

LÓDZ MOTOROWA

(Dokończenie)

Wykonanie pokrycia szkieletu rozpoczniemy od jego boków. W tym celu arkusz sklejk grubości 4 mm przyłożymy wzdłuż boku i ołówkiem wyznaczmy linię cięcia. Ponieważ arkusz ma długość 2,05 m, zachodzi konieczność łączenia dwóch odcinków sklejk stanowiących pokrycie boku w sposób pokazany na rys. 12 (w pierwszej części opisu). Fazowanie przeprowadzimy po odmierzeniu i przecięciu wzdłuż linii zachodzących na siebie mocując sklejki w sposób pokazany na rys. 13. Następnie bardzo ostrym strugiem ścinamy na skos grubości sklejk. Dla sklejk grubości 4—5 mm skos powinien mieć długość 30—40 mm. Kleimy smarując odpowiednie powierzchnię klejem AG i podkładając pod klejone miejsce kawałki papieru, a następnie ściskając przez deseczkę ściskami stolarskimi. W ten sposób będziemy sklejać również i inną arkusze sklejk. Po posmarowaniu listew szkieletu klejem przybijamy sklejki gwoździkami długości 20 mm o średnicy 1,5 mm w odstępach co 60—80 mm. Po sklejeniu należy lepki gwoździków wbić punktakiem poniżej powierzchni sklejk.

Po wygładzeniu całej powierzchni i przeszlifowaniu jej papierem ściernym możemy przystąpić do zabezpieczenia zewnętrznej strony kadłuba przed działaniem wody przez laminowanie. Laminowanie będzie polegać na pokryciu całego kadłuba tkaniną szklaną przesyconą dokładnie żywicą epoksydową Epidian 5.

Jako tkaniny można użyć koców gaśniczych, wykonanych z włókien szklanych (do nabycia w sklepie „Cenpo” (artykuły strażackie i gaśnicze).

Koc należy wypłukać w trójchlo-roetylenie (tri) i dokładnie wysuszyć. Następnie szmatką zwilżoną w „tri” przetrzeć cały kadłub, a po tym zabiegu już nie dotykać go brudnymi rękoma. Rozrabiamy Epidian 5 dodając do niego do 30% ftalanu dwubutyli oraz odpowiednią ilość utwardzacza, 10% wagowo. Po dokładnym wymieszaniu żywicy pędzlem płaskim (2—3”) powlekamy odcinki kadłuba nieco większe niż kawałki koca, równo nakładamy na to miejsce tkaninę i szybko oraz dokładnie malujemy żywicą jej powierzchnię, dając do dokładnego przesylenia włókien szklanych, nie pozostawiając nigdzie najmniejszego nawet pęcherzyka powietrza. Gdyby jednak pęcherzyk gdzieś pozostał, to przebijamy go gwoździem i zaszmarowujemy żywicą. Należy pamiętać, że Epidian po zrobieniu tylko przez określony, niedługi czas nadaje się do użycia i szybko należy go użyć, bo później następuje nieodwracalny proces twardnienia. Kadłub można pokryć tylko dwoma dużymi płatkami tkaniny (będzie mniej miejsc łączenia na zakładkę), dle wymaga to zgranego zespołu ludzi, aby szybko polówkę kadłuba (wzdłuż stępki) posmarować Epidianem 5, rozciągnąć tkaninę i sprawnie „przebić” nie pozostawiając pęcherzyków powietrza.

Tkanina szklana w towarzystwie żywicy epoksydowej to jak mocne zbrojenie stalowe w betonie i tak właśnie spisuje się laminowanie kadłuba. Zabezpiecza ono świetnie nie tylko od wody, ale i od lżejszych uderzeń o przeszkody denne. Po stężeniu żywicy (około 24 godzin) można lekko wyrównać powierzchnię, szczególnie w miejscach zakładki, i ponownie pokryć warstwą Epidianu 5.

