

Ombyggnaden av miljöskyddsfartyget KBV 010

Samarbete i fin anda Kustbevakningen: Vi är nöjda

Ett fint samarbete och god anda. Men också mycket hårt arbete, där kreativiteten och mångsidigheten hos Karlskronavarvets personal ställts på sin spets. Det har präglat ombyggnadsarbetet ombord på miljöskyddsfartyget KBV 010. I december anlände fartyget till Karlskronavarvet, då det lyftes in i skrovhallen. I mitten av maj månad kunde Kustbevakningen ta emot det ombyggda fartyget.

-Detta torde vara åtminstone Europas modernaste miljöskyddsfartyg. Det säger Kustbevakningens generaldirektör **Leif Sjöström**, som är mycket nöjd med det arbete som Karlskronavarvet utfört på miljöskyddsfartyget KBV 010.

Fartyget har förlängts med ca 10 meter, dels midskepps, dels i aktern. Det har utrustats med ett nytt effektivt oljesaneringsystem som ökar oljebekämpningskapaciten till att klara ca 50 kbm olja per timme. Vidare har fartyget försetts med nya tankarrangemang i både för- och akterskepp, vilka också har byggts om. I aktern har bogserspel, häckankare och akterklaff installerats. Fartyget är därutöver isförstärkt. Av stort värde är också en ny kvalificerad radar med elektroniskt sjökort samt att navigeringssystemet har kompletterats med satellitmottagare.

-Fartyget har nu de resurser som krävs för att kunna uppfylla de internationella åtaganden vi har. Det kan nu gå i "stor kustfart" och operera i hela Östersjön samt ställa sina resurser till förfogande vid oljeutsläpp, enligt ett avtal som finns mellan länderna runt Östersjön. Vi har tidigare inte haft något sådant fartyg.

-Vi har nu vidare kapacitet att klara att ta hand om utsläpp med flampunkt under 60°, d v s alla tänkbara typer av

oljeutsläpp med undantag av de riktigt tunna lättflyktiga oljorna.

Fartyget sattes på sitt "eldprov" i förra veckan, då hon kommenderades ut för att hjälpa till med oljesaneringen utanför Blekingekusten, varvid kan noteras att fartyget fungerade mycket bra.

