

De Hoop bouwt zes krachtpatsers voor de Kaspische Zee



Met de oplevering van werfnummer 481, de Kabanbay Batyr, is Shipyard De Hoop in Lobith-Tolkamer eerder dit jaar op stoom gekomen voor de productie van een reeks van zes sleepboten. Het eerste schip in de serie is overgedragen aan Blue Water Shipping, na geslaagde proefvaarten eind maart - zowel op zee als over de rivier.

Hierna volgde vrijwel meteen haar eerste reis naar Kazachstan over zee. Inmiddels zijn ook de werfnummers 482 Karasay Batyr, 483 Bogenbay Batyr, 484 Raiymbek Batyr en 485 Nauryzbay Batyr na hun succesvolle proefvaarten opgeleverd. Dat laat nu alleen werfnummer 486 Otegen Batyr over, om overgedragen te worden. ‘Batyr’ geldt als een eretitel, hetgeen ‘dappere strijder’ betekent in de Kazachse taal.

De serie van zes bestaat uit twee verschillende, door De Hoop zelf ontworpen scheepstypen; – Vier grotere, elk met aangepast ijsklasse-ontwerp en twee kleinere modellen. Werfnummers 481 tot en met 484 zijn de grotere formaat sleepers (29,15 x 10,73 meter) van deze serie, voorzien van zogenoemde ‘azimuthing stern propulsion units’, oftewel voortstuwing door middel van roerpropellers met een boldertrekkkracht van 42 ton. De nieuwe sleepers zullen hoofdzakelijk worden belast met het transport van offshore platformcomponenten over een 75 kilometer lang kanaal door het ondiepe water van de Kaspische Zee naar de losfaciliteiten in Prorva.

Hoge snelheid

Door de twee Mitsubishi S16R-MPTAW-2 hoofdmotoren met 1380 kW bij 1650 toeren per minuut kunnen de schepen een snelheid van 12,8 knopen bereiken. De economische snelheid ligt net boven de 10 knopen, wat veel hoger is dan de

6 à 7 knopen van concurrerende schepen. De motoren drijven direct twee Schottel SRp 360FP roerpropellers aan in straalbuizen. De schroeven zijn enigszins verzonken en beperken de diepgang, waardoor het schip nog kan varen bij 2,80 meter. De hulpmotoren bestaan uit twee Veth 116 kW (bij 1500 rpm) generatorsets met SisuDiesel 49 CTAG (C0201) dieselmotoren.

De uitrusting op de 80 vierkante meter dekken omvat een Sormec FB serie volledig hydraulische opvouwbare knikarm-scheepskraan met een telescopisch uitschuifbare giek voor drie ton bij een reikwijdte van tien meter. Het achterdek is voorzien van een Kraaijeveld sleeplier en een crucifix bolder voor 45 ton trekkracht, gecombineerd met een Mampaey snelkoppelingshaak. Het voordek heeft een kruisbeeld van 15 ton, evenals twee Kraaijeveld-kraankoppels en een Kraaijeveld ankerlier.

Tengiz-olieveld

De voornaamste taak van deze sleepers zal bestaan uit het assisteren van transporten over rechte trajecten met onderdelen en ondersteunende apparatuur naar het Tengiz-olieveld. De twee kleinere schepen (24,80 x 10,73 meter) hebben eveneens de ‘azimuthing’ roerpropellers, maar beschikken daarnaast ook over de extra voorziening van een boegschroef, die het schip in totaal een ‘boldard pull’ van 30 ton geeft.

De kleinere schepen zullen worden ingezet als havensleepers, waarbij hun voornaamste taak zal zijn het assisteren bij nauwkeurige manoeuvreeracties. Beide scheepsontwerpen worden gekarakteriseerd door hun speciale romp met geringe diepgang en hun grote schroeven. De vier grote schepen zijn gebouwd op het hoofdkwartier in Lobith en de

twee kleinere schepen op de werf in Foxhol. De werfnummers 485 en 486 zijn de kleinste schepen ooit gebouwd door Shipyard De Hoop.

Door de twee Mitsubishi S12R-MPTAW-2 hoofdmotoren met 1040 kW bij 1650 toeren per minuut kunnen de kleinere schepen een service-snelheid van 12,5 knopen bereiken. De motoren drijven direct twee Schottel SRp 340FP roerpropellers aan met eveneens straalbuizen. De schroeven zijn ook enigszins verzonken, waardoor er tot een diepte van 2,80 meter kan worden doorgevaren. De hulpmotoren bestaan uit twee Veth 116 kW (bij 1500rpm) generatorsets met SisuDiesel 49 CTAG (C0201) dieselmotoren.

