



**РУКОВОДСТВО**

**ПО ОБИВКЕ**

**САЛОНОВ**

**ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

**ГРУЗОВИКОВ**

**МИКРОАВТОБУСОВ**

**МОТОЦИКЛОВ**

**ЛЕГКИХ**

**САМОЛЕТОВ**



УДК 629.33.04  
ББК39.33  
Т30

Книга представляет авторизованный перевод американского издания «Automotive Upholstery Handbook», впервые увидевшего свет в издательстве «FISHER BOOKS».

Все права защищены.

Публикация материалов книги в любом виде, в том числе и электронном, допускается только с письменного разрешения издательства.

Тейлор Д.

Т30 Руководство по обивке салонов / Д. Тейлор. - М.: ООО «Издательство Астрель»: ООО «Издательство АСТ», 2004 - 228, [4] с.: ил.

ISBN 5-17-026198-5 (ООО «Издательство АСТ»)

ISBN 5-271-09832-X (ООО «Издательство Астрель»)

ISBN 1-55561-030-7 (Published by Fisher Books)

В книге подробно изложена технология изготовления обивки салона, багажника, откидного верха, панели приборов, ковриков, подушек и других элементов автомобилей самых разных моделей, мотоциклов, легких самолетов и моторных лодок. Большое внимание уделено вопросам дизайна, выбора материала и инструментов, формы кройки и шитья.

Книга адресована всем тем, кто занимается переделкой и изготовлением обивки и представляет интерес для широкого круга автомобилистов.

УДК 629.33.04  
ББК3933

Справочное издание

Дон Тейлор

РУКОВОДСТВО ПО ОБИВКЕ САЛОНОВ

Редакция «Автомобильные издания»

Зав. редакцией Г. Г. Алексанян

Отв. редактор А. С. Шеповалов

Технический редактор Т. П. Тимошина

Компьютерная верстка И. В. Михайловой

Корректор И. Н. Мокина

Переводчик И. В. Гаврилов

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2; 953005 - литература учебная

Санитарно-эпидемиологическое заключение № 77.99.02.953.Д.000577.02.04 от 03.02.2004.

Подписано в печать с готовых диапозитивов 07.07.2004 г. Формат 60X90<sup>1</sup>/<sub>8</sub>.

Гарнитура Гарамонд. Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 29,0.

Тираж 10 000 экз. Заказ 2152.

ООО «Издательство Астрель». 143900, Московская обл., г. Балашиха, пр-т Ленина, 81

ООО «Издательство АСТ» 667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Кочетова, д. 28

Наши электронные адреса: WWW.ast.ru E-mail: astpub@aha.ru

При участии ООО «Харвест». Лицензия № 02330/0056935 от 30.04.04.

РБ, 220013, Минск, ул. Кульман, д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42.

Открытое акционерное общество «Полиграфкомбинат им. Я. Коласа».

220600, Минск, ул. Красная, 23.

ISBN 5-17-026198-5 («Издательство АСТ»)

ISBN 5-271-09832-X («Издательство Астрель»)

ISBN 1-55561-030-7 (Published by Fisher Books)

# Содержание

Глава 1	Рабочий инструмент.....	5
Глава 2	Учимся шить.....	21
Глава 3	Изготавливаем плоскую подушку.....	37
Глава 4	Изготовление обивки для сиденья — Часть Первая.....	49
Глава 5	Изготовление обивки для сиденья — Часть Вторая.....	61
Глава 6	Изготовление сложного сиденья.....	73
Глава 7	Сиденья новейших моделей Ковшеобразные сиденья, подголовники и средние подлокотники.....	87
Глава 8	Изготовление и установка винилового верха.....	103
Глава 9	Изготовление и установка псевдооткидного верха.....	115
Глава 10	Изготовление четвертного верха.....	131
Глава 11	Установка откидного верха.....	143
Глава 12	Обивка крыши, дверные панели и ковры.....	159
Глава 13	Сооружение лодочного сиденья.....	173
Глава 14	Переобивка сиденья для мотоцикла.....	187
Глава 15	Чехол для кузова грузовика.....	195
Глава 16	Интерьер фургона.....	203
Глава 17	Интерьеры переделанных автомобилей.....	219

## ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

В процессе написания эта книга из простого проекта, — а именно такой я ее и задумывал, — превратилась в нечто большее. Работу над ней я начал в городе Эскондидо (его можно назвать мировой столицей авокадо), в штате Калифорния, в своей фирме по отделке салонов, вполне преуспевающей, а закончил — в городе Фрэммингхем, в штате Массачусетс, где у меня пока нет мастерской. Поскольку книга писалась на двух побережьях, то и друзей у меня появилось много, и всех их я обязан поблагодарить.

Начнем с Эскондидо, а точнее с владельца крупного тамошнего ресторанного бизнеса, Джерри Олмстеда, которому я обязан многими заказчиками и тоннами работы. Первые два проекта, описанных в данной книге, — это сиденья в грузовике, принадлежащем Джерри и легковой машине Раскард, владельцем которой является другой мой друг, назовем его просто Р. С.

Именно Р. С. познакомил меня с компьютером и текстовыми программами, после чего я забросил свой потрепанный желтый блокнот и авторучку. Теперь мой офис напоминает скорее площадку на киностудии, где снимается сюжет о звездных войнах. Неоценимую помощь в написании этой (и трех других книг) оказал мне Денни Винер. Познакомились мы с ним в Калифорнии, совершенно случайно — он переехал туда к своему

отцу. А через год после того, как я уехал на восточное побережье, туда, к своим корням, приехал и Денни. Он всегда приходил ко мне на помощь, когда мне требовалось сделать что-то срочное.

Работать над этой книгой я закончил в штате Массачусетс, без помощи моих новых друзей, людей доброжелательных и приятных, владельцев и работников фирмы по отделке салонов Just-Rite Auto Upholstering и Restyling Center. Это старинное семейное предприятие в Челси. Владеют им Сидни и Дженис Левайн. Им я благодарен тем, что они позволяли мне работать в их центре по выходным, когда мне никто не мешал. Именно там я познакомился с истинными мастерами своего дела — с Чарли Коланной, Джеффом Пристом, Марвином Карром, Джо Энкалада и Камиллой Галлахер, одной из немногих женщин, рискнувших заниматься отделкой салонов, и преуспевающей в этом занятии. Спасибо вам, друзья, надеюсь, дела у вас и сейчас идут так же хорошо и весело, как тогда.

В десяти милях от Челси расположен город Саугус, где находится фирма Van-Go, занимающаяся продажей, ремонтом и обслуживанием микроавтобусов. В обслуживании входит, разумеется, и отделка салонов. Владеет фирмой семья Ламберт, но главную роль в ней играет отец Мел и его сын Дэвид. Следует сказать, что им удалось сделать несколько

микроавтобусов, считающихся лучшими во всей Новой Англии.

Лари Левайн, занимающийся продажами автомобилей, помог мне, как и многим своим покупателям, найти именно то, что мне было нужно. Другой сотрудник фирмы, старший мастер Барри Витал, занимается тем, что материализует идеи покупателей. Помогает ему в этом Билл Маккарти. Именно они дали мне возможность получить фотографии к главе 16 данной книги. До сих пор удивляюсь, как быстро они поняли, что именно мне требовалось. Спасибо вам огромное!

Что касается издательства, то здесь я обязан выразить особую признательность Биллу Фишеру, прекрасному издателю и редактору, много времени работавшему с моей рукописью. В последний, самый трудный момент к нему подключилась Шерил Клэпп и свела абзацы и главы в одну книгу. Шон Стюарт, настоящий укротитель электроники, заставил сделанные мной фотографии выглядеть много лучше, чем вначале.

Всем моим друзьям, старым и новым, я передаю самый горячий привет и теплые слова благодарности за оказанную мне помощь. Без вас, мои дорогие, работа над книгой показалась бы мне удручающе скучным занятием и, не исключено, закончилась бы безрезультатно.

# Рабочий инструмент

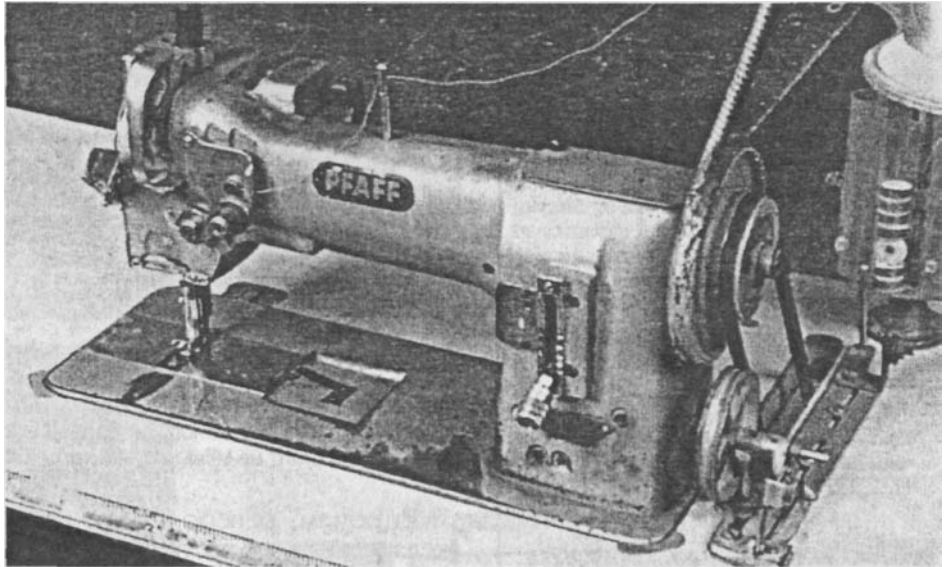
Любому, кто решает заниматься каким-либо видом деятельности, в том числе и отделкой салонов, необходимо знать, что главным здесь является инструмент. Кстати, давайте в дальнейшем мастера по отделке автомобильных салонов называть отделочником (триммером), хотя кое-кто предпочитает термин «механик». В этой главе мы рассмотрим именно инструмент, как электрический, так и ручной, так как без знания его невозможно начинать работу. Во второй части этой главы мы поговорим о материалах для внешней (чехлах), так и внутренней (наполнитель) обивки.

## ШВЕЙНАЯ МАШИНКА И ДРУГОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ИНСТРУМЕНТ

Наибольшую важность для отделочника представляет швейная машинка, это — его основной электрический инструмент. Швейные машинки подразделяются на две категории, на профессиональные или промышленные, и коммерческие или бытовые. Профессиональные машинки могут шить что угодно, включая тонкий листовый алюминий и фанеру. Бытовые машинки используются в домашних условиях или в небольших мастерских, ими шьют только ткань.

### Одноигольные швейные машинки

Для отделки салонов нужна одноигольная двухлапчатая машинка с передним и обратным ходом. Если вы решили заняться отделкой, вам необходима такая машинка, так что либо купите ее, либо арендуйте. В одноигольной машине, работающей на моторе мощностью в 1/3 — 1/2 л.с. полная шпуля ставится вверх, и полная бобина —



Немецкая профессиональная швейная машинка «Пфафф» (Pfaff), основа основ мастерства обивки салонов. Если можете позволить себе купить ее — немедленно покупайте, она станет очень неплохим вложением капитала. К примеру, машинка «Pfaff» 20-летней давности стоит столько же, сколько любая другая новая швейная машинка, не отличаясь от них по основным качественным показателям.

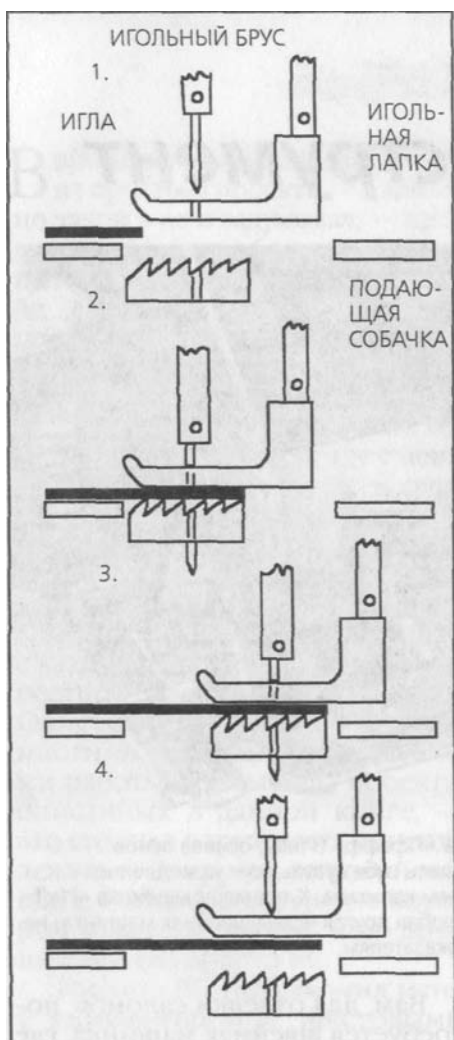
вниз. Она имеет две прижимные лапки, одну — рядом с нитью, — ее еще называют нитяной или швейной лапкой, — и одну так называемую двойную подающую лапку — за нитью. Сшиваемый материал перемещается вперед разными способами. На каждой швейной машинке есть зазубренная металлическая полоса (подающая собачка), расположенная под нитью. Она синхронно с иглой поднимается вверх, захватывает находящуюся на ней ткань и протягивает ее вперед на один стежок. Таков основной принцип работы старых машинок. В новых для перемещения материала ставятся дополнительные устройства.

На некоторых машинках помимо подающей собачки есть еще и так называемая «шагающая игла», которая двигается на один стежок вперед, пробивает материал и вместе с подающей собачкой перетягивает его на один стежок вперед. На некоторых машинках функцию шагающей иглы выполняет одна из лап.

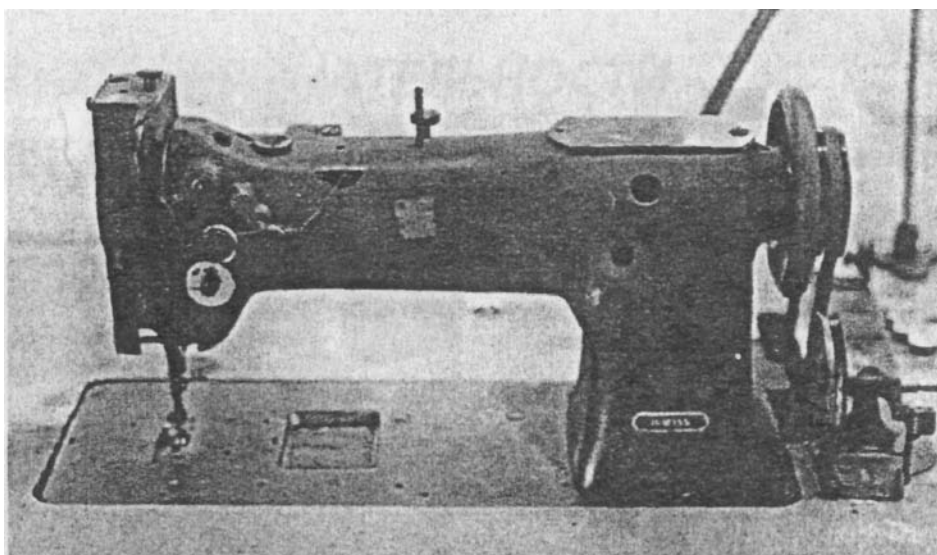
Вам, для отделки салонов, потребуется швейная машинка, где кроме подающей собачки есть либо шагающая игла, либо шагающая лапка. Не покупайте старых швейных машинок «Singer» выпуска 1930-х гг., не прельщайтесь их низкой ценой, потому что в них нет тех механизмов, о которых я говорил выше. Старые швейные машинки «Singer» еще вполне можно использовать, но только не новичкам, решившим заняться отделкой автомобильных салонов.

Неплохо будет в самом начале подумать о приобретении швейной машинки с реверсивным (обратным) ходом, очень нужной функцией. Реверсивный ход позволит вам укрепить начало и конец шва, что не даст ему разойтись.

Сначала вы вставляете в машинку материал, делаете 4 — 5 стежков, затем прижимаете рычажок обратного хода и делаете несколько стежков по первым. Все, начало шва закреплено. Точно также следует поступать и заканчив шов.



На рисунках показано, как работает собачка. Прижимная лапа на рисунке не показана. Шаг первый: иглолка находится в верхнем положении, а подающая собачка - в нижнем, впереди. Шаг 2: нитка входит в материал. Собачка поднимается и захватывает материал, находящийся между ней и игольной лапкой. Шаг 3: иглолка, игольная лапка и подающая собачка двигаются на один стежок. И, наконец, шаг 4: иглолка поднимается, отпуская подающую собачку, и готова повторить швейный цикл.



Старая модель швейной машинки «Зингер» (Singer). Обратите внимание — ее механические части выглядят так, будто он взяты с новой машинки. Обратного хода на ней нет. Это модель 111W155, поступившая в продажу в конце 40-х или начале 50-х гг. XX в. Краска на ней немного потерлась, она пару раз была в ремонте, но работает прекрасно и стоит не меньше, чем когда была совсем новой.

Впрочем, реверс — функция желательная, но не обязательная. Скрепить шов вы можете и без него — для этого вам потребуется лишь поднять лапку машинки, развернуть материал и сделать несколько стежков по первым. Здесь, правда, есть свои проблемы — во-первых, вы тратите дополнительное время, а во-вторых, материал может смяться. Тем не менее, если вам вдруг попадется очень хорошая швейная машинка, без реверса, хватайте ее не раздумывая — очень скоро вы научитесь спокойно обходиться без него. Правда, если вы решили заняться отделкой салонов профессионально, где имеет роль время выполнения заказа, то советуем брать машинку только с реверсом.

#### Двухигольная швейная машинка

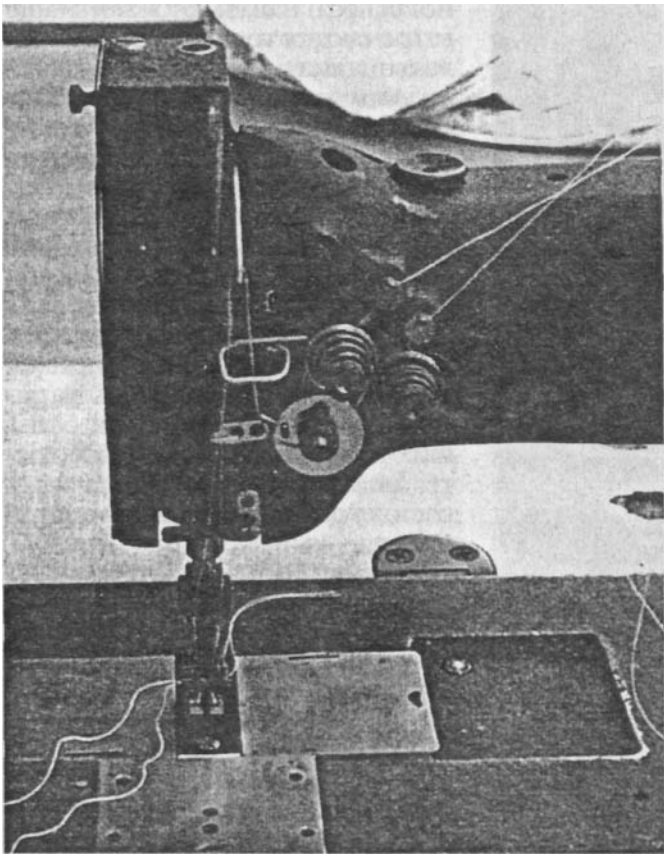
Такие машинки уже считаются профессиональными, и найти их можно уже в специализированных магазинах. Работают они точно так же, как одноигольные, как правило, не имеют реверса, но шьют двойным, очень крепким швом. Подобные машинки используются там, где нужно вставить много молний — в этом случае одновременно можно шить материал по обеим сторонам молнии. Они также используются там, где требует-

ся упрочить или сделать узорчатый шов. Двухигольные швейные машинки применяются в мастерских, где шьются километры двойных швов. Впрочем, двойной шов, при определенной доле умения, можно выполнить и на одноигольной машинке.

#### Краеобметочная машинка

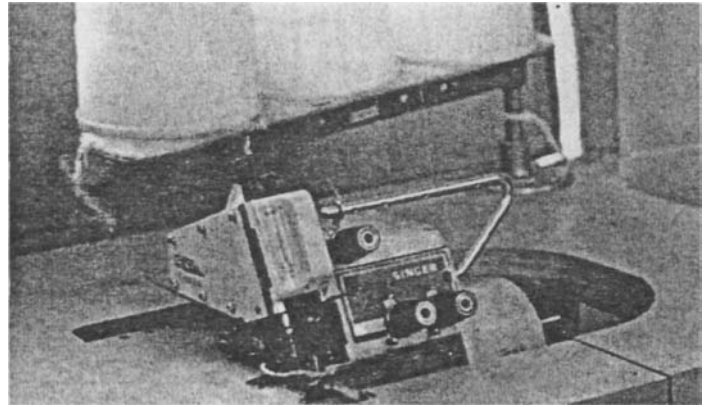
Такие машинки стоят в мастерских, где шьются ковры, с их помощью края обметываются нитками, соответствующими текстуре и цвету ковра (не путайте обметку края ковра ниткой с отделкой его винилом или тканью). Краеобметочная машинка плотно обхватывает край ковра ниткой, в результате чего он не распускается.

Краеобметочная машинка оборудована небольшим ножиком, который, перед тем как обметать край ковра, срезает с него мелкие неровности. Именно поэтому обметанный край ковра получается не бугристым. Все машинки следует смазывать раз в день, а при напряженной работе — дважды в день. Краеобметочная машинка, помимо ручной разовой смазки, нуждается в смазке постоянной — для этого на ней установлен небольшой контейнер, куда вам следует заливать масло, после чего машинка в процессе работы смазывает себя сама, как автомобильный двигатель.

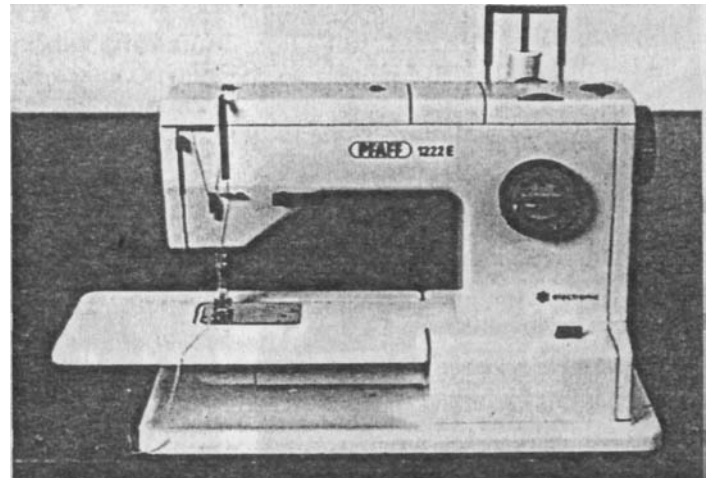


Примерно такую двухигольную швейную машинку можно купить во многих магазинах. С ее помощью делаются французские (см. Главу 2) и узорные швы. Машинка оборудована двумя иглами и двумя бобинами и шьет двумя нитками.

Малогабаритная профессиональная швейная машинка Pfaff, даже уже побывавшая в работе, стоит того, чтобы ее приобрести - затраты она окупит очень быстро.



С помощью краеобметочной машинки, как можно понять из названия, обметываются края ковров и других изделий из тяжелых тканей. На трех шпулях намотаны монофиламенты (искусственные нити), очень напоминающие рыболовную леску - они прочные, прозрачные и пластичные. Бобин на машине нет. С одной шпули поступает верхняя нить, две другие, переплетаясь с ней, обхватывают край обметываемого изделия.



### Машинка для тамбурной строчки

Самый неприятный момент в шитье — это когда в середине шва заканчивается бобина. Бобиной называется небольшая шпулька с нитками, находящаяся внутри машинки, непосредственно под иглой. С помощью ниток на этой шпульке машинка делает так называемый закрытый, или челночный, стежок. Такие стежки не распускаются, поскольку их верхние и нижние части физически связаны; эти стежки в буквальном смысле зацеплены друг за друга (не путайте их с укреплением шва в его начале и конце, о чем я говорил ранее). Замена бобины отнимает много времени, поэтому в крупных мастерских, чтобы избежать его потери, используются машинки, делающие закрытый сте-

жок, где бобины часто менять не нужно.

При помощи таких машин обычно сшиваются мешки из плотного материала и рогожи.

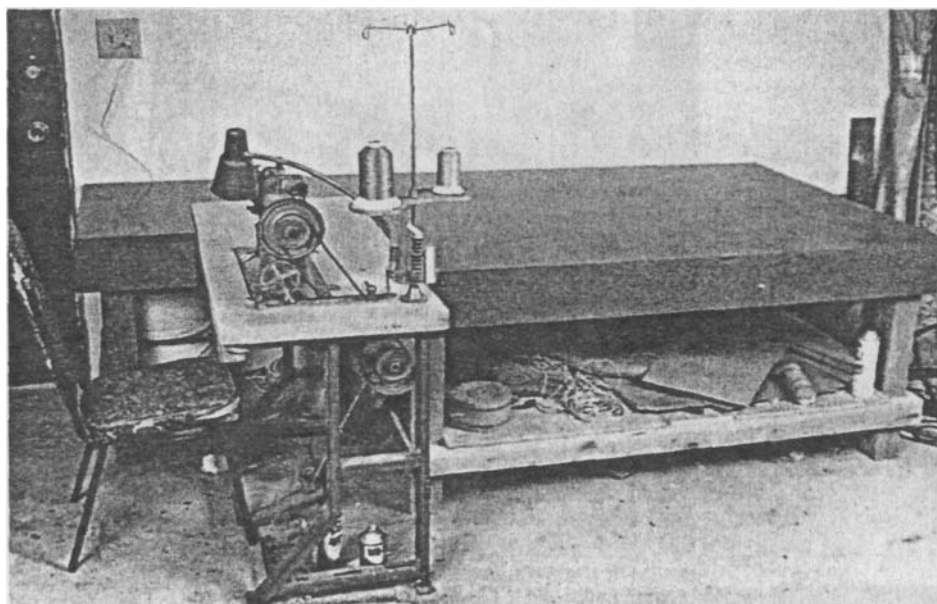
Шитье закрытым швом позволяет оператору пользоваться двумя бобинами одного размера, весом от 1 до 2,5 кг. С ними можно шить безостановочно в течение нескольких часов. Прекрасно, не правда ли? Ответ очевидный. Но сначала нужно эту машину приобрести.

### Что выбрать — бытовую (домашнюю) машинку или промышленную (профессиональную)?

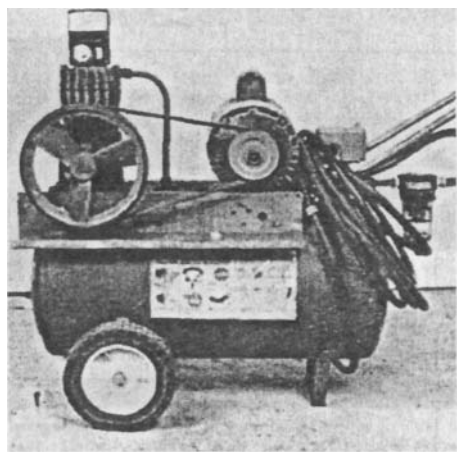
Любая бытовая машинка, даже прослужившая лет 20, отлично подойдет вам для отделки салонов. Правда, следует помнить, что бытовая

машинка способна прошить не более двух слоев винила (см. стр. 13), тогда как если вы собираетесь вшить кант или рант, вам придется прошивать четыре слоя материала. Обычная бытовая машинка этого сделать не сможет, она просто не пробьет материал, и иголка согнется. Есть и еще один недостаток

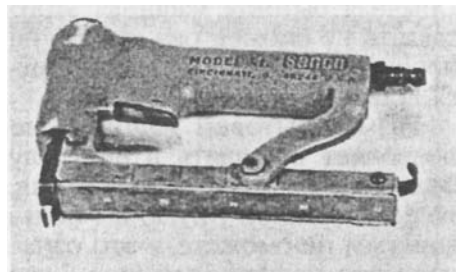
Размер бытовой машинки не позволяет вставлять в нее иглу большего размера, чем бытовая, то есть тяжелой нитью вы пользоваться не сможете, а это означает, что полученный шов у вас не будет прочным и скорее разрушится от воздействия ультрафиолетового излучения (под воздействием солнечного света). Кроме того, цветовая гамма нейлоновых и дакроновых ниток очень невелика, да и нитки нуж-



Для отделки салонов громадный стол вам не нужен, вполне хватит размером 130x250 см. Стол позволяет делать крупные выкройки, а также свободно раскладывать и сшивать большие куски материала.



Для домашней работы вам вполне хватит бытового компрессора, к примеру марки Sears или аналогичного. Подержанные компрессоры можно купить в любом специализированном магазине или в мастерской.



Работу отделочника существенно ускорит инструмент для вбивания скоб. Цена его невысока, а польза от него огромна. К сожалению, в аренду их никто не дает, так что придется покупать.



Для нанесения на поверхности материала клея отделочники часто используют пульверизаторы пистолетного типа. Обратите внимание — пульверизатор имеет манометр, что позволяет вам установить определенное давление. Если давление будет слишком высоким, клей станет выходить неровными струйками, напоминающими туман, а пузырьками.

ного веса найти сложно. Чаще встречаются только черные и белые нитки из хлопка и шелка. Если вы думаете, что сможете обойтись только ими, об отделке салонов вам лучше забыть сразу — долго они не прослужат.

Правда, возможно, вам негде и не на что взять промышленную машинку, ни арендовать, ни купить. Если же все, о чем я только что говорил, к вам не относится, то есть промышленная машинка у вас есть, смело беритесь за работу. Купите набор самых больших игл, которые только сможете, нейлоновые нитки разных расцветок — и принимайтесь за работу.

В Главе 2 объясню, как работают бытовые и промышленные машинки.

### Воздушные компрессоры

Вы можете не покупать воздушный компрессор, но без него вам придется изрядно потрудиться. Воздушный компрессор используется отделочниками главным образом для работы с инструментом для вбивания скоб и с пульверизатором, с помощью которого вам придется наносить клей и краску. Кроме того, он применяется для работы с пневматическими инструментами, такими как гайковерт, пресс и другие. Вам как отделочнику больше придется работать с пульверизатором и инструментом для вколачивания скоб.

Вас вполне устроит компрессор производительностью 0,2 м<sup>3</sup> в минуту и мощностью 1,6 кгх0,7 см<sup>2</sup>. Обычно такой компрессор оборудуется баком 35 литров и электромотором в 1 л.с. Даже не думайте брать компрессор не поршневого, а диафрагменного типа, если он не отвечает нужным требованиям по объему и давлению. В компрессоре диафрагменного типа для сжатия воздуха используется резиновая диафрагма, нанесенная с его помощью краска держится очень недолго.

Работа с устройством для забивания скоб требует от компрессора величины давления минимум в 2, 4 кг х 0, 7 см<sup>2</sup>, и максимум — 3, 2 кг х 0, 7 см<sup>2</sup>. Объем воздуха не имеет значения, так как для забивания скобы его ис-



пользуется немного. Правда, если вы собираетесь открыть мастерскую, где будут использоваться одновременно несколько таких устройств, то вам потребуется компрессор большой производительности.

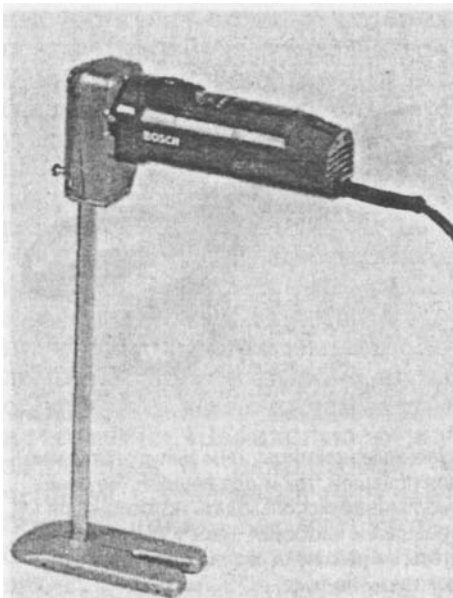
Работа с пульверизатором с наконечником №80 требует, чтобы компрессор создавал максимальное давление, равное  $3,2 \text{ кг} \times 0,7 \text{ см}^2$ . Если у вас пульверизатор очень хороший, вы можете брать компрессор величины максимального давления  $4 \text{ кг} \times 0,7 \text{ см}^2$ . Величина минимального давления зависит от вязкости используемого вами клея. Обычно минимальным считается значение  $1,6 \text{ кг} \times 0,7 \text{ см}^2$ . Если клей развести, что потребует меньшей величины давления, то он будет засыхать еще в воздухе.

### Краскопульт/распылитель

Это очень нужный для вас инструмент. Ими пользуются при нанесении винила на поролон (см. стр. 16) и на другие материалы. Для домашней работы сгодится любой старый краскопульт, приобрести который не составит большого труда. Если вы хотите новый распылитель, то его купить еще проще. Самой подходящей и дешевой маркой для ваших работ является «Ориент». В магазинах хозяйственных товаров продаются бытовые контейнеры для нанесения краски с длинными шлангами, объемом от 7,5 до 18 литров. Если вы собираетесь заниматься отделкой салонов профессионально, вам они как раз подойдут, хотя для домашней работы будет вполне достаточно бачка на краскопульте. С обычным краскопультом можно работать и без компрессора.

