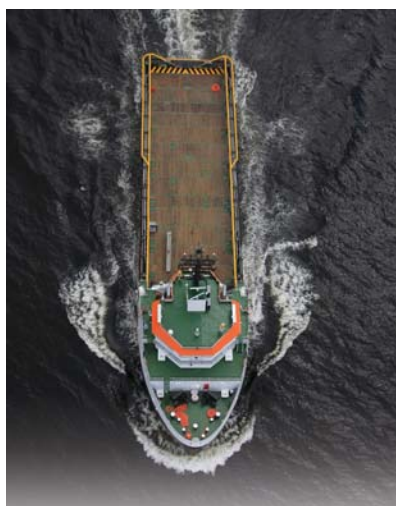


Uma *joint venture* latina

por Beatriz Cardoso

A brasileira Wilson, Sons e o grupo chileno UltraTug apresentam ao mercado a *joint venture* que formaram para operar no apoio marítimo à exploração e produção de petróleo e gás.



PSV 7216 *Petrel*

Comprimento Total	71,80 m
Boca Moldada	16,0 m
Pontal Moldado	7,5 m
Calado Máximo	6,00 m
TPB	3.320
AB	2.475
Área do Convés	640 m ²
Resistência do Convés	5 t/m ²
Carga do Convés	1.400 t
Velocidade máxima	12 nós
Acomodações	22 (14 trip. e 8 pass.)

Apesar de não terem fronteiras entre si, de existir uma imensa cordilheira – a dos Andes – no meio do caminho e de os dois países serem banhados por diferentes oceanos, Chile e Brasil vão ‘navegar’ juntos no mercado *offshore*. Começam a fazer isso nos próximos meses, com o PSV *Petrel*, a primeira embarcação de apoio às plataformas de petróleo da recém-criada *joint venture* Wilson, Sons UltraTug Offshore, que reúne a brasileira Wilson, Sons e a Magallanes Navegação Brasileira, do chileno grupo UltraTug.

A apresentação da nova empresa, e do primeiro fruto desta parceria, foi feita no dia 31 de março, no Rio de Janeiro, na solenidade de batismo do novo PSV (Platform Supply Vessel), que vai operar para a Petrobras. A embarcação foi construída no Guarujá (SP), no estaleiro da Wilson, Sons, que investiu cerca de US\$ 25 milhões no empreendimento com índice de nacionalização de mais de 60% – significativamente superior aos dos demais PSVs construídos no país.

O acordo que criou a Wilson, Sons UltraTug Offshore compreende a junção das operações *offshore* no Brasil das duas empresas, com 50% de participação cada uma. O principal foco é conquistar uma fatia no mercado de apoio marítimo à exploração e produção de petróleo e gás na costa brasileira.

O batismo, que é uma tradição do setor naval, foi prestigiado pelo prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, e da primeira-dama, Cristine Paes, escolhida para ser madrinha do PSV *Petrel*.

Uma família de PSVs

O PSV *Petrel* é, na realidade, irmão gêmeo do PSV *Atobá*, entregue pela Wilson, Sons no ano passado, e o sexto da frota de PSVs construída pelo estaleiro. Para assegurar um voo mais alto no mercado, a Wilson, Sons batizou os seis PSVs com nomes de aves marinhas.

Os dois primeiros, que eram projetos da Rolls-Royce, foram os PSV Saveiros *Albatroz* e Saveiros *Gaivota*, entregues em 2003. Acelerando na linha de produção, para atender a um mercado aquecido, a empresa brasileira construiu quatro PSVs nos dois últimos anos, com projetos da holandesa Damen Shipyard: o PSV Saveiros *Fragata* (2007), o Saveiros *Pelicano* (maio de 2008), o Saveiros *Atobá* (setembro de 2008) e o *Petrel*.

ACOPLAMENTO DISCFLEX



DISCFLEX
Acoplamento de lâminas.

Atende à Norma API 671 4ª edição. Balanceado conforme Norma AGMA Standard 9000 - C90 classe 9.



Consulte-nos para obter maiores informações sobre nossas soluções e serviços.

