



Ravenna: la Fincantieri al Convegno OMC espone due progetti di navi da perforazioni marittime

Ravenna, 26 marzo 2015 - La Fincantieri sta introducendo un nuovo design di nave per perforazione ultra-deep al Convegno Tecnico petrolifero e gas che si sta svolgendo a Ravenna.

La nave di perforazione avrà una capacità per effettuare una foratura a 50,000ft in 12,000ft di acqua.

A differenza delle torri di perforazione tradizionali, il nuovo sistema di perforazione è composto da due torri telescopiche a forma cilindrica crescenti e la velocità della nave del viene tenuto sotto controllo in fase di foratura.

Gianni Scherl, Chief Designer presso Fincantieri Offshore Business Unit's di base in vista della presentazione ufficiale del progetto. La società ha esposto il suo design della nave per perforazioni: l'Overdrill.

Prima dell'inizio del processo di progettazione, la società ha condotto numerose ricerche, l'incontro con un certo numero di operatori di trivellazioni per cercare le risposte su quali articoli vanno rivisti a bordo di questo genere di navi.

"I risultati hanno mostrato che sono: la sicurezza, la ridondanza con l'affidabilità delle attrezzature e la riduzione dei tempi morti in operazioni sul campo", ha spiegato Scherl.

Secondo lui, l'attuale flotta di trivellazione è in grado di andare fino a 10.000 piedi di profondità d'acqua e vanta una profondità massima di foratura di 40.000 ft. D'altra parte, il design di Fincantieri rivolge 50.000 ft profondità massima di foratura e 12.000 metri di profondità d'acqua.

Scherl ha detto che anche se potrebbe sembrare un piccolo miglioramento rispetto alla flotta esistente, il progetto permetterà alle nuove navi di ricevere le apparecchiature pesanti come riser e dei sistemi di controllo della pressione MPD senza dover subire modifiche.

Altri vantaggi offerti nel design includono, alloggi per un massimo di 250 persone rispetto alle attuali 180-200 persone, la capacità di ricevere due elicotteri, a doppio scafo che permette una maggiore protezione alla nave dai danni con le soluzioni di sicurezza avanzate.

Una caratteristica particolare introdotta sulla base delle necessità degli operatori del settore è quella di aumentare lo spazio sul ponte scoperto per avere molto più spazio per le loro operazioni quotidiane.

Secondo Scherl, Overdrill e Proxima hanno scafi più piccoli rispetto alla flotta attuale perché molte attrezzature e macchinari sono stati collocati all'interno della nave lasciando i ponti scoperti.

Il design non è stato fatto su misura per un cliente specifico, ma può essere adattato per una vasta clientela che ne ha bisogno in quanto vi è abbastanza spazio per le regolazioni.

La costruzione di questo tipo di nave è stimato in circa 30 mesi dalla firma del contratto.

Scherl: "Sì abbiamo, in particolare interessato le major del petrolio con sede negli Stati Uniti ma anche in Europa, come Transocean, Ensco, Shell, British Petroleum, Saipem e Statoil. Erano molto entusiasti. Questo è stato molto importante per noi per ottenere il loro interesse sul progetto al fine di verificare se i punti di messa a fuoco sono stati raggiunti con il nuovo design. Nell'ultimo anno abbiamo affrontato una riduzione degli ordini per questo tipo di navi. C'è stato un boom evidente nel 2010-2011, quando molti ordini per questo tipo di navi sono stati collocati presso i cantieri in Corea. Ora, molti di questi ordini sono annullati. Il numero della flotta attuale del mercato è calato moltissimo".

Ciò significa che gli investimenti in questo tipo di navi in aggiunta a tutti i tipi di apparecchiature offshore ha subito una caduta di ordini".