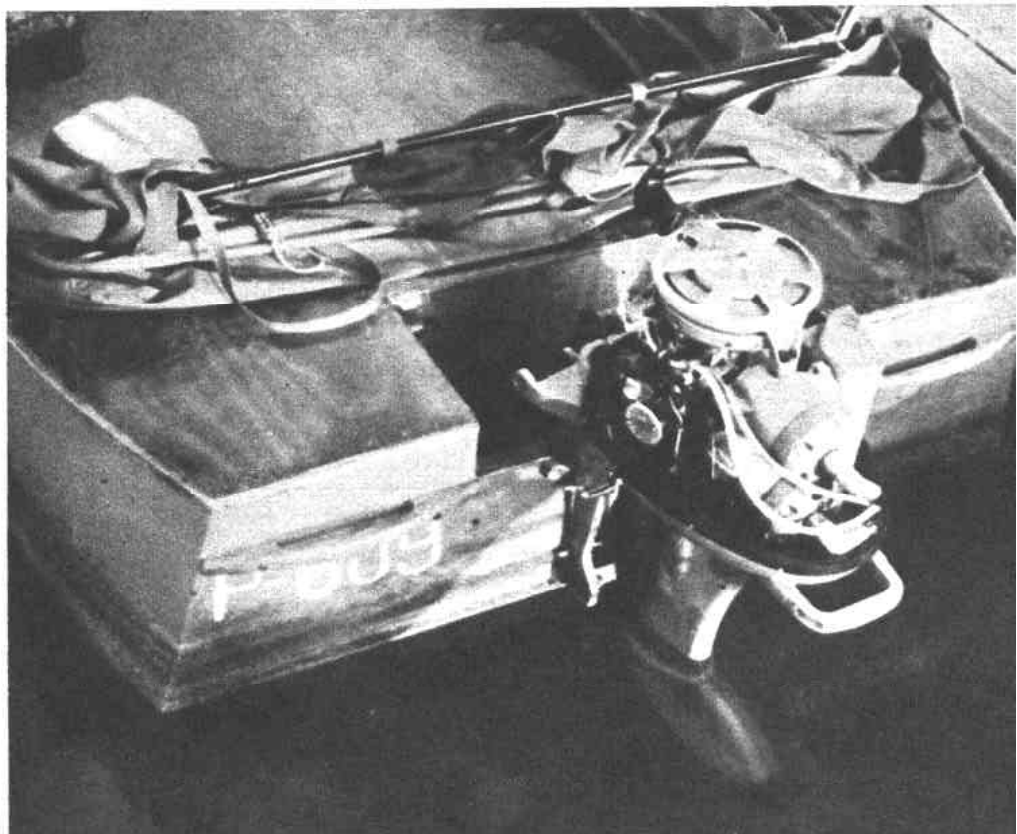
Po trzech dniach łódź można już zdjąć z ławy montażowej, odrzynając wsporniki od ławy, a następnie ostrożnie wyciągnąć gwoździki, którymi przybite były wsporniki.

Po wygładzeniu krawędzi burt z zastygłych nacieków żywicy i włókien szklanych, nacinamy górną część wręg 1, 2 i 3 i umieszczamy w wycięciach 5 wzdlużnic pokładowych z tym, iż środkowa wzdlużnica musi mieć przekrój 20 x 40 mm, gdyż do niej będzie przykręcony uchwyt dziobowy i wspornik szyby. Listwy stanowiące wzdlużnice przyklejamy i przykręcamy wkrętami wpuszczając je parę milimetrów poniżej powierzchni listew. W podobny sposób przy-mocujemy wzdlużnice na rufie oraz dwie listwy 20 x 20 mm na burtach.

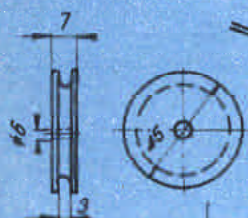
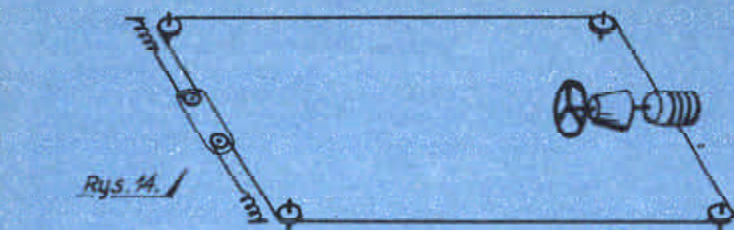
Następnie ze sklejk mahoniowej wytniemy pokrycie pokładu na dziobie, burtach i rufie oraz zaznaczymy miejsca wspólnego połączenia.

