

Samtal med Ingvar Andersson, f.d. konstruktions- och produktionschef på Djupviks varv

Besöket på Djupviks varv inleddes med 1,5 timmes presentation/samtal vid kaffebordet och därefter en timmes visning av verksamheten och det skolfartyg som fanns i inredningsverkstaden.

Djupviks varv har funnits sedan slutet av 1800-talet och har tillverkat båtar i aluminium sedan 1950-talet. Man har idag ca 50 anställda och har egna konstruktörer.

Idag bygger man det mesta i aluminium räknat på andelen material stål/aluminium. Ibland har man stålskrov med aluminiumöverbyggnad. I övergången mellan stål och aluminium har man då en "spränglist", en list där stål och aluminium har sprängsvetsats samman. Man har nu börjat köpa stålskrov från Lettland. Företagets svetsansvarige var i Lettland vid vårt besök.

Avgörande för valet mellan stål och aluminium är båtens hastighet. Snabba båtar görs i aluminium. För att bli snabb måste båten plana och för att kunna plana får den inte vara för tung. Då väljer man aluminium. En aluminiumbåt blir inte mycket dyrare än en stålbåt. Man betalar 35 kr/kg för aluminium och 10 kr/kg för stål. Materialet köper man från Tibnor eller Bröderna Edstrand.

Den aluminiumsort som används mest är 5754 H22. Det blir mer och mer accepterat med 6000-seriens material även under vattenlinjen.

Vanlig tjocklek på aluminiumplåten för skrov är 4-8 mm. I den tjockare plåten svetsar man i V-fog. Man svetsar först från insidan, slipar sedan upp och svetsar från utsidan. Man MIG-svetsar vanligtvis, någon enstaka gång används TIG. De flesta svetsmaskinerna kommer från Fronius.

Förstyvningsbalkar svetsas intermittent (svetsas så lite som möjligt) för att minimera svetsdeformationer. Trots detta har man en del deformationer "bucklor" i skrovet, något som tolereras på den typ av båtar man tillverkar. Även aluminiumbåtarna målas, med epoxy tvåkomponentsfärg (färg från Hempel, Jotun eller International). Målningen sker på avfettad och blästrad yta.

Djupviks varv har aldrig problem med utmattning i sina båtar. Det förklarade Ingvar Andersson beror på att man bygger relativt små båtar och små båtar är överdimensionerade. De konstruktionsregler som används medför överdimensionering av mindre båtar.

Djupviks varv följer DNV:s regler för bland annat svetsningsarbetet. Marinen går också över mot DNV:s regler.

I inredningsverkstaden låg det första skolfartyget i en serie på fem som Djupviks varv bygger. Fartygen skall användas för navigationsutbildning. Det första levereras vid årsskiftet 2007 och det sista våren 2009.

Fakta om skolfartygen:

- Storlek 27 x 6 meter
- Helt i aluminium (22,5 ton aluminium)
- Totalvikt: 80 ton
- Maxhastighet: 25 knop
- Motorer: 2 MTU-dieslar på vardera 1000 kW
- Pris: 30 MSEK/styck

Vi konstaterade att alla skrovsvetsar var synliga från utsidan, även balksvetsarna syntes, och att det var en del ojämnheter i skrovet. (Hade det varit en lyxbåt hade hela skrovet spacklats). Inifrån konstaterade vi att det var väldigt mycket intermittent svetsning.