



U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

Prestiżowy kontrakt z Kanady dla firm REMONTOWA Holding



Wizualizacja promu BC Ferries
Illustr. RMDC

Jak poinformował 4 lipca br. kanadyjski armator BC Ferries, stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. zbuduje dla niego trzy średniej wielkości promy o łącznej wartości kontraktowej 165 mln dolarów kanadyjskich (CAD), czyli niemal 473 mln zł. Projekt koncepcyjny statków przygotowało biuro Remontowa Marine Design & Consulting. Obie polskie spółki należą do grupy kapitałowej REMONTOWA Holding.

W nomenklaturze armatora są to statki należące do „intermediate class”, czyli do klasy średniej wielkości promów we flocie armatora. Będą to promy pasażersko-samochodowe, dwustronne („symetryczne”) z napędem gas/diesel-electric na skroplony gaz ziemny (LNG) lub olej napędowy.

Całościowy budżet przedsięwzięcia wynosi 252 mln CAD i zawiera m.in. koszty finansowania, nadzoru budowy i zarządzania projektem oraz 51 mln CAD na kanadyjskie podatki i cła importowe. Kontrakt mówi o projekcie, budowie i dostawie statków za ustaloną cenę z mocnymi gwarancjami dla armatora (podkreślonymi przez niego w oficjalnym komunikacie, zapewne dla złagodzenia krytycyzmu, z jakim spotkało się w Kanadzie ulokowanie zamówienia w stoczni zagranicznej) dotyczącymi terminu dostawy, kryteriów związanych z osiąganymi i charakterystyką statków (standardowe w kontraktach na światowym rynku zapisy dot. prędkości, zdolności przewozowej, manewrowości, poziomu zużycia paliwa), przewidywalności kosztów i jakości wykonania.

Zdobycie tego kontraktu to kolejny znaczący sukces dla Remontowa Shipbuilding. Już w grudniu minionego roku operator promowy BC Ferries poinformował o wyborze do dalszych rozmów (z dziewięciu wstępnie zakwalifikowanych stoczni, które odpowiedziały na zapytanie ofertowe) pięciu firm, które znalazły się na tzw. szortliście. Obok ww. polskiej stoczni były na niej Fiskerstrand BLRT AS z Norwegii, Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG z Niemiec (stocznia, która wcześniej zbudowała dla BC Ferries większe promy), Seaspan Vancouver Shipyards Co. Ltd. z Kanady i Sefine Shipyard z Turcji.

Nowe statki ze stoczni Remontowa Shipbuilding S.A. będą pierwszymi we flocie BC Ferries z napędem na LNG. Alternatywnie będą też mogły być napędzane olejem napędowym. Dwa z nowych statków zastąpią 49-letni prom Queen of Burnaby, kursujący między Comox i Powell River oraz 50-letni Queen of Nanaimo, pływający na linii Tsawwassen - Southern Gulf Islands route. Trzeci statek będzie stanowił sezonowe uzupełnienie na trasie do Southern Gulf Islands, a także będzie promem zapasowym na pozostałych trasach obsługiwanych przez BC Ferries na czas remontów innych promów we flocie.

Promy o długości 105 m będą mieściły po 145 samochodów i 600 pasażerów. Pierwszy ma dotrzeć do odbiorcy w British Columbia w sierpniu 2016 r. i ma być wprowadzony do eksploatacji - po szkoleniu załóg - na jesieni 2016 roku, drugi ma być w Kanadzie w październiku tego samego roku, a ostatni - w lutym roku 2017 (Remontowa przekaze statki armatorowi w Victoria, w Kanadzie).

Statki zaprojektowane i zbudowane zostaną pod nadzorem Lloyd's Register i będą spełniały wszystkie wymagania Transport Canada (agenda rządowa) oraz stosownych przepisów międzynarodowych. Dokumentację techniczną i roboczą zamówionych jednostek wykonała spółka Remontowa Marine Design & Consulting.

Ochrzczony *Wildebeest* z Remontowej Shipbuilding



Wildebeest w dniu chrztu.

