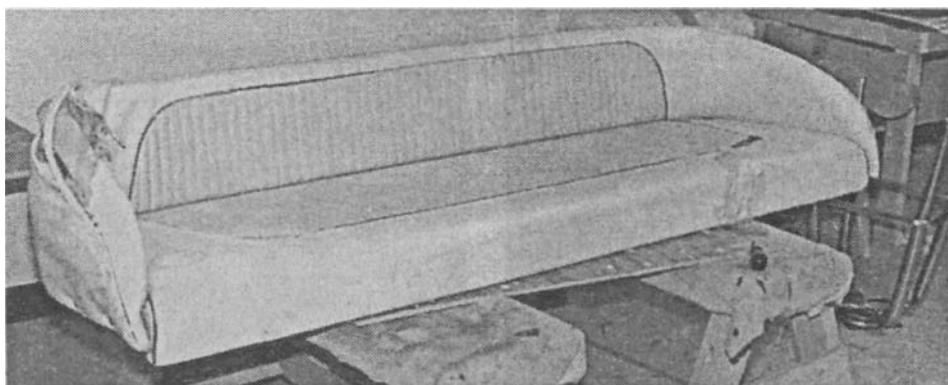


Сооружение лодочного сиденья

В этой главе мы покидаем мир автомобилей и начинаем исследовать некоторые другие области обивочного дела. Наша первая задача — сделать сиденье для лодки из дерева. Такая «водная» обивка раскраивается, подгоняется и сшивается точно так же, как автомобильная. Только делается она из других материалов.

Разрушительное действие солнца и воды (как пресной, так



Вот наше рабочее сиденье. Я готов поверить, что его многие годы не убирали в укрытие в любую погоду. Гниль и растрескавшаяся фанера указывают на небрежное обращение, использование неподходящих материалов или и то и другое.

и соленой) может за несколько недель разрушить материал, который мог бы прослужить долгие годы. Поэтому для отделки водных транспортных средств были разработаны специальные материалы. Самый передовой из них — винилы с ультрафиолетовой защитой. Без такой защиты материал быстро превращается в липкую массу, хорошо улавливающую грязь. Автомобильные винилы, находящиеся под воздействием этих влияний, обычно приходится менять уже через сезон. Хотя винилы с ультрафиолетовой защитой самые дорогие, на них можно сэкономить, ведь они прослужат несколько лет.

Другой материал, который вам понадобится — морская фанера. Она не расщепляется на слои под действием воды или влаги из воздуха. Однако нельзя сказать, чтобы она была полностью неподвластна гниению. По-



Доска от старого сиденья используется в качестве лекала для нового.



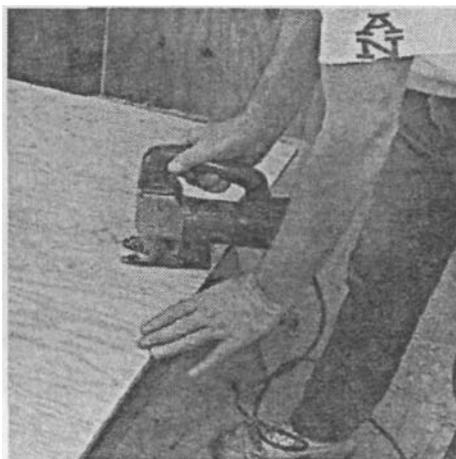
На этом этапе разметьте все отверстия. Разместить их потом будет очень сложно, особенно это касается места крепления для сиденья.



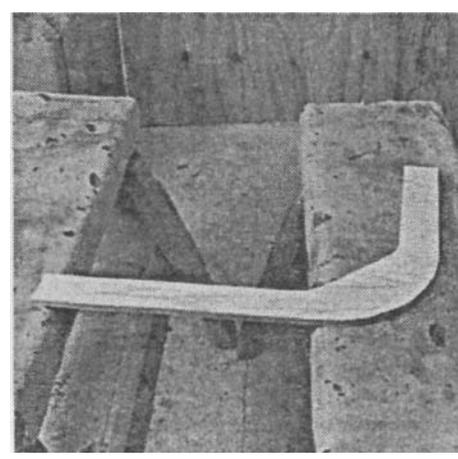
Если вы забудете просверлить отверстия для воздуха (дыхательные отверстия), то по завершении работы ваша подушка сиденья постоянно будет сырой.



Сейчас я обвожу внешний изгиб для детали рамы.



Завершив разметку, вырежьте детали ножовочной пилой. Возьмите новое лезвие, предназначенное для фанеры. Так вы получите самый аккуратный срез.



Вот первая из четырех деталей рамы: длина каждой «ножки» около 60 см, в середине оставлено немного больше материала для надежности.

этому, если она будет находиться в частом контакте с влагой, вам понадобится покрыть ее хорошим слоем краски.

Не путайте морскую фанеру с уличной. Последняя подойдет далеко не для всех случаев применения в море.

Третий материал, который нужно упомянуть, — это материал креплений. Только два типа металла справятся с этой задачей: нержавеющая сталь и бронза. При моих финансовых возможностях нержавеющая сталь подходит больше. Скобы из нержавейки служат дольше при контакте с соленой водой, чем бронзовые. Мой опыт обивки морских транспортных средств касается по преимуще-

ству тех лодок, которые используются на морских путях, а не тех, которые видят только пресную воду. Поэтому я скажу даже больше: стальные нержавеющие скобы лучше, чем бронзовые, подходят для использования в море.

Итак, есть три вещи, с которыми нужно определиться перед тем, как делать лодочное сиденье или переобтягивать уже существующее: купите морской винил с защитой от ультрафиолетовых лучей и прикрепите его к морской фанере с помощью нержавеющих или бронзовых скоб. Пропустите что-нибудь, и в следующем году вам придется заново перечитывать эту главу!

СООРУЖЕНИЕ ДЕРЕВЯННОЙ РАМЫ

Как согнуть фанеру без прессы

Это сиденье, как и многие другие из поручавшихся мне работ, спасти уже невозможно. Дерево сгнило, винил испортился. Дерево скорее было фанерой для уличного использования, а не морской. Я не знаю возраста этого сиденья, поэтому мне сложно оценить точно. Разделение слоев фанеры, однако, показывает, что она предназначалась для использования под открытым небом.

Мы начнем работу с удаления старых материалов — сохраним только поролон и заменим все остальное.

Если вы освоили другие приемы к этому времени, нет необходимости их вам показывать. Если же вы начинаете с этой главы, то перелистайте в начало книги и прочитайте описание работ по снятию обивки, раскрою, подгонке и сшиванию.

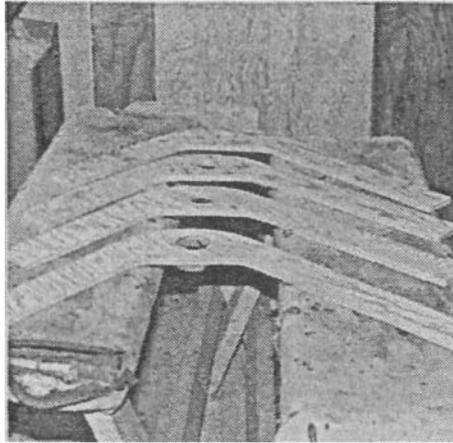
Я предполагаю, что к тринадцатой главе вы освоились с этими навыками. Тем не менее дальше я объясню вам несколько новых приемов, как только мы дойдем до них. Мы будем производить подгонку к новой раме, поэтому нет необходимости беспокоиться о подгонке к старой обивке. Старое основание сиденья используется в качестве лекала. Тщательно и аккуратно обведите его. Любые отклонения от оригинала помешают ему встать как задумано.

Обведя внешние контуры, просверлите все необходимые отверстия. На иллюстрациях я сверлю отверстия для болтов, крепящих блоки, удерживающие спинку сиденья около подушки. В конце я делаю два-три сантиметровых отверстия для воздуха. Эти отверстия дают возможность воздуху выйти, когда вы садитесь.

Подготовка спинки

Здесь приводится краткое описание того, как согнуть фанеру без прессы. Сначала вам нужно что-нибудь, вокруг чего можно обернуть фанеру и зафиксировать ее в таком положении. Затем делают глубокие прорезы в фанере — через все слои, за исключением одного. Они вырезаются перпендикулярно изгибу по всему радиусу кривой на расстоянии 1 — 1,2 см друг от друга. Это позволит «обернуть» материал без образования трещин или расщепления слоев. В этом положении фанера фиксируется стекловолокном и смолой. Проще некуда! Давайте так и сделаем.

Радиус изгиба нашего сиденья такой же, как радиус угла подушки сиденья. Поэтому мы можем использовать угол сиденья как лекало для создания изгиба. Запомните: внешний радиус подушки сиденья становится внутренним радиусом спинки сиденья.

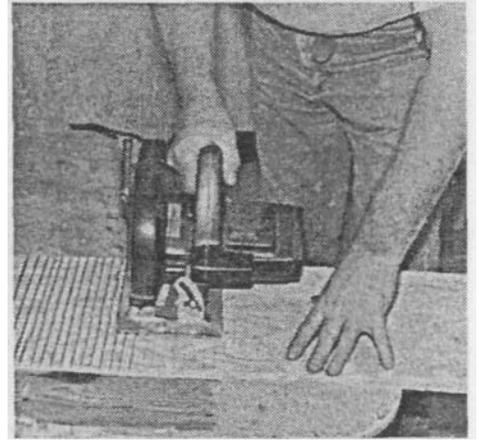


Дополнительная ширина на сгибе рамы также дает нам пространство для сооружения отверстий диаметром 5 см. Это дает дополнительное место для крепления.

Я начинаю с проведения этой кривой на куске обычной фанеры толщиной 1,5 см. Не используйте для этой цели хороший материал! Его придется выкинуть, как только работа будет закончена. Сделав это, я отмеряю 60 см от каждого из концов изгиба. Затем от этой линии я откладываю внутрь около 10 см и провожу соответствующую линию. Для крепости я добавляю еще немного в середине и в результате после вырезания у меня получается деталь, которую вы видите на фотографии на предыдущей странице (справа снизу). Чтобы полностью оформить изгиб, мне нужно четыре таких детали, в центре каждой из которых я вырезаю отверстие диаметром 5 см, в которое буду вставлять S-образную струбцину. Отверстие можно вырезать ножовочной пилой или 5-сантиметровой кольцевой пилой. Закончив эти детали, я могу переключить внимание на изготовление вырезов в заднике.

Задник для спинки сиденья делается в общую длину спинки сиденья плюс 5 — 7 см с каждого края. Это дает мне немного места для корректировки (и ошибок). Высота (или ширина) должна быть такой, как на готовом продукте. Проведите вертикальную среднюю линию на доске.

Чтобы определить, где делать надрезы, сначала найдите центры радиусов на подушке сиденья. Не обязательно это делать очень точно. Прикидка «на глаз» выпол-



Проведя линии разрезов, я делаю сами разрезы циркулярной пилой. Не пытайтесь использовать для этой цели отрезной станок со столом. Слишком легко потерять контроль за происходящим.

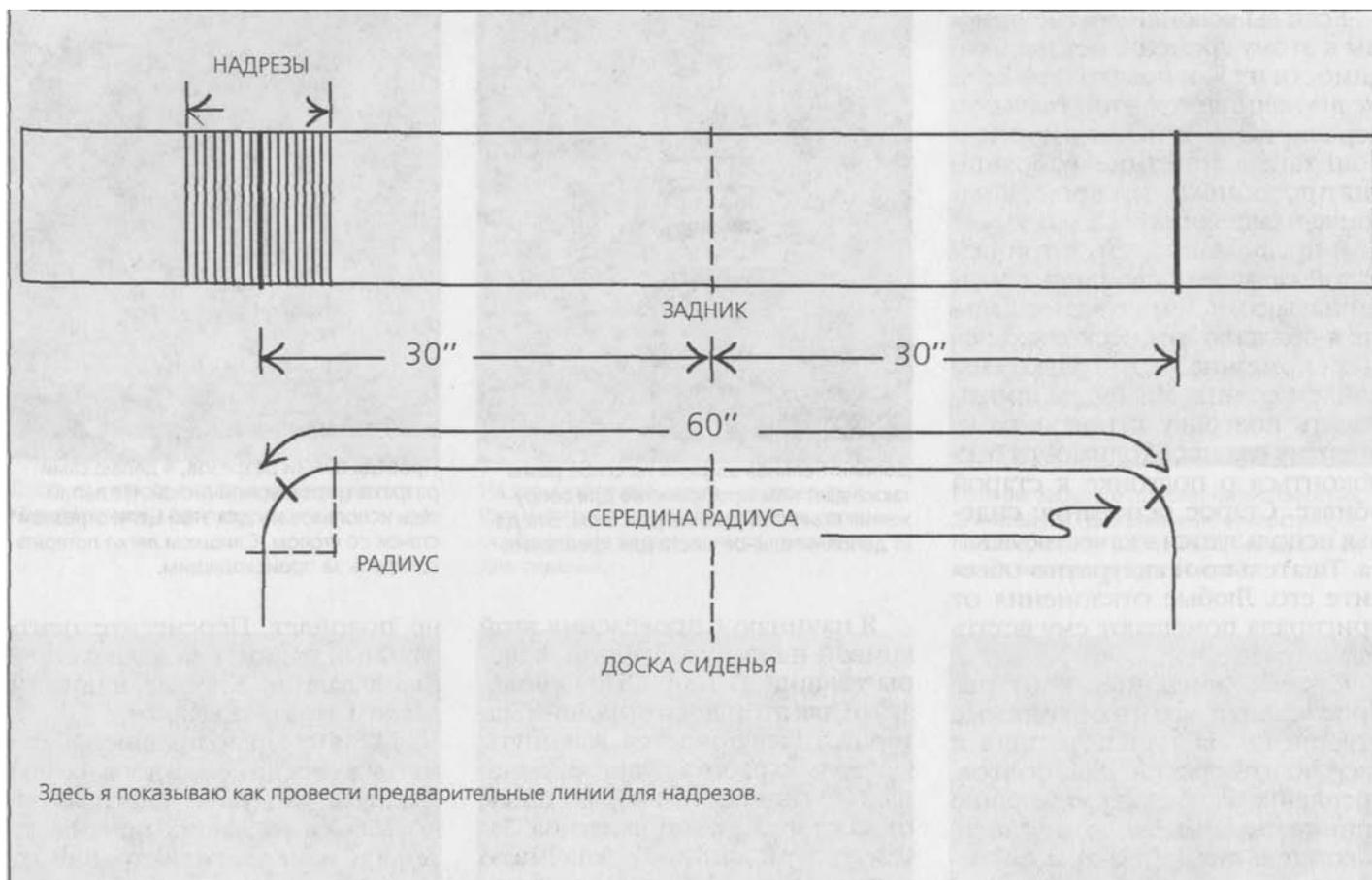
не подойдет. Перенесите центральный радиус с подушки сиденья за задник. Хорошо, я покажу, как это делать по шагам.

