

28. februar 2013. Besøg på NIELS JUEL på Flådestation Korsør.

Kortfattet mødereferat fra medlemsmødet den 28. februar 2013 fra kl. 1830 til kl. 2150.

De 22 medlemmer og 1 gæst blev budt velkommen af HAS, der introducerede forsamlingen i officersmessen for næstkommanderende på fregatten NIELS JUEL (NIJU), Christian Horsted, der først forestod en briefing om søværnets nyeste skib af IVER HUITFELDT-klassen.

Skibet er dog stadig i det næste års tid underlagt Forsvarets Materieltjenste, der forestår de omfattende installationer, afprøvninger og prøvesejladser - men med besætning fra søværnet, og det er på nuværende tidspunkt 45 % færdigudrustet..

Næstkommanderende foretog en gennemgang af de væsentligste af skibets parametre i forhold til stort set samme skibsstørrelse fra Holland, Norge, Storbritannien og Tyskland. En række forhold placerer NIJU med bedre parametre end de tilsvarende udenlandske skibe, og ikke mindst anskaffelsesomkostningerne har været betydeligt lavere (op til halvdelen). Lidt af forklaringen på omkostningerne skal ses med baggrund i genanvendelse af flere systemer fx 76 mm kanoner, kanonsigter, torpedoer mv.

NIJU er 138 m lang, 19,75 m bred med en max. dybgang på 6,45 m og et displacement på ca. 6.500 tons. Farten er sat til 28 knob, der kommer fra 4 stk. MTU 8000 dieselmotorer på i alt 32.800 kW via 2 reduktionsgear og 2 drivakslar med propeller på en diameter af 4,3 m. Effekten kan principielt øges op til i alt 56.000 kW, men det på bekostning af motorenes levetid.

Skibet er klassificeret i Norsk Veritas til A1A med en maksimum krængning på 68°.

NIJU er den eneste af de nyere sammenlignelige fregatter, der udelukkende har dieselfremdrivning, og det giver en betydelig fordel (set på rækkevidde op til det dobbelte) i forhold til fremdrivning med en kombination af diesel og gasturbiner. Rækkevidden ved 15 knob er 9.000 nm, og ved økonomifart på 9 knob er den øget til 13.000 nm under hensyntagen til tankkapaciteten på 850 m³ og 10 % tilbage i reserve.

Besætningsstørrelsen er noget mindre end tilsvarende fregatter, og den er kun på 117 personer med mulighed for at opgradere til maksimum 165. Der kan være ekstra "gæster" i et specielt afsnit, et lastrum, under helikoptersækket, hvor der kan anbringes 4 stk. 20 fods standardcontainere.

Besætningsstørrelsen har den måske lidt negative indvirkning, at der kun er 3 havaripatruljer til både bekæmpelse af uheld samt reparationer. De tilsvarende skibe har op til 8 havaripatruljer, så NIJU skal have en besætning med håndværkermæssige baggrunde for at kompensere for antallet af havaripatruljer. Det robuste konstruktive design i forhold til vandtæt inddeling og havarizoner sikrer dog fregatten en overlevelsesevne i forhold til såvel læk som brand, som er fuldt på højde med, og på nogle punkter bedre, end sammenlignelige fregatter.

Skibet kan klare ganske store skrogskader, der medfører vandindtrængen. Selv ved et hul på ca. 20 m (15 % af skibslængden) fra skibssiden og ind til skibets centerlinje er skibets stabilitet intakt, og det er endda også muligt at operere med et af de to maskinrum vandfyldt. Faktisk ligger skibets flydekurve over skotdækket (det øverste dæk, hvortil de vandtætte tværskibsskoter er ført op)..

Selv om NIJU ikke er isforstærket kan den sejle gennem 40 cm is med 20 knob.

Den samlede pris for de 3 fregatter er ca. 5 mia. kr., og ca. 48 % er gået til skrog, luftforsvar 35 %, elektroniske våbensystemer 13 % og de sidste 4 % til resten.

Udviklingen af skibene har taget omkring 7 år, og det er kun klasseskibet, der endnu er blevet deployeret i stort set fuld operativ tilstand (nu i Aden bugten).

Der er en varieret bevæbning med torpedoer, helikopter, 2 stk. 76 mm kanoner og 1 stk. 35 mm kanon sammen med forskellige missilsystemer, der alt sammen styres af flere forskellige sensorsystemer, der hver især er specialiserede, men som kan samarbejde og overtage opgaver. De største radarrækkevidder er på henholdsvis 400 km og 150 km for de største radarsystemer.

Specielt sensorsystemerne kræver en ny type personel med specialuddannelse, der giver en vis form for sårbarhed, idet overtagelse af arbejdsopgaver dermed bliver vanskeliggjort.

Der er udstukket 2½ besætning til de 3 skibe.

Vi fik derefter en rundvisning i størsteparten af skibet, hvor man især bemærkede den ganske store dækshøjde (40 cm højere end på ABSALON-klassen) og de generelt overordentligt fine og flotte forhold overalt (der var mange sammenlignede bemærkninger til de gamle inspektionsskibe!). Broen med kun elektroniske søkort tiltrak sig også opmærksomhed sammen med det endnu ikke færdige operationsrum. Maskinrummene og kontrolrummet viste med al ønskelig tydelighed, at man faktisk kan gå rundt uden at få pletter på sit fineste tøj, og en del teknikere var særdeles begejstrede over de meget fine værkstedsfaciliteter. Men der var naturligvis særdeles stor opmærksomhed og begejstring for hangaren og de tilhørende faciliteter til helikoptergruppen, men der blev dog stillet spørgsmål ved rådighed over plads til reservedele og ekstraudstyr. Hangarstørrelse og andre

forhold i forbindelse med helikopteroperationer godtgjorde tydeligt, at der var tale om det nyeste skib i flokken af helikopterbærende enheder med hangar.

Som noget nyt i forbindelse med møder medsendes billeder af helikopterfaciliteterne, så det er muligt at danne sig et indtryk af den moderne indretning og foretage en sammenligning med "de gode, gamle dage".

Efter denne glimrende gennemgang af NIJU var det tid til at gå i cafeteriet og få lidt tiltrængt aftensmad i form af smørrebrød samt drikkevarer. Der blev snakket lystigt om det nye skib og sammenligninger af forskellig art, og der var også gang i "de gode og gamle historier og anekdoter", der helt sikkert ikke er blevet mindre interessante i årenes løb.





