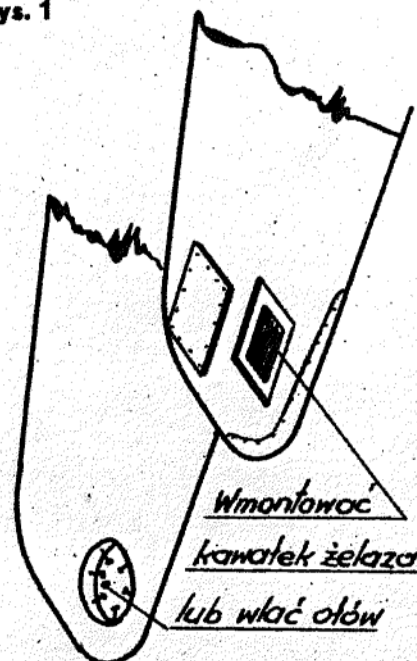


PRZYGOTOWANIE KADŁUBA DO MALOWANIA. Ustawiamy kadłub w normalnej pozycji i całe wnętrze gruntujemy. Jeżeli łódź będzie w środku pomalowana kolorową farbą olejną, najlepiej i najtaniej wypadnie, gdy nasycimy ją dwukrotnie „Xylamitem Super W”, a następnie — po wyschnięciu (schnie 24 godz.) — pomalujemy farbą olejną. Ten sposób polecamy dlatego, że wtedy częste przy amatorskiej budowie niedociągnięcia wykonania można ukryć pod farbą. Jeżeli wnętrze łodzi ma pozostać w kolorze naturalnym, trzeba je dwukrotnie nasycić pokostem podgrzany do 60°C, a następnie pociągnąć bezbarwnym lakierem. Malowanie trzeba koniecznie wykonać w części dziobowej i rufowej, to jest tam, gdzie po położeniu pokładu byłoby ono uciążliwe. Część środkową — między zębami 1 i 5 — możemy pomalować później.

Po wyschnięciu farby pokrywamy kadłub pokładem w ten sam sposób, jak kryliśmy dno. Następnie wygładzamy całość papierem ściernym. Robimy to w następujący sposób: kawałek deseczki (60 x 120) okręcamy papierem ściernym i lekko naciskając szlifujemy poszycie w poprzek stojów, potem oczyszczamy dokładnie z pyłu szczotką i gruntujemy „Xylamitem” lub pokostem. Po dobrym wyschnięciu szpachlujemy na gładko ewentualne szczeliny i rysy oraz ponownie pociągamy „Xylamitem”. Do tak wykonanego kadłuba przykręcamy stępki zewnętrzne: przednią (od dziobnicy do początku szczeliny skrzynki mieczowej) oraz dwie stępki boczne. Te ostatnie najpierw obrabiamy w ten sposób, aby miały przekrój trapezo-

rys. 1



wy (ark. 3), górną, szerszą ich krawędź dopasowujemy do dna, a przy końcach od strony rufy zmniejszamy nieco wysokość (ark. 1). Stępki montujemy na szpachlówkę przykręcając wkrętkami przez dno od środka łodzi. Muszą one być tak zamocowane, aby można je było odjąć bez uszkodzenia dna. Teraz musimy jeszcze zamocować przednią część dziobnicy (ark. 4), którą zaokrąglimy w dolnej części, tworząc ładne połączenie ze stępką zewnętrzną. Kadłub mamy obecnie gotowy do malowania.