Przyklejenie i przybicie pokładu nastąpi dopiero po zmontowaniu układu kierowniczego.

Układ kierowniczy, przedstawiony na rys. 14, składa się z koła sterowego z bębnum (szturwału), rolek prowadzących, zblocza kierującego, sprężyn oraz linki o średnicy 2,9 mm. Poszczególne elementy układu przedstawione zostały na rys. 15. Pulpit-deskę sterowniczą (rys. 16) wykonamy z deski sosnowej o wymiarach 150 x 15 x 1300 mm, oklejonej jednostronnie sklejką mahoniową. Pulpit zamocujemy do wręgi nr 3 za pomocą wsporników. Sposób zamocowania jest pokazany na rys. 17. W oznaczonym miejscu w pulpicie wywiercimy otwór o średnicy 75 mm, w którym osadzimy piastę koła sterowego przykręcając

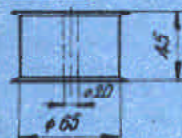


Rys. 14.

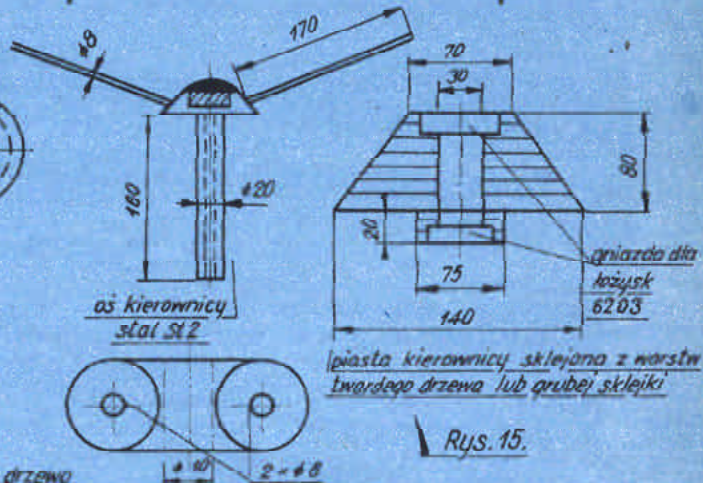


rolka prowadząca szt. 6

mał. mosiądz



bęben mał. twarde drzewo

piasta kierownicy sklejona z warstw
twardego drzewa lub grubiej sklejki

Rys. 15.

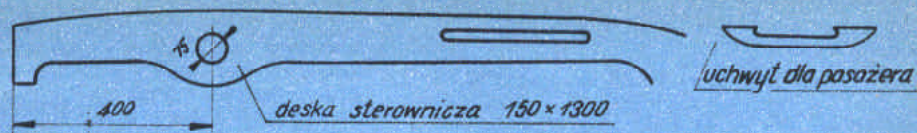
ją dwoma wkrętami. Koło sterowe o średnicy 350 mm można wygiąć z rurki stalowej. Po prawej stronie do pulpitu zamocujemy uchwyt dla pasażera, wykonany z twardego drewna.

Skrzynkę silnikową (rys. 18) wykonamy ze sklejki mahoniowej, którą przed wyginaniem należy zwilżyć ciepłą wodą i stopniowo wyginać za pomocą ścisku stolarskiego. W bocznych ściankach skrzynki silnikowej założymy tulejki przepustowe dla linki kierowniczej, wykonane z gniazdek radiowych.