Fot: Media4Sea



Przedstawiciele stoczni i armatora z matką chrzestną.

Fot: Media4Sea

W piątek, 8 sierpnia br., w stoczni Remontowa Shipbuilding S.A. należącej do grupy kapitałowej Remontowa Holding, odbył się chrzest jednostki *Wildebeest* (nazwa gatunku afrykańskiej antylopy gnu) zbudowanej jako ostatnia z serii ośmiu na zamówienie renomowanego armatora z sektora offshore support ze Stanów Zjednoczonych Edison Chouest Offshore (ECO).

Zaopatrzeniowiec górnictwa morskiego o stocznio- wym numerze budowy 851/8, to wielozadaniowy statek typu PSV (Platform Supply Vessel) przeznaczony do obsługi, głównie przez zaopatrzenie w materiały technologiczne oraz wyposażenie w specjalnych kontenerach, pływających lub stałych obiektów offshore. Podobnie jak poprzednie jednostki tej serii, statek służyć będzie do transportu ładunków niezbędnych przy prowadzeniu odwiertów i eksploatacji platform, takich jak: ładunki wielkogabarytowe, skonteneryzowane, pakiety rur, ładunki płynne i sypkie (np. płuczki wiertnicze) w dwudziestu trzech zbiornikach, w tym również ładunki niebezpieczne.

Statek wyposażono w napęd spalinowo-elektryczny w technologii średniego napięcia, umożliwiającą ekonomiczną eksploatację w szerokim zakresie obciążenia, przy znacznym ograniczeniu zużycia paliwa, a tym samym - mniejszą emisję szkodliwych substancji do atmosfery. Jest on także wyposażony w systemy zaawansowanego sterowania, pozycjonowania dynamicznego, klasy DP2, jak również w in-

stalację zwalczania pożarów wg klasy FiFi-1 oraz zwalczania rozlewów olejowych.

Odbiorca, ECO, to jeden z amerykańskich i światowych potentatów w sektorze offshore. Zdecydował się na złożenie dużego zamówienia w polskiej stoczni, mimo, że posiada własne stocznie w USA. Statki z serii reprezentowanej przez *Wildebeest* należą do największych i najbardziej uniwersalnych w swojej klasie.

Na ochrzczonego 8 sierpnia statku zainstalowano również dodatkowe systemy ograniczania kołysania na fali (anti-roll) podnoszące komfort pracy zatrudnionych na nim marynarzy.

Statek budowany jest pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego American Bureau of Shipping według projektu MMC 887L opracowanego przez polskie biuro projektowe MMC Ship Design & Marine Consulting Sp. z o.o. z Gdyni.

Chrzest statku szkolno-badawczego ze Stoczni Wisła dla Nigerii



Bayagbona w morzu.
Fot. Navimor Int.



Przywitanie matki chrzestnej dr Patience Jonathan w stoczni Remontowa Shipbuilding S.A.
Fot. J. Uklejewski

W środę, 13 sierpnia 2014, podczas uroczystości chrztu zorganizowanej przy nabrzeżu stoczni Remontowa Shipbuilding, imię *Bayagbona* nadano nowemu statkowi ze Stoczni Wisła dla Nigeryjskiego Instytutu Oceanografii i Badań Morza.

Matką chrzestną została małżonka prezydenta Nigerii, dr Patience Jonathan. Imię statku upamiętnia pierwszego dyrektora instytutu, w którego barwach pracować będzie najnowszy produkt Stoczni Wisła. Pierwszej Damie Nigerii towarzyszyła liczna grupa przedstawicieli Rządu Republiki Nigerii i biznesu nigeryjskiego oraz przedstawiciele Rządu RP i województwa pomorskiego.