Сделайте карандашную отметку в середине каждого изгиба (радиуса) подушки сиденья, основываясь на ваших прикидках. Теперь измерьте расстояние от одной отметки до другой по спинке сиденья. Допустим, у вас получилось 150 см. Перенесите это расстояние (150 см) на задник, отмерив 75 см в каждую сторону от средней линии. Проведите здесь вертикальную линию сверху донизу. Теперь вы знаете, в каком месте задника будет проходить середина радиуса. От этого места отложите в каждую сторону на 7,5 см больше, чем полная ширина (длина) кривой (изгиба). И здесь проведите две вертикальные линии.

Если длина изгиба подушки сиденья составляет 25 см, то расстояние между крайними линиями от каждого радиуса составит 40 см (по 20 см в каждую сторону от середины изгиба). Мы называем эти линии границами радиуса. Теперь проведите вертикальные линии через каждый 1 — 1,2 см между линиями, ограничивающими изгиб. По этим линиям вы будете делать надрезы.

Надрезы

Надрезы — это разрез, пропилен или канавка в материале, которые не распространяются на всю глубину.



Мы будем делать эту работу циркулярной пилой.

На ненужном кусочке фанеры настройте пилу так, чтобы она прорезала все слои, кроме одного. Для этого может потребоваться две-три попытки, потому что нужно быть очень аккуратным. Если надрез слишком мелкий, доска будет ломаться, а не сгибаться. Если пропилил слишком глубоко, вы можете прорезать весь материал. Так что отрегулируйте глубину пропила как можно аккуратнее.

Очень важно придерживать детали, которые вы вырезаете. Без этой опоры материал будет сминаться — либо к режущей поверхности, либо от нее. Если он будет сминаться в сторону разреза, это зажмет лезвие, вызвав отдачу. Сминание в противоположную от лезвия сторону может вызвать трещину или разрыв. Так что найдите достаточно опоры для вашей доски.

Сделайте надрез вдоль каждой проведенной вами вертикальной линии. Когда вы закончите с

этим, то будете готовы сгибать задник.

Создание сгиба

Я собираюсь сгибать спинку с помощью тех деталей, которые сделал раньше. Надрезы я расположу внутри. Ваша работа может быть закончена любым образом: надрезами внутрь или наружу. Я предпочел поместить их внутрь, чтобы снаружи все выглядело гладко. Внутренняя часть будет покрыта 5-см слоем поролона, скрывающим надрезы, снаружи будет только сантиметровый слой пенки.

До сих пор я говорил о центре изгибов или центре радиуса. И опять эти области окажутся самыми важными. Я хочу, чтобы центр деталей каркаса совпал с центром изгиба задников. И мне нужно быть очень аккуратным, чтобы сровнять все, что нужно.

Разместив детали в нужном положении, я начинаю процесс сгибания, прикрепляя их зажимами к верху и низу задника, как это видно на фотографии на следующей странице. При достаточ-

ной опоре под задником я туго оборачиваю его вокруг деталей, фиксируя зажимами. Для того чтобы выполнить сгиб с обеих сторон, я израсходовал почти все зажимы, которые есть в мастерской.

Этот сгиб мне удался хорошо. Трещин не возникло. Но если бы в процессе сгибания я услышал треск, то я бы остановился, намочил бы трескающуюся область горячей водой и продолжил бы работу дальше. Если вы делаете подобный сгиб на шпоне из твердого дерева, лучше пропитать древесину водой, прежде чем начинать работу. Но не забудьте дать ей высохнуть, прежде чем покрывать стекловолокном.

ПОКРЫТИЕ СТЕКЛОВОЛОКНОМ

Стекловолокно и смола удерживают материал согнутым после того, как будут удалены скобы. В обработке стекловолокном нет ничего ужасного, только нужно предпринимать некоторые меры предосторожности.

Безопасность

Чего я больше всего боюсь при работе со стекловолокном и смолой, так это моей острой аллергии на смолу. Если на мою руку попадет всего капля или две, я уже покрываюсь страшной сыпью.

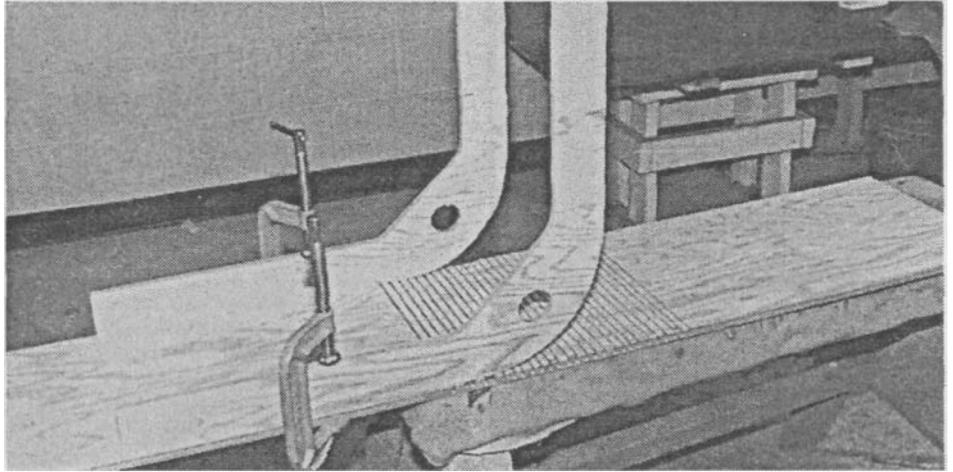
Микроскопические осколки стекла, образующиеся при шлифовке, часто вызывают зуд и дискомфорт у многих (и у меня тоже). Однако у некоторых этот дискомфорт переходит в сыпь. Поэтому я ношу резиновые хирургические перчатки. И вам это советую.

Эти перчатки продаются в аптеках в двух видах: стерильные хирургические и полустерильные рабочие. И те и другие изготавливаются из латекса — их не стоит путать с тяжелыми резиновыми перчатками, продающимися в супермаркетах для мытья посуды. Последние тоже можно использовать, но для меня они слишком толстые.

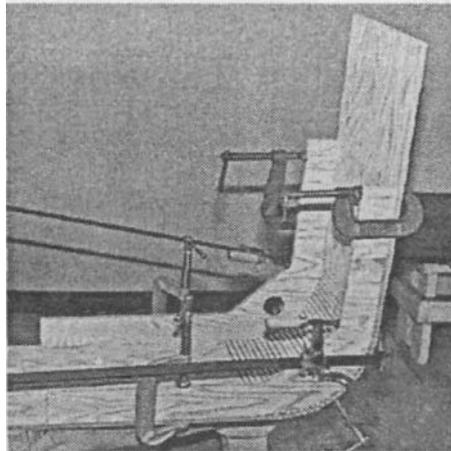
Моя аллергия на смолы — результат ежедневного контакта с ними в конце 50-х — начале 60-х гг., когда я работал на предприятии по производству стекловолокна. Для большинства людей контакт с небольшим количеством этого материала проходит без последствий. Для других, впрочем, даже чуть-чуть — уже плохо. Не пытайтесь проверить, к какой категории относитесь вы. Примите все меры предосторожности. Наденьте перчатки и рубашку с длинным рукавом. Некоторые приклеивают край перчаток к рубашке скотчем, чтобы избежать контакта в области запястий.

Обычно нет необходимости шлифовать отвердевшее стекловолокно и смолу. Но если по какой-то причине вам нужно это сделать, для работы наденьте маску. Последнее, что вы захотите приобрести в этой жизни, — это силикоз легких!

Это прочные маски из волокон, которые продаются во всех магазинах красок и в большинстве хозяйственных, фильтруют только мелкие частицы, содержащиеся в воздухе. Они не могут фильтровать газы. Для защиты такого вида вам потребу-

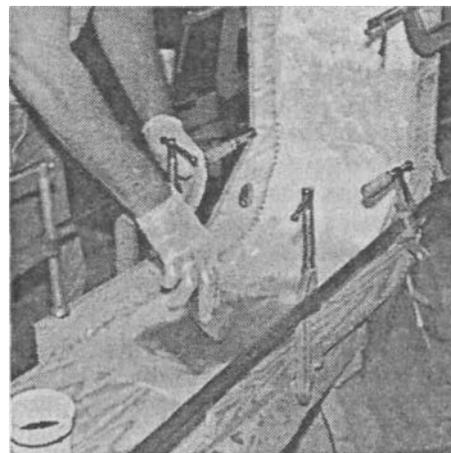


Закрепив детали рамы на месте, я готов приступить к сгибанию. Обратите внимание, что под концом задника у меня есть полная опора.



Вот она, полностью согнутая спинка. Да, потребовалось множество зажимов, чтобы удержать всю эту конструкцию.

Хороший слой стекловолокна покрывает все надрезы. Удалите чуть-чуть по краям, чтобы стекловолокно не касалось планок. Таким образом очень легко приклеить стекловолокном рамы к доске.



Использование скребков с резиновой насадкой оптимально для нанесения смолы. У меня в мастерской всегда много картона; он дешев и доступен. Тщательно вотрите смолу в стекловолокно — до тех пор, пока покрытие не превратится из матового в прозрачное.



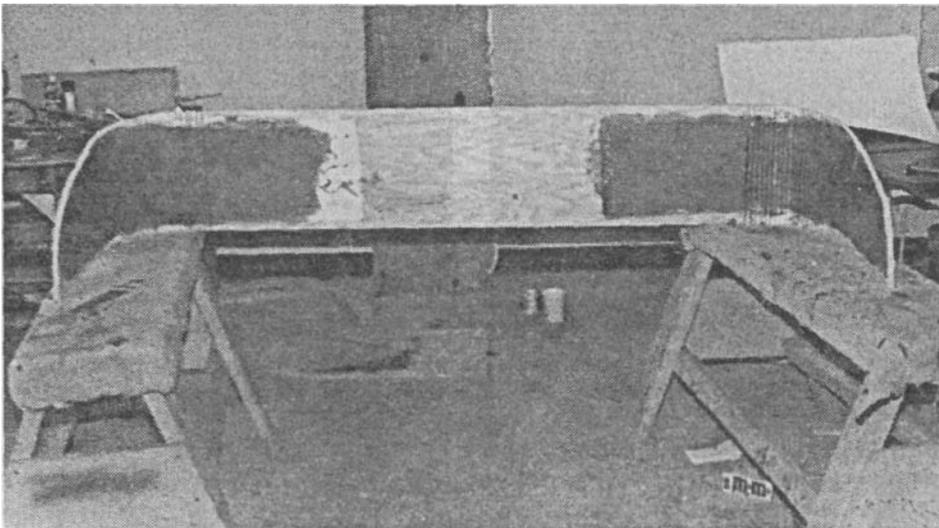
Вот как здесь. Хотя все затвердеет за час или меньше, дайте смоле подсохнуть несколько часов, прежде чем снимать рамы.



Картон необходим для изготовления лекала. Нижний край картона должен выступать из-под нижнего края спинки сиденья. Если вы обводите лекало с внешней стороны задней детали, убедитесь, что вы переводите его на заднюю часть новой. Здесь есть разница.



Мне нравится использовать гвоздики для закрепления лекала. Вы можете заменить их на защищающую ленту, скобы или клей.



Законченный задник.

ется респиратор. Такие защитные средства продаются в большинстве крупных магазинов строительных товаров.

Дальше нужно принять меры предосторожности, чтобы на работу и используемые для нее материалы не попали любые искры или язычки пламени. Все это летучие, хорошо горящие вещества, особенно ацетон, который используется для очистки. Окна оставьте открытыми, вентилятор — включенным и, пожалуйста, не курите во время работы! Дважды проверьте, чтобы в рабочей комнате не было постоянно горящих сигнальных или каких-то других лампочек.

Материалы

Все материалы можно приобрести в большинстве магазинов автомобильных запчастей, магазинах материалов для окраски, высококачественных хозяйственных магазинах и у всех поставщиков товаров для лодок.

Выбирайте тяжелое стекловолоконное покрытие. Вам не потребуются маты из стекловолокна. Они слишком тяжелые для этой работы. Приобретите эпоксидную ламинатную смолу и катализатор (отвердитель). Полиэстер и литейные смолы не очень-то крепятся к дереву. Кроме того, литейные смолы немного дороговаты. Литра

ацетона будет достаточно для подчистки.

Найдите бумажный или металлические контейнеры для смешивания. Не используйте никакой пластик. Смола проест его. Несколько палочек для помешивания и две-три одноразовых красильных кисти завершат ваше снаряжение.

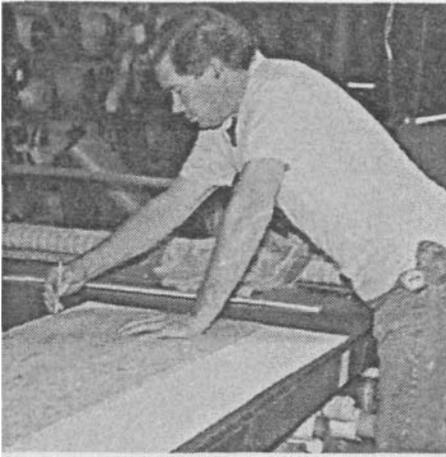
Процесс

Стекловолокно и смола — замечательные материалы, настолько хорошие, что из них даже делают Corvette! Простые в работе, очень легкие и чрезвычайно прочные, если все сделано правильно. Следуйте указаниям, приведенным здесь и на этикетке контейнера со смолой. Если вы этого не сделаете, то вскоре вам придется начинать все сначала.

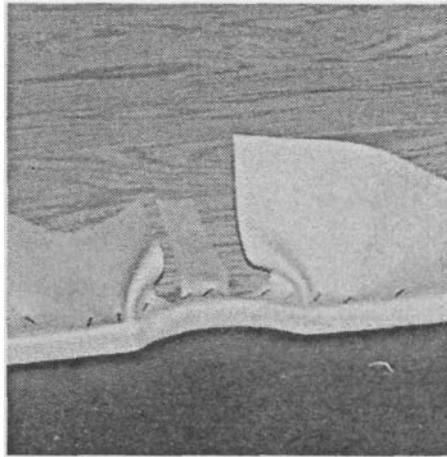
Температура и отвердитель — две самых важных части процесса. Сама по себе смола застынет где-то через три тысячи лет. Нагрейте ее, и она отвердеет за несколько месяцев. Добавьте немного катализатора (отвердителя) — и это случится за считанные минуты. Добавьте его слишком много — и это произойдет за секунды (попробуйте сделать это жарким днем — и смола застынет прежде, чем вы даже начнете ее размешивать).

