

Horgászladik sk.

Manapság keveset hallani arról, hogy valaki sajátkezűleg kezdjen horgászladik építésébe. Ennek több oka is lehet. Egyfelől az önbizalom hiánya, a vélt eszközhiány (szerszámok), a rohanó világ időhiánya. Másfelől az alkalmas hely hiánya (hiszen a tizedik emeleti nappaliban igen nehéz megoldani), így nincs más választás, mint megvásárolni, ami ugyan kényelmes dolog, de nem mindenkinek megfizethető. Nem szeretnék jóslásokba bocsátkozni a tekintetben, hogy mai árszinten mit jelent egy ilyen kategória költségmegtakarítása, de azt biztonsággal állíthatom, hogy a mai kereslet és extraprofit orientált világban a jármű árának akár kétharmadát is megtakaríthatjuk! Ez talán eléggé figyelemreméltó lehet! Még így sem lesz igazán olcsó a ladiképítés, de mindenkinek sajátmagának kell eldöntenie, hogy számára ez megéri-e. Azt azonban el kell ismernem, hogy több munkával tudjuk mindezt elérni, mint valami profi üzemi szinten célgépekké, de a siker csak a miénk lesz! Bezsebelhetjük a barátok és horgásztársak elismerését! *Tudom, mit jelenthet egy ilyen írásos illusztrált anyag azok számára, akik először fognak bele! Nem kell mindent előzetesen megtervezni, nem kell mindent a „kályhától” kezdeniük, mert van támpont, van „puska”, ami végső soron önbizalmat és biztonságot ad.* Én magam, már nem egy horgászladikot építettem. Tudom azt, hogy mit jelentett az elsőt megtervezni, előkészíteni, mert a valóságban nem minden úgy néz ki, mint a makettek, avagy a terveken. Én magam az asztalosipari szakmában igencsak jártas vagyok, mégis kellő átalakítással (úgy terv szinten, mint a kivitelezés szintjén) felhasználtam Tihanyi Miklós terveit, ami az „Ezermester” 2003/5 számában jelent meg. Minden vérbeli horgásznak álma a saját ladik használata, hiszen az élmények és lehetőségek is jelentősen megváltoznak. Azt mindenképpen fontosnak tartom hangsúlyozni, hogy nem sportvitorlás, túrajármű, vagy hadihajó építésére vállalkozunk, hanem egy egyszerűbb horgászladik építésére, amihez szerényebb szerszámigény és szerényebb ismeretanyag is bőségesen elegendő. Az a horgászladik, aminek megépítéséhez szeretnék mindenkinek ötletet, tanácsokat és praktikákat adni, valójában egy masszív faépítésű, műgyantával borított horgászladik. **Ha jól építjük meg a faépítményt, az önmagában is alkalmas lesz a feladatára, persze a megfelelő védelem és festés után.** A műgyantaborítás a biztonságot és súlyt fogja növelni, és kiküszöböl valamennyi építési hibából eredő kockázatot. Hogy ezeknek mi a jelentősége később még visszatérek.

Ladik vagy csónak?

A két fogalmat a laikusok rendre összemossák, és definíció hiányában rendre össze is keverik. Mindkettő Vizi jármű ugyan, de a kialakításban és funkcióban jelentős különbségek vannak. A csónakok általános jellemzője a hegyes orrkiképzés, az ívelten kiképzett oldalpalánkok, fenékgerinc, tőkesúly, stb. Példaként a közismert „balatoni dióhéj” csónakokat említeném. Felhasználható ugyan horgászat céljára is, de nem igazán alkalmas arra, mert billegős is, meg borulékony is. A benne ülők mozgását a csónak is aktív oldalirányú mozgással, billegéssel reagálja le, ami a horgászat szempontjából igen rossz tulajdonság. Viszonylag könnyű, és jól szállítható. A Balatonon a hullámokat biztonságosan meglovagolni kiválóan alkalmas, hiszen erre találták ki!

A folyókon a ladik az alkalmasabb jármű (Amennyiben nem túrajármű, vagy sporteszközzel van szó). A ladikok alapvető általános jellemzője a tompa orrkiképzés, a lapos fenék, egy döntött és alacsonyabb oldalpalánk kiképzés. (Ha nem lenne íves az oldala és fenéke, hát tényleg jobban hasonlítana egy teknőhöz, mint egy Vizi járműhöz!) Ebből adódóan oldalirányú billegése jelentősen csökken. A nagyobb súly, amit a műgyantaborítás tovább növel, még inkább növeli a mozgása tehetetlenségét és csökkenti a borulásveszélyt. Szinte képtelenség a vízben felborítani. (Itt most nem az ugyanilyen geometriával rendelkező műanyag vagy alu. eszközökre gondolok!) Nehezebb irányítani, más a mozgása, a horgászat céljára mégis ez a típus a legalkalmasabb! Sokkal nagyobb tehetetlensége miatt, kevésbé reagál a benne ülők mozgására. Viselkedését és tulajdonságait erősen befolyásolja méreteinek megválasztása, és a kialakítás geometriája. Ebben a cikkben leközölt ladik dokumentáció, a paramétereit alapján alkalmas 4-6 személy biztonságos befogadására!

