

# Позаботьтесь о «лице» лодки

Внешность собственного судна, так же как и внешний вид частного дома, автомобиля, в конце концов, костюма владельца, напрямую отражает не только и не столько его социальный статус, сколько степень достоинства и уважения к окружающим.



**Д**жентльмен в модном костюме и грязной обуви выглядит столь же комично, как и ярко-алый кабриолет с побитым кузовом или прекрасный особняк за глухим забором в полнеба. Прогулочная лодка, в отличие от суровых «профессионалов», просто обязана выглядеть опрятно, радовать глаз стороннего наблюдателя (хотя и профессионалы тоже иногда должны участвовать в парадах). И ничто так не украшает лодку, как идеально выведенная и аккуратно покрашенная поверхность борта. Не случайно, рекламные проспекты яхт класса «люкс» включают фотографии полиро-

ванных матриц корпуса – это свидетельство совершенства обработки его поверхности.

Рассматривая качественно выполненные корпуса, мы видим ровные линии корпуса, глянец краски, глубину цвета. Но это только наружный слой, финишное покрытие. А корпус лодки, только что сваренный из стали, алюминия, изготовленный из фанеры или отформованный из стеклопластика, на пуансоне (болване) совсем не таков. Именно поэтому в создании экстерьера судна широко используются шпатлевки, и недооценивать их значение нельзя!

Многие судостроители, как любители, так и профессионалы, в процессе создания экстерьера судна применяют материалы, не вполне подходящие для этих целей. Зачастую пользуются тем, что лежит ближе – автомобильными полиэфирными шпатлевками. Они вполне подходят для авторемонта, но на их недостатках применительно к судостроению стоит остановиться поподробнее.

Автомобильные шпатлевки и полиэфирные филеры очень удобны для проведения мелкого ремонта, они очень быстро полимеризуются, и опытный мастер в состоянии приготовить смесь «на глаз» без дополнительных инструментов. Но, если необходимо сформировать поверхность значимой для судостроения величины, к примеру более 1 м<sup>2</sup>, с заполнением от 2 мм до 15–20 мм – работа превращается в мучение. Приходится замешивать и укладывать шпатлевку небольшими

порциями, следя, чтобы не началась экзотермическая реакция (с выделением тепла) на участках с большими толщинами, так как при этом шпатлевка очень сильно потеряет в прочности, не говоря уже о возможном появлении внутренних пузырей, наполненных стиролом. Это приведет в дальнейшем к необходимости ремонта, вполне вероятно даже в первый сезон эксплуатации судна. Обработке вручную эти материалы поддаются с трудом, а размеры рабочей поверхности любой шлифовальной машины невелики, и корпус судна выглядит как бы состоящим из сегментов (это, кстати, верный признак



**ЭПОКСИДНАЯ ШПАТЛЕВКА**  
**Дельта-Базовая**  
**КОМПОНЕНТ «В» 1:2**  
**ОТВЕРДИТЕЛЬ**  
 ООО ИВВ «Дельта» 410015, г. Саратов, ул. Фабричная, 1А  
 Тел: +7 8452 53 02 21 +7 8452 208 44 03



того, что корпус обрабатывали мастера из автосервиса; квалифицированные судовые аппликаторы применяют при шлифовке корпуса длинную гибкую рейку – *Прим. ред.*). Удельный вес полиэфирных шпатлевок составляет 1.1–1.4 кг/л, т.е. при их применении надо быть готовым и к немалым расходам на материалы, ведь цена хорошей влагостойкой (достаточно условно) стеклонаполненной шпатлевки составляет 350–400 руб./кг.

Саратовское предприятие «Дельта» в процессе производства формочной оснастки, прошло, наверное, все стадии процесса подбора шпатлевок и опробовало все способы их обработки. Опыт заставил отказаться от шпатлевок, которые необходимо обрабатывать механизированным спо-

«Дельта–Финишная» применяется для придания поверхности корпуса окончательного вида, хорошо шлифуется вручную.

«Дельта–Суперфинишная» используется для придания линиям корпуса окончательных очертаний после обработки финишной шпатлевкой; также шлифуется вручную.

«Дельта–Модельная» очень легко шлифуется вручную. Используется для формирования поверхности корпуса мастер-моделей (пуансонов).

Все шпатлевки, кроме «Дельта–Модельная», могут применяться как выше, так и ниже ватерлинии, после полной полимеризации обладают эластичностью, достаточной для гашения небольших ударов и компенсации деформаций обшивки. При серьезных

требует меньших трудозатрат по сравнению с более традиционными материалами, значит, экономится время, отсутствует необходимость использования шлифовальных машин, снижаются требования к квалификации рабочих. Ну и главное – используя материалы «Дельта», вы выигрываете в весе и, следовательно, в полезной нагрузке и скорости судна.

Испытания шпатлевок проводились в лабораториях Саратовского государственного технического университета.

ООО «Научно-производственное предприятие «Дельта»,  
410015, г.Саратов, ул. Фабричная, 1«А»  
Тел. (8452) 59 62 21, (917) 208 44 43  
m4box@yandex.ru

Марка	Удельный вес, кг/л	«Время жизни»/объем замеса при 20°С, мин./л	Толщина слоя за проход, мм	Упаковка, л
«Дельта-Базовая»	0.442	50/2	3-20	15
«Дельта-Финишная»	0.833	50/1	0.3-5	3
«Дельта-Суперфинишная»	1.826	50/0.2	0.1-1.5	1
«Дельта-Модельная»	0.44	50/2	3-20	15

собом. Полностью создать цельную, без сегментирования, поверхность значительной площади с помощью шлифовальных машин чрезвычайно сложно, лишь человеческие руки в состоянии дать идеальный результат. В итоге долгого труда технологов предприятия «Дельта» появилась линия эпоксидных шпатлевок, которую мы и хотим вам предложить.

«Дельта–Базовая» используется для формирования поверхности корпуса, очень легко шлифуется вручную.

ударах характер разрушений поверхности носит локальный характер, что, в свою очередь, облегчает ремонт. Для нанесения слоя используются гибкие лекала-правила длиной 2–4 м, для шлифования – шлифовальные рейки как гибкие, так и жесткие, длиной 0.75–4 м. Все шпатлевки «Дельта» не стекают с вертикальных и потолочных плоскостей даже при достижении максимального слоя, указанного в таблице.

Формирование поверхностей корпуса судна шпатлевками «Дельта»

