



EEN NIEUW GELUID VOOR DE DISPONIBLE

Klaar voor de toekomst dankzij nieuwe motor

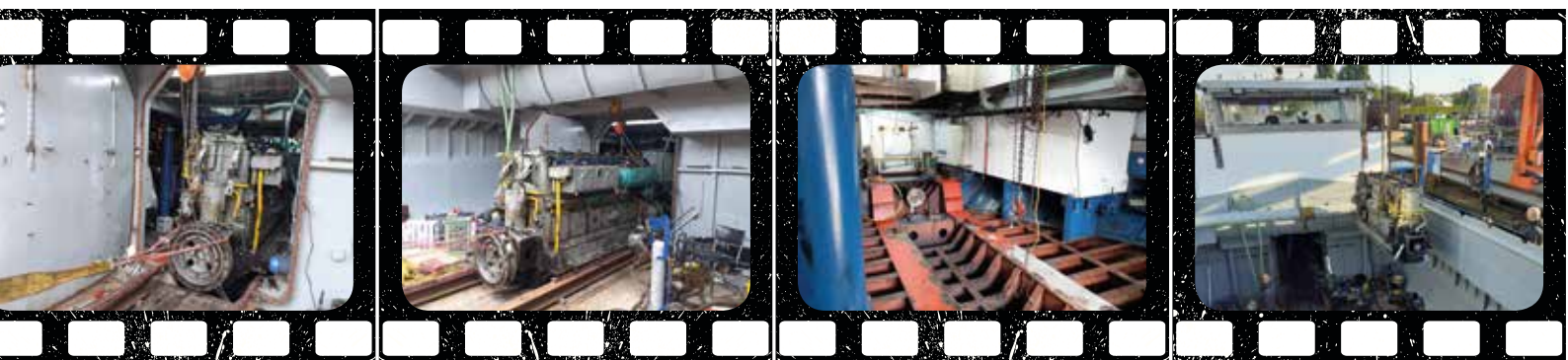
Deutz eruit, Scania erin. Daar komt de hermotorisering van de "Disponible" uiteindelijk op neer. Maar als je een langzaamloper vervangt voor een moderne motor gaat de hele machinekamer op de schop. En dan ben je er nog niet: de papierwinkel moet worden bijgewerkt en een expert komt controleren tijdens een proefvaart. Schipper Henrick Blom blijft er rustig onder: "Dit is de derde proefvaart, dus het zal wel goed gaan."

10 ton lichter

De "Disponible" ligt al vier weken aan de kant. De oude zescilinder eruit halen en de nieuwe motor inbouwen was een hele operatie. "De Deutz paste maar net door het luik in het machinekamerschot", vertelt Blom. "Hij was twee tot drie keer groter dan de nieuwe, op de plek van de Deutz staan nu de motor én de keerkoppeling. Ik moest ook een beunkoeler laten plaatsen, want die had ik niet. De uitlaat moest aangepast en de luchtflessen konden weg, ik had alleen al 1600 kg aan luchtflessen. Ik denk dat het in totaal zo'n 10 tot 11 ton scheelt, die nieuwe motor."

In de nu ruim bemeten machinekamer staat hij al warm te draaien. Met zijn acht vuurrode cilinders levert hij 460 kW oftewel 625 pk, dat is 65 pk meer dan de oude motor. Hij mag straks zijn spierballen laten zien tijdens een proefvaart, nummer drie alweer. Blom: "Ik vind het nu niet meer spannend, bij de eerste proefvaart wel. Toen ging hij maar tot 1400 toeren terwijl deze motor 1800 moet kunnen draaien. Daarom moesten we een tweede keer proefvaren. Gelukkig hebben de monteurs alles opgelost en hoeven we alleen nog maar een proefvaart te doen voor de geluidsmeting."

Dáárvoor is EOC-expert Ernst Geluk aan boord gestapt. Maar hij doet meer dan alleen de dB-meter in de lucht houden. "Ik ga altijd eerst naar de machinekamer om te kijken wat er staat. Ik noteer dan de motorgegevens en type-goedkeuring, dat is voor de inbouwverklaring. Wat er op de motor staat moet precies kloppen met de papieren, bij controles letten ze daarop. Maar ik kijk ook of de motor ordelijk is gebouwd, met dubbele leidingen en alles netjes aangelegd." Met de inbouwverklaring kan vervolgens het certificaat worden aangepast. Ook dit papierwerk is de taak van de expert, dus hij neemt straks een aantal pagina's van het certificaat mee naar kantoor om deze aan te passen.



Goede timing

Dat Blom juist nu de motor vervangt is geen toeval. "Mijn vrouw Mariëlle en ik varen nu bijna 2,5 jaar met dit schip", vertelt hij. "Het is ons eerste schip, toen we het kochten wisten we al dat we de motor moesten vervangen. Hij was uit 1964 en aan het einde van zijn levensduur. Nu is een goed moment om een nieuwe motor te zetten, want volgend jaar gaan de nieuwe eisen in." Door nu een CCR-II motor in te bouwen maken ze hun motorvrachtschip milieuvriendelijker, maar voorkomt het schipsperspaar dat ze een Stage V goedkeuring moeten hebben. Alle motoren van 300 kW of meer die na 1 januari 2020 worden ingebouwd moeten wel aan deze eis voldoen, wat inhoudt dat ze nóg minder schadelijke stoffen uit mogen stoten. Voor motoren met een lager vermogen is dat al op 1 januari 2019 ingegaan.