Кстати, для эпизодических работ вам хватит даже не краскопульт, а небольшого пульверизатора, хотя я бы посоветовал его купить и тем, кто собирается заниматься отделкой салонов постоянно — он будет полезен для мелких работ.

Краскопульт с бачком на 1 литр можно приобрести в любом магазине хозяйственных товаров. Обычно его используют для покраски металлических частей, особенно при текстурировании, клейке винила и нанесении антикоррозионных покрытий на рамы сидений.



Если вы предполагаете, что покрасочных работ у вас будет много, купите профессиональный, качественный краскопульт. Покраска — важная часть отделки салонов, и если плохой краскопульт откажет в процессе использования, вся ваша работа может пойти насмарку.

### Пистолеты для забивания скоб

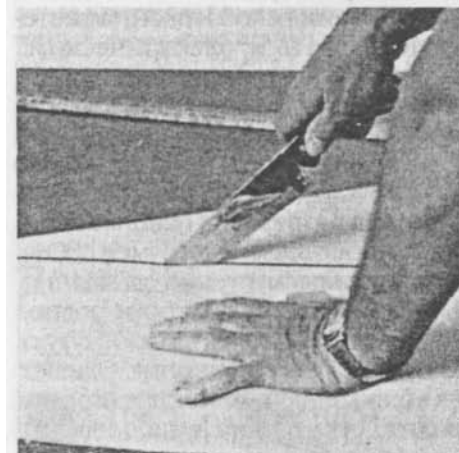
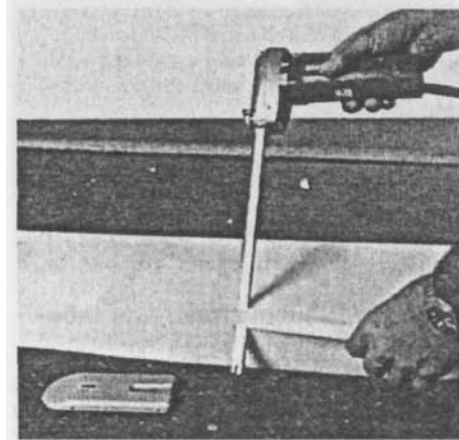
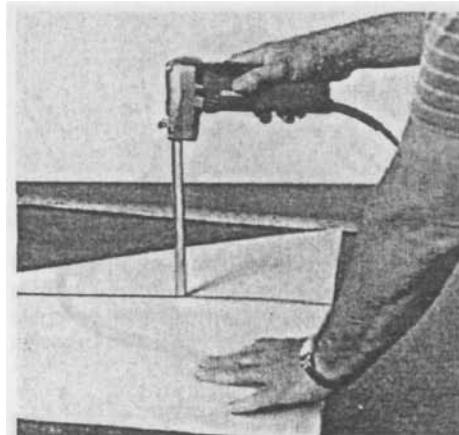
Для каждого из видов работ используется свой пистолет для забивания скоб. В отделке салонов обычно применяется два типа пистолетов — обычный и для забивания скоб меньшего размера.

### Обычные пистолеты для забивания скоб

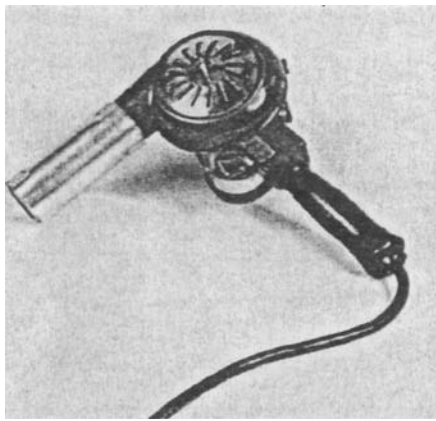
Их выпускают несколько известных компаний. Они забивают алюминиевые скобы шириной 0,9 см и длиной 0,3 — 1,2 см. Разные фирмы применяют для изготовления скоб разную проволоку, даже нержавеющую сталь и бронзу там, где салон может подвергнуться воздействию морской воды. Скобы из нержавеющей стали используются также в отделке салонов яхт и автомобилей с откидным верхом, эксплуатирующихся вблизи побережий.

### Пистолеты для забивания мелких скоб/шпилек

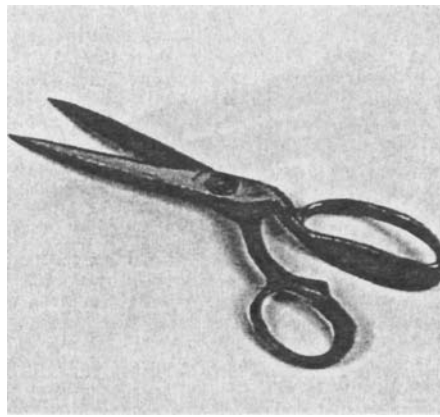
Эти инструменты ничем не отличаются от вышеописанных с тем исключением, что они забивают скобы меньшего размера, шириной 0,3 см. Они ставятся там, где



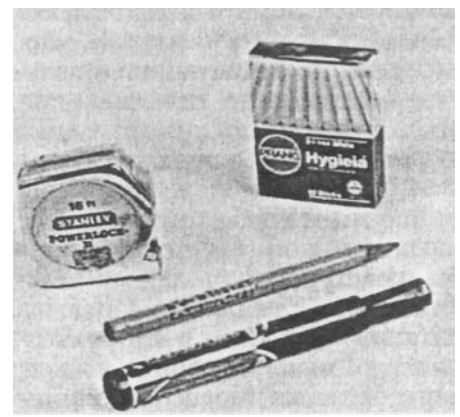
До того как появился такой специальный инструмент, как пила для разрезки пенопласта (она показана на трех верхних рисунках), отделочники пользовались всем, что попадалось им под руку — ножом (на нижнем рисунке), опасной бритвой, лезвием для бритья, электрическим ножом, пилами для лобзиков, в общем всем, что способно резать.



Этот инструмент похож на фен — сушку для волос, тем более, что это он и есть. Именно им я сушил свою собаку после ванны. Работает он в двух режимах — сушит просто воздухом или горячим воздухом.



Швейные ножницы, они выпускаются как для правой, так и для левой. Не советую левшам использовать ножницы для правой и наоборот — вы только намучаетесь, ничего не отрезав. Купите себе ножницы по руке.



Маркеры и рулетки. С маркерами следует обращаться крайне осторожно — некоторые из них оставляют полосы навсегда. Если вы случайно мазнули маркером по вину, намочите кусок хлопковой ткани в жидком отбеливателе и положите ее на пятно. Когда она слегка подсохнет, снимите ее и посмотрите — если пятно не исчезло, повторите процедуру.

обычную скобу ставить либо неудобно, либо она будет видна.

#### **Электрический пистолет для забивания скоб**

Очень удобный инструмент. Пистолеты, о которых я говорил выше, — пневматические. Если у вас нет компрессора, но сам пистолет для забивания скоб нужен, можете воспользоваться электрическим. Он, конечно, тяжелее пневматического, да и подороже, но зато он удобнее, и к тому же вы сэкономите на компрессоре.

#### **Пилы для разрезания пенопласта**

Очень полезный инструмент. Отличные пилы выпускает компания «Бош», режут они быстро и ровно. Пила очень похожа на изогнутую ножовку с лапкой на конце. Однако при ближайшем рассмотрении вы увидите, что лезвий у пилы два, и режут они одновременно, но в противоположных направлениях. Не пользуйтесь для разрезки пенопласта обыкновенной ножовкой — ей пилят только дерево.

Пила для разрезания пенопласта имеет одну деталь — лапка у нее снимается. В одетом состоянии она выполняет роль опоры, движущейся за счет вмонтированных в нее четырех маленьких колесиков. Лапку можно снять, и тогда пилой можно выполнять фигурные изделия (стр. 47), например, вырезать сиденья. Делается это так — сначала снимается

старое сиденье, наклеивается кусок пенопласта и ровняется на месте.

Пила, как и другие электроинструменты, кроме швейной машинки, конечно, не является необходимостью, если вы не собираетесь заниматься отделкой профессионально, — ее вполне заменит обычный длинный, хорошо отточенный нож.

#### **Струйная воздушная сушилка**

Это последний из списка электроинструмента, необходимого для отделки салонов. Выглядит она в точности как фен, которым женщины сушат голову, но использовать ее в этих целях не рекомендуется, разве что только лысым. Сушилкой обычно отделочники плавят краску, тепла она вырабатывает вполне достаточно. Кстати, именно для этого ее и изобрели, правда, впоследствии нашли еще и дополнительное применение. Стоимость сушилки варьируется в зависимости от места, где вы ее будете приобретать — в хозяйственном магазине она стоит дешевле, в специализированном магазине для отделочников та же самая сушилка стоит дороже.

Пользуются сушилками там, где необходимо воздействие тепла. Например, для размягчения винила и более плотного его наложения. Немного набравшись опыта, вы научитесь сушилкой разглаживать даже самые мелкие складки на виниле. «Штор-

ки», так называются задние окна в автомобилях с откидным верхом, которые при установке всегда морщатся, также следует устанавливать при помощи сушилки, но здесь ей необходимо пользоваться разумно и осторожно. С сушилкой старый клей также отделится быстрее. Но лучше всего сушилкой именно сушить одежду. Если вы попали под дождь, можете не снимать с себя ничего — просто включите сушилку и покрутитесь возле нее — обсохнете и согреетесь за несколько минут.

### **РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ**

Теперь давайте посмотрим на ручной инструмент, который вам понадобится в вашей работе. Для простоты я разделю его на три категории: необходимый инструмент, который желательно иметь, и инструмент необходимый, но дорогой. Надеюсь, что основной набор инструмента, как ручного, так и механического, у вас уже есть. Если нет, рекомендую вам приобрести его как можно быстрее.

#### **Необходимый инструмент**

##### **Ножницы**

Для отделки салонов обязательно купите хорошие ножницы, так называемые портняжные. Даже и не думайте обойтись обычными швейными ножницами, которыми

пользуются в быту, некоторые виды материала, с которыми вам придется работать, можно разрезать только большими, тяжелыми ножницами.

Ножницы делятся на маленькие (машинные), средние (портняжные) и большие (верстачные). Начинать лучше всего с портняжных ножниц. Верстачные ножницы предназначены для быстрой резки крупных кусков материала на специальных столах. Машинными ножницами, очень маленькими по размеру, обычно выпарывают нитки. То есть начинать работу лучше всего с портняжных ножниц.

### Мерная лента/рулетка

Для работы вам понадобится обычная, 5-метровая механическая рулетка, которые продаются едва ли не в каждом магазине. Плотницкими рулетками, десятиметровыми, очень тяжело работать, а трехметровые слишком легкие. Да, хочу вас предупредить — не пользуйтесь мягкими мерными лентами — цифры на них довольно быстро стираются, особенно при работе с металлом и деревом, к тому же они растягиваются.

### Деревянные линейки

Купите две деревянные линейки, одну — на два, другую — на пять метров. Большинство материалов, с которыми вам предстоит работать, выпускаются в кипах именно такой ширины. С линейками меньшего размера работать будет неудобно.

Кроме того, вам понадобится деревянная рамка в виде квадрата с градуировкой.

### Мел и маркеры

В магазинах продаются три вида мела — школьный, для отделочных работ и портняжный. Школьный не покупайте — он отлично рисует, но быстро рассыпается. Портняжный также не рекомендую — он сделан на восковой основе, и на большинстве используемого вами материала, включая винил, оставит следы практически навечно. Остается, как видите, мел для отделочных работ или плотницкий мел, который бывает белого и желтого цветов. Желтый, как и портняж-

ный, оставляет следы, от которых почти невозможно избавиться. Лично я предпочитаю иметь дело с белым мелом, поскольку его легко удалить с материала. В процессе работы вы заметите, что белый мел даже на белом материале очень хорошо виден.

Маркерами называются большие ручки, заполненные смываемыми чернилами. Никогда не наносите метки маркером на виниле, ни на лицевой стороне, ни на обратной — вы их ничем потом не сотрете. Шариковую ручку здесь тоже не используйте — чернила протекнут насквозь. Работая с винилом, пользуйтесь либо мелом, либо мягким карандашом.

### Швейные булавки

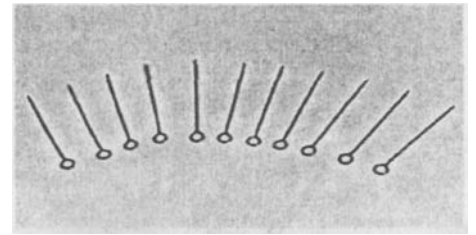
Именно такие используют в своей работе портные. Определите для себя сами, какой размер вам предпочтительнее, и купите целый набор. Булавками обычно прикалывается материал к сиденьям для разметки, поиска мелких дырок и т. д. Лучше купить несколько наборов булавок — они имеют тенденцию теряться и гнуться.

### Иглы

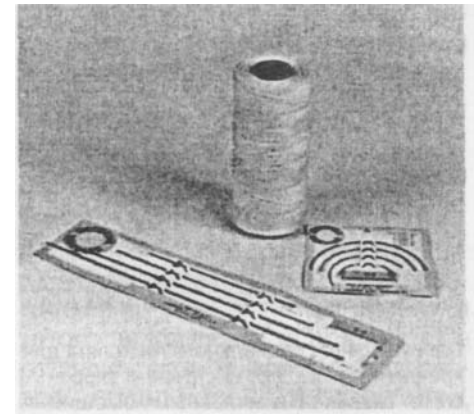
Приобретите несколько наборов игл, маленьких и больших, прямых и изогнутых. Изогнутые иглы вам понадобятся 5-7 и 10-сантиметровые. Прямые иглы — они называются стегальными или ковровыми, — должны иметь в длину 15, 25 и 30 см. Если вы вдруг увидите где-нибудь иглы длиной 40 см — такие выпускались раньше для ручной выработки ковров, — обязательно купите 3 — 4 штуки — они вам очень пригодятся. Правда, найти их почти невозможно. В следующей главе я расскажу, как нужно пользоваться изогнутыми иглами.

### Швейные булавки и плоскогубцы

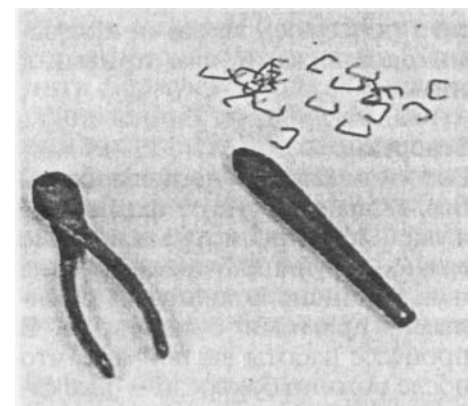
Булавками портные скрепляют куски ткани, а отделочники, кроме того, прикалывают материал к сиденьям. Делается это так — каркас сиденья обматывается материалом, плоскогубцами берете за



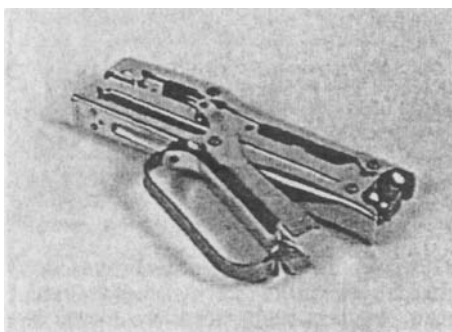
Кольцо на булавках помогает безопасно втыкать их. Кроме того, ее можно легко вытянуть, если поддеть за него другой булавкой.



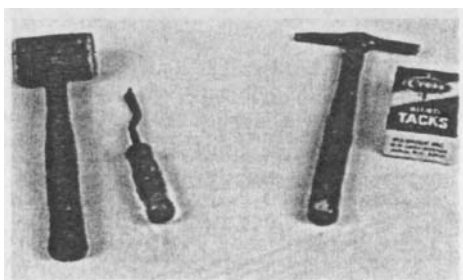
Изогнутые иглы и иглы для набивки. В центре находится шпуля с набивочной бечевкой. С помощью иглки и бечевки вы можете пришить к подушке или спинке сиденья пуговицу. Бечевка пропускается через игольное ушко и петлю пуговицы, после чего игла втыкается в подушку, бечевка протягивается сквозь нее, отвязывается, а пуговица закрепляется. Лучше использовать хлопковую или нейлоновую бечевку.



Слева на фотографии - бокорезы, справа - плоскогубцы и скобы. Бокорезами вытягивать скобы намного удобнее, чем плоскогубцами.



Два куска ткани лучше всего соединять ручным степлером.



Если у вас нет специального пистолета для крепления скоб, этот инструмент скоро станет вашим самым главным помощником. Справа — молоток и коробка с кнопками. Тонкий хвост молотка намагничен, им легко подбирать упавшие кнопки и маленькие гвозди. Слева — инструмент для вынимания кнопок, гвоздей с широкими шляпками и скоб.

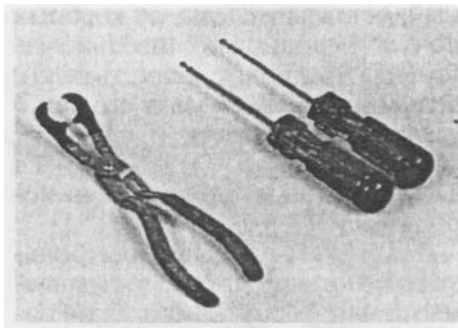
кольцо булавки и втыкаете их в нужные места на сиденье.

Плоскогубцы бывают прямые и изогнутые, что позволяет схватить ими нужную деталь в труднодоступном месте. Правда, лично я пользуюсь тонкими прямыми пассатижами, уже привык к ним.

### Бокорезы

Бокорезы бывают нескольких видов, в зависимости от формы режущей кромки, но название не важно — функция у них всех одна и та же. Лично я пользуюсь обычными, прямыми бокорезами. В процессе работы вы поймете, что после ножниц бокорезы — ваш самый главный инструмент. Только ими вы сможете вытянуть крепежную булавку, гвоздь или скобу, без них практически невозможно выпрямить клинья.

Не скупитесь — приобретите самые лучшие бокорезы, какие только сможете найти, и обязательно проверьте, насколько мягко они работают — ведь за-



Слева - недорогие съемники ручек стеклоподъемника и шпонок в дверных ручках - очень полезный инструмент, без которого самая простая работа вам покажется кошмаром. Справа - торцевые ключи, набор которых вам необходим для выкручивания болтов с маленькими головками.

крывать и открывать бокорезы вам придется одной рукой. Кроме того, ручки бокорезов обязательно должны иметь виниловое покрытие.

### Инструмент, который вам желательно иметь

#### Ручной степлер

Приобретите обычный конторский степлер, который используется для паковки, им очень удобно на время скреплять куски материала перед тем, как сшивать их. Степлер особенно полезен, когда вы только учитесь мастерству отделки.

#### Съемник ручек стеклоподъемника и шпонок в дверных ручках

На многих автомобилях, особенно выпуска 1960-х гг., ручки стеклоподъемника и дверей закрепляются с помощью маленьких зажимов в форме подковы. Удалять их легче всего специальным съемником (показан на фотографии вверху). Их, конечно, можно снимать и длинной булавкой, но этот процесс и труднее, и дольше.

#### Молоток для забивания кнопок/гвоздей с широкой шляпкой и кнопки/гвозди

Помните, в самом начале книги я вам рассказывал о том, какой инструмент использовали отделочники до появления механического и электрического инструмента? До того как появились электрические степлеры, для забивания кнопок и гвоздей с широкой шляпкой отделочники пользовались молотками. Если у вас есть желание работать

им же — пожалуйста, нет ничего проще. Кстати, мне лично с молотком работается веселее, чем со степлером.

Отделочник, как правило, набирает в рот гвоздей (держит их губами, в точности как сапожник в стародавние времена), и, вытягивая их по одному намагниченным концом молотка, начинает заколачивать. Профессионалы за короткое время успевают вытянуть гвоздь, слегка вбить его намагниченной частью, затем повернуть молоток и окончательно вогнать гвоздь. Так работать гораздо удобнее, чем рассыпать гвозди на стол или пол и затем подцеплять их намагниченной частью молотка.

Как и скобы, гвозди имеют размер. Самые маленькие — 3,7 см и так до 50. Если вы решите пользоваться гвоздями, а не скобами или булавками, — пожалуйста, никто вас останавливать не будет, тем более что таким образом вы продолжите славную добрую традицию древних сапожников и портных. Скажу вам по секрету — некоторые профессионалы-отделочники автомобильных салонов специально отказываются от современного инструмента, демонстрируя приверженность старине — в этом есть свой шик.

#### Киянка и небольшой гвоздодер

Будете или не будете вы пользоваться гвоздями с широкими шляпками — не имеет значения, в любом случае, если вам придется работать с моделями автомобилей 1950-х гг. и раньше, долото и небольшой гвоздодер вам лучше купить. Гвоздодер напоминает долото с жалом, изогнутым в форме буквы S и пластмассовой ручкой. Жалом вы подцепляете шляпку гвоздя, упираетесь изогнутой частью обо что-нибудь, бьете киянкой по ручке — и гвоздь благополучно вылетает. Если вы считаете, что с гвоздями вам работать много не придется, можете не приобретать гвоздодер — гвозди вы сможете вытаскивать и тонкой отверткой.

#### Устройство для вытягивания скоб

Со скобами вам придется иметь дело очень часто. Если вам не хочется покупать специальный съемник, можете пользоваться острой от-

верткой — она для этого отлично подойдет.

### Пружинные зажимы

Обязательно приобретите набор пружинных зажимов, подобных тем, что показаны на фотографии — они станут вашей «третьей рукой», а затраты окупятся экономией времени.

### Механический инструмент

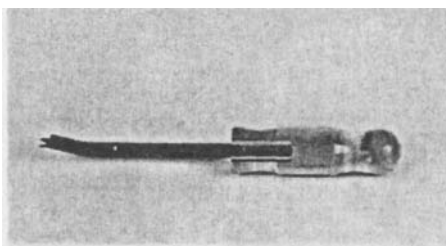
Ранее я уже предположил, что основной набор механического инструмента у вас уже есть, — отвертки, гаечные и накидные ключи, пассатижи... ит.д. Если вы хотите дополнить стандартный набор инструментом специальным, советуем реализовать это желание. Вам понадобятся самые разные ключи, поэтому будет неплохо, если вы приобретете специальный набор инструмента, которым пользуются мастера по ремонту автомобилей. Он дорог, но без него вы не сможете эффективно работать. Продаются такие наборы в специализированных магазинах. Зайдите, проконсультируйтесь с продавцами, и они подскажут вам, какие инструменты или какой набор инструмента вам определенно понадобятся.

### Дорогой инструмент

Есть дорогостоящий инструмент, который вам понадобится нечасто, к примеру, машинка для изготовления пуговиц, механическая точилка для ножниц, резак для полиуретана, резаки для пружин, сгибатели и прочие экзотические устройства. Если вам из этого набора что-нибудь понадобится, вы можете просто зайти в ближайшую автомастерскую и дать им заказ. И даже если они запросят с вас больше, чем вы ожидаете, не огорчайтесь — в любом случае это будет дешевле, чем покупать инструмент и возить с ним самому. Конечно, пятьдесят центов за пуговицу это немало, но ведь устройство для изготовления пуговиц, которое вам понадобится, может быть три—пять раз, стоит 300 \$.

## МАТЕРИАЛЫ

Давайте рассмотрим некоторые материалы, которые вам предстоит использовать. Одни будут нужны вам постоянно, другие понадо-



Забавный инструмент для вытягивания скоб. Покупать его не нужно — просто воспользуйтесь обычным тонким пинцетом, который есть в каждом доме. А если у вас его нет, то купите - пинцет для льда стоит очень недорого. А еще проще такой пинцет сделать из старой отвертки, немного подточив ее жало.

бьются реже. Вам необходимо с самого начала знать о них как можно больше, иначе вы не сможете разумно ими пользоваться. Материалы подразделяются на две основные категории: те, что используются для внешней отделки (то есть материалы, которые вы видите), и материалы для внутренней отделки (которые вы не видите).

### Материалы для внешней отделки

#### Винил

Винил — самый популярный материал для внешней отделки. Винил выпускается в трех вариантах, которые определяются его весом или толщиной: рабочий, стандартный и усиленный. Винил рабочего веса очень легкий, да и толщина самого винила на матерчатой основе незначительна. Основу винила составляет джерси или хлопок. Винил рабочего веса используется в местах с наименьшим изгибом и трением (например, на подголовниках, на задней части спинки сиденья ит.д.).

Винилы стандартного веса отличаются от винилов рабочего веса толщиной собственно винилового покрытия.

Усиленный винил представляет собой толстый и плотный трехслойный материал, в котором между основой и винилом находится пенорезина. Именно таким винилом, мягким и прочным, лучше всего отделывать сиденья, дверные панели и другие части салона, то есть те места, где трение особенно сильное.

Я не включил в рассмотрение еще один вид винила, так называемый прозрачный винил. Им от-



Пружинные зажимы - вот что вам понадобится в большом количестве. Цена их невелика, так что заранее прикупите их самых разных размеров.

дельваются шторы (задние окна) автомобилей с откидным верхом. Обратите внимание — это именно прозрачный винил, а не пластик, так говорят истинные мастера по отделке салонов.

### Ткани

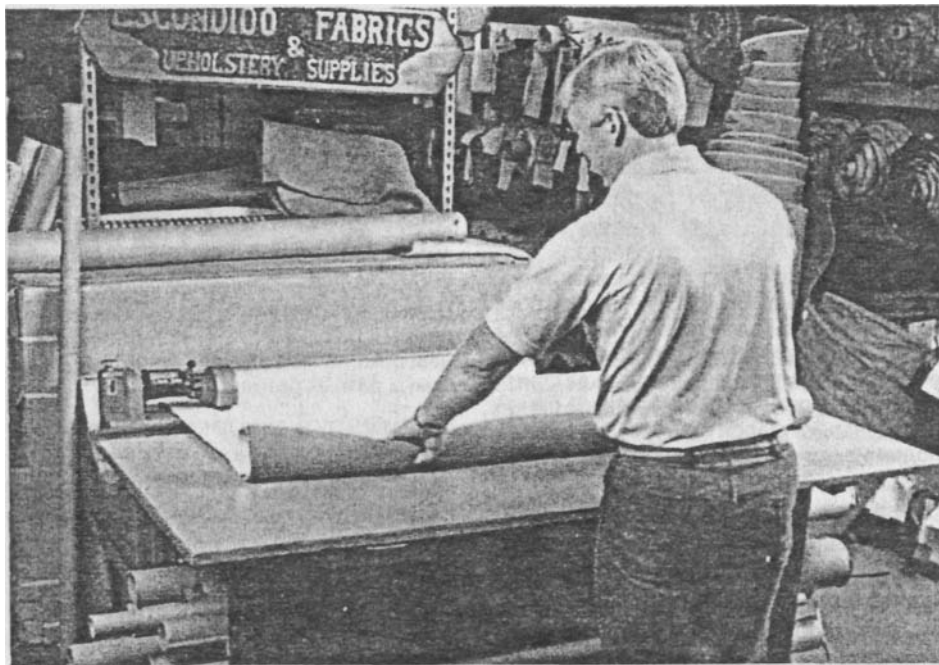
Как только мы, отделочники, начинаем говорить о тканях, тут же возникает путаница — уж слишком много видов ткани используется в отделке салонов. Многие под словом «ткань» понимают хлопок, шесть или полотно (парусину). Поэтому давайте сразу определимся с тканями и заодно усвоим, что самые экзотические ее виды изготавливаются с помощью нефтехимии.

#### Салонная ткань

Так называется ткань, используемая для внешней отделки салонов. Сюда входят разные виды района (искусственного шелка), хлопка, нейлона и смесей, из которых производятся ткани. Хотя нити формируются из всех вышеперечисленных материалов, свиты они могут быть по-разному, в результате чего текстура и мягкость тканей тоже может быть разной. Поэтому для отделки салонов всегда покупайте именно ткань, которую можно использовать для отделки автомобильных салонов.

#### Вельвет или вельветин

Салоны автомобилей, отделанные этими материалами, выглядят поистине шикарно. Вельвет изготавливается по той же технологии, что и ковровая ткань. Состоит он из основы, обычно хлопковой или из искусственного шелка, но иногда нейлоновой, в которую затем вплетаются миллионы петелек. Лучшие вельветы изготавливаются



Грег Граавес, владелец небольшой фабрики по выпуску искусственных тканей Escondido Fabrics, измеряет ширину «салонной» ткани. Нужное количество ткани вытягивается резиновым колесом (видно на станке слева).

гостящее, но есть много людей, которые охотно идут на большие расходы лишь бы их авто выглядело шикарно.

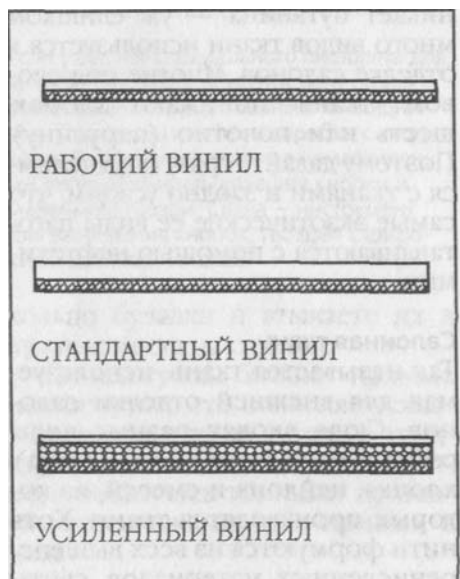
### Кожа

Ну кто в наше время не знает этот материал? Следует сказать, что лучшие сорта кожи изготавливаются в Шотландии. Там к коже относятся настолько серьезно, что даже загонны для скота делают сплошными, а не из отстоящих друг от друга жердей, чтобы животные не могли поранить шкуру. Именно из шотландской кожи выполнялись салоны роскошных моделей Rolls-Royce, Bentley и многих других марок, давно ставших историей. В Шотландии и сегодня производится лучшая в мире кожа, но стоимость ее отшибет желание отделять ею салон даже у очень состоятельного человека.

Если вы решите отделять салон кожей, поищите любую другую, только не шотландскую — она будет как минимум в десять раз дешевле. Хорошие кожи выпускают в США, Мексике, они недороги и отличаются неплохим качеством. Правда, следует помнить, что в любом случае кожа для отделки салонов будет хуже той, которой отделяется домашняя мебель, — она грубее и толще.

### Материал для откидного верха

Выпускается два вида этой ткани — специальный винил для спортивных машин и Haartz Cambria. Винил для спортивных машин вырабатывается так же, как и усиленный винил — между слоем плотной тяжелой ткани и собственно виниловым покрытием кладется слой резины. Получившийся материал затем обрабатывают особым способом, чтобы он не пропускал ультрафиолет. Даже не пытайтесь использовать для откидного верха обычный винил — долго он не прослужит, поскольку не обладает защитой против ультрафиолета.



На рисунках показаны разные сорта винила. Рабочий винил имеет небольшую толщину; он состоит из тонкой основы (хлопок, льняная ткань или джерси) и винилового покрытия. Винил стандартного веса также состоит из двух слоев — основы и винилового покрытия, но более толстых. Усиленный винил между основой и виниловым покрытием имеет прослойку из пенорезины.

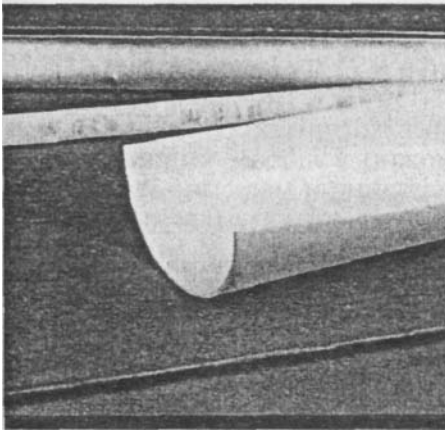
из искусственных волокон, после них по качеству идут хлопковые. После того как в основу вплетаются петельки, образующие маленький столбик, верхушка его срезается, в результате чего волокна не падают. Именно эта мягкая щетина и дает велвету неповторимый вид и мягкость.

**Вельветин** — это то же самое, что велвет, только петелек на нем меньше и длина их, после среза верхушки столбика, короче. Вельветин, как правило, изготавливается только из нейлона.

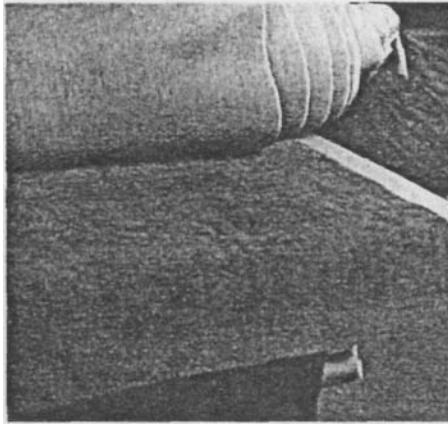
### Мохер

Мода на использование этого материала в отделке салонов регулярно возвращается. Мохер — это 100% шерсть, которая прядется так, чтобы нить была либо плоской, либо ворсистой. Ворсистый мохер делается точно так же, как и велвет, соответственно и выглядит так же красиво, но на ощупь он несколько грубее. Правда, мохер — излюбленное блюдо моли, но если положить в салон антимошь, мохер будет долгое время выглядеть замечательно. Служит он гораздо дольше, чем любой другой материал.

