

Effektiv støj-isolering

LANGHOLM L320 er blevet bygget om, og besætningen får et godt arbejdsmiljø. Støjen er bragt ned.

LANGHOLM L320 er blevet rigget om til en fuldblods hæktrawler. Det gør, at det bliver mere sikkert at håndtere skibet. Desuden får folkene om bord et godt arbejdsmiljø og gode forhold på skibet.

Det er Frederikshavn Bedding, der har stået for design og håndværk. Og de har haft et godt samarbejde med Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste og firmaet Danish Flooring Systems A/S i Esbjerg.

Lukafer uden støj

Skibet kom på bedding umiddelbart efter nytår. Al overflødigt stål blev skåret væk, fordi der skulle bygges et nyt agterskib på. Det er et brugt agterskib fra et tilsvarende fartøj, der er hugget op.

- Det eksisterende fartøjs agterskib havde facon som en anderumpe, men vi har samlet den fulde bredde op helt fra maskinrummet og agterover. Herved er det gamle lukaferum blevet gjort væsentligt større. Det har givet mulighed for at etablere fire enkeltmandskamre.

Det fortæller Stig Davidsen fra Frederikshavn Bedding.

For at støjdempe lukaferummet startede de med at svejse dæmningskassetter på skrogsider og på for- og agterskot. Kassetterne er af typen 60.30.60 U og består af to tynde stålplader, hvor der er støjisoleringsmateriale indeni. De sidder med ca. 500 millimeters afstand.

Halvdelen af rummet er tanktop og den anden halvdel går ud over maskinrummet.

Her blev der støbt 80 mm beton ud over selve dørkladen, dvs. udover både tanktop og maskinrum. Ovenpå det er der lagt gulvdæmningskassetter, som er leveret af Danish Flooring System A/S. Det er to tynde sammenlignede stålplader med ombøjede kanter. Indimellem er der 50 mm støbebatts, dvs. hård rockwool. Det gør gulvet flydende.

Det flydende gulv er konstrueret sådan, at det ikke rører nogle kanter. Dernæst er det blevet fraisoleret og afstivet med svampegummi.

- Det vigtigste princip er, at der overhovedet ikke er noget, der er gjort fast til skroget. Alt er blevet isoleret fra med fx gummi-bøsninger for rør og kabler, gummi-fugemasse og svampegummibaner, forklarer han.

Oven på gulvet er der dernæst blevet skruet en 15 mm almindelig, god krydsfinér på, og til slut er der lagt gulvtæppe på.

Opspantning og garnering

Frederikshavn Bedding har selv udviklet opspantningen, som består af to planker, der er limet sammen med svampegummi. Den ene del er mekanisk forbundet med skroget, dvs. den er skruet på. På den anden del er garneringspladerne skruet på. Det vil sige, at der ingen mekanisk forbindelse er mellem garneringspladerne og skroget. Hermed opnår man, at lyden har svært ved at trænge igennem.

Garnering, skillevægge og loft består af to 12 mm finér-plader, der er limet sammen med Sikaflex 221, der gør pladen død. Herefter blev rummene og skillevæggene opklædt med en 12 mm finér-plade, hvor der er limet en plast-laminat overflade på. Den er hvid for at gøre rummene lyse. Men for at bryde den hvide flade og gøre lukafet hyggeligt at være i, er der monteret mahogni-lister på alle kanter som fx skabslåger og køjekanter.

Der er også blevet lavet brandsikring på flugtvejene. De er bygget af stål, så de ikke kan smelte sammen. Samtidig er der sat brandmelde-anlæg i samtlige kamre. Og der er også samtale-anlæg i alle rum.

Rigges om til konsum

Skibets gamle to-tromlespil stod langskibs inde midt på dækket. Det er nu bygget om til et tre-tromlespil, der er placeret tværskibs lige bag messehuset ude på agterdækket. Det giver mulighed for at fiske med to trawl. Der er også bygget ny trawlrig op, så skibet er rigget som en hæktrawler. Til efteråret får skibet også en dobbelt nettromle ude på hækken.

- Det bliver mere sikkert at betjene spil og arrangementet. Og det bliver også meget lettere og hurtigere at sætte og bjærge redskaberne, siger Stig Davidsen.

Der er også kommet ny motor i skibet. Den er magen til den gamle, for skipper Henry Vrist har været meget tilfreds med den. Det er en Detroit-dieselmotor, der larmer en del i selve maskinrummet, men frekvensområdet gør, at man ikke kan høre den udenfor maskinrummet.

LANGHOLM L320 blev sidst bygget om i 1985 – også på Frederikshavn Bedding. Resultaterne fra dengang er så gode, at alle steder – bortset fra lukafet – overholder de nye krav for støj. Faktisk ligger støjniveauet mange steder under de nuværende krav.

Når skibet igen bliver søsat, laver Flemming Nygaard Christensen fra Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste en ny støjmåling. Den vil vise de helt konkrete resultater af støj-isoleringen om bord.

Artiklen har været bragt i Fiskeri Tidende under "Miljø og sikkerhed"