Szerszám igény:

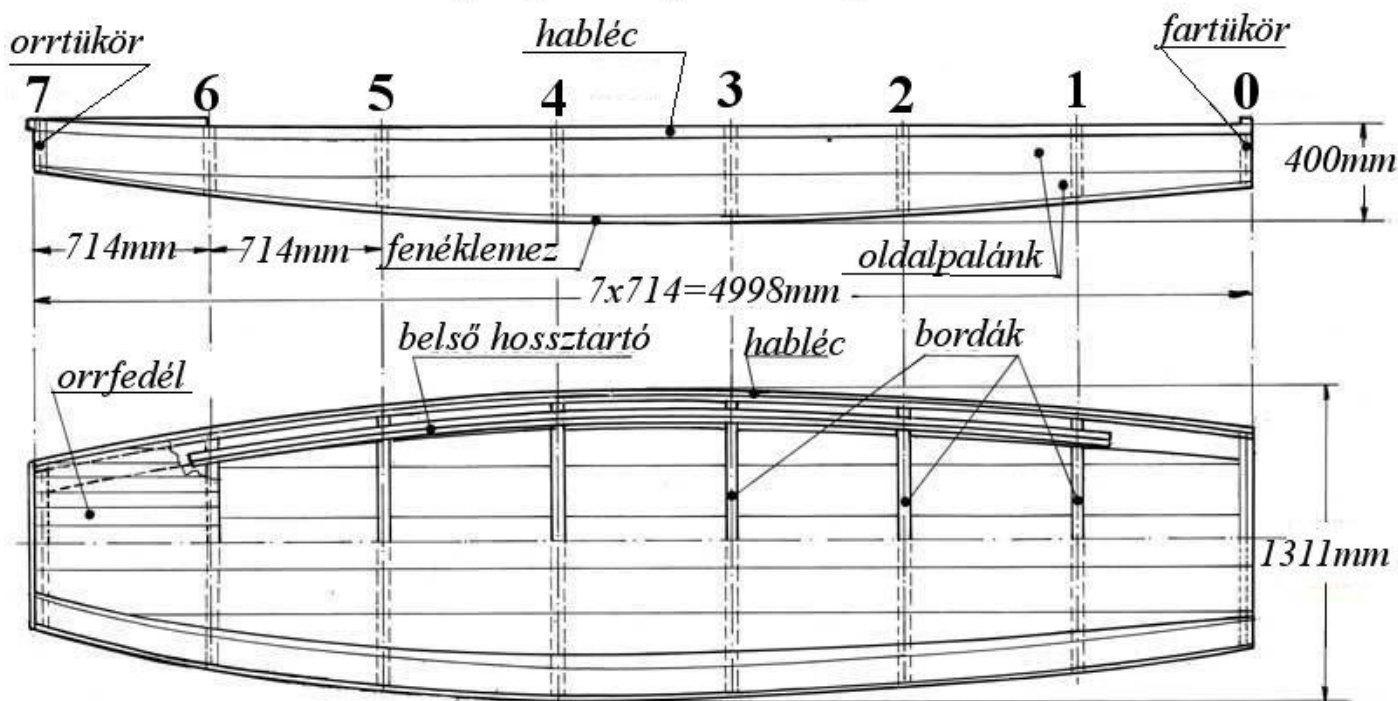
Nem igazán kell nagyon komoly speciális szerszámokra gondolni. Elegendőnek bizonyulnak azok a szerszámok, amik ma már egy kicsit felszereltebb barkácsműhelyben megtalálhatók. Fontosabb elektromos szerszámok: egy közepes

teljesítményű fűrőgép, egy kicsit erősebb dekopír fűrész, (ha van, nem árt egy kézi körfűrész), egy közepes teljesítményű felsőmaró néhány adapterrel, egy motoros kézi gyalu, egy közepes flex masina, egy szalagcsiszoló, vagy tárcsás csiszoló. Kell még néhány kisebb és nagyobb pillanatszorító, és természetesen néhány klasszikus kéziszerszám. (Ráspoly, gyalu, kézfűrész, vésők, stb.) Készítenünk kell egy primitív, kb. 80 cm magas munkapadot, befogási lehetőséggel, amin a feldolgozást végezzük, valamint legalább kettő egyforma alacsony bakot, amin majd az építést végezzük. Végül, de nem utolsó sorban kell egy alkalmas hely, ahol mindezt végigcsináljuk.

A ladik alaprajzát és paramétereit az alábbi ábra szemlélteti:

Óvatosan bánjunk az esetleges áttervezéssel, átalakítással, mert az több dolog megváltoztatását hozza magával.

Horgászladik építési vázlat



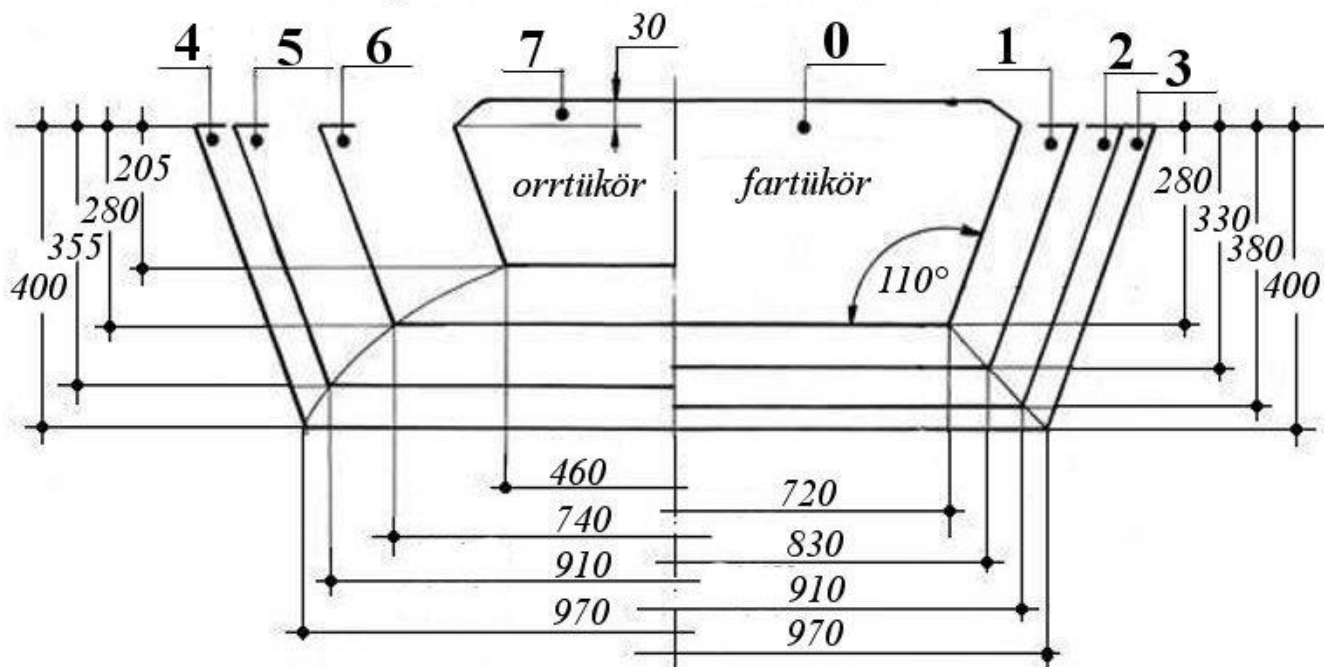
Ha nincs szükségünk az orrfedélre, akkor el is hagyható. Ha azonban nagyobb és zárható orrfedelet szeretnénk, akkor azt terjesszük ki a következő borsáig, illetve építhetünk be egy ál-borsát is puhafából (ezt nem kell csapolni, se vasalni) és erre tudjuk rögzíteni az orrfedél homlokzárását. Természetesen az ál-bors csónakpalánk és fenékhez rögzítését, még a műgyantaborítás előtt el kell végezni.