Av. Tamboré, 1113 - Alphaville Industrial - SP
CEP 06460-915 - PABX: (55 11) 4166-6600
Vendas: (55 11) 4166-6633 - Fax: (55 11) 4195-1569

www.vulkan.com.br
acionamentos@vulkan-brasil.com.br

Rod. Eng. Const. Cintra Km 91 - B. da Ponte
CEP 13252-200 - Caixa Postal 141 - Itatiba - SP
PABX: (11) 4894-7300 - Fax: (11) 4894-7329

www.sime.com.br
vendas@sime.com.br



A Vulkan é uma empresa certificada conforme normas: ISO 9001 e ISO 14001

Sem o Saveiro no nome, o *Petrel* é o mais moderno desta série de PSVs, que tem como principal diferencial ser menos poluente e mais potente para o transporte de 3 mil toneladas de carga. O projeto da Damen abrange um pacote de motores CAT diesel e Web elétricos. "Ele é dotado de um sistema de propulsão diesel-elétrico, a mais alta tecnologia disponível no mercado internacional", destaca Arnaldo Calbucci, diretor de Rebocadores, Offshore e Estaleiro do grupo Wilson, Sons. Segundo ele, uma das principais vantagens desse sistema é a significativa redução no consumo de combustível e a redundância dos motores principais, resultando em maior confiabilidade e segurança na operação.

A empresa tem hoje uma carteira de 11 rebocadores e cinco

PSVs – mais um para a frota da Wilson, Sons e quatro para atender o contrato com a empresa chilena Magallanes, de US\$ 100 milhões a serem entregues até 2011. "Todas as embarcações do grupo são construídas no nosso estaleiro do Guarujá (SP), que será ampliado. Isso traz uma importante vantagem competitiva, pois garante a disponibilidade de espaço para as construções e otimização dos preços das embarcações", salienta o executivo. "Além disso, o modelo de construção dos nossos estaleiros baseia-se em parcerias com projetistas consagrados, fornecedores de equipamentos e serviços, resultando em uma eficiência ímpar e índice de nacionalização elevado quando comparado com outras unidades existentes no país." ■

Meta de expansão

UM DOS MAIORES OPERADORES integrados de logística portuária e marítima e soluções de cadeia de suprimento no mercado brasileiro, em seus mais de 170 anos de atividades o Grupo Wilson, Sons consolidou uma trajetória bem-sucedida. O que é confirmado pelos números obtidos no ano passado, quando a receita líquida da companhia aumentou 23,3%, passando de US\$ 404 milhões em 2007 para US\$ 498,3 milhões.

Com atuação em todo o território brasileiro, presta uma gama completa de serviços para as empresas que atuam no comércio internacional, em particular no setor portuário e marítimo. Suas atividades estão divididas em seis segmentos de operação: terminais portuários, rebocagem, logística, agenciamento marítimo, *offshore* e atividades não segmentadas como o estaleiro localizado no Guarujá (SP).

Atenta ao crescimento das atividades na Baía de Santos, a empresa prevê novos investimentos para ampliar ainda mais seu parque industrial. "O Grupo Wilson, Sons iniciará, nos próximos meses, a construção de um novo estaleiro, no mesmo município, o qual contará com um dique-seco com capacidade

para construção e manutenção de embarcações *offshore*", revela Arnaldo Calbucci. O novo estaleiro terá capacidade para construção, inclusive de AHTS (Anchor Handling Tug Supply), embarcação de grande porte especializada em manuseio de âncoras, reboque e suprimentos a plataformas de petróleo, e que hoje não podem ser construídas no estaleiro atual, assegura ele.

Em uma demonstração clara de que quer consolidar sua atuação nacional, o grupo planeja construir um estaleiro no município de Rio Grande (RS), com o dobro da capacidade das instalações de Guarujá, no qual será possível construir embarcações *offshore* de grande porte, rebocadores, embarcações militares e navios *feeder* de até 25 mil toneladas de capacidade de carga.

"Os três estaleiros terão como prioridade a construção de embarcações para o Grupo Wilson, Sons, mas também vamos buscar atender demandas do mercado", observa o executivo. Ele afiança que tais investimentos permitirão o crescimento da divisão de embarcações *offshore* do Grupo e a manutenção do programa de renovação da frota de rebocadores portuários. "E, com certeza, se alinham com as possibilidades que o plano estratégico da Petrobras demandará do mercado", finaliza Arnaldo Calbucci.

Na reta final

Obras dos módulos de acomodação avançam no Estaleiro TWB. por Beatriz Cardoso

Uma das maiores construções em alumínio naval do Brasil entrou em fase final de edificação nesta semana, no Estaleiro TWB S/A Construção Naval, em Navegantes, Santa Catarina. Frutos de parceria entre Pontec e TWB, os módulos de acomodação da plataforma de petróleo PCH1, da Petrobras, foram acomodados na posição final de içamento, o que permitirá a conclusão das obras navais e estruturais e o início dos trabalhos de acabamento.

Quando estiverem concluídos, a partir do mês de agosto, os módulos de acomodação terão aparência semelhante à de um hotel. Serão três níveis ou pisos com 48 camarotes e 192 leitos. A estrutura se destina a acomodar confortavelmente as equipes responsáveis por operar a plataforma de petróleo na Baía de Campos (RJ).