MALOWANIE. Łódź pomalować można szybko, ale farba musi schnąć długo i to im dłużej tym lepiej. Dlatego też czas schnięcia powinniśmy wykorzystać na całkowite wyposażenie łodzi. Im łódź lepiej jest pomalowana tym dłużej będzie nam służyła. Malować należy w pomieszczeniu wiórnym, suchym a przede wszystkim ciepłym i możliwie szczelnym, aby uniknąć osiadanania kurzu na świeżej farbie. Przed przystąpieniem do pracy pomieszczenie należy dobrze zamieść, pozamykać okna, a podłogę obficie skropić wodą. Temperatura, przy której można malować farbą olejną, nie powinna być niższa od 13°C. Przy lakierowaniu potrzeba minimum 18°C. Najpierw malujemy bardzo cienko, rozprowadzając farbę olejną we wszystkich kierunkach dość twardym, okrągłym, dużym pędzlem. Po dobrym wyschnięciu farby (co najmniej 3 doby) całość lekko szlifujemy bardzo drobnym papierem ściernym, często go zmieniając. Wycieramy do czysta gałganikiem, malujemy ponownie, szlifujemy a następnie lakierujemy miękkim płaskim pędzlem. Rozprowadzając lakier ciągniemy pędzel we wszystkich kierunkach, a dopiero ostatnie pociągnięcie wykonujemy delikatnie końcem pędzla, ciągnąc go wzdłuż łodzi. Należy pamiętać, że im wyższa temperatura panuje w pomieszczeniu podczas lakierowania i schnięcia, tym lakierowanie będzie lepsze. Jeżeli nie macie dobrego lakieru, to pomalujcie Waszą łódź farbą olejną i to trzykrotnie, szlifując przed każdym malowaniem i pozwalając wysychać każdej warstwie co najmniej 3 doby.

Estetyczny wygląd łodzi zależy od właściwego doboru kolorów. Należy unikać dużej ich ilości, choćby ze względów oszczędnościowych. Dno do linii wodnej nadpraktycznie (ale nie najładniej) pomalować na czarno, bo jest ono narażone na podrapanie, nie ma więc różnicy w barwie, gdy te uszkodzenia zamalujemy. Dobierając kolory starajcie się stosować barwy żywe, a nawet jaskrawe, co ładnie wygląda na tle błękitu wody i zieleni. Unikajcie kolorów pastelowych, które wyglądają mdło. Ładnie wyglądają następujące zestawienia: pokład — seledynowy, burty — kre-

P47

(DOKOŃCZENIE)

może, dno i wewnątrz oraz listwa dekoracyjna na pokładzie – zielone; albo: pokład i burty – bardzo jasnopopielate, wewnątrz i listwa dekoracyjna oraz pas na wysokości linii wodnej – jaskrawo czerwone (cynober), dno – czarne. Teraz na kawałku kartonu narysujecie szablon znaku „P-47” z arkusza 6 i wytnijcie. Szablon połóżcie na tylnych części pokładu, jak na ark. 1 i obrysujcie znak bardzo miękkim ołówkiem, a następnie namalujcie go tym samym kolorem co listwy dekoracyjne. W podobny sposób wykonajcie nazwę łodzi, mającej ją z obu stron burt prostymi literami wielkości ok. 30 mm.

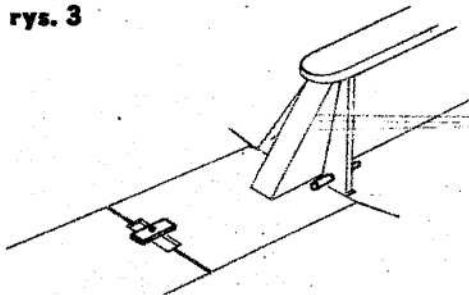
MIECZ wykonamy z drewna — najlepiej twardego, ale w razie braku tegoż możemy zrobić go i z sosny, nawet żywicznej. Jeżeli macie dość wodoodpornej sklejki i dobry klej, można miecz skleić i żnitować z kilku warstw tak, aby grubość wynosiła około 15 mm. Sposób wykonania miecza trzeba ustalić jeszcze przed zrobieniem skrzynki miecowej, której szczelina powinna mieć szerokość o 5 mm większą od grubości miecza. Aby zabezpieczyć miecz od uszkodzeń, można przedni dolny koniec na długość około 200 mm okuć blachą aluminiową grubości 1 mm, lub — mościej — grubości 0,5 mm. Zamocowanie miecza pokazane jest na arkuszu 6. Wisi on na bolcu przechodzącym przez rozwidloną stępkę zewnętrzną. Przy zastosowaniu wiosel szalupowych (patrz dalej), wyciąga się bolec i wyjmuje miecz. Przy górnym końcu miecza zamocowane są gumowe zderzaki (ark. 4) i linka służąca do podnoszenia go. Na rysunku pokazana jest tylko jedna linka, ale lepiej zamocować dwie. Jedna będzie służyła do podnoszenia miecza, a druga do unieruchamiania go w położeniu opuszczonym, gdy przy szybkiej jeździe będzie się uświłatł podnośnik. Przed zamocowaniem miecza należy go kilkakrotnie i obficie nasycić „Xylamitem”, „Xylamitem” można miecz pomalować na kolor dna łodzi.