Az orrtükör, fentükör és borsák anyaga keményfa legyen! Az erre legalkalmasabb fa fajták a tölgy, kőris, akác, esetleg bükk. Az orrtükör és fentükör minimum 5 cm vastag anyagból lehetőleg egybe készüljön, de nem kell félni a ragasztástól se, ha megfelelő szilárdságú vízálló keményfa ragasztót használunk, és élről nütölt és nütléces (hornyolt és horonyléces) technikát használunk. A borsák minimális kimunkált szelvénye (keresztmetszete) 5 cm x 5 cm legyen, de ha van rá mód, én magam a 6 cm x 6 cm-t javasolnám. Végző soron ezektől függ a ladik statikus stabilitása. Az oldalpalánk és fenékmez anyaga: lucfenyő. Persze jobb lenne a Borovi fenyő, de az sokkal drágább, és ma már elég nehéz beszerezni. A lényeg az, hogy igyekezzünk csomómentes anyagot válogatni. Régebbi feltevésekkel ellentétben, nem kell, hogy a deszka anyag nagyon széles legyen, mert az könnyebben is vetemedik. Nagyon jól meg tudjuk oldani 12-15 cm széles egycollós deszkaanyagból, és még könnyebb is hajlítani. Ha a deszka a törzsből vágott (kevesebb vagy nincs csomó), és nincs benne a „szíve”, akkor a deszka alkalmas. Ha ötméteres ladikot készítünk, akkor 6 fm-es deszkaanyagot kell választanunk a végek repedése miatt. A felesleget csak a rögzítés után fogjuk levágni. **Csak teljesen száraz anyagot használjunk fel!** A természetes kiszáritás akkor lesz megfelelő, ha az anyag víztartalma 12% alá csökken. Ezt mérni nem kell, nem is

tudjuk, de a súlya és tapintása elég jó információval szolgál. Minderről a kiválasztás, megvásárlás után magunknak kell gondoskodni. A természetes kiszáritás a legjobb! Esőtől védve, száraz helyen, szintesen, alátét lécekkal és szellősen kell összedepózni, és hetente legalább kétszer forgatni! Ehhez bizonyára szükség lesz baráti segítségre, úgy az alkalmas hely, mint a szerszámkészlet összeszedésében.

A bordák méreteihez az alábbi ábra ad tájékoztatást:

Jellemző bordaméretetek
A megadott méretszámok mm-ben értendők



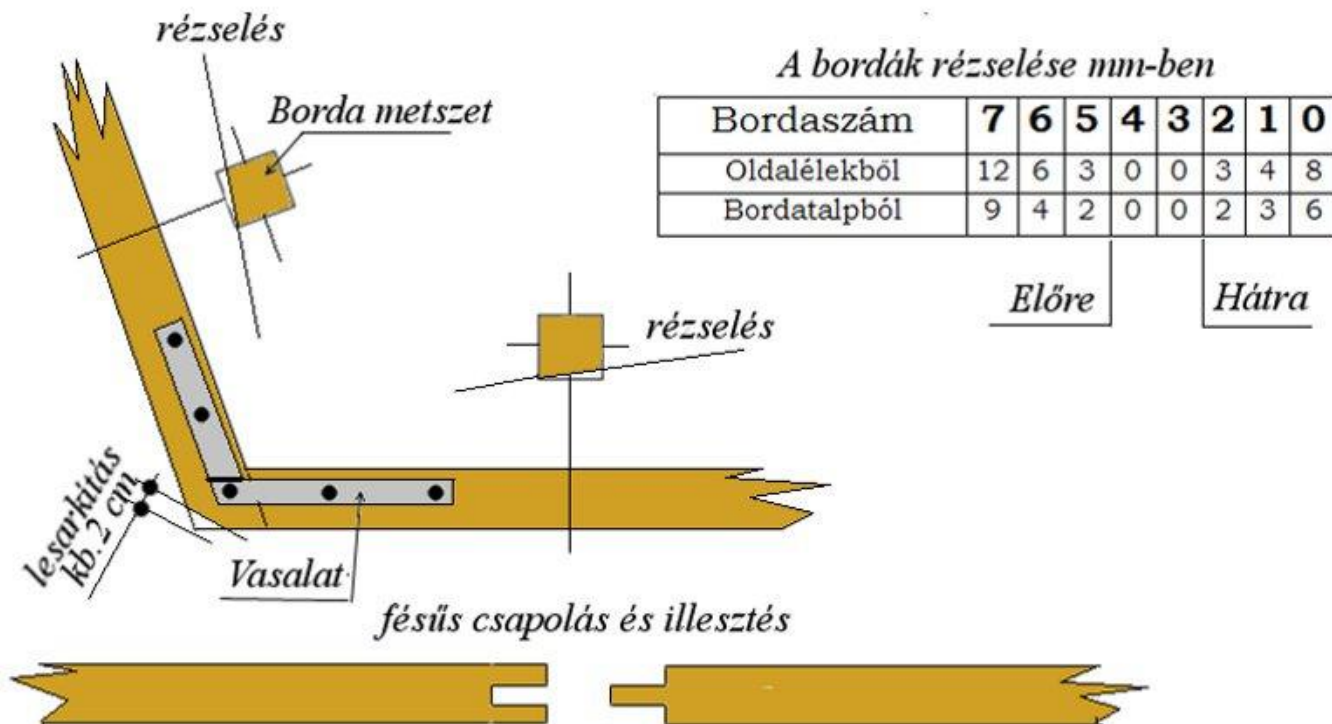
A bordák oldalméretei a végleges méretet a magasságot jelölik mm-ben. Ezt a borda elkészítésekor célszerű hosszabbra hagyni! A tényleges bordahosszon rajzoljuk körbe a bordát, hogy az oldalpalánk illesztésekkor tudjuk majd, hol kell rögzíteni az első palánk elemet. Ez lesz ugyanis az elemek összeépítésének első fázisa. A bordák számított hosszmérete az alábbiak szerint alakul:

