

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Motori Wärtsilä per l'ammiraglia metanolo-ready di NovaAlgoma

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 18th, 2024

Sarà Wärtsilä a fornire il pacchetto di propulsione completo la cementiera metanolo-ready da 38.000 tonnellate di portata lorda, la più grande nave del suo genere al mondo, [ordinata al cantiere cinese](#) Zhejiang Xinle Shipbuilding da NovaAlgoma, joint venture tra la svizzera Nova Marine Group della famiglia Romeo e la canadese Algoma Central Corporation.

La fornitura di Wärtsilä comprende due motori Wärtsilä 32, un motore ausiliario Wärtsilä 25, due riduttori, due eliche a passo variabile, un tunnel thruster, tre sistemi di post-trattamento dei gas di scarico a riduzione catalitica selettiva, il sistema di controllo della propulsione, due generatori ad albero e gli accessori del motore. La consegna dell'attrezzatura è prevista a partire da novembre 2025.

“La modularità del motore Wärtsilä 25 offre quindi la massima flessibilità, mentre l'efficienza e il risparmio di carburante del motore consentono di ridurre al minimo le emissioni. Inoltre, le soluzioni di propulsione Wärtsilä garantiscono un'elevata efficienza, aiutando le navi a raggiungere gli obiettivi di conformità. Questo risultato è ottenuto in combinazione con un riduttore che riduce la velocità dell'elica, il che significa che viene utilizzato un diametro maggiore dell'elica per massimizzare l'efficienza propulsiva” ha spiegato una nota di Nova Marine.

Secondo la compagnia della famiglia Romeo si tratterà “della prima nave cementiera al mondo a essere dotata di propulsione dual fuel metanolo: in grado cioè di utilizzare sia il combustibile tradizionale che il metanolo affiancato da altre tre innovazioni di alta tecnologia: un sistema di cold ironing che le consentirà in porto di collegarsi alle banchine elettrificate e un apparato di air lubricating system ossia un sistema di pompaggio di aria ad alta pressione che attraverso microfori nello scafo, consentirà di ridurre la resistenza dello scafo al mare abbattendo sia i consumi che le emissioni. E, infine, la dotazione di un waste heat recovery system, ossia di un avveniristico sistema di riutilizzo dei gas di scarico del motore principale della nave e dei generatori che, anziché essere “emessi” nell'aria vengono convogliati in questo apparato in grado di produrre 250 Kw di energia elettrica a disposizione della nave”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER

ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

This entry was posted on Wednesday, December 18th, 2024 at 8:30 am and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.