



Zamakona entrega el buque offshore Njord Viking a la naviera sueca Transviking

El Astilleros Zamakona, situado en el puerto de Bilbao, ha entregado recientemente el buque Njord Viking a la Compañía sueca Transviking. Se trata del segundo buque de una serie de cuatro buques iguales que estarán destinados a dar apoyo a plataformas petrolíferas situadas en el Mar del Norte.

El buque Njord Viking construido por Astilleros Zamakona, al igual que sus cuatro gemelos, están especialmente preparados para operar en zonas árticas y en condiciones extremas. Al mismo tiempo cumplen con los requerimientos más estrictos en cuanto a contaminación ambiental habiendo obtenido la cota "Clean Design". Estos buques también están preparados para luchar contra posibles derrames de petróleo en la mar. La clasificación del Njord Viking es la siguiente: DNV, + 1A1, ICE-1A, TUG, SUPPLY VESSEL, OILREC, SF, EO, FI FI I+II, DYNPOS-AUTR, NAUT- OSV(A), CLEAN DESIGN, COMF-V(3), DEICE, T-MON, BIS, DK(+), HL(2.8), LFL* STAND-BY. Los buques tienen 85 metros de eslora y 22 metros de manga. El buque está propulsado por 2 hélices de paso controlable. Di-

chas hélices están accionadas por cuatro motores diesel con una potencia total de 14,000 kW, teniendo capacidad para remolcar grandes plataformas petrolíferas a grandes distancias. A efectos de remolque, ROLLS-ROYCE suministra una de las mayores maquinillas del mundo. Es de tipo cascada y se extiende sobre más de 3 cubiertas de altura. Está equipada con un cable de 76 mm de diámetro, y tiene una capacidad de freno de 525 t. Para facilitar el manejo de anclas y otros accesorios de fondeo, la zona de trabajo está equipada con 2 tigger winchs de 24 t, 2 cabestrantes de 14 t y los típicos kam forks, towing pins y un rodillo de popa con 2 tambores independientes y refrigerados. Con motivo de aumentar la seguridad a la hora de manipular equipos de fondeo, el buque dispone en cada borda de una grúa ROLLSROYCE automatizadas que puede recorrer toda la