szám	megnevezés	talpszélesség/felső fesztáv	oldalhossz
0	fartükör	720 mm/924 mm	298 mm
1	borda	830 mm/1070 mm	351 mm
2	borda	910 mm/1187 mm	404 mm
3	borda	970 mm/1261 mm	426 mm
4	borda	970 mm/1261mm	426 mm
5	borda	910 mm/1168 mm	378 mm
6	borda	740 mm/944 mm	298 mm
7	orrükör	460 mm/609 mm	218 mm

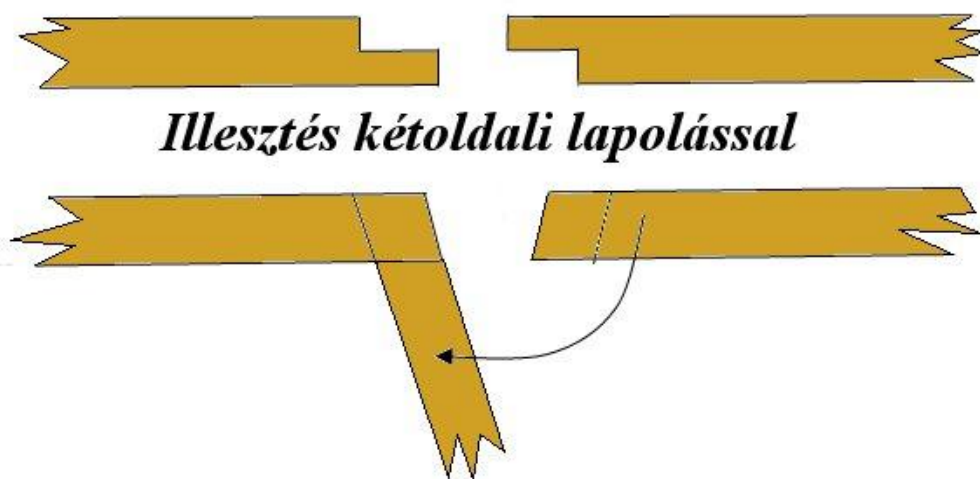
Miközben fenyőanyagunk lassan szárad készítsük elő a keményfa anyagot és álljunk neki az orr-és fartükör, majd a bordák elkészítésének. Talán az orr-és fartükör elkészítése még amatőr szinten se jelent problémát, még akkor sem, ha azt ragasztani kell. A felület legyalulása, vastagságának beállítása után, a ragasztandó éleket gyaluljuk egyenesre. Kézi körfűrészsel vagy felső maróval készítsünk kb. 15 mm mély, és 10 mm széles hornyot (nűtot), az illesztendő élekbe. készítsünk egy patentos nűtlécet, amit majd a hornyokba helyezünk ragasztással. A nűtléc is feltétlenül keményfából legyen elkészítve. Vastagsága egyezzen a horonymérettel, abba viszonylag könnyen be lehessen rakni. Ügyeljünk arra, hogy a nűtléc szélessége picivel se legyen nagyobb a

horonymélységeknél, mert gondunk lesz az élek összehúzatásával! A ragasztásnál használjunk nagyméretű pillanatszorítót és legalább 24 órán át tartsuk leszorítva.

A bordák elkészítése már precízebb munkát igényel! Ha ez a feladat meghaladja felkészültségünket, inkább forduljunk szakemberhez. A keményfát felszabni sem egyszerű feladat. Állítsuk be úgy a méretét, hogy a kimunkált (legyalult) keresztmetszete 6 x 6 cm, de legalább 5 x 5 cm legyen. Az így előkészített bordaanyagot az alábbiak szerint csapoljuk, és illesszük:



Fontosnak tartom, hogy az elemeket ne lapolással illesszük, hanem a bemutatott fogazott csapolással, mert sokkal masszívabb, és stabilabb lesz! **Másképpen:**



A lapolt illesztés sem ördögtől való, de csak akkor használjuk, ha az előzőt nem tudjuk eléggé precízen megoldani. Megjegyzem ebben az esetben is fontos a pontosság, csak a kivitelezés könnyebb és egyszerűbb. Az így készülő bordákat egy 110°-os sablon segítségével ragasszuk össze és rögzítsük.

Amíg a munkánk ragasztása szárad, készítsük, vagy készíttessük el a bordák vasalását. A vasalás elkészítéséhez 30 x 4 mm laposvasat használjunk. A vasalás szárhossza úgy 25 cm legyen. A laposvas végét eleve 70°-os gérral vágjuk le, hogy a hegesztés után 110°-os legyen. A hegesztés köszörülése után párba fogva (hefteljük össze) fúrjuk meg a vasalást az átmenő kapupánt csavarok részére. Ezek a párok