Секрет — в правильном количестве катализатора для каждой температуры. Эта информация часто есть на этикетке емкости со смолой. Катализатор выпускается в маленьких пластиковых тубиках, из которых он выдавливается по каплям. Инструкция обычно гласит: «добавьте две капли катализатора на унцию смолы при температуре окружающей среды выше 21°. Добавьте три капли на унцию при температуре от 12 до 21°...» К этим указаниям стоит прислушаться для достижения лучшего результата.

Влажность тоже влияет на период застывания. Чем выше влажность, тем медленнее действие. Поэтому, если вы работаете в климате, где зеленые грибки на стенах представляют проблему, вам может потребоваться добавить немного больше отвердителя.



Я собираюсь обить низ доски сиденья, потому что он будет виден после установки.



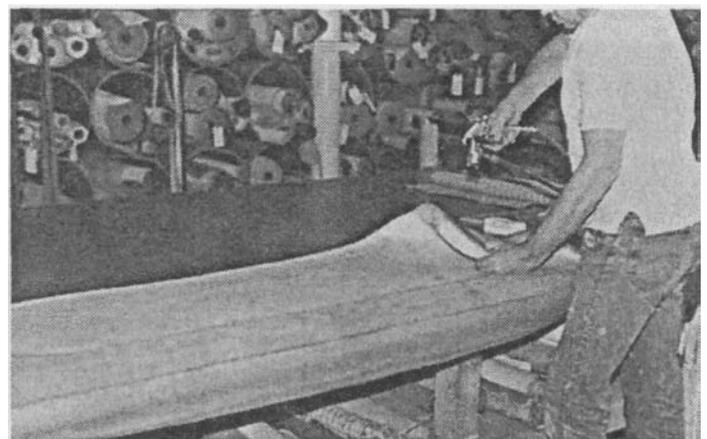
Убедитесь, что вы туго натянули материал во всех местах, где есть какое-нибудь углубление. Обратите внимание на надсечки, чтобы снять напряжение.



Передний край сиденья был сделан из красного дерева и как следует покрыт лаком. Я использую его второй раз.



Использование пара превращает хорошего обивщика в великого обивщика! Воздействие пара на старый поролон размягчает ту область, где материал смялся под обивкой. Пар позволяет поролону восстановить формы и выглядеть, как новый. Даже край снова стал четким. Если вы не можете пользоваться паром у себя, отнесите использованный поролон в мастерскую и попросите, чтобы его пропарили.



Приклеивание поролон к доске сиденья — наилучший вариант. Я только придерживаю его, чтобы все осталось на месте, когда натягиваю на него обивку.

Если вы торопитесь, можно немного подогреть поверхность с помощью фена. Не пытайтесь обработать теплом смесь в контейнере. Используйте фен только после того, как смола нанесена на слой стекловолокна, причем очень осторожно. Слишком много тепла разрушит смолу, она образует кристаллы и начнет трескаться.

Наконец как следует перемешайте смолу и отвердитель. Однако слишком интенсивное перемешивание нагревает состав, ускоряя отверждение. Когда покров из стекловолокна и смола будут готовы, начинайте наносить их на свою работу.

Нанесение смолы

Слой стекловолокна можно резать ножницами, резаком или лезвием. Чем бы вы ни пользовались, оно затупится после первого разреза. Так что будьте начеку.

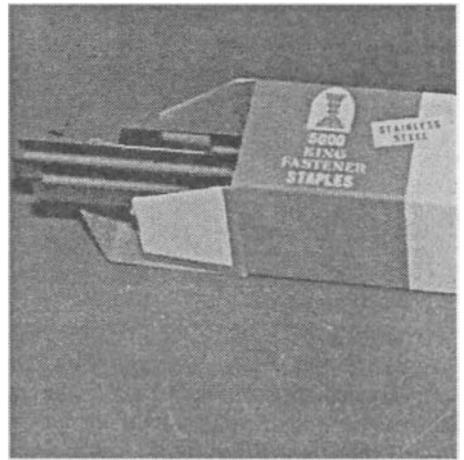
Обрежьте слой стекловолокна, чтобы он покрывал радиус изгиба и еще 45 — 60 см. Для надежности вам потребуется этот запас. Прикрепите скобами покрытие к разрезам в древесине. Скобы можно вставлять и с другой стороны, но с меньшим успехом. Смешайте достаточно смолы и отвердителя, чтобы покрыть и пропитать стекловолокно по всей этой области. Используйте кисть, валик или, как я

показываю, кусок жесткого картона, чтобы распределить смолу по стекловолокну и втереть в древесину. Держите стекловолокно прижатым к дереву. Оно будет стремиться приподняться и топорщиться. Заправляйте такие места обратно. Продолжайте наносить смолу до тех пор, пока покрытие не перестанет ее впитывать и она не начнет стекать.

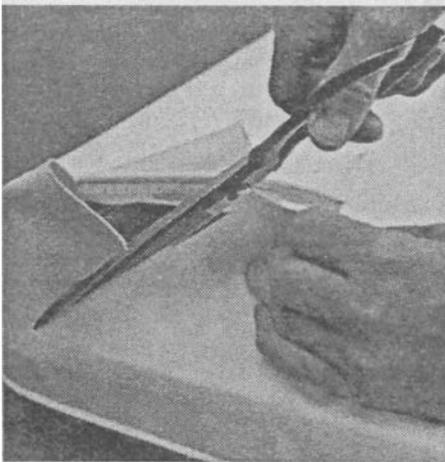
Дайте этому первому слою затвердеть. В зависимости от температуры и количества катализатора это займет от 30 минут до часа и более. Почаще проверяйте консистенцию смолы. Когда она станет твердой, нанесите второй



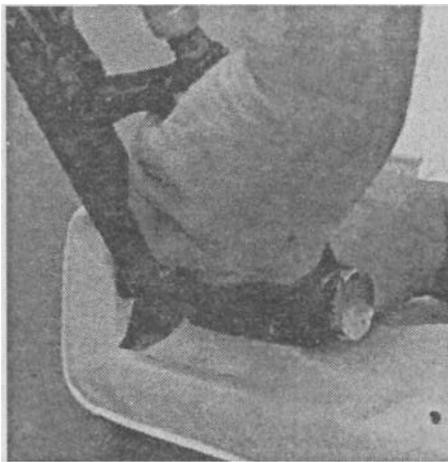
Разложите обивку, выровняв по середине, натяните ее сверху вниз, обернув вокруг подушки и закрепите гвоздиками. Это стандартная рабочая процедура.



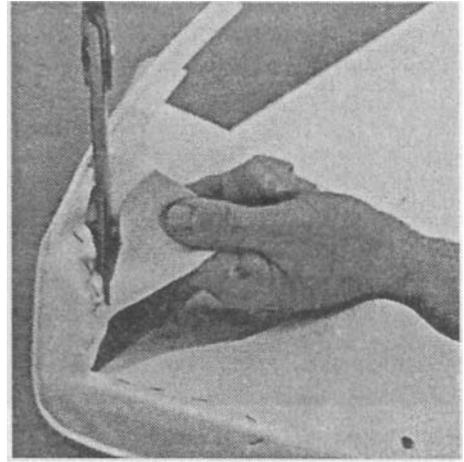
Я должен еще раз обратить внимание на использование скоб из нержавеющей стали или бронзы. Обычные стальные скобы не прослужат даже сезон.



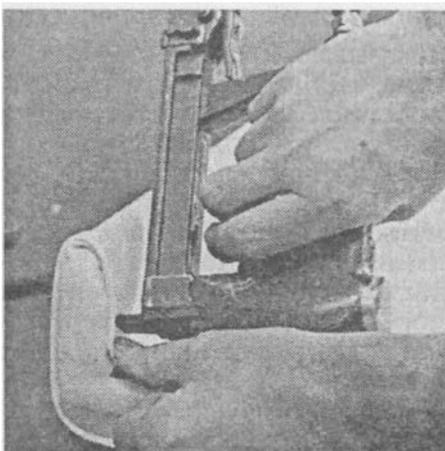
Сделать этот край выглядящим аккуратно не совсем просто. Разрежьте материал в углу, чтобы снять напряжение.



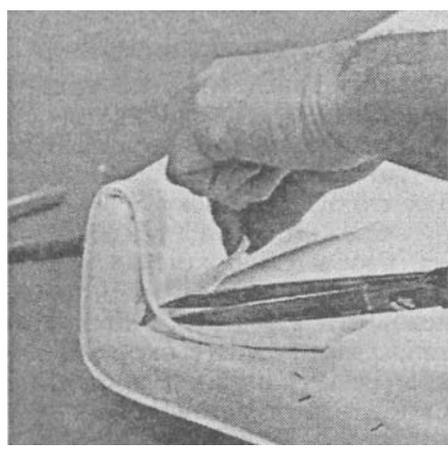
Два лоскута, возникших в результате предыдущей процедуры, прикрепляются скобами к доске и краю.



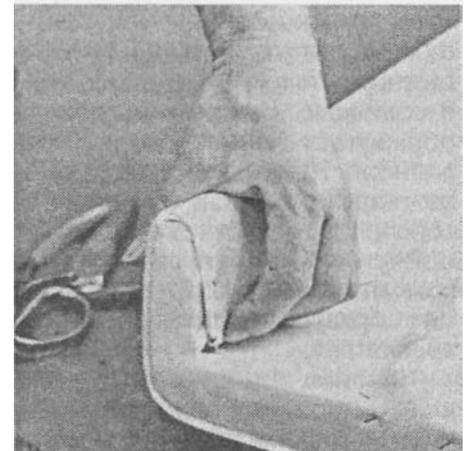
Срежьте лишнюю кромку.



Плотно оберните основную деталь и обшивку вокруг края и закрепите скобами.



Обрежьте нитки, прикрепляющие обшивку к основной детали.



Оберните материал вокруг обшивки и прикрепите скобами этот сложенный край к деревянной детали края. Это не особенно сложно, как только вы поймете, что именно нужно сделать.

слой. Работа будет закончена, когда все стекловолокно будет пропитано смолой. Обычно для этого требуется три слоя. Для лучшего сцепления между этими тремя слоями наносите их без больших перерывов между ними. Большой период — это несколько часов, например ночь.

Большинство смол (кроме ламинатной смолы, которую я рекомендовал использовать) содержат воск. Через несколько часов этот воск поднимается на поверхность. А затем он препятствует хорошему соединению со следующим слоем. Это, однако, можно преодолеть, если нанести второй и третий слой, как только предыдущий затвердеет. Если же вы окажетесь в положении, когда вам придется подождать несколько часов между нанесением слоев, а вы не знаете точно, какую именно смолу используете, просто протрите поверхность предыдущего слоя смолы ацетоном. Затем тщательно отшлифуйте поверхность грубой наждачной бумагой (зернистость 60, 80). Снова протрите ацетоном, и теперь вы можете наносить следующий слой. Это позволит удалить все скопления воска.

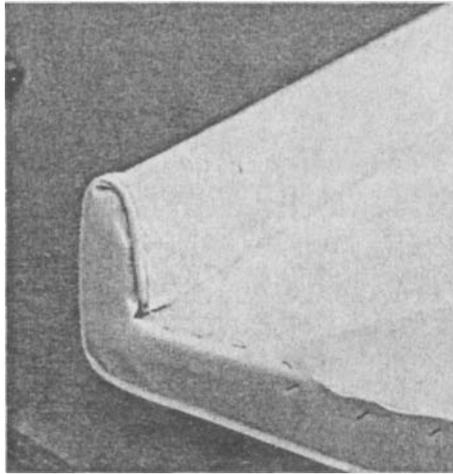
После хорошего просушивания (около 12 часов) вы можете снять зажимы. Изогнутая доска сохранит ту самую форму, в которую она была согнута. Эта процедура может занять несколько часов, но это гораздо лучше, чем тратить большие деньги на пресс.

ПРИДАНИЕ ФОРМЫ СПИНКЕ

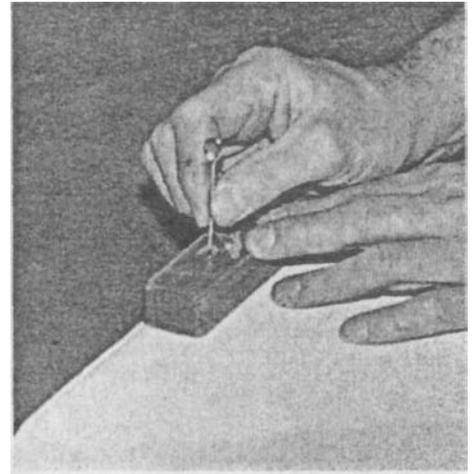
Теперь вы должны перенести на только что согнутую спинку любые другие формы. В нашем случае, как видно на фотографиях, на спинке есть декоративная деталь, проходящая от верха задника вдоль его «рукавов». Эта деталь переводится с хорошей стороны старого задника с помощью картонного лекала.

Размещение лекала

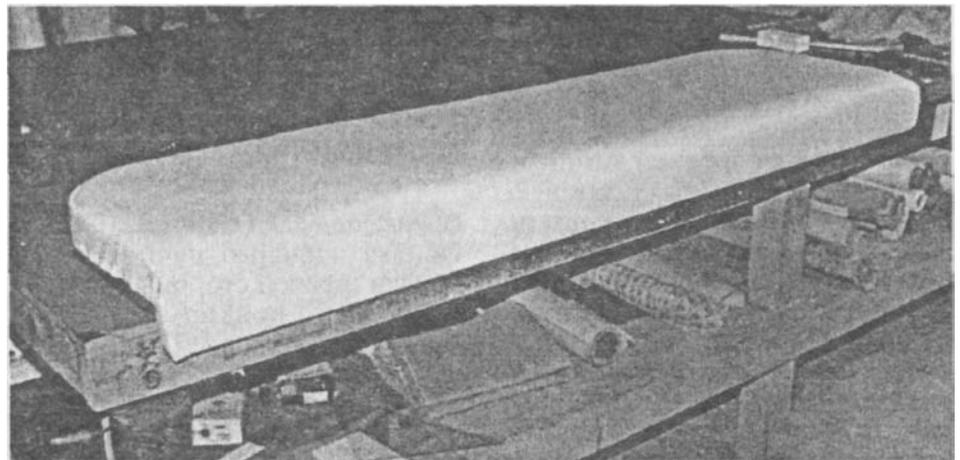
Чтобы правильно разместить лекало, так, чтобы точно перевести линии со старой обивки на новую, я



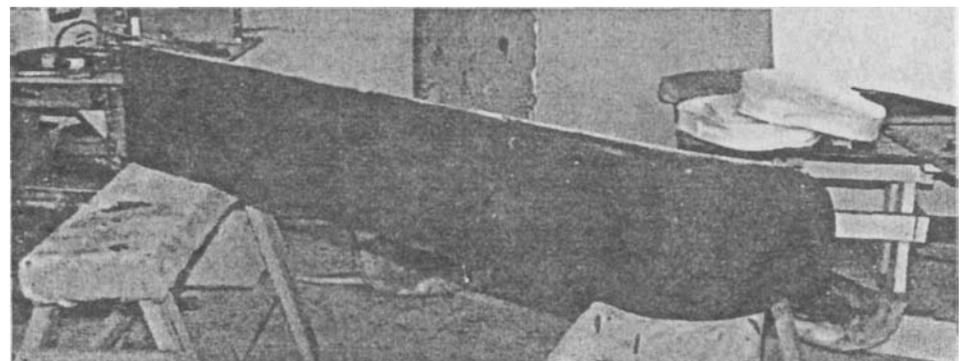
Завершенная работа: в этом ракурсе можно разглядеть все скобы. Однако, переверните сиденье, и оно будет выглядеть очень аккуратно.