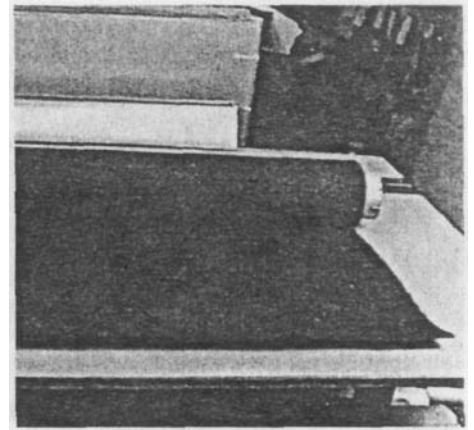
Плоский мохер по текстуре ничем не отличается от любой другой ткани, тем более, что и ткется он так же. Однако выглядит он намного лучше — богаче и мягче. Конечно же отделять салон мохером — занятие доро-



Куски винила и пенопласта с закрытыми порами (лежит сверху), использующегося в качестве подкладки.



Для изготовления напольных покрытий можно использовать толстый объемный нейлон.



Если вы испытываете проблемы с наличием, то хочу обрадовать - прекрасные результаты дает искусственный шелк, напоминающий по текстуре вельвет.

Материал марки Cambria также состоит из трех слоев, но только вместо винила здесь используется плотная ткань, также защищенная специальной обработкой от воздействия ультрафиолета. Иногда эту марку называют брезентом, парусиной или рогожей. Несколько десятков лет назад откидной верх делался только из нее. Сегодня такой верх изготавливается только для европейских машин. Кстати сказать, брезент и парусина часто используются в домах и фермерских хозяйствах.

#### Материал с виниловым покрытием

Это тоже в основе своей винил, соответствующим образом обработанный для защиты от ультрафиолета. Им отделяется виниловый откидной верх. Об этом материале нужно знать следующее — кладется он исключительно на винил. Никогда не используйте для откидного верха винил, предназначенный для отделки салонов — клей неминуемо протечет, материал начнет морщиться и трескаться, а остальное доделает солнце. Короче говоря, весь верх превратится в клочья. Поэтому тщательно выбирайте материал — смотрите внимательно, каким можно отделять салон, а из какого шить верх.

#### Напольные покрытия/ковры

Напольные, или ковровые покрытия в автомобилях начали использоваться сравнительно недавно. Рань-

ше вместо них использовались обычные резиновые «корыта» или коврики вроде тех, об которые вытирают ноги, входя в квартиру. В конце 1950-х гг. резиновые коврики начали исчезать из салонов, перемещаясь в багажники, а их место заменили ковровые напольные покрытия.

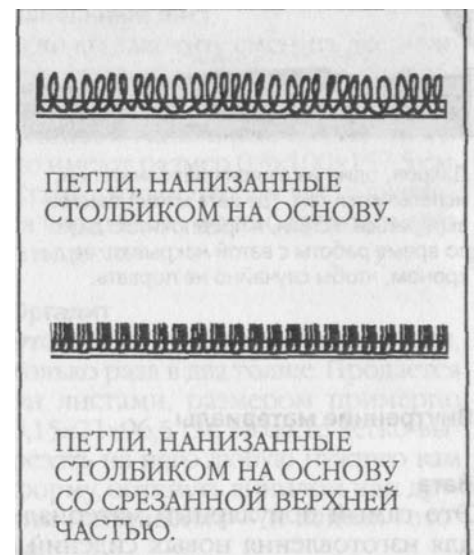
Изготавливают их из трех видов материалов — нейлона, шерсти и искусственного шелка, выполненных двумя способами — нанизыванием столбика петелек на основу и нанизыванием столбика петелек на основу с последующим срезанием их верхней части. Вы, наверное, уже вспомнили про вельвет. Вот именно — ковровые покрытия изготавливаются по такой же технологии.

Нейлоновое напольное покрытие долговечнее и, соответственно, стоит дороже. Шерсть, правда, еще дороже, ею отделываются в основном европейские машины самых роскошных моделей.

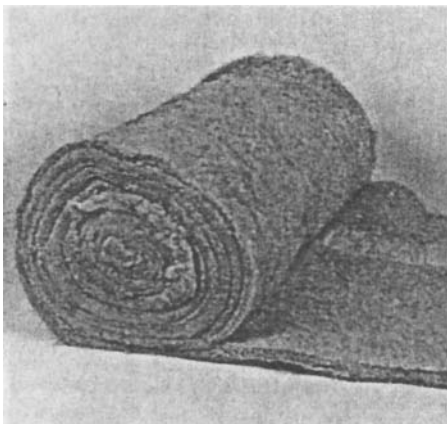
#### «Внешний» материал, краткое резюме

На предыдущих страницах я рассказал о материалах для видимой отделки. Я упомянул не обо всех материалах, с которыми мне доводилось работать, но это — основа основ. Разумеется, пока я составлял эту книгу, появились и новые материалы. Однако главное достигнуто — теперь вы имеете ясное представление об основных «внешних» материалах, а остальное, по мере

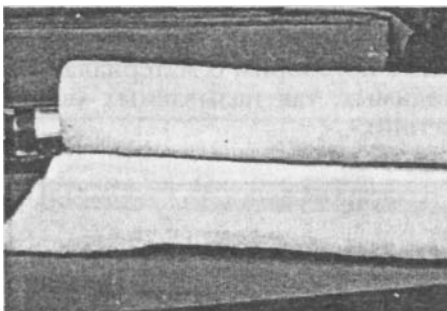
работы, узнаете сами. Теперь же давайте поговорим о материалах не видимых, так называемых «внутренних».



Ковровое покрытие, где петли нанизаны столбиком на основу, отличается от коврового покрытия, где петли нанизаны столбиком на основу, после чего их верхняя часть срезается, только пушистостью. В остальном они совершенно одинаковы. Да, хочу предупредить - не пытайтесь сверлить ковровое покрытие, где петли нанизаны столбиком на основу - вы можете зацепить нитку, она потянется и покрытие частично распухнет. Просто проколите в нем отверстие и, если нужно, расширьте его, а еще лучше — пробейте.



Рулон ваты 85/15: даже если в материале только 85% линтера, он все равно остается лучшим для подбивки.



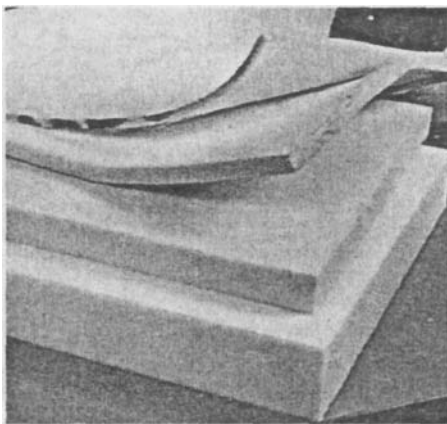
Дакрон, один из лучших наполнителей, используется там, где вата может быстро вытереться. Кстати, я предпочитаю даже во время работы с ватой накрывать ее дакроном, чтобы случайно не повредить.

## Внутренние материалы

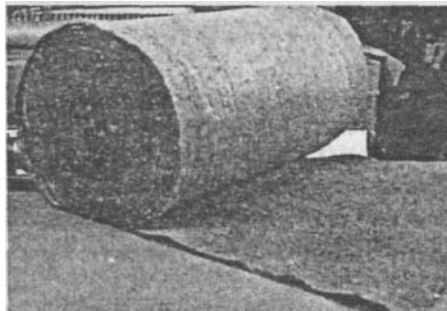
### Вата

Это самый популярный материал для изготовления новых сидений. Отлично зарекомендовал он себя и в восстановлении старых сидений.

Советую покупать вату целыми рулонами, они весят от 8 до 10 кг. Обычно толщина ваты составляет от 1,2 до 2,5 см, а ширина — от 66 до 71 см. Покупая вату, обязательно поинтересуйтесь, какой процент в нем составляет линтер (семена, короткий пух, мелкий мусор). Обычно соотношение линтера к чистой вате такое: 85/15, 75/25, 50/50. Вторая цифра показывает количество собственно чистого хлопка в виде непрерывной нити.



Поролон всех расцветок и любого размера можно купить в большинстве хозяйственных магазинов и магазинов стройматериалов. Также вам потребуется пенопласт от 1,2 до 40 см.



Джутовый фетр, хотя и используется главным образом как основа ковровых напольных покрытий, нередко применяется для обивки пружин сидений как шумопоглотитель (прокладывается по крыше) и как изолятор (между салоном и отсеком двигателя). Надеюсь, вы найдете ему и другое применение в салоне.

### Поролон

Появился он в самом конце Второй мировой войны. По сути он представляет пористую резину. Впервые этот экологически чистый продукт получил Б. Ф. Гудрич. С самого своего появления поролон начал использоваться в отделке. Если точно, то он был получен каталитическим методом из полиуретана. В 1963 г. завод Б. Ф. Гудрича по производству поролона сгорел, с ним исчезли и некоторые уникальные технологии по производству особого вида поролона, которые создатель назвал Airfoam.

Поролон уверенно завоевал рынок. Это прекрасный материал для набивки — ему можно придавать любую форму, толщину и плотность. Он используется в сиденьях, в ящиках для инструмента, как уплотнитель в двер-

ных панелях, в подголовниках, в защитных щитках, даже в напольных ковровых покрытиях..

Отделочник найдет поролону десятки применений. Купить его можно в любом хозяйственном магазине и магазине стройматериалов в любом количестве и любой толщины.

Гудрич был не только умным изобретателем, но и оборотистым бизнесменом — он смешал натуральную резину с полиуретановой пеной и получил продукт полурезину-полуполиэфир (торговая марка Nim-bus), обладающий качествами обоих исходных материалов. Стоимость его несравненно выше цены поролона, но люди богатые иногда заказывают себе салон именно из него.

### Поролон с закрытыми порами

Для сидений используется поролон с открытыми порами, о котором мы говорили выше — именно благодаря ему они становятся мягкими. Однако существует еще и вид поролона с закрытыми порами (пенка, пенопласт в разных случаях). Из него делают предметы, которые внешне похожи на подушки, но только жесткие, к примеру подкладка для винилового верха. Обшитый пенопласт напоминает ряд надутых шаров одной формы, связанных вместе. Если вместо пенопласта использовать поролон, то отделяемая поверхность получится бесформенной, плоской и нужный эффект набивки исчезнет.

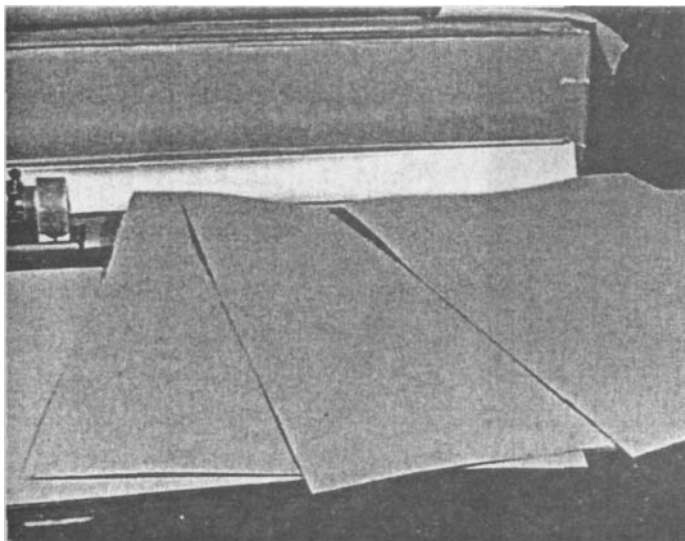
### Волоконный наполнитель

Материал Дакрон формируется в нити методом прядения, после чего свивается в виде пористого ковра. Получаемый материал среди отделочников автомобильных салонов весьма популярен. Выглядит он точно так же, как вата, и используется как подкладочный материал в местах, где требуется плотность и небольшой вес. Продается он в рулонах на вес. Толщина его составляет примерно 5 см, а ширина — 91 или 152 см.

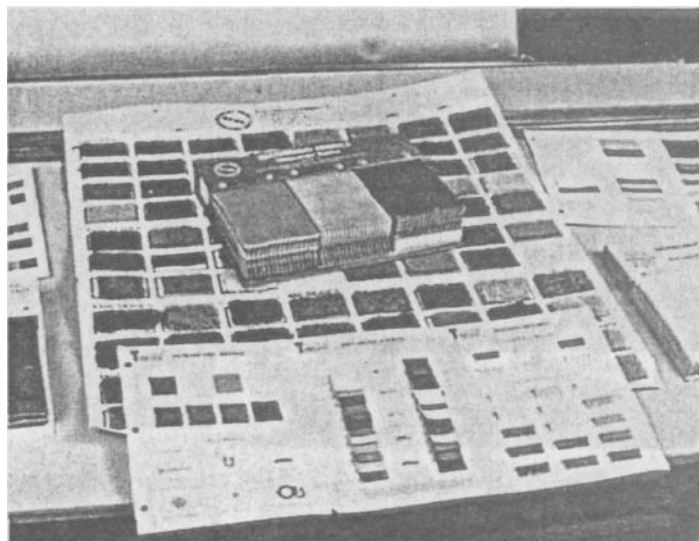
### Основа для напольного коврового покрытия

Подбивка коврового покрытия — дело важное. Прежде всего важна его плотность, так как от этого будет зависеть, насколько не





Из старого доброго картона можно сделать много полезных вещей. Я, к примеру, делаю из него коробки, куда складываю инструмент и материал.



Не знаете, какой материал использовать? В хозяйственных магазинах вы найдете его массу, на любой вкус. Изучайте — не ленились.

будет пропускать шум с улицы и тепло от двигателя.

Подбивка для коврового покрытия делается из трех видов материала.

Джутовый фетр: лучший и самый дорогой шумо- и теплоизоляционный материал. Из всех джутовых фетров самый лучший — индонезийский, но найти его в магазинах практически невозможно. К счастью, у него есть заменитель, искусственный фетр, с добавлением натуральных волокон, мало чем уступающий по тепло- и шумоизоляционным качествам.

Следующим по качеству материалом для подбивки коврового покрытия идет так называемый «залитый» поролон. Он представляет собой измельченные и спрессованные обрезки поролона, превращенные в лист и нарезанные кусками толщиной 12 мм. От фетра он отличается только сроком службы — примерно через год он начинает крошиться. Кроме того, если на него попадает хотя бы капля растворителя, он начинает плавиться, превращаясь в вязкую массу. Если вы решили использовать залитый поролон, старайтесь не чистить ковровое покрытие растворителем.

Самым дешевым (и худшим) материалом для основы напольных ковровых покрытий является ткань, выработанная из остатков непригодных к

производству химических волокон. Качество у него ничем не лучше, чем у залитого поролона. Сам этот материал можно использовать в качестве коврика, но укладывать его нужно в два слоя.

### Пружины

От рассмотрения мягких материалов перейдем к жестким. Главным из таких материалов являются пружины. В каждом автомобиле используются такие же витые пружины, что и в домашней мебели. Правда, в последнее время они начали уступать место зигзагообразным пружинам. Эти пружины столь же эффективны, что и витые, но весят меньше. Зигзагообразные пружины покупаются на вес, более тяжелые идут на сиденья, а более легкие — на спинки. Пружины для спинок изготавливаются из легкого материала. Иногда выпускается и полный набор пружин для сидений, этим занимаются крупные компании по производству отделочных материалов.

В сиденьях автомобилей пружины применялись раньше, но в 1950-х гг. эта практика сошла на нет. В то время основу сиденья составляла установленная на каркас сиденья рама из толстой проволоки с множеством витых пружин. Такими сиденьями в наше время многие автомобильные компании обо-

рудуют выпускаемые ими скоростные машины.

### Панельный лист

Если вы захотите сменить дверную панель, вы сможете купить панельный лист, как обычный, так и водостойкий. Панельные листы обычно имеют размер 0,3х100х157,5 см. Стандартным цветом листа является черный, но можно купить и другие цвета.

### Оргалит

Это тот же старый добрый картон, только раза в два толще. Продается он листами, размером примерно 0,15х71х96,5 см. Можете легко вырезать из него любую нужную вам форму, обтянуть винилом или другим материалом — и панель готова.

Из оргалита очень хорошо делать лекала. Его можно сшивать, склеивать, соединять скобами и гвоздями. Применений у оргалита — масса. Уверен, ваша фантазия подскажет вам, что можно из него сделать.

### «Внутренний» материал, краткое резюме

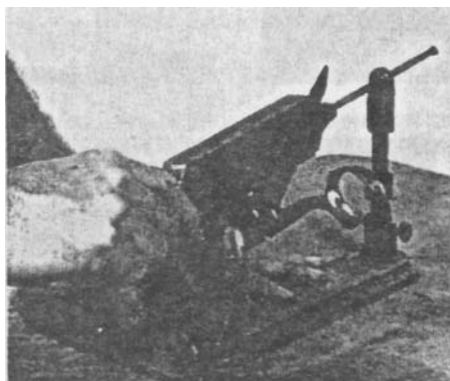
Мы рассмотрели с вами основные материалы для внутренней отделки салонов. Далее в книге вам встретятся и другие специальные материалы, к примеру, виды тесьмы, окантовка, застежки-липучки, молнии и другие, с которыми работают отделочники.



Различные виды красок и клея.

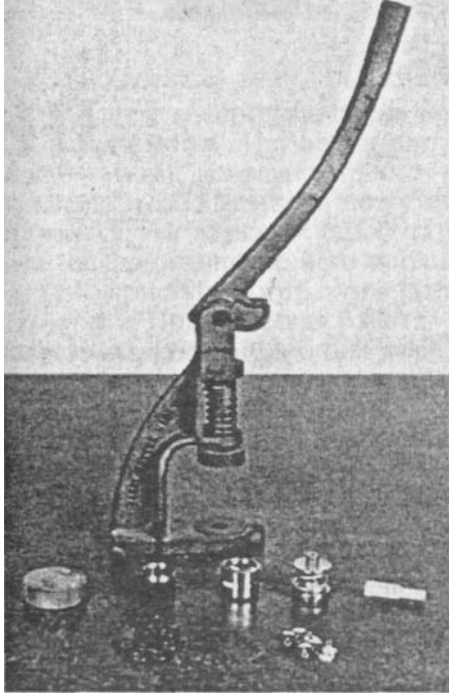


Лучшая марка клея суперцемент Super Weatherstrip Adhesive и кисточки для его нанесения. Никогда не пользуйтесь желтыми клеями и не пытайтесь растворить загустевший клей - безжалостно выбрасывайте его, иначе испортите всю работу.

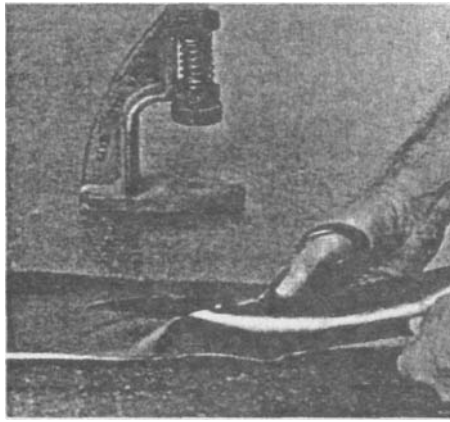


Если почувствуете, что ножницы затупились, обратитесь в ближайшую мастерскую и за небольшую плату вам их поточат вот на таком инструменте или на круге. Подправьте их затем вручную, и они будут замечательно резать, не сминая и не сгибая материал.

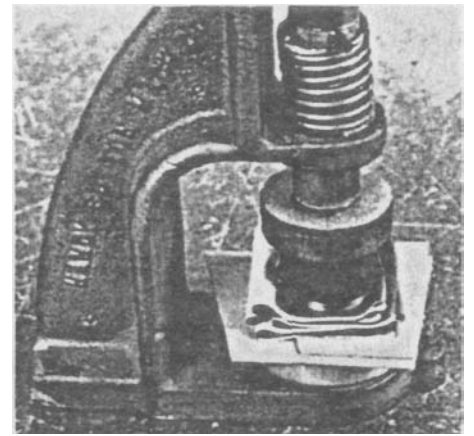
## КАК СДЕЛАТЬ ПУГОВИЦЫ ДЛЯ СИДЕНИЙ



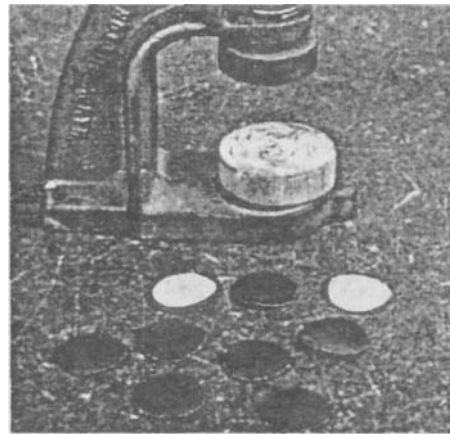
На фотографии показано довольно дорогое устройство, которое вам понадобится очень редко, это пуговичный пресс. Он режет материал и делает пуговицы. В каждой отделочной мастерской есть такой инструмент, который со временем полностью окупается.



Процесс изготовления пуговицы начинается с того, что вы вырезаете полосу материала шириной примерно на 12 мм больше, чем размер резака прессы, и длиной, соответствующей размеру нужного количества пуговиц.



Материал складывается в гармошку, так, чтобы изгибов было на 2 — 3 больше, чем требуемое количество пуговиц, — на запас. Затем снизу и сверху материала кладется два кусочка оргалита.



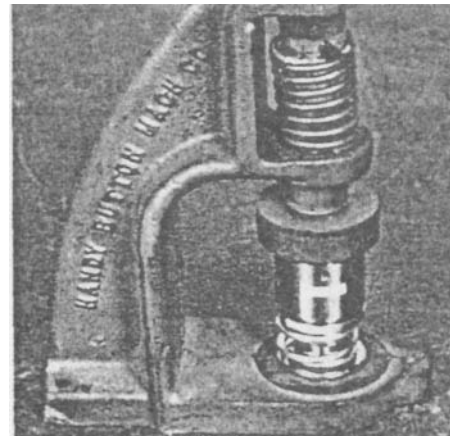
В результате вы получаете кружки материала, из которых и будет изготавливаться покрытие для пуговиц.



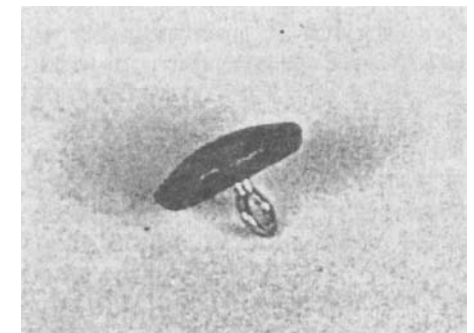
Кружок материала кладется лицевой стороной вниз на штамп и другим штампом (он называется «мама») продавливается внутрь.



В пресс вставляется еще один штамп (так называемый «папа»).



Ручка прессы со штампом «папа» опускается до конца и прижимается.



В результате получается отличная пуговица.

# 2

## УЧИМСЯ ШИТЬ

**Ш**итье — процесс очень непростой. Научиться шить, даже самому, довольно просто — сначала нужно немного потренироваться, шаг за шагом отработать все операции, после чего вполне можно приступать к практическим занятиям. Практическая работа — самое главное, именно она делает из любителя профессионала. Шитье — то же самое, что вождение машины. Кстати, в обоих случаях практика быстро теряется — сядьте за руль или за швейную машинку после длительного перерыва, и вы обнаружите, что навыки утрачены, что вы уже не можете действовать как раньше.

Надеюсь, шитье принесет вам не только материальное, но и моральное удовлетворение. Шитье — дело не только простое, но и занятное. Шейте все, что захотите, не только элементы автомобильного интерьера, — чехлы на мебель, портьеры, шторы, белье, шейте картины, разноцветные одеяла, все, что придумаете. Главное — это освоить швейную машинку, а процесс шитья любой вещи одинаков, разница состоит только в материале.

В этой главе мы освоим навыки швейного мастерства. Начнем освоение с изучения деталей швейной машинки, затем перейдем к процессу заправки ниток, рассмотрим стежки — верхний и нижний (который делается с бобины).

Перво-наперво вам нужно научиться шить прямой шов, после этого мы перейдем к шву изогнутому, как вправо, так и влево. После освоения всех этих несложных операций вы сможете шить не только простые вещи, но и делать кант на панели, а также добавить обшивку.

После того как вы наберетесь практики, смело приступайте к собственно отделке автомобиль-

ного салона. А теперь давайте познакомимся со швейной машинкой поближе.

### ДЕТАЛИ ШВЕЙНОЙ МАШИНЫ

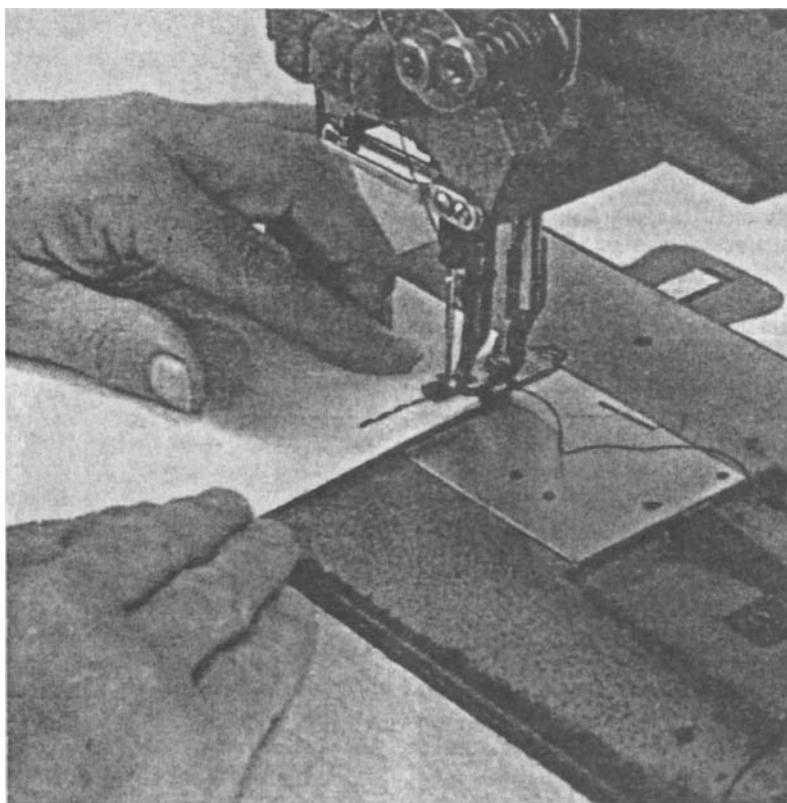
Сядьте за машинку. Состоит она из трех основных частей, самая крупная из которых станина, или рама. Наверху станины расположена головка швейной машинки. Самая дальняя справа часть от головки — приводной ремень — он проходит от станины к механическому узлу, состоящему из мотора и кулачка.

Сразу под ремнем может находиться укрепленное на станине устройство для каркасной на-

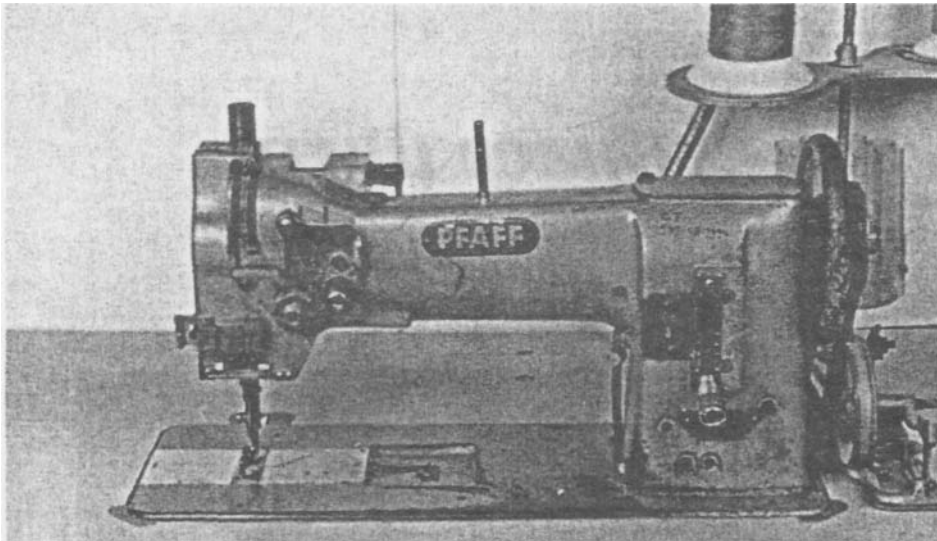
мотки катушек. Я говорю «может», потому что на некоторых машинках его нет.

А теперь давайте посмотрим под станину, на механический узел, состоящий из мотора и кулачка. От него вниз, к управляемой ногой педали, идет рычаг, или тяга.

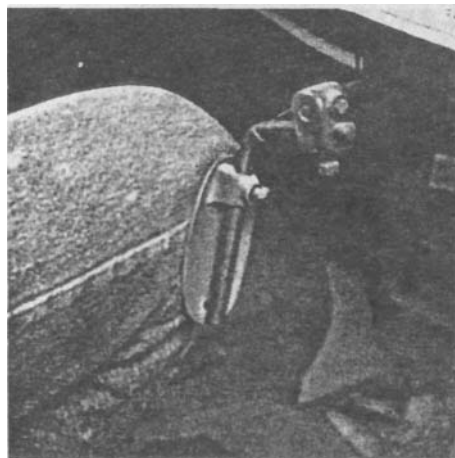
Пока вы рассматриваете машинку, обратите внимание на штангу, расположенную ниже рамы, на уровне колена. Это активатор прижимной лапки, или проще — коленный подъемник. Если вы толкнете этот рычаг вправо, прижимная лапка поднимается, и вы можете поворачивать материал. Собственно гово-



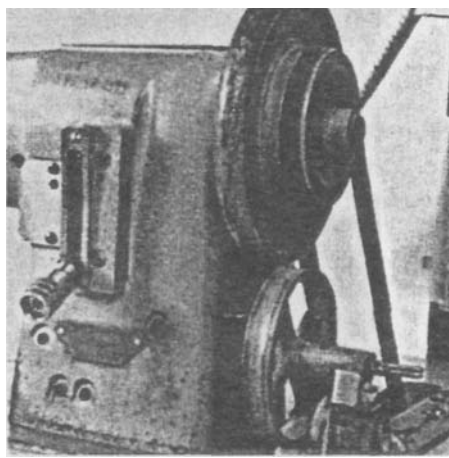
Включаем машинку - и работа пошла.



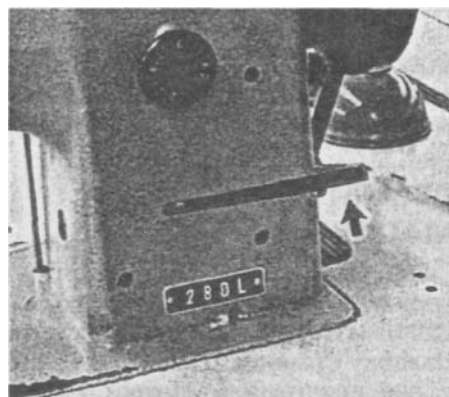
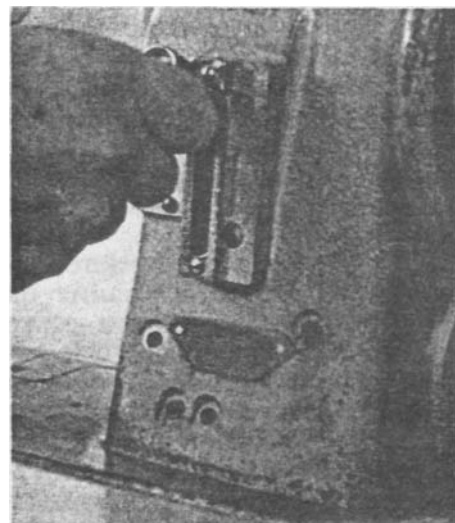
Основная часть швейной машинки — это станина. Обратите внимание на расположенное справа и опирающееся на приводной ремень устройство для каркасной намотки катушек; ремень соединяет маховик и шпульное дерево (позади головки). Эта машинка оборудована реверсом.



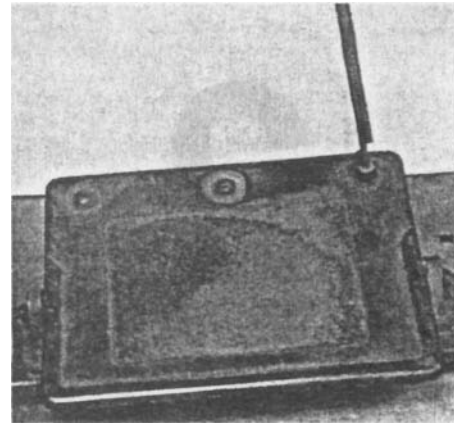
Коленный подъемник - очень полезное устройство. Им вы можете оперировать машинкой, не выпуская из рук материал. Он экономит время и способствует развитию сообразительности мастера.



Маховик позволяет двигать иголку рукой. ВНИМАНИЕ! Крутите его только сверху вниз, на себя.



Обратите внимание на рычажок реверса на швейной машинке марки Nakajima для того чтобы начать шить в обратную сторону, на него следует нажать.  
<- Для того чтобы включить реверс и начать шить в обратную сторону — поднимите этот рычажок реверса.