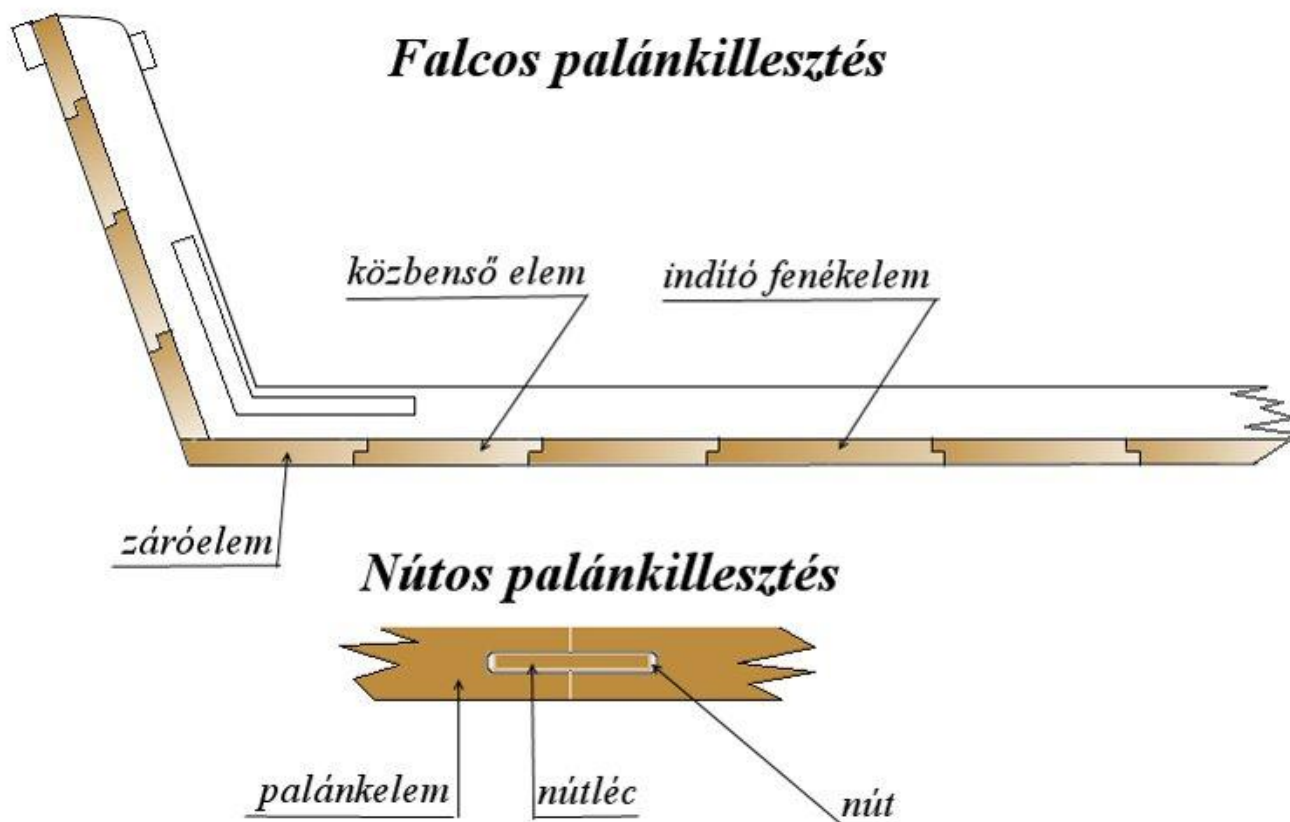
maradjanak együtt a felszerelésig, ugyanis a bordákat két oldalról fogjuk vasalni, és csak így biztosítható, hogy a furatok pontosan szemben találkozzanak. A furatokat 7 mm átmérőre készítsük. felszerelésnél a borda átfúrásához a vasalatot használjuk sablonnak, majd 80 x 6 kapupánt csavart használjunk az összerögzítéshez. A kiálló csavarvégeket gondosan flexeljük le.

A bordák sarkait kb. 2 - 2,5 cm mélyen vágjuk le. Ez fogja biztosítani később a bordák által lehatárolt cellák között a vízátfolyást. Gondoljunk a későbbiek során a csapadékvízre, mert hát mégse szerelhetünk csapot a csónak aljára. ☺)

A bordák rézselésének az a lényege, hogy a fenéklemez és oldalpalánk az ívelés miatt, tökéletesen illeszkedjen a bordák felületére. A kész bordákon jelöljük ki a rézselés mértékét, és motoros gyaluval egyszerűen toljuk le a felesleget.

A héjazat előkészítése és illesztési módszerek:

Csakis a teljesen kiszáritott deszka anyagnál fogjunk bele a feldolgozásnak. Toljuk végig néhányszor a motoros gyalut minden oldalról. A gyalulásnak messze nem kell tökéletesnek lennie, de igyekezzünk a deszka anyagnak azonos vastagságokat beállítani, és ügyeljünk, hogy az élék egyenesek és merőlegesek legyenek! El kell döntenünk, hogy milyen illesztési módot választunk (falcos vagy nütös), és annak alapján lássunk hozzá az egyébként nem egy emberes munkának! Ha van kieső csomó, azt üssük ki, és ragasszuk vissza, vagy fűrjük meg, és beragasztott vendéganyaggal helyettesítsük!



A nütös palánk illesztés nagyobb odafigyelést és precizitást igényel, ugyanakkor tökéletesebb zárást is biztosít. A nütöt vagy hornyot előállíthatjuk kézi körfűrészsel. Ezt a műveletet befogási lehetőség nélkül kézi felsőmaróval előállítani megfelelő pontossággal, szinte lehetetlen feladat, csak úgy, hogy körfűrészsel sem egyszerű! A horony szélessége úgy 7 mm legyen (a vékonyabb nütléc, már könnyen reped), mélysége pedig valamivel nagyobb, mint a nütléc fele! A nütlécet fenyődeszkából csíkozzuk ki, és lehetőleg, mindkét oldaláról meg kell gyalulni, hogy könnyebben lehessen a helyére ütögetni. Vastagsága csak egy hajszálnyival legyen kisebb, mint a horony szélessége!