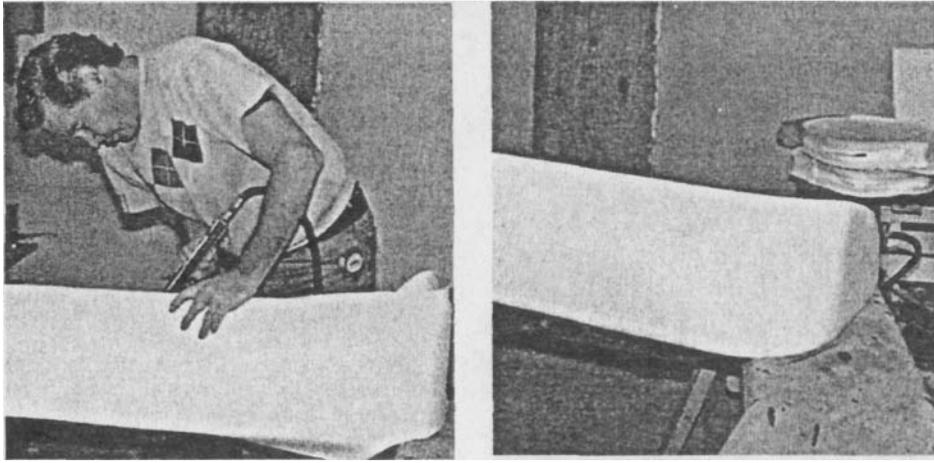
Помните те отверстия, которые я просверлил в сидении в начале главы? Я забыл отметить их до установки обивки. Теперь мне приходится искать их триммерской булавкой. Вы можете заниматься этим делом всю жизнь и все равно сталкиваться с проколами.



Ну, сиденье выглядит неплохо. Не беспокойтесь о тех морщинах на боках. Они будут скрыты задником.



Я приклеил сантиметровой слой поропласта с наружной стороны вновь сформированного задника. Нет, он не похож на поропласт, то, что вы видите, это ткань, прикрепленная к поропласту. Для нашего поропласта мы покупаем второсортную ткань, которая могла бы стать формованной обивкой крыши. Это не только дешевле, но дает нам основание для закрепления нитей, когда мы зашиваем складки, и позволяет сберечь деньги, отказавшись от покупки дорогого поролон с тканной основой. К сожалению, нам приходится покупать большие партии!



Обивка наружной части спинки заключается в простой обмотке ее обивкой.

снова буду действовать от средней линии. У старой обивки есть средняя линия. Если бы ее не было, я бы измерил общую длину наружной части задника, разделил бы ее пополам и использовал бы результат для установления положения этой самой середины.

Я прибиваю кусок картона к наружной стороне оригинального задника, делая отметку о расстоянии от средней линии до края картона. Обвожу кривую, снимаю картон и вырезаю его по линии, которую только что провел. Теперь у меня есть лекало. Я размещаю его на новой спинке, откладывая ранее отмеренное расстояние от средней линии до края картона, затем закрепляю его на месте. Переведя линию

края на новую спинку, я вырезаю кривую ножовкой. Теперь у меня есть новая спинка для сиденья заказчика. Она лучше (и прочнее), чем фабричный оригинал. При минимальном уходе она прослужит много-много лет.

Теперь мы можем начинать обивку.

ОБИВКА

Обивка подушки сиденья

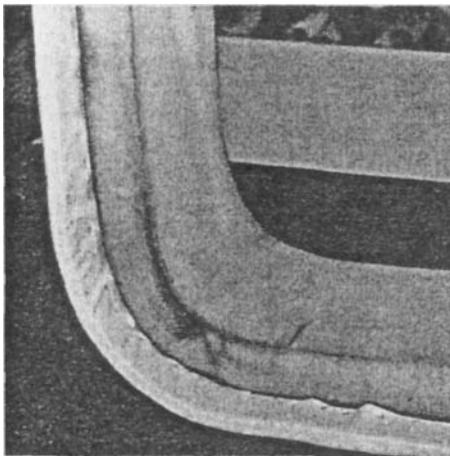
Обивка сиденья начинается с обивки нижней стороны подушки сиденья. Это придает всей работе аккуратный вид. Затем, как это видно на фотографиях, я устанавливаю доску переднего края сиденья, прикручивая ее шурупами к основ-

ной доске сиденья. Шурупы из нержавеющей стали, которые крепили эту доску прежде, остались в хорошем состоянии, поэтому я использовал их еще раз. Затем я приклеиваю поролоновую подушку к доске сиденья. Обивка состоит из единой детали для верха и низа с обшивкой для боков. Обшивка, с кантом, подгоняется по боковой стороне сиденья вплоть до изгиба сзади. Однако установка обивки может показаться не совсем простой.

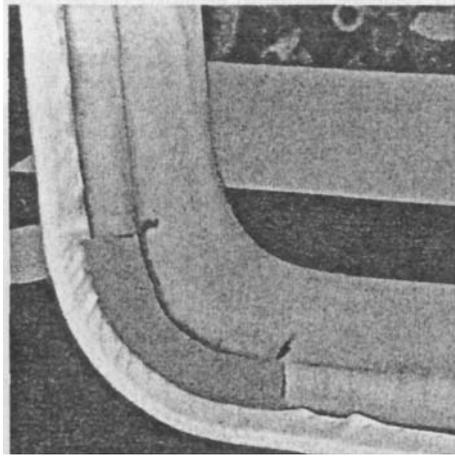
Я переворачиваю сиденье, аккуратно раскладываю обивку и вбиваю гвоздики в нескольких местах, чтобы обивка надежно держалась в то время, как я обрабатываю углы. Мне хочется, чтобы концы по углам были закончены с обмотанной вокруг них окантовкой, а затем спрятаны.

Я начинаю с диагонального разреза обивки прямо в углу, где доска края встречается с доской сиденья. Созданные таким образом два лоскута затем скобами прикрепляются к доске края и доске сиденья. Я обрезаю припуск ткани до самых скоб.

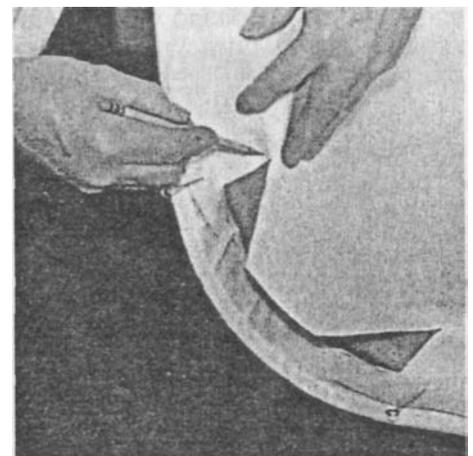
Я оборачиваю кант и основную ткань туго вокруг края, фиксируя ее там еще несколькими дополнительными скобами. Теперь я должен спрятать кант. Чтобы сделать это, я отрезаю нить, прикрепляющую кант к основной ткани обивки, до места соединения доски края и доски



Вид снизу задника сиденья с установленным поролоном. Обратите внимание на 7-см зазор между краем деревянной детали и поролона. Он сделан для того, чтобы можно было разместить деталь сиденья.

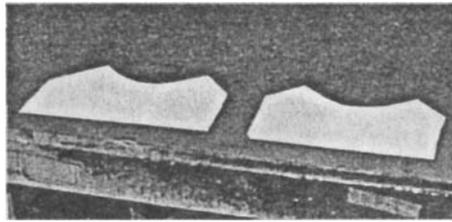


Чтобы оформить изгиб в углу, снимая напряжение, я сначала делаю лекало. Все внутренние края лекала - линии швов. Я должен убедиться, что оставил сантиметровый припуск на шов, при подгонке.

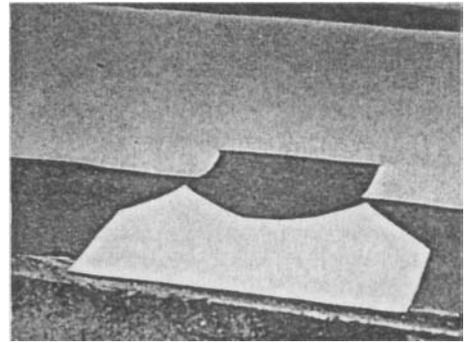


Материал для спинки нежно накладывается на поролон. Затем я делаю надсечки в углах, прямо до линий детали, которые я провел на поролоне. Затем я переведу эти линии на винил. Завершаю работу я срезом лишнего материала, оставив сантиметровый припуск на швы.

сиденья. Я обрезаю весь кант, за исключением 5 см от этого места, складываю его и оборачиваю припуск основного материала вокруг него. Наконец я прикрепляю эту складку скобами к доске края. Теперь у нас есть аккуратный край, который после установки в надлежащее положение должен придать красивый вид всему изделию.



Две вставки, которые будут вшиты в той области, которую я только что вырезал. Три внутренних угла соответствуют лекалу. Внешний край оставлен длинным, что даст мне материал для закрепления на заднике.



Вот как соединяются две детали.

Обивка спинки сиденья

Спинка таит в себе больше трудностей, чем подушка сиденья. Заказчик желает, чтобы вся спинка была сделана из одного куска без видимых швов. В изгибе этой спинки нам придется иметь дело со сложной кривой. А это потребует очень много тепла и натяжения.

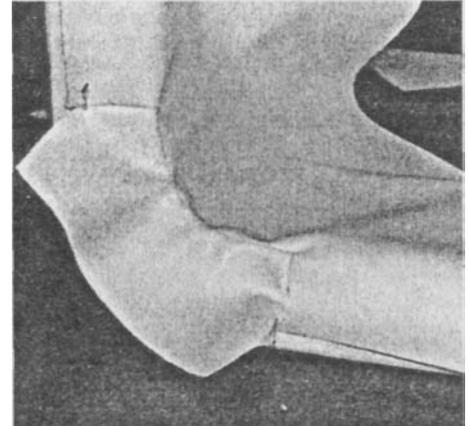
Почти у всех лодочных сидений есть какой-нибудь вариант изогнутой спинки.

Помимо привлекательного вида, который она дает, она еще и помогает пассажирам удержаться на месте, а не елозить по сиденью. Следовательно, у вашего сиденья, вероятно, тоже будет подобная сложная кривая. Простейший способ обработать ее — это зафиксировать обшивку вокруг верха (с кантом), как мы это делали для сиденья в Главе 6. Там вы закрепляли обшивку вокруг передка сиденья. Здесь обшивка находится сверху.

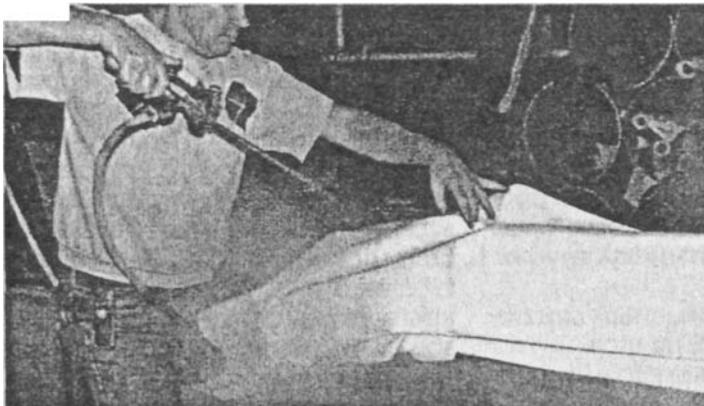
Другой способ — сделать внутреннюю часть спинки из трех

деталей: середины и двух концов с вертикальными швами в центре изгибов. Вы могли встречать такой тип обивки на ковшеобразных сиденьях, не исключено также, что именно таким способом обита спинка вашего сиденья. Понаблюдайте, пока я буду делать сложную кривую без видимых швов.

Я начинаю с сантиметрового слоя поролона с наружной стороны спинки. Затем я оборачиваю поверх него кусок винила и закрепляю его скобами изнутри спинки. Да, скобы проникают в стекловолокно. Я использую давление воздуха около 40 кгс. Если вы используете гвоздики (проверьте, чтобы они были бронзовыми, я не знаю никаких гвоздей из нержавеющей стали), вам может захотеться приклеить винил к участку, покрытому стекловолокном.

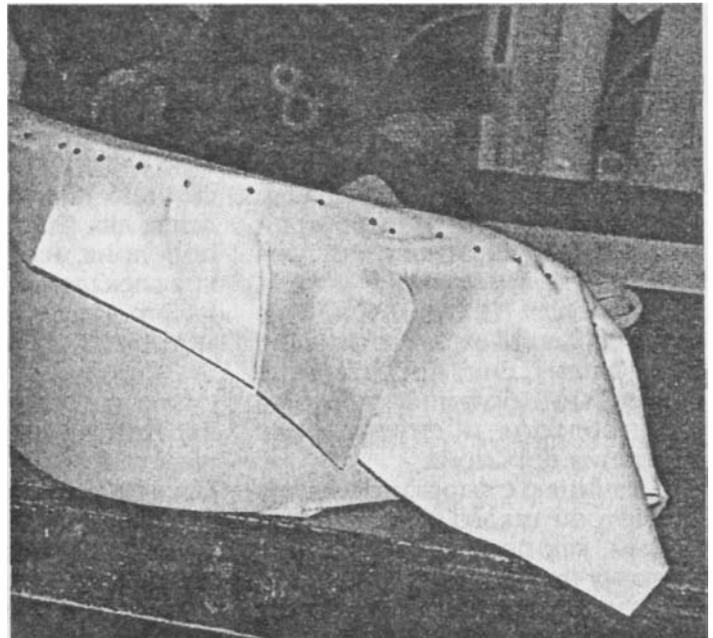


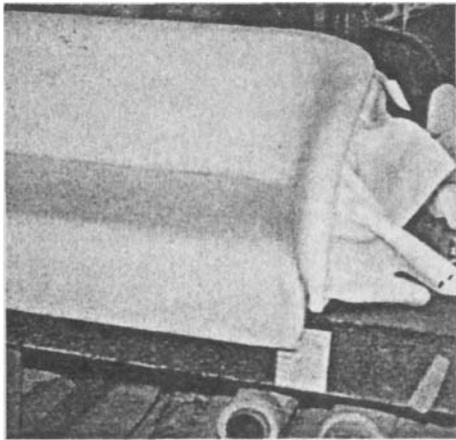
После пришивания вставки в изгиб, я закрепил ее на месте булавками, чтобы посмотреть, как она сидит. Выглядит неплохо, так что я продолжаю.