Педаль или ножной контроль. Научитесь тихонько касаться ее в начале шитья.

ря, вот и все основные детали швейной машинки. Теперь давайте рассмотрим, из каких деталей состоит ее головка.

#### Детали головки швейной машинки

Машинка стоит перед вами. Начнем изучать ее справа. Балансом роликового узла, самого крайнего справа устройства, служит маховик. Положите на него правую руку и слегка толкните на себя — игла и все соединяющие части сразу придут в движение. Впоследствии вы поймете, как иногда удобно работать маховиком. Левее находится рычажок реверса.

Если на вашей машинке есть реверс, он должен находиться именно здесь. Сравните машинки Pfaff и Nakajima: чтобы начать шить назад, в машинке Pfaff нужно поднять маленький рычажок, а на машинке Nakajima — нажать на него. Для изменения размера стежка на машинке Pfaff нужно повернуть рычажок реверса по часовой стрелке или против нее; на машинке Nakajima размер стежка изменяется поворотом диска, расположенного над рычажком реверса.

Над рычажком реверса, наверху станины, расположен небольшой, направленный вверх маленький штырек для шпульки. Обычно шпулька с нитками расположена на шпульном дереве, на задней части станины. Иногда небольшая бытовая шпуля с нитью устанавливается на штырьке, и в этом случае он служит как устройство, направляющее нить (или нитенаправитель) на на-

тяжное устройство верхней нити.

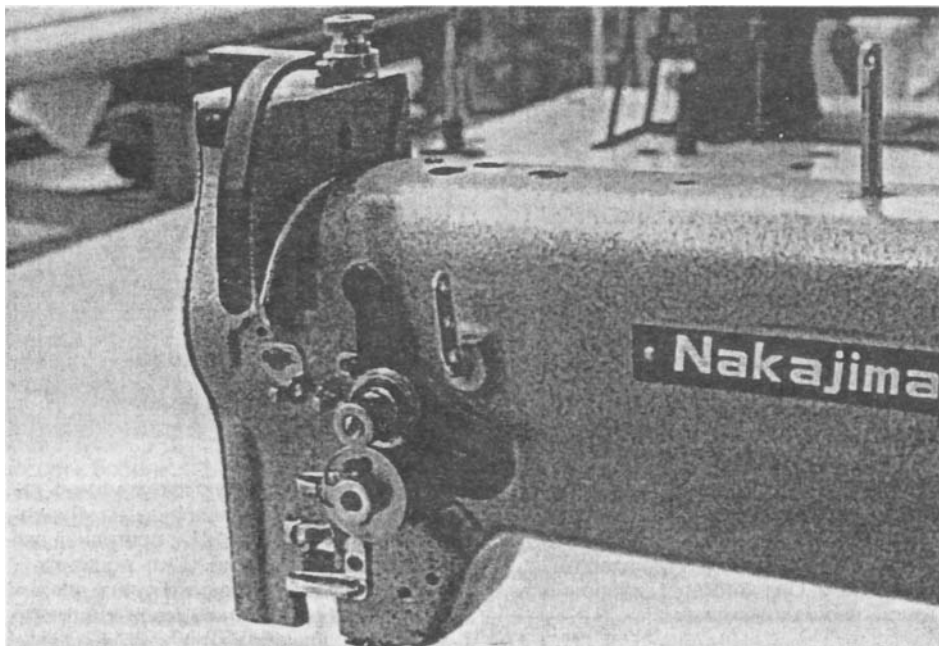
Именно оно регулирует натяжение верхней нити при помощи большой витой пружины и рифленой гайки. Если закрутить гайку, натяжение верхней нити увеличится и нить с бобины приблизится к находящемуся сверху материалу. Если же повернуть внутренний винт против часовой стрелки и ослабить его, то натяжение верхней нити уменьшится.

Сейчас нить с бобины тянет верхнюю нить ближе к нижней части материала. Швейная машинка способна прошить таким образом от одного до восьми слоев материала с одинаковым натяжением верхней и нижней нитей.

Далее по швейному маршруту нас поджидает еще одна немаловажная деталь машинки, натяжной рычаг, который выпрямляет и натягивает изгибы нити по мере ее движения иглы вверх-вниз. Без него нить на конце иглы сначала потеряет натяжение и начнет провисать, а потом порвется, зацепившись за что-нибудь.

Следующей функциональной частью машины является игольный брус — он сообщает игле поступательное движение, в результате чего образуется стежок. Рядом с иглой расположена игольная лапка, закрепленная на планке игольной лапки. В зависимости от типа работ лапку можно менять и ставить нужную. Есть специальные лапки для вшивания молний, для выработки канта, для обшивки, для сшивания двух кусков ткани.

Перед игольным брусом расположена прижимная лапка. Их также существует несколько видов, и перед шитьем ставится та, которая соответствует игольной лапке. Обычно обе эти лапки продаются попарно, соответственно виду работ, и попарно же используются. Вы еще не забыли про коленный подъемник? Он также поднимает и обе эти лапки. Их можно поднять и с помощью рычага подъема прижимной лапки, расположенного сзади, на станине. И наконец, есть еще и сама игла.

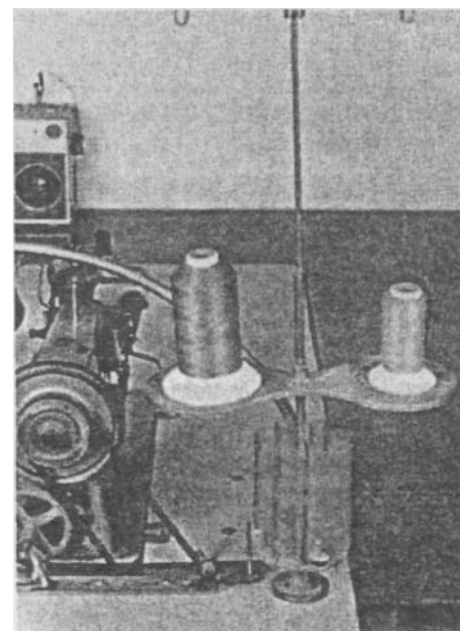


Запомните названия устройств швейной головки, чтобы лучше понимать других специалистов.

Соответствие толщины нити размеру иглы	
Толщина (номер) нити	Игла (мм)
69 нейлон	1,25
18 нейлон	0,70
16 полиэфир	0,70
16/4 хлопок	1,30
24/4 хлопок	1,25

Иглы продаются разные, их ширина определяется диаметром игольного ушка и размером острия. Длина рабочей части их неодинакова, так что для каждой машинки используются «свои» иглы. Иногда иглы от одной марки машины могут не подходить к марке той же машины, но другой модели. Например, иглы, которые подходят для машинки Pfaff, не подойдут к машинке Consew и наоборот.

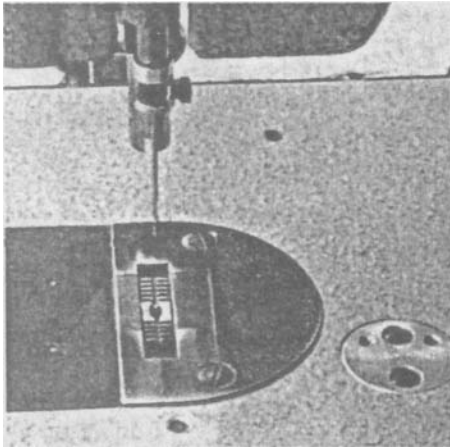
Характерной частью игл является размер их острой части — он может быть очень или не очень острым, так называемым шаровым. Иглы с шаровыми кончиками используются для работы с очень легким материалом. Острые кончики игл, похожие на микроскопическое долото, вырывают из ткани крошечные нити, тогда как шаровые кончики проходят между волокнами ткани, не задевая их.



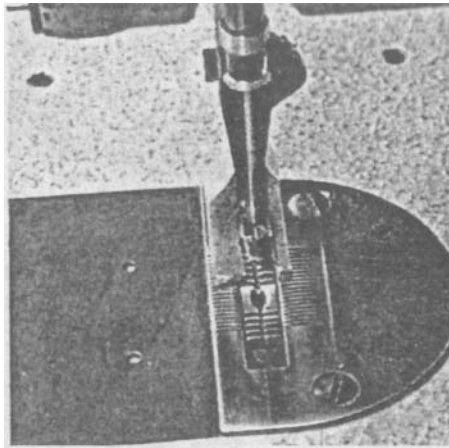
Двухшпальное дерево — самый распространенный держатель нити. Иногда, правда, попадаются и четырехшпальные.

Прямо под иглой в машинке расположена подающая собачка. Как мы уже говорили в первой главе, подающая собачка вместе с шагающей иглой или шагающей лапкой протягивает материал через машину.

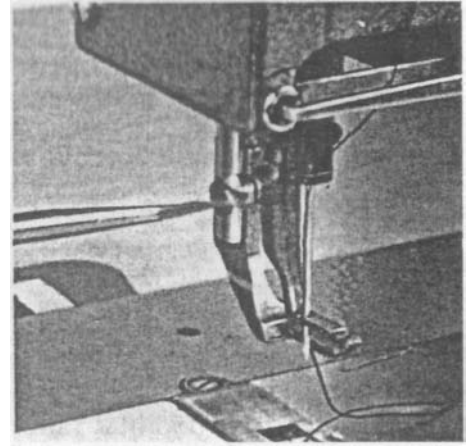
В зависимости от типа имеющейся у вас машинки справа или слева от подающей собачки находится съемная пластина,



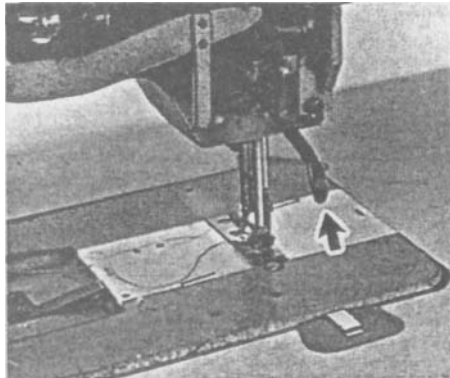
Прижимная лапка снята для того, чтобы лучше рассмотреть игольный брус и подающую собачку. Подающая собачка представляет собой зазубренную пластину с отверстием. Она движется синхронно с иглой, перемещая материал.



Игольную и прижимную лапки можно заменить. На фотографии показана универсальная прижимная лапка, пригодная для любого вида операций. Шить машинка, конечно, будет, но все-таки лучше для каждого вида работ использовать специальные лапки: для обработки каймы, для вставки молний, для швов и т. д.



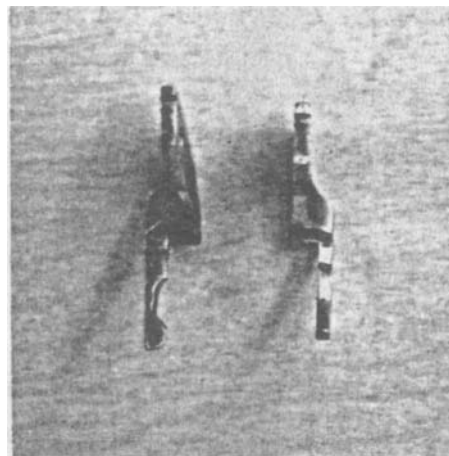
Лапки либо просто снимаются, либо откручивается держащий их винт.



Отмеченный стрелкой рычажок (он расположен на задней части машинки), как и коленный подъемник, поднимает и опускает прижимную лапку. На промышленных машинках оперировать им сложно — он очень тугой. Если вы собираетесь пользоваться именно такой машинкой, то покупайте только оборудованную еще и коленным подъемником. Правда, у рычажка есть одно преимущество — он фиксирует лапку в поднятом положении.

называемая крышкой челнока. Если вы толкнете ее назад нажатием пальца, перед вами откроется отделение для бобины и челнока. Поднимите защелку отделения для бобины, и вы сможете вытащить ее вместе с корпусом.

Теперь вы знаете практически все детали швейной машинки и можете вести разговор на достойном уровне с профессионалами. Разумеется, в машинке



Специальные лапки: слева — для окантовки, она «ходит» слева от игольной лапки. Справа — лапка для вставки молний, она «ходит» от игольной лапки справа.

много и других деталей — о них я не говорил, но вам их знать вовсе не обязательно, с ними имеют дело не те, кто шьет, а те, кто ремонтирует швейные машинки.

## ЗАПРАВКА НИТИ В МАШИНКУ

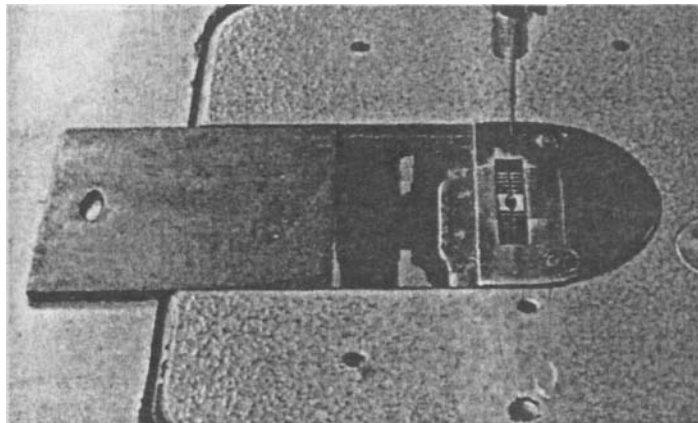
Прежде чем сразу приниматься шить, необходимо научиться заправлять нитку в машинку. Посмотрите на заднюю часть станины, поднимите рычаг прижимной лапки, зафиксируйте его в верхнем положении. Прижим-

ная лапка поднимется, откроется верхний натяжитель.

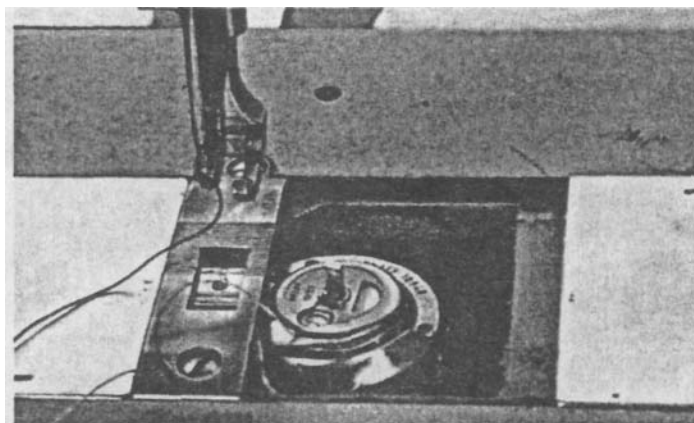
Выберите нитку нужного вам цвета и соответствующую бобину. Установите на шпульном дереве шпулю, отмотайте примерно полметра нити и проденьте конец в отверстие шпульного штырька наверху машинки. Затем протяните нитку через ушко за направляющей верхней натяжителя, потом поверх него. Проденьте нить между двух натяжителей в верхнем натяжителе и аккуратно подтяните ее.

Впереди верхнего натяжителя находится еще одна направляющая для нити которая ведет к натяжному рычагу. Протяните через него нить. На внутренней стороне этой направляющей находится пластина с небольшой кромкой. Протяните нить за пластиной, поверх этой кромки, затем тяните ее вниз и проденьте под направляющую пружину. Теперь нить можно продевать через натяжной рычаг. Затем опустите нить, положите на переднюю часть машины, пропустите через заднюю часть направляющей игольного бруса, а потом — через направляющую иглы. Весь этот процесс пропускания нити показан на рис. стр. 26.

На большинстве промышленных машинок нить заправляется слева направо. В двухнитяных машинках нить заправляется таю левая игла заправляется справа, а правая игла — слева. Как видите, совсем не сложно. Не запутаетесь.



Крышка отделения для челнока обеспечивает доступ к бобине. Отделение для бобины расположено вертикально, непосредственно под иглой. Это машинка Nakajima. Справа показано отделение для челнока машинки Pfaff.



На швейной машинке Pfaff бобину достать очень легко - для этого нужно только отодвинуть назад крышку и поднять защелку. Теперь бобину можно вытаскивать. Механизм машинок Singer устроен так же, только кожух с бобиной там не вытаскивается, поскольку является частью челнока.

А теперь давайте ненадолго отвлечемся и поговорим о расположении иглы. Посмотрите на нее внимательно. На одной стороне ее есть длинный паз, он идет от верхней части стержня иглы до ее ушка. На другой стороне, у самого ушка, находится выемка, которая должна быть направлена к бобине. Эта выемка позволяет челноку подходить близко к иголке и подцеплять верхнюю нитку, которая сразу же захлестывается петлей вокруг бобинной нитки. Если вы вставите иголку неправильно, то челнок не сможет подхватить нитку.

### Устанавливаем бобину

После того как вы успешно продели нить, приступаем к установке бобины. Нить на бобине должна быть того же цвета, что и верхняя нить. Отодвиньте крышку челнока, поднимите защелку кожуха бобины и вытащите его.

Рассмотрите бобину. Для того чтобы не дать находящейся на бобине нитке размотаться, конец ее складывается вдвое и прижимается. Если за него дернуть вся бобина размотается. Вставьте бобину в кожух, кончик нитки просуньте под прижимную пластину. Если нить на бобине не попала под прижимную пластину, а вы этого не заметили, вы это сразу обнаружите, когда начнете шить — нить будет подаваться с трудом. Если натяжение нити становится чрезмерным, вытаскивайте бобину и переверните ее, чтобы нить попала под прижимную пластину. Да, чуть не забыл вас

предупредить — с первой же минуты шитья старайтесь усвоить «причуды» своей машинки, а такие у всех у них есть.

После того как вы вставили бобину в кожух и вытянули сантиметров 30 — 35 нити, вставьте их в челнок. Убедитесь в том, что кожух бобины сидит правильно, а нить хорошо вытягивается. Опустите защелку кожуха бобины — этим вы зафиксируете ее на месте. Теперь вам остается продеть идущую с бобины нить через отверстие в подающей собачке.

В левую руку возьмите кончик нити. Правой рукой поверните маховик к себе, сделав полный оборот — в результате игла опустится вниз и пройдет через собачку. Челнок, вращаясь, зацепит верхнюю нить и захлестнет ее вокруг бобинной нити. Тихонько подергивая верхнюю нить, вы автоматически проденете бобинную нить в отверстие подающей собачки. Вот теперь ваша машинка заправлена, и вы можете спокойно приступать к работе.

Сначала вам необходимо научиться регулировать натяжение верхней и бобинной нитей. Правда, сделать это вы сможете, только когда прошьете хотя бы один стежок. Поэтому пошейте немного, и отрегулируйте натяжение

## НАЧИНАЕМ ШИТЬ

### Шьем прямой шов

Прямым швом сшиваются два куска материи одинаковой длины

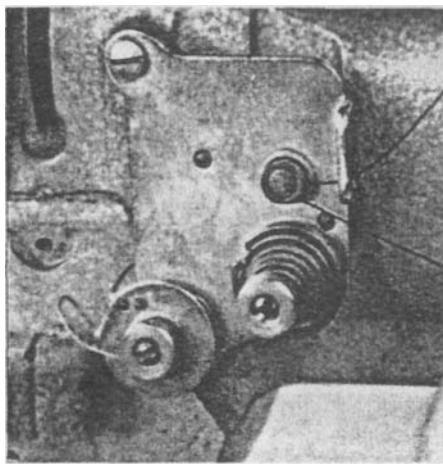


Натяжение на бобине: стандартная процедура для продевания нити через кожух бобины или челнок — нить пропускается по натяжной пружине. Правда, возможно вы не захотите пропускать через нее нить (показано на нижнем рисунке). В этом случае натяжение на бобине будет чуть выше, что компенсирует такие недостатки, как влажность нити, толщину бобины, смазку нити или ее тип (нейлон, дакрон или хлопок).

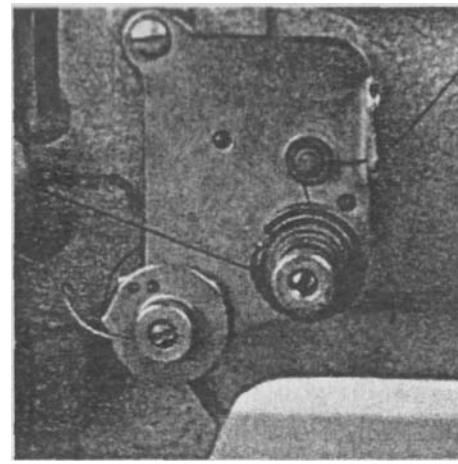




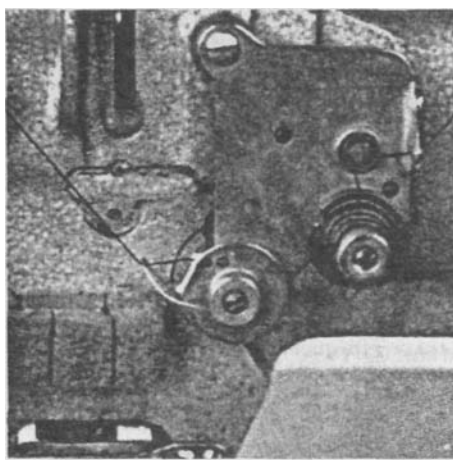
Заправка нити в машинку начинается с того, что нить продевается в отверстие штырька для шпульки. В нем есть дополнительное отверстие, предназначенное для очень легких нитей, требующих большего натяжения, чем может обеспечить верхний натяжитель. В этом случае нить продевается через верхнее отверстие, затем — через нижнее. Сейчас же вы продеваете нить только через верхнее отверстие.



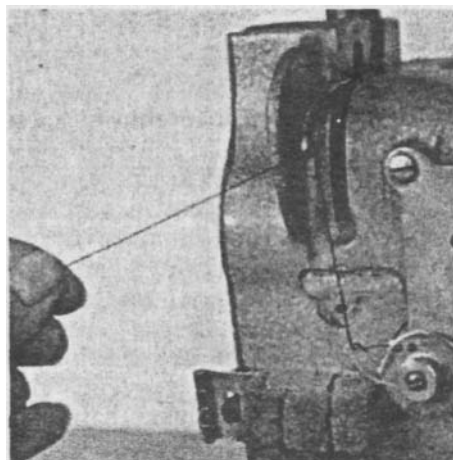
В каждой швейной машинке есть направлятель, который придает нити натяжение. На вашей машинке эта часть может выглядеть иначе, но задача у нее та же самая.



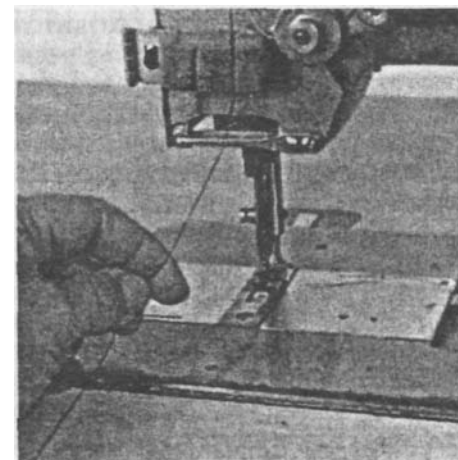
Убедитесь в том, что нить плотно сидит между зажимных пластин. Раздвигаются эти пластины с помощью коленного подъемника и активатора прижимной лапки.



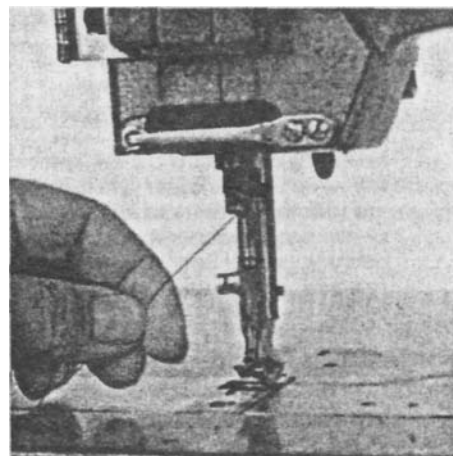
Найдите губу, она находится за направлятелем. Нить должна проходить за ней, потом под направляющей пружиной.



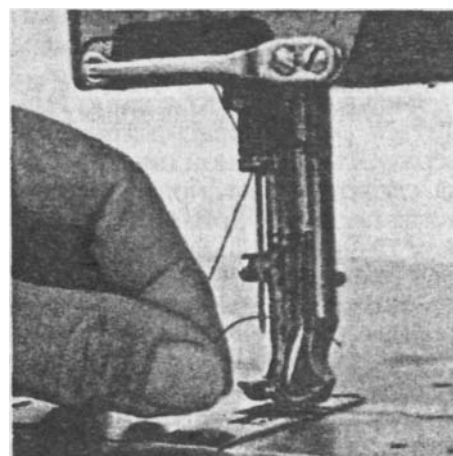
Затем она поступает на направлятельный рычаг,



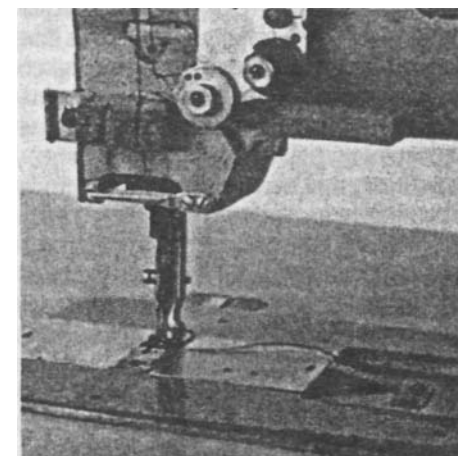
идет вниз, позади направляющей игольного бруса,



потом через нитенаправитель.



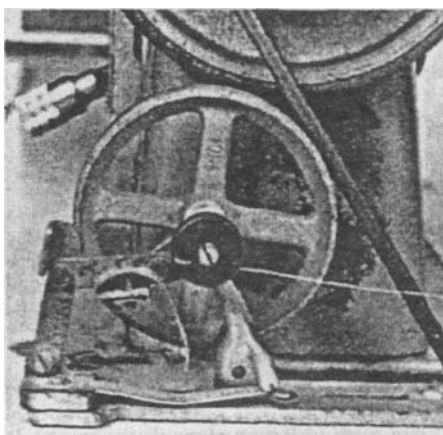
и продевается в иглу (слева направо).



Машинка заправлена нитью, можно шить.

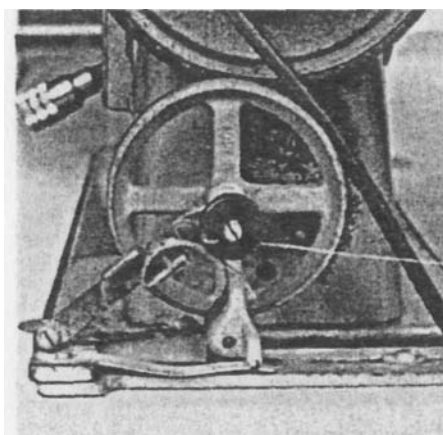
## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НАМОТОЧНОГО УСТРОЙСТВА БОБИНЫ

В большинстве случаев вы будете шить, используя уже намотанные бобины. Однако случаются моменты, когда бобин с нужными вам нитями может не оказаться в магазине. Большинство швейных машинок оборудованы устройством намотки бобин. На промышленных машинках они расположены отдельно от станины и приводятся в действие за счет приводного ремня, на бытовых машинках такие устройства встроены в машинку. Для того чтобы воспользоваться им, вам нужно, прежде всего, поставить на шпульное дерево две шпули с одинаковой по цвету нитью. Нить с одной шпули пойдет в машинку, ей вы шьете, а нить со второй будет наматываться на бобину. Перекиньте нить, которую вы собираетесь намотать на бобину, через крюк на шпульном дереве, а затем опустите ее вниз, на раму. Устройство намотки бобин имеет натяжитель, такой же, как и верхний натяжитель на машинке. Пропустите через него нить и наматывайте на бобину, сделав несколько витков. (Шпули у вас должны быть; как правило, 2 - 3 шпули продаются вместе со швейной машинкой.) Если при покупке вы не получили ни шпули, ни бобины, сразу купите их. Наденьте бобину на вал намоточного устройства, зажмите нить, она должна быть натянутой. Спереди намоточного устрой-



**Устройство намотки нити на бобину в положении «выключено». Обратите внимание — колесо не касается приводного ремня.**

ства есть кулачковый рычаг. Если его толкнуть вперед, колесо устройства прижимается к ремню. Теперь, если вы нажмете на педаль, колесо и бобина начнут вращаться и нить через натяжитель будет наматываться на бобинную шпулю. Когда бобина наполнится, сработает датчик нити, расположенный на кулачковом рычаге, и нить перестанет наматываться. Все это произойдет, пока вы шьете.



**Кулачковый рычаг выдвинут вперед и прижимает колесо к приводному ремню. Теперь, как только машинка начнет шить, на бобинную шпулю будет наматываться нить.**

Повторите процесс, ведь для работы вам понадобится не одна бобина. И не забывайте снимать опустевшие шпули со шпульного дерева. Этот способ очень удобен тем, что вы пополняете запас намотанных нитью шпуль, не отрываясь от основной работы.

с ровными краями. Делая свои первые швы, не волнуйтесь, что края кусков не совпадают и что шов у вас получается не совсем прямой. Просто прошейте два лоскутка.

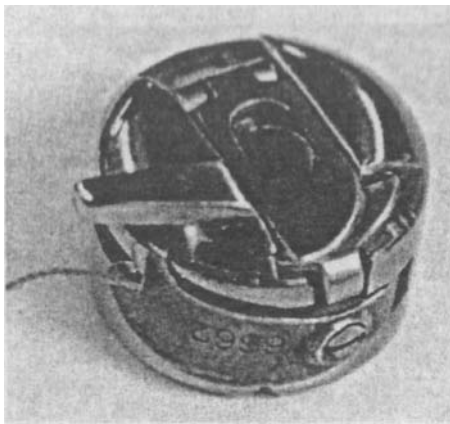
Зайдите в ближайший хозяйственный магазин и купите пару метров усиленного винила любого цвета — он вам понадобится для постижения азов швейного мастерства, о которых мы поговорим и в этой главе, а также в следующей. Приобретите еще нейлоновых нитей — коричневого, серого или натурального цвета и несколько шпуль, соответствующих по размеру вашей швейной машинке. Скорее всего это будут бобины размера G. Другим популярным размером является E. Если у вас бытовая швейная машинка, бобины вам придется наматывать самому. Для этого вам посмотреть инструкцию на машинку, где сказано, как это сделать, поскольку способов намотать бобину на домашней машинке довольно много.

Отрежьте от купленного вами куска винила полоску шириной примерно 12 см, разрежьте ее на 4 одинаковых лоскута. Сложите их попарно, лицевой стороной друг к другу, отрежьте неровные края. Теперь садитесь за машинку, поднимите прижимную лапку коленным подъемником или специальным рычагом, расположенным на задней стороне машинки. Положите два сложенных лоскута под прижимную лапку таким образом, чтобы их передние кромки находились точно под иглой. Опустите лапку подъемником.

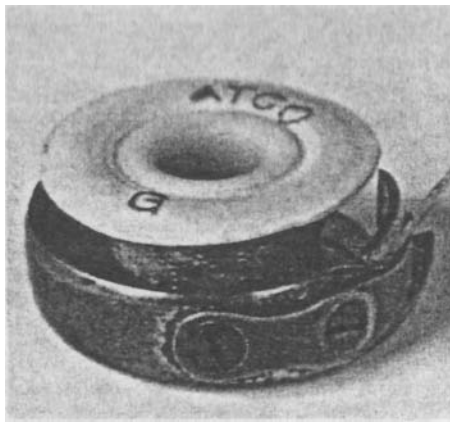
Не важно, какое количество материала у вас находится справа и слева; о шовном припуске, то есть о том, сколько материала следует оставлять справа от шва, я расскажу вам позднее. Сейчас же для вас главное — просто начать шить. Помните, как вы первый раз сели за руль машины? Вы наверняка тронули машину не плавно, а рывком, потому что вы не нажали, а надавили на педаль газа, а потом, испугавшись рывка, резко отпус-

тили ее. Ничего удивительного — многие начинают вождение машины именно с таких скачкообразных движений. Мотор швейной машинки, как и двигатель автомобиля, обладает большой мощностью, поэтому с ним тоже следует обращаться осторожно. Держите пальцы подальше от прижимной лапки, чтобы не попасть под иглу.

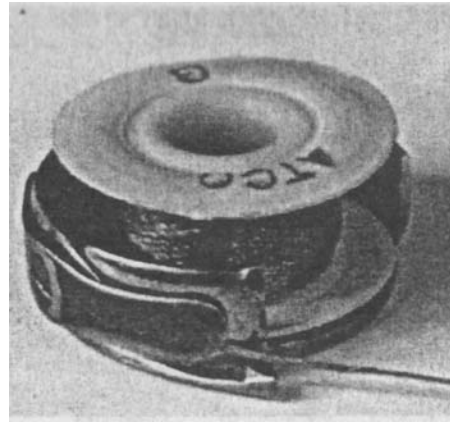
Вытяните руку, возьмите концы верхней и бобинной нитей, крепко держите их. Другой рукой прижмите сверху оба лоскутка, на расстоянии 12 — 15 см спереди от иглы. Очень осторожно коснитесь ногой педали, дайте игле сделать 2 — 3 стежка. Возможно, что, начав шить, вам захочется сменить руки. Обычно левая рука обхватывает игольный брус слева, в то время как правая двигает материал в направлении иглы. Помните, что правая рука может устать с непривычки, поэтому можете двигать материал вперед и левой рукой. Вообще работайте так, как вам удобнее.