A falcos illesztésnél vegyük figyelembe, hogy különböző elemeket kell gyártanunk. Más az indító elem, a közbenső elem, és az oldal kezdő vagy vég elem is. A falcolást végezhetjük felsőmaróval, vagy kézi körfűrészsel. A legjobban akkor járunk, ha körfűrészsel kinagyoljuk, majd felsőmaróval méretre és simára igazítjuk. A falcolásnál fontos szempont, hogy a kieső rész vastagsága akkora legyen, mint a megmaradó rész! Ezért az is fontos, hogy deszkáink egyforma vastagok legyenek! A falc mélysége akkora legyen, mint a kieső rész vastagsága, vagyis négyzet szelvény esik ki! Ez egy kicsit egyszerűbbé teszi a falcolást is! Az indító és kezdő elemeknek abban áll a jelentősége, hogy a lefelé álló fogrész a hajlítás során összefeszíti a következő építőelemet, ami egyfelől egy tökéletes vízzárást biztosít, másfelől a záró elemek elvékonyodó részeinél ad egy rögzítési pontot. Erre később még adok ötletet.

Az építés fázisai, sorrendje és praktikái:

Az egyszerűség kedvéért maradjunk a falcos illesztésnél, már csak azért is, mert itt a fontosabb a sorrend. A kész bordák oldalszárán rajzoljuk körbe az oldal szárhosszát. Készítsük elő a két oldal legfelső kezdő elemét, aminek belső oldalán derékszöggel rajzoljuk ki a bordák helyét, az orr és fartökét is beleértve!

Első lépés: Vegyük elő a 3. és 4. kész bordát. A kirajzolt magasságvonalra, az oldaldeszken kijelölt helyére 1-1 csavarral rögzítsük meg a deszkát, a deszka felső harmadában (később ezt kicseréljük csavart szegre). Következik a 2. és 5. borda, amit csavarral ugyanígy rögzítünk. Miután itt már ívelődik az oldal, a hajlításhoz átvett kötéllel vagy racsni csomagrögzítő hevederrel össze kell a deszkát húzatni, majd pillanatszorítóval rögzíteni, és jöhet a csavarozás. Ezt végigcsináljuk, amíg az orr és fartükör is ilyen módon fel nem lesz rögzítve.

Második lépés: Szedjük össze néhány méteres léce, és kezdjük el a bordák aljának a megfelelő távolságra való ideiglenes rögzítését. Tesszük ezt úgy, hogy apró szeggel távtartónak odahefteljük a léceket. Most még egy kicsit mozgékony a szerkezet. Állítsuk a szerkezetet úgy, hogy a bordaoldalak merőlegesek legyenek a kezdő deszkára. Most a kezdő deszka alsó harmadába a keményfa, és a repedés csökkentése miatt fúrjunk elő 3-as fúróval, és üssünk be 70-es csavart szeget! Ugyanígy cseréljük ki a korábbi csavarokat, de ügyeljünk, hogy a bordák merőlegesek maradjanak. A kétszeges oldalrögzítés, már megtartja a merőlegességet. A csavartszeg használata fontos! A beütött szöget nem tudja a fa vetemedési szándéka kihúzni! Még mi se tudjuk, csak iszonyú roncsolás árán!

Harmadik lépés: Készítsünk elő minimum 2 db és elegendően széles alacsony bakot. Borítsuk rá a megkezdett szerkezetet, hogy a kezdő oldaldeszkákon álljon! Látni fogjuk, hogy a kezdés így síkba van, ugyanakkor a borda oldalak és fenéke, egy szép ívet adnak. Rögzítsük fel a fenéklemez indító elemét középre, aminek nem ellentétes a fogazása, ahogyan azt a rajz is mutatja. Az indító elem nem feltétlenül középen kell, hogy legyen. Próbáljuk meg azt úgy beállítani, hogy a zárások lehetőleg jól jöjjenek ki. A 3. és 4. bordán kezdünk, előfúrunk és szögelünk. A hajlításnál használjunk pillanatszorítót. Minden elemet, minden bordán 2 db szeggel rögzítünk. Most látjuk igazán, hogy miért is kellett a rézselés! A deszkák túllógásával most nem foglalkozunk, majd a végén lesz levágva.

Negyedik lépés: Nem feltétlenül most kell, de most a legkönnyebb a borda oldalak túllógását levágni, mert most még az egész szerkezet könnyen mozgatható. A levágást a perem síkjára végezzük (ez nem a bordaszelvényre merőleges). Sarkítani, ráspolyozni, csiszolni még később is ráérünk.

Ötödik lépés: Most ott tartunk, hogy fenekével felfelé, bakon áll a szerkezet. A távtartó léceket most már kiszedhetjük, mert az első fenékelem megoldja a feladatot. Avval folytassuk a munkát, hogy újabb oldalpalánk elemet rögzítünk. Egyet jobbról, egyet balról. Így nem okoz csavarodást a testen. A ladik egyik végén a falc fölött

pillanatszorítóval lefogjuk a deszkát, majd az ívre hajlítva több bordán is lefogjuk. Ezután egy alátét fadarabbal lekocogtatjuk a falcba, amíg tökéletesen bele nem ül. Minden bordán két szeggel rögzítünk.

Hatodik lépés: Az előbb említett módszerrel leborítjuk a teljes feneket. Nagy figyelmet érdemel a záró elem. Az íveltség miatt a záró elemek úgymond kihegyesednek. A záró elemek ívét nagyjából vágjuk ki előre, ettől könnyebb lesz ívre hajlítani. Azok a kihegyesedett részek, ahol a befejező elemnek nincs már felfekvése a bordára, ott a törésmentes hajlítás érdekében, megfelelő hosszon, a felületet félig be kell fűrészelni, így könnyebb alátolni a falcnak. Ezekben a helyeken az előző elem falca fogja íven tartani. Ezt a részt azonban meg kell ragasztani, majd élről 6-os átmérőjű vendégcsappal rögzíteni. (azért nem szeggel, mert ezt még az oldalzáráskor szabályos és pontos ívre kell gyalulni) Nagyon ügyeljünk a pontos ívre, ettől függ a zárás pontossága és minősége!