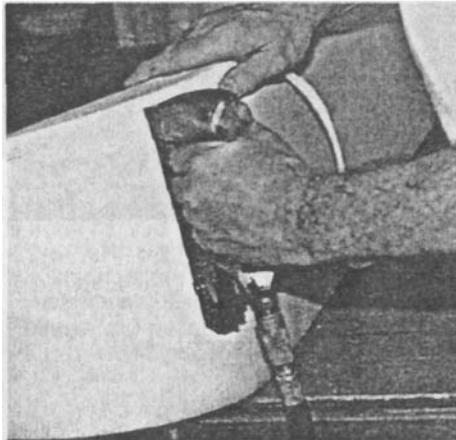
Немного тепла к спинке! Если вы делаете эту работу, обратитесь за помощью, чтобы тепло и растяжение сработало.

Справа: Гвоздики должны быть хорошо выровнены. Иначе шляпки могут начать проступать после срезания кромки.

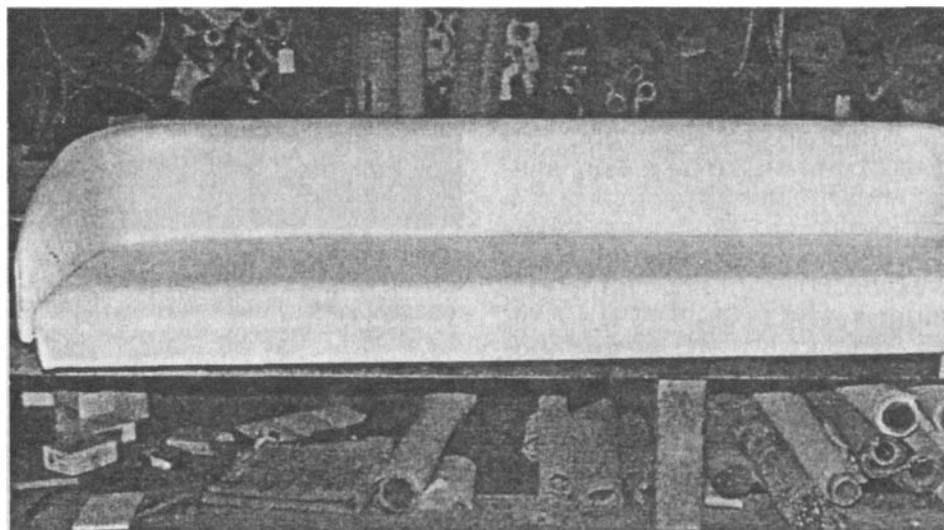




Произведите примерку, прежде чем срезать что-нибудь. Никогда нельзя быть в чем-то уверенным.



Hideм, материал, который я использую здесь, чтобы скрыть скобы и обрезанный край, используется с тех пор, когда мой папа был мальчиком. Теперь мой сын, триммер в третьем поколении, тоже им пользуется.



Готовое лодочное сиденье. Мастерство на уровне, внешний вид... ну... сказать простой, значит недооценить его.

После завершения наружной части спинки я приклеиваю поролон внутри. Посмотрите внимательно на фотографии (нижняя левая на предыдущей странице) на нижний край внутренней части спинки. Моя цель — сделать вставку в этом нижнем углу. Подушка сиденья будет скрывать ее, так что она не будет видна. Это предотвратит образование больших складок в этой области и снизит риск сминания поролона.

Я начинаю с вырезания лекала из картона такого же размера и формы, как поролоновая деталь по всему изгибу. Я также переношу отметки на поролон в соответствии с лекалом. Я накладываю

винил на задник и расправляю его по кривой.

Обратите внимание на держащие его триммерские булавки. Я снимаю напряжение на изгибе, делая два разреза прямо до края поролона, на сантиметр глубже края лекала.

Это дает мне обычный сантиметровый припуск на шов.

Затем с помощью карандаша я размечаю линии швов (а не отреза). Линии швов — это такие линии, которые переносятся с лекала на поролон. В завершение я снимаю со спинки винил и вырезаю деталь, отступая 1 см от карандашных линий. Запомните: я собираюсь прокладывать швы по этим линиям.

Изготовление и пришивание вставки

Теперь мне нужно вырезать две вставки, которые я пришью к обивке спинки. Я раскладываю лекало на небольшом куске винила и обвожу три внутренних угла. Я оставляю изрядное количество материала по наружному краю, поскольку именно этом месте я буду крепить вставку скобами к раме. Одна фотография демонстрирует готовую вставку. И снова я собираюсь шить по карандашным линиям. Соответственно я буду обрезать материал на расстоянии одного сантиметра от этой линии.

Чтобы вшить вставку, я выравниваю два угла, выворачиваю обивку стороной со вставкой наружу и сшиваю все три стороны. В результате получается вставка, которую вы видите на фотографии на предыдущей странице. Там она приколота на надлежащее ей место булавками. Потом я закреплю ее скобами.

Теперь нам придется применить сильное натяжение, чтобы расправить верхний край и избавиться от морщин. На фотографии вы видите, что я использую много пара. Если отпаривателя нет, я предложил бы воспользоваться тепловым ружьем или нагревательной лампой. Обычный фен здесь не подойдет. Поднимите температуру до предела (стараясь, однако, не расплавить винил) и начните работать над задником. Работу нужно делать от середины к краям. Натяните немного и закрепите гвоздиками. Натяните еще и закрепите дальше. Вам может понадобиться помощник, чтобы подогреть винил в процессе растягивания.

Я использую материал называемый Hideм (от английского hide them — «спрячь их», то есть гвоздики или скобы), чтобы закрыть скобы. Мне нравится пользоваться им при обивке водных транспортных средств, поскольку в нем нет стальной проволоки.

В то время как я закрепляю обивку гвоздиками, я обращаю внимание, чтобы все гвоздики были расположены по одной линии и очень близко к верху сиденья. Мое последнее усилие будет направлено на то, чтобы закрепить материал более надежно

скобами, спрятав необработанный край под Hidem.

Когда все морщины будут разглажены, замените гвоздики скобами. Или, если вы хотите пользоваться гвоздиками, вбейте их так, чтобы быть точно уверенными, что они расположены точно по линии, скрытой одним из упоминавшихся выше материалов для отделки.

На первой верхней фотографии на стр. 178 вы видите спинку и подушку сиденья обитыми, причем на заднике винил еще не обработан. Я сделал это, чтобы проверить, все ли подходит, прежде чем обрезать материал. Я хотел убедиться, что вставки, которые я сделал, покрыты подушкой сиденья. Если есть какое-нибудь давление подушки сиденья по углам спинки сиденья, я хотел выяснить это прежде, чем что-нибудь срезать. Если что-то пошло не так, на этой стадии еще есть возможность исправить. К счастью, все оказалось нормально. Все хорошо подходит друг к другу, и я могу завершать работу.

ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ СБОРКА

Я обрезаю припуски прямо до скоб ножницами (это лучше, чем рисковать, используя резак). Затем я закрываю скобы и необработанный край Hidem. В этом материале две бороздки образуют закрытый канал.

Это бороздки разъединяются кончиком инструмента для креп-

ПОЧЕМУ Я НЕ ПОЛЬЗУЮСЬ ПЛАСТИКОМ

В производстве сидений для лодок есть процесс, который мне очень не нравится. Это прокладывание пластиковой пленки между поролоном и винилом. Считается, что пластиковая пленка должна служить препятствием для проникновения влаги в поролон. Каждое лодочное сиденье, которое я разбираю, вне зависимости от того, сколь тщательно оно было обмотано пластиком, обязательно отличалось пропитанным водой поролоном. Не важно, как вы пытаетесь предотвратить это, вода все равно проникает в поро-

ления скоб. Скобы вставляются в эту ленту, затем над ними смыкаются бороздки, скрывая скобы от глаз. Как и все материалы для отделки, которые мы используем, Hidem выпускается в широкой цветовой гамме, но только одного вида.

РЕЗЮМЕ

Теперь спинка сиденья закреплена на подушке и работа закончена. Мне она кажется слишком простой. Я считаю, что нужны какие-нибудь складки или игра цветов, чтобы сиденье выглядело повеселее. Тем не менее заказчик остался очень доволен.

Важной частью этой главы было описание сгибания фанеры. Эту процедуру можно использовать для создания сидений всех видов: лодочных, автомобильных, при реставрации антиквариата и

лон, если она попадает на сиденье. Мне кажется, что пластиковая пленка скорее удерживает воду внутри, чем препятствует ее проникновению туда! Я упомянул об этом просто потому, что среди вас могут быть опытные люди, которые удивятся, почему я не заворачиваю сиденье в пластик, прежде чем устанавливать обивку. Если вам кажется, что в вашем случае этот прием работает, вне всяких сомнений, продолжайте это делать. Если вы хотите попробовать, то знайте, что это ежедневно делается в мастерских по всей стране. Лично я считаю это действие контрпродуктивным.

других. Если вам не нравится применение смолы и стекловолокна, есть целый ряд других способов согнуть фанеру — например, сделать кривую из ДСП и затем обклеить ее несколькими слоями 0,3-см фанеры.

Помните о коррозионном влиянии влаги на применяемые вами материалы. Нержавеющая сталь, бронза, латунь, свинец и хром — вот самые «долгоиграющие» материалы. Обивочные материалы еще при выработке должны быть обработаны для защиты от губительного действия ультрафиолетового излучения. Фанера должна быть склеена специальными клеями, способными выдерживать влажность. Соблюдайте меры предосторожности и покрывайте любой обнаженный кусок дерева краской, лаком или стекловолокном.

Переобивка сиденья для мотоцикла

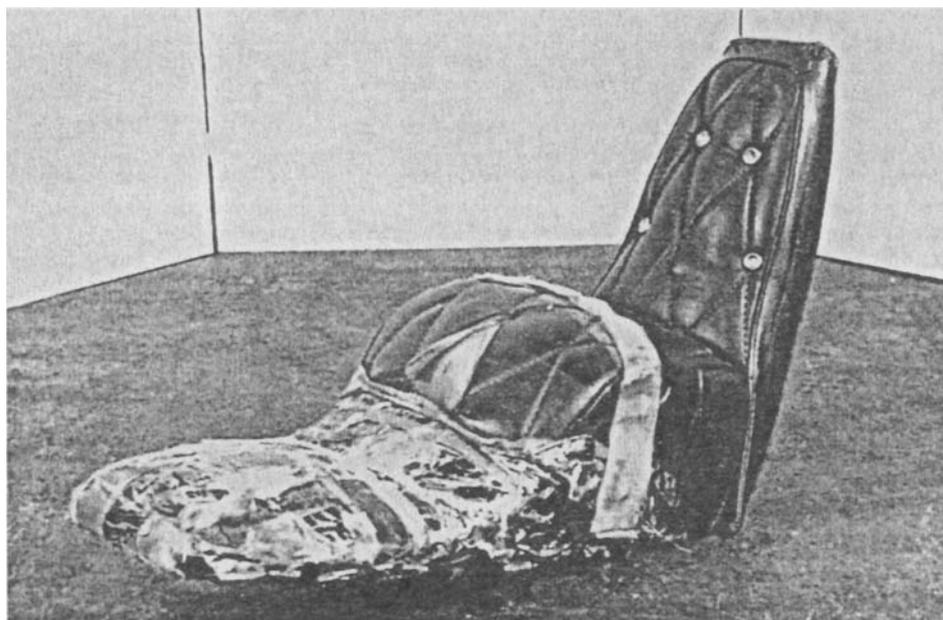
Поскольку езда на мотоцикле — одно из моих любимых занятий, обивка и изменение формы сидений для мотоциклов — одна из моих любимых работ в мастерской. Как и в случае каждой предыдущей главы, на эту тему можно написать целую книгу. Но я лишь освещу самые интересные моменты в этой главе.

Если вы хотите узнать больше об этом направлении бизнеса, подвигните свой ум подумать о новых идеях и видах дизайна, используя те навыки, которые вы приобрели по прочтении предыдущих глав. К примеру, вы можете изменить базовый дизайн сиденья, приклеив дополнительные куски поролона к основе, а затем придав ей форму с помощью пилы по поролону или ножа.

Я делал заднее, или пассажирское, сиденье шире, чтобы разместить на нем более широкий зад. Однажды я урезал пассажирское сиденье, чтобы создать дополнительное пространство для ног водителя, который никогда не возил пассажиров. Нет пределов возможным изменениям дизайна, которые вы можете сделать, и удовольствию, которое вы можете при этом получить. Обратите внимание на изменения в дизайне, которые я произвел в сиденье, описанном в книге.

ТИПЫ СИДЕНИЙ

К счастью, большинство сидений для мотоциклов по сути одинаковые. Они начинаются с рамы,



Вот в каком виде сиденье попало в мастерскую. Я бы сказал, что оно было на последнем издыхании. Заказчик, однако, полагал, что может быть немного черной ленты...

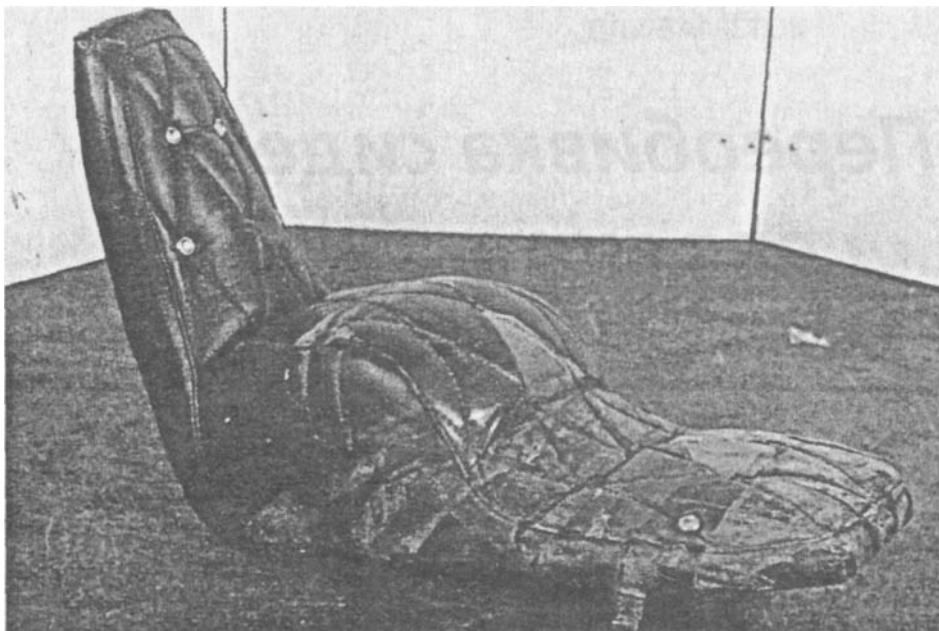
обычно называемой поддоном. Рама делается из пластика, стали или сочетания этих материалов. На этой раме устанавливается набивка из формованного поролона. У более дорогих мотоциклов набивка может быть сделана из поролона с меняющейся плотностью: твердого во внутренней части для лучшей опоры и мягкого снаружи для комфорта. На раму и набивку надевается обивка. Обычно все признаки дизайна прослеживаются именно в набивке. Обивка крепится одним из трех способов: приклеивается, прикрепляется заклепками или закрепляется скобами на раме. Иногда применяется комбинация этих способов. Так сделано то сиденье, с которым мы будем работать. Оно приклеено к раме и закреплено заклепка-

ми в местах наибольшего напряжения.

