SRF-JRMC dry-docks CFAY tugboat *Kittanning*

Story and photo by Keiichi Adachi, CFAY Public Affairs

The U.S. Naval Ship Repair Facility and Japan Regional Maintenance Center (SRF-JRMC) performs its mission to "Keep the 7th Fleet operationally ready" by providing ship repair, maintenance, and modernization.

Such was evident when SRF-JRMC recently dry-docked the 44-year-old tugboat *USS Kittanning* (YTB 787) at dry dock 3 for a Docking Selected Restricted Availability (DSRA). The DSRA is expected to last nine weeks to conduct scheduled repairs, material upgrades and clean and paint the entire hull.

Commander Fleet Activities Yokosuka (CFAY) Port Operations Department (Port Ops) safely guides every 7th Fleet ship into the right berths and dry docks before SRF-JRMC can begin its work during a scheduled repair period.

Port Ops owns five harbor tugs; *USS Muskegon* (YTB 736), *USS Manistee* (YTB 782), *USS Opelika* (YTB 798), *USS Massapequa* (YTB 807) and *Kittanning*, each with an average of 43 years of service.

"CFAY Port Ops and SRF-JRMC have been working together for a very long time. We support maintenance of tugboats and other water craft belonging to Port Ops mainly at intermediate and depot levels of maintenance," said Master Chief Machinist's Mate (SW/AW) Shane Lazio.

Performing maintenance on any ship is always a challenge, but the advanced age of the five tugs makes it even more so. SRF-JRMC has been conducting required ship repairs, maintenance and modernization on board the tugboats because the Yokosuka home porting of *USS George Washington* (CVN 73) requires at least three tugboats be always available to ensure safe movement of the aircraft carrier when entering or leaving port in Yokosuka.

Tugboats are quite strong for their size and their diesel engines typically produce from 750 to 3,000 horsepower. The tugboat's main function is to maneuver, primarily by towing or pushing barges, disabled ships and other vessels in harbors and over the open sea.

The main engine of the tugboat has the power to conduct the tug's mission. However, the engine takes up so much room that there is very little space left to maneuver for personnel performing maintenance and repair.

***USS Kittanning* (YTB 787) safely pulls into dry dock 3 by joint efforts of members of Port Ops and SRF-JRMC while leaders of the docking evolution look on.**
ポートオプスとSRF-JRMC従業員が協同でUSSキッタニングを無事３号ドックに引き入れる。

"Even something that sounds as simple as clearing a blocked drain can take more than four hours to perform because the drain piping is not always straight up and down, but instead is winding, connected at three locations, and also passes and goes behind the tug's exhaust pipe," said a SRF-JRMC Japanese employee who was working on the *Kittanning*.

The advanced age of the tugboats also provides SRF-JRMC with the challenge of finding replacement parts when the companies that originally manufactured an item have long since gone out of business and often times a replacement part cannot be found. SRF-JRMC must then design and sometimes manufacture the part, which is required to get the job done for our customers, according to the SRF-JRMC Shop Division.

Since these tugboats have been the mainstay of supporting 7th Fleet ships, SRF-JRMC and Port Ops must work closely to support the high operational tempo that comes with the forward-deployed naval forces.

"To be consistent with daily maintenance requirements while supporting operations with vessels as old as these requires lots of dedicated attention and cooperation by both SRF-JRMC and Port Ops," said Lazio.

SRF-JRMC、YTB　787タグボートを入渠する

文・写真：安達慶一、CFAY広報課

艦船修理廠及び日本地区造修統括本部(SRF-JRMC)は 艦船修理、整備や機材の刷新の提供を行い「第七艦隊の艦船を常に機能できる状態に保つ」という使命を遂行している。

先頃、SRF-JRMCはドック内造修工事（DSRA）の為に現役44年になるタグボート・USSキッタニング（YTB-787）を３号ドックに入渠させた。9週間の工事期間で修理、部品のアップグレード、全船体の清掃と塗装を予定している。

SRF-JRMCが定期修理前に、米海軍横須賀基地司令部（CFAY）の港湾運営室（ポートオプス）が第七艦隊のそれぞれの艦船を安全に且つ正確に桟橋に係留させ、ドライドックに入渠させる。

ポートオプスはYTBと呼ばれる５隻のタグボートーマスケゲン（７３６）、マニスティー（７８２）、キッタニング（７８７）、オペリカ（７９８）、マサペック（８０７）を保有する。平均すると築43年のタグボートだ。

「ポートオプスとSRF-JRMCは業務上の長い付き合いです。SRF-JRMCはポートオプスが保有するタグボートの整備と水上船体に設置してある高額な機材を主に整備します」とMMCM(SW/AW)シェイン・ラジオさん。

いかなる艦船の整備も容易とはいえないが、５隻の古いタグボートの修理は困難を極める。横須賀基地に配備されたUSSジョージ・ワシントンの港湾内への安全な出入港には少なくても常時3隻のタグボートが必要だ。SRF-JRMCでは全てのタグボートの修理、整備や機材の刷新を手掛けている。

タグボートは大きさの割にかなりのパワーあり、ディーゼルエンジンは７５０馬力から３０００馬力の出力がある。主に港湾内外でバージ、故障船、その他の船舶を押したり、引いたりすることに使われている。

タグボートの原動力であるエンジンは、タグボート内の多くのスペースを占めてしまう。その結果、ボート内は狭く修理や整備の作業員には大変窮屈だ。

「キッタニングの煙突内にある排水管の詰まりの除去のように簡単そうな作業でも、４時間以上かかります。それは排水管がまっすぐにタグボートの底を通ってているのではなく、曲がりくねっている上に３箇所で接合され、更には排水管がタグボートの排気管の裏に設置されているからです」とキッタニングの整備を行った日本人従業員がその苦労を話してくれた。

タグボートを作った会社が撤退していて、交換する部品が見つからないことも古いタグボートの整備ではあることだ。そんな時は修理完成のために、部品をデザインしたり、作り出すこともあると、SRF-JRMC工場管理部はカスタマーへの支援の姿勢を語る。

大型のタグボートは第七艦隊艦船への支援の要ともいえる。その為、前方展開配備の状況下で艦船の速いオペレーションを支援する為、SRF-JRMCとポートオプスも緊密に作業することが不可欠である。

「このような古いタグボートへの支援をしつつ、日々必要とされる整備を一貫して行なうには、SRF-JRMCとポートオプス、双方の多大な貢献的取り組みと協調が必要です」とラジオさんは語った。

A CFAY Port Operations Department pusher boat safely moves *USS Kittanning* (YTB 787) into position while SRF-JRMC line handlers work to position the tugboat over keel blocks in dry dock 3.
USSキッタニングは、SRF-JRMC従業員の舵取りとポートオプスのプッシャーボートの誘導で、３号ドック内のキールブロックに配置された。