Hetedik lépés: Hasonlóképpen járunk el az oldal zárásánál is, de valamivel könnyebb helyzetbe leszünk, mert ha az előzőekben pontosan gyalultuk ki a fenék ívét, az elem pontosan fog illeszkedni. A fenékleméz ívre gyalult élére húzzunk egy sziloplast csíkot, ami a pontos zárást, és a flexibilis tömítést biztosítja. Élről nagyon jól lehet szegelni is, de ezt már 60-as bognárszöggel. Helyenként előfűrés után gyorscsavarral. Vágjuk le és gyaluljuk le a fenéklemézzel egy szintbe az oldal túllógását.

Nyolcadik lépés: Elöl is meg hátul is róka fark fűrészsel vagy dekopírral vágjuk le a túllógó oldal és fenék anyagot! Szalagcsiszolóval, vagy bármilyen nagyobb teljesítményű gépi csiszolóval csiszoljuk körbe kívülről az egész testet. Ha gyantabevonattal folytatjuk, akkor csak a túlzott egyenetlenségeket szüntessük meg. Ha a műanyag bevonatot mellőzni kívánjuk, akkor egy pontos, precíz csiszolás kell. Az orrtükrön és fartükrön kb. 3cm x 1 cm-es-es léccel a „bütü” részt szegjük körbe, vagyis takarjuk le. Továbbá a favédelemhez és festéshez való előkészítés.

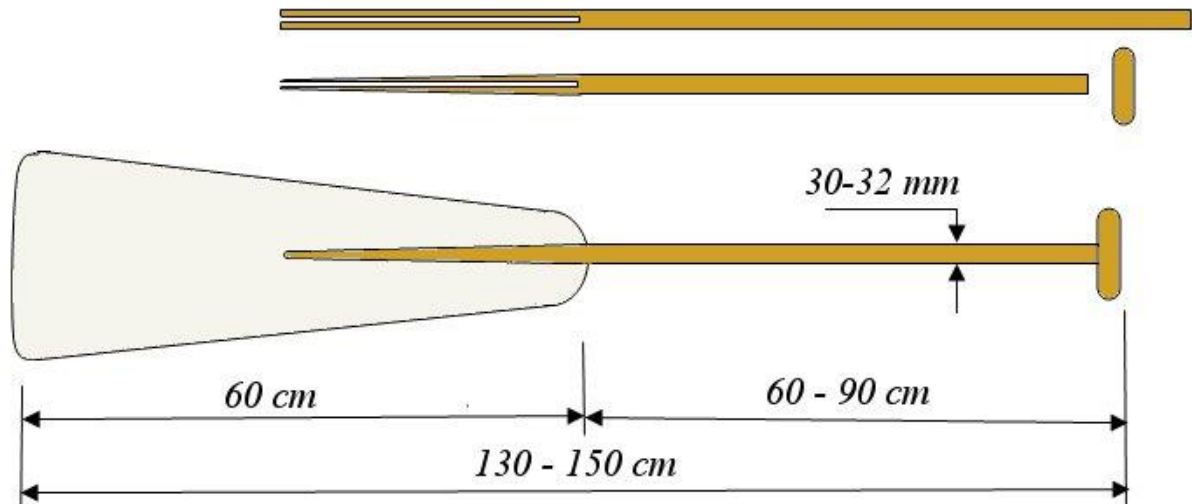
Kilencedik lépés: Állítsuk talpára ladikunkat, de hagyjuk a bakon. A maradék deszka anyagból vágjunk 4 db. 5 cm-es csíkot. Ezeket a léceket gyaluljuk le, és egyik oldalról sarkítsuk is le, mert ebből lesz a külső habléc, és belülről a merevítő léc. A hablécet kívülről, az oldalpalánk felső éléhez igazítva kb. 25 cm-es távolságokban felcsavarozzuk. A merevítő lécet úgy 4 cm-el alacsonyabban csavarozzuk a bordákra belülről.

Tizedik lépés: A már korábban említett módon készítsük el az orrborítást a hozzá tartozó homlokborítással. Csak a kreativitásunk szab határt, hogy nyitható-e vagy sem, avagy a fedél nyílik-e vagy a homlok.

Tizenegyedik lépés: Készítsük el a lábrácsokat. A lábrácsoknak mindenképpen a bordákon kell felfeküdnie, nem terhelheti a fenéklemézt! A praktikusabb kiemelés miatt legalább három részből álljon. Ezt a fenék íveltsége is indokolja. Elegendő sűrűnek kell lenni ahhoz, hogy lábunk ne csússzon közé, és a súlyunkat is elbírja. Az ülésdeszkákat, ha lehet, 5 cm-es pallóból készítsük, legyen elég széles és kényelmes. Nem fontos rögzíteni, mert a belső merevítőre is helyezhető. A far ülést praktikusabb rögzíteni!

Tizenharmadik lépés: A ladik orrába és farába átmenő csavarral fúrjuk fel a megfelelő szemes csavarokat, ami a kikötés, rögzítés fontos eleme. Rögzítsünk még egy emelő csigát, ami a csónaksúly kiemeléséhez fog segítségül szolgálni. Ugyancsak a kiegészítő elemek kategóriájába sorolhatjuk az evezőtoll készítést! A ladikokat a hagyomány szerint egy tollal szokás hajtani, és ebből legalább kettő darab kell. Az evezőt természetesen meg is vehetjük, de ha már formába vagyunk, magunk is elkészíthetjük, amihez szervírozok némi praktikát.

Evezőtoll sajátkezüleg



A keményfa anyagunk maradványából vágjunk kb. 120-130 cm hosszú, és 35x35 mm stafnit. Mielőtt még előítéleteket fogalmaznánk meg, a toll anyagának kiváló lesz egy 20 cm széles, 7-8 mm vastag (nem pozdorja) szalagparketta maradvék. Azt vágjuk ki a megadott formára. Készítsünk a szalagparketta vastagságának megfelelő részt a nyélnek szánt stafniba. Az illesztés patent és pontos legyen! Adjuk meg a nyélnek a megfelelő hengeres formát, a véget alakítsuk ki az ábra szerint, és ne felejtsük el gondosan lecsiszolni! A végső átmérő ne legyen kisebb 30 mm-nél. Húzzuk a részbe a tollat, és vízálló ragasztóval ragasszuk be. Száradás után, 3-4 helyen fúrjuk át a keskenyedő nyelet a tollal együtt 6-os fúróval és beragasztva üssünk bele 6-os, haránt irányú vendégcsapot. Száradás után reszeljük le a csap felesleget, és csiszoljuk simára. A nyél szabad végéből vágva mintegy 10 cm-es darabot, aminek a nyél végén íves hornyot készítünk, és a tollal párhuzamosan ragasztva, csavarozva rögzítünk. Most már alakul, de még nem szabad vízbe rakni, mert még nem elég szilárd, és a toll se szereti a vizet. A nyélnek a toll fölötti részét csónaklakkal lakkozzuk, akár többször is. A toll, és vele együtt a nyélvégződést ladikunk gyantázásával együtt fogjuk több rétegbe műanyaggal bevonni. Ez a művelet többszörösére növeli a toll szilárdságát, és tökéletesen vízhatlanná teszi. Jöhet a bevetés!