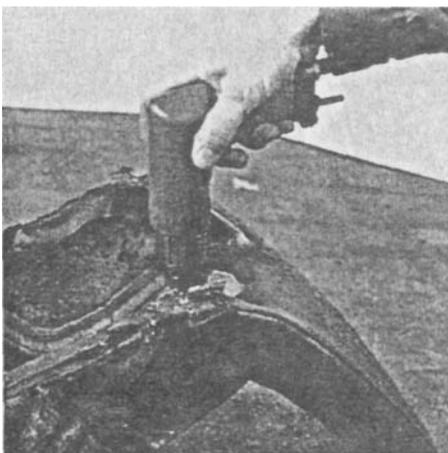
Есть другой способ крепления обивки, встречающийся на некоторых ранних моделях. По нижнему краю обивки делается кулиска шириной около сантиметра. В эту кулиску вставляется кусок проволоки из мягкой стали. Вся эта конструкция надевается на раму, на которой есть металлические зубцы. Поскольку эти зубцы достаточно острые, они протыкают винил, стягиваемый проволокой.

Затем тот, кто производит установку, загибает зубцы вниз, прижимая винил и проволоку и закрепляя обивку сиденья.

Если вы заглянете в далекое-далекое прошлое, вы найдете сиденья со встроенными в них деревянными крепежными полоса-



После удаления многих слоев изоляции передо мной предстал оригинальный дизайн сиденья. Застроченные складки не прослужат долго даже при оптимальных условиях. Пострадала даже спинка. Разрушения в значительной степени вызваны действием окружающей среды. Вероятно, этот мотоцикл оставался на улице круглый год. Лучше всего хранить его в гараже, зачехление - следующий по эффективности способ.

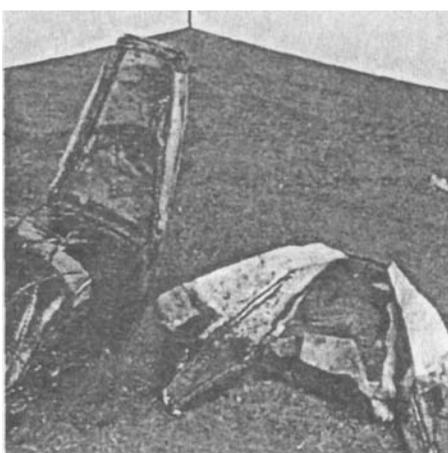


Места максимального натяжения обивки прикреплены к раме сиденья заклепками. Чтобы снять их, я пользуюсь 3-миллиметровой (№ 30) дрелью.

ми. Обивка прибивалась к сиденью, как некогда и обивка салонов автомобилей.

РАЗБОРКА СИДЕНЬЯ

Глядя на это сиденье, можно без особого труда предположить, что его хозяева долго ждали, пока оно совсем сломается, прежде чем отнести его в починку. На нем было столько же изоляции, сколько вишила! Однако не важно, как они с ним обращались, мы можем исправить это.



В области спинки уже ничего нельзя спасти. Для нее потребуются новые материалы.

Я аккуратно удалил изоляцию. Я хотел посмотреть, как сделана оригинальная обивка. Заказчик хотел, чтобы она сохранила прежнюю форму, но без алмазных розеток. Ему казалось, что именно из-за этих розеток сиденье так быстро изнашивается. Кроме того, выступающие заклепки раздражали его спину. Мы можем обойтись без алмазных розеток, вшитых в обивку, но нам придется придумать что-нибудь на изгибе сиденья, чтобы избежать образования мор-

щин. Несколько поперечных складок прекрасно решат эту задачу.

Сняв изоляцию, я переворачиваю сиденье, нахожу места крепления заклепок и вытаскиваю их. В передней части сиденья есть два металлических фиксатора. В этом месте напряжение достаточно сильное. Иногда просто приклеивания не хватает. Поэтому мы используем зажимы, чтобы предотвратить отрывание материала. Я снимаю зажимы и сохраняю их. Такие очень трудно достать. Удалив металлические детали, я отделяю спинку. Наконец, можно отрывать от набивки и снимать основную часть обивки. Пока я не буду ее выбрасывать — она еще пригодится при подгонке.

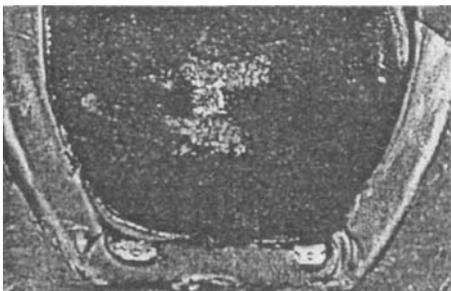
РАСКРОЙ, ПРИМЕРКА И СШИВАНИЕ ОБИВКИ СИДЕНЬЯ

В нашем ремесле великая вещь — азы. Как только вы их выучиваете, то начинаете понимать, что они повторяются везде. Раскрой, примерка и сшивание выглядят одинаково вне зависимости от того, делаете ли вы обивку сиденья для автомобиля, мотоцикла или обивку для любой другой вещи, на которой можно сидеть. Основы остаются неизменными.

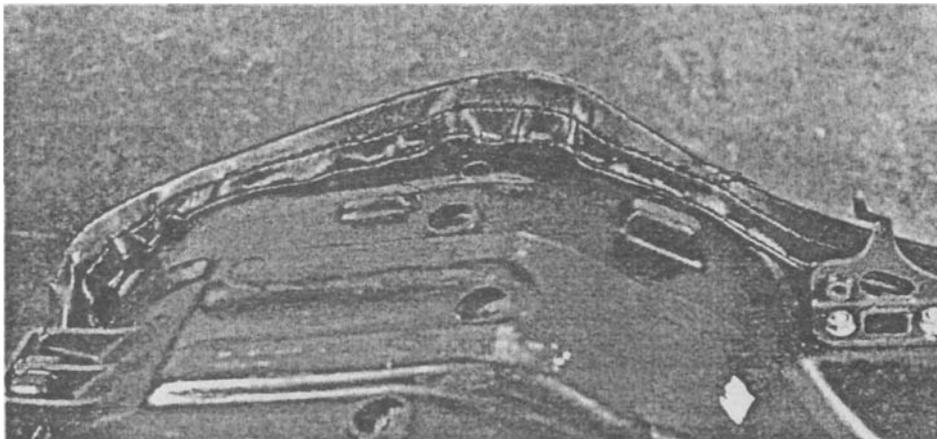
Измерьте верх сиденья спереди назад, слева направо. Добавьте припуски на швы и учтите, что материал немного сожмется в области складок. Запишите результаты измерений на бумаге. Теперь измерьте высоту обшивки (сбоку) и ее длину по кругу. Также зафиксируйте эти результаты. Повторите эти действия для внутренней части спинки, наружной части спинки и обшивки задника.

После того как измерения произведены, вырежьте необходимые куски материала. На фотографии на следующей странице вы насчитаете шесть кусков. Пересчет деталей, описанных выше, даст только пять. Я предпочитаю делать обшивку сиденья двойной.

Спереди посередине у меня будет проходить французский шов.



На этой фотографии мы видим низ сиденья. Обратите внимание на два зажима, которые помогают крепить обивку на раме. Их можно приобрести только у дилеров. Если я их потеряю, я потеряю время, обращаясь к дилеру за новыми экземплярами. Будьте очень внимательны, чтобы сохранить все мелкие детали вроде этой.



Низ сиденья японского мотоцикла. Оно крепится к раме скобами, вставляемыми в пластик.

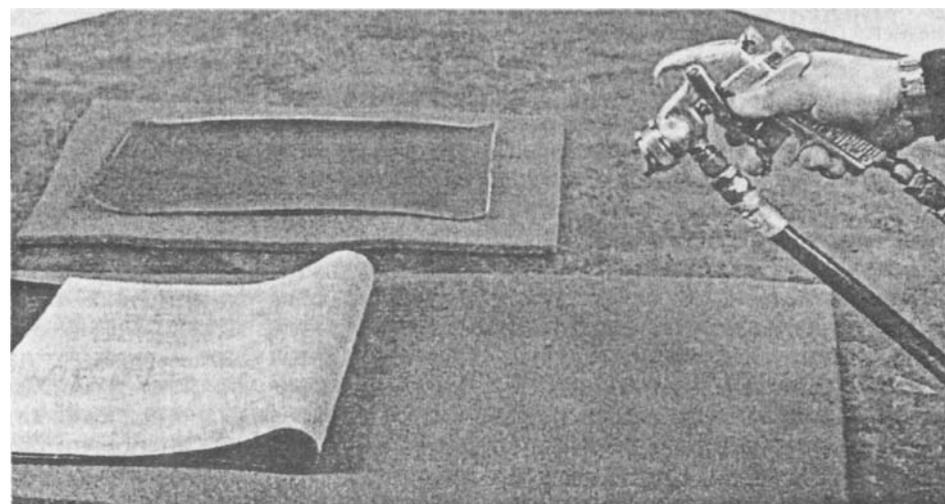
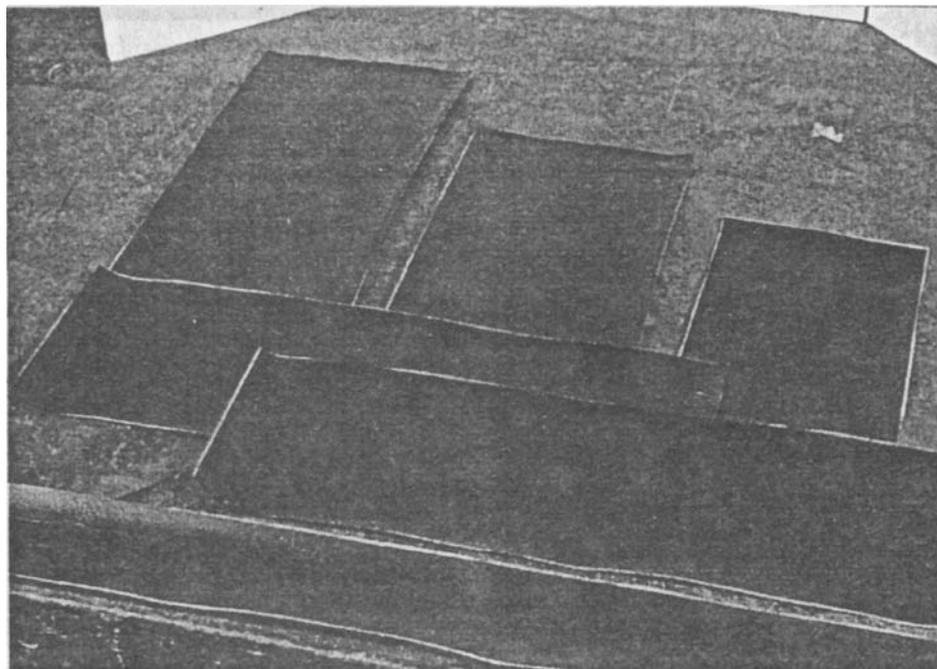
Для верха сиденья и внутренней части задника я приклею винил к 1,2-см поролону, как раньше. Почему? Правильно. Я собираюсь сделать в верхней части сиденья складки и хочу, чтобы они выглядели набитыми, как и внутренняя сторона задника. Теперь я готов сшивать складки.

Размещение складок

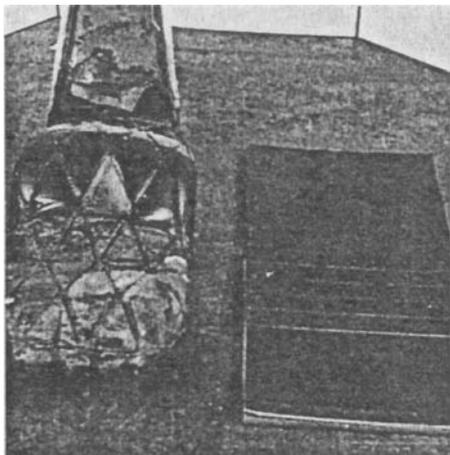
Поскольку здесь решения о дизайне принимаю я, я остановился на четырех складках. Они будут равномерно распределены по внутреннему контуру сиденья. Соответственно, там будет пять швов. Если я размещу средний шов в центре изгиба, то я сбалансирую внешний вид эстетически и арифметически (перевожу: это будет хорошо выглядеть и неплохо служить). На фотографиях можно увидеть, что мой план сработал.

Если бы я собирался снова сделать алмазные розетки, я бы измерил их вертикально и горизонтально. Затем перенес бы результаты измерений на соединенный с набивкой винил, проведя линии точно так же, как я это делал для складок. Я должен был бы убедиться, что все выровнено относительно центра, прежде чем отправился бы делать швы на швейной машинке.

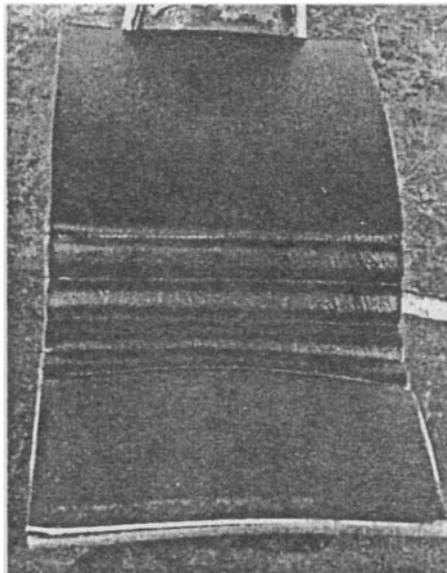
После зашивания складок я выполняю подгонку детали верха. Обратите внимание, что это те же самые шаги, которые мы делали в нашей первой работе. Сшейте складки, затем примерьте. Если вы попытаетесь сэконо-



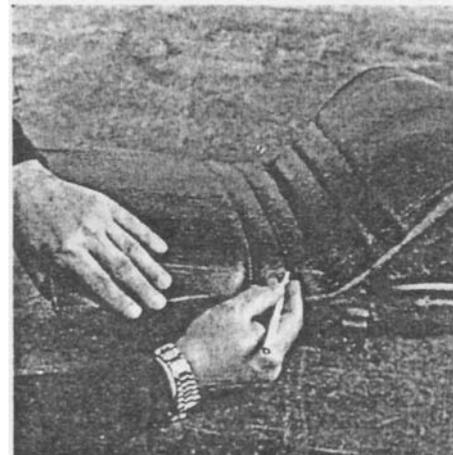
Сложите детали, как мы делали это прежде. Приклейте детали сиденья и задника к поролону толщиной 1,2 см с тканым основанием.