W imieniu strony nigeryjskiej przemawiali ambasador Republiki Nigerii w Warszawie Samuel Jimba oraz minister rolnictwa i rozwoju obszarów wiejskich Akinwumi Adesina. Głos zabrali także prezes zarządu Navimor International i wiceprzewodniczący rady nadzorczej Remontowa Holding Romuald Kinnda oraz prezes zarządu Stoczni Wisła Jerzy Pawlak. Navimor International, Stocznia Wisła i REMONTOWA Holding należą do bardzo nielicznych polskich przedsiębiorstw prowadzących z sukcesem działalność na rynkach afrykańskich od niemal trzydziestu lat. Te pomorskie firmy przyczyniły się do rozwoju gospodarek morskich wielu krajów Afryki, w tym zwłaszcza Nigerii, realizując w tym kraju między innymi program rozbudowy narodowej floty rybackiej, budując statki pasażerskie i towarowe, tworząc

od podstaw lokalny przemysł stoczniowy (budowa Stoczni Nigerdock w Lagos, największej w tym rejonie Afryki) oraz szkolić lokalne kadry.

Chrzest był zwieńczeniem zakończonej właśnie realizacji, przez Navimor Int. i Stocznnię Wisła, prestiżowego zamówienia na projekt, budowę i dostawę nowoczesnego wielozadaniowego statku badawczo-szkoleniowego typu MFV 36,30 dla Nigeryjskiego Instytutu Oceanografii i Badań Morza (agenda nigeryjskiego Federalnego Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi). Konkurując o pozyskanie kontraktu polskie firmy pokonały konkurentów z Azji i innych krajów europejskich.

Jednostka o długości 36,30 m stanowi unikalne połączenie nowoczesnego specjalistycznego statku badawczo-szkoleniowego z przemysłowym statkiem rybackim. Jednostka wyposażona jest w najnowszą specjalistyczną aparaturę służącą do badań hydrograficznych i studiów nad zasobami morza, a także w kompletne laboratoria fizyko-chemiczne. Ponadto wyposażona jest w urządzenia połowowe i nowoczesną przetwórnę spełniającą wszelkie międzynarodowe normy sanitarno-weterynaryjne.

Statek o postaci konstrukcyjnej trawlera rufowego (ze slipem) został specjalnie zaprojektowany do przeprowadzania badań zarówno na rzecz przemysłu rybołówczego, jak i oceanograficznych w wodach tropikalnych. Wyposażony jest w nowoczesne urządzenia sonarowe i do próbkowania, a także bogato wyposażone laboratoria. Kadłub, o konstrukcji całkowicie spawanej, zaprojektowano jako ponadprzeciętnie odporny na uszkodzenia.

Budowa tego statku była od początku traktowana niezwykle prestiżowo przez władze Nigerii, jako że jest to pierwsza nowa jednostka badawcza w pięćdziesięcioletniej historii Nigeryjskiego Instytutu Oceanografii i Badań Morza (NIOMR - Nigerian Institute For Oceanography And Marine Research), zaprojektowana specjalnie dla potrzeb tej instytucji.

Luksusowa *Murena* z Active Yachts



Jacht motorowy *Murena* typu Activ40 w dniu nadania imienia.
Fot. Active



Matka chrzestna Mirosława Kubicka.
Fot. Active

W przepięknej scenerii Mariny „Błotnik” w gminie Cedry Wielkie 18 lipca 2014, w obecności licznie zgromadzonych gości, odbyła się ceremonia nadania imienia jachtowi motorowemu typu Activ40, zbudowanemu przez spółkę Active Yachts z Pszczółek.

12-metrowy jacht motorowy jest nowym produktem firmy z Pszczółek, która chce na stałe zadomowić się w rodzinie polskich producentów łodzi motorowych. Jacht umożliwia rejsy dla grup od 4 do 6 osób. Dwie łazienki oraz dwie luksusowe kabiny, obszerna mesa i w pełni wyposażony kambuz zapewniają komfort załozce jachtu. Także wyposażenie techniczne jachtu: dwa stanowiska manewrowe, nowoczesne urządzenia nawigacyjne, wbudowany silnik o mocy 75 KM oraz 2 stery strumieniowe

sprawiają, że żegluga jachtem Activ 40 może zaspokoić wymagania najbardziej wymagających żeglarzy

Zespół budowniczych jachtu, pod kierownictwem Marka Zygnerskiego, czekają kolejne wyzwania, gdyż jeszcze przed premierową prezentacją jachtu Activ 40 wzbudził już zainteresowanie potencjalnych nabywców.