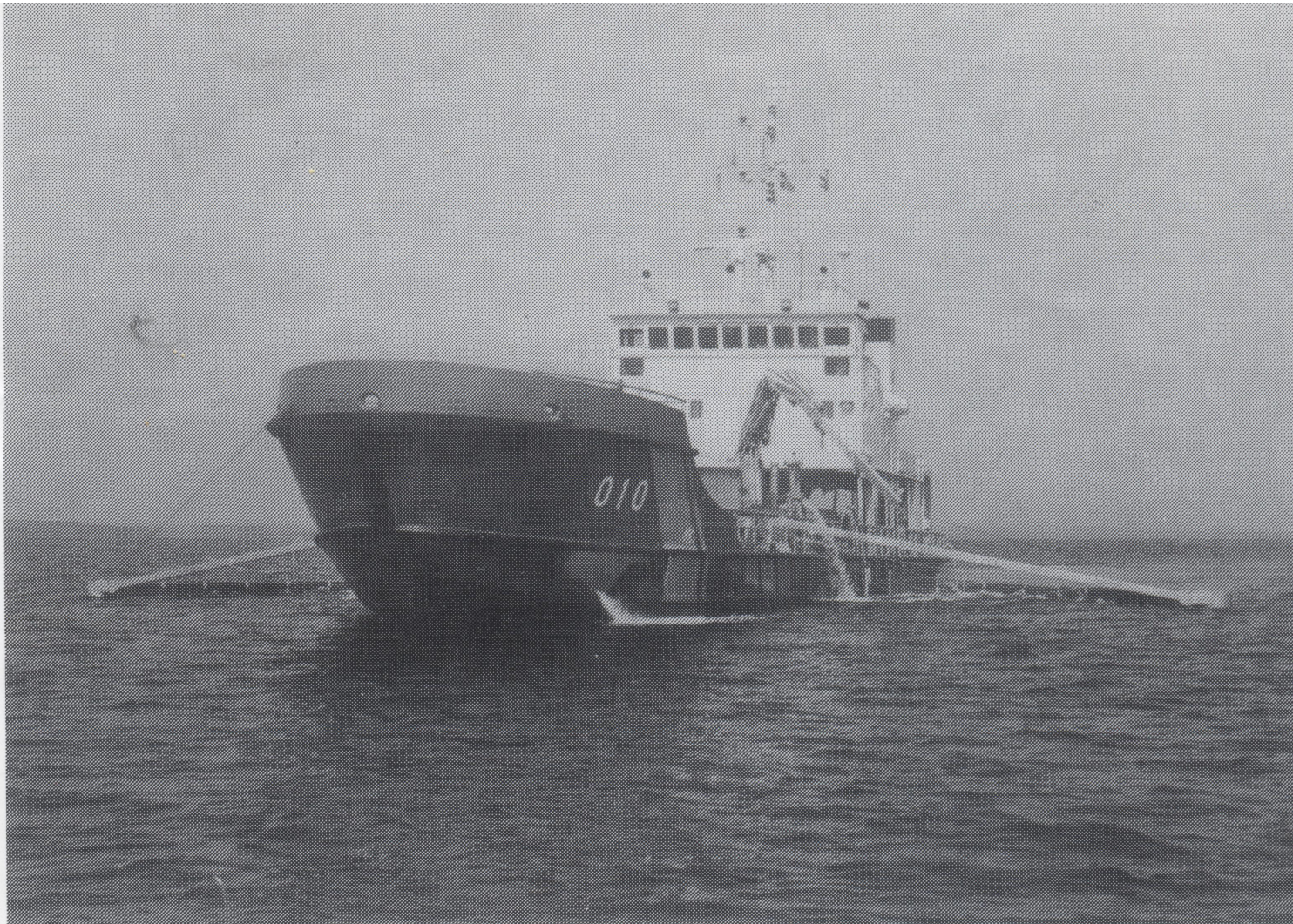
MAC-LORI-SYSTEM

Oljesaneringsaggregatet är av typ MacLORI-system med stora borstaggregat, som ska ta hand om oljan. Från farty-

gets sidor hänger det ut bommar med länsor, som samlar in det oljebemängda vattnet och tvingar in det i en lucka på sidan. När oljan och vattnet passerar genom borstaggregaten fortsätter vattnet till en främre lucka, där det går ut igen, medan oljan tas om hand i speciella tankar. Svepbredden på länsorna är ca 30 meter och fartyget ska kunna gå mitt inne i ett oljebälte. Med fyra knops fart ska det kunna sanera olja, trots en våghöjd av 1,5 meter.



Vi har blivit ett sammansvetsat gäng som jobbat fint ihop tillsammans, säger KkrV:s arbetsledning ombord på KBV 010 och Kustbevakningens representanter. Från vänster: Jan Österman, maskinchef, Kustbevakningen, Jan Pettersson, rör, KkrV, Clarence Holmgren, skeppare, Thomas Byrin, planeringen, KkrV och Göran Morin, plåt/svets.



Miljöskyddsfartyget KBV 010, här med utfällda länsor, kom snabbt till användning och deltar nu i oljesaneringsarbetet utanför Blekingekusten. Därvid kan konstateras att systemet fungerar bra och att fartyget gör en god insats.

FIN RELATION

-Vi har haft en fin relation med Karlskronavarvet. Vår uppfattning är allmänt att varvet besitter hög kompetens och flexibilitet.

Det säger **Clarence Holmgren**, skeppare ombord på KBV 010, och som varit med i arbetet hela tiden från det att fartyget togs in i hallen och delades i två delar och till nu, när fartyget är klart.

-Vi har diskuterat fram lösningar och klarat ut frågorna tillsammans med varvets personal på ett mycket fint sätt.

HÅRD KONKURRENS

-Vi tog ordern i hård konkurrens med målsättning att klara leveranstiden och att göra ett bra jobb, så, att beställaren, FMV, och användaren, Kustbevakningen, blev nöjda. Det

har vi lyckats med, säger **Lars-Göran Johansson**, KkrV:s huvudansvarige för ombyggnaden av KBV 010. Det vi inte riktigt klarade var att hålla produktionsstimmarna. Å andra sidan har vi skaffat oss nya erfarenheter som vi kan dra nytta av vid kommande liknande uppdrag.

Arbetet ombord drevs på ett annorlunda sätt med kortare beslutsvägar och enklare förfaringssätt än de traditionella. Detta har ställt krav på alla inblandade och fungerat bra.

NÖDVÄNDIGT ARBETSSÄTT FÖR SNABBA JOBB

-Ett sådant arbetssätt är helt nödvändigt för att vi ska kunna vara konkurrenskraftiga vad gäller mindre och snabba jobb, säger **Lars-Göran Johansson**.

INSPIRERANDE

Thomas Byrin, planering och har varit sammanhållande från varvets sida vad gäller arbetet ombord tillsammans med arbetsledarna **Göran Morén**, plåt/svets och **Jan Pettersson**, rör.

-Det har varit ett inspirerande arbete, speciellt för att vi har kunnat göra lösningar som direkt passar kunderns önskemål, konstaterar **Thomas Byrin**. Vi har haft ritningar och förmännen har jobbat på grundanvisningar. Det tekniska kunnandet man besitter i linjen har här verkligen satts på prov. Och det har varit mycket roligt att jobba med besättningen ombord, som har haft förnuftiga idéer.