

## FSO PALANCA GELEVERD IN SINGAPORE

AHTS BLUSTER is door Interoil Africa International SA gecontracteerd voor het slepen van FSO PALANCA van offshore Angola naar Singapore, waar de FSO reparaties, rompreiniging en upgrades zou ondergaan met Sembawang Shipyard. Augustea's AHT KAMARINA van 123 tbp voegde zich bij het konvooi tijdens het slepen dat rond Kaap de Goede Hoop voerde. Zwarte zee groei op de romp van de PALANCA en overheersende tegenstromingen en slechte weersomstandigheden maakten het een uitdagende reis. Medio oktober 2012 hebben beide sleepboten de PALANCA veilig afgeleverd op

НАТОДСМІН



Zware dagen tijdens de passage van Kaap de Goede Hoop.

Beide sleepboten moesten beginnen met een lange mobilisatie reis naar Angola. Na inspectie door de scheepsgarantie-expert van LOC en goedkeuring van de sleepboot, vertrok BLUSTER vanuit Mumbai en KAMARINA vanuit Sharjah. De mobilisatie reis werd verlengd als gevolg van de eis om de door piraterij geïnvesteerde wateren in de Indische Oceaan te vermijden.

In Kaapstad deden beide sleepboten een oproep om draagbare FIFI-sets te installeren, waarbij beide sleepboten werden geüpgraded om te voldoen aan FIFI-1. Ondertussen werd een uitgebreide sleephandleiding opgesteld door ITC en goedgekeurd door klanten, eindklant SNLPP en maritieme garantie-experts LOC.

Op de Palanca-terminal hielpen de sleepboten met het ontmeren van de PALANCA en het brengen van haar vervangend schip LUXEMBURG op de vereiste ankerpositie, onder toezicht van Interoil's technische



KAMARINA maakt opnieuw verbinding.

manager Francisco Beyer en Sonangol's projectmanager Abdur Rob. Medio juli was het konvooi vaarklaar en verliet het de Palanca-terminal met het schip van 307.880 dwt op sleeptouw.

Vanwege lokale beperkte beschikbaarheid en

de praktische problemen om de wateren van Angola te verlaten en binnen te gaan voor een bunkerbezoek bij Pointe Noire, moesten beide sleepboten Walvisbaai aandoen om de bunkers op volle capaciteit te tillen. Beperkte kaderuimte bij Walvisbaai in combinatie met de



prioriteitsstatus van aanroepende containerschepen resulteerde in een tijdspanne van zeven dagen, voordat beide sleepboten, een voor een terwijl de ander de sleep gaande hield, hun brandstof konden laden. Ook vond er een bemanningswissel plaats en nam kapitein Arjan Vos het stokje over van kapitein Ton Firet. Een skeletbemanning van de PALANCA werd ondergebracht op beide sleepboten en regelmatige inspecties van de sleep werden uitgevoerd door een gecombineerde partij die werd overgebracht door MOB-boot. Kapitein Remi en zijn PALANCA-bemanning hielden de tankcondities van de sleep nauwlettend in de gaten terwijl de sleepbootbemanning de sleepverbindingen controleerde.

Vanaf vertrek uit Walvisbaai waren de lokale winterse omstandigheden voelbaar. ZW-winden en bijpassende zeeën dwongen de sleepboten om hun output te verminderen om de spanning op de sleepkabels op een acceptabel niveau te houden. Weerrouting werd geleverd door Meteogroup Offshore, Nederland. Ondanks alle voorzorgsmaatregelen brak de sleepkabel van KAMARINA bij toenemende zee- en deiningsomstandigheden. De kapitein en de bemanning van KAMARINA waren in staat om binnen enkele uren vakkundig weer aan te sluiten op het noodsleeptuig en met beide sleepboten aangesloten werd de PALANCA in de wind en de zee gehouden. In overleg met de hoofden en scheepsgarantie-experts Alan Cundall en Paul Lomas van LOC, werd besloten om naar de beschutting van Algoa Bay te gaan om de sleepverbinding van KAMARINA op zijn hoofduitrusting te herstellen, een nieuwe noodverbinding opnieuw op te bouwen en te wachten op verbetering conditie. Toestemming van



Kapitein Arjan Vos.

SAMSA werd verkregen en op 9 augustus werd Algoa Bay bereikt.

