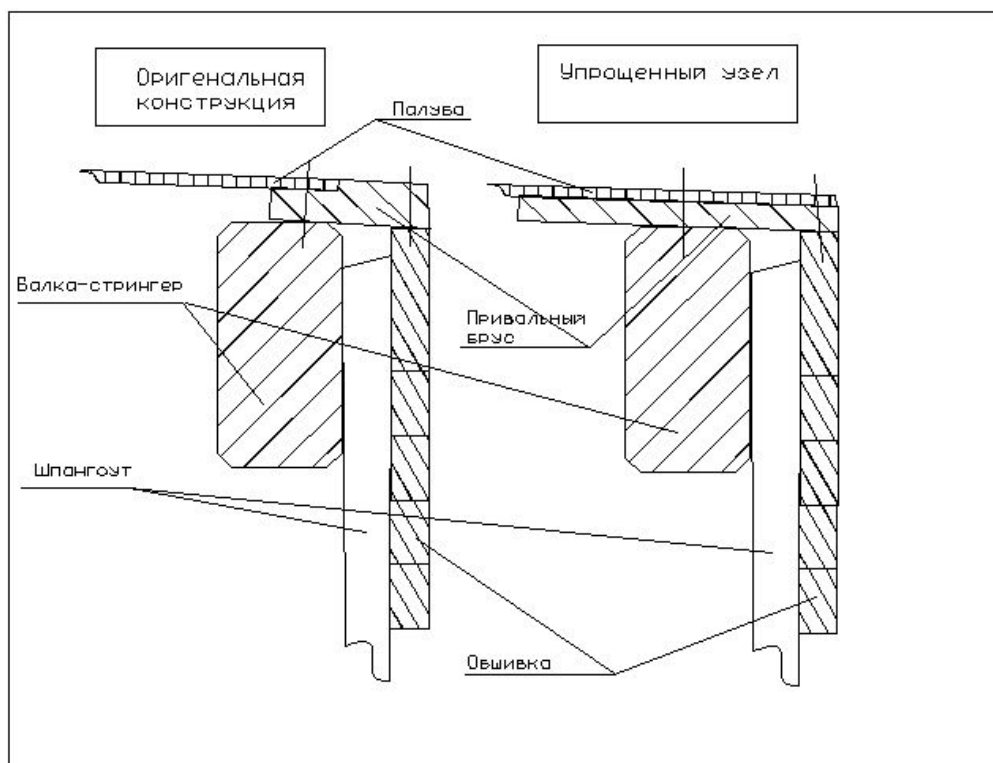


Стык палубы и борта.

Оригинальная конструкция этого узла на мой взгляд замудрена: дубовый брусок ватервейса с пазом для укладки палубы – сложность в изготовлении и монтаже. А так как дуб внутри оказался черным до состояния рыхлости, повторять все это не хотелось. Вдобавок, крепежные шурупы своей ржавчиной загубили ширстречную рейку обшивки. По этому, после замены участка обшивки, вместо дубового бруса была положена полоса толстой фанеры (на смоле с прослойкой стекломата), а уже поверх ее – собственно палуба, с выпуском на борт.



Палуба в каюте.

После недолгого раздумья, отказался от съемных пайол в каюте, полноценный палубный настил закрепил мертво (бакелитовая фанера 10 мм) на бимсах, оставив в ДП проемы для доступа в трюм: просто, прочно и для корпуса жесткость. Для лодок с обводами типа «бокал» это вполне оправдано, так как даже при крене в 25 градусов вся вода (и все, что лежало не на месте) оказывается в надкилевом плавнике. В окончательном виде, по палубе была наклеена сосновая рейка (5 х30 мм), в пазах – цветная силиконовая шпаклевка под темный дуб – она хорошо шлифуется и не мараает дерево.

Декоративная отделка мебели.

Первый вариант – оклейка переборок клеейкой пленкой – не смог перезимовать: с приходом тепла все поверхность вздулась и покоробилась. Второй вариант – оклейка листовой (толщина 2 мм) пробкой от набора «теплые полы», пока местами живет, но эксплуатационные характеристики желают быть лучше: даже покрытые лаком на 1 – 2 раза поверхности после намокания чернеют – плесневеют, и избавиться от черноты трудно. Вообще пористая поверхность очень пачкается, чистится с трудом, прочность очень слабая, словом – «пароход хороший, но руками его лучше не трогать». При

покрытии лаком больше чем на два слоя поверхность начинает бликовать пятнами, вид становится резко неприятный (по мне). По моему, я нашел очень бюджетный вариант в нелегком деле создания красоты - уюта в каюте: оклейка переборок тканью на проклеенной основе, структура «вельвет», оттенки коричневого. (Не знаю где её применяют, покупал на китайском базаре 60 руб/п.м.) На выпукловогнутых бортах, на панелях зашивки, использовал кавролин – он позволяет некоторое растяжение – смятие. Обрамление торцов переборок и столов – распиленная вдоль метаполювая труба: после распила стремиться сжаться, тем самым крепче удерживается на месте. Есть нюанс: все изгибы формы надо выполнять до распила.

Мачта.

Поиск достойного размера трубы из АМг затягивался, а после применения удачной технологии изготовления комингсов люков родилась идея «намотки» полосами тонкой фанеры трубы-мачты. Дождливый март 2006 года начался эксперимент, «всё равно погода нелетная». Был изготовлен разборный дорн 120 x 200 x 2000 мм. Но к сажелению была закуплена фанера не подходящей конструкции, с пластиковой внутренней прослойкой, под декорслоем. Нужной конструкции не нашел, а из этой как не пытался, закрутить полосу без трещин не получалось. Но идея не умирала, выход - надо увеличить радиусы изгиба. Для этого на дорн (через полиэтилен, на пропитанный смолой стекломат) закрепил слой продольных фанерных реек (береза, 8 x 30 мм), с запрессовкой мелкими гвоздями через фанерные шайбы. Работал полосами мата, на 4 – 5 реек, чтоб успеть до схватывания смолы. После полимеризации, сбиваются фанерные шайбы и гвозди легко вытаскиваются за торчащие шляпки. Обработка, шпаклевка древесной пудрой на смоле, окончательная обработка. Но увы! Даже на такой увеличенный диаметр дорна, «бракованная» фанера не закрутилась. Но родилась следующая идея: по испытанной технологии положить второй слой реек! Так и было сделано: опять на стекломат, с разносом будущих стыков по длине и заусовки каждой рейки. После изготовления первого участка, длиной 1,5 метра (по размеру фанерного листа), дорн разбирался и выдергивался, снова собирался, обматывался целлофаном и вставлялся в уже изготовленный участок примерно на 0,5 метра и все повторялось: таким образом за полмесяца ежедневной работы получил две половинки мачты почти по 8 метров, которые сверху оклеил двумя слоями тонкой стеклоткани способом намотки. Изменением размера клиньев дорна было заужено сечение подпалубного участка мачты, остальное сечение постоянно (сразу планировалось топовое вооружение). Вес «бревна» получился около 10 кг*п.м. – конечно больше чем при традиционно деревянном методе. Как показала эксплуатация, мачта очень гибкая и прочная и

адеюсь проживет дольше чисто деревянного аналога.

