

## Сделай сам маленькую шлюпку (тузик)



### Строительство

Шлюпка была построена из фанеры, эпоксидной смолы и стеклотканью, используя метод стежка и клея. Метод представляет собой сборку предварительно вырезанных компонентов при помощи медного провода или кабельных застёжек, для того чтобы превратить плоские панели в форму корпуса. Только, когда они точно соединены - эпоксидная смола и стеклоткань закрепляют грани и соединения постоянно.



Есть множество ссылок к описаниям метода стежка и клея, ссылок на поставки изготовителей эпоксидной смолы и материалов.

Первой операцией должно быть выпиливание главных компонентов из фанеры. Бумажные чертежи были переведены на фанеру и откорректированы, так чтобы сетка на чертеже была полностью прямая. Использовался нож (шило), чтобы отметить через чертежи в фанере каждые несколько сантиметров. После того чертёж был удалён, точки соединены и линии обведены карандашом, чтобы отметить грани и пересечения переборок. Фанера для банок, постоянных переборок, центрального блока плавучести, бортов и носового и кормового дна выпиливались красиво и точно, используя лобзик.

Переднему и заднему концам корпуса оставляли несколько сантиметров по длине, поскольку это позволило быть приложенным дополнительным зажимам, когда корпус был собран в форму. Точно так же кормовой и носовой транцы и оставляли немного по размеру, чтобы можно было скосить позже (снять малку), чтобы соответствовать углу бортов и днища. Второй слой для транцев ламинирован со ступенью, чтобы дать толщину 12 мм и обеспечить прочность для подвесного мотора и рым болта.



Две временных переборки также обязаны держать форму центра корпуса в течение сборки. Они были сделаны из отходов 9 мм фанеры. Уголки переборки были удалены так, чтобы обеспечить соединение их в завершении сборки и наведении гапталей. Отверстие в центре позволяет им быть установленными по продольному сиденью.

Так много работы, которую можно было сделать на компонентах до окончательной сборки. Были вырезаны отверстия и кольца укрепления для люков доступа в блоки плавучести. Обработаны клеем постоянные переборки до установки палубы и банок, где это возможно.

Если бы лодка собиралась быть законченной, используя только эпоксидную смолу, вероятно, было бы хорошо сделать всем компонентам покрытие, в то время как они являются плоскими. Это позволило бы любому повреждению легко чиститься и также защитило бы поверхность древесины. Я не делал этого, и ко времени, чтобы лакировать интерьер, на древесине были некоторые пятна от эпоксидной смолы.

Перед продолжением я сверлил маленькие отверстия, чтобы взять пропускать пластмассовые кабельные связи по всем смежным граням. Самый простой способ сделать это состоял в том, чтобы совмещать края панелей, затем продвигаться вперед или назад, по ходу продвижения попарно отмечая позиции отверстий. Отверстия сверлились в нескольких миллиметрах от края, таким образом, чтобы они в конечном счете закрылись стеклотентой.

Компоненты были собраны в следующем порядке, хотя, поскольку ничто постоянно не устанавливалось, пока законченная лодка не сшита вместе и есть возможность по ходу корректировать и перемещать компоненты.

1. К двум сторонам продольного блока присоединялись центральные распорные детали.



2. К продольному резервуару (блоку) была прикреплена днищевая часть. Этот компонент был тогда помещен в одну сторону
3. Временные переборки были сшиты к главным доскам (бортам), чтобы сформировать структуру блока



4. Стороны бортов были притянуты в задней части, фронте и постоянных переборках и транцах, и закреплены временными винтами. Малки были настроены на переборках и транцах так, чтобы борта соединились под правильными углами.
5. Нижние планки бортов были пришиты кабельными связями и винтами к транцам.