

## Основные данные

Тип судна	Рефрижераторное судно
Год постройки	1991
Класс судна	Член МАКО



## Главные характеристики

Длина наибольшая	110,93
Ширина габаритная	16,20
Высота борта	9,60
БТ (International)	4.263,00
НТ (International)	2.796,00
Осадка:	
- тропическая	7,97
- летняя	7,81
- зимняя	7,64
Полный дедвейт:	
- тропический	6.163,00
- летний	5.935,00
- зимний	5.709,00
НПУ	1

## Механизмы

Тип двигателя	Дизельный
Общая мощность	4500 кВт (6114 л.с.)
Двигатель	x1 MaK 6M 552 C 4T, 6 цили, 500 об/мин
Движитель	x1 ВРШ LB (water-closed) 5, 156 об/мин
Электроустановка	x1 Генератор 1300 кВА (1040 кВт) x1 Генератор 580 кВА (464 кВт), 380 В, 50 Гц x1 Генератор 1300 кВА (1040 кВт), 380 В, 50 Гц x1 Аварийный генератор 380 В, 50 Гц
Котлы	x1 Утилизационный вспомогательный котёл 79 м², 10 бар x1 Комбинированный вспомогательный котёл

## 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 нежесткими резиновыми пневмошинами)
Температурные зоны	8
Охлаждаемые секции	1AB   1CD   2AB   2CD   3AB   3CD   4AB   4CD
Температурный диапазон	
Циркуляция воздуха	0
Воздухообмен	0
USDA оснащённость	Не оборудовано
Регулируемый состав воздуха	Нет
Изменяемый состав воздуха	На борту нет оборудования

## Reefer Compartment Capacity Breakdown

	Трюм 1		Трюм 2		Трюм 3		Трюм 4		Итого	
	куб.футы	кв.м	куб.футы	кв.м	куб.футы	куб.футы	кв.м	куб.футы	кв.м	куб.футы
A	13.106	154,40	12.128	149,00	11.633	142,70	14.993	185,70	51.860	631,80
B	16.976	189,10	20.408	254,40	19.707	247,60	19.480	242,90	76.571	934,00
C	14.102	153,80	21.288	251,10	21.225	254,00	18.089	202,40	74.704	861,30
D	10.747	119,50	18.733	222,50	18.985	228,50	13.646	146,00	62.111	716,50
<b>Итого</b>	<b>54.931</b>	<b>616,80</b>	<b>72.557</b>	<b>877,00</b>	<b>71.550</b>	<b>872,80</b>	<b>66.208</b>	<b>777,00</b>	<b>265.246</b>	<b>3.143,60</b>

Неизолир. палуба; пропускает воздух (спардек)

Неизолир., воздухонепроницаемая

Изолир., воздухонепроницаемая

## Размеры грузовых люков

	Трюм 1	Трюм 2	Трюм 3	Трюм 4
	д x ш	д x ш	д x ш	д x ш
<b>Палуба</b>	8,75 x 8,50	8,75 x 8,50	8,75 x 8,50	8,75 x 8,50
<b>A</b>	7,62 x 8,00	7,62 x 8,00	7,62 x 8,00	7,62 x 8,00
<b>B</b>	5,87 x 8,00	7,62 x 8,00	7,62 x 8,00	7,62 x 8,00
<b>C</b>	6,21 x 5,20	7,62 x 8,00	7,62 x 8,00	7,62 x 8,00

## Вместимость по перевозке контейнеров

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

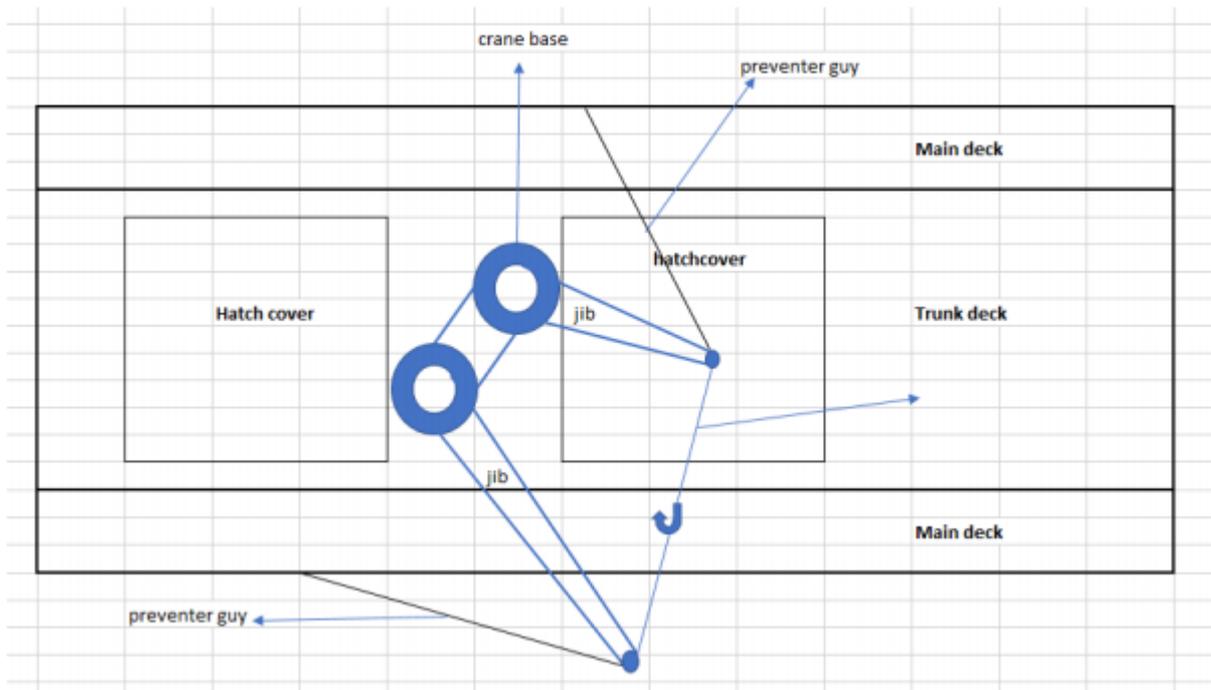
## Подключение реф. контейнеров

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
	16,50	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		
Гружённый бананами	<u>Скорость</u>	<u>ГД НФО</u>	<u>ГД МГО</u>	<u>На малых парах</u>
	13,50	13,00	0,00	Нет
	16,00	18,00	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
	15,50	18,00	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
	16,00	18,00	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

	куб.м (100%)	куб.м на макс. уровне наполнения*	мт**
Перелив/отстой/расходная цистерна для RMG380 (IFO380)	93	17	17
Со сверхнизким содержанием серы	93	88	87
С очень низким содержанием серы	413	393	389
<b>Общая вместимость для (IFO380)</b>	<b>599</b>	<b>498</b>	<b>493</b>
Со сверхнизким содержанием серы	86	73	62
<b>Общая вместимость для (MGO)</b>	<b>86</b>	<b>73</b>	<b>62</b>

\*) 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.

