

Основные данные

Тип судна	Рефрижераторное судно
Год постройки	1989
Класс судна	Член МАКО



Главные характеристики

Длина наибольшая	107,65
Ширина	16,20
Высота борта	9,30
BT (International)	3.999,00
NT (International)	2.619,00
Осадка:	
- тропическая	7,72
- летняя	7,56
- зимняя	7,40
Полный дедвейт:	
- тропический	5.625,00
- летний	5.415,00
- зимний	5.207,00
НПУ	1

Механизмы

Тип двигателя	Дизельный
Общая мощность	4200 кВт (5706 л.с.)
Двигатель	x1 MaK 8M 551 4T, 8 цил., 450 об/мин
Движитель	x1 ВРШ LB (oil-closed) 5, 157 об/мин
Электроустановка	x1 Генератор 1302 кВА (1042 кВт) x2 Генератор 599 кВА (479 кВт) x1 Аварийный генератор 599 кВА (479 кВт)
Котлы	x1 Комбинированный вспомогательный котёл 21 м², 10 бар x1 Утилизационный вспомогательный котёл 84 м², 10 бар

Специализированные характеристики

Грузовые трюмы	4
Грузовые люки	4
Грузовые помещения	16
Высота палубы	2,20 (за искл. отдельных участков)
Допустимый вес вилочного погрузчика с грузом	5 мт макс (д.б. оборудован нежёсткими резиновыми пневмошинами)
Температурные зоны	8
Охлаждаемые секции	1 АВ 2-3 АВ 2-3 CD 4 АВ 4 CD
Температурный диапазон	-25/+12 градусов Цельсия
Циркуляция воздуха	90 /ч
Воздухообмен	3 /ч
USDA оснащённость	Да (срок действия сертификата истёк)
Регулируемый состав воздуха	Нет
Изменяемый состав воздуха	На борту нет оборудования

Разбивка вместимости грузовых помещений

	Трюм 1		Трюм 2		Трюм 3		Трюм 4		Итого	
	куб.футы	кв.м	куб.футы	кв.м	куб.футы	кв.м	куб.футы	кв.м	куб.футы	кв.м
A	12.653	154,00	11.232	136,00	10.711	130,00	15.140	185,00	49.736	605,00
B	18.309	191,00	20.409	234,00	19.603	227,00	21.075	240,00	79.396	892,00
C	13.924	155,00	19.253	228,00	18.966	230,00	16.108	188,00	68.251	801,00
D	11.654	120,00	18.516	201,00	19.654	207,00	14.055	135,00	63.879	663,00
Итого	56.540	620,00	69.410	799,00	68.934	794,00	66.378	748,00	261.262	2.961,00

Неизолир. палуба; пропускает воздух (спардек)

Неизолир., воздухопроницаемая

Изолир., воздухопроницаемая

Трюмы 2 и 3 разделены неизолированной переборкой.

ООО Глобокс Шиппинг

Нарвский пр. 22. БЦ Нарвский, оф. 62-88 | 190020, Санкт-Петербург
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ | www.globoxshipping.com

Размеры грузовых люков

	Трюм 1	Трюм 2	Трюм 3	Трюм 4
	д x ш	д x ш	д x ш	д x ш
Главная палуба	8,79 x 8,50	8,79 x 8,50	8,79 x 8,50	8,79 x 8,50
A	7,62 x 8,00	7,62 x 8,00 aft: 0,00 x 0,00	7,62 x 8,00	7,62 x 8,00
B	5,87 x 8,00	7,26 x 8,00 aft: 0,00 x 0,00	7,26 x 8,00	6,57 x 8,00
C	6,21 x 5,20	7,61 x 8,00 aft: 0,00 x 0,00	7,61 x 8,00	6,91 x 8,00

Вместимость по перевозке контейнеров

			Макс. СФЭ	Доп. ДФЭ	Макс. ДФЭ	Доп. СФЭ
На открытой палубе и люках						
	В порожнем состоянии	Стандартный	16	20	52	0
	Макс. штабелированные	Стандартный	8	0	16	0
	Макс. штабелированные – самоподдерж.	Стандартный	0	0	0	0
В трюме						
	В порожнем состоянии	Стандартный	0	0	0	0
	Макс. штабелированные	Стандартный	0	0	0	0
	Макс. штабелированные – самоподдерж.	Стандартный	0	0	0	0
	В порожнем состоянии	Высокий	0	0	0	0