Matka Chrzestna, Mirosława Kubicka, polewając szampanem ze szklanego kielicha kadłub jachtu, nadała mu imię *Murena*. Ta groźnie brzmiąca nazwa to wynik konkursu na nazwę jachtu, rozpisanego wśród pracowników grupy Active.

W ceremonii uczestniczył wójt gminy Cedry Wielkie Janusz Goliński, który w swoim przemówieniu w części oficjalnej, wyraził zadowolenie z gospodarczej aktywizacji gminy poprzez uczestnictwo takich firm jak Active Yachts.

W części nieoficjalnej spotkania, goście zostali oprowadzeni po jachcie przez kierownictwo firmy, a także mieli możliwość degustacji specjałów kuchni żuławskiej. Całość żeglarskiej atmosfery spotkania dopełniały szanty.

REMONTY I PRZEBUDOWY

Pierwszy na rynek amerykański „wahadłowiec” z Remontowej S.A.



Overseas Tampa po przebudowie.
Fot. Media4Sea

Gdańska Stocznia Remontowa S.A., należąca do Remontowa Holding przebudowała kolejny już „zwykły” zbiornikowiec na wahadłowy. Tym razem - po raz pierwszy - dla armatora amerykańskiego. Dotychczas „wahadłowce” z „Remontowej” przekazywane były głównie armatorom norweskim (także duńskiemu).

Overseas Tampa, jeden z produktowców typu „Veteran” zbudowanych przez amerykańską stocznnię Aker Philadelphia Shipyard dla operatora OSG trafił do Gdańska na przebudowę na zbiornikowiec wahadłowy w czerwcu.

Co ciekawe, w konkursie ofert na tę przebudowę „Remontowa” pozostawiła w pokonanym polu właśnie

śnie m.in. stocznnię Aker Philadelphia, mimo, że miała ona doświadczenia z przebudową dwóch bliźniaczych jednostek dla tego samego armatora. Największym atutem „Remontowej” w tej konkurencji była

inna technologia przebudowy i znacznie krótszy czas realizacji zadania. Zanim 10 czerwca statek przybił do stocznego nabrzeża, stocznia miała już w dużym stopniu zaawansowane prace związane z prefabrykacją poszczególnych urządzeń i elementów nowego wyposażenia. Dla przykładu pomieszczenie steru strumieniowego zostało sprefabrykowane i wyposażone w ok. 80 procentach, co pozwoliło na jego transport na statek w jednym bloku. Statek opuścił Gdańsk pod koniec lipca.

Zbiornikowce wahadłowe (shuttle tankers) przeznaczone są do odbioru surowej ropy z platform wydobywczych i pływających systemów wydobywczych i magazynowych (FPSO, FSO). Po przebudowie w „Remontowej” *Overseas Tampa* miał być zatrudniony, w ramach czarteru w koncernu naftowego Shell, do obsługi pola naftowego Stones. Pole, z zatrudnionym pływającym systemem wydobywczo-magazynowo-terminalowym (FPSO) ma osiągać dzienną wydajność 50 000 baryłek ropy. *Overseas Tampa* jest zdolna do załadunku sześciodniowej produkcji (urobku) pola w ciągu 15 godzin. FPSO pola Shell Stones mieści się ok. 320 km na południowy-zachód od Nowego Orleanu - niespełna dzień drogi zbiornikowca.

Zbiornikowiec *Overseas Tampa* zbudowany został jako podlegający protekcjonistycznej ustawie Jones Act. Ustawa reguluje eksploatację statków w kabotażu USA i określa, jakie statki mogą legalnie uprawiać żeglugę pomiędzy portami Stanów Zjednoczonych oraz zasady, na jakich to może się odbywać. W ogólnym zarysie Jones Act zakazuje eksploatacji w amerykańskim kabotażu statków zbudowanych poza USA i/lub noszących obcą banderę. By statek zatrudniony w żegludze przybrzeżnej pomiędzy portami USA nie stracił przywilejów związanych z zastosowaniem wobec niego ustawy Jones Act, nie może być też „nadmiernie” przebudowany zagranicą.

