

## SES-BÅTARNA TILL KARLSKRONAVARVET

# Justeringarna slutförs här

Utveckling kostar pengar. Det måste det få göra. Framtidssatsningar är avgörande för alla teknikinriktade företag. Och avancerade projekt med komplicerade tekniska lösningar tar tid. Sidokölssvävarna är ett exempel på det. Där har vi varit väl optimistiska när det gäller såväl tid som kostnader.

Nu är allt inte nattsvart emellertid. Mycken teknik i fartygen fungerar, och fartygen är fina. Dock återstår ännu en del att lösa, främst problem med vattenjetdriften. Det kommer luft in i vattentagen. Man kommer inte upp i avsedd fart.

Det råder en hård tidspress vid sidan av de komplicerade problemen. Om vissa krav, bl a farten 42 knop inte uppfylls, har kunden rätt att häva kontraktet.

Kunden är ett rederikonsortium, som består av Det Stavangerske Dampskibsselskab, Hardanger Sunnhordlandske Dampskibsselskab och Sandnaes Dampskibs-Aktieselskab.

### Kunden tveksam till köpet

Vid kontakt med rederikonsortiet under torsdagen meddelade Karlskronavarvet olika alternativ vad gäller



*Sidokölssvävarna skall nu åtgärdas vid Karlskronavarvet.*

lösningar, men att fartkravet inte skulle nås med nuvarande motorkraft. För det behövs starkare motorer. Konsortiet har meddelat att man vill ha en vecka på sig att ta ställning till huruvida man vill ta emot båtarna eller inte.

Någon större risk att vi inte kan sälja båtarna till annan köpare, av den händelse

nuvarande kund skulle säga nej, är det inte.

- Vi har redan fått förfrågningar från annat håll, som vi då får ta ställning till, säger **VD Hans Frisk**. De två sidokölssvävarna är nu på väg till Karlskronavarvet från det norska varvet Westamarin, som utrustat fartygen. SES nr 1 beräknas

*Forts sid 5*

anlända i detta veckoslut, när beror på väder och vind.

### **JUSTERINGAR**

Fartyget kommer då att placeras i docka för justering av kölar. Därefter kommer fartyget att provas till havs och åter in i docka samt åtgärdas till dess att man nått en acceptabel lösning. Var SES nr 2 kommer att placeras beror på omfattningen av justeringsarbetena. Plasthallen kan vara ett alternativ.

Att fartyget flyttas till Karlskronavarvet beror på att Westamarin har full beläggning och varken plats eller resurser att nu utföra de nödvändiga arbetena. Dessutom är det av värde att vi nu enklare kan utnyttja våra egna resurser.

Många kanske ställer sig frågan om sidokölssvävare

är rätt satsning, och det är det, hävdar VD bestämt.

- Dels är fartyget intressant på den civila sidan, dels finns sedan flera år tankegångar att använda tekniken också militärt, något som amerikanerna, som vi köpt sidokölssvävartekniken från, har erfarenhet av sedan flera år.

- Vi tror på det här projektet. Vi har köpt licens av den som har mest erfarenhet av sidokölssvävarteknik, nämligen Textron Marine Service i USA (tidigare Bell Aerospace). Våra underleverantörer hör till de främsta inom sitt respektive område. Vi har nu engagerat all tillgänglig expertis och räknar med att klara ut det här, dock utan någon tidsangivelse. Det är lugnast så.