STER składa się z trzech części: pletwy, jarzma i rumpla. Na ark. 1 podano, że pletwa wykonana jest z blachy duranowej. Będąemy sobie sprawę z tego, że tylko nieliczni będą mogli mieć taką srebrzystą i lekką pletwę, większość będzie zmuższona wykonać ją z blachy żelaznej lub z drewna. W tym ostatnim wypadku musimy wkładkę dębową między bokami jarzma zrobić grubszą, od pletwy o 1 mm. Samą pletwę obciążać na dole metalem, co pokazane jest na rys. 1. Pletwę steru można wykonać podobnie jak miecz, to jest deski grubości około 12 do 15 mm lub z dwóch warstw sklejki 4 mm. Dolny koniec pletwy drewnianej trzeba okuć podobnie jak miecz. Jarzmo można zrobić z deski dębowej lub skleić z 2 kawałków sklejki grubości 4 mm. Zawiasy i uchwyty rumpla wykonujemy z blachy i zamocowujemy wg rysunku. Rumpel, wykonany czysto i ładnie z jesionu lub dębu a w ostateczności z ładnej białej sosny o dobrym i równym słoju, powinien lekko wchodzić w okucie jarzma. Uchwyty linki służącej do podnoszenia pletwy steru mocujemy w odległości około 350 mm od końca rumpla (ark. 6). Na linie porobione są węzły, które zaczepia się w uchwycie. Zamocowanie steru do pletwy ilustruje rys. 2.

PODŁOGA może być wykonana ze sklejki grubości 5 mm, niekoniecznie wodoodpornej. Składa

drewna z wyślizbionym wzduż rowkiem. Rowek
dla liku zagła „nakryty” jest z obu stron listew-
kami przyklejonymi na całej długości masztu
i bomu. Aby uzyskać na całej długości rowny
odstęp listewek, trzeba w czasie klejenia włożyć
między nie paski sklejki grubości 4 mm. O wiele
lepsz, ale też i trudniejsza do wykonania jest
wersja II, przewidująca maszt i bom klejone z
dwóch części. Bardzo ważne jest tu prawidłowe
ułożenie drewna do sklejania, aby maszt nie skrę-
cał się. Wyjaśnia to rys. 4. Puszczamy przezna-

rys. 3



czone do sklejania należy gładko wyrównać strugiem i dopasować, aby dokładnie do siebie przylegały. Teraz specjalnym strugiem woskiem (11 mm) pokrośmy ostrużę blachy wzdłuż jednego boku rowek w odległości 5 mm od brzegu. Następnie obniżamy ten 5 mm brzeg o 2 mm, aby go złożyć u obu połówek masztu utworzyła się szczelina szerokości 4 mm. Szczelinę zaczynamy od opu i kończymy 850 mm od pięty masztu. W dolnej części na długości 70 mm posłada ona pełną szerokość to jest 12 mm, dla umożliwienia włożenia lika zagła. Tak wykonana szczelina wyglądaemy papierem ściernym i smarujemy woskiem lub parafiną, uważając aby nie posmarować powierzchni, które mają być sklejone (rys 4). Teraz smarujemy obie połowy klejem, składamy równo i ściskamy dość gęsto klamrami stolarskimi lub klinami, podobnie jak to czyniliśmy przy klejeniu burt. Po wyschnięciu obrabiamy strugiem zewnętrzną kształt według rysunku, a potem szlifujemy papierem ściernym. Dolny koniec obrabiamy na kwadrat i dopasowujemy do gniazda zamocowanego na stopce. Koniec ten musi być 12 mm wchodzić w gniazdo, aby w razie naszpętnienia można było maszt łatwo wyjąć. Na topie, w otworze, przez który przejdzie fal zagła osadzamy pół-rolkę, a w miejscu oparcia szpony bomu odcięmy z masztu gąbzy, płaszczyzny i części skłóda. Jednego końca bomu musimy zspone wykonaną z blachy duralowej lub żelaznej, a drugi koniec objamy paskiem blachy grubości 0,5 mm i za pomocą długiej wkrętki mocujemy młyniek. Tak wykonane drzewce, naszycone dwukrotnie gorącym (60°C) pokostem linowym, lekko przecieramy najdrobniejszym papierem ściernym i lakierujemy dwukrotnie lakierem bezbarwnym.