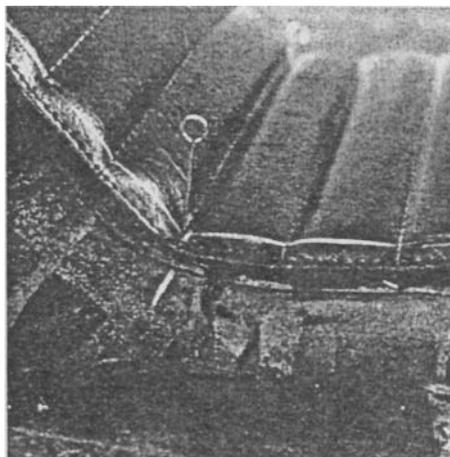
Отметьте складки. Если вы посмотрите на последнюю фотографию в этой главе, то увидите готовое сиденье со всеми складками.



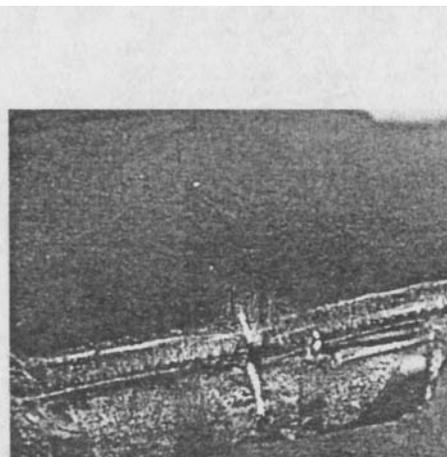
Складки всегда нужно зашивать прежде, чем выполнять подгонку панели. В производственных мастерских так поступают не всегда, но при работе на заказ это просто необходимо.



Проводите линии швов непосредственно над старым кантом. Если есть какие-нибудь ошибки, они должны быть исправлены внутри канта. Это не даст обивке оказаться слишком большой.



Здесь представлена полностью подогнанная деталь. Обратите внимание на следующее: метки выровнены, линия шва имеет сантиметровый припуск, деталь надежно закреплена на месте булавками. Эта перепроверка позволит выявить любые ошибки прежде, чем начнется сборка деталей.



мать время, сначала выполнив подгонку, а затем сделав все швы за один раз, то ваше изделие никогда не будет сидеть так, как должно. Сначала нанесите рисунок, затем выполните подгонку.

Подгонка обивки

Приколите плиссированную панель к старой обивке (поролону, раме) и отметьте линию шва. Обратите внимание на размещение среднего из швов, образующих складки. Разместите его в середине изгиба и у вас получится две складки сверху и две снизу. Проверьте, что вы делаете отметки. Я

использовал их на месте размещения среднего шва, где сиденье встречается с внутренней стороной спинки, и в середине передка, где будет находиться отделочный французский шов. Проложив строчку примерно в сантиметре от линии шва для припуска, я отрезаю кромку непосредственно до этого шва. Очень мало кто из массовых производителей обивки делает этот шаг. Я согласен, он требует времени. Однако он же делает работу аккуратней. А значит, улучшает ее внешний вид. Поскольку вы не торопитесь, сделайте этот шаг и воплотите в жизнь

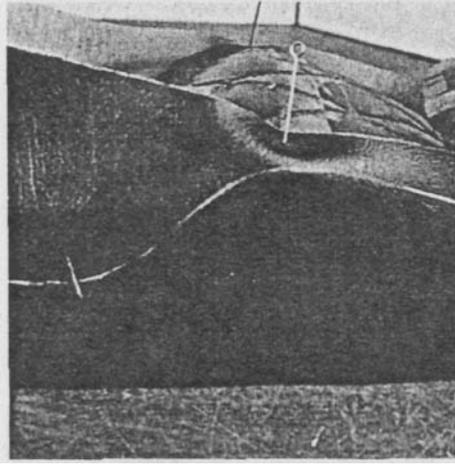
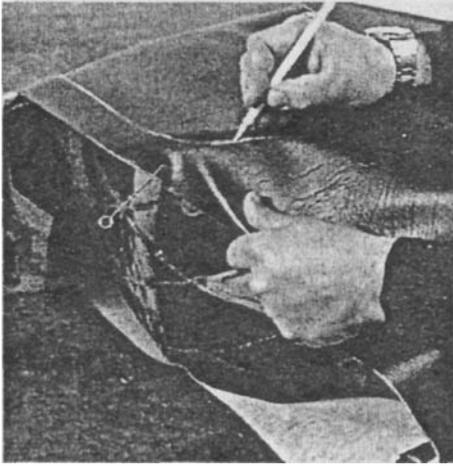
изделие с возможно лучшим внешним видом.

Обшивка подгоняется точно так же, как обшивка на любых других обивках. Для этой работы я сшил два конца вместе французским швом, расположил его в центре, а затем обернул этими сторонами раму, приколов детали. И снова я отмечаю линию шва и срезаю лишний материал. Чтобы добиться равенства обеих сторон, я складываю материал по шву и еще раз проверяю. Если одна сторона отличается от другой, я буду срезать несоответствующие части до тех пор, пока обе детали не станут зеркальным отражением друг друга.

Пришивание обивки к верху

На машинке я пристрачиваю кант по всей длине детали, оставляя около 10 см выступа в начале и конце. Я также пришиваю растягиватель шириной 10 см на месте отметок, которые я сделал там, где внутренняя часть спинки встречается с сиденьем. Он будет приклеен к раме внутренней стороны спинки, чтобы мешать обивке сиденья смещаться вперед. Работа завершается пришиванием окантовки.

Самый простой способ разместить окантовку — начать спереди. Выровняйте французский шов с отметкой, сделанной в се-



Затем выполняется окантовка. Убедитесь, что на окантовку вы нанесли все соответствующие отметки.

редине переда верха сиденья. Прострочите до конца. Выверните работу. Снова, начиная от центра, прострочите кусочек над первым швом, чтобы закрепить его. Затем прострочите до конца. После того как вы пришили несколько окантовок, вы можете начать с одного конца, выровнять отметки и продолжить шить по кругу. Это требует некоторых навыков. Вам придется немного натянуть здесь, подтолкнуть там, чтобы все метки совпали. Слишком сильное натяжение, однако, создает морщины. Работа от середины в стороны решает проблему морщин.

УСТАНОВКА НОВОЙ ОБИВКИ СИДЕНЬЯ

Добавление поролона к сиденью

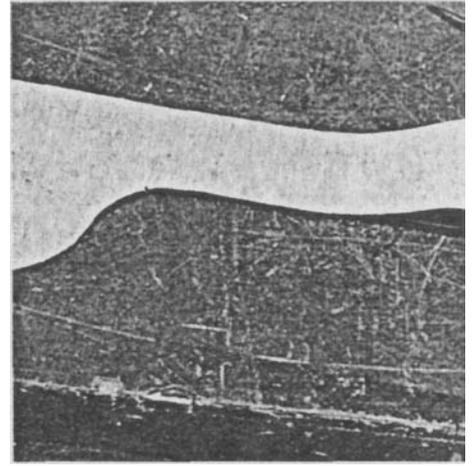
Я надеюсь, что то сиденье, над которым работаете вы, находится в лучшем состоянии, чем это. Если я не прав, то вам придется дорабатывать сиденье с помощью поролона. Для сидений мотоциклов, особенно таких тонких как это, я использую высокоплотный (твердый) поролон. Он обеспечивает дополнительную опору.

Используя поролон толщиной 2,5 — 3,5 см, раскраивайте его кусками сантиметров на пять больше области, на которую он будет приклеен. Нанесите тонкий слой контактного клея на одну сторону нового поролона и на верх сиденья. Дайте клею не-

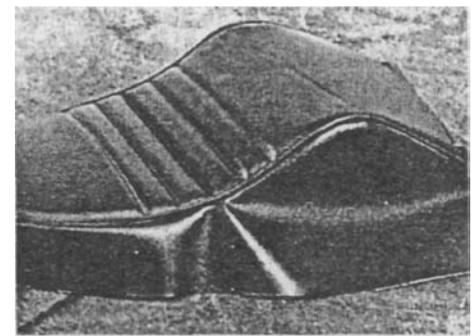
сколько секунд, чтобы подсохнуть, затем соедините обе детали. Лишнее срежьте пилой для поролона, ножом и резаком, чтобы контуры новой поролоновой детали совпадали с контурами сиденья. Теперь вы готовы к установке обивки.

Когда я устанавливаю обивку сиденья мотоцикла, я обычно использую много зажимов. Выверните обивку лицом наружу и разложите ее на сиденье. Аккуратно натяните переднюю часть и закрепите ее в этом положении. Затем расправьте ее сзади. На моей обивке я тяну за концы канта до тех пор, пока на обшивке не исчезнут морщины, затем закрепляю канты зажимами. Когда обивка оказывается плотно одета, я могу закреплять ее заклепками, клеєм и зажимами. Сначала заклепки. Я нахожу отверстия в раме, прокалываю дырки через все слои материалов ниже канта. Затем я скрепляю материалы кнопками диаметром 3 мм. Теперь я могу снять два задних зажима. Я продолжаю установку, приклеивая нижний край обивки к раме. Конечно, я вновь устанавливаю те два зажима, которые я снял со старой обивки.

Темная область, которую вы видите в передней части сиденья (верхнее левое фото на стр. 193) — это кусок черного ковра, вырезанный по размеру и приклеенный. Сиденье располагается под таким углом, что его нижняя сторона видна. Кусок ковра улучшает



Обе стороны окантовки одинаковы. Пропустите этот шаг и одна сторона сиденья может оказаться выглядящей совсем иначе, чем другая.



Законченная обивка, готовая к установке.

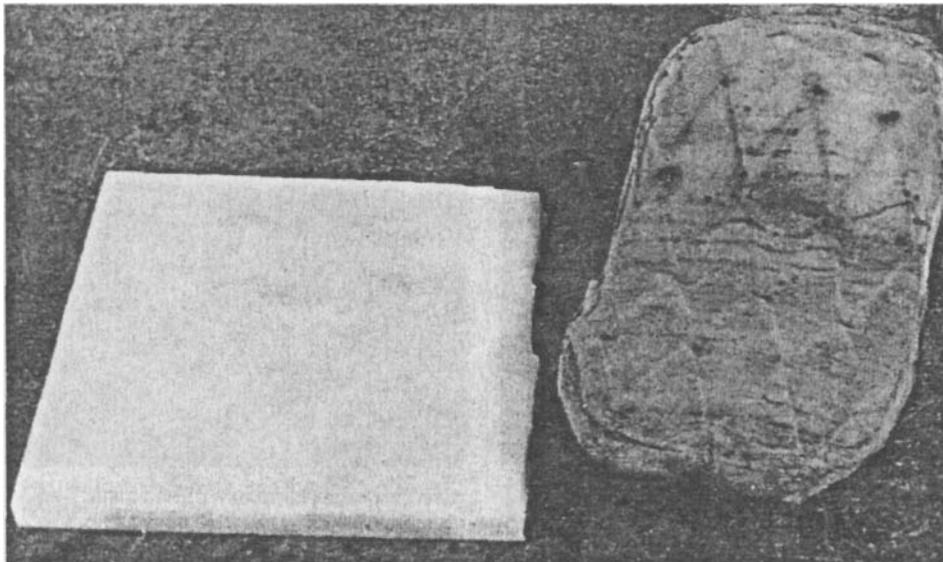
ет внешний вид. Установка обивки сиденья может считаться завершенной, когда я приклею растягиватель к внутренней стороне рамы задника. Это опять же препятствует сползанию обивки вперед.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ОБИВКИ СПИНКИ

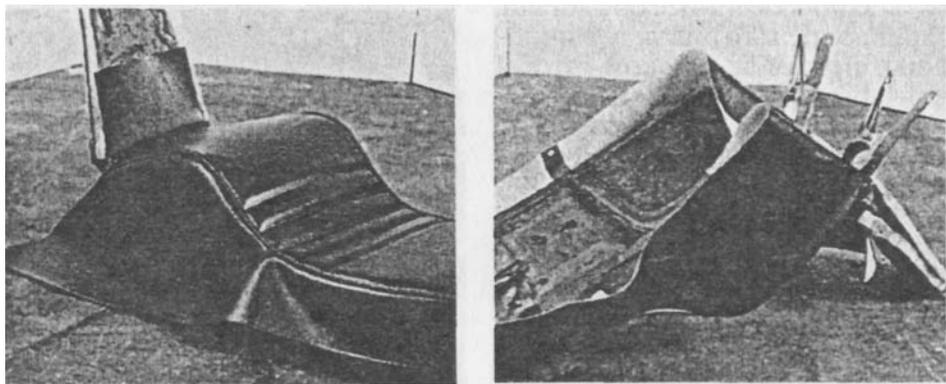
Подгонка

Подгонка спинки практически ничем не отличается от подгонки сиденья. Первая тоже закрепляется зажимами, линия шва обводится по краю рамы, а где необходимо, делаются отметки. Давайте обсудим тогда, как образуется нижний край внутренней части спинки.

На фотографии на стр. 193 вы можете увидеть, что я подвернул несколько сантиметров винила и поролона внутрь. Там, где я сделал эту складку, я оставил метку. Это точка, где внутренняя часть спинки встречается с верхней деталью



Мне нужно дополнить это сиденье дополнительным слоем поролона. Как мне хотелось бы уговорить заказчика полностью сменить набивку.



Разложите обивку на сидении... и закрепите на месте зажимами.

сиденья. Я хочу, чтобы в готовой работе материал складывался таким образом — только не столь большое его количество.

Если я подверну 2,5 см или больше и затем вошью в эту складку кант, у меня в этом месте будет большая выпуклость. Если я избавлюсь от нее, просто не подвернув деталь, у меня не будет свободного края для дальнейшей работы. Решение: срежьте тот материал складки, который попал бы в шов при пришивании канта. Как выглядит воплощение этого решения, вы можете узнать, посмотрев на нижнюю правую фотографию на стр. 193. Выступ, полученный таким способом, может быть подогнут, чтобы не было видно необработанного края.

Форма выступа избавит от выпирания материала в области шва.

