

Nueva embarcación para el tendido de redes submarinas

Un barco construido especialmente para tender redes submarinas navega por las aguas del mundo. El nuevo desarrollo de Prysmian se destaca entre otras embarcaciones por su tecnología y capacidad.



Prysmian Group
www.prysmiangroup.com.ar



La empresa internacional Prysmian Group sumó una nueva embarcación a su flota tendedora de cables, contando así con ya cuatro buques: Giulio Verne, Cable Enterprise, Ulisse y ahora, Leonardo da Vinci.

La nueva embarcación tendedora de cables está diseñada y equipada para realizar las instalaciones de cables de potencia más profundas de la actualidad (hasta de 3.000 metros).

La nueva embarcación tendedora de cables está diseñada y equipada para realizar las instalaciones de cables de potencia más profundas de la actualidad (hasta de 3.000 metros), gracias a la tecnología de cable de nueva generación con armadura sintética, que es un 30% más ligera que el acero.

El buque se destaca por sus dos plataformas giratorias de 7.000 y 10.000 toneladas, que otorgan la mayor capacidad de carrusel del mercado y garantizan la eficiencia general de los proyectos. Tales instalaciones responden a que Leonardo da Vinci cuenta con dos líneas de tendido independientes que sirven para aumentar la flexibilidad

operativa y lograr un tirón del bolardo de más de 200 toneladas, todo lo cual permite realizar operaciones de instalación complejas que soportan una variedad de herramientas de enterramiento.

El buque se destaca por sus dos plataformas giratorias de 7.000 y 10.000 toneladas, que otorgan la mayor capacidad de carrusel del mercado.

El buque cuenta con sistemas de posicionamiento y navegación marítima DP3 de última generación, y puede alcanzar una velocidad máxima superior a 16 nudos.

La construcción del barco

La construcción del buque demandó la participación de capacidades diversas de parte de Prysmian Group, más empresas dedicadas a la construcción naval. En total, ocupó a 900 personas durante 1.500 días.

Se utilizaron 9.000 toneladas de acero y se necesitaron más de 600 kilómetros de cable de alimentación para configurar el sistema eléctrico del barco, que ahora puede presumir de caracte-

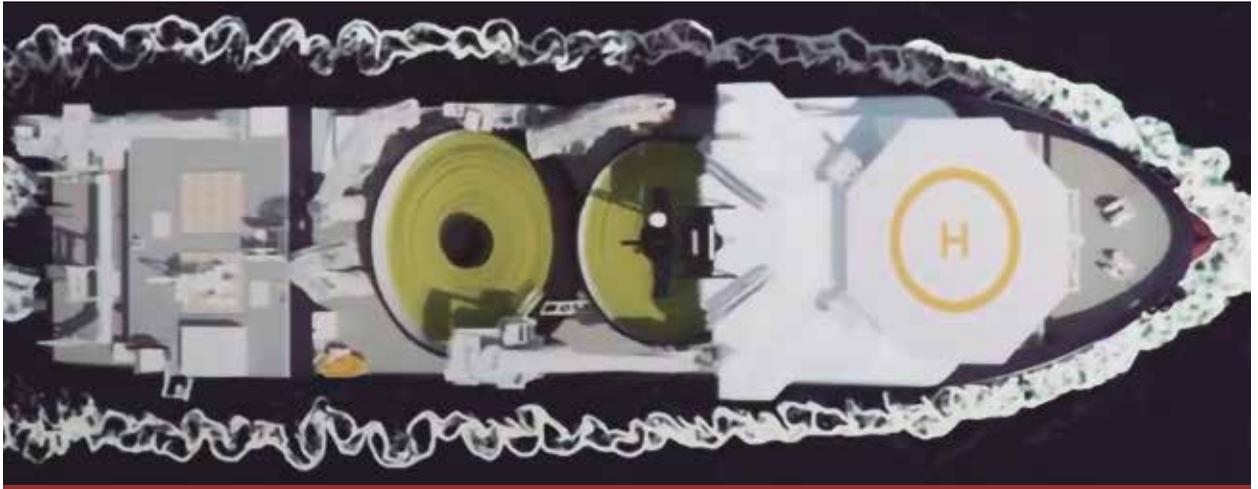


rísticas técnicas únicas y alcanzar un rendimiento sin precedentes.

El nuevo buque fue construido, de hecho, con el objetivo de tomar un rol de facilitador de la transición energética hacia un mundo más limpio e "inteligente". Por este motivo, su construcción también buscaba respetar los estándares medioambientales más exigentes.

En el sistema de propulsión se puso especial interés. El Leonardo da Vinci está propulsado por seis motores de propulsión híbridos Wärtsilä, de los cuales cuatro pueden producir aproxima-





damente 4.500 kW cada uno, mientras que los otros dos, 1.440 kW cada uno.

Sus operaciones se complementan con un sistema reductor de NOx de la misma marca, que reduce en un 85% las emisiones de óxido de nitrógeno. Gracias a esto, la embarcación cumple con la última norma IMO Tier III.

Está diseñado con un sistema de regeneración de energía integrado en el equipo de tendido de cables que recupera energía y luego la envía de regreso a la red eléctrica del barco.

Otro rasgo distintivo, también relacionado al cuidado medioambiental, es que el combustible es diésel marino con un contenido de azufre menor al 0,1%, y está diseñado con un sistema de regeneración de energía integrado en el equipo de tendido de cables que recupera energía y luego la envía de regreso a la red eléctrica del barco.

Palabras finales

“Esta embarcación representa un activo estratégico clave para nuestro Grupo y, gracias a su versatilidad, nos apoyará en varios proyectos de

instalación de cables, fortaleciendo nuestro liderazgo en los mercados de interconexión y parques eólicos marinos”, dijo Hakan Ozmen, EVP Project BU de Prysmian Group.

“Desde el Viking Link, la interconexión eléctrica submarina más larga del mundo entre Reino Unido y Dinamarca, hasta la ejecución de otros importantes proyectos como la interconexión eléctrica submarina entre las islas españolas Lanzarote y Fuerteventura y el parque eólico marino Saint Nazaire en Francia, el buque jugará un papel estratégico de inmediato. Europa está viendo una transición hacia sistemas energéticos más ecológicos y queremos estar a la vanguardia de este cambio”, agregó el ejecutivo. ■