Бобина в коже.



Пропустите нить под прижимную пластину.

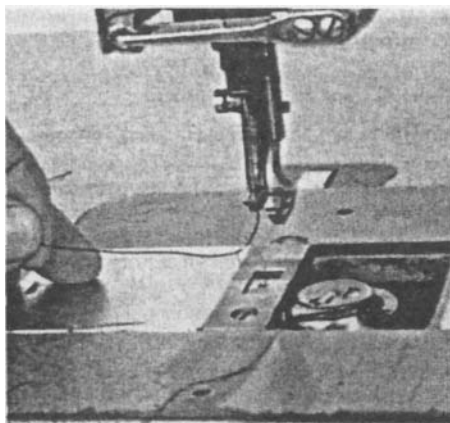


## БЫСТРАЯ СМЕНА ЦВЕТА НИТИ

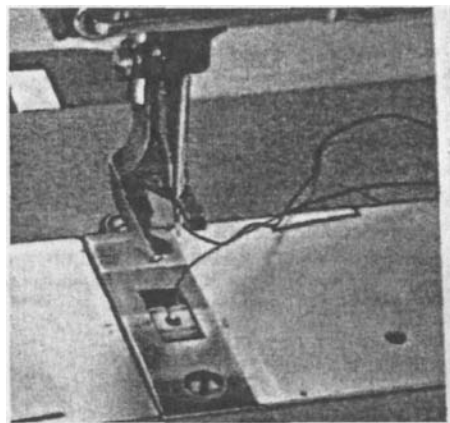
Заправка новой нити в машинку, а также переход с одного цвета нити на другой — процесс длительный и утомительный. Чтобы не терять драгоценного времени, отделочники изобрели следующий оригинальный способ смены нити.

Перережьте нить, которой вы шьете в данный момент, на расстоянии примерно сантиметров 40 позади штырька для шпульной нити. Это будет почти половина расстояния от штырька до верхушки шпульного дерева. Привяжите к оставшейся нитке за штырьком кончик новой нитки, которой вы собираетесь шить. Затем коленным подъемником поднимите прижимную лапку и удерживайте ее в таком положении. Вытащите из иглы нить и потяните за нее - новая нитка быстро пройдет по всем механизмам машинки.

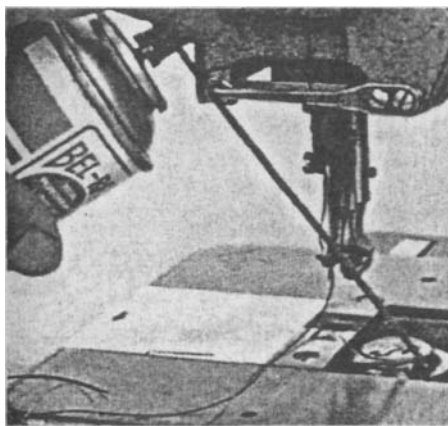
Вот и все, вам осталось только отрезать старую нить на узле и вставить в иглу новую нить. Вся операция занимает максимум 10 секунд.



Вставьте кожух с бобиной и опустите защелку. Оставьте конец нити висеть там. Не задвигайте пластину до тех пор, пока нить с бобины не пройдет вверх, через подающую собачку.



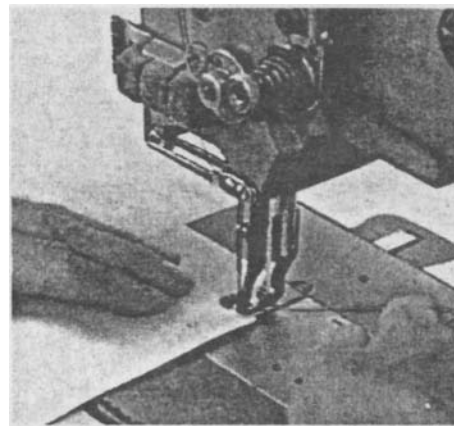
Вот теперь, когда нить бобины наверху, можете спокойно задвинуть пластину. Не волнуйтесь — нить останется наверху.



Всегда смазывайте машинку перед тем, как садиться шить. Смазывайте челнок всякий раз, когда вытаскиваете бобину. Пользуйтесь легким маслом. Регулярная смазка помогает продлить срок службы машинки.



Перед вами «живой» пример пользы регулярной смазки — швейная машинка Pfaff более чем 20-летней давности, на которой все это время шили не просто ежедневно, а нередко и в три рабочие смены, исключая, конечно, выходные, выглядит и работает как новая.



Плотно прижимайте нить, делая первые три-четыре стежка. Если вы забудете это сделать, то потратите минимум минут 15, чтобы вытянуть нить из челнока.

Если вы все сделали правильно, у вас получилось несколько прекрасных стежков. Если натяжение нитей было недостаточным, они сначала спутаются под лоскутками, а затем несколько раз обовьются вокруг челнока. Когда такое случится, перережьте нити, удалите материал с машинки, распутайте челнок и начните шить снова.

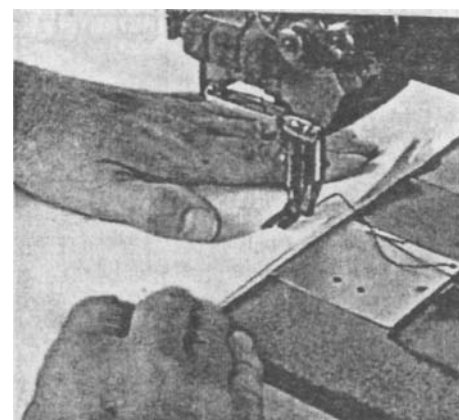
Если вы сразу набрали скорость, то будем надеяться, не повредили себе пальцы. Кстати, быстрое шитье действительно в худшем случае может грозить травмой (с новичками, впервые севшими за промышленные машинки такое случается), а в лучшем — волнистым неровным швом. Поначалу работайте медленно, делайте по несколько стежков — иначе либо запутаете нити, либо получите извилистый плохой шов. Иногда, если шить начинают сразу на большой скорости, материал «убегает», вылетает со станины.

Если хотите шить правильно, научитесь сначала делать несколько стежков, затем — длинную строчку, а потом — обратный шов, которым строчка закрепляется. Если ваша машинка оборудована реверсом, поднимите (или толкните — в зависимости от конструкции) его рычаг. Снова тихонько нажмите на педаль и прошейте шов в обратном направлении. Когда вы делаете обратный шов, совершенно

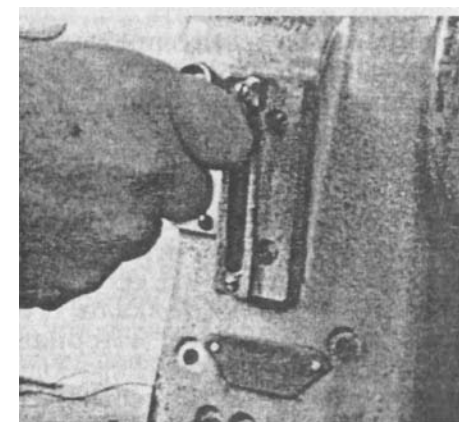
необязательно поддерживать натяжение нитей. Продолжайте практиковаться до тех пор, пока не научитесь быстро делать небольшую строчку и закреплять ее.

Если реверса на вашей машинке нет, в этом случае для закрепления шва пользуйтесь следующей процедурой. Сделав первые три-четыре стежка, остановите машинку и поднимите лапку ногой или рычагом. Затем поверните маховик, дайте игле выйти из материала, вытяните немного нити. Потяните материал к себе, так, чтобы край его, место, где вы начали шов, находилось под иглой. Опустите лапку и сделайте несколько стежков. Все, теперь шов закреплен, и вы можете начинать делать следующий шов.

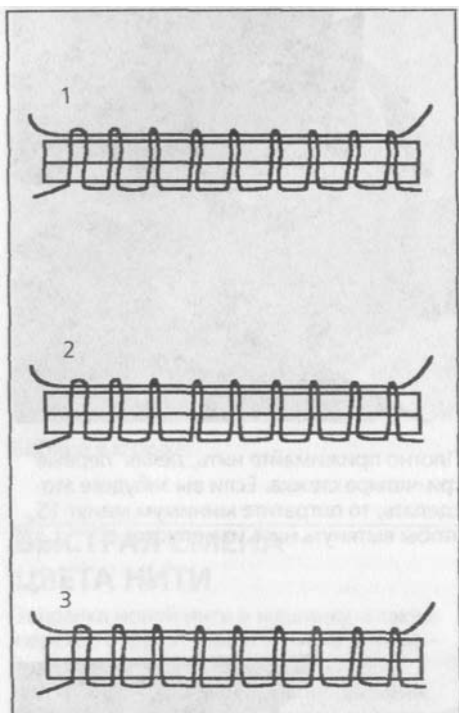
Снова нажмите на педаль, дайте материалу свободно и медленно двигаться вперед. Не дергайте и не тяните материал во время шитья. Делайте шов до самого края материала, затем тем же порядком закрепите его. Всегда закрепляйте шов — как в начале операции, так и в конце. Затем поднимите лапку, поверните маховик, чтобы убрать с челнока оставшиеся там нитки, и вытяните материал с машинки. Обрежьте лохмушки. Все, вот теперь можете полюбоваться на плоды своего труда. Поздравляю вас — вы сделали свой первый шов!



Первые несколько стежков выглядят неплохо. Теперь закрепите его, прошив по нему, включив реверс. Обратите внимание на положение рук — поскольку я правша, я направляю материал в машинку правой рукой. Мой отец, он учил меня шить, хотя тоже был правша, направлял материал левой рукой, а тянул на себя — правой. Вам я советую работать так, как вам удобнее.



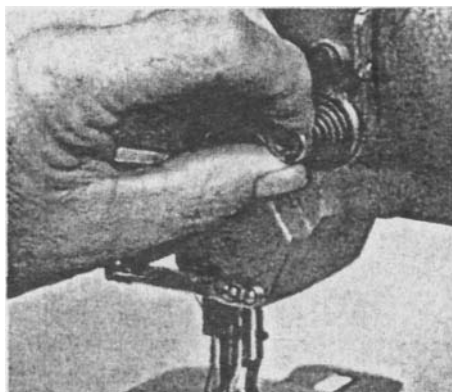
Для того чтобы закрепить шов, нужно включить реверс.



Степень натяжения  
верхней нити к нижней:

1. Натяжение верхней нити слишком большое, она вытянула нить с бобины до поверхности материала.
2. Ситуация обратная рис. 1 — в результате чрезмерного натяжения бобинная нить вытягивает верхнюю.
3. Натяжение обеих нитей отрегулировано правильно, образуются равные петли на швах в центре.

Пока не заботьтесь о том, чтобы сделать шов идеально ровным. Если он получился изогнутым — не беда. Сейчас для вас главное — научиться делать строчку и закреплять ее, научиться сшивать два одинаковых лоскута так, чтобы сшитый материал получился ровным на краях. Ну и как вам понравилась шить? Как вел себя материал? Лежал ровно или морщился? Если морщины есть и они неровные, это значит, что вы дергали материал на себя или слишком сильно толкали его вперед. Помните — материал должен двигаться сам, свободно, вы его только поддерживаете. Вся работа, в том числе и по перемещению материала во время шитья, выполняет машина.



Для того чтобы придать правильное натяжение верхней нити, поверните регулировочную гайку на один оборот, затем сделайте пробный шов. Если натяжения недостаточно, увеличьте его, крутя гайку на пол-оборота.

### Регулировка натяжения

Не важно, какой у вас получается сейчас шов, хороший или плохой, все равно остановите машинку, отрегулируйте натяжение, затем снова начинайте шить.

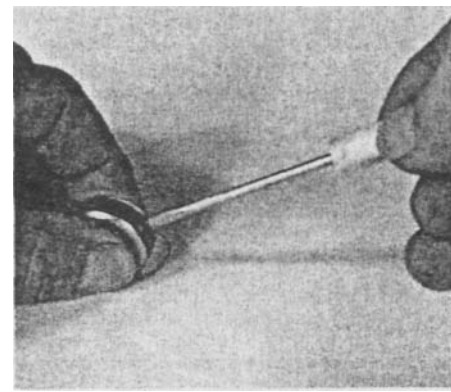
Посмотрите на расположение нитей в шве. Когда вы смотрите на шов сверху, обратите внимание — вытягивается ли бобинная нить до самого верха? Посмотрите, не вытянула ли бобинная нитка верхнюю нить? Если так, то вам необходимо отрегулировать натяжение.

### Натяжение верхней нити

Для придания верхней нити требуемого натяжения пользуйтесь регулировочной гайкой, расположенной на верхнем натяжителе (гайка поворачивается по часовой стрелке). В результате нитка во время ее прохождения по натяжителю будет дополнительно сжиматься. Для уменьшения натяжения гайка поворачивается против часовой стрелки.

### Натяжение бобинной нити

Для натяжения бобинной нити следует вытащить корпус с бобиной из машинки. Обратите внимание на небольшой регулировочный вид на прижимной пластине. Вращение его по часовой стрелке увеличивает натяжение нити, против часовой стрелки — ослабляет. Регулируя натяжение, вращайте винт на четверть оборота. Не торопитесь, иначе перетянете винт.



Для регулировки степени зажима бобинной пружины вам, возможно, потребуется купить небольшую, так называемую «часовую», отвертку.

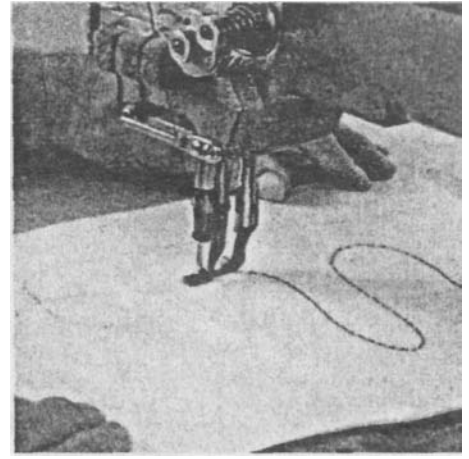
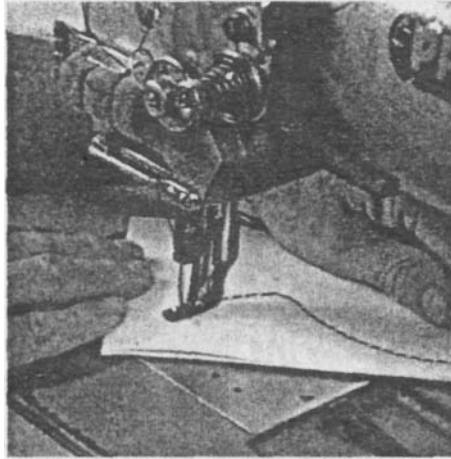
Теперь вставьте бобину в машинку и сделайте еще один шов. Как выглядят нитки на шве теперь? Они лежат плотно, не вытягивают друг друга в противоположных направлениях? Плотно ли они прилегают к материалу? Продолжайте регулировать натяжение нитей до тех пор, пока не увидите, что обе они замыкаются в середине шва и не вытягиваются (см. рисунок). Обе нити должны лежать плотно, но не слишком — они не должны ни морщить материал, ни рваться, если вы их слегка потянете.

Если вы считаете, что натяжение нормальное (то есть отрегулировали его как я вам показал), сделайте длинный шов. Вот теперь все в порядке. Запомните — регулировка натяжения — очень важная часть шитья.

### Шьем закругленные швы и повороты

Вам придется шить гораздо больше закругленных швов, чем прямых и еще больше поворотов. Давайте поучимся шить их.

Отрежьте еще пару лоскутов и вставьте их в машинку, точно так же, как вы делали с первыми. Сделайте небольшой шов, закрепите его и шейте дальше. Руку, которой вы направляете материал, держите впереди иглы (перед собой), другую руку положите позади иглы. Попробуйте слегка повернуть материал вправо и влево. Поворот материала осуществляется рукой, лежащей впереди иглы.



Всегда помните — за вас все делает машинка. Вы только поддерживаете материал, а тянет его тоже машинка. Если вы попытаетесь тянуть материал в какую-либо сторону, в шве немедленно появятся морщины. Держите материал свободно, но соблюдая необходимую осторожность, не торопитесь. На педаль нажимайте плавно, держите ее в одном положении, избегайте рывков. Не напрягайтесь, не горбитесь, не цепляйтесь за материал, как водитель-новичок за руль машины. Просто направляйте материал, а все остальное делает сама машинка.

Приблизившись к краю материала, остановите машинку, ногой поднимите лапку, поверните материал на  $180^\circ$ , и снова начинайте шить. Опять слегка поворачивайте материал, делая полукруглые швы. Прошейте несколько кругов. Вскоре вы почувствуете, что руки у вас привыкают к шитью и действуют автоматически. Именно так вырабатывается привычка шить и координация действий во время шитья.

Повороты в шитье помогают скрашивать скуку процесса. Делайте сначала повороты под  $90^\circ$ , а швы — разной длины. Обратите внимание — шов должен заканчиваться пробиванием иглы всего материала. Если этого не произошло, покрутите маховик. Внимание! Перед тем как крутить маховик, снимите ногу с педали — мне очень не хотелось бы, чтобы ваши пальцы попали в крутящийся маховик.

Затем (иголка все также находится в материале) поднимите ножным подъемником лапку и поверните материал на  $90^\circ$ . Опустите лапку и продолжайте шить. Делайте попеременно правые и левые повороты. Теперь попробуйте сделать равносторонний квадрат. Это очень сложно, тут вам потребуется весь ваш уже имеющийся опыт шитья и хороший глазомер.

Когда ваши тренировочные лоскутки полностью покроются

узорами швов, отрежьте следующие, теперь уже побольше, шириной сантиметров 35. Обычным карандашом нарисуйте на одном из лоскутов ломаную линию или запутанную фигуру с резкими поворотами и большим количеством кривых линий. Теперь сложите два лоскутка так, чтобы нарисованная вами фигура оказалась наверху, и попробуйте шить строго по ней. Сначала вам будет трудно, но как только вы привыкнете, — а это произойдет очень быстро, — то сами удивитесь своей точности. А теперь пора нам переходить к следующему заданию — шитью с однородным припуском в 1,2 см.

### Как сделать шов с однородным допуском

Шовным допуском или припуском называется расстояние от шва до края материала, измеряется которое с правой стороны.

Если шовный припуск очень узкий, материал на шве будет тянуться и морщиться. Особенно часто это происходит при работе с тканями. Если же припуск очень большой, готовое изделие будет пузириться. Оптимальным является припуск 1,2 см по краям шва.

Когда вы шьете, — не важно, тренировочный ли лоскут или уже рабочее изделие, большая часть материала должна лежать слева от вас, а припуск делается

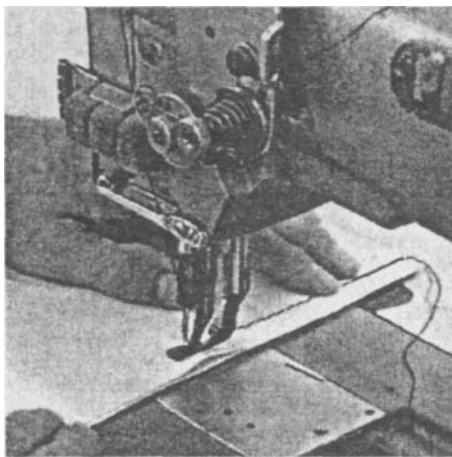
прекрасное упражнение — придумывать швы и шить их. Тренируясь, постепенно усложняйте рисунок шва. Помните — все ваши занятия пойдут вам на пользу.



Для того чтобы сделать угол в  $90^\circ$ , вам нужно маховиком полностью ввести иглу в материал. Если лоскутки у вас небольшие, ничего страшного, делайте короткие швы. Кстати, именно ограниченное количество материала помогает развить координацию движений, работу с педалью и глазомер. Осторожнее! Правда, здесь есть и опасность — если вы пережмете педаль, то можете повредить себе пальцы.

справа от шва. Я не напугал вас? Нет? Вот и не бойтесь, на практике все это очень просто.

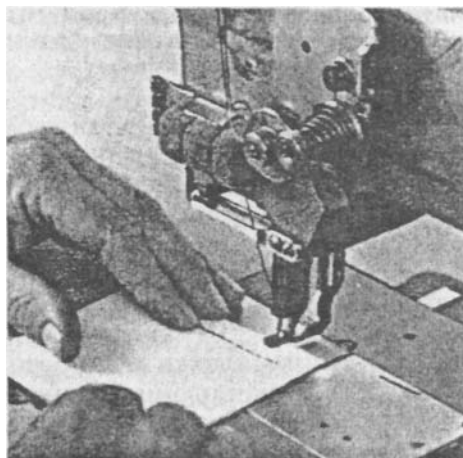
Снимите материал с машинки. При помощи линейки (1,2 см) отмерьте вправо от кончика иголки расстояние в полдюйма, и проведите прямую линию. Вдоль линии положите липкую ленту для маскирования длиной в 7 см. Теперь у вас есть своего рода указатель шовного припуска. Осталось только его сделать, что совсем не сложно.



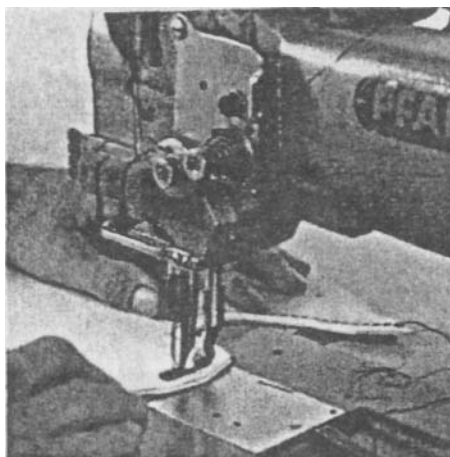
Шовный припуск в 1,2 см является стандартным в промышленности. Если у вас есть опыт пошива одежды, то вы, конечно, знаете, что там припуск составляет 1,5 см. Для отделки салонов этого много. Хотя я и рекомендую для точности припуска пользоваться лентой, но это только поначалу, пока у вас нет опыта. Как только вы набьете руку, сразу откажитесь от ленты, иначе настолько привыкнете к ней, что просто не сможете без нее обходиться.

Отрежьте еще два лоскутка одинакового размера, сложите их лицевыми частями друг к другу и скрепите скобкой. По краям вырежьте различные фигуры, самые замысловатые, какие только придумаете, включая углы под 90°. Вставьте материал в машинку, начиная с правой верхней кромки, как и раньше, но на этот раз на правую кромку наложите липкую ленту для маскирования так, чтобы она едва касалась материала.

Начинайте шить, закрепив, как обычно, шов. Старайтесь, чтобы край материала совпадал с краем ленты, и следите за швом.



Повороты на 90° сделать очень легко, если игла находится в материале. И не забывайте делать припуск в 1,2 см.

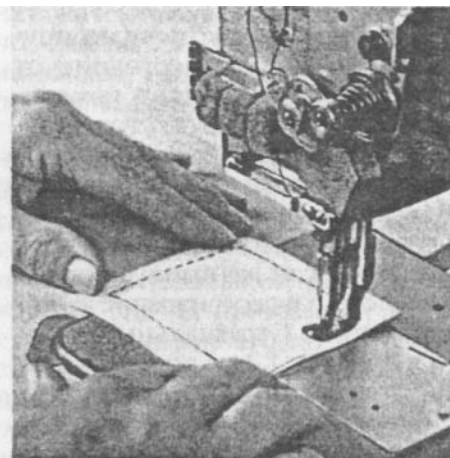


Процесс шитья здесь похож на игру, только тут все серьезней — вы должны прошить все детали с припуском в 1,2 см. Старайтесь смотреть не на иглу, а на край материала — это, кстати говоря, снимает монотонность работы.

В первый раз шитье с едва наложенной лентой покажется вам на редкость трудным занятием, но пройдет совсем немного времени и оно уже не будет доставлять вам такое волнение.

Одна маленькая подсказка: никогда не смотрите на иглу — она сама о себе позаботится, вы же смотрите только на край материала.

Здесь есть одно маленькое исключение — когда вы прошиваете угол в 90°, вам следует прекратить шить в 1,2 см от края материала. Остановитесь так, чтобы игла находилась в материале, поднимите ножным подъемни-



ком лапку и поверните материал на 90°. Если вы остановились точно в 1,2 см от края, вы получите ровный припуск.

Продолжайте практиковаться, делая правильный припуск. Только так, делая швы, можно научиться шить. Вы, конечно, можете шить с лентой сколько угодно долго, но если вы мечтаете стать профессионалом, откажитесь от нее сразу же, как научитесь делать ровный припуск. Во всяком случае бесполезно начинать настоящую работу по отделке салона автомобиля, оставаясь привязанным к ленте. И обязательно шейте разными швами — шить одним и тем же швом просто надоедает.

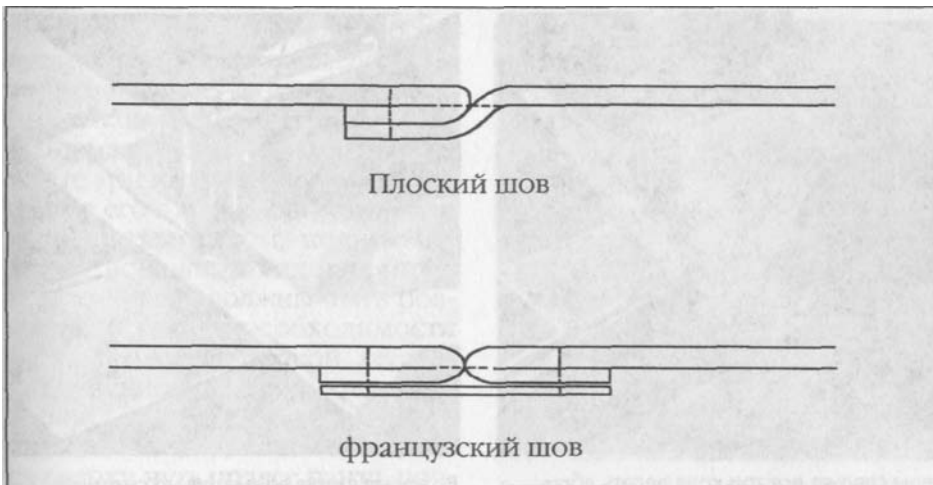
### Декоративный шов

Вам необходимо сразу научиться шить двумя видами декоративного шва. Первый называется «плоским», второй — «французским».

Для того чтобы сделать плоский декоративный шов, возьмите четыре лоскута материала размером 10x25 см и сшейте их обычным швом с правильным припуском. Кстати, после того как шов сделан, припуск называется кромкой. Затем вытащите материал из машинки и выпорите нить. Возьмите два лоскута и положите их перед иглой так, чтобы кромка левого лоскута согнулась на сделанном шве, а кромка правого лоскута легла под левый. Вставьте полученный материал в машинку — правый край прижимной лапки должен идти точно вдоль края шва. В этом случае у вас получится припуск между иглой и объемным краем шва равный 0,45 — 0,6 см.

Еще раз: оба лоскута раскрываются наподобие книги, после чего кромка правого лоскута сгибается, а другая кромка заносится под него. То есть, когда вы делаете общий шов, он скрепляет кромки, и образуется примерно 0,6 см припуска между начальным и верхним швом.

Укрепите начало шва и продолжайте шить. Правый край прижимной лапки будет служить вам направляющей. Сделав шов, потяните лоскуты по краям —



вид сбоку в разрезе двух швов: плоского (вверху) и французского (внизу). Оба шва в самом начале образуются одинаково: сшиваются лоскуты с припуском 1,2 см. Затем плоский шов получается за счет складывания припусков влево и сшивания по всей длине. Во французском шве припуски складываются в противоположные стороны и пришиваются к подложенной вниз скрепляющей полоске материала.

этим вы выпрямите полученный шов.

Как видите, в результате вы сшили практически три слоя, согнутую кромку одного лоскута, и кромку другого. Обратите внимание, что лоскуты получились раскрытыми как страницы книги. Шов получился очень крепким. А теперь давайте сделаем еще более крепкий декоративный шов, «французский».

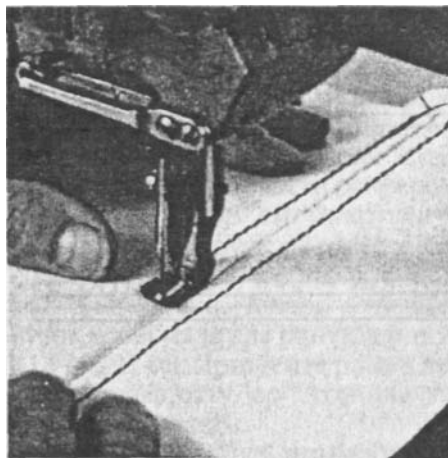
#### Как сделать французский шов

Сшейте два лоскута с обычным шовным припуском. Затем отрежьте полосу шириной примерно 5 см любого мягкого тонкого материала по длине сделанного шва. Когда начнете профессионально заниматься отделкой автомобильных салонов, всегда имейте под рукой для этого неотбеленный муслин. Сейчас, на первый случай, подойдет и лоскуток от старой простыни или пододеяльника.

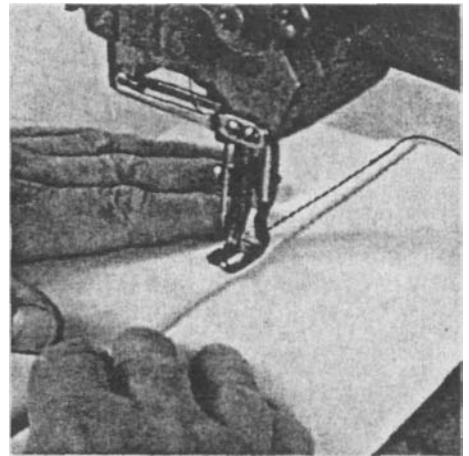
Сшейте и раскроите наподобие книги два лоскутка, точно так же, когда вы делали плоский шов, только на этот раз подверните кромки лоскутков, а под них положите ту полосу материала. Прижмите материал и начинайте шить слева от стыка, используя в качестве направляющей прижимную лапку.

Достигнув конца шва, не забудьте закрепить его. Затем, не вытаскивая материал из машинки и не отрезая нити, разверните его и прошейте другую сторону. Не забудьте закреплять шов не только в конце, но и в начале.

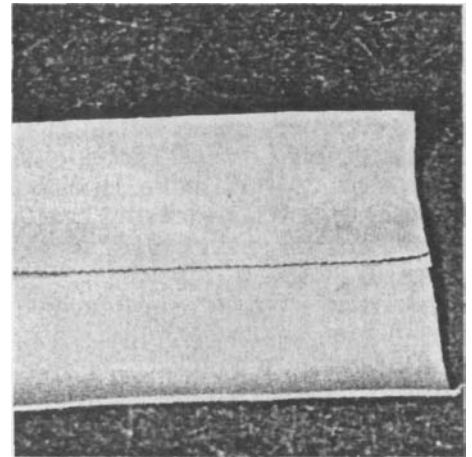
Готовый материал будет состоять из двух прижатых друг к другу и прошитых сторон с укрепляющей подкладкой. Если полученный вами шов похож на шов, показанный на фотографии, вы все сделали правильно.



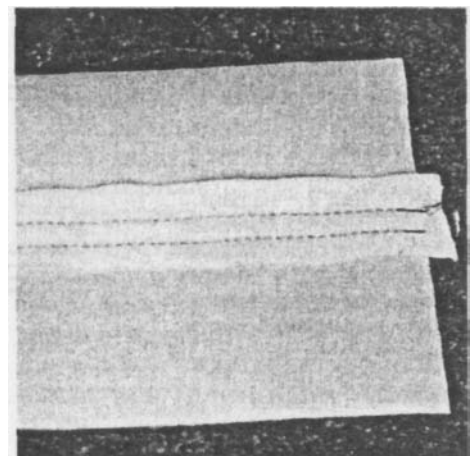
Французский шов — самый прочный из всех, какие вы можете сшить. Правда, делать его нужно очень аккуратно, иначе он будет ужасно выглядеть. Еще ужаснее он выглядит, если делать его разными по цветунитками.



В отделке салона плоский шов используется очень часто. Обратите внимание на край чехлов для автомобильных сидений — если на них нет ранта, то вы скорее всего увидите плоские швы.

