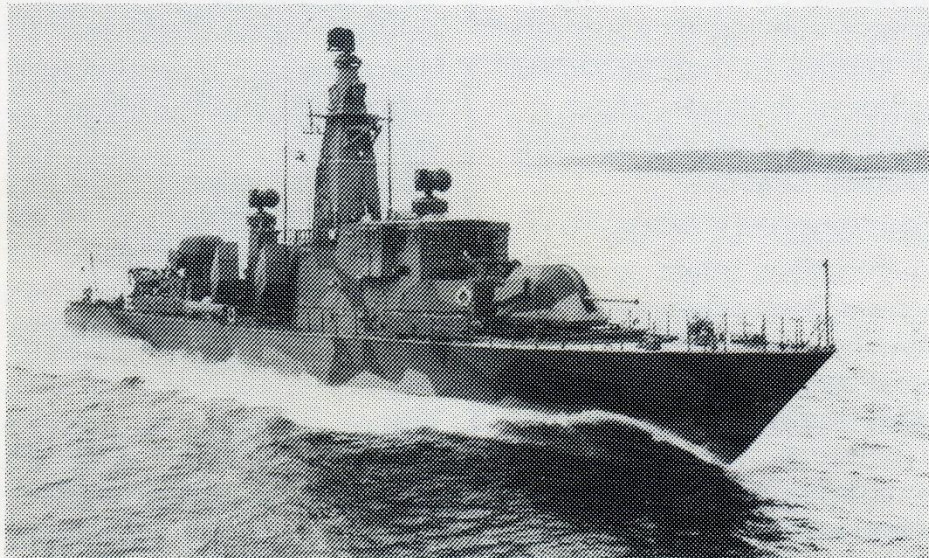


Omfattande prov på Göteborg

FC: Lättkört fartyg med unika manövrerings- och giregenskaper



På väg mot den 22:a provturen med kustkorvetten HMS GÖTEBORG. På bryggan fr v fartygschefen Uno Ljungdahl, FMV:s leveranskontrollant Olof Bergelin och Lars Flemström, luftförsvarsofficer. Stående KkrV:s konstruktionschef C-G Levander.



-Provtursarbete är en oglamorös verksamhet, i vissa stycken seg och tråkig. Men det grovjobb vi lägger ner nu har vi nytta av i slutändan, i och med att de prov och utvärderingar vi gör bidrar till att göra fartyget till en bra enhet.

Det säger fartygschefen Uno Ljungdahl, som varit med på de flesta av provturena på kustkorvetten HMS Göteborg. Och han trivs fint ombord.

-Det är en fashinerande upplevelse att köra ett fartyg med ett helt nytt framdrivningssystem, vattenjet i stället för propellerdrift. Det ger unika manövrerings- och giregenskaper som man har stor nytta av i hamnar och dåligt väder. Hon klarar att vända på en femöring och kan manövreras på ett mycket bättre sätt än traditionella fartyg. Fartyget är vidare lätt att köra och går mjukt och skönt i sjön. Det är tyst och vibrationsfritt. En bekväm båt.

Läs mer om en provtur med den nya kustkorvetten på sid 2-4.

Den som till äventyrs skulle tro att provtursverksamhet är en dans på rosor och någon form av nöjestrupp måste vi härmed göra be-
svikna. Nej, det handlar om långa sega dagar, ofta i hårt väder. Man kastar i regel loss vid 8-tiden och är i hamn vid 18-tiden, ibland senare.

Men provturer är också intressanta och spännande emellanåt, då olika system och funktioner ska provas och kontrolleras.

-För min del är provturererna mycket givande, säger fartygschefen **Uno Ljungdahl**. Det är positivt att få följa fartyget under provtursperioden och hela vägen tills det slutligen är klart. Även övriga besättningen har nytta av den här tiden, eftersom flertalet ska följa med fartyget också när det blir operativt.

HÅRDA PROV

Kustkorvetten Göteborg sätts verkligen på hårda prov under provtursverksamheten. Fartyget nagelfars in i minsta detalj. Man går igenom allt från masttopp till köl. Från minsta elektron till högspänningssystem. Alla funktioner studeras, såväl fartygets uppförande, manövreringsegenskaper och beteende till havs som vapensystemens funktioner. Man kontrollerar samverkan mellan alla datorer, som i sin tur styr mängder med funktioner ombord. Maskinrummens alla system går igenom liksom all övervakning och kontroll. Man kontrollerar även boendemiljön som är viktig för besättningen som ska vistas och leva ombord. Detta var några exempel. Listan över prov som ska göras är mycket lång.



Många praktiska detaljer ska utföras ombord. En av KkrV:s huvudansvariga provledare Svante Rosén (tv) informerar här Mikael Fredriksson och Guy Pettersson, som utgör stommen i KkrV:s provgrupp.

-Speciellt på det första fartyget som det här är fråga om blir kontrollen och proverna mycket omfattande, säger FMV:s byggnadskontrollant **Kenneth Olsson**.

KONTROLL

Proven utförs oftast av KkrV-personal med marinens provturskommando (PTK) som operatörer tillsammans med FMV:s kontrollanter, vilka alltid närvarar. Var och en av kontrollanterna har sina specialområden. Noteringar görs om resultatet. Det som inte är bra sätts upp som restpunkter. Vissa är av större omfattning, andra är av mer detaljerad karaktär. Ibland ingår restpunkterna i KkrV:s åtagande, i andra sammanhang kan önskemål om förändringar komma från FMV och marinen i efterhand. Det hela brukar lösas i samförstånd och god anda, även om givetvis var och en har sina intressen att bevaka.

Huvudansvarig från FMV:s sida och leveranskontrollant är kommandör 1 gr **Olof Bergelin**.