Подгоните наружную часть спинки, подготовьте обшивку спинки и приготовьтесь к сшиванию.

Сборка

Пришейте кант по всей длине к внутренней части спинки, боковине, верху, боковине. Оставьте 15 — 20 см свободного канта. Эти хвосты будут пущены по бокам сиденья. Повторите этот шаг для внешней части спинки. Теперь перед и зад можно соединять с помощью обшивок

Поскольку окантовка спинки — изогнутая, я буду работать от центров в стороны, как я поступал с обшивками сиденья. Я соединяю метки сверху внутренней части спинки с передним центром обшивки, прошиваю до конца, выворачиваю работу и прокладываю шов еще раз. Затем я складываю углы обшивки и делаю метки, чтобы выровнять их с углами внешней



Всегда склеивайте слои поролона. Если вы этого не сделаете, то поролон может начать смещаться после того, как обивка установлена.

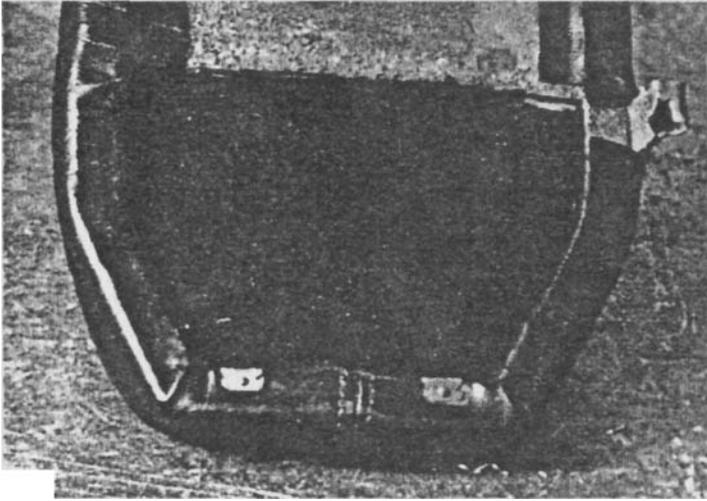


На смену зажимам приходят кнопки.

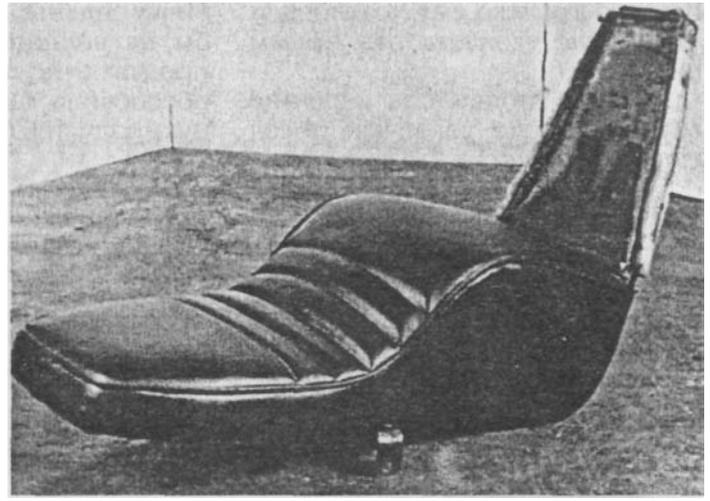
детали спинки. При том, что материал сложен лицевыми сторонами друг к другу, я пришиваю обшивки к внешней детали спинки, совмещая метки в углах. Теперь у меня есть трехсторонняя обивка для подушки. Когда я выверну эту обивку, она замечательно натянется на раму задника.

Установка обивки задника

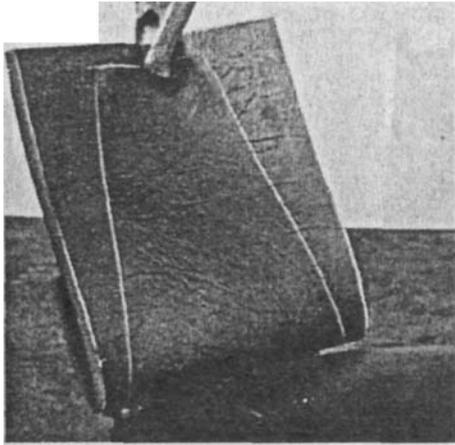
Помните, в каком состоянии был поролон, когда я снял старую обивку? Непригодным к использованию. Я заменил набивку слоем 3,5-см поролона повышенной плотности. Затем я приклеиваю полосу поролона толщиной 1 см по краю рамы, чтобы защитить обивку. Покрыв силиконовым спреем поролон и внутреннюю часть обивки, я натягиваю последнюю на раму и поролон, не забывая сложить материал под выступом, который я сделал во внутренней части спинки.



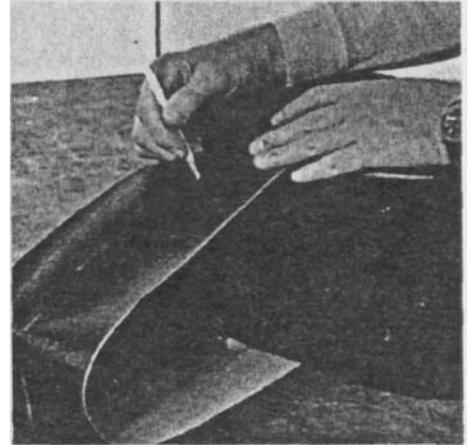
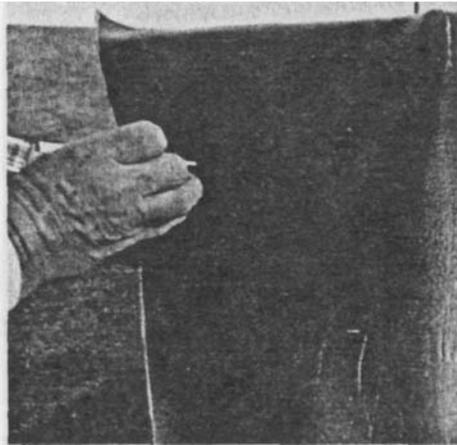
Готовая нижняя сторона. Обнаженная часть закрыта куском черного ковра. Обратите внимание на зажимы.



Смотрите, верх выглядит даже лучше, чем низ. Растягиватель был приклеен к раме задника.



Задник подогнан к раме. На таких маленьких деталях я подгоняю непосредственно к раме, не оставляя припуска на небольшой объем использованного поролона.



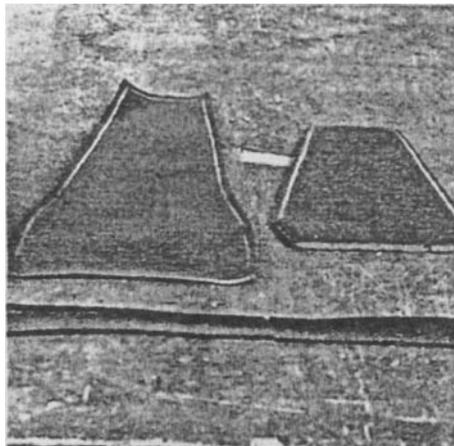
Если вы только не испытываете нехватки винила, делайте окантовку задника из одного куска. Французский шов в верхней части этого задника был бы слишком громоздким и сильно страдал бы от погодных условий.

Вы должны сделать что-нибудь, чтобы поролон не топорщился из-под обивки. Если вам не нравится силикон, оберните задник пластиковой пленкой, типа той, в которую заворачивается выдаваемая из химчистки одежда.

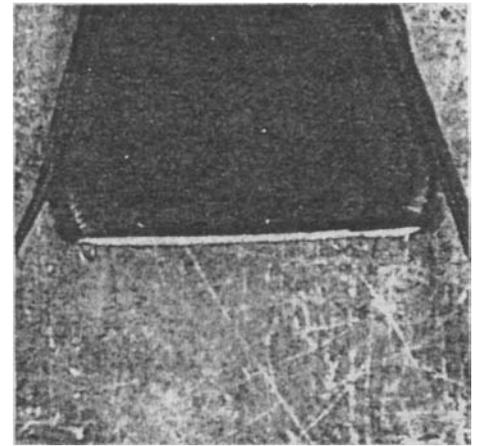
Но, будучи помещенная внутрь, она там и останется.

РЕЗЮМЕ

Здесь мы имеем дело с простым рабочим сиденьем. Оно будет настолько удобным, насколько только способны сиденья этого типа, и прослужит многие годы. Если бы заказчик захотел какие-нибудь украшения, мы могли бы сделать все иначе. Это



Вот три детали задника, готовые к сборке.

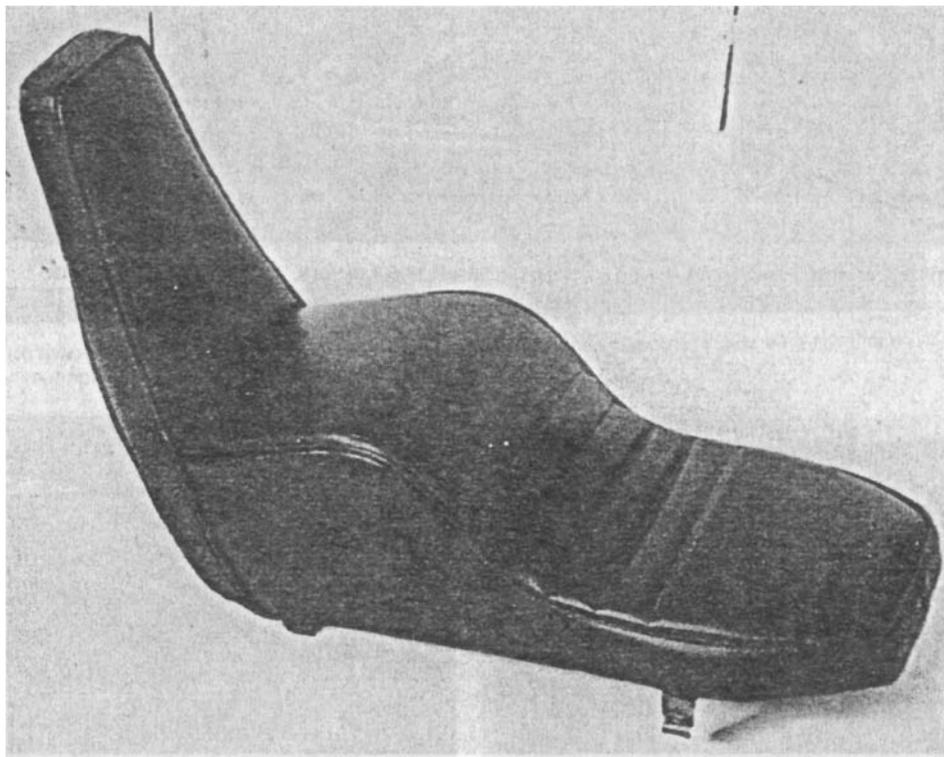


Обратите внимание, как внутренняя деталь задника вырезана и сшита. Косые вырезы снизу позволяют сложить винил и поролон без лишнего топорщения в углах.

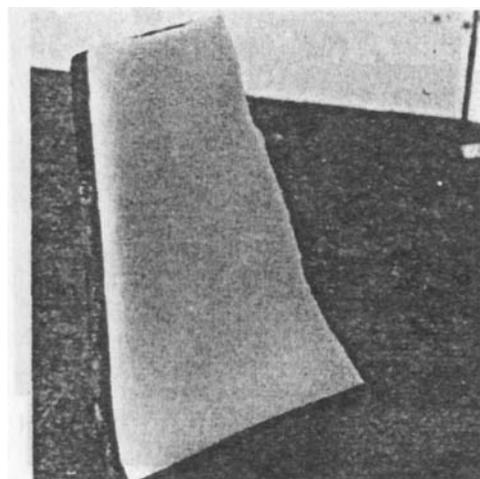
именно то, чего ему хотелось, и он вполне удовлетворен новым сиденьем.

У меня появилось желание (правда после того, как поезд ушел), полностью поменять на-

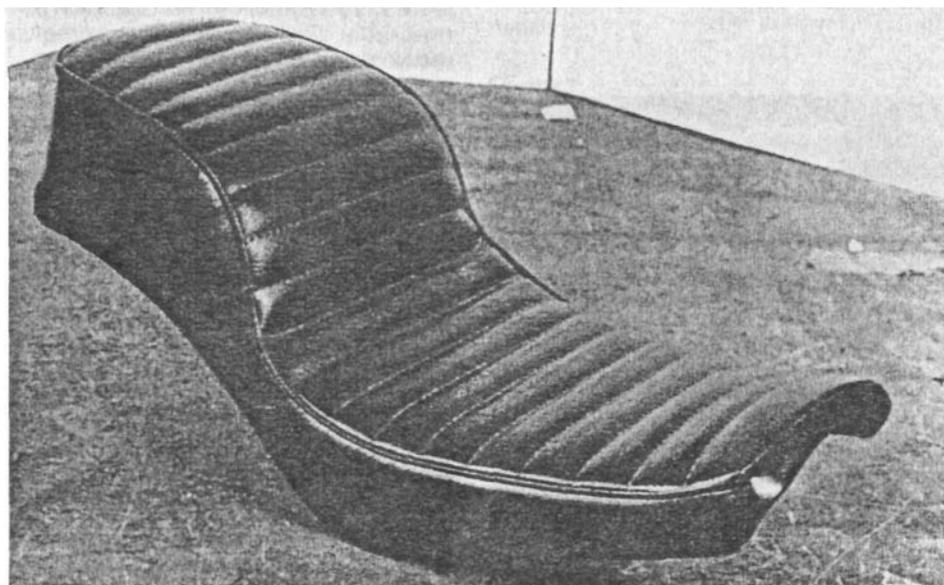
бивку сиденья. Это не отразилось бы на внешнем виде готового продукта, но я уверен, что это обеспечило бы более комфортную езду на более длительное время.



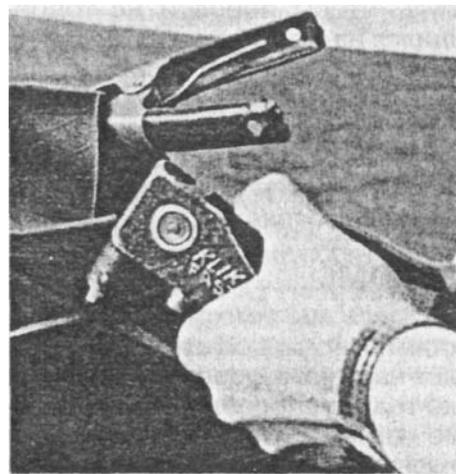
Сиденье закончено и готово к установке



Новый поролон для задника. И опять высокоплотный поролон подойдет лучше всего.



Вот полностью плиссированное сиденье для японского мотоцикла. Тоже очень приятный дизайн.



Кнопки и клей крепят обивку к заднику.