

NR. 5 | MAI 2011 | 8. ÅRGANG | KR 70,00

INDUSTRIEN

T BLAD FRA TEKNIKK UNDERSØKELSE MEDIA AS

www.industrien.no

TIL PERU

**Ny norskutviklet
Peltonturbin**

**Trinn to
månelandingen**

TEMA | Nor-Shipping 2011

SEACON SKIPSKONSULENTER:

Spesialister på fiskefartøy



RUNAR HANESÆTRE: **Norske politikere må våkne**

Med design av fiskebåter som spesialitet

Med skipsleden rett utenfor kontorvinduene, har Seacon i Måløy en helt riktig setting for å drive med konstruksjon av fiskebåter. Nesten halvparten av de større fiskebåtene som er under bygging i Norge, er konstruert av ingeniørselskapet.

TEKST OG FOTO: KNUST STRØM knut.strom@industrien.no

MÅLØY: Området i og rundt Måløy har lange tradisjoner innenfor verft, fiskeri og servicefunksjoner for maritim næring. Seacon AS ble etablert i 2005 av Rune Stian Nybakk. I dag teller staben fire i fast stilling i tillegg til flere deltidsansatte, men de leier også inn folk.

– Som hos mange andre ingeniørfirmaer lider vi under at det er mangel på gode ingeniører på vårt område. De skal ha den rette utdannelsen som betyr skipsingeniører kombinert med kompetanse de har fått etter endt utdanning, sier Rune Stian Nybakk.

Uavhengig Ingeniørselskap

Selskapet arbeider som et uavhengig ingeniørselskap innen fiskebåter, men de tar også andre oppdrag. Selskapet har blant annet nylig arbeidet med ombygging av et seismikkfartøy.

– Den store utfordringen er å utvikle en båt som også er interessant fram i

tid. Dermed må vi være flinke på å følge med det som skjer innen utvikling av fiskeriteknologi, sier Nybakk.

Spesielt viktig er det at de enkelte komponenter som installeres på en fiskebåt skal fungere godt sammen.

– Stabilitet er også et svært viktig stikkord for at alt skal gå bra, sier han. Som et eksempel nevner han en notlegger som kan ha like stor vekt som overbygget på båten.

Følger opp byggingen

Som konsulenter har de ikke bare konstruksjonsansvar, men følger også opp byggingen på verftet.

– Det kan bli en del justeringer som må gjøres underveis. Derfor er denne oppfølgingen viktig. Dessuten får vi selv mye erfaringer som vi kan bruke ved senere konstruksjoner.

Hovedkonstruksjonsverktøyet er 3D-programmet Catia. I tillegg benyt-



MS VOLDNES: Rune Stian Nybakk ved MS Voldnes, som har en lengde på 34,07 meter og en bredde på 9,5 meter.



MOTORROMMET: Nede i motorrommet på MS Voldnes er det rimelig trangt. Her står det tre dieselaggregater og to elektromotorer for framdrift som er koblet inn på et felles gir og driver en konvensjonell vribar propell.



tes AutoCAD for å lage rene tegninger. Catia er veldig bra å bruke på grunn av overflatemodelleringen med dobbeltkrumme flater.

– Dessuten ville vi ha et program som ikke setter grenser for oss, sier han. Problemet er å få 3D-modeller av ting de skal plassere inn i 3D-modellen av skipet. Å modellere opp dette selv vil bli for mye arbeid.

Å ha tilgang til en modelltank i nærheten synes han er svært fint. De hadde oppdrag med å lage ny bulb på en båt som skulle bygges om i Polen og da ble kon-

SØSTERSKIP: På slipp hos Blaaid står kystfiskefartøyet MS Meløyfjord. Båten har byggenummer 36 og er søsterskip til MS Voldnes. Byggingen av skroget til det kombinerte not- og trålfartøyet er gjort ved Yaroslav Shipyard i Russland.

struksjonen testet i Stadt Towing Tank for å verifisere at den fungerte etter planene.

Gode utsikter

Så lagt ser det bra ut med utsiktene framover.

– Fiskeflåten blir stadig eldre, og det krever utvikling av nye fartøystyper. Vårt dilemma er at vi har så god markedsandel og dermed vanskelig å ta flere biter av kaka, sier han.

Litt spesielt er det at på skipsverftet Blaaid på Raudeberg i Vågsøy kommune, ligger to fiskebåter som Seacon har konstruert. Begge to har dieselelektrisk framdrift, som har mange fordeler, både med hensyn til drivstofføkonomi og sikkerhet.

Det ene av de tre fartøyene er MS Voldnes som er av typen SC34, som representerer en ny generasjon i denne far-

tøygruppen. Fartøyene for kystfiske er optimalisert med hensyn til regelverk, og er konstruert med vekt på design, komfort, miljø og fangstkvalitet, alt innenfor nøkterne økonomiske rammer.

MS Voldnes, som er registrert i Hammerfest, skal drive tradisjonelt kystfiske etter både pelagisk fisk og hvitfisk, og blir rigget for not og snurrevad. Tankkapasiteten på 300 kubikkmeter er konstruert spesielt med tanke på føring av levende fangst som torsk og sei.

– Vi har lagt stor vekt på bo- og arbeidsmiljøet for mannskapet, med blant annet enmannslugarer med egen dusj og toalett og en romslig messe/salong med egen spiseavdeling, sier Rune Stian Nybakk. ■