



Om bord på denne båten ble systemet unnfanget. Bildet er tatt etter ferdig lossing i Ushuaia i Argentina, rundt år 2000. Fotograf er Jan Kjeilen, en av kollegene Sporsheim diskuterte ideen med.

# På fiske for Røkke i Argentina fikk maskinsjefen en idé

17 år etter får gründeren endelig testet systemet han har utviklet for å holde båten stabil ut i stor skala – på Røkkes nye krillbåt.

av Gerhard Flaaten (mailto:gf@maritime.no)

Publisert 01.09.2017 06:07 / Oppdatert 02.09.2017 16:58

– Det er klart dette er stort for oss, sier Ove Sporsheim, gründer og daglig leder i Marine Roll & Pitch Control (MRPC).



Ove Sporsheim (t. venstre) sammen med Kay Langhelle, som er prosjektingeniør og jobber opp Vard Group, som bygger skipet. Foto: Privat

62-åringen fra Molde har nettopp landet sin største kontrakt noensinne.

Når det 130 meter lange krillskipet til Kjell Inge Røkke (<https://sysla.no/job/aker-biomarine-bygger-krillfartoy-til-en-milliard/>) leveres til Aker BioMarine fra Vard til neste år, er det Sporsheim sitt patent som skal sørge for å holde båten stabil, selv i tung sjø i Antarktis.

– Det har mye å si når et så veletablert navn som Aker BioMarine tar i bruk vårt system. Det vil gjøre det lettere å få aksept for systemet, og vekke interessen til andre potensielle kunder, sier Sporsheim.

## Åpne tanker mot sjø

Han vil ikke ut med den eksakte kontraktsverdien, men sier den er på et ensifret antall millioner.

Det rulle- og kregedempende systemet består av åpne trimtanker mot sjø, en på hver side av båten.

Disse tankene ligner ballasttanker, men er åpne mot sjø og kan fylles og tømmes for vann gjennom en tre kvadratmeter stor åpning per tank.

*Klikk på faktaboksen under for å lese mer om systemet, og se videoen for å se hvordan det fungerer.*

## Fakta



### **Begynte hos Røkke i 1990**

Ideen ble født på fiske for Kjell Inge Røkkes Norwegian Seafoods rundt årtusenskiftet.

Sporshheim, utdannet maskinist, ble ansatt av Røkke selv i 1990. Noe av det første han gjorde, var å ta ut skipet American Triumph fra verftet Aker Langstein samme år, og seilte den til Seattle.

Dette var tiden da Røkke og andre redere omgikk den amerikanske lovgivningen som krever at skipet skal være bygget i USA for å kunne fiske der, ved å "bygge om" gamle amerikanskbyggede skip i Norge.

I realiteten var det mer snakk om nybygg rundt hele eller deler av skroget til eldre amerikanske båter – nok til å oppfylle lovens bokstav før denne ble endret for å demme opp mot akkurat denne typen omgåelser noe utpå 90-tallet.

### **Fisket nesten uansett vær**

Etter to og et halvt år på fiske etter pollock i Alaska, gjorde kvotereguleringen fisket der mer usikkert. En japansk tråler Røkke hadde kjøpt ble døpt Centurion Del Atlantico og sendt til Argentina, med Sporsheim som maskinsjef.

– Dette er ett av de mest værutsatte havområdet i verden.

Til forskjell fra det han skulle erfare som maskinsjef på offshore-skip senere i yrkeskarrieren, fisket de nesten uansett vær i Argentina.

Samtidig som de slepte trålposen for å fange ny fisk, skulle mannskapet i fabrikken om bord produsere det de allerede hadde fått om bord.

Det bød ofte på utfordringer, på grunn av bevegelse i båten.

– Hver gang vi skulle svinge, mens vi hadde trålvaieren ute, ville båten krenge, og det gikk utover produksjonen i fabrikken. Da måtte vi pumpe sjøvann inn i ballasttankene for å motvirke bevegelsen, og det tok tid. Så tørnet de på brua igjen, og vi måtte gjenta prosedyren andre veien, sier Sporsheim.

Dette var ikke farlig, understreker Sporsheim, men det var dårlig økonomi: Med for mye krenge eller bevegelse i båten, stoppet produksjonen i fabrikken opp.

### – Vi levde i vår egen boble

Mannskapet om bord gikk 1:1-turnus, med to måneder om bord og to måneder hjemme. Det var knapt med stimuli fra utsiden: Nyheter hjemmefra fikk de sjelden sett mer enn overskriften av, og det var langt mellom samtalene hjem.



Mye har skjedd siden 2000-tallet. Slik skal Røkkes nye krillbåt se ut.

– Det førte til at vi ble sittende mye og diskutere alle mulige ting under måltidene og ellers i messa. Vi levde i vår egen boble, sier Sporsheim.

Han hadde lenge grunnet på hvordan det gikk an å holde båten mer stabil, og lanserte ideene sine for kollegaene.

Rundt tusenårsskiftet kom han opp med spiren til iden som nå skal realiseres på Aker Biomarine sin nye krillbåt.