13 FEBRUARI

KV-nytt följde med den 13 februari på den 22:e provtursdagen. Det blåste kraftigt utomskärs, mellan 14-16 M/sek och dyningarna efter den senaste stormen var fortfarande kraftiga. Men vädret var inte sämre än att de planerade proven skulle kunna utföras.

Det kunde KkrV:s provledare **Yngve Stissel** och **Svante Rosén** konstatera. Inför alla provturer inhämtar de nämligen en speciell väderprognos, som också talar om våghöjder, vindstyrka och vindriktning.

FÖRBEREDELSE

En halv timme före avgång ska alla vara ombord på fartyget. Då går man igenom vad som ska ske under dagen och repeterar från ett möte eftermiddagen innan förutsättningar för att alla prov ska kunna genomföras. Detta görs tillsammans med respektive provledare samt övrig personal.

RÄTT FOLK VID RÄTT OBJEKT VID RÄTT TILLFÄLLE

-Det gäller att se till att rätt folk vid rätt objekt finns med vid rätt tillfälle, säger Yngve och Svante, som är huvudansvariga för de praktiska förberedelserna samt att provturlerna ska kunna genomföras som planerat. Det är mycket som måste klaffa, såväl stort som smått..

MÄNSKLIGA SIDAN

Den mänskliga sidan är inte minst viktig. Medicinlådan är bra att ha till hands speciellt när vädret är hårt, vilket det varit under de flesta provturlerna. Ingen är mer än människa och sjösjukepill och "plåster" kan vara effektivt för många, så att de ska hålla sig upprätt och kunna utföra sitt jobb.

Ett armband som kanske skulle hjälpa fanns också.

-Kineskonst, sa Svante, alltid värt att prova.

PROVEN

På provtursprogrammet den 13 februari stod överlastprov, prov med sluten ventilation, prov med maskinövervakning, finjustering av manöversystem samt mörkerprov.



FMV-kontrollanten Gert Borg och Göran Behrens, KkrV:s maskinkonstruktion, mäter lufttemperatur och fuktighet vid ABC-drift vid proven med sluten ventilation.



-Det är aldrig långtråkigt ombord. Det händer alltid något, säger maskinisterna ombord. Här tillsammans med KkrV:s Magnus Nilsson och Peter Nilsson vid kontroll av maskinövervaknings- och manöversystemen.



Här simuleras igenisning av luftintag till maskinrummet. Fr v Kenneth Olsson och Gert Borg, FMV, Roger Robertsson, KkrV, och Bengt-Åke Svensson, FMV.



Sven-Bertil Andersson, ubåtsjaktofficer, provar det datoriserade manöversystemet tillsammans med Alf Olsson, KkrV, konstruktör elektronik.



Manskapet ombord har blandade uppgifter. Några har fullt upp med att sköta service såväl i köket som på däck. Här serveras middag.

Apropå kök kan nämnas att köket på kv Göteborg vid en hälsoinspektion nyligen betraktats som det bästa man sett på denna typ av örlogsfartyg.

Överlastprov eller fullkraftsprov innebär att man kör maskinerna under maximal press. Detta prov var en fortsättning av ett tidigare. Provet utfördes utomskärs i hård vind under ett par timmar.

Ungefär samtidigt, men under tre timmar, utfördes prov med sluten ventilation (ABC-drift). Syftet var att se om fartyget höll den täthet, som är nödvändig av den händelse man någon gång behöver passera område med t e x radioaktivitet.

De som mest våndades av detta prov var kanske de som måste avstå från cigaretten under dessa timmar. I övrigt utföll det till belåtenhet.

Även leveransproven av maskinövervakningssystemen gick bra. Med dessa system övervakas hela fartyget i form av närmare 400 olika larm. Det rör sig om allt från motorövervakning till temperaturövervakning i frysrum och temperaturer i ammunitionsdurk, värme från ABC-filter - för att ta några exempel.



Redovisning av ventilationssystemproven. Ansvarig provledare och konstruktör är KkrV:s Carl-Eric Trelling.

Vid provturen fintrimmades även manöversystemet och man fick bekräftat fartygets goda manövreingsförmåga att t e x snabbt kunna "vända" på en femöring".

På programmet stod också isprov, men på grund av isbrist kunde inte detta utföras i sin helhet. Där fick man tillgripa fantasin och fingerade "isbildning" genom att täppa till luftintagen med en presenningsduk. Därigenom fick man en uppfattning om hur maskineriet arbetar, när förbränningsluftintag är nedsläppta.

I MÖRKRET PÅ ASPÖ

Efter en "kajstuds" vid 18-tiden återstod ytterligare ett antal prov att utföras i mörker. Man skulle dels kontrollera akterlanternan på fartyget, dels kontrollera att fartyget

Varje provtur avslutas med en genomgång av utförda prov och resultat. De leds av Olof Bergelin, FMV (th). Tv Kenneth Olsson, byggnadskontrollant.

Bilden nedan: Det är många engagerade i provturen. Här är några av dem vid genomgången.



inte syntes i mörker, d v s att inga ljusläckage finns när dörrar öppnas, eller genom luckor, ventiler galler etc. Det finns ju situationer när fartyget inte får röja sig.

Detta prov gick till så att KkrV:s Svante Rosén, Lars Savetun och FMV:s Olof Bergelin, Kenneth Olsson och Gert Borg for iväg till Aspö i KkrV:s "racerbåt", CG 13 för att därifrån studera HMS Göteborgs "mörkläggningsgenskaper". Här handlar det om tålamod och skarp syn.

-Tänder någon en cigarett på bryggan, syns det, berättar Svante.

Vid 21-tiden på kvällen la man till vid kaj för nattvila.

Man kan gissa att de flesta sov ovaggade efter denna provtursdag..