Ao todo, o imenso bloco de alumínio naval processado tem 13 m de largura, 31,5 m de comprimento e 10,7 m de altura. Quando estiver concluído, inclusive com os acabamentos, pesará cerca de 210 toneladas – o equivalente ao *fast ferry boat Ivete Sangalo*, recém-construído em alumínio naval, pelo Estaleiro TWB, e em operação na Baía de



Todos os Santos (BA). Desse total, 150 toneladas são de puro alumínio naval.

Os módulos de acomodação são mais um exemplo da versatilidade da aplicação do alumínio em construções navais. O processamento dessa matéria-prima é uma das especialidades do estaleiro TWB, que na semana passada também entregou mais uma embarcação em alumínio do tipo Crew Boat, de um total de quatro, para a Delba Marítima S/A. "O uso do alumínio naval já está no DNA da nossa empresa", destacou o presidente da TWB, Rei-

naldo Pinto dos Santos, satisfeito com o esforço das equipes do estaleiro.

Para o gerente do projeto na TWB, André Martins, a solda das chapas em alumínio recebe atenção especial desde o começo das obras e mais uma vez se configura num diferencial oferecido pela empresa. O estaleiro investe, há vários anos, na formação de mão-de-obra especializada nessa área e os resultados são elogiados por todos os clientes que contrataram a construção de embarcações nos últimos anos.

O Estaleiro TWB é reconhecido pela aplicação do alumínio naval em obras de grande porte, como o *Ivete Sangalo* – recentemente entregue para a travessia Salvador-Itaparica, transportando 600 pessoas e 72 carros – e os módulos de acomodação da plataforma de petróleo PCH1, da Petrobras. Juntas, essas duas obras devem consumir quase 500 toneladas de alumínio naval. Uma matéria-prima que exige trato mais apurado que o aço para a montagem das embarcações, especialmente no que diz respeito à solda, mas permite a redução do peso final da estrutura construída e uma série de outras vantagens associadas.

A empresa brasileira ainda representa a australiana Sea Transport Solutions para a construção de embarcações oriundas de seus projetos em alumínio naval na América Latina. Também possui, em sua carteira de clientes, uma série de projetos customizados e específicos para os mais variados clientes, como as embarcações para recolhimento de hidrocarbonetos para a Petrobras e as dragas modulares Tocantins e Rio Madeira, em construção para a companhia holandesa Van Ord. ■

Rompendo fronteiras

AS CONSTRUÇÕES E PROJETOS navais que colocam o estaleiro TWB S/A entre os mais importantes do Brasil, especialmente no processamento e aplicação do alumínio naval em grandes obras, foram apresentadas no dia 18 de março, na sede da companhia, na cidade do Guarujá, a alguns dos principais estaleiros e fornecedores da indústria naval argentina. O encontro faz parte da programação da Semana Argentina em São Paulo, organizada pelo Ministério das Relações Exteriores da República Argentina, Consulado Geral em São Paulo e a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

A comitiva argentina era integrada pelas empresas El Ateneo, que produz equipamentos e mobiliários para embarcações; Astilleros SPI, estaleiro construtor de embarcações para transporte de cargas e passageiros; Atandonor, que fornece embarcações para transporte de mercadorias e Unidelta, estaleiro de reparos e construção de veleiros e catamarãs.

Os argentinos mostraram seus produtos além de assistirem apresentações sobre as obras e estrutura do estaleiro, localizado na cidade de Navegantes (SC). A expectativa é de que os contatos possam resultar em contratos e negócios futuros entre o estaleiro brasileiro e os visitantes argentinos.

Tudo em equipamentos de acesso para sua montagem e manutenção industrial.



Venda, locação e montagem de estruturas tubulares convencionais, torres modulares de encaixe NR18 e plataformas de trabalho.



Atendimento comercial em todo o Brasil

0800 282-2125
www.sh.com.br

Peso-pesado na área

por Cassiano Viana



Blue Marlin

Comprimento	224,80 m
Largura	63 m
Calado	13,30 m
Calado máximo submerso	28,40 m
Convés	63 m x 178,2 m (11,2 mil m ²)



Mighty Servant I

Comprimento	190,03 m
Largura	50 m
Calado	12 m
Calado máximo submerso	26 m
Convés	50 m x 150 m (7,5 mil m ²)

Chegam ao Brasil, com plataformas de perfuração a bordo, duas das maiores embarcações para transporte pesado da Dockwise.

Das maiores embarcações da Dockwise Shipping, a *Blue Marlin* e a *Mighty Servant I*, estão, desde o dia 30 de abril, no Brasil. Os dois navios são utilizados em operações de *Heavy Lift Transport* (transporte pesado), modalidade em que navios, embarcações e estruturas pesadas são transportados a bordo de grandes navios ou barcas semissubmersíveis.

