

M 31 U på väg ut från verkstaden för att "vändas".

MINSVEPARE, typ M 31 U

Försvarets materielverk har vid KkrV beställt en minsvepare av fiskefartygstyp utförd i glasfiberarmerad plast (GAP).

Detta fartygsbygge, som är ett utvecklingsarbete, är en vidareutveckling av den teknik som tidigare använts vid tillverkning av fritidsbåtar vid varvet.

I flera avseende är arbetsmetodiken dock helt ny och skrovets storlek har framtingat ett okonventionellt byggnadssätt — man börjar med att bygga skrovet upp och nedvänt d v s med kölén uppåt.

Plastbåtar byggs normalt inne i en form av plast. I detta fall tillverkas efter linjeritning en ribbspantform i enkel trä-

konstruktion. På denna form byggs kärnmaterialet upp. Detta utgörs av polyvinylklorid (PVC-skum) som sågas till plank. Denna operation påminner i viss mån om tillverkning av ett konventionellt kravellbyggt skrov. Därefter läggs ett ytterskal av GAP där armeringen omväxlande består av glasfibernatta respektive glasfiberväv lagd som kryssarmering. Även ytterköl och roderskädda byggs upp av GAP.

När ytterskalet är färdigt vändes skrovet och placeras i skrän varefter formen avlägsnas. Därefter läggs ett innerskal enligt samma princip som ytterskalet.

Däck, däckshus, skott, maskinbäddar och durkar m m tillverkas enligt samma metod.

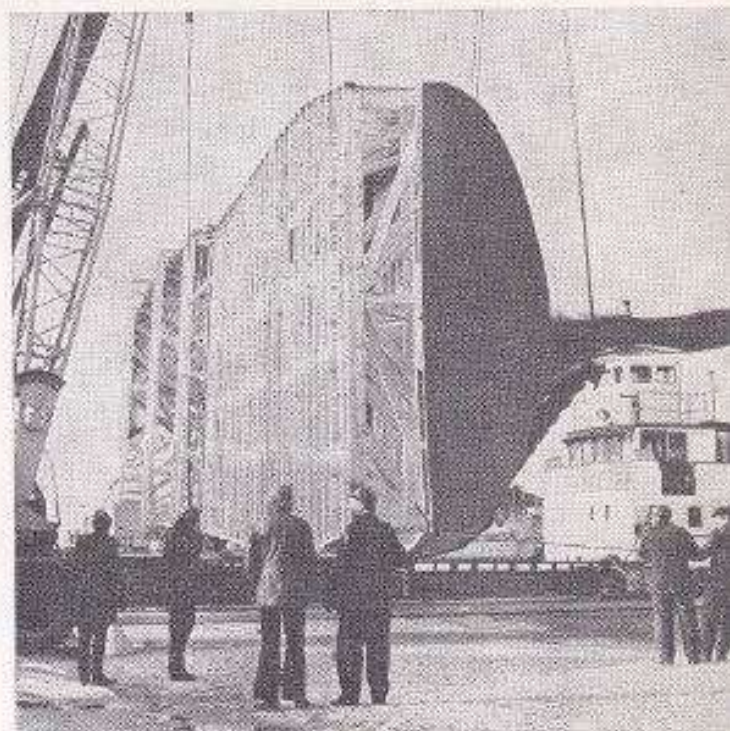
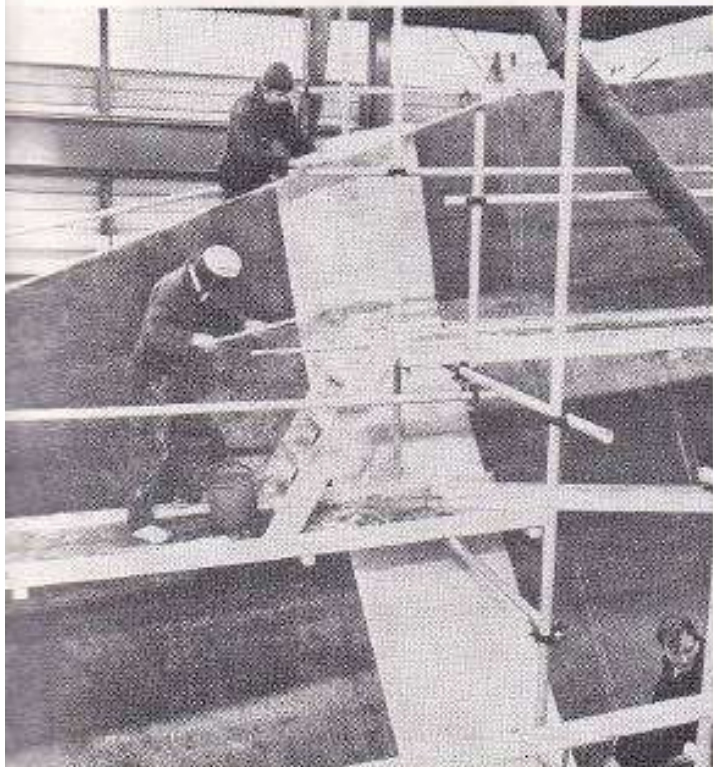
Inredningen sätts på plats i skrovet innan däckets monterar. Däckshuset placeras i slutskedet.

Tillverkningen har bjudit på åtskilliga problem med hänsyn till fartygets storlek — längd ca 25 m — vid såväl plastningsarbetet som vändning av skrov och däck.

Den omnämnda byggmetoden har visat sig synnerligen lämplig för fartyg av denna storleksordning. De fortsatta erfarenheterna kommer att nogra följas upp av såväl Karlskronavarvet som beställaren, Försvarets materielverk, som lagt ned mycket arbete på att få fram denna helt nya fartygstyp åt marinen.

Kanske framtidens byggmaterial icke blott för minfartyg.

Armeringsmattor lägges på plats — sen' plast.



Underlig vinkel på ett fartyg — men i detta fall nödvändig.

Att vända däckets var faktiskt svårare än att vända skrovet. Orsaken var däckets storlek och plana form. Någon mera avancerad metod användes ej för detta enstaka objekt. Däckets styvades upp av två lyftok och längsgående förband i ribbspantformen. Vändningen lyckades bra trots att det hela såg tämligen vekt ut.

Arbetet med skrovet beräknas vara slutfört i maj—juni i år. Då återstår "plastservice" under utrustningen samt montering av däck och däckshus. Vi återkommer i ett senare nummer av Varvet Runt med fortsättningen av byggandet av M 31 U.