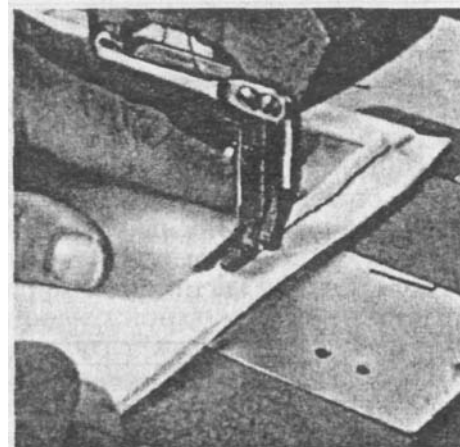
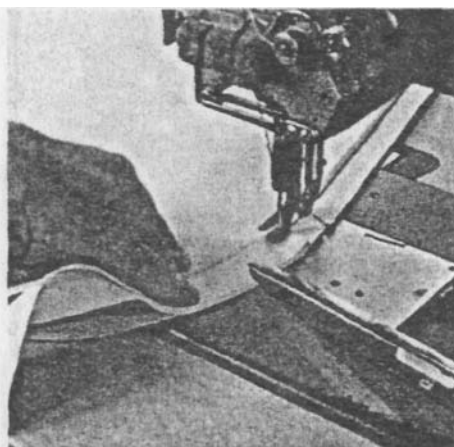
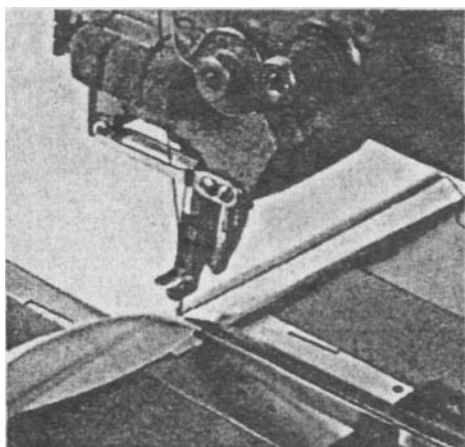


Плоский шов прекрасно выглядит, в нем края кромок остаются там, где они и должны быть.



Если сделанный вами французский шов выглядит точно так же, или даже лучше — вы природенный отделочник. Правда, такой шов вы получите только в том случае, если машинка у вас двухигольная.





Весь фокус в прошивке ранта состоит в том, что вам следует все три края делать абсолютно ровными. Если вы все отрежете ровно и ровно сошьете, рант у вас получится идеальным. Возможно, для того, чтобы компенсировать размер шнура для ранта или толщину материала, вам потребуется выравнять ширину материала ранта. Сложите, как показано на рисунке, три или четыре лоскута материала и просуньте их под иглу. Если они входят туго, зажмите материал скобками, которые, в зависимости от плотности, ставятся на расстоянии от 0,3 до 0,6 см. Только действуйте осторожно — не вбейте скобку в то место, где должен проходить шов.

Во время шитья внимательно смотрите, чтобы не «наехать» на сам рант.

### Шьем рант

Теперь вам следует познакомиться и с этой техникой шитья. Иными словами, пришло время повышать свой уровень. Прежде чем заниматься отделкой салонов, следует научиться шить рант. В данном случае слово «рант» означает «шнур», или «рубец». Как правило, рубцами украшают одежду, в отделке салонов принято слово «рант». Однако иногда приходится слышать все три термина, здесь же и далее я буду использовать слово «рант». Что же представляет собой этот рант?

«Рантом» называется покрытый материалом рубец, который зачастую является швом двух кусков материала. Он делается исключительно для украшения, никакой функциональной нагрузки он не несет. Правда, в отделке салонов автомобилей используется он очень часто. Итак, давайте с вами шить рант.

Для начала снова отправимся в магазин и купим моток полой пластиковой нити размером 0,75 см. Если такой в продаже нет, возьмем другую, размером 0,3 см. Если полой нити нет, пойдет и сплошная нить. Единствен-

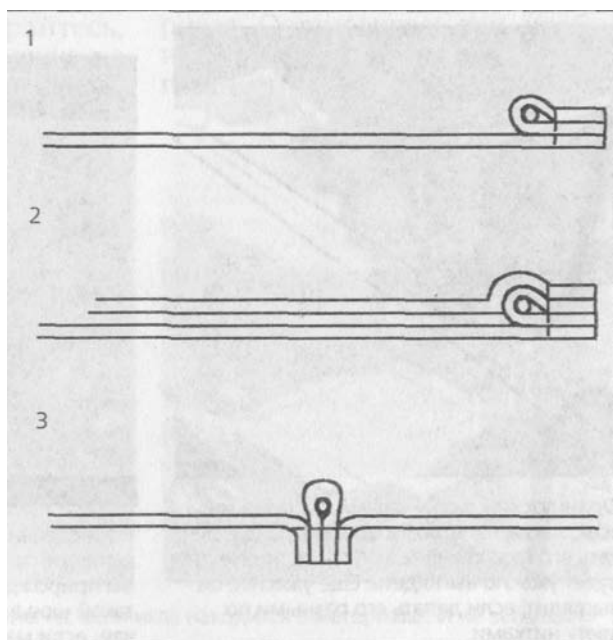
но, чего следует избегать, так это бумажной или двойной нити и матерчатого шнура — продавцы могут попытаться всучить нам их, но мы от них тут же откажемся.

Теперь возвращаемся домой, отрезаем кусок материала шириной 10 или 12,5 см по всей длине рулона. Следите, чтобы края материала были ровными. Затем отрезаем еще один кусок материала, но теперь ширина его должна составлять 3,7 см. Начинаям сшивать оба куска.

Прежде убедитесь, что в вашей машинке стоит специальная лапка для изготовления ранта. Эта лапка имеет закругление с внутренней стороны, она следует за игольной лапкой слева. Она отличается от прижимной лапки, поверхность которой плоская и которая следует за игольной лапкой справа. Некоторые машинки оборудуются универсальной прижимной лапкой. Такая лапка расположена позади игольной лапки с обеих сторон. Для шитья ранта она вполне годится, но вот сшить тугим рант с ней довольно сложно.

Положите кусок материала шириной 10 см на машинку, впереди иглы, лицевой стороной вверх. На него, лицевой стороной вниз, положите кусок материала шириной 3,7 см (теперь это будет материал ранта). Убе-

Шитье ранта, разрез.  
Шаг 1 — материал для ранта охватывает нить и пришивается к лицевой части. Шаг 2 — на рант накладывается материал, который и будет лицевой частью. Шаг 3 — лицевая часть раскрыта наподобие книги, рант остается в центре.



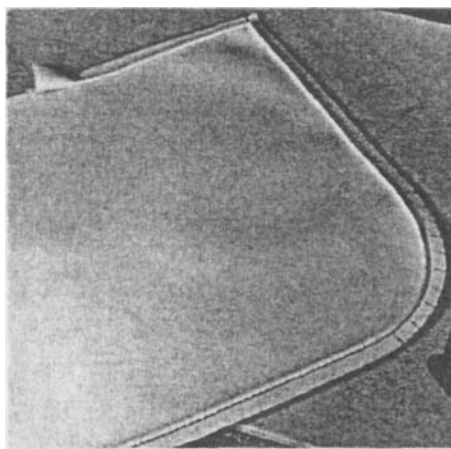
дятся, что правые края обоих кусков материала совпадают. Поверх материала ранта положите пластиковую нить, левым краем материала накройте ее. Выровняйте три края материала и подведите его к игле. Пользуясь ножным подъемником, поднимите лапку, вставьте материал (проверьте — края должны быть ровными, в случае необходимости воспользуйтесь липкой лентой для маскирования) и опустите лапку.

Сейчас игла должна находиться вверху, чуть правее ранта, почти над ним. Справа должен быть обычный припуск 1,2 см. Марки усиленного винила отличаются друг от друга по толщине, но в общем припуск должен составлять у вас те же самые 1,2 см с небольшими отклонениями. Правда, сейчас его размер не должен вас особо волновать. Итак, начинаем шить.

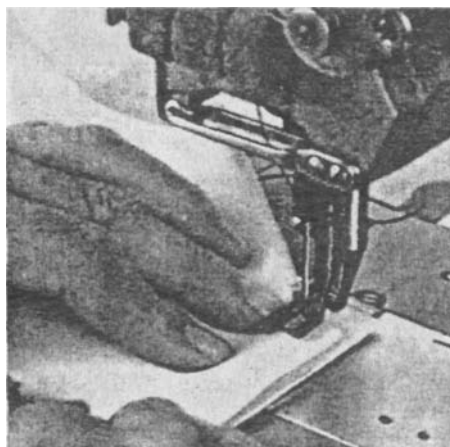
Старайтесь, чтобы шов проходил точно рядом с рантом, недопустимо, чтобы он был кривым или уходил за рант.

Не отчаивайтесь, если на первом ранте вы не прошьете его. Просто остановитесь, вернитесь назад и снова начинайте шить. Дойдя до конца, осмотрите свою работу. Все ли три края у вас остались ровными? Выдержана ли общая ширина ранта? Именно здесь отмечаются главные ошибки. Если вы даже слегка подтягивали материал, края могут оказаться неровными, а рант неравномерным.

Давайте сошьем еще один рант, на этих же кусках. Положите их на стол и проведите линию по всей длине, впереди ранта. Отрежьте рант и выкиньте его. Затем отрежьте еще один кусок материала для ранта и снова начинайте шить. Если в первый раз у вас был слишком большой шовный припуск, отрежьте материал для ранта чуть больше, столько, сколько вы считаете нужным. Если ширина его меньше 3,7 см, значит вы что-то сделали неправильно. Тогда вам прежде всего следует перечитать предыдущий параграф. Если на этот раз у вас все получилось, переходите к следующему виду работ.



Готовое изделие, оно получилось плоским, нигде не морщит, виден обычный 1,2-см припуск.

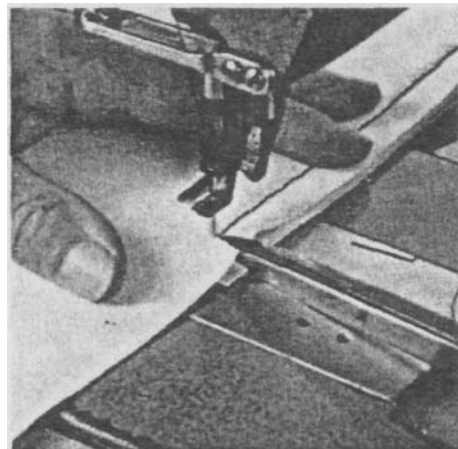


Слегка натяните материал, опустите лапку, совсем ослабьте натяжение.

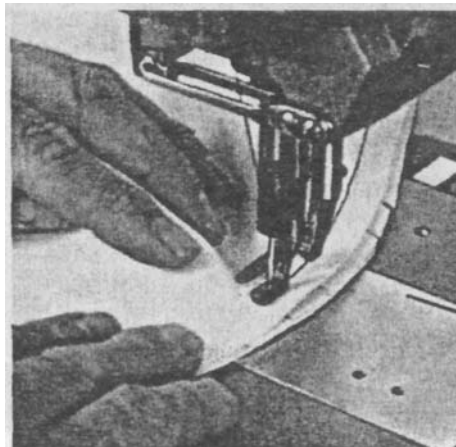
### Шьем радиусы и кривые линии с рантом

Вы думали, что отделка салонов — это очень просто? Не совсем, чтобы стать настоящим мастером, нужно много потренироваться. Отрежьте квадратный кусок материала для лицевой части размером примерно 38x38 см. Закруглите один из углов. Круги вы можете рисовать, пользуясь, к примеру, банкой для краски. Теперь отрежьте кусок материала для ранта, длиной 114 — 127 см. Пришейте рант к лицевому квадрату, со стороны закругленной части.

Начинайте шить примерно на половине материала, двигаясь к скругленному углу, действуя так же, как и раньше, до начала материала ранта и вставленной в него нити. Как только вы приблизитесь к материалу ранта и нити



Вставка шьется так же, как и рант. Ее следует скреплять скобками, чтобы в процессе шитья материал не тянулся.

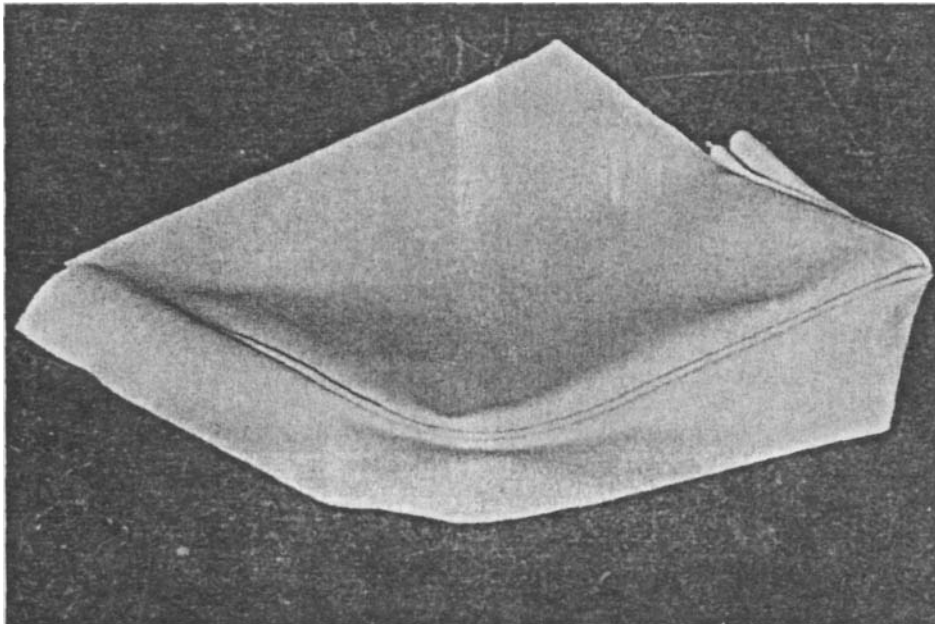


Если радиус слишком большой, можно не скреплять отделку. Если же вам кажется, что материал тянется (это вы поймете по морщинам на кромке), то в этом случае скрепки необходимы.

примерно на 1,2 см, остановитесь. Нить в этот момент должна находиться внутри материала. Коленным подъемником поднимите лапку и удерживайте ее. Ножницами сделайте надрез по краям материала ранта до иглы. Осторожнее, не порежьте лицевой материал.

Подсказка: если на вашей машинке установлена универсальная лапка, сделать длинный, до иглы, разрез обычными ножницами вы едва ли сможете. В этом случае вам необходимо заранее запастись длинными ножницами.

Поверните на 90° лицевой материал, материал ранта и нить, и начинайте работать со следующей частью лицевой стороны. Одной рукой удерживая лицевую сторону, другой резко поверните



Конечное изделие должно выглядеть так. Теперь вам осталось только найти применение своим способностям.

материал ранта с нитью, чтобы выровнять их с новым краем лицевого материала. Теперь отпустите лапку и начинайте шить.

Как только вы подойдете к закругленной части, скрепите материал ранта так же, как вы делали это перед прошивкой прямого угла, только скобки ставьте на 2,5 см друг от друга по всему радиусу. Закончив шить радиус, скрепите рант с нитями и вытащите получившееся изделие из машинки. Оно должно выглядеть как на приведенной иллюстрации, быть плоским, не иметь морщин и складок. Если вам самим понравилось то, что вы сделали, продолжайте еще, тем более, что материала у вас достаточно.

#### **Шьем вставку**

Выше я говорил (и показал), что рант является декоративным элементом между двумя кусками материала. Большой кусок материала обычно называется лицевым, а меньший, более узкий — вставкой, или обшивкой. Еще его называют просто полосой. Я буду и дальше называть этот элемент вставкой. До этого момента мы учились шить рант на лицевом материале, сейчас пришло время пришить вставку. Отрежьте полосу материала шириной 10 и длиной 115 см.

Положите лицевой кусок с рантом перед иглой. Выверните материал по правому краю, сделайте полудюймовый шовный припуск и пришейте к лицевому материалу вставку. Шейте обычным способом, так, как если бы вы просто сшивали два куска материала.

Осторожнее, старайтесь не переходить за рант и не шить далеко от него, иначе будет виден шов, которым вы сейчас шьете.

Точно так же как вы крепили рант, скрепите и вставку на углах. Не тяните материал вставки, прошивая закругленные части. Если вы вдруг почувствуете, что непроизвольно тянете материал, остановитесь и скрепите всю вставку, точно так же, как вы раньше скрепляли рант.

Закончив шить, закрепите шов, вытащите готовое изделие из машинки и расправьте его. У вас в руках должно находиться красиво сшитое изделие с декоративным рантом по всей длине. Потяните его за края и посмотрите — не прошили ли вы где-нибудь рант? Надеюсь, что этого не произошло, хотя в процессе учебы случается всякое. Продолжайте практиковаться дальше, до тех пор, пока не получите идеальное изделие, без морщин, ненужных складок и видимых частей шва.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Вот вы и научились шить элементы подушки. Целью данной главы являлось показать вам основы мастерства отделки автомобильного салона. Правда это такие основы, овладев которыми вы можете браться за отделку, ведь фактически вы умеете шить все, даже самые сложные изделия. Вам осталось только что называется набить руку, привыкнуть к работе отделочника, почувствовать уверенность.

В следующей главе я научу вас делать подушку, вшивать в нее молнии и набивать ее поролоном. На таких красивых и удобных подушках дети очень любят сидеть и смотреть телевизор.

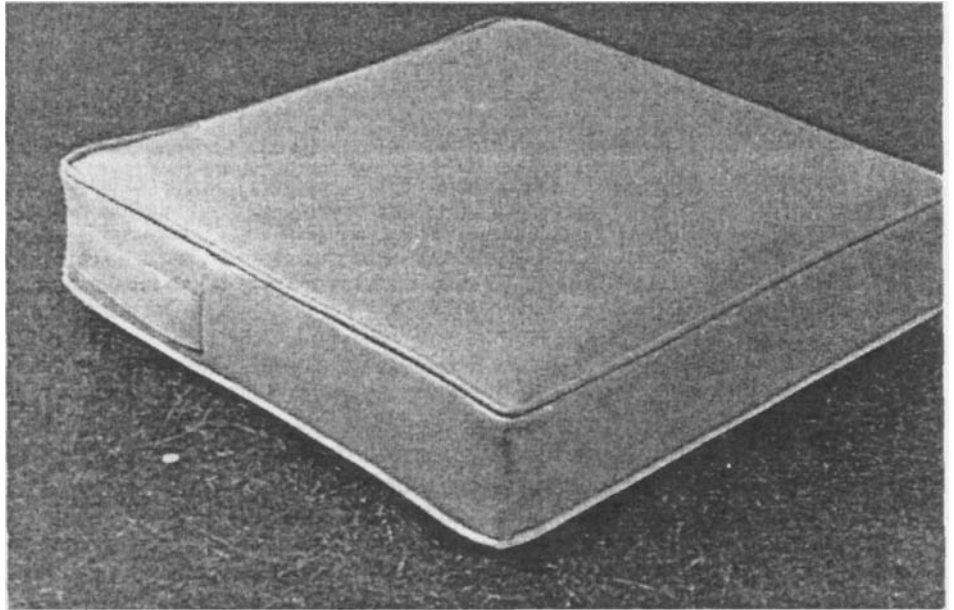
# 3

## Изготавливаем плоскую подушку

Казалось бы, что общего у плоской подушки с отделкой автомобильного салона? В принципе правильно, общего у них ничего нет. Однако именно изготовление подушки включает в себя практически все методы отделки автомобильного салона. То есть, научившись шить подушку, вы фактически обретаете знания и опыт, с которыми можно смело приниматься за отделку. Кроме того, в вашем доме появится очень полезная вещь, сделанная своими руками. Вместе с тем прежде, чем браться за изготовление подушки, нам требуется принять два важных решения.

На фотографиях в этой главе показана подушка, обшитая вином. Когда вы сидите на такой подушке, воздух из нее постепенно выходит, и она сплющивается. И, наоборот — как только вы с нее встаете, она начинает надуваться, правда, медленно, принимая первоначальную форму. Для кого-то это обстоятельство может стать серьезной проблемой, другие не обратят на него никакого внимания. Лично меня это никогда не беспокоило. Я давал свои подушки моему пятилетнему внуку, и он был страшно доволен — ему как раз нравилось, что они то медленно сплющиваются, то снова медленно надуваются.

Если вы хотите, чтобы ваша подушка «дышала» быстрее, шейте ее верхнюю и нижнюю части, а также вставку (боковую полосу) из материала, хорошо пропускающего воздух. Если вы всерьез думаете заняться отделкой и собираетесь профессионально шить подушки для продажи, потратитесь немного на инструмент, которым в молнии вставляются небольшие металлические



Изготовление плоской подушки включает в себя практически все рабочие методики процесса отделки автомобильного салона.

колечки: они позволяют воздуху выходить из подушки быстрее. Но сейчас мы сошьем с вами подушку попроще. Итак, первое решение принято — подушка будет обычной.

### ОТМЕРЯЕМ И ОТРЕЗАЕМ

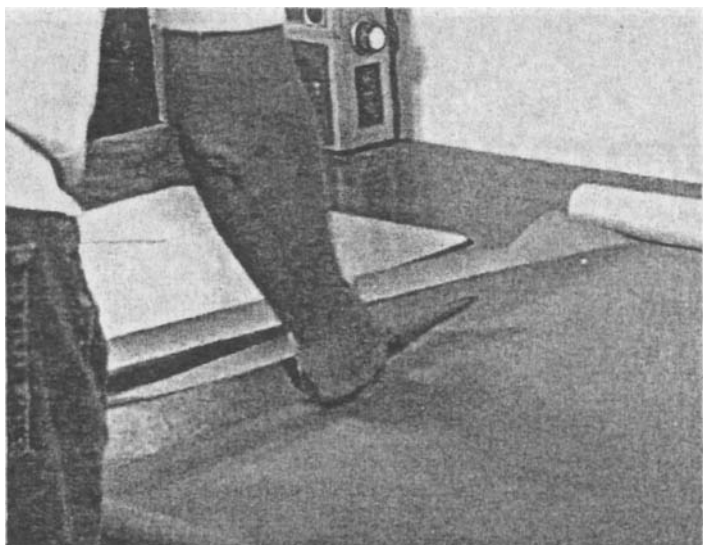
Настало время принять второе решение — какого размера должна быть ваша подушка. Подушки для кресел шьются самые разные, но стандартным считается квадрат со стороной примерно в 55 см. Я предпочитал шить подушки размером 61x61x10 см, поскольку запаса поролоном именно такой толщины. Если вы собираетесь сидеть на своей подушке на стадионе, то в этом случае предпочтительным будет размер 46x46x5 см. Ну, будем считать, что и второе решение тоже принято. Теперь — за работу.

### Расчет потребности в материале

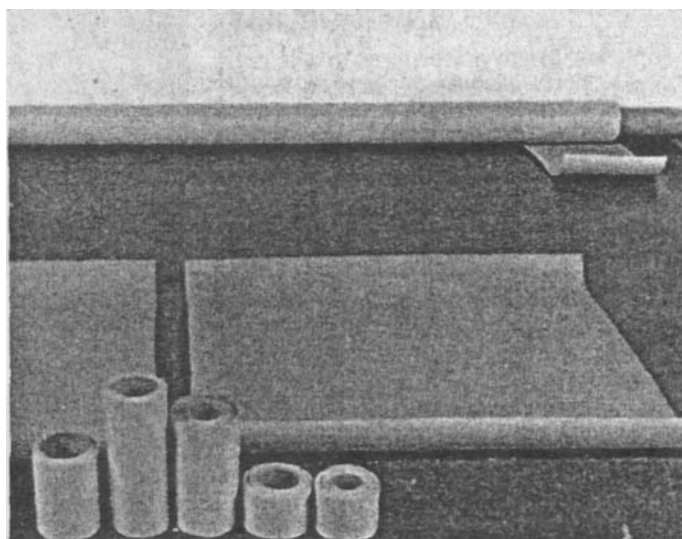
Возьмите лист бумаги и напишите на нем следующее:

- 1 Две лицевые части.
- 2 Два куса материи для ранта.
- 3 Вставка.
- 4 Материал для молнии.
- 5 Сама молния с замком.
- 6 Поролон.

Пользуясь данными выше размеров, либо своими, как больше нравится, давайте определим, сколько материала для подушки нам следует купить. Первыми вычисляем лицевые стороны как наиболее крупные. В отрезанном виде это будут два квадрата со стороной 61 см. Затем идет рант. На него нам потребуется кусок материала шириной в 3,7 см, — стандартный размер для шитья ранта. Длина его равна сумме длин всех четырех сторон (4x61) — 244 см. Теперь прибавим еще 5 см на шов. То есть на



Будьте экономными, раскраивая изделие, отрежьте самые крупные детали от одной стороны ткани — так у вас останется нетронутой вторая половина материала. Если нужные вам куски имеют размер меньше 137 см, отрежьте самые длинные части справа налево. Так у вас будет меньше отходов, когда вы станете кроить следующее изделие.



Не оставляйте винил сложенным надолго (особенно прижатой лицевой частью), поскольку так он начинает морщиться. Если скатывать материал вам неудобно, оставьте отдельно каждую часть на столе, пометив их с изнаночной части. Отмечайте только карандашом или мелом — чернила из шариковой ручки и маркера со временем пропитаются на лицевую часть.

рант вам требуется 2 куска материала шириной 3,7 см и длиной 249 см.

Теперь вставка. Если вы планируете набивать подушку поролоном толщиной 10 см, то и отрежьте на вставку полосу 10 см. Длина ее будет равна сумме трех лицевых сторон минус примерно 15 см на молнию, которая будет вшиваться в заднюю часть подушки и вокруг углов примерно на 10 см. Иначе говоря, материал для вставки будет иметь ширину 10 см, а длину — 3 (стороны), умноженные на 61 см, то есть 182 см, минус 15 см на молнию — 167 см.

Молния пришивается к двум полосам. Одна будет иметь ширину 15 см, вторая — 7,5 см. Если вы перелистаете несколько страниц вперед, вы увидите, как нужно пришивать широкую полосу таким образом, чтобы она скрывала молнию (нахлестывалась на нее). Длина полос для вставки определяется шириной задней части подушки плюс 25 см. В нашем случае она будет составлять 85 см. Само собой разумеется, что сама молния должна быть длиной 85 см. Если вы внимательно следите за моими измерениями, вы наверняка заметите,

что я отрезаю чуть больше материала, чем требуется, то есть делаю небольшой допуск на возможные ошибки. Всегда лучше иметь чуть больше материала, чем чуть меньше. Кстати, пока я с вами разговаривал, я трижды отрезал полосу для вставки и трижды она оказывалась по ширине меньше, чем нужно. Не смейтесь, это не смешно, это — ужасно. Наконец переходим к поролону. Здесь правило большого пальца гласит: поролон отрезается по размеру отрезанной лицевой части и должен иметь толщину отрезанной вставки. А теперь давайте объясню почему.

Чтобы подушка была именно подушкой, поролон должен ровно лежать по всей ее плоскости, не морщиться и не пузыриться под материалом. Если вы шьете подушку с 1,2-см шовным допуском, конечный размер (т. е. внутренний) будет на 2,5 см меньше. Иными словами, размер поролона превысит все внутренние размеры ровно на 2,5 см и будет плотно прилегать к материалу. Когда будете дальше читать эту книгу, то помните: размер поролона должен быть на 1,2 см больше размера готового изделия.

А теперь внесите в свой список все мои предыдущие измерения:

1. Две лицевые стороны, 61 x 61 см.
2. Два куска на рант, 3,7x249 см.
3. Вставка, 10x167,5 см.
4. Полосы для молнии, 15x86 и 7,5x86 см.
5. Сама молния с замком, 1 метр.
6. Поролон или материал Nimbus, 61x61x10 см.

Пункты 5 и 6 следует рассмотреть дополнительно. Молния продается в мотке, от которого отрезается столько, сколько вам нужно. Они имеют размер. Для вашей подушки нужна молния №4 или №6. Молнии такого размера бывают алюминиевыми или латунными, из которых первая — дешевле. Также можно достать молнии, сделанные из нейлона.

Они используются там, где возможен контакт с агрессивной химической средой. Обивка для лодок, спальные мешки и одежда для плохой погоды — все они включают эти материалы. Поскольку эти молнии, как правило, хорошо смотрятся, вы можете захотеть сделать такие же в своей работе. Однако они стоят гораздо дороже.

Есть десятки видов и размеров молний для всех возможных применений. Для легкой работы подойдут молнии предложенных размеров.

Я предлагаю использовать в качестве наполнителя поролон либо Nimbus. Как вы уже знаете, поролон — это полиуретановая пена с открытыми порами. Nimbus сочетает пенорезину и полиуретан, что делает его более плотным и долговечным продуктом. Но при этом он дороже. Возможно, вам захочется использовать поролон в первой попытке и Nimbus для чего-нибудь долгосрочного — например для подушек на складные стулья для пикника.

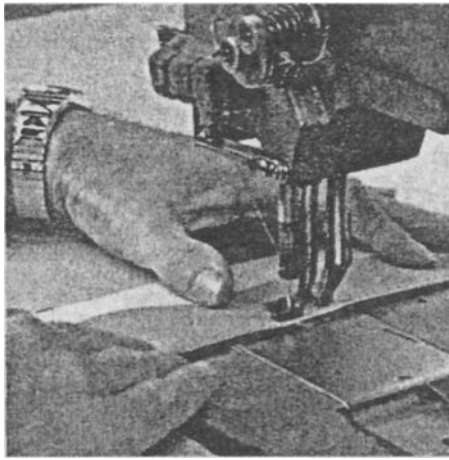
Когда вы составите список всего нужного, — определите, какие количества материалов необходимо купить. Если вы хотите цельные ранты — без каких-либо швов по всей длине — вам нужно будет 249 см материала. Куски винила и ткани различаются по длине на 30 см, поэтому вы сможете купить 244 см. Конечно, этого маловато, но, разрезая ткань по ярдам, люди обычно проявляют щедрость, а наши цифры лишь приблизительны, хотя они и не учитывают припуск по передней детали.

Теперь у вас есть вся информация, которая требуется для покупки материалов, так что направляйтесь в ближайший специализированный магазин. Когда вернетесь, начинайте раскрой.

### Раскрой

Заострите край куска мела, достаньте мерный шест и конструкторский квадрат — подобные которому используют плотники — и приступайте к работе. Начните с определения границы детали, обращенной к вам. Положите длинную сторону рамки вдоль края кромки. Приложите мерный шест к короткой ножке квадрата и проведите мелом линию. Отрежьте по этой линии ткань.

Далее приведенные указания относятся к подушке размером 61x61x10. Если вы хотите сделать подушку другого размера, например, 45x45x5, как упоминалось выше, скорректируйте все параметры соответственно. Это осо-

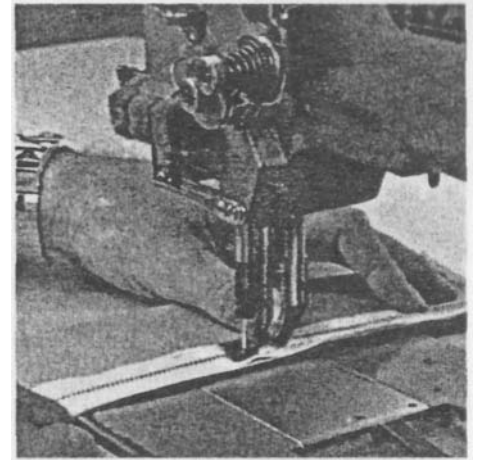


При подгибке используйте универсальную прижимную лапку или лапку для пришивания канта. На этой планке под молнию я на глаз отмеряю 5 см. Отметьте это расстояние везде, где вам захочется, чтобы помочь себе не отклониться от заданного расстояния.

бенно касается планки для молнии. Вам нужен будет только 2,5-см выступ над молнией, а не 5-см, как показано.

Обычно отделочник работает от левого края материала направо, точно так же, как вы читаете, сначала обводя контуры самой длинной детали. Это будет рант размером 3,7x249 см. Не забудьте вырезать две таких детали. Далее вставка размером 10x168 см. Вырезайте эти детали аккуратно. Любое отклонение от направления основы и утка проступит на готовой работе в виде волн и морщин. Раскладывайте детали одну над другой. У вас есть много места, чтобы располагать верхнюю и нижнюю деталь рядом, но размещение одной над другой позволит сэкономить материал.

Детали планки молнии выкраиваются из материала непосредственно над большими деталями. Это самый эффективный способ раскладки. У вас останется достаточно материала для второй подушки в том случае, если вы совершите ошибку или захотите сделать еще одну. Сверните детали, как показано на фотографии на предыдущей странице. Если вы сложите их, особенно лицевой стороной внутрь, на виниле останутся морщины. Потом их может оказаться невозможно уда-



Растянуть полотно молнии очень просто. Внимательно следите за тем, чтобы не тянуть его и не собирать. Если вы случайно наберите молнию, она пойдет волнами. Если вы натянете молнию, она начнет изгибаться в направлении растяжения. Как и все детали, которые вы сшиваете, по окончании работы молния должна лежать ровно.

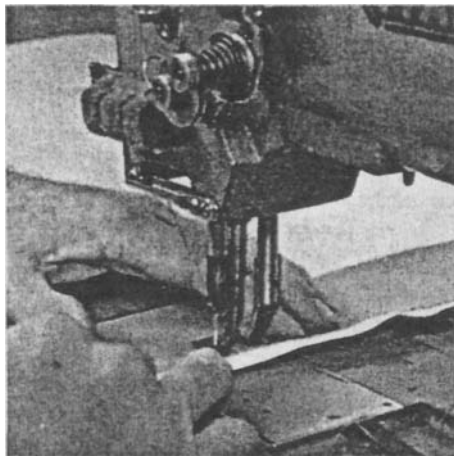
Свернув каждую деталь, прикрепите свободный конец к основной части маскировочной лентой и напишите на ней название детали. Хотя вы вряд ли сможете спутать детали на столь небольшой работе, как эта, но вероятность увеличится, если у вас будет десять и больше деталей. Теперь вы готовы к шиванию. Возьмите чашку кофе, включите какую-нибудь хорошую радиостанцию и давайте сделаем из этих кусков винила подушку.

## ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПЛАНКИ МОЛНИИ

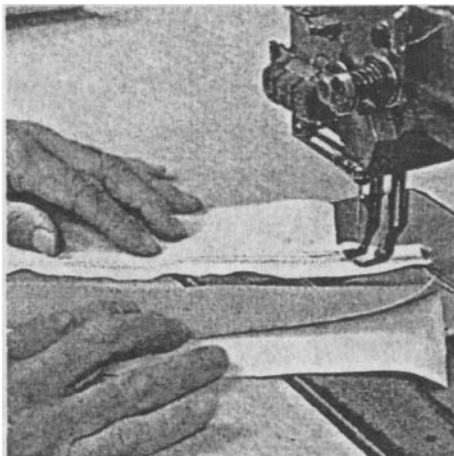
### Сшивание планки молнии

Разверните 15-см кусок винила, который вы выкроили для планки молнии. Теперь вам нужно сделать 5-см отворот по правому краю. Положите его лицом вниз на стол и сделайте загиб шириной 5 см с правой стороны (отворот на самом деле будет шириной 5 см). Если это вам поможет, проведите линию на расстоянии 5 см от левого края по всей длине материала. Сверните левый край по этой линии. Вставьте правый край отворота или «клапана» под лапку.

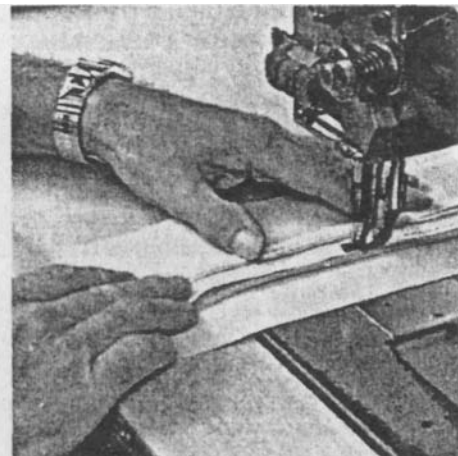
Дайте 3-мл припуск на шов (приблизительно ширина лапки).



После пришивания планки поверх ленты молнии готовый продукт будет выглядеть плоским и ровным.



Сложите две половинки молнии вместе. Следите, чтобы планка была справа, концы выровнены, а края прямые.



Проложите прямой шов по всей длине, сохраняя постоянную ширину 5 см. Не забудьте закрепить стежок в начале и конце шва. Работайте осторожно, чтобы не растянуть винил, натягивая его при сшивании. И не комкайте его. Дайте машине самой сделать свою работу, только немного направляйте ее.

Проверьте, не растянули ли вы материал, сравнив длину с той стороны, где проходит шов, с необработанной стороной. Если со стороны шва длина увеличилась больше чем на 3 мм, значит вы все-таки его растянули. Если это произошло, распорите шов и прострочите снова. Если все нормально. Срежьте нитки и отложите деталь.

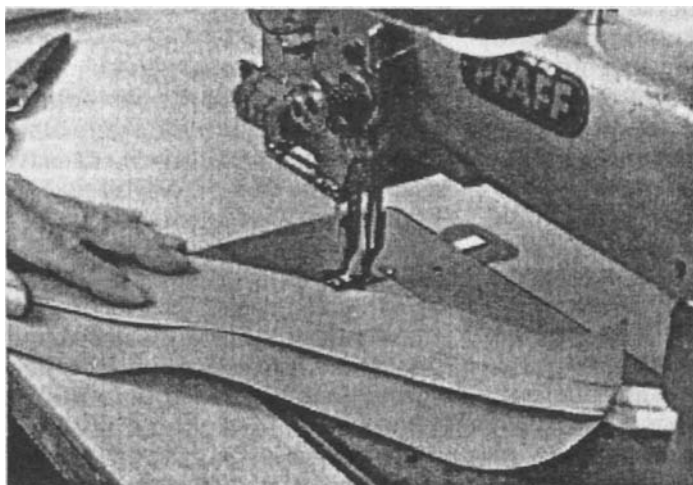
Теперь возьмите узкую 7,5-см деталь для молнии и метр молнии. Вы сошьете их вместе. Установите в машинку лапку для пришивания молнии, если она у вас есть. Затем разложите материал лицевой стороной вверх перед иглой. Положите поверх него молнию так, чтобы она примерно на 2 см выступала из-за конца винила.

На одной половине молнии есть маленькие красные или черные стрелки, напечатанные по краю. Они должны оказаться на верхней стороне, когда вы накладываете молнию на винил. Два прямых края должны быть сложены вместе и ровные. Пришейте молнию к винилу.

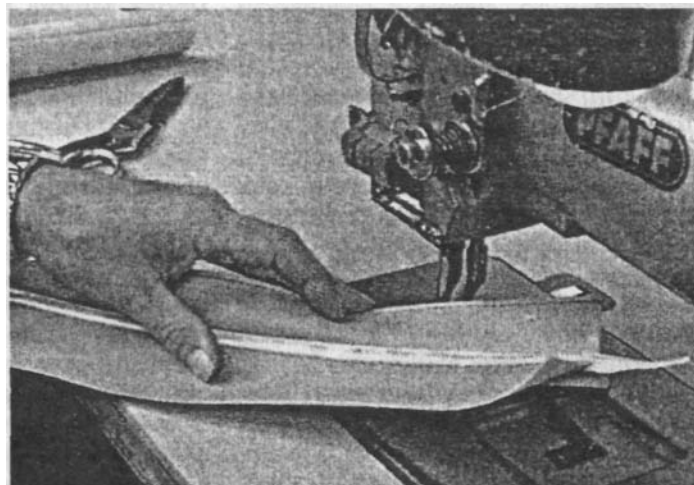
Все ли вы сделали правильно? Лежит ли молния прямо и ровно вдоль края? Остается ли она параллельна краю материала? Не растянули ли вы какую-нибудь из деталей, молнию или винил?

Не насборили ли вы какую-нибудь из частей? Нет? Великолепно! В конце концов, не так уж и сложно. Следующий шаг — отстрочить сделанный шов.

Выверните все наизнанку. Верх материала и молния будут лежать на столе перед машинкой. Держите молнию в этом положении и сложите материал вдоль шва. Прошейте оба слоя винила и молнию. Когда работа будет закончена, у винила получится аккуратный край, пришитый сверху к молнии. Второй край мол-



Готовая вставка с молнией.



Откройте ее, чтобы посмотреть, как клапан скрывает саму ленту молнии. Подобным же образом обрабатываются большинство молний в брюках и юбках, только эта немного больше.

нии будет свободен, так что его можно будет пришить к ранее подогнутому краю.

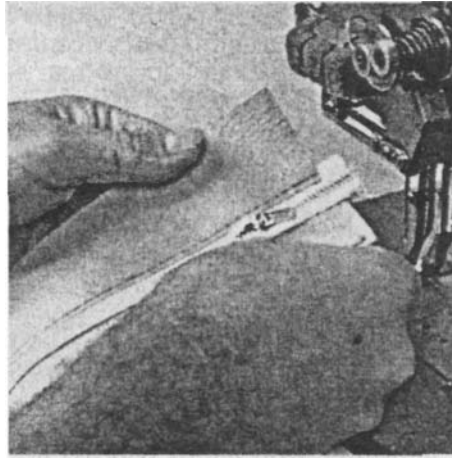
Внимательно повторите эту последовательность действий, чтобы ничего не напутать. Возьмите первую сделанную вами деталь — с застроченной планкой. Положите ее лицом вниз под лапку, чтобы планка оказалась слева. Также лицом вниз положите деталь с молнией поверх первой детали. Выровняйте два конца. Расположите молнию так, чтобы правый край находился в 6 мм от подогнутой кромки. Это свободный край, который не был пришит. Проверьте его положение по тому, что видите на фотографии наверху предыдущей страницы.

Пришейте правый край молнии к планке, закрепив шов с каждого конца. Отрежьте нитки и выверните готовую планку. В результате молния оказывается вшита между двумя планками, а 5-см планка закрывает ленту. Если она выглядит не совсем как на иллюстрации, найдите, где все пошло не так, распорите шов и исправьте. Если все получилось с первого раза — замечательно. Переходите к следующему шагу.

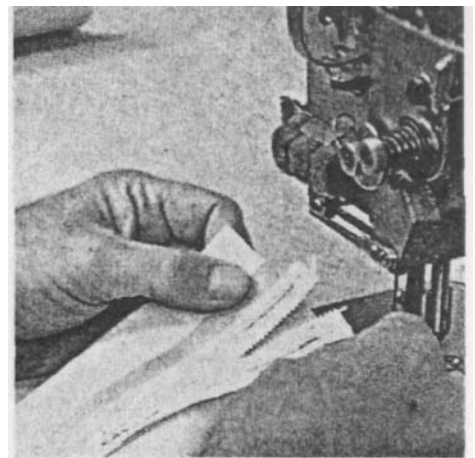
### Обрезание молнии до нужной длины

В ходе объяснения я использовал общие термины, такие как — примерно 0,6 см. Три-четыре таких приближения могут составить дюйм и более различий в размерах готовой детали. Частично в этом смысл того, чтобы выкраивать детали с большим запасом. Другая причина — оставить место для исправления допущенных при шитье ошибок.

Положите планку с вшитой молнией на стол лицевой стороной вниз параллельно краю. Убедитесь, что молния лежит ровно. Приложите мерный шест и подвигайте его взад-вперед до тех пор, пока молния не станет «прямой как стрела». Чтобы найти среднюю линию планки, проведите воображаемую среднюю линию между двумя рядами зубцов молнии. Отмерьте 5 см в каждую сторону от средней линии на каждом краю планки и от-



Замок молнии должен указывать в том же направлении, что и стрелки. При неправильной установке замок некоторое время будет работать, но очень-очень туго, а потом и вовсе зацепится.



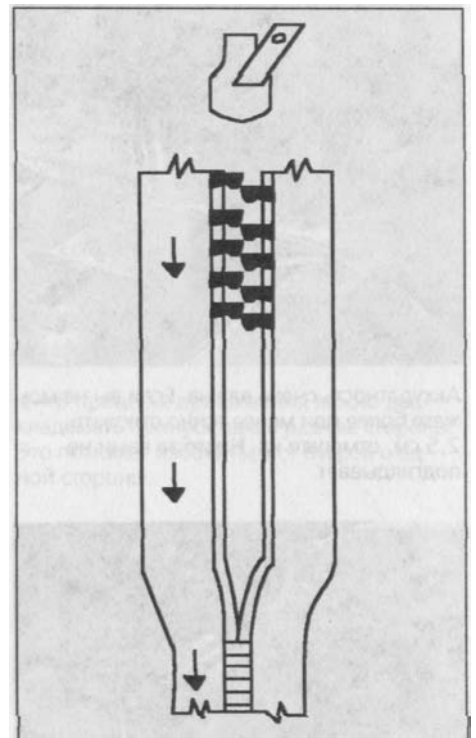
Расстегивая молнию, делайте это медленно и аккуратно. Если молния разошлась полностью, вам придется сильно потрудиться, чтобы вновь соединить ее части. Если это произошло, положите обе детали на столе рядом друг с другом лицом вверх и чтобы стрелки показывали в вашу сторону. Наденьте замок на молнию, заправляя обе половинки одновременно.

метьте это место карандашом. Соедините эти метки двумя линиями — одной сверху, второй снизу. Отрежьте по ним ножницами и у вас получится готовая планка шириной 10 см. Она будет готова после того, как вы установите замок.

### Установка замка

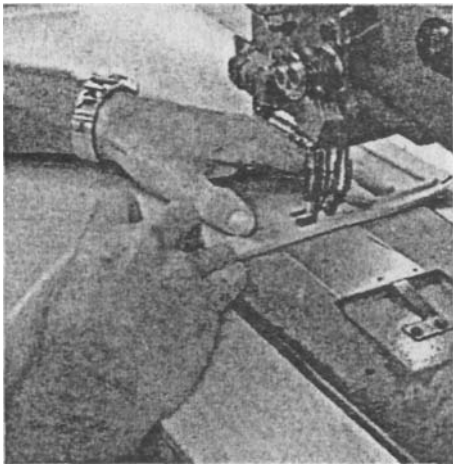
Если вы пришили молнию к первой детали планки так, что стрелки оказались сверху, то они теперь видны на задней стороне молнии. Если вы пропустили этот шаг, распорите шов, пока не найдете одну из стрелок. Стрелки показывают, в каком направлении будет двигаться замок.

Когда изнаночная сторона планки молнии будет обращена к вам, а стрелочки будут расположены снизу, откройте молнию сантиметров на 7. Теперь переверните планку на другую сторону. Заправьте по одному-два зубца замка — сама каретка при этом должна смотреть вниз. Аккуратно потяните замок вниз. Обратите внимание, что при перемещении за ним молния закрывается, а перед ним — раскрывается. Доведите его примерно до половины длины молнии и оставьте в таком положении. К этому моменту вы сделали все, что нужно,

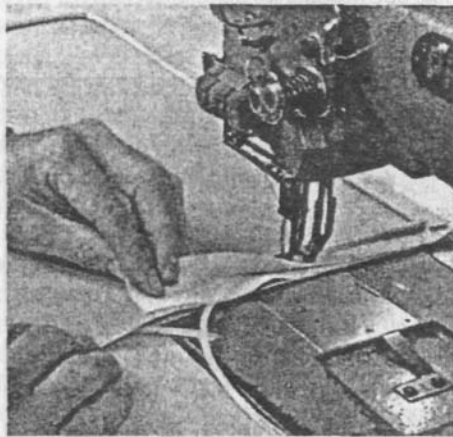


Чтобы надеть замок на молнию, разъедините несколько первых зубцов. Убедитесь, что стрелки направлены к вам. Если на ленте не видно стрелок, рассмотрите отдельный зубец. Вставьте обе половинки молнии в передний край замка и потяните его вниз. Если вы начнете с неправильной стороны, то замок будет застревать.





Следите, чтобы шов проходил близко к шнуру. Очень легко отклониться в любую сторону. Если вы заедете на шнур, это будет видно на готовой работе. Если вы отклонитесь в другую сторону, это сделает рант слишком большим и неровным.



Аккуратность очень важна. Если вы не можете более или менее точно отложить 2,5 см, отмерьте их. Никто за вами не подглядывает.



То же самое касается 1,2-см припуска на шов — отмерьте его, если не можете точно прикинуть. Не забудьте закрепить концы шва.

с молнией, так что переключите внимание на большие детали верха и низа. Следующий шаг — пришивание ранта к этим лицевым деталям.

### ПРИШИВАНИЕ РАНТА

Сложите две большие детали и две детали ранта. Используйте остатки полого шнура для ранта, который вы приобрели для первых проб. Если в вашей машинке установлена лапка для пришивания молнии, смените ее на лапку для ранта. Сшивание этой части работы выполняется точно также, как сшивание пробника, только на сей раз это серьезная работа.

Оберните материал ранта вокруг шнура и сделайте складку вдоль одного края большой детали в середине. Начните сшивание на расстоянии 12 — 15 см от конца. Таким образом вы оставите себе свободные концы для соединения их встык при окончательном пришивании.

Держите оба края материала ранта вместе, выровненными с краем большой детали. Закончите строчку, оставив иглу в материале, на расстоянии 1,2 см от обращенного к вам края винила. Отрежьте материал ранта (с обеих сторон) прямо до иглы. Поверните большую деталь на 90°, затем натяните материал ранта и шнура, чтобы выровнять их со следующей стороной лицевой детали. Обейте эту сторону и повторите операцию на следующем углу.

Все то же самое повторите по всем четырем сторонам. Когда у вас останется 12 — 15 см до того места, где вы начали, остановитесь.

### Соединение ранта

Отрежьте шнур на расстоянии 20 — 25 см от иглы. Положите оба конца материала ранта вдоль края большой детали, внимательно следя за тем, чтобы не растянуть их. Сделайте так, чтобы конец, над которым вы работаете, накладывался на тот конец, с которого вы начали. Ограничив этот нахлест 2,5 см, отметьте и обрежьте лишнее. Обрежьте только материал, а не шнур. Его вы обрежете позже.

Выньте работу из машинки и обрежьте нитки. Сложите боль-

шую деталь пополам лицевой стороной внутрь. Потяните концы материала ранта в стороны и положите их лицом к лицу. Выровняйте концы ранта и сшейте их друг с другом, оставив припуск 1,2 см. Не забудьте закрепить шов. Теперь проверьте, все ли вы сделали правильно.

Разверните деталь, подверните каждый свободный конец ранта на себя и посмотрите, совпадает ли готовый рант с основной деталью по длине. Если рант слишком длинный, он не будет лежать ровно, а будет кое-где топорщиться. Если он слишком короткий, то складками будет собираться материал основной детали, а рант будет торчать. Если все сделано правильно, материал ранта будет лежать ровно вдоль большой детали. Если что-то не так, распорите шов и внесите изменения. Если вы попытаетесь приладить рант с применением силы, отдельные части готовой работы все равно будут топорщиться. Когда все будет хорошо выглядеть, завершите деталь.

Снова приоткройте материал ранта и расправьте припуск на шов, чтобы он лежал таким же образом, как было, когда вы вынули деталь из машины. Сложите материал пополам по длине и раскройте припуск на шов до самого шва. В раскрытом виде у вас будет глубокий V-образный разрез. Это позволит избежать топорщения материала вокруг шнура на этом месте.

Снова разверните основную деталь и положите ее под иглу, примерно на 5 см вернувшись назад от того места, где вы остановились. Это позволит еще раз прошить поверх шва, закрепляя его. Заправьте концы шнура в материал ранта, расправив их, чтобы все лежало ровно.

Работая кончиками ножниц, обрежьте обе детали одновременно. Это позволит получить стыковое соединение, которое не будет заметно снаружи, под материалом ранта. Убедитесь, что припуск на шов материала ранта подвернут, а шнур плотно лежит в материале ранта. Прострочите соединение и выньте работу из машины. Теперь готовая

деталь лежит перед вами на столе. Рант будет плоским и ровным. Вы нигде не заехали на видимую часть ранта? Внимательно осмотрите работу, чтобы проверить это. Такое случается даже с лучшими.

Второй рант пришивается ко второй детали точно таким же образом. Это следующий шаг в работе. Закончите эту деталь — вы готовы собирать все отдельные части в подушку.

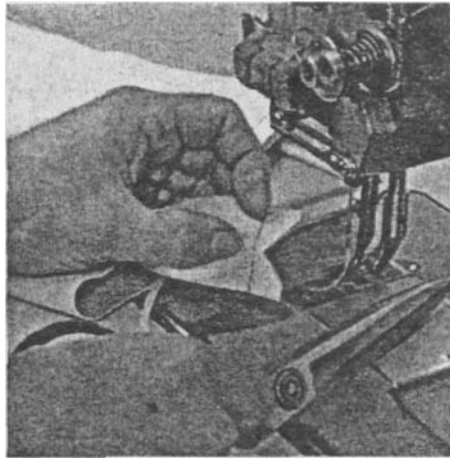
## ПРИШИВАНИЕ ВСТАВКИ И ПЛАНКИ К БОЛЬШИМ ДЕТАЛЯМ

Теперь вы находитесь на заключительной стадии работы. Возьмите готовую планку молнии и вставку и сшейте их.

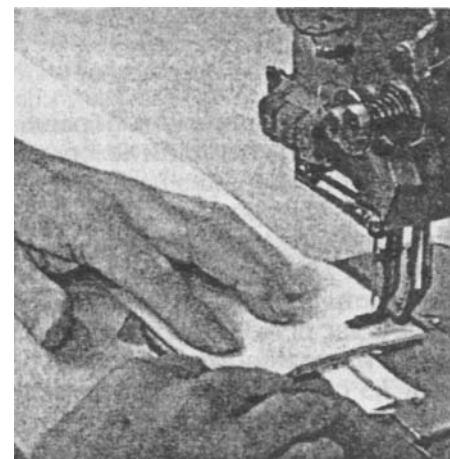
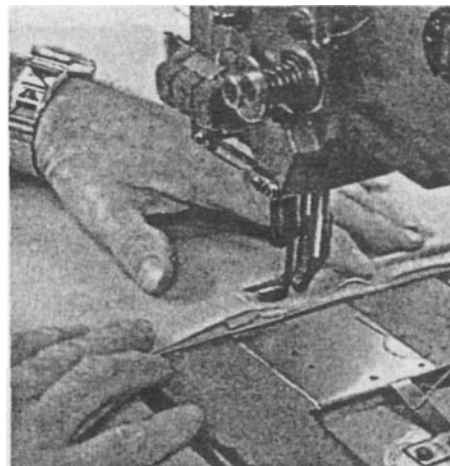
Положите вставку поверх планки лицом клицу и соедините их, оставив припуск на шов 1,2 см. В данном случае не имеет значения, какой конец каждой из деталей вы присоединяете к другому. Позже, когда детали будут изготавливаться по выкройкам — или когда речь пойдет о различиях между верхом и низом, вам потребуется проверять, какой конец куда идет. Но пока просто пришейте вставку к планке молнии.

Будьте осторожны, прокладывая строчку над молнией. Обычно, работая близко к металлическим зубцам, я управляю иглой с помощью махового колеса. Это не дает сломать иглу, сломать зубец или перерубить нитку. Если вы хотите добавить прочности, прострочите вперед-назад через зубцы молнии несколько раз. Металлические зубцы могут за какое-то время перетереть нитку. Если это произойдет, молния откроется. После того как вставка пришита к планке молнии, вы готовы пришить этот блок к большой детали.

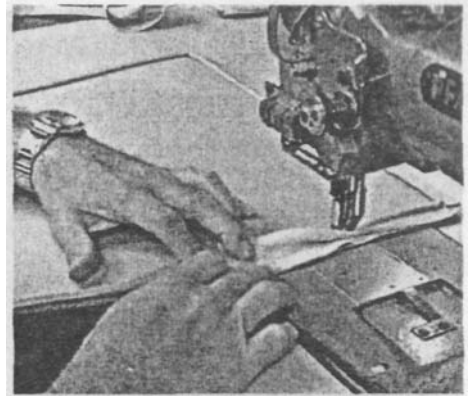
Положите одну большую деталь перед собой так, чтобы шов на ранте (где соединяются концы) был обращен к вам. Это будет задняя сторона подушки. Шов ранта всегда располагается сзади или сбоку, никогда спереди. Работа, на которой шов ранта оказывается впереди, выглядит непрофессиональной. Разместите планку молнии по



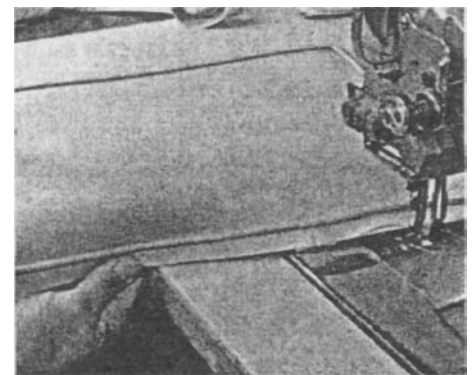
V-образный вырез убирает возможные складки на месте соединения. Если вы сможете посчитать количество слоев материала в этом месте в готовой работе, у вас получится шесть. Если ваша работа будет пробником, обрежьте один край таким образом и оставьте второй. Почувствуйте разницу после завершения набивки подушки.



Пришейте вставку к планке молнии. Вы также можете перевернуть ее и пришить планку молнии к вставке. Здесь можно и так и так. Только сохраняйте припуск на шов шириной 1,2 см.

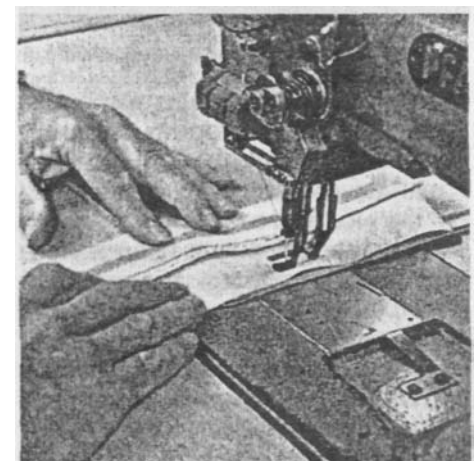


Проверьте рант перед сшиванием. Если он не лежит ровно, распорите шов и заберите часть материала или, наоборот, выпустите.

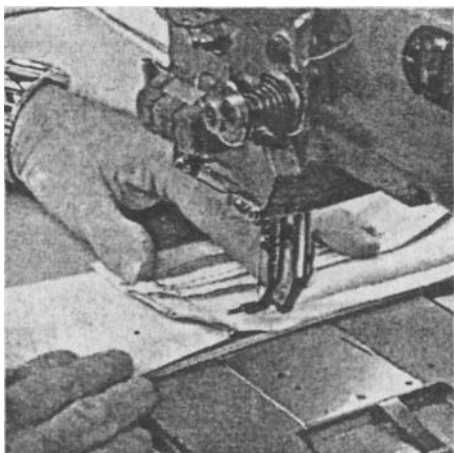


Законченный рант будет лежать ровно, если все шито правильно. Если где-то что-то топорщится или сборится, исправьте это. Если вы продолжите работу, не исправив ошибки, проблема будет становиться все серьезнее, до тех пор, пока вы не придете к невозможности соединять детали дальше.

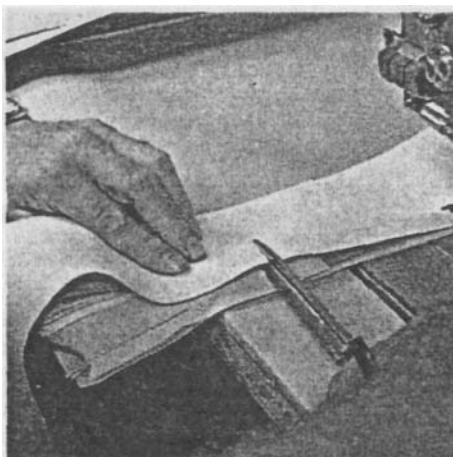
← В процессе пришивания важно раскладывать припуск шва в разные стороны. Это поможет избавиться от бугров с одной стороны.



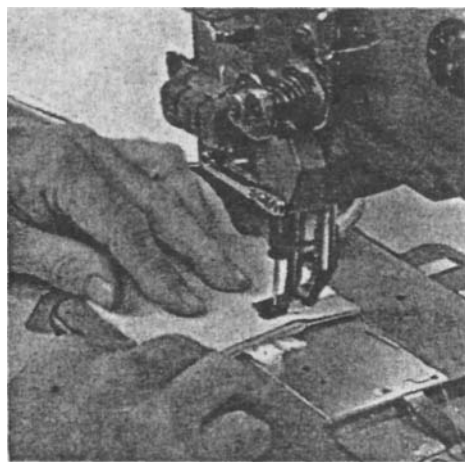
Начните пришивание примерно в 7,5 см от конца планки молнии. Это достаточно стандартно. Не забудьте отрезать материал на углах.



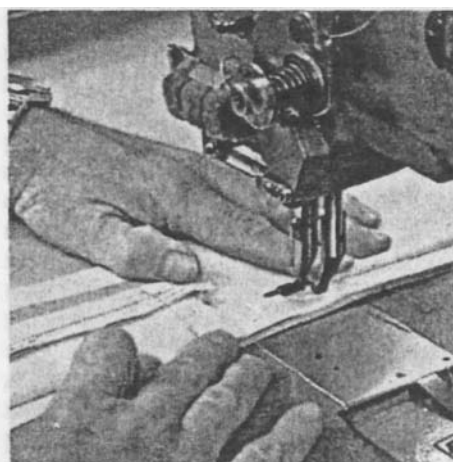
Пришивая планку молнии к большой детали, позвольте припуску на месте соединения вставки и планки молнии лечь в одном направлении. Это нормально. Не разделяйте припуски, пришивая их, как вы делали на канте. Иначе молния будет торчать большим выступом. Так мы получим дополнительную толщину, но избавимся от неровных деталей.



Вот снова получается нахлест шириной 2,5 см. Он должен быть аккуратным и сделан точно перпендикулярно краю. Если вы отклонитесь в какую-либо сторону, то не сможете как следует пришить вторую лицевую деталь. Чтобы проверить свою точность, используйте рамку.



Закончите вставку. Как и в случае с рантом, она должна быть аккуратной и выверенной по размеру еще до пришивания к большой детали.



центру большой детали, выровняв края. С каждой стороны молнии должно быть около 12 см выступа. Карандашом сделайте отметку на планке молнии в правом углу лицевой детали. Оберните планку молнии вокруг правого угла лицевой детали и вставьте все соединение под лапку (это по-прежнему должна быть лапка для пришивания ранта). Убедитесь, что метка угла совпадает с углом и края выровнены. Опустите лапку примерно в 7 см от конца планки молнии и отметьте, где все располагается.

Если все размещено правильно, большая деталь лежит в машинке, а

место соединения канта обращено к вам. Планка молнии лежит лицевой стороной вниз на большой детали; края выровнены, а отметка угла расположена точно над углом большой детали. Вставка, пришитая к детали, свисает куда-нибудь вниз. У вас есть 1,2-см припуск на шов, а игла расположена примерно в 7,5 см от конца планки молнии. Если все так и есть, то вы готовы к сшиванию.

#### **Сборка и завершение вставки**

Проложите шов до угла большой детали и в конце оставьте иглу опущенной. Обрежьте материал до иг-

лы и поверните, как вы делали это с рантом. Поверните сначала лицевую деталь, затем планку. Прошейте по всему периметру, пока не вернетесь к тому месту, где начинали. Вставка завершается точно так же, как мы раньше обрабатывали рант.

Закончите шов примерно в 12 см (или около того) от начала шва. Положите вставку поверх планки молнии, чтобы она заходила на молнию на 2,5 см. Отрежьте лишний материал вставки. Выньте работу из машинки, разместите вставку и планку молнии лицом к лицу и сшейте их вместе, оставив припуск на шов 1 см. Дважды прошейте зубцы молнии для надежности и возвращайтесь к машине. Когда вы пришиваете эту собранную часть к большой детали, не раскладываете припуски на шов, как вы это делали на канте. Пусть припуск ровно лежит, обращенный к игле. После завершения шва выньте работу из машины.

#### **Пришивание вставки ко второй большой детали**

Для удобства я теперь буду называть вставку с пришитой к ней планкой молнии просто вставкой.

Теперь мы переходим к самой трудной части. Мы должны пришить вставку ко второй большой детали так, чтобы все четыре угла были выровнены. Да, тут есть своя хитрость, и вам нужно ее узнать.

Вынув почти готовую подушку из машинки, разложите ее изнаночной стороной наружу, чтобы вставка стояла прямо. Поверните ее, чтобы перед вами оказался один из углов. Прижмите правую и левую сторону вставки вниз, к основной детали. Это заставит подняться материал вставки в углу перед вами. Работая обеими руками сразу, смещайте их по вставке до тех пор, пока угол не будет сложен плотно. Возьмитесь за этот угол одной рукой и с помощью ножиц сделайте надрез прямо над углом. Повторите эту последовательность действий во всех четырех углах. Теперь вы можете пришивать вставку ко второй большой де-

тали, сохраняя выравнивание углов.

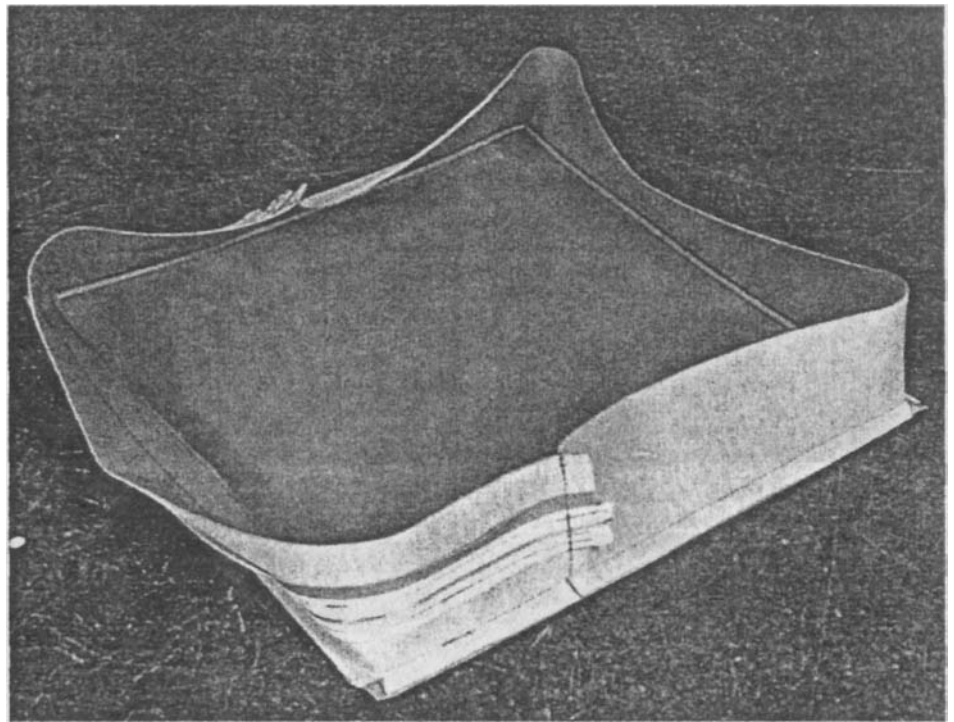
Разложите собранную часть лицевой стороной вниз на вторую большую деталь так, чтобы шов ранта оказался под планкой молнии. Примерно совместите два надреза на планке молнии с углами большой детали и вставьте всю конструкцию под лапку. Теперь аккуратно выровняйте расположенные ближе к вам надрезы с углами и опустите лапку, чтобы закрепить их там.

