” za najbardziej spektakularne osiągnięcia w polskiej gospodarce morskiej. Tym razem nagrodzono aż sześć firm.

Kapituła zdecydowała o przyznaniu Nagrody Specjalnej dla Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA za, jak napisano w uzasadnieniu: „konsekwentną, wieloletnią realizację strategii rozwoju portu i modernizację infrastruktury portowej przy wykorzystaniu środków Unii Europejskiej, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w latach 2007-2015”.

Jak podkreślono, z wnioskiem o przyznanie takiej nagrody wystąpili członkowie Kapituły.

Dwie równorzędne Nagrody Honorowe „Bursztynowa Kaczka” trafiły do firm:

- EuroAfrica Services Ltd. Sp. z o.o. Oddział w Polsce za „rozpoczęcie w trudnym okresie dla żeglugi realizacji długodystansowej strategii inwestycyjnej, w ramach której dokonano zakupu dwóch drobnicowców o nośności 17 300 ton każdy oraz za skuteczną realizację procesu uwolnienia marynarzy statku Szafir z rąk piratów”.

- Navimor International Com. sp. z o.o. za „realizację „pod klucz” największego polskiego projektu w Afryce i jednocześnie największego projektu edukacyjnego Unii Europejskiej w Afryce, w postaci wybudowania i utworzenia Akademii Rybołówstwa i Nauk o Morzu w miejscowości Namibe w Angoli. Wartość projektu to ponad 100 milionów euro”.

Przyznano także trzy równorzędne wyróżnienia honorowe „Bursztynowe Jajko”.

Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o. otrzymał je za „oddanie do użytku nowego magazynu śrutowo-zbożowego o kubaturze 220 000 metrów kwadratowych posiadającego nowoczesną technologię załadunkowo-wyładunkową charakteryzującą się m.in. wysokim stopniem bezpieczeństwa dla środowiska.”

Firmę PCC Intermodal uhonorowano za „ukończenie kolejnego etapu procesu inwestycyjnego poprzez oddanie do użytku trzech nowoczesnych hubów intermodalnych w Polsce”.

Trofeum trafiło także do Remontowa LNG Systems Sp. z o.o. za „kompleksowe opracowanie projektu, realizację i wdrożenie do praktyki produkcyjnej oraz dostarczenie i uruchomienie Innowacyjnej Technologii LNG na promie pasażersko-samochodowym Samso należącym do armatora duńskiego”.

Wręczenie nagród nastąpi podczas XVII spotkania branży morskiej „Wspólna Kaczka”, które odbędzie się 14 października 2016 w Hali Gdynia Arena w Gdyni.

Podwodny pogromca min nagrodzony



System obrony przeciwminowej OPM pk. Głuptak
Fot. CMTM PG

Opracowany w zespole prof. Lecha Rowińskiego z Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa „System obrony przeciwminowej OPM pk. Głuptak” wyróżniono nagrodą I stopnia w konkursie „Innowacje dla Sił Zbrojnych RP 2015”.

Głuptak przeznaczony jest do działań związanych z identyfikacją i niszczeniem min morskich w akwenach o głębokości od 5 do 200 m. Pozycję celu bojowego określa i wykrywa okrętowa stacja hydrolokacyjna lub sonar holowany za okrętem.

Konkurs „Innowacje dla Sił Zbrojnych RP” po raz drugi zorganizował Inspektorat Implementacji Innowacyjnych Technologii Obronnych przy współdziałaniu Wojskowej Akademii Technicznej. Patronat honorowy nad konkursem sprawował Sekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej. Nagrody przyznano w trzech kategoriach: przemysł, nauka (Głuptak) oraz w kategorii indywidualnej. Na konkurs wpłynęło łącznie 66 wniosków. Listę nagrodzonych oraz relację z wręczenia nagród można prześledzić na stronie organizatora konkursu.

Obok działalności dydaktycznej, Wydział OiO od ponad 40 lat prowadzi prace nad robotycznymi urządzeniami dla techniki głębinowej, w tym nad pojazdami podwodnymi dla celów m.in. obrony przeciwminowej. Efektem tych prac są systemy o kryptonimach Ukwiągł, Głuptak, Albatros i Morświn. System OPM Ukwiągł stosowany jest na niszczycielach min Marynarki Wojennej RP od roku 1999. Na początku bieżącego roku zakończono pełen cykl prac badawczych i rozwojowych dotyczących Głuptaka.

Warto dodać, że Głuptak może być stosowany samodzielnie do zadań przeciwminowych lub jako element zintegrowanego systemu złożonego z autonomicznego pojazdu rozpoznawczego (Albatros) czy też wielozadaniowego pojazdu sterowanego i zasilanego kablem (Ukwiągł lub Morświn). W takiej konfiguracji może być efektywnie wykorzystany do rozpoznania, identyfikacji i niszczenia min, nawet w najbardziej złożonych warunkach taktycznych.

Zwycięzcy konkursu OiO4um



Finaliści i organizatorzy konkursu.

Fot.: PG

1. Damen Engineering Gdańsk
2. HG Solution, a part of Hareid Group
3. Remontowa LNG Systems
4. StoGda, Ship Design and Engineering
5. Stocznia „SZKUNER” Spółka z o. o.

Pozostałymi finalistami konkursu zostali:

- Izabela Kopeć, za pracę: „Projekt konstrukcji kadłuba pełnopokładowej barki śródlądowej”,
- Mateusz Kowalczyk, za pracę: „Badania modelowe własności morskich platformy wiertniczej półzanurzeniowej. Prognozowanie wartości sił drugiego rzędu dla zadanego widma fali nieregularnej”,
- Paulina Żurawska, za pracę: „Projekt wstępny statku typu PSV o powierzchni pokładu roboczego 1000 m²”.

W niedzielę, 15 maja br. na popularnym komunikatorze „Skype” odbyła się telekonferencja, podczas której finaliści dokonali wyboru nagród - płatnych staży. Łączna wartość puli nagród przekracza 25.000 zł, do wykorzystania w postaci zaoferowanych płatnych staży.

Celem konkursu jest promowanie innowacyjnych rozwiązań inżynierskich opracowanych przez studentów WOiO PG, które mogłyby znaleźć zastosowanie w przemyśle oraz stworzenie podstawy do racjonalnej naukowej rywalizacji wśród studentów, co sprzyjać będzie podwyższeniu jakości kształcenia.

Organizatorem jest Związek Pracodawców Forum Okrętowe oraz WOiO PG.

11 maja br. na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej odbył się finał konkursu “OiO4um” na najlepszą, obronioną na tym wydziale pracę inżynierską (edycja 2015/2016), w którym do zdobycia był płatny staż w jednej z prestiżowych firm.

Zwycięzcą został Krzysztof Wołoszyk, za pracę: „Projekt konstrukcji lądowiska śmigłowców na kutrze patrolowym”, który oprócz nagrody pieniężnej miał prawo pierwszeństwa wyboru 3-miesięcznego płatnego stażu w:

Newsletter Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE ukazuje się raz w miesiącu

Uphagena 23, 80-237 Gdańsk
telefon: (+48) 58 345 82 89
www.forumokretowe.org.pl
e-mail: forum@forumokretowe.org.pl

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

Wydawca:

PortalMorski.pl 

Redakcja: TEMAT Sp. z o.o., Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk