

# NEW KID ON THE BLOCK, VAN 125 JAAR

Shipyard De Hoop is 'snelle leerling' in maken fast vessels

Shipyard De Hoop bouwt al 125 jaar schepen. 'Maar als het gaat om fast supply intervention vessels zijn we een 'new kid on the block', zegt CEO Patrick Janssens. Vijf FSIV's worden op dit moment gebouwd. De geringe ervaring van De Hoop met snelle schepen leverde verrassende keuzes op.

'Vergeleken met die van onze grootste concurrent verbruikt onze FSIV de helft minder brandstof.'

De 'Karina' is een van de vijf hybride fast supply intervention vessels die Shipyard De Hoop heeft ontworpen en op dit moment bouwt.

Snelle schepen, snelle levering. Dat laatste is een van de handelsmerken van Shipyard De Hoop, het eerste niet. De meeste schepen die van de hellingen van het bedrijf glijden zijn groter en minder snel dan de fast supply intervention vessels (FSIV's) die het voor Pemex bouwt. De vijf FSIV's zijn 55 meter lang en worden ingezet voor het vervoer van mensen en materieel naar boorplatforms in de Golf van Mexico. 'Alle schepen die we bouwen, ontwerpen we zelf', vertelt Patrick Janssens. 'Doordat we weinig snelle schepen maken, zijn we met een frisse blik aan het ontwerp begonnen. Dit leverde innovaties op die je doorgaans niet aantreft bij dit type schip. Het uitgangspunt was een FSIV te maken dat relatief goedkoop in aanschaf is, lage onderhoudskosten heeft, zo min mogelijk brandstof verbruikt, veel comfort biedt aan bemanning en passagiers en optimale prestaties levert. We zijn erin geslaagd een schip te ontwikkelen dat aan al deze voorwaarden voldoet. Dat is bovendien gelukt in een zeer korte tijd. Eind 2012 kregen we deze order. De vijf schepen worden eind dit jaar, begin volgend jaar opgeleverd.'

#### Sneller vol dan leeg

Een van de opvallendste kenmerken van het FSIV van De Hoop is dat het schip volledig beladen (200 ton lading, 100 passagiers) sneller vaart dan leeg. 'Als de laadcapaciteit helemaal benut is, ligt de topsnelheid op 21 knopen. Leeg is dat 20 knopen. Dat komt doordat het ontwerp optimaal tot zijn recht komt als het schip beladen is. Vergelijkbare schepen hebben een veel hoger topsnelheid, tot wel 28 knopen, maar halen die maar één keer, als ze afgeleverd worden. Een-

maal beladen daalt de topsnelheid snel.' Bij de keuze van het materiaal van de romp maakte De Hoop ook een andere keuze dan zijn concurrenten. 'Onze romp is helemaal van staal. Om het gewicht laag te houden, gebruiken anderen ook aluminium. Het voordeel van staal is dat het veel voordeliger is en makkelijker en goedkoper te onderhouden is dan aluminium.'

#### Hybride aandrijving

De vijf FSIV's hebben een hybride aandrijving en kunnen zowel dieseldirect als dieselelektrisch varen. De hoofdmotoren zijn twee Caterpillar-dieselmotoren. Bij lage snelheden, tot 13 knopen, drijft de aan bakboordkant gelegen dieselmotor een generator aan die twee elektromotoren van stroom voorziet. De schepen hebben twee schroeven met een grote diameter en een groot bladoppervlak. Het voordeel hiervan is volgens Janssens dat de FSIV's daarmee, ook als ze zwaar beladen zijn, hun snelheid behouden. 'Vergelijkbare schepen hebben vaak drie of vier kleinere schroeven, maar daarmee neemt de snelheid juist af naarmate de belading toeneemt.'

Een optie op de FSIV's van De Hoop is de door Van Oossanen Naval Architects ontworpen Hull Vane. Dat is een 'vleugel' die achter de roeren onder de romp zit en de scheepsweerstand vermindert. Janssens: 'De Hull Vane, de aandrijving en het ontwerp van de romp zorgen samen voor een laag brandstofverbruik. Vergeleken met een vergelijkbaar schip van onze grootste concurrent verbruikt onze FSIV zelfs de helft minder brandstof. Toen we aan dit project begonnen, hadden we niet veel ervaring met dit soort snelle schepen. Gezien het resultaat leren we snel.' ●

In juli hield Shipyard De Hoop geslaagde proefvaarten met de 'Karina' op het Hollands Diep, het Haringvliet en de Noordzee.