Przebudowa „zwykłego” zbiornikowca na wahadłowy oznacza instalację specjalistycznego wyposażenia, ale - najczęściej - nie wiąże się z dużą przebudową konstrukcji w ujęciu wagowym. Przepisy Jones Act określają czy przebudowa jest duża czy nie - według progów procentowych masy wymienionej podczas przebudowy części konstrukcji statku.

Jak poinformował 7 marca br. internetowy serwis MarineLog, amerykańska instytucja The National Vessel Documentation Center oraz US Coast Guard wydały wstępną (później potwierdzoną) opinię wskazującą, że prace zaplanowane w związku z przebudową *Overseas Tampa* „nie będą skutkowały uznaniem statku za przebudowany zagranicą i nie zagrażą jego uprawnieniu do uprawiania żeglugi przybrzeżnej w Stanach Zjednoczonych”.

Overseas Tampa to produktowiec zbudowany w 2011 roku w stoczni APSI Aker Philadelphia Shipyard, Inc., należący do armatora zarejestrowanego ASC Leasing Leasing X, Inc. i eksploatowany pod banderą USA przez OSG Ship Management, Inc. Statek ma 182,90 m długości całkowitej, 32,20 m szerokości, 12,2 m zanurzenia, wyporność 56 242 ton, nośność 46 666 ton i tonaż pojemnościowy brutto 29 242.

Płuczki spalin instalowane przez „Remontową” na kolejnych statkach DFDS Seaways



Primula Seaways w doku Remontowej podczas instalacji scrubberów.
Fot: Jakub Bogucki

Gdańska Stocznia Remontowej S.A., należąca do Remontowa Holding w ostatnich miesiącach ponownie gościła liczne statki ro-ro o charakterystycznych granatowo-szafirowych kadłubach i kominach z białym krzyżem, należące do renomowanego duńskiego armatora DFDS Seaways.

Niedawno przebywały tu jednocześnie trzy statki. Jeden - *Ark Futura* - zawitał do Gdańska na niemal rutynowy zestaw prac remontowych i konserwacyjnych i odnowienie klasy, a pozostałe też przechodziły różne prace remontowe i dokowo-konserwacyjne, ale wpłynęły przede wszystkim na montaż scrubberów, czyli płuczek spalin.

W lipcu „Remontowa” zamontowała scrubbery na dwóch dużych siostrzanych jednostkach *Fresia Seaways* i *Begonia Seaways* (każda po 230,2 m długości i 27,1 m szerokości), później przyszła kolej na montaż płuczek spalin na nieco mniejszym statku ro-ro - *Suecia Seaways* (dł. 197,2 m, szer. 26,4 m).



Britannia Seaways ze scrubberami opuszcza Gdańsk.
Fot: Jakub Bogucki

niżone dopuszczalne limity emisji siarki. Nowe normy nakazują, by w wyznaczonych strefach, które funkcjonują m.in. na Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym, emisja związków siarki nie przekraczała 0,1 procent (dotychczas jest to 1 procent). Oznacza to, że operatorzy będą musieli korzystać ze scrubberów lub innych technologii albo stosować paliwo niskosiarkowe, którego koszt jest bardzo wysoki, a przewidywana dostępność - ograniczona.

Remontowej S.A. udało się dobrze wykorzystać sytuację związaną z wejściem w życie nowych przepisów. Poza statkami duńskiego armatora systemy oczyszczania spalin instalowane były też m.in. na promie pasażersko-samochodowym należącym do Scandlines. Spośród promów należących do DFDS płuczki zostały zamontowane dotychczas w Gdańsku m.in. na statkach: *Petunia Seaways*, *Magnolia Seaways*, *Selandia Seaways* (w 2013 roku) oraz *Victoria Seaways* (w marcu 2014), *Optima Seaways*, *Primula Seaways* (dwa w kwietniu br.), *Britannia Seaways* (w maju br.), *Begonia Seaways*, *Freesia Seaways* (oba ostatnie na przełomie lipca i sierpnia br.) i *Suecia Seaways* (ostatni statek, który miał opuścić stocznię w okolicach końca sierpnia 2014).