ZAGIEL. Dlaczego do łodzi „P-47” zastosowano jeden tylko żagiel bez wani i sztagu — pisaliśmy już na początku. Tutaj tylko apelujemy do przyszłych właścicieli tego typu łodzi, aby nie dodawali fok-żagla i nie zmieniali ozagławiania, o ile chcą dobrze i szybko żaglować. Zwiększenie powierzchni żagla zmniejszy stateczność łodzi, a nie powiększy szybkości.

Aby żagiel dobrze spełniał swoje zadanie, powinien być skrojony i użyty przez żagielmistrza. Jeżeli zmuszeni jesteście uczynić to sami, starajcie się wykonać go ściśle według rysunku i żyć na maszynie okrętowej ściągłem zwykłym lub ręcznie. Prosty ściąg maszynowy nie jest dobry, bo albo się rwie przy wyciąganiu żagla, albo jeśli nitka jest mocna, nie rozciąga się równomiernie z żaglem, deformując go. Płótno na żagiel powinno być cienkie, gęste, mocne i lekkie, najlepiej — bawełniane pościelowe. Przy zszywaniu płótna starajcie się wykonać żagiel tak, aby szerokość brytów wynosiła około 400 mm. Żagiel trzeba tak uszyć, aby powierzchnia jego po wypełnieniu wiatrem była lekko wklęsła. Na rysunku (ark. 5) krawędzie łączące na maszynie i bomie są wypukłe. Ten nadmiar płótna wytworzy potrzebną wklęsłość, a resztę zrobi wiatr i rozciągliwość płótna.

Linkinka do obszycia zagła musi być specjalnie przygotowana. Nową linkę o średnicy 9–10 mm mocujemy w wodzie około 12 godzin i silnie naciskamy między dwoma hakami (najlepiej robimy to na strychu) a następnie wieszamy na srodku ciężar i pozostawiamy na 7 do 14 dni. Po tym czasie linka zrobi się nieco cieńsza i dłuższa. Już nie będzie się więcej wyciągać i deformować przez to zagła. Na trzech rogach zagła nazywamy trójkątne wzmożenia z dwu kawałków płótna, a prócz tego w górnym „topowym” rogu mocujemy „głowę” wykonaną z cienkiej blachy duralowej, aluminiowej lub szkielej. Kieszenie do listew przyszywamy do zagła w ten sposób, aby móc listwę wkładać przez otwór od dołu (ark. 5). Tasieniki mocujemy listwy są niezbędne. Aby żagiel był całkowicie skończony, a łódz posiadała swój „dowód osobisty”, konieczne jest nasytzenie znaku „P-47”. Trzeba go wydłać z czarnej satyny w dobrym gatunku, uprzednio wymoczonej w gorącej wodzie z dodatkiem kwasu siarkowego (1 łyżeczka na 1 ltr wody).

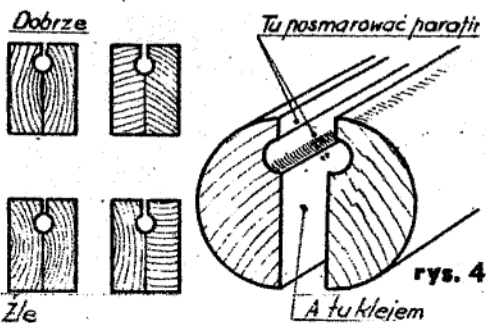
Teraz zrobimy jeszcze uchwyt do bomby, dwa

błoczek do szkota, zamocujemy na dole masztu knagę, a przy żebrze nr 2 uchwyty szkota (wyciąg otwór w podłodze), oraz wykonalny wiatrowskaz (ark. 5). Wszystkie ostre krawędzie przy błoczkach i przy uchwycie bomu trzeba łagodnie zaokrąglić, aby uniknąć przecierania szkota i uszkodzenia żagla. Wiatrowskaz należy wykonać z kawałka jedwabnej wstążki w kolorze jaskrawym, dobrze widocznym na błękitnym tle nieba. Jest on bardzo potrzebny, zwłaszcza dla początkujących żeglarzy. W ciągu pierwszych 10 dni nie należy wypływać podczas silnego wiatru, gdyż można żagiel zepsuć. Żeglowanie trzeba zaczynać na słabym wietrze, aby się żagiel prawidłowo „wydmuchał”.