“Макс. штабелированные” и “Макс. штабелированные – самоподдерж.” – это количество гружёных контейнеров, которые могут быть погружены, исходя из предельного штабелирования, из расчёта 26 мт брутто для гружёного СФЭ и 14 мт брутто для гружёного ДФЭ. Вышеуказанные цифры соответствуют судовой схеме размещения. Фактический приём контейнеров обусловлен одобрением капитана судна и зависит от остойчивости, штабелирования и видимости.

Вместимость по контейнерам для обычного рейса

Количество высоких (9,5') реф. контейнеров	6
Из которых самоподдерж.	0

“Обычный рейс” = рейс от Панамского канала до Роттердама с полным грузом бананов в трюмах и с полным бункером в танках в момент выхода. Вес контейнера для такого рейса считается равным 26 мт брутто.

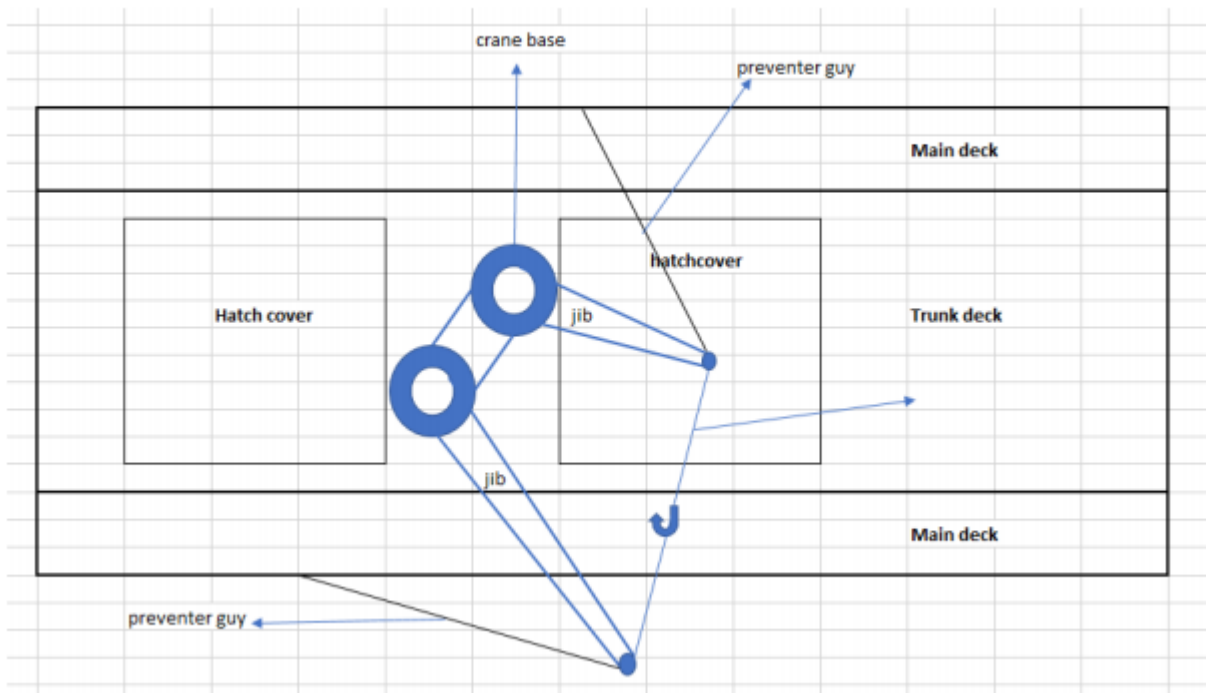
Подключение реф. контейнеров

Количество точек подключения к электропитанию	6
---	---

Погрузочно-разгрузочные устройства

Краны	4 x 5 мт
-------	----------

Union Purchase operation



Скорость и расход топлива

В балласте	<u>Скорость</u>	<u>ГД НФО</u>	<u>ГД МГО</u>	<u>На малых парах</u>
	13,50	11,00	0,00	Нет
	15,50	14,00	0,00	Нет
	Сред. вспом. расход за искл. реф. контейнеров			
	Тяжёлое топливо	<u>ВДГ</u>	<u>Котёл</u>	
Лёгкое топливо	0,00	0,00		
Гружёный бананами	<u>Скорость</u>	<u>ГД НФО</u>	<u>ГД МГО</u>	<u>На малых парах</u>
	13,50	13,00	0,00	Нет
	15,00	16,00	0,00	Нет
	Сред. вспом. расход за искл. реф. контейнеров			
	Тяжёлое топливо	<u>ВДГ</u>	<u>Котёл</u>	
Лёгкое топливо	0,00	0,00		
Замороженный груз	<u>Скорость</u>	<u>ГД НФО</u>	<u>ГД МГО</u>	<u>На малых парах</u>
	13,00	13,00	0,00	Нет
	14,50	16,00	0,00	Нет
	Сред. вспом. расход за искл. реф. контейнеров			
	Тяжёлое топливо	<u>ВДГ</u>	<u>Котёл</u>	
Лёгкое топливо	0,00	0,00		
Генеральный груз	<u>Скорость</u>	<u>ГД НФО</u>	<u>ГД МГО</u>	<u>На малых парах</u>
	13,50	13,00	0,00	Нет
	15,00	16,00	0,00	Нет
	Сред. вспом. расход за искл. реф. контейнеров			
	Тяжёлое топливо	<u>ВДГ</u>	<u>Котёл</u>	
Лёгкое топливо	0,00	0,00		
В порту	Сред. вспом. расход за искл. груза			Реф. установка