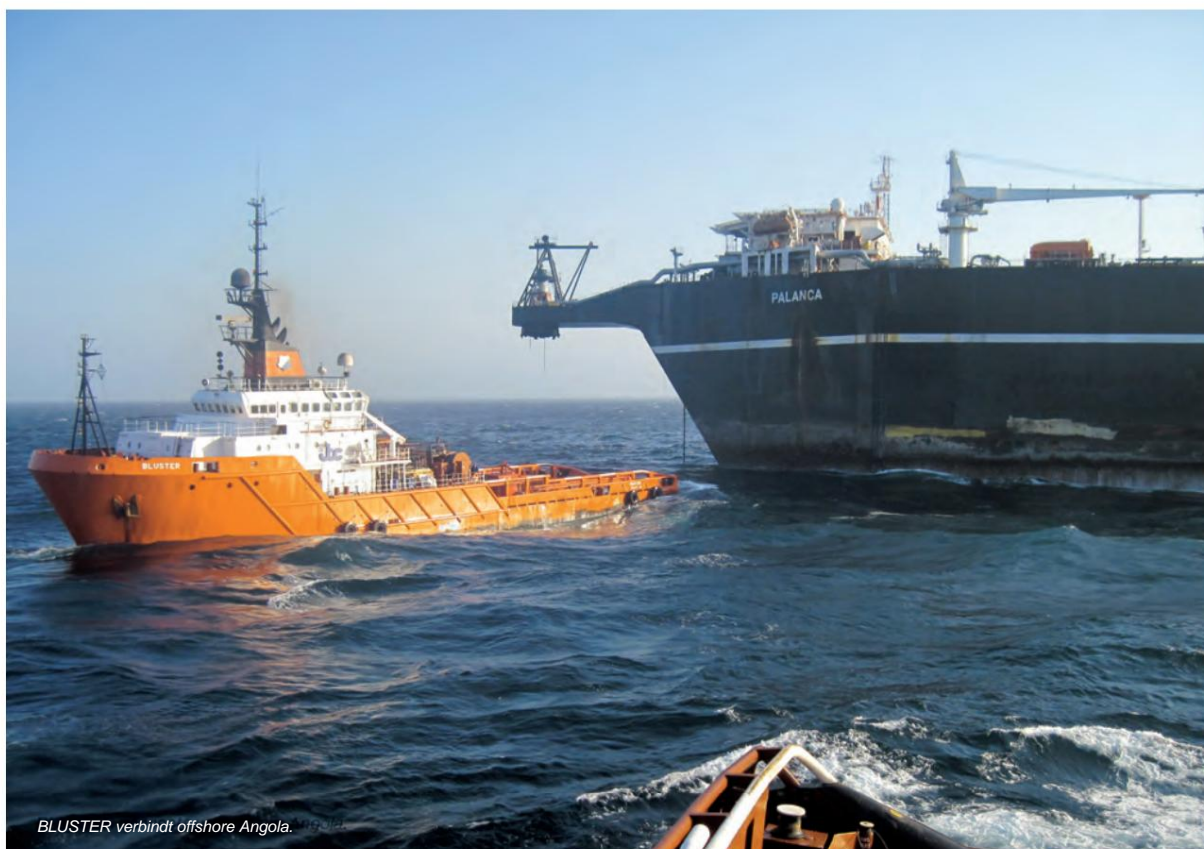
In de avond van 18 augustus waren de weersomstandigheden verbeterd, werd er extra brandstof geladen door BLUSTER en waren de sleepverbindingen weer in originele staat en vertrok het konvooi vanuit Algoa Bay. Bij het oversteken van de Agulhas stroom daalde de sleepsnelheid, waarna de meest gunstige stromingscondities door de kapiteins werden gezocht en de snelheid werd opgevoerd.

Er werd een aanloop gemaakt in Port Louis, Mauritius, voor bunkers, verse proviand en bemanningswissel. Opnieuw gingen de sleepboten één voor één de haven binnen terwijl de andere sleepboot de PALANCA bleef slepen.

Gelukkig was er geen congestie in deze haven en hervatten beide sleepboten de reis na slechts een korte vertraging.

Meestal verbeteren de omstandigheden na het passeren van Mauritius, maar deze keer niet. Gedurende de volgende twee weken stuitte het konvooi op EZO-windkracht 7 met 5/6 meter deining. Op een zeldzame goede dag sprong de snelheid naar meer dan 5 knopen, wat aangeeft wat er in verschillende omstandigheden had kunnen zijn. In verband met de lange reis loste Kapitein Ton Firet kapitein Arjan Vos af voor de laatste etappe door de Straat van Malakka, die onder volledige piraterijwaarschuwing werd gepasseerd. Met assisterende sleepboten op het achterschip werden de drukke vaarroutes voor de kust van Singapore gepasseerd en werd de PALANCA veilig opnieuw afgeleverd op een aangewezen

НАТОСМАЇН



*BLUSTER verbindt offshore Angola.*

ankerpositie in afwachting van ligplaats op de werf van Sembawang.

Tijdens het slepen werd uitstekende medewerking verleend door de sleepbootkapiteins van Augustea, kapitein Luca Rapparini en kapitein Antonello Puma, en door algemeen directeur Michele Verde, commercieel manager Pasquale Accettulo en operations manager Jean Cocenza.

Het contract van Sembawang Shipyard voorziet in de grote reparaties en upgrades van de 20 jaar oude FSO PALANCA.

Sembawang Shipyard kreeg dit mijlpaalcontract toegewezen door Sonangol Pesquisa e Produção SA (SNLPP), op basis van de capaciteiten van de scheepswerf en het gevestigde trackrecord op het zeer gespecialiseerde gebied van FSO / FPSO-modificaties, upgrades en reparatiewerkzaamheden. De belangrijkste werkzaamheden omvatten de vernieuwing van het ladingleidingsysteem en de pompen van het schip, het stralen en coaten van tanks, en de vernieuwing van kabels voor het gehele elektrische systeem. Het bestaande accommodatieblok van 30 man wordt herontworpen en herbouwd om plaats te bieden aan 60 man. Het nieuwe accommodatieblok zal een nieuw helikopterdek bevatten om aan de operationele eisen van het schip te voldoen.

Het schip zal naar verwachting eind maart 2013 de werkzaamheden op Sembawang Shipyard voltooien en na voltooiing ITC / Augustea zal de PALANCA . slepen



*Second officer Leendert-Jan Staat.*



*Inspectieteam terug aan boord van BLUSTER*

terug naar offshore-Angola. Het sleepcontract werd toegekend via de in Parijs gevestigde makelaars POB en Socomet.

Voor ITC was het een hernieuwde kennismaking met de PALANCA.

Na voltooiing in 1991 door het Japanse Mitsubishi Heavy Industries (MHI), sleepten twee ITC-sleepboten SIMOON en SUHAILI de PALANCA, die een opslagcapaciteit heeft van bijna 2,2 miljoen vaten, van Japan naar Angola.