Płuczki spalin, jakie „Remontowa” instaluje na statkach DFDS Seaways, to system PureSOx dostarczany przez Alfa Laval Aalborg.

WYPOSAŻENIE OKRĘTOWE

Najnowsze prace i dostawy PBUCh SA



EDT Hercules przebudowany przez Marine Projects z udziałem PBUCh S.A. opuszcza Gdańsk.
Fot: Jakub Bogucki

Jak poinformowano pod koniec lipca - PBUCh SA zrealizował dostawy urządzeń do systemu klimatyzacji, a także montaż tej instalacji na dwóch jednostkach z typoszeregu Ulstein PX 105 przebudowanych przez stocznnię Marine Projects Ltd. dla armatora Cypryjskiego EDT Offshore z jednostek PSV (zaopatrzeniowce górnictwa morskiego) na ROV support (bazowce prac podwodnych i zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych) *EDT Jane* i *EDT Hercules*. Dostarczono m.in. agregaty o mocy chłodniczej 250 kW każdy.

Do stoczni Marine Projects, PBUCh dostarczył również agregaty sprężarkowe wraz ze skraplaczami na przebudowę i renowację żaglowca *Malcolm Miller*.

W chłodni zastosowano rozwiązanie wykorzystujące

rezervę mocy zakumulowanej w belkach eutektycznych, co pozwala na długą pracę chłodni podczas gdy silniki sprężarki są wyłączone.

Dla nowo budowanego okrętu (niszczyciela min) typu „Kormoran II” została zawarta umowa pomiędzy PBUCh SA, a Stocznia Remontowa Shipbuilding, na dostawy urządzeń do systemów HVAC, systemy komory hiperbarycznej oraz zespołu przygotowania wody słodkiej. „Kormoran II” jest projektem prototypowym,

również w zakresie urządzeń produkowanych jak i dostarczanych przez PBUCh. Zasadniczym wymaganiem stawianym przy produkcji urządzeń jest zastosowanie materiałów amagnetycznych, specjalnych silników i systemu sterowania.

Ostatnio PBUCh zajęty był także dostawami i montażem wyposażenia HVAC i chłodni na platformie FPF-1, modernizowanej i przebudowywanej przez Gdańską Stocznę „Remontową” SA na platformę wydobywcą.

Nauta rozpoczyna współpracę z Rolls-Royce

Stocznia Remontowa Nauta i Rolls-Royce Marine podpisały umowę o współpracy na terenie Polski.

Dla Nauty umowa oznacza możliwość zwiększenia zainteresowania potencjalnych klientów świadczonymi przez nią usługami. Z kolei Rolls-Royce zyskał wyłączność na świadczenie usług dotyczących wszystkich urządzeń tej firmy użytkowanych i montowanych w Nauce.

Bardzo ważne są dla nas relacje ze Stoczną Nauta, ponieważ jest ona jedną z czołowych stocznii w regionie i odgrywa istotną rolę na rynku remontów statków - powiedział Knut Hovland, wiceprezes Rolls-Royce Marine Services Europe&Africa. Wiesław Badura, dyrektor marketingu w stoczni Nauta podkreślił z kolei, że dostępność wykwalifikowanych inżynierów serwisu pozwoli oferować klientom usługi o najwyższej jakości.

