

LEKKO 269 november 2000

Vlootuitbreiding voor sleepboten, die de aandrijving onder het achterschip hebben, een perfecte koersFairplay Na het in de vaart brengen van de Fairplay-21, -22, -23 en - 24 in 1998 heeft Fairplay Towage in juli en september twee, technisch no beter uitgeruste, sleepboten in de dienst gesteld. Deze twee sleepboten, de Fairplay-25 en Fairplay-26, zijn in Spanje gebouwd op de scheepswerf Astilleros Zamakona in Bilbao. De schepen zijn vrijwel identiek aan de serie Fairplay 21 tjm 24, die al enkele jaren in de Rotterdamse haven en in het offshorewerk actief zijn. De hoofdtaak van de nieuwe sleepboten is haven- en zeesleepwerk. De sleepboten zijn ook uitgerust voor brandbestrijding en bergingswerk. Technisch gezien zijn de nieuwe aanwinsten superieur aan hun zusterschepen van de '21-klasse'. Twee verstelbare Schottel-schroeven van het type SRP1515 in Kort-Nozzles leveren een paaltrek van 66 ton en een snelheid vooruit van 13.5 knoop en 11 knoop achteruit. De boegschroef, type sn 110LK, met een capaciteit van 2.8 ton , zorgt, in combinatie met de 360 graden draaibare Schottelti schroeven, voor een onvergelykbare manoeuvreerbaarheid. Twee 9-cilinder hoofmotoren van het type Deutz SBA 9M628, met een vermogen van 2.750 apk. elk en drie hulpmotoren (één MAN D0226MTE van 109 apk. en twee D2866TE van elk 240 apk), leveren het vermogen. De afmetingen zijn 34.65 x 10.90 x 5.20. De bouwkosten hebben DM. 12 m. per stuk bedragen. In tegenstelling tot andere sleepboten, zijn deze uitgevoerd met een bulbsteven waaraan een soort skeg is bevestigd. Dit moet de stabiliteit geven, terwijl zij achteruit varend werken als 'reverse tractor'. In verband hiermee is op de brug een tweede stuurconsole ingericht van waaruit de kapitein een uitstekend zicht heeft op het achterdek en op de sleepwinch. Zowel op het voordek als op het achterdek staat een sleepwinch voorzien van een dubbele trommel van het merk Ulstein Brattvaag SLm 63-2T, die geschikt is voor haven- en zeesleepwerk. De 'break-Capaciteit' van deze winches is 125 ton. Elke trommel is voorzien van een draad van 1.500 meter voor zeesleepwerk en een draad van 400 meter lengte voor havensleepwerk. De diameter bedraagt 52 mmo Beide winches worden vanaf ., '! tJ. JU • En hier onderweg tijdens proefvaren in het Calandkanaal . foto: P.A. Gowen 310 Lekko nr. 269 November 2000 Oe nieuwe FAIRPLAY-25 tijdens aankomst in Rotterdam foto: LEKKO de brug bediend. Speciaal voor offshorewerk beschikt het achterdek over voldoende ruimte voor de opslag van allerlei materialen en er is zelfs ruimte voor een container van 20 voet. De schepen zijn rondom voorzien van rubber fenders . Er is een Palfinger kraan geïnstalleerd met een hefvermogen van 1.8 ton op een bereik van maximaal 11.4 meter. De bunkercapaciteit is 240 km. wat een actieradius betekent van ca. 15 dagen. De brandbestrijdings -apparatuur is volgens FiFi 1 norm, wat betekent dat de monitoren een capaciteit hebben van elk 1.350 km. water of schuim per uur. Het maximale bereik is 120 meter ver en 45 meter hoog. De accommodatie is berekend op 9 personen in 1 en 2-persoonshutten. De gehele accommodatie is voorzien van airco. De uitgebreide elektronische apparatuur op de brug maakt drie-mansvaart mogelijk. De sleepboten zijn gebouwd onder klasse 'GL+ 100A5 M E Tug + Me E Aut' en voldoen aan de vereisten van SeeBG (Seeberufsgenossenschaft) en German Lloyd. Met het in de vaart brengen van de nieuwe aanwinsten is de Fairplay-vloot gegroeid tot 21 sleepboten. Daarnaast beschikt Fairplay over 12 werk I transportpontons van elk 240 ton en een afzinkbaar ponton van 10.000 ton. De Fairplay-25 en Fairplay-26 behoren tot een serie van 6 sleepboten met een optie op nog twee stuks te bouwen op Spaanse werven. De totale investering tot nu toe heeft 60 miljoen DM bedragen, wat de grootste investering ooit is, in de geschiedenis van de rederij. Ontwikkelingen in het algemeen en de sterke internationale concurrentie en de schaalvergroting van vrachtschepen, die overigens steeds minder sleepboten gebruiken, maken deze vlootvernieuwing noodzakelijk en betekenen een grote stap voorwaarts in de toekomst van de rederij.