Maar er verandert meer de komende jaarwisseling. Alle vrachtschepen moeten dan aan geluidsnormen gaan voldoen, voor schepen gebouwd vóór 1976 gelden aangepaste, mildere eisen. Geluk legt uit hoe dit zit. "Het is onderdeel van het nieuwe ES-TRIN. Bij iedere nieuwbouw, verbouw of ombouw moet er een geluidsmeting worden gedaan. Dat zou bij 95% motorvermogen moeten gebeuren, maar schepen van vóór 1976 mogen we bij meerdere toerentallen meten en daaruit een gemiddelde halen." De "Disponible" is uit 1964 en wordt volgens deze nieuwe methode gemeten, zodat Blom straks een certificaat heeft waar hij heel wat jaren mee vooruit kan. Geluk benadrukt nog even dat zo'n geluidsmeting en inbouwverklaring niet alleen vereist zijn voor hoofdmotoren. "Dat vergeten schippers nog weleens. Voor iedere verbrandingsmotor van 19 kW of meer gelden deze eisen, dus ook voor generatoren."

Het nieuwe geluid

Genoeg over de regeltjes, tijd voor de meting. Blom stuurt het schip de Merwede op en Geluk vraagt hem om op 95% vermogen te gaan zitten. "Maximaal is 1800 toeren, dus hou hem maar op 1710." Dat is geen probleem, op het gloednieuwe display kan de schipper precies zien hoeveel toeren de motor maakt.

Geluk stapt naar buiten en houdt zijn geluidsniveaumeter bij de uitlaat. Daarna zijn de machinekamer en de woning aan de beurt. Bij dit vermogen gaat de "Disponible" de norm niet halen, dus op aanwijzing van de expert neemt Blom gas terug tot hij op 82% zit, 1475 toeren. Geluk registreert opnieuw de decibellen bij de uitlaat, bij de motor en in de woning. Tot slot meet hij in de stuurhut, waar het hele gezin Blom de proefvaart meemaakt, inclusief de kleine Lucas en Nathan. Stil zijn tijdens een geluidsmeting, dat valt niet mee als je twee en drie jaar oud bent. Maar de expert is snel klaar en deelt meteen zijn conclusie. "Je zit er net onder. Ook in de slaapkamer, daar meet ik 69 dB, de grens voor dit schip is 70. Dit is niet verkeerd hoor, bij veel schepen van deze leeftijd moet ik nog een trap lager gaan zitten, op 63% vermogen. Het is toch mooi dat je straks een certificaat hebt met de meting op 82%. Ik zou zeggen: dat papiertje goed bewaren."

"Nu is een goed moment, want volgend jaar gaan de nieuwe eisen in"

Terwijl Geluk alle meetgegevens op zijn laptop invoert, koerst de "Disponible" terug naar de haven.

Het geluid van de nieuwe motor voldoet dus aan de norm, maar wennen is het wel. "De eerste keer dat ze hem startten had ik niet door dat het onze motor was", vertelt Mariëlle Blom. De "Disponible" is ook haar eerste schip en haar oren waren ingesteld op het gestamp van de oude Deutz. "Het kwam ook omdat we al vier weken stil lagen. Ik realiseerde me: o, wacht, dat is ons nieuwe geluid! Het klinkt heel anders dan de oude motor, dat was een soort schudden, nu is het meer een trillen." Ze kijkt ernaar uit om weer aan de reis te gaan, stilliggen is niks voor dit jonge stel. "Iedereen is al langs geweest, ik wil nu wel weer varen."



Door deze hermotorisering kan de "Disponible" weer wat jaartjes mee. Het is een investering in het schip en in de toekomst van de VOF Blom. "De uitgave was vergelijkbaar met de aankoop", merkt de schipper op. "We hebben het schip redelijk gunstig kunnen kopen, dat scheelt. Voor het zetten van de motor krijgen we investeringsaftrek en als het goed is heb ik lagere onderhoudskosten. Ik moet het nog even uitzoeken, maar volgens mij krijg ik met een CCR-II motor ook korting op het havengeld in Rotterdam." Hij wil over een paar dagen weer laden. In hun geval is dat meestal veevoer of rollen staal en die moeten dan de Rijn op. Blom is van plan om zeker nog wat jaartjes met de "Disponible" te blijven varen. "We hebben er nu zoveel geld tegenaan gegooit..."

Motorvrachtschip "Disponible"

Bouwjaar 1964

65 x 7,51 meter

840 ton op 2,71 meter

Hoofdmotor Scania DI 16, 460 kW bij 1800 o/min,

Twindisc keerkoppeling