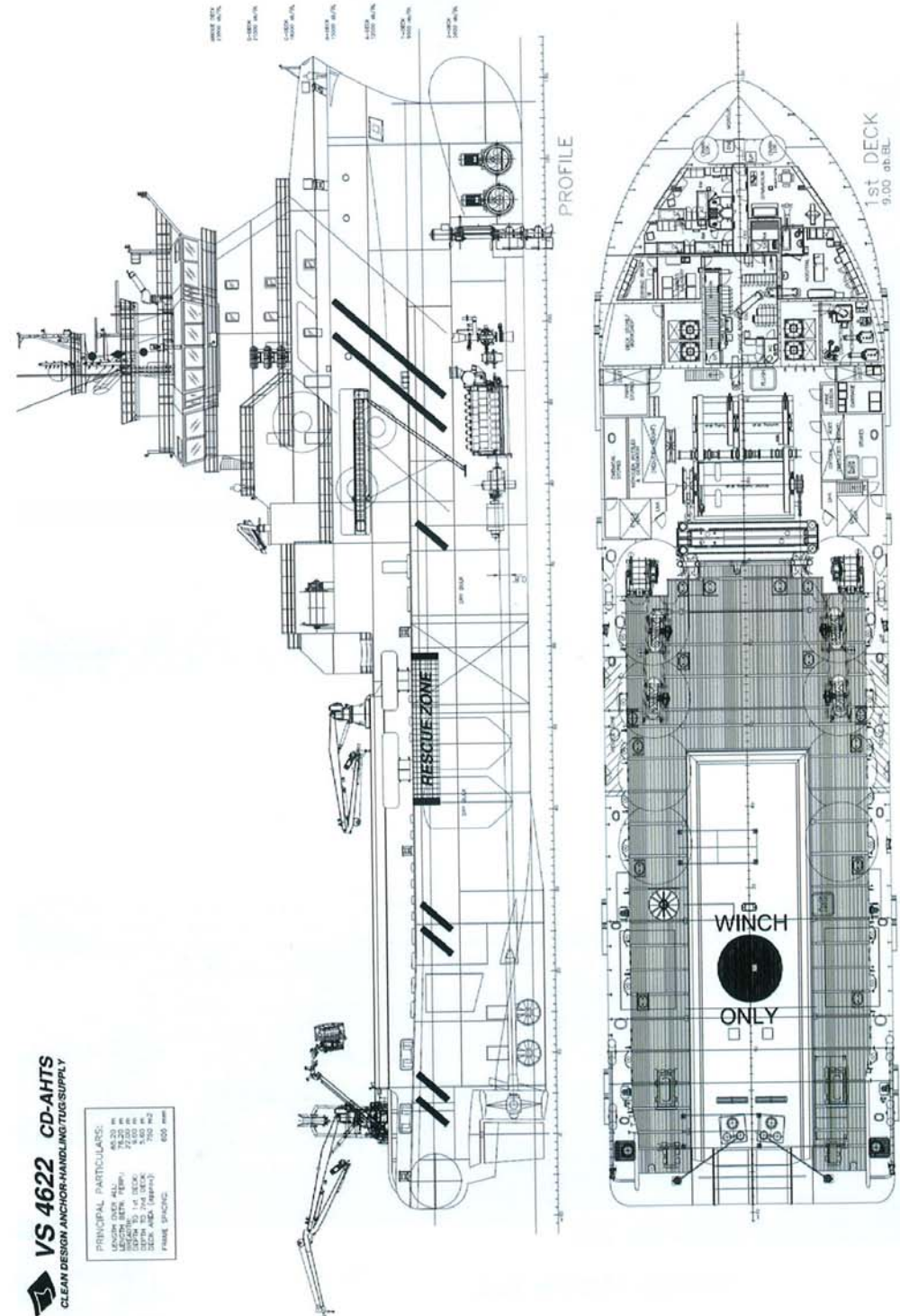
eslora de la popa de trabajo. Dichas grúas están equipadas de pinzas, lo que permite mantener el personal alejado del peligro a lo hora de realizar trabajos delicados.

Dado las cargas locales muy grandes que debe poder soportar la cubierta de trabajo, dichas zonas tienen un espesor de 100 mm de acero. El nivel de Posicionamiento Dinámico es 2. Por ello, el buque dispone de 4 hélices de maniobra transversal; y una hélice retráctil y azimutal en proa además de las hélices propulsoras principales. En popa hay 2 propulsores tunelados de 830 kW y en proa hay uno tunelado de 830 kW más otro también de 830 kW pero retráctil y azimutal. Hay que resaltar que las hélices transversales de proa son de tipo "Super Silent" para cumplir con un nivel de confort COMF-V(3) acorde con el DNV. Además de las cargas y suministros habituales a las plataformas, el buque también está capacitado para transportar líquidos especiales, tales como Metanol, Keroseno, inhibidores, etc... Entre las tareas del buque hay la lucha contra incendios, para cual dispone de 2

monitores de 2.400 m³/h cada uno, instalados sobre el puente con control remoto cumpliendo con la cota FIFI I-II. La acomodación está prevista para 45 personas con un nivel alto de confort.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Eslera	85 metros
Manga	76 metros
Manga de trazado	22 metros
Calado de proyecto	6 metros
Peso muerto a 7,6 metros	4.500 tons.
Acomodación	45 personas
Velocidad	17 nudos
Resistencia	9.000 millas



VS 4622 CD-AHTS
CLEAN DESIGN ANCHOR-HANDLING TUG SUPPLY

PRINCIPAL PARTICULARS:	
LENGTH	276,220 m
MAXIMUM BEAM	76,000 m
MAXIMUM DRAUGHT	6,000 m
DISPLACEMENT	4,500 tons
MAXIMUM SPEED	17,000 kts
MAXIMUM RANGE	9,000 miles
MAXIMUM PASSENGERS	45