

## Trefjabotnmálningin er bylting

**- segir Sigurður Sævar Gunnarsson hjá Slippfélaginu hf.**

**Slippfélagið í Reykjavík hf. er stærsti framleiðandi skipamálningar á Íslandi og svo hefur verið lengi. Helsta nýjung fyrirtækisins á þessu sviði er sjálfslípandi Hempels Globic trefjabotnmálning, sem að sögn Sigurðar Sævars Gunnarsson, efnaverkfræðings hjá Slippfélaginu, er ákveðin bylting.**

*Það er óhægt að segja að margt þurfi að hafa í huga við málun skipa. Þessi mynd var tekin í skipasmíðastöð í Póllandi þar sem Sighvatur Bjarnason VE var "tekinn til bæna".*



Meginhlutverk botnmálningar er einfaldlega að hindra að hverskyns kvikindi eða gróður festist við skipin. Án botnmálningar má ætla að þörungar og hrúðurkarlar myndu þekja botn skipanna og tefja ferð þeirra verulega. Sigurður Sævar Gunnarsson segir að hjá Slippfélaginu sé hafin framleiðsla á svokallaðri trefjabotnmálningu, sem hefur verið í þróun á undanförunum árum. Hér á landi hefur þessi málning verið reynd á nokkrum stærri og smærri skipum til reynslu síðustu ár og segir Sigurður Sævar að hún hafi reynst afar vel og sé um mikla framför að ræða. Þessar trefjar eru um 2 míkron að breidd og nálægt 2 millimetrum að lengd. Sigurður Sævar segir að trefjarnar auki til muna styrk málningarfilmunnar, hún verði högg- og álagsþolnari og með betri slípun.

"Hér á Íslandi hefur málningin verið tinlaus í um tíu ár og það má því segja að þessar ólífrænu trefjar séu næsta skref í þróuninni," segir Sigurður. Íslensk fiskiskip hafa ekki verið máluð með svokallaðri tinbotnmálningu í um áratug, en víða erlendis er hún enn í notkun. Raunar er það nú svo að um 70% af heimsflotanum er enn með tinmálningu. Árið 2003 verður sett bann við sölu og notkun tinmálningar og árið 2008 verður bannað hafa slík efni á skipum.

Hann sagði aðspurður að trefjamálningin væri eilítið dýrari enda kostnaðarsamari í framleiðslu. Kostirnir eru meira álags- og höggþol, meiri virkni og sléttara yfirborð. Slíkt leiðir af sér lægri eldsneytiskostnað.

## **Góður undirbúningur skiptir sköpum**

Í hefðbundinni skipamálningu hefur að sögn Sigurðar Sævars ekki orðið jafn mikil breyting og hvað botnmálninguna varðar. Langflest ný skip nota á yfirbyggingu epoxýmálning og síðan nota menn polyúretan, eins og Hempapán, yfir til þess að ná fram sterkri gljááferð. "Vissulega hafa þessar tegundir verið í ákveðinni framþróun, en engar byltingar hafa þótt átt sér stað eins og má segja um botnmálninguna," segir Sigurður Sævar. Þróunin hefur falist í meira umhverfisvænum vörum, t.d. með auknu þurrefnisinnihaldi og vatnsþynnanlegum efnum.

Það er gömul saga og ný að góður undirbúningur fyrir málun skipa er þáttur sem skiptir afar miklu máli vilji menn sjá að málningin endist vel og lengi. Slippfélagið hefur því boðið upp á eftirlit á málningarvinnu skipa í fjölda ára. Ferlið frá t.d. sand- eða vatnsblæstri er á margan hátt flókið og margt að varast. Mistök geta verið æri tímafrek og kostnaðarsöm. Svona eftirlit getur margborgað sig. Slippfélagið hefur mikla reynslu af slíkum verkefnum, bæði innanlands og erlendis. Slippfélagið hefur einnig leytast við að tryggja menntun starfsmanna. Mætti þar nefna m.a. FROSIO réttindi sem oft er krafist erlendis. Gæði og þjónusta til varnar og viðahalds eigna er það sem við leitumst við að bjóða viðskiptavinum okkar upp á.