



	Telefon	UHF Kanal	VHF	Normal Situasjon
Sentralbord	51 99 00 00			
Sentralt Kontrollrom	51 57 33 33	4	16, 67	
Kran Nord	51 57 30 42	10	16, 67	Benyttes ved forberedelser/planlegging av kranoperasjoner mot fartøy
Kran Sør	51 57 30 96	11	16, 67	Benyttes ved forberedelser/planlegging av kranoperasjoner mot fartøy
Logistikk leder	51 57 31 10		67	
Fagansvarlig logistikk	51 57 31 15	10/11	67	
Mud kontroll (Boring)	51 57 34 09	3	67	
MOB båt (øvelser og reelt)			67	
Livbåter (øvelser og reelt)			67	

Anmerkninger:

1. Krankapasiteter er avhengig av vindforhold og bølgehøyde. Kranoperasjoner opphører normalt når vind er 40 knop. Det kan være forhold som gjør at kranoperasjoner må stoppes før.
2. Dersom det går generell alarm på plattformen, skal fartøysjef umiddelbart avslutte evt. Laste/losse operasjoner og klargjøre for frakobling. Avklar med kontrollrom om frakobling skal skje kontrollert, eller om fartøy skal gå ut av området og dermed forårsake slangebrudd.
3. Lastestasjonene er plassert sør/nord på plattformen. Disse er identiske med forskjellen at nordsida ikke har slanger for sement, vann og diesel.
4. Fisking er forbudt innenfor 500 m. sone.

Bevegelsekarakteristikk for Snorre A

- Der er ingen klar sammenheng mellom Snorres bevegelser og vær eller sjøtilstand
- Der er ingen kjent symmetri i plattformens bevegelsesmønster
- Typisk horisontal offset fra origo < 5 meter i normale laste/losse kondisjoner
- Hiv, Rull, Stamp og Gir for Snorre A er i praksis null i normale laste/losse kondisjoner

Dokumentert Strukturell design kapasitet mot båtstøt Snorre A

Detaljer om den strukturelle kapasiteten ved kollisjon med fartøy er gitt i S1-AA-NRD-0120, Rev. A 1989, Kap. 11.

- Dimensjonerende kollisjon i analysen var sideveis kollisjon, m=5000 tonn med added mass 40%, V=2 m/s og treffyta 5x5 meter. Fartøy antatt stivt.
- Ved designkriterie 14 MJ er deformasjon av ytterhud i søyle beregnet til 1m. Første kontakt mellom ytter og innerhud i kollisjonszone er beregnet att skje ved 18 MJ.
- Kollisjonszone på Snorre A stekker sig fra -10 meter til +16,5 meter fra LAT.

Øvrig info:

Normal laste/losseposisjon er på nord/syd side.

Forflytting mellom nord/Syd innenfor 500 meters sonen gjøres på vest sida.

Retningslinjer før aktivitet i forbudssone (exclusion zone) ref. Aris R-32669.

Før all fartøysaktivitet innenfor 500 meters sonen, skal en vurdering i forhold til innretningens kollisjonskapasitet utføres.

Innretningens kapasitet ifm kollisjon med fartøy se S1-AA-NRD-0120, Kap. 11.

RESTRIKSJONER FOR FARTØYSANLØP

Disse er tatt utgangspunkt i de to fartøy som per i dag går på Snorre A i supply virksomhet, Havila Charisma og Far Searcher, men er og gyldig for andre fartøy som skal in i sikkerhetssonen.

- Lasting og lossing skal ikke skje ved Hs høyre en vist i «worst case» i grafer under.
- Høy og Lavvann nivå må tas hensyn til, se grafer under.
- Lasting og lossing skal skje ved posisjonering på le side av plattform.
- Anløp skal uten unntak skje ihht. retningslinjer i OM101.14.02, (G-OMO)
- Fartøy skal aldri ha akter riktet mot nettene. Varken under forflytting eller under laste/losse operasjoner
- Kun ligge med fartøy alongside, slik at begge søyler dekker fartøyet.
Det vil si parallelt med plattform slik at en evt. drive off ikke får akter (eller Baug) på fartøy at rotere in mellom søyler.

Riser nett kapasiteter er vist i grafene under. De to øverste viser kapasitet ved drift on i Høy respektive lavvann. «Drift on» vil si tap av posisjon / sort skip der fartøy driver in i nett. Denne informasjonen kan også brukes for å indikere kapasitet ved «drive off» gjennom enkel tommelregel da Hs regnes om til hastighet med en faktor 2, ($v = Hs / 2$). Kapasitet ved «drive on» vises i nederste graf.

Grafene under viser to kapasitetskurver, da antall horisontale tau i nett som engasjeres ved kollisjon kan variere. Worst case er 5.2MJ da kun ett Tau bidrar. Best case er 9.5 MJ der maksimalt antall engasjeres. I realiteten ligger kapasiteten et sted mellom de to kurvene. Merk: Ved Høyre Hs ligger reell kapasitet nærmest den undre kurven, og ved lavere Hs så ligger kapasitet nærmest den øvre kurven.