BURTNICĘ wycinamy według rysunku (ark. 1) z deski jeśonowej, dębowej lub ładnej sosnowej, a następnie dopasowujemy jak najdokładniej do kadiuba, przykręcając wkrętkami. Po dopasowaniu całości, odkracamy jej, szlifujemy papierem ściernym i lakierujemy w ten sam sposób co maszt. Podobnie wykonujemy listwy obojowe.

NAMIOT. Może się zdarzyć, że noc zaskoczy Was przy niegospinnym grząskim brzegu, na którym nie można rozbić namiotu. Wyciągniecie wtedy całą łódź na „sankach” (stepek bieżny) na brzeg lub zostawiacie na wodzie i rozpinacie namiot na bomle. W tym celu odwracacie bom szczepliną w dół i za pomocą fału podciągacie nok bomu do pewnej wysokości ograniczonej rozmiarami namiotu. Koniec fału mocujecie nie do knagi na maszcie, lecz do okucia cumy na diobie. Unikniecie przez to wyginania masztu. Szponu bomu przywiązujecie cienką linką do masztu, w szczelinie bomu wsuwacie grzbiet namiotu, w który wszysza jest linka (podobnie jak w żagiel), a bokii przywiązujecie do listwy odboiowej.

URZĄDZENIE DO WIOSŁOWANIA. Może się zdarzyć, że podczas urlopu będziecie mieli piękną słoneczną, ale bezwietrzną pogodę. Sytuacja taka wzięliśmy pod uwagę i dlatego przewidzieliśmy możliwość zastosowania na łodzi wiosel szalupowych. W sumie do Waszej łódki powinniście mieć trzy wiosła, to jest dwa szalupowe do normalnego wiosłowania oraz jedno kanadyjskie. Materiał i wymiary wiosel podane są na rysunku, a wykonanie nie wymaga specjalnego opisu. Wiosła należy tak samo lakierować jak masz i bom, a jedynie przy szalupowych nie trzeba lakierować końców, które się trzyma w rękę. Miejsca oparcia na dulkach winny być oklejone cienką skórą lub brezentem. W tych miejscach wiosło jest najbardziej narażone na zlamanie, więc unikajcie wbijania dużych gwoździ. Ławka dla wioslarza, aby się nie przesuwiała na boki, powinna mieć w środku pod spodem przybity kawałek listewki tej szerokości, co szczelina skrzynki mieczowej. Końce ławki opierają się na dwóch listwach zamocowanych do zęber 2 i 3. Składane odsadnie i dulkę trzeba dać do wykonania ślusarzowi. Górna część dulek musi on wykonać z pręta żelaznego półokrągłego, a doina — z okrągłego. Odsadnie najlepiej zrobić z rurek stalowych średnicy 8 do 10 mm, a w razie braku



tychże — z pręta. Podkładki, ustawione ukośnie przy prętach, są gwintowanych i uchwyty ich przy lutujecie sami, po dopasowaniu ich do łodzi. W miejscach styku należy przybić do listw odbojowej metalowe (mosiądz, dural) podkładki, aby zabezpieczyć drewno od uszkodzenia. Pręt idący od kulki do falochronu trzeba przykryć za pomocą śruby motylkowej. Kulki najlepiej posyntakować, a odsadnie pomalować na kolor dąbki łodzi.