Tizennegyedik lépés a műanyag bevonat: Térjünk vissza felborított ladikunkhoz.

Fontos hogy a felület száraz, és pormentes legyen. Eredendően az üvegpaplant a műgyantával szokás felragasztani és kasírozni, mert ekkor nem lesz redős, és szépen a felületre kasírozható. A gyantát még nem kell színeznünk (egyébként színtelen), az majd a zárógél feladata lesz. Ha valaki úgy szereti, nem tilos a gyantába se színezőpasztát keverni, csak egy kicsit drágább lesz az anyag. Szabjuk ki előzetesen az üvegpaplant, mert a gyantával gyorsan kell dolgoznunk. Miután három gyantaréteget számoltunk (negyedik a zárógél), így maximum a gyanta egyharmadát keverjük be a gyorsítóval, illetve csak annyit, amit 25-30 percen belül el tudunk dolgozni. Ne adjunk az előírástól több gyorsítót, ami 2%, mert túl hamar fog kötni. Ez a mennyiség 1 literre vetítve 20 mililitert, vagyis 2 centilitert jelent. A legegyszerűbb injekciós fecskendővel kimérni! Legalább 20°C szükséges a munkához. Ha sokkal melegebb van, a kötés is gyorsabb, ezzel számolnunk kell. Semmiképpen ne zárt helyen dolgozzunk, és tartsuk be az alapvető munkavédelmi előírásokat. A bekevert anyagot azonnal kezdjük el feldolgozni. Használjunk „teddy hengert” a munkához. Hengerezzük le egy felületet gyantával, fektessük bele a kiszabott üvegpaplant, majd ismét hengerezzük bele gyantát, egyben kasírozzuk is, hogy az üvegpaplan is át legyen itatva. A gyanta egy órán belül megköt ugyan, de hagyjuk néhány órát pihenni! A következő réteget már könnyebben és gyorsabban tudjuk felhordani, mert nem kell több paplan réteg. Pár óra pihentetés után vigyük fel a harmadik gyanta réteget. Két réteg felhordása között esetlegesen javításokat

is tudunk végezni. Ne felejtjük el az evezőtollakat is gyantázni. Az utolsó gyanta rétegnek legalább 24 óra pihenőt kell adni. A zárógélt ugyanúgy hordjuk fel, mint a gyantát. A zárógélbe kevert szinezőpaszta és parafinolaj adja meg a kiválasztott színt, de az igazi feladata mégis az, hogy egy kemény kopásálló héjazatot képez! A gyanta puha és kopik. Ez annyit jelent, hogy a zárógél felhordása nem elhagyható. Ne felejtjük az evezőtollat se!

Továbbiakban referenciaként szeretnék bemutatni egy olyan képgalériát, egy olyan sk. ladikot, ami ennek a dokumentációnak alapján készült 2008-ban.

Anyagszükséglet számítása és árazása:

Bordák anyaga:

netto 12 fm 6x6 keményfa stafni = 0,05m³

ortükör-fartükör netto 0,6 m² 6cm keménypalló = 0,036m³

szumma Br. = 0,1m³ egységár:80000ft/m³ _____ **Ár: 8000ft**

Merevítő laposvas: (30x4)

25cm szárhossz = 24 x 4x 25 = 24 fm _____

Ár: kb. 5000ft

Kapupánt csavar +anya (6x80) 60 db _____

Ár: kb. 1500 ft

Palánk és fenék anyag:

Netto 12 m², 6 fm-es csomómentes collos deszka

Br. = 0,3 m³ egységár: 60000ft/m³ _____

Ár: 18000 ft

Padlózat, homlokzárás, talpmerevítés:

Netto 6 m² collos zsaludeszka anyag

Br. = 0,15m³ egységár: 40000ft/m³ _____

Ár: 6000ft

orrborítás:

netto 1,5 m² lambéria anyag: _____

Ár: kb. 2000 ft

Ülések + egyéb:

4fm x 2" x 20cm fenyőpalló _____

Ár: 1600 ft

Tartósítás, fakezelés:

5 liter lenolaj

2 kg szintelen csónaklakk _____

Ár: kb. 6000 ft

5 kg 70-es csavartszeg: _____

Ár: kb. 1500 ft

A külső, gyantás bevonáshoz:

Üvegpapalan: 300g/m², 1200ft/kg 10 m² _____

Ár: 3600 ft

Műgyanta: 0.8kg/m² > 750ft/m²

3 réteg, 3 x 10 m², 25 kg 30 x 0,8 x 750 = _____

Ár: 18000 ft

Záró gél: 0.45kg/m² > 5 kg >1450ft/kg

1 x 10 x 0,45 x 1450 = _____

Ár: 6525 ft

Katalizátor (2%) és szinezőpaszta: _____

Ár: kb. 2500 ft

Ipari aceton (szerszám mosáshoz) kb. 2 liter

A jelölt árak, hozzávetőlegesen a 2010 árszintet képviselik.

A Műgyanta és segéd anyagai nagyker áron szerezhetőek be az alábbi címen, ahonnan a postai továbbítást is vállalják utánvétellel.

Farkas és Társa Kft.

Balatonkenese

Zrínyi u.19

8174

Tel.: 06-88-482-741

06-30-96-99-941