De dekuitrusting op het 70 vierkante meter dek omvat een Sormec FB serie volledig hydraulische opvouwbare knikarm-scheepskraan met een telescopisch uitschuifbare giek voor drie ton op een reikwijdte van tien meter. Het achterdek biedt plaats aan een Mampaey-trekhaak met snelsluiting en een kruispaal voor 45 ton trekkkracht. Het voordek heeft een 30-tons gecombineerde Kraaijeveld anker/sleeplier.

Doorlooptijd

De opdracht was vorig jaar al aan De Hoop gegeven, waarna onmiddellijk het ontwerp, engineering en bouw van start moesten gaan, vanwege de zeer korte doorlooptijd van het project. De sleepers zijn bedoeld voor het TCO (Tengizchevroil, een samensmelting van Tengiz Chevron Oil) project van Caspian Offshore Constructions (COC) voor verdere ontwikkeling van het Tengiz-olieveld.

De relatie tussen Shipyard De Hoop en COC dateert van 2006, toen de tugs Iskander en Alpamys werden gebouwd, die ook voor de Kaspische Zee en Kazachstan bedoeld waren. COC kwam als een uiterst tevreden klant terug naar De Hoop, met de implementatie van het geïntegreerde Future Growth Project / Wellhead Pressure Management Project (FGP-WPMP), ontworpen om de totale dagelijkse productie uit het Tengiz reservoir verder te verhogen en zo mogelijk om de oliewinning te maximaliseren.

Met deze nieuwe ontwerpen focust Shipyard De Hoop op de ontwikkeling van betrouwbare en economische schepen, met een hoog niveau van comfort voor de bemanning, maar tegelijkertijd laag in bedrijfskosten. De Kabanbay Batyr en haar zusterschepen hebben accommodatie voor negen bemanningsleden; de havensleepers hebben plek om tien bemanningsleden te huisvesten. Naast de hutten

van de bemanning, bestaat de accommodatie uit een kleedkamer met aparte sanitaire ruimtes, wasruimte, kombuis, mess room en gekoelde droge bergingen.

De kennis en ervaring die De Hoop eerder heeft opgedaan bij de bouw van luxe cruise-schepen is duidelijk terug te zien in de hoge standaard van accommodatie, inclusief goede isolatie tegen geluid en trillingen om het comfort van de bemanning te verhogen. Als resultaat van het ontwerp van de schepen en hun voortstuwing, in combinatie met geavanceerde isolatie en klimaatbeheersing worden aangenamen lage geluidsniveaus bereikt.

‘Fantastisch om te doen’

Toeleveringsbedrijf Anko Piping is betrokken geweest bij het inbouwen van de pijpleidingsystemen voor vier van de sleepers voor Kazachstan.

Uit het verslag van de projectleider: “Wat gebeurt er als je een aanvraag krijgt voor het verzorgen van het complete leidingsstelsel van vier sleepboten, met – ja u leest het goed – een oplevering van twee weken na elkaar? Wel, die uitdaging gaan we natuurlijk niet uit de weg!

Zoals altijd is de theorie niet de praktijk en bleken we heel veel aanpassingen te moeten doen in maten en routing van het leidingwerk. Gelukkig was er veel ruimte voor eigen inzicht en verantwoording, waardoor de voortgang van het project gewaarborgd bleef.

In negen weken tijd hebben de medewerkers, door weer en wind, gezwoegd om de eerste boot op te leveren. Van tankontluchtingen en soundingpijpen naar ballasttanks, void en echosounding weer terug naar alle tanks (onder meer drinkwater en zwartwartertank), het bilgesysteem en niet te vergeten de uitlaat- en brandstofsystemen.

Wat ik nog wel apart wil benoemen, is het door ons aangenomen hydraulieksysteem. Hiervoor golden aanvullende voorwaarden, zoals onder meer het spoelen van het leidingsstelsel naar NAS 6 van de olie en het druktesten van 420 bar op het persleidingstelsel. Na accordering van Veritas hebben we met de hoofdlier 42 ton kunnen trekken.

Het project was fantastisch om te doen. De voldoening van het opleveren van systemen voor vier boten binnen zo’n korte termijn, is niet te omschrijven. Gelukkig was de klant ook nog tevreden!”