WYKOŃCZENIE ŁODZI. Zamocujcie bardzo silnie okucie do cumy, biczek na stepce do fału miecza i dorobcie przetyczkę do miecza. Zamontujcie „na stałe” burntne, listwy obojowe, włóczę podłogę, miecz i maszt, załóżcie ster i dopasujcie liny: fal, szkot oraz linkę do pletwy sterowej i dwie linki do miecza. Wciągnijcie żagiel i sprawdźcie czy wszystko dobrze działa. Ostateńną Waszą pracą będzie obicie dziobnicy paskiem blachy 2 x 10 mm. Jeśli możecie, pociągnijcie go po stepce aż do skrzyńki micznejowej. Jeżeli dorobicie jeszcze worek na żagle i co najmniej dwa obciążce, a także 5-metrową cumę, to możecie uważać, że macie łódź kompletnie wykończoną i wyposażoną.

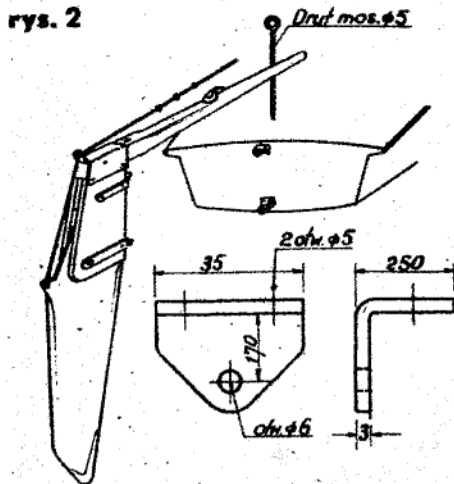
Na tym kończymy opis budowy łodzi i życzymy Wam miłego spędzenia urlopu na własnej „wznoju i trudzie” wykonanej „lajbie”. Prosimy o podzielenie się z nami uwagami na temat wad i zalet „P-47”.

MIECZYSLAW PLUCIŃSKI

UWAGA SZKUTNICY!

W numerze marcowym na arkusz 3 rysunków budowlanych żaglowej łodzi turystycznej „P 47” (str. 22) — zakradł się błąd: w tabelce wymiary w rubrykach A i C należy pomnożyć przez dwa, gdyż są one omyłkowo podane dla połowy szerokości żebra.

rys. 2



się ona z 6 części: dwóch matych bocznych z obu stron skrzyżnył młeczowej, dwóch dużych bocznych w kockie i dwóch matych środkowych też w kockie. Podział taki wykonano dlatego, aby można było łatwo wylewać wodę, wylmując tylko jedną małą część w kockie. Uniemożliwienie podłogi pokazane jest na rys. 3. Jeżeli chcecie mieć podłogę jasną, co ładnie wygląda, musicie ją kilkakrotnie i obficie nasycić gorącym olejem lnianym lub pokostem zmieszanyim poń na pol z terpentyną. Jeżeli nasycicie „Xylamitem” — podłoga będzie ciemna.

DRZEWCZA, to jest maszt i bom, należy wykonać ze świerku lub z lekkiej białej sosny o drobnym prostym słoju. Mniej zaawansowani zrobią je według wersji I, to jest z jednego kawałka