	Тяжёлое топливо	<u>ВДГ</u>	<u>Котёл</u>	+ <u>ВДГ</u>
	Лёгкое топливо	1,00	0,00	0,50
		0,00	0,30	1,30

- Всякая скорость указана примерно, всякий расход указан примерно, при условии чистого корпуса, чистого гребного винта и глубиной (минимум 7 х на наибольшую осадку) воды/моря без течений и с температурой не выше 28 градусов Цельсия.
- Описания даны при условии не более 4 баллов по шкале Бофорта, не более 2-метрового волнения моря.
- Дополнительное дизтопливо может быть использовано для запуска/остановки двигателя и/или маневрирования и/или в узкостях и/или при экстремальных погодных условиях.
- Весь вспомогательный расход идёт на поддержание температуры груза; при понижении температуры может наблюдаться больший расход.
- Все описания не включают в себя расход на перевозимые гружёные реф. контейнеры.
- Расход в порту – средний для судна, ошвартованного у причальной стенки; расходы на маневрирование не включены.
- Вспомогательный расход до 6 мт/сут со всеми генераторами под полной нагрузкой.
- Скорость указана в узлах, расход указан в метрических тоннах в сутки.
- Если не указано иное, условия предполагают, что судно идёт на ровном киле. Значительный дифферент, особенно большой отрицательный дифферент, может негативно влиять на показатели.
- Все цифры расхода основаны на спецификации топлива по ISO 8217 (последнее издание) со следующей минимальной теплотворной способностью:
HFO (тяжёлое топливо): 40.600 кДж/кг
MGO (лёгкое топливо): 42.700 кДж/кг

Вместимости бункерных танков

	<u>куб.м (100%)</u>	<u>куб.м на макс. уровне наполнения*</u>	<u>мт**</u>
С очень низким содержанием серы	573	474	469
Общая вместимость для RMG380 (IFO380)	573	474	469
Со сверхнизким содержанием серы	88	75	64
Общая вместимость для DMA (MGO)	88	75	64

*) Смешивание топлива, принятого при разных бункеровках, в одном танке может привести к снижению фактической вместимости.

**) Вместимость в мт приведена только для сведения; фактическая вместимость в мт зависит от конкретных плотности и температуры принятого бункера.