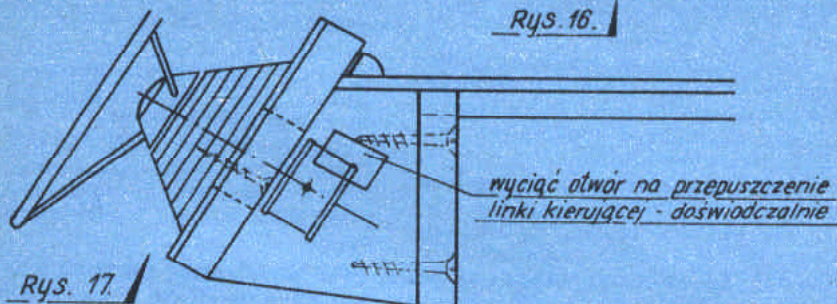
Stycznie z dnem wywiercimy dwa otwory dla odpływu wody rozlanej po skrzynce, a w otwory wbijemy kawałki cienkościennej rurki mo-

siężnej lub miedzianej o średnicy 6–8 mm.

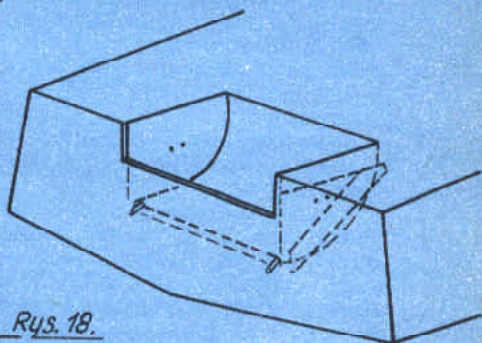
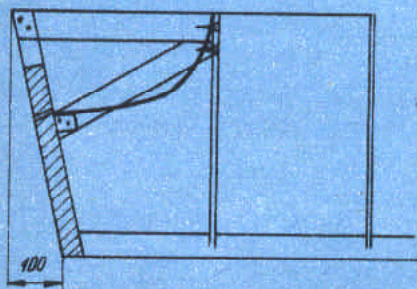
Po założeniu linek i wypróbowaniu działania układu kierowniczego możemy przykleić i przybić pokrycie pokładu. Po wyrównaniu krawędzi bocznej kokpitu przykleimy i przykręcimy wkrętami falochron wykonany ze sklejki liściastej wodoodpornej, grubości 8 mm i szerokości 90 mm. Dookoła kokpitu przybijemy listewkę sosnową lub jesionową o wymiarach 10 x 15 mm i długości około 6,4 mb. Dookoła łodzi na wysokości pokładu przykleimy listwę odbojową — najlepiej z twardego drewna, przykręcimy uchwyt dziobowy, knagi dziobowe i rufowe oraz uchwyty ru-



Rys. 16.



Rys. 17.



Rys. 18.

fowe (do przenoszenia łodzi). Następnie przystąpimy do oczyszczenia i nasycenia wewnętrznej strony kadłuba materiałem impregnacynym. Do tego celu najlepiej nadaje się pokost lniany. Dobre nasycenie możemy osiągnąć przez kilkakrotne powlekanie pokostem, przy czym pierwszą i drugą warstwę należy położyć pokostem rozcieńczonym benzyną lub terpentyną.

W czasie malowania zaleca się pokropienie wodą podłogi warsztatu, by zabezpieczyć się przed kurzem. Pokład dobrze jest polakierować lakierem poliuretanowym, dwuczęściowym. Do malowania należy użyć pędzla 2" z miękkiego włosia. Malować należy kilkakrot-

nie. Szkielet składanego daszku można wykonać z rurek stalowych pancernych o średnicy 13 mm.

Po zakończeniu budowy łodzi można ją poddać próbom na wodzie.

Należy pamiętać, że użytkowanie łodzi jest dopuszczalne dopiero po jej zarejestrowaniu. Zainteresowanych czytelników odsyłamy do książki Tadeusza Adelta pt. „Śródlądowe żeglarstwo motorowe”. Wyd. „Sport i Turystyka” — 1966 r., w której znajdują się dokładne przepisy dotyczące rejestracji, znaków wodnych, zasad pływania oraz budowy i obsługi silników doczepnych.

Wiesław Woch