Men det var ikke bare heiarop fra kollegaene om bord på tråleren utenfor Argentina.

Under tomånedersperiodene om bord gikk det nærmest sport i å forsøke å skyte ned ideen.

– “Ove, dette går ikke”, sa de, og forklarte hvorfor.

### Fikk inn nye eiere

Oftest hadde de rett. Men til slutt satt Sporsheim igjen med en idé til et system som var så gjennomdiskutert og gjennomarbeidet at han tenkte den ville la seg realisere.

– Da jeg senere skulle legge prosjektet frem for potensielle investorer, sa jeg at jeg kunne garantere at de ikke ville klare å komme med noen spørsmål jeg ikke hadde fått før, sier han.

Og slik gikk det til at patentet så dagens lys.

I 2005 sluttet Sporsheim på den argentinske tråleren. Etter noen år på subsea-skip for Island Offshore, gikk han i land, og brukte tiden på det rullehemmende systemet.

I 2007 startet han selskapet Marine Roll & Pitch Control (MRPC) sammen med Kunnskapsparken i Molde, og nå sitter han igjen med 20 prosent av selskapet.

I 2010 vurderte PGS å bruke systemet til Sporsheim på et Ramform-skip (<https://sysla.no/maritim/bli-med-om-bord-i-verdens-bredeste-skip/>). Ideen ble forkastet dengang, fordi det tok opp for mye dekksplass. Videoen over viser testingen av systemet på en Ramform-modell i Stadt Towing Tank (<https://sysla.no/maritim/her-kan-du-seile-pa-alle-verdenshav-samme-dag/>).

Blant andre er AXTech, som leverer såkalte heave-kompenserte kraner, som kompenserer for bevegelser i båten, kommet inn på eiersiden.

– Vi ville ikke fått denne leveransen til Aker uten dem om bord. Det er viktigere å få med en større gruppe enn å sitte med en høy eierandel, sier Sporsheim.

### Tester i Hamburg

Kay Langhelle, som er prosjektingeniør innenfor teknisk prosjektledelse hos AXTech, sier de bidrar med erfaring innen prosjektledelse og tar seg av nødvendig dokumentasjon for prosjektet.

– Fortsatt er jeg den eneste heltidsansatte i MRPC, men all ekspertise som kreves ellers, har jeg nå tilgang til gjennom AXTech, sier Sporsheim.

Med Aker-kontrakten i boks håper Sporsheim at det blir mer penger i kassen.

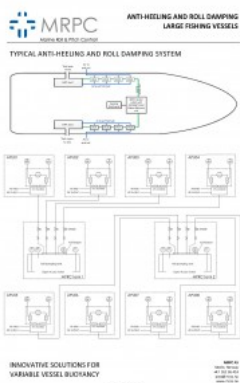
– Så langt har jeg vært avhengig av nye investorer for å holde det gående. Men med den nye kontrakten har jeg håp om at det baller på seg og vi kan øke omsetningen.

I samarbeid med Vard har MRPC nylig vært i Hamburg for skipsmodelltestingen av Aker Biomarine sitt fartøy.

Vard har kjørt skrogtest på den 6,2 meter lange modellen, mens MRPC og AXTech har implementert og testet rulledempingssystemet.

### Kjenning i Aker-systemet

Frank Grebstad, operasjonssjef i Aker Biomarine som har bestilt det nye skipet, kjenner Sporsheim godt.



– Vi har vært nysgjerrige på systemet hans lenge, og ser frem til å få båten ferdig og testet det ut, sier han.

Det er ingen ulempe at det var hos Røkke, største eier i Aker, ideen til systemet ble født.

– Det er ikke til å stikke under en stol at historikken vi har med ham har betydd mye. Vi har visst lenge at han jobber med dette, og de fleste i vårt system kjenner til ham, sier Grebstad.

Han sier potensialet for å få igjen på den ekstra investeringen i dette systemet fremfor en passiv slingretank, er stor.

Grunnen til det er to-delt.

For dem som liker tegninger: Slik vil systemet om bord i krillbåten se ut. Klikk for stor versjon.

For det første skal systemet hindre fartøyet i å krenge.

– Vi har enormt store bommer på dette fartøyet, som strekker seg 27 meter utover skutesiden når vi skal legge ut en trål. Du skal ha en alvorlig stor trimmepumpe for å utligne dette på et konvensjonelt system, mens systemet til MPRC skal gjøre dette veldig raskt.

#### **– Kan spare mye**

Den andre egenskapen ved systemet som Grebstad er ute etter, er å holde fartøyet stabilt under operasjon.

I fabrikken om bord i skipet skal krillen omdannes til mel, og dersom det er mye bevegelse i fartøyet kan mel-tørkene bli overbelastet og stoppe. Får du stopp i en mel-tørke oppstår brannfare, og melet må dermed spyles ut, og er tapt, ifølge Grebstad.

– Du skal ikke ha veldig mye ekstra oppetid i produksjonen om bord før denne investeringen er spart inn, sier han.

– *Kan det bli aktuelt å bruke dette systemet på allerede eksisterende fartøy og?*

– Det korte svaret er ja, avhengig av hvor godt dette virker.

---