grub. 2

①

RTN/C

1

1

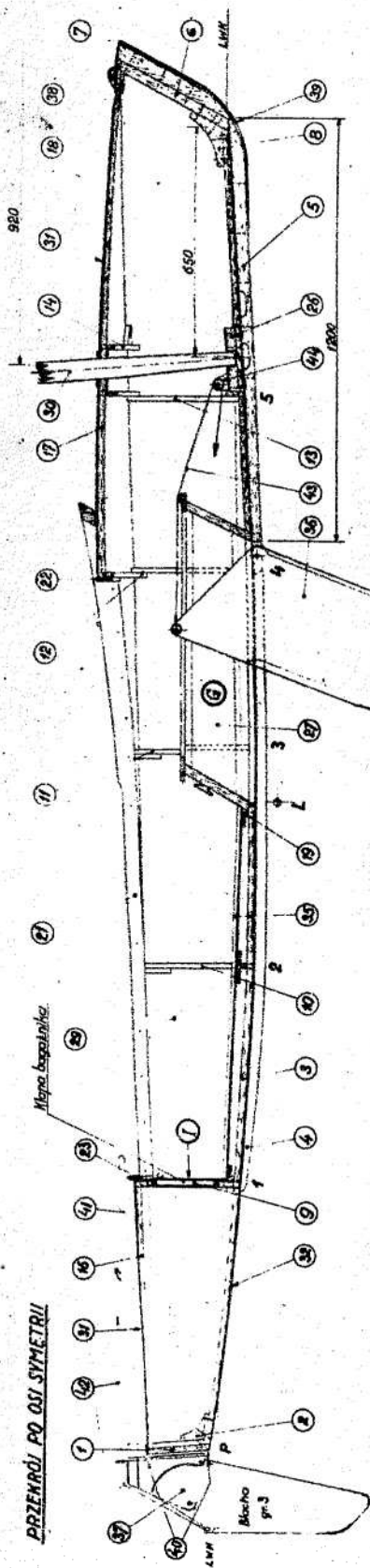
•

0.8 dm³

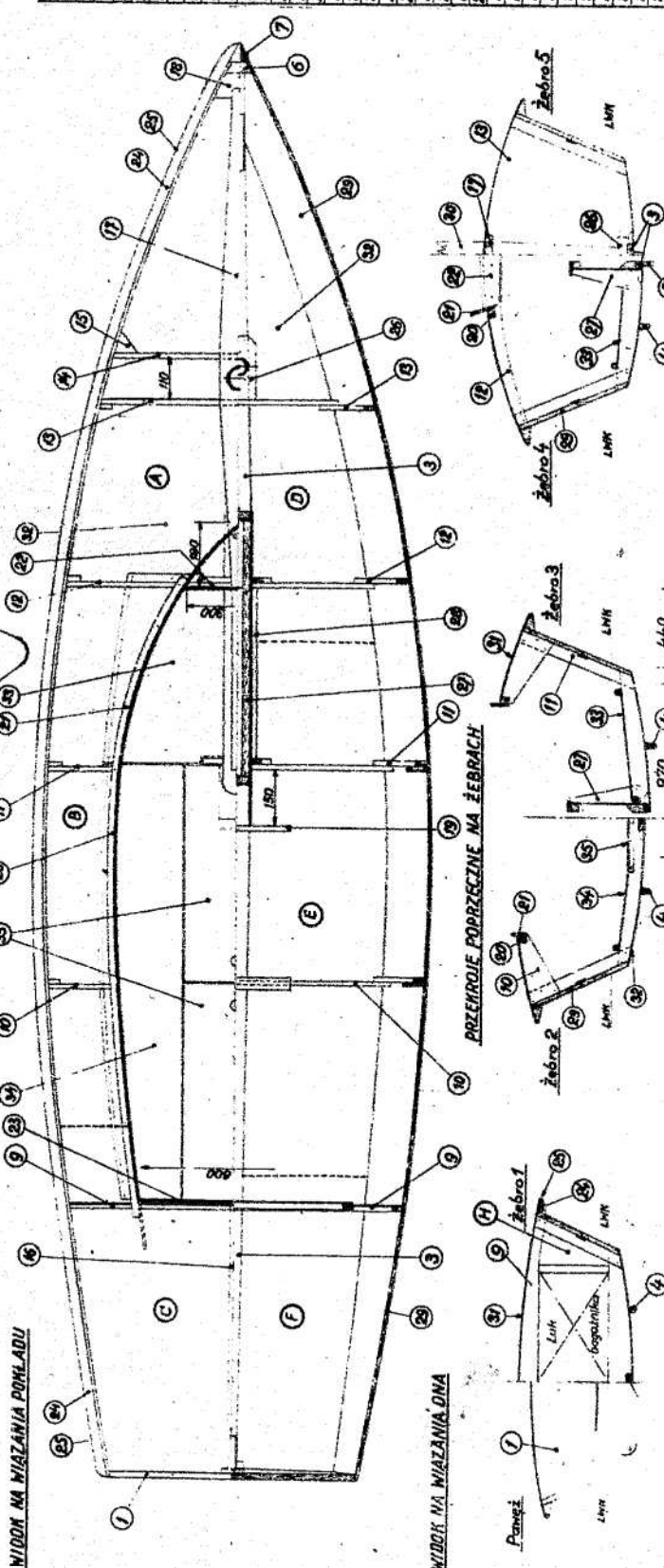
11

11

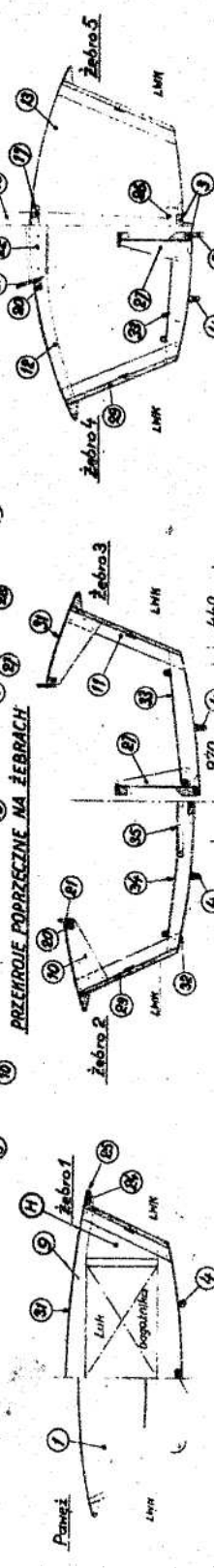
2



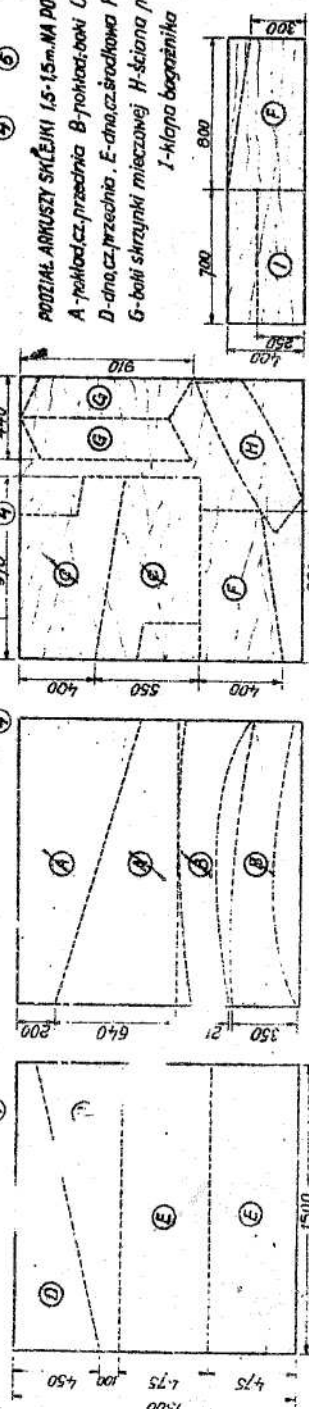
WIDOM NA WIAZANIA POKLADU



PRZEMKROJE POPRZECZNE NA ŻEBRACH



PODZIAŁ ARKUSZY SKŁEJKI 1,5-1,5m.NA POSZYCIE POKŁADU I DNA



Cały szkielet łodzi wykonad z drewna sosnowego. Powierzchnia części nadobry, pokrywa skrzynki miedzianej, burtnice i linijki odlogowej z drewna twardego (dąb, jesion). Pokład i strop pokryje szkielet wodoodporny gr. 4 mm. Szkielet poszycia łodzi zawsze między zabrami, zabrak i nasizkowia wierzniama szkieletu, kład kłegiem wodoodpornym. Poszycie (szkielet) do szkieletu kład kłegiem wodoodpornym lub spraczkowka lakierowa olejna. Poszycie przybiciu sztywnia. Słabarkami długości 25 mm (bez fitykonu), tylko do wzdłużniaków, a nie do łodzi (prócz zabrak Nr 1). Sztywny wójac co 40-50 mm. Łebki wznuszczone w szkielet na grubość 1 mm, a następnie zaskachłowac - fityl łodzi ma być cała pomalowana lujacą farbą olejną gruntowac, kłamiem Super Nr 1 daly beczce zosławiana w łobrze naturalnym, gruntowac i innym pokłostem poagrzanym do 60°C.

[illegible]

ŁÓDŹ ŻAGLOWA TYPU „P.47”

SUNEK BUDOWLANY I PODZIAŁ SKLEJNI

1:20, 1:40	Projektant: <i>St. Weiss</i>	Arch:
------------	------------------------------	-------

I-1955	Wright, L. B. Mccoy	2
--------	---------------------	---