O *Might Servant* trouxe a plataforma de perfuração da Noble, Dave Beard, semissubmersível para águas ultraprofundas, que irá operar em lâminas d'água de até 3.000 m, e estava sendo construída no estaleiro Dalian, na China. Ela será acabada no estaleiro Brasfels. A unidade foi afretada pela Petrobras para campanhas de perfuração em lâminas d'água que variam de 500 m a 3.000 m. Já o *Blue Marlin* trouxe a *Ocean Quest*, da Diamond, que vai operar para a ENI e a OGX, em projetos na Bacia de Santos.

O *Blue Marlin* pode carregar unidades de até 73 mil toneladas. O *Mighty Servant I* pode carregar 42 mil toneladas de deslocamento. Ambos já transportaram, em 2001 a P-40, de 42 toneladas, de Cingapura para o Rio de Janeiro. O *Blue Marlin* também transportou o casco da P-52.

A belgo-holandesa Dockwise possui atualmente 22 embarcações. Por enquanto estas são as duas unidades em atividade no Brasil. No entanto, a companhia está prospectando o fornecimento de mais unidades para projetos desenvolvidos no país.



Fotos: Divulgação Dockwise

Frota ampliada

RSV *CBO Isabella*, 15º da frota da CBO, vai iniciar operações para a Petrobras.

O navio de apoio marítimo *CBO Isabella*, o 15º navio da frota da CBO, deverá iniciar ainda este mês operações em conjunto com o Deep Ocean Subsea Services atendendo à Petrobras. A embarcação foi batizada no dia 14 de maio, pela madrinha Adriana Ancelmo Cabral, primeira dama do Estado do Rio de Janeiro.

Trata-se de um navio do tipo RSV (Remote Operated Vehicle Support Vessel) construída a partir de um projeto único (UT 715 L) desenvolvido especialmente para a CBO. Dotado de DP2 (posicionamento dinâmico com redundância), ele dará suporte às operações de construções subaquáticas que utilizam submarinos operados por controle remoto. A embarcação foi construída no Estaleiro Aliança que fará mais seis outros navios com o mesmo projeto básico.

O presidente da CBO e do Estaleiro Aliança, **Luiz Maurício Portela**, afirmou que a parceria com a norueguesa Deep Ocean, empresa do grupo Trico Marine especializada em operações subaquáticas em águas profundas,



possibilita à companhia ampliar suas atividades no segmento de suporte a construção subaquáticas. A CBO é a empresa de apoio marítimo com melhor índice de excelência operacional, dentre 25 outras empresas deste segmento, na avaliação anual divulgada pela Petrobras, em 29 de março de 2009.

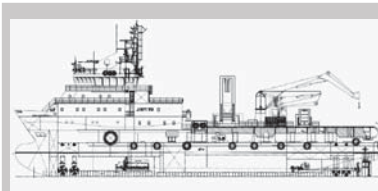
Operações submarinas

O *CBO Isabella* foi construído para acomodar até 45 pessoas e dispõe de uma sala especial de operações ROV/Surveyor. As operações em até 3.000 m de profundidade serão realizadas com os seguintes equipamentos:

- guincho, para lançamento/recolhimento de *transponders*, perfilador de velocidade e correntômetro com pórtico A-frame, com cabos que atingem até 3.000 m de profundidade.
- pórtico A-frame, com capacidade mínima de 10t SWL, para trabalho em conjunto com o guincho de 10 ton.
- ROV (Remote Operated Vehicle) de intervenção, com guincho e pórtico A-frame de lançamento/recolhimento do ROV, para operações até 3.000 m de profundidade.
- ROV de observação, com guincho e pórtico A-frame para lançamento/recolhimento do ROV,

para operações até 1.000 m de profundidade.

- guindaste de convés tipo "Knuckle Boom", com capacidade de 10 t a 20 m, para operações até 100 m de profundidade, equipado com célula de carga e indicador de comprimento de cabo. ■



CBO Isabella

Tipo de embarcação	RSV
Comprimento total	76,7 m
Comprimento Lpp	68,2 m
Boca	17,0 m
Pontal	7,0 m
Calado máximo	5,9 m
TPB	3.150 t
MCP - Motor Principal (BHP)	2 x 3.110
Impelidores Laterais (BHP)	4 x 800
Velocidade	14 nós

Em construção: *CBO Carolina* (setembro de 2009); *CBO Anita* (janeiro de 2010); *CBO Bianca* (maio de 2010); *CBO Ana Luiza* (junho de 2010); *CBO Alessandra* (outubro de 2010) e *CBO Renata* (novembro de 2010).