INNE

Nowy kontrakt Vistalu

Spółka Vistal Gdynia SA zawarła umowę na wykonanie dźwigów STS. Jest to kolejny kontrakt dotyczący produkcji tego typu konstrukcji dla fińskiego odbiorcy. Stała współpraca z Konecranes obejmuje realizację m.in. konstrukcji dźwigów RMG i STS, które są dostarczane do różnych portów na świecie. Ostatnio w hali Vistal Offshore prefabrykowane są dźwigi typu RMG przeznaczone do terminalu kontenerowego NYCT w Nowym Jorku. Elementy suwnic kontenerowych z Vistalu transportowane są w inny rejon gdyńskiego portu, gdzie w kompletne dźwigi składa je na zlecenie Konecranes inna gdyńska firma - Portowy Zakład Techniczny (PZT). W całości będą one załadowane na statek, na którego pokładzie dostarczone zostaną do terminalu na Staten Island w Nowym Jorku do końca 2014 roku.

Vistal zakończył niedawno realizację kontraktu na konstrukcje portowych ramp ro-ro dla portu w Trelleborgu. Kontrakt, dotyczący budowy rampy nr. 10 w szwedzkim porcie, obejmował 16 elementów konstrukcji stałej rampy ro-ro i elementów ruchomych o długości od 13 do 32 m, szerokości od 8,5 to 11 m i masie od 40 do 100 ton. Zakres dostawy obejmował także wsporniki, kolumny, relingi (barierki) i łożyska. Realizacja kontraktu wymagała dość szerokiego zakresu obróbki mechanicznej.

W drodze ku innowacji... zmienia się Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej



Wizualizacje nowych wnętrz WOiO PG.

Dopracowywany jest projekt, który już niedługo stać się ma rzeczywistością. Rozpoczyna się pierwszy etap rozbudowy Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa w ramach projektu „Inżynier przyszłości”.

Część niska budynku Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa (prawe skrzydło) zostanie w całości przebudowane i zaadaptowane na potrzeby przyszłych pokoleń inżynierów oraz zwycięzców regat Waterbike i nie tylko. Zgodnie z projektem znajdą się tam miejsca dla kół naukowych, wykładowców, sala wykładowa, ale przede wszystkim basen modelowy!

Basen modelowy uzbrojony w najnowsze zdobyczą techniki, będzie służył studentom z kół naukowych celem opracowywania jak najlepszych rozwiązań z zakresu kształtu kadłuba, studentom uczącym się projektować kadłuby oraz doktorantom w zakresie hydromechaniki i nie tylko oraz pracownikom samodzielnym w dalszych badaniach związanych z rozwojem innowacyjnych rozwiązań dla przemysłu okrętowego.

Solary z WOiO PG najlepsze!

Studenci Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej zrzeszeni w kole naukowym KORAB wygrali regaty łodzi solarnych w Holandii - Dong Energy Solar Boats Challenge. Zajęli pierwsze miejsce w klasie łodzi dwuosobowych. Do Gdańska przywieźli okazały puchar.

– Jesteśmy szczęśliwi - mówi dr Wojciech Litwin, prodziekan ds. nauki na Wydziale OiO. – Ostatnie regaty zakończyliśmy na drugiej pozycji z niewielką stratą do drużyny z Amsterdamu. Tym razem udało nam się wyprzedzić tę załogę.

Na przysłowiowy medal spisała się dwuosobowa łódź o nazwie GUT Solar. Została ona zaprojektowana i zbudowana przez studentów w 2010 roku. Do tej pory, dzięki zasilaniu słonecznemu, pokonała ponad 1000 km. Finał tegorocznych zawodów Dong Energy Solar Boats Challenge odbył się w sobotę, 5 lipca w holenderskiej Fryzji. Regaty trwały 10 dni, rozgrywane były trasie liczącej ponad 220 km. To była piąta edycja tychże regat, odbywają się one co dwa lata.

Oprócz załogi GUT Solar, w zawodach startowała łódź zbudowana przez Bartosza Puchowskiego (Cree Yacht - Gdynia), absolwenta Wydziału OiO i prezesa koła KORAB w latach 2004-2008. Puchowski zajął pierwsze miejsce w klasie łodzi jednoosobowych.

Do regat przystąpiło łącznie czterdzieści załóg, m.in. z Belgii, Brazylii, Chin, Indonezji, Niemiec, Holandii, Polski, Turcji i USA.

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:



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