

Задняя часть плавников в транцевой части была срезана, чтобы позволить установить колеса, поддерживающие два алюминиевых щека толщиной 2 мм с обеих сторон. Вторая пара килей-реданов была положена по обе стороны от центральных килей и охватила расстояние между передней и задней переборками.

Это помогает защитить днище, а также предоставляет некоторую поддержку, когда люди наступают на фанерный пол.



Вероятно, самая трудная часть строительства принадлежала фанерным палубам. Они должны были приспособлены на трёх сторонах и на фронтах продления переборки, с большим количеством изменяющихся углов. Я делал это медленно, постепенно подрезая фанеру и неоднократно испытывая пригодность. Передняя сторона и обратные палубы простираются немного на продольную переборку, где есть полоса поддержки для стыкового соединения. Выставленному краю палуб оставляли запас, палуба была подогнана и закончена, внутренние углы скрутились эпоксидной смолой с наполнителем. Прежде, чем палубы были приклеены, внутренности блоков плавучести были окрашены и закончены.



Для завершения, были установлены маленькие внутренние брекштуки, чтобы усилить углы соединения бортов и транца.

Окончание лодки



Для строительства лодки я использовал эпоксидную смолу, а затем, в значительной степени закончил оставшуюся работу по обработке древесины обычными красками. Внешность корпуса и интерьера резервуаров плавучести была окрашена, и интерьер лодки

Единственное место, где я использовал эпоксидку для финишной обработки, была нижняя сторона сидений. Эти последние элементы, которые должны быть приклеены вниз и заканчивая их с эпоксидной смолой я избавился от необходимости выделить области, которые бы не были склеены и закончить их отдельно.

Я установил два набора подуклочин, чтобы гребец мог изменять его гребущее положение. Уклоны, которые я использовал, из гальванизированной стали и немного тяжелы. Я не мог найти никаких хороших подуклочин, поэтому я изготовил несколько пластинок из нержавеющей стали с отверстием, соответствующим диаметру вала уклоны.

Они работают, но не идеальны и изнашиваются весьма быстро. Эта область представляет большую возможность для усовершенствования, и это может быть рассмотрение работы, утолщающее внутреннюю рейку планшета, так чтобы уклоны могли быть установлены через отверстие в привальном брус. Пара весел у меня осталось от другой лодки, и достаточно длинных, чтобы позволить грести довольно легко.

Есть U-образный рым-болт из нержавеющей стали на носовом транце, чтобы прикрепить фалы. Я разместил его выше верхнего края сидения так, чтобы не дать воде затекать в передний блок плавучести через отверстие для крепления. Это должно быть довольно значительным, как тузик будет буксироваться с его помощью, и также обеспечивает защиту лодки на крыше. Есть скобы (шины) по обеим сторонам заднего транца для швартовки и крепления на автомобиле.



Алюминиевые накладки по килям предотвращают большую часть повреждений днища корпуса. Алюминиевые пластины, поддерживающие колеса – являются продолжением накладок, так что лодка будет гладко скользить от колес до накладок при преодолении препятствий.



Лодка транспортируется на багажнике моей машины. Поперечины багажника не достаточно длинные, чтобы поддерживать лодку вверх ногами, так что я сделал некоторые деревянные бруски, которые прикрепляются к поперечинам и дополняются ободками, чтобы защитить привальный брус. Достаточно просто для двух человек, чтобы поднять одну сторону лодки и поместить её на конец поперечин и затем сдвинуть.

Я изначально устанавливал около автомобиля пандусы, приставленные к поперечинам, так что лодку можно было вытолкнуть на машину одной рукой. Это работало ... но не так легко.