Начните сшивать в 12 — 15 см от угла. Когда доберетесь до него — с по-прежнему совмещенными надрезами — срежьте и поверните. Прежде чем шить дальше, найдите следующий надрез. Я надеюсь, что он окажется прямо над углом. Расхождение в пределах полусантиметра в любую сторону можно исправить с помощью аккуратного натяжения. Если же отметка разошлась с углом больше, чернитесь и проверьте, все ли правильно сделано.

Одна из самых распространенных проблем — отклонение от вертикальной линии в шве, соединяющем вставку и планку молнии. Если одна из сторон отрезана под углом, то у разных сторон вставки будет разная длина. Это нужно проверить в первую очередь.

Вторая крупнейшая ошибка — растягивание вставки при пришивании к большой детали. Это может быть заметно при пристальном рассмотрении. Менее вероятная, но периодически возникающая проблема — растяжение большой детали. Это чаще происходит, если одна из больших деталей выкроена из ткани. Так что проверьте и исправьте любые ошибки.

Пришейте все четыре угла, срезая их в процессе работы. Чуть-чуть натяните здесь, ослабьте там, чтобы все углы совпали. Не забудьте прошить немного по началу вашего шва, чтобы закрепить его. Немного расстроены, но значительно поумневшие, вы завершили свою первую работу. Теперь предстоит ее набить, чтобы можно было пользоваться плодом рук своих.



Вставка с молнией теперь прикреплена к большой детали. Растянув ее в стороны, вы можете установить, где точно находятся углы.



Убедитесь, что углы точно выровнены. Попробуйте разметить их карандашом, прежде чем делать надрез. Сделайте несколько проб, и если углы постоянно находятся в одном и том же месте, вы делаете все правильно.



Выравнивание первого угла имеет огромное значение. Так определяется положение всех трех остальных.

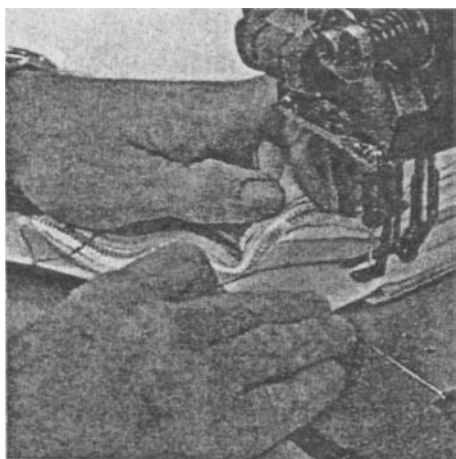
## НАБИВКА

Прежде чем вы сможете набить подушку, ее нужно вывернуть на лицевую сторону.

Чтобы сделать это, сначала откройте клапан, прячущий молнию. Найдите замок. Резко потянув в обе стороны ленту перед замком вы можете открыть молнию до самого шва. Затем потяните замок назад до тех пор, пока

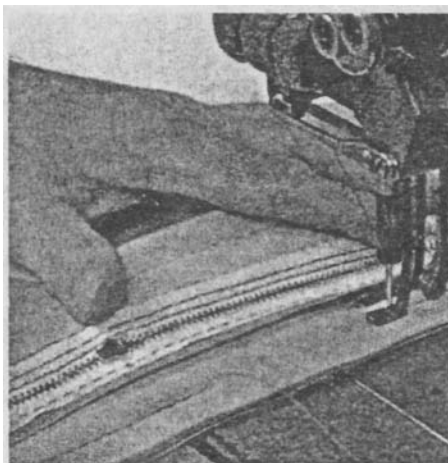
он не окажется у второго шва. Теперь вы можете выворачивать подушку.

Следующий шаг — вырезать поролон. Для этого есть столько же разных способов, сколько и инструментов. Как показано, я пользуюсь профессиональной пилой для поролона, инструментом, без которого вы сможете обходиться, пока не откроете свою собственную мастерскую. Всеос-



Повернув ткань на углу, проверьте, прежде чем начать шить. Вы должны быть аккуратны. Отклонения до 5 - 6 мм можно исправить, растянув винил. У более длинной подушки (например, длиной 120 см) допустима меньшая точность. То же самое касается и других материалов.

тальные варианты, за исключением самого последнего, менее затратны: используйте электрический нож, он работает точно также, как пила по поролону. Наточите старый мясной нож, чтобы на части режущей поверхности у него появились зубцы. Лезвие ножовки тоже творит чудеса. Тяните ее по поролону, обратив зубцы к себе. Даже ручная пила подойдет неплохо, если вы будете держать ее прямо и тянуть, а не толкать. Ну а ленточная пила —



Приступая к последнему отрезку, проверьте, чтобы материал лежал плоско без растяжения.

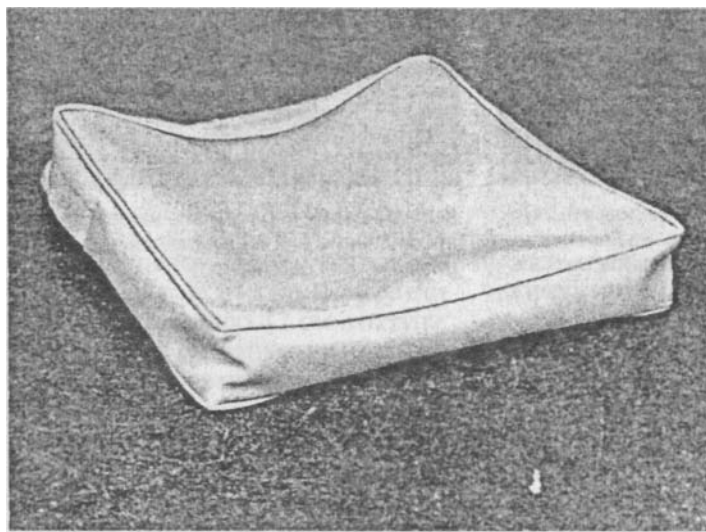
самый лучший инструмент для разрезания поролона.

Для разрезания поролона не подходят: резак, ножи для чистки овощей, ножовочные станки.

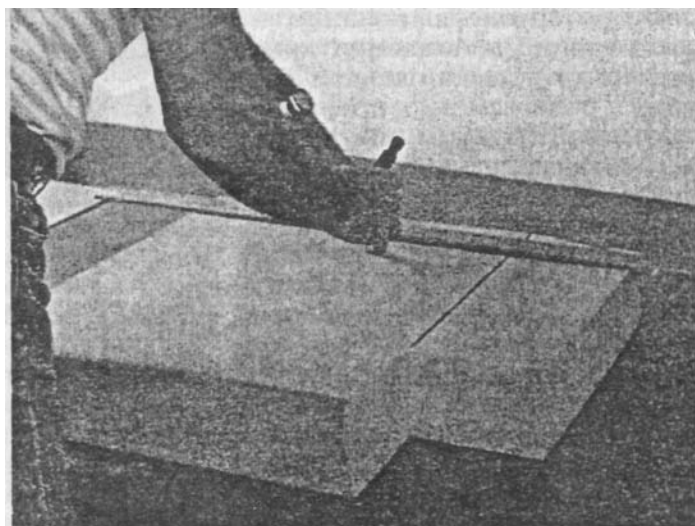
Основная проблема при резке поролона — помимо безопасности — получение гладкого среза под прямым углом к поверхности. Если верхняя и нижняя поверхность поролоновой детали окажутся разными, набитая этим поролоном подушка будет выглядеть не очень аккуратно. Так

что потратите время и отрежете аккуратно. Помните, поролон вырезается такого же размера, как большие детали, и должен быть такой же толщины, как и ширина вставки. Заправление слишком большого куска поролона в подушку может показаться чем-то подобным насыпанию пяти килограммов сахара в мешок, предназначенный для 2,5 кг, хотя на самом деле это не так уж и сложно. Для начала сложите поролон пополам и держите его одной рукой, второй открывая подушку. Если у вас маленькие руки, или недостаточно силы в одной руке, чтобы сложить поролон таким образом, используйте обе руки.

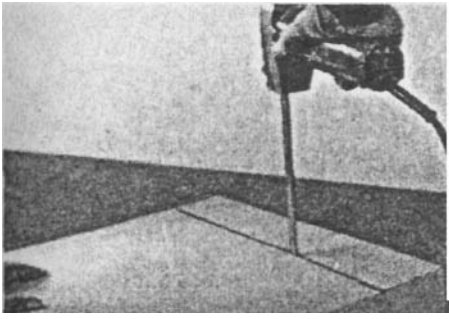
Затолкните поролон как можно дальше, затем отпустите его. Запустите руку внутрь, найдите угол поролона и заправьте его в угол подушки. Повторите это с другим углом. Поролон должен ровно лежать внутри подушки, а наружу торчать не более 5 см. Теперь возьмите передний угол одной рукой, придерживайте обивку второй и заправьте набивку в угол подушки. Попробуйте, расправляя заднюю часть поролона и натягивая обивку, постепенно заправить в нее весь поролон. Продолжите работать внутри. Добейтесь того, чтобы поролон



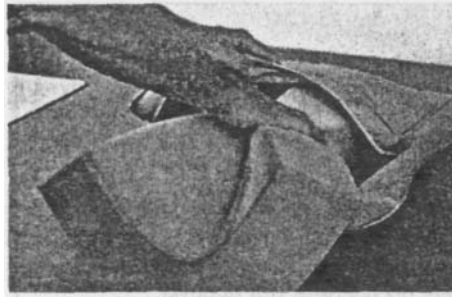
Готовая работа может быть набита чем угодно, что придаст ей объем. Помимо поролона вы можете использовать пружины, вату, перья, дакрон или любые сочетания этих материалов.



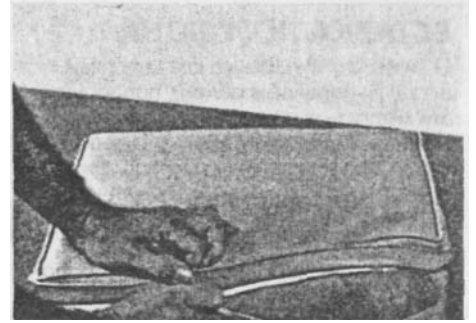
Стремление к аккуратности должно проявляться даже в работе с набивкой — поролоном в данном случае. Как следует меряйте. В данном случае для разметки я использую фломастер. Его кончик проводит линию шириной 0,6 см. Прежде чем выполнять разметку, определитесь, будете ли вы резать снаружи или внутри от проведенных линий. В данном случае вырезание по разным сторонам линии даст расхождение в размерах готовой детали из поролона на 6 мм.



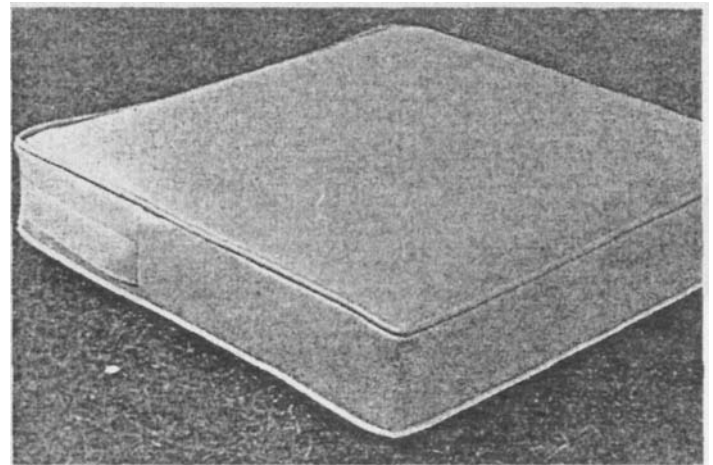
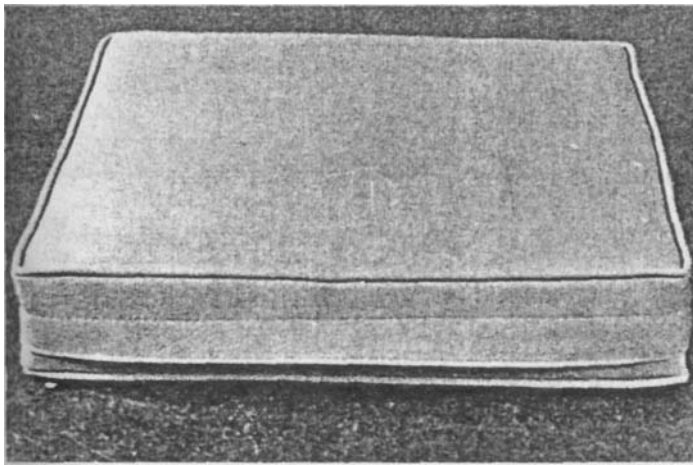
Прежде чем я приобрел фантастическую пилу для поролона, я пользовался всеми теми инструментами, которые ранее упомянул в этой главе. Первый силовой режущий инструмент, которым я пользовался, был электрический нож.



Если вы не можете справиться с поролоном таким способом, есть другой путь. Выверните обивку наизнанку. Прижмите передний край поролона к переднему краю подушки. Выверните обивку на лицо, надевая ее на поролон, затем расправьте набивку внутри.



Закрывая молнию, надавите на поролон, чтобы снять лишнее натяжение с молнии. Вы можете отогнуть зубья молнии, если будете тянуть слишком сильно.



Два вида законченной работы. Если ваша выглядит как эта — что очень даже возможно — переключайтесь на следующую работу...

встал на место, а все ребра совпали со швами. Расправьте припуски на швы, чтобы они были обращены вниз, а поролон удерживал их в таком положении. Расправляйте до тех пор, пока подушка не приобретет вид действительно набитой, а затем застегните молнию.

Мои поздравления по поводу хорошей работы! У вас должно было остаться достаточно материала, чтобы сделать еще одну подушку, если вы считаете эту неудовлетворительной, или если вам пришлось распаривать ее столько раз, что она выглядит как швейцарский сыр, или вам хочется попрактиковаться, попробуйте еще раз. Если вы довольны и этой, можете идти дальше. Практика делает из любителя профессионала.

Следующая глава приоткроет нам тайны изготовления обивки для сиденья скамеечного типа. С

этого момента вы должны быть способны выполнять любую работу, которая вас заинтересует, потому что не обязательно описанные одна за другой работы вырастают друг из друга. Но вам стоит прочитать все главы, чтобы узнать разные хитрости и техники.

### ВСТАВКА ПОРОЛОНА

Если вы столкнулись со сложностями, вставляя поролон в обивку, попробуйте эту хитрость. Силиконовый спрей может служить смазкой между поролоном и трикотажной основой винила. Он продается в аэрозольных баллончиках в специализированных магазинах товаров для обивки.

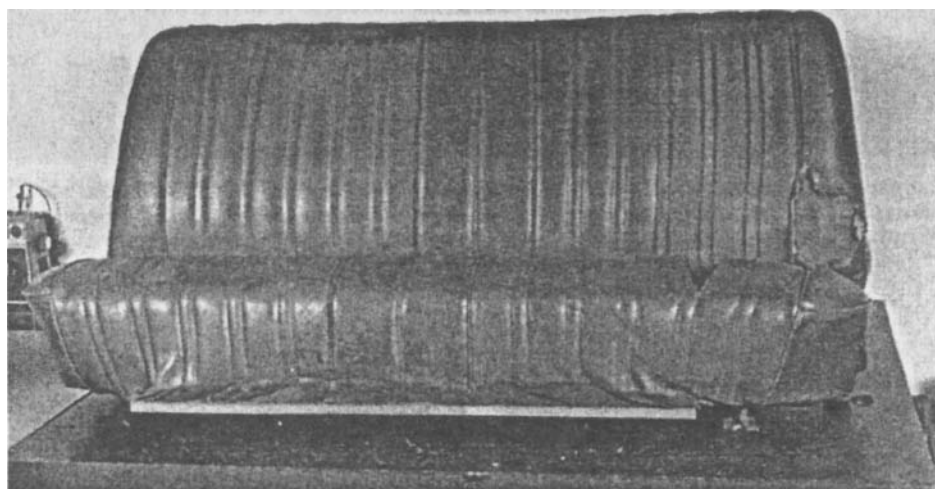
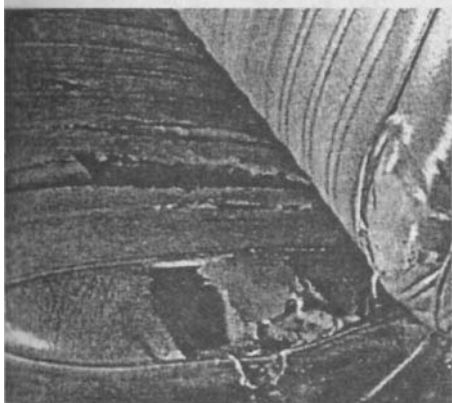
Свободно обработайте силиконом поверхность поролон и внутреннюю сторону обивки, прежде чем вставить поролон на место. Хотя силикон не имеет цвета и запаха и не протравливает поверхность, следите, чтобы он не

попал на лицевую сторону винила. Силикон сделает ее настолько скользкой, что вам не за что будет ухватиться, чтобы заправить поролон в подушку.

Еще одно хитрое применение силиконового спрея — наносить его под иглу при сшивании кожи. Кожа имеет склонность прилипнуть к поверхности, затрудняя таким образом сшивание. Используйте его и там, где нужно, чтобы один материал скользил по другому. Если вы когда-нибудь делали обивку сидений из прозрачного пластика, вы по достоинству оцените этот продукт.

# 4

## Изготовление обивки для сиденья — Часть 1



Сейчас вы уже, наверное, освоились со швейной машинкой, измерением, разметкой материалов и тому подобными вещами, которые мы обсуждали в предыдущих главах. В этой главе вы сможете использовать все эти новые навыки в первой работе, имеющей отношение к автомобилю — изготовлении обивки для сиденья скамеечного типа.

Сиденье скамеечного типа — это любое нековшеобразное сиденье. Какое потрясающе глубокое определение! Если говорить серьезно, сиденье скамеечного типа — это неразделенное сиденье, занимающее всю ширину транспортного средства. На нем помещаются не менее двух человек. Этим словосочетанием описываются задние сиденья в большинстве современных небольших автомобилей. Хотя на нем может быть создан рельеф, придающий видимость ковшеобразных сидений, если это единственная большая подушка или сиденье, где размещаются двое — хотя и маленьких людей — это сиденье скамеечного типа.

Спинка сиденья скамеечного типа может крепиться к подушке, как в нашем примере. Или же быть отдельной деталью, как в случае заднего автомобильного сиденья. На большинстве задних сидений скамеечного типа вы

сиденье в таком состоянии — работа, с которой триммер сталкивается почти ежедневно. Эти снимки сделаны до начала работы по изготовлению обивки. Если хотите, загляните вперед, чтобы посмотреть, что получилось после.

можете снять подушку независимо от спинки.

В нашем примере вынимается все сиденье. Зная, что такое сиденье скамеечного типа, давайте посмотрим, что мы будем с ним делать, в этой главе. Поскольку это достаточно большая работа, я разделил ее на две части. В этой главе вы узнаете, как снимать мерки, вырезать и соединять винил и поролон, затем размечать их и выполнять декоративные швы. В Главе 5 вы закончите работы сшиванием и подгонкой всех частей. Затем для завершения работы натянете обивку на раму.

При пошаговом объяснении процесса изготовления обивки наш рассказ будет касаться преимуществ представленного вам сиденья. Где это потребуется, я объясню определенные шаги, которые придется сделать, если дизайн будет немного отличаться. Я также покажу вам техники, которые вы сможете использо-

вать в своей собственной работе. Я также расскажу, как может по-другому выполнить их профессионал, чтобы сэкономить время.

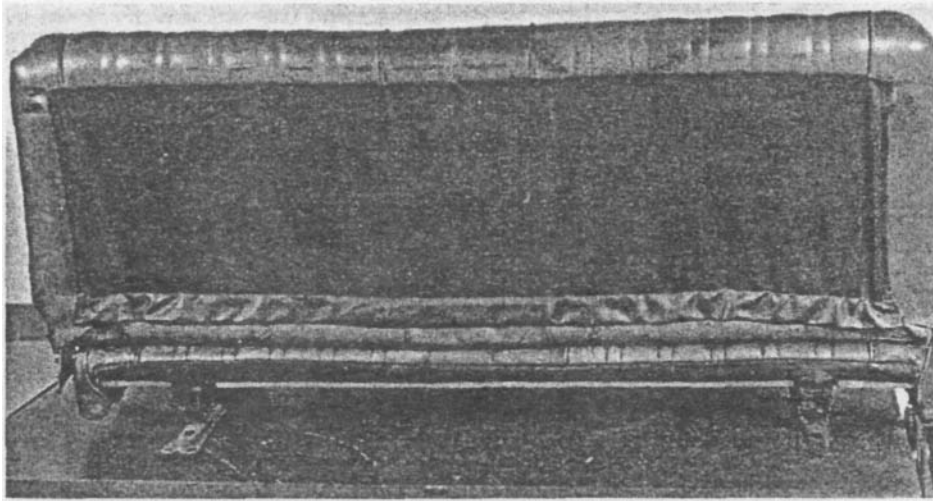
Так что читайте дальше, начиная свою первую работу по обивке автомобиля, — изготовление обивки для сиденья скамеечного типа.

### СНЯТИЕ МЕРОК

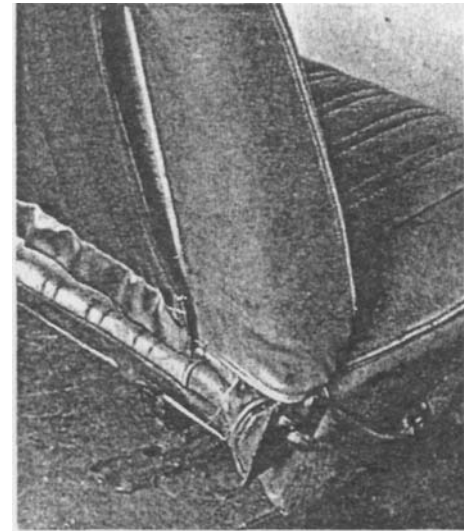
#### Начните с подушки

Сейчас мы делаем обивку сиденья для пикапа Ford грузоподъемностью 3/4 тонны. Его жизнь была нелегкой — он использовался для перевозки и доставки запчастей на одном складе материалов и оборудования в Южной Калифорнии. Водительская половина полностью истрепана, но еще пригодится. Остальная часть сиденья еще в относительно неплохом форме.





Задник спинки состоит из занавески, закрывающей раму сиденья. На более старых машинах ее часто заменяет кусок картона, обитый тем же материалом, что и остальная часть сиденья. Он обычно крепится к раме шурупами для листового металла.



По бокам к спинке сиденья прикреплены петли, чтобы спинку можно было наклонить вперед и добраться до того, что расположено за ней. Чтобы отделить спинку от подушки, снимите S-образную застежку или клин, а «клюшку» спинки с помощью рычага поднимите из оси вращения. Для этого потребуются большая отвертка или маленький ломик.

У вас должно быть представление о том, какие материалы вы хотите использовать в работе, прежде чем начнете. Изначально сиденье было сделано из усиленного винила двух цветов желто-коричневых оттенков. Заказчик хотел поменять на золотистый и голубой усиленный винил, так сделаем ему одолжение. Прежде чем заняться изготовлением новой обивки, начнем со снятия спинки с подушки. Однако не снимайте пока обивку с подушки или спинки. Почему? Всегда выполняйте подгонку по старой

обивке, если, конечно, она не используется как лекало. Если вы снимете обивку и будете выполнять подгонку по поролону или вате, обивка окажется слишком большой. Почему? Помните нашу подушку для сиденья? Вы вырезали поролоновую деталь на 2,5 см больше, чем готовая обивка, чтобы она выглядела туго набитой.

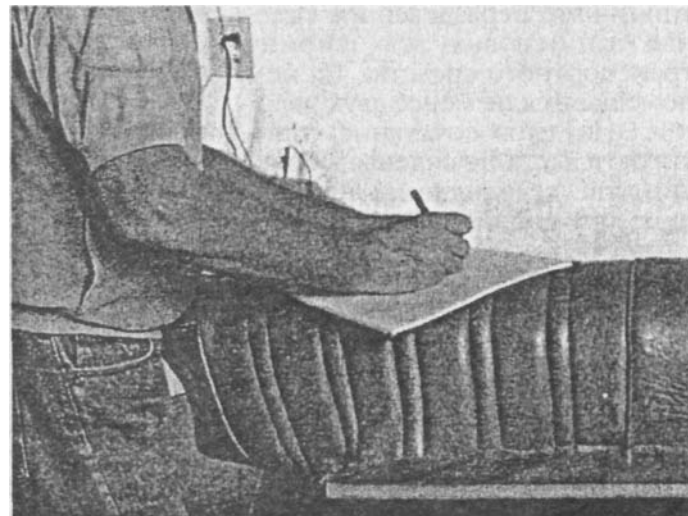
Поролон сиденья обычно раскраивается таким же образом. Обычно он на 2 и более сантиметров больше размеров обивки. В этом случае набивка уже суще-

ствует, так что вам придется делать допущения в обивке. Если вы их не сделаете, то ваша обивка будет больше, чем нужно.

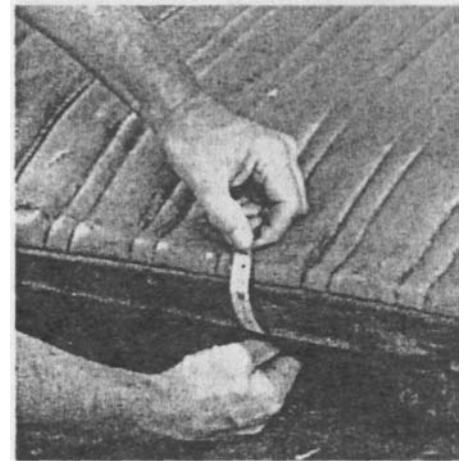
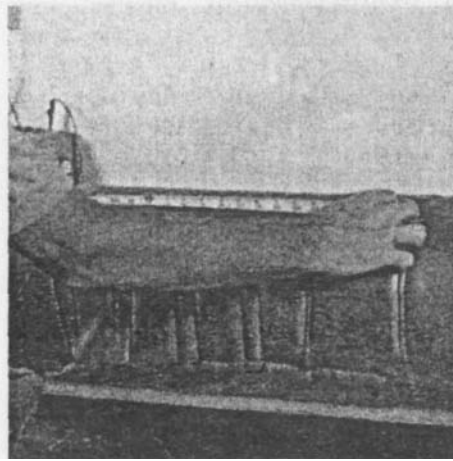
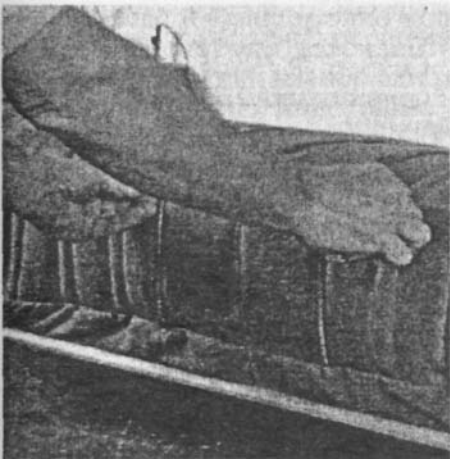
Теперь достаньте свою рулетку, карандаш или ручку и листок другой бумаги. Начните с измерения глубины подушки. Добавьте 5 — 7 см на всякий случай. Подобный дизайн сиденья иногда называется водопадом — потому что нет разделения между верхом и передом. Обивка просто «спадает» со спинки вперед.



Мерки всегда снимаются спереди назад, сверху вниз, а затем слева направо. Соблюдение этой процедуры позволит ускорить и упростить снятие мерок и раскрой.



Записывайте результаты измерений сразу. Некоторые триммеры пилят прямо на старой обивке. И это неплохо, если мерок немного.



Каждую деталь обивки сиденья нужно мерить отдельно. Не забудьте добавить припуск на швы — по крайней мере 1,2 см со всех сторон. Делая складки, я обычно добавляю 2,5 - 5 см в ширину. Это дает возможность не бояться «усадки» материала, возникающей в результате его натяжения при зашивании в складки.

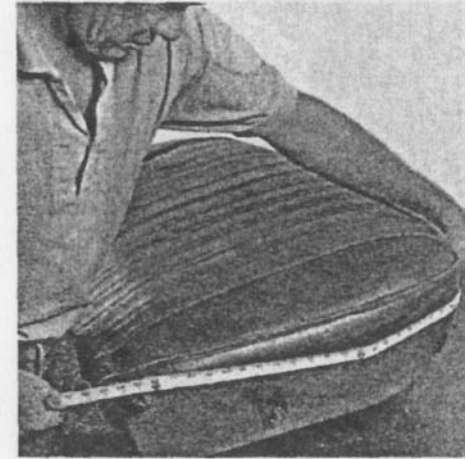
Не забудьте измерить распялку в задней части подушки. Вы можете сэкономить время, сделав обивку достаточно большой, чтобы она включала распялку, но поступайте так только в том случае, если внешний вид вас не беспокоит.

Другой вид — это когда через весь перед сиденья проходит обшивка с или без ранта. В данном случае вы видите обшивку только на каждом конце. Если на вашем сиденье есть обшивка, не включайте ее в значение глубины сиденья, измерьте ее отдельно.

Это сиденье сделано из трех частей с двумя оконечными элементами. Чтобы получить ширину сиденья, я измеряю каждую из секций. Здесь я добавляю к каждой детали по 5 см припуска на швы и усадку от прокладывания декоративных швов. Если бы это была цельная обивка (из одной детали), я добавил бы 5 см к общей ширине.

Теперь у нас есть три цифры: средняя деталь глубиной 96 и шириной 27,5 см и две боковых детали размером 96x57 см. В задней части подушки пришита еще одна деталь на полную ширину сиденья. Это так называемая задняя распялка. Ее нужно измерить, а потом выкроить как отдельную деталь. На некоторых обивках, впрочем, расчалки нет. В таком случае основная деталь обивки оборачивается вокруг заднего края подушки и прикалывается там булавками с кольцами. Подробнее об этих булавках читайте ниже. Сейчас нам важно, что у нас есть распялка размером 12,5x142 см.

Оконечные детали измеряются таким же образом, как и основная часть обивки — спереди



Измерив складки, померяйте боковые детали. И опять, меряйте сверху вниз, затем слева направо.

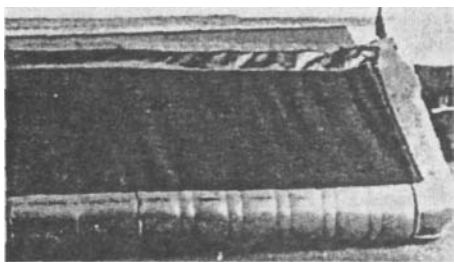
назад, затем сверху вниз. Мы получаем две оконечных детали размером 5x17,5 см и две оконечных обшивки размером 33x73,6 см. Оставьте на обшивках щедрые припуски — ведь им придется покрывать сложные кривые. Кроме того, материал нужно будет заправить под сиденье, чтобы прикрепить к раме. Так что оставьте себе место для маневра.

Булавки с кольцами, крючки и другие крепления

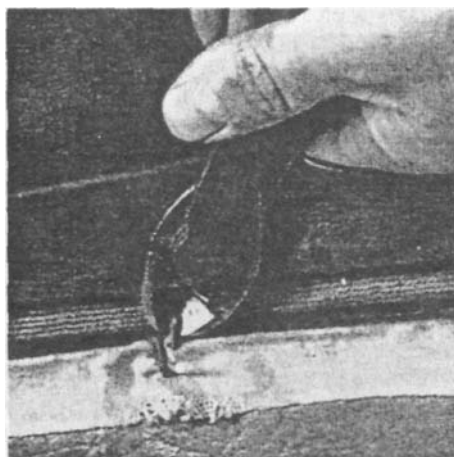
Давайте на минутку отвлечемся, рассмотрим булавки и другие виды креплений. Как говорилось в Главе 1, булавки с кольцами используются, чтобы прикрепить материал обивки сиденья к раме сиденья с

помощью щипчиков для этих булавок с кольцами (у вас уже должны такие щипчики появиться).

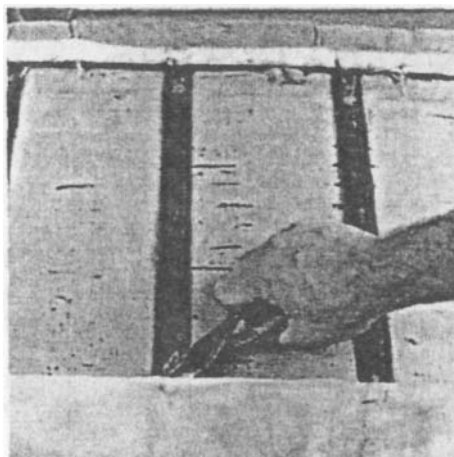
В некоторых из последних моделей автомобилей для закрепления обивки булавки с кольцами не используются. Вместо них к низу обивки пришиваются крючки из жесткого пластика. Это закрепляет обивку на раме сиденья, где она удерживается под давлением пружин и набивки. Как вы видите, так сделана и часть того сиденья, над которым мы работаем. Передняя и задняя часть обивки закреплены таким образом, в то время как бока удерживаются булавками с кольцами. Если в вашем сиденье используются крючки, об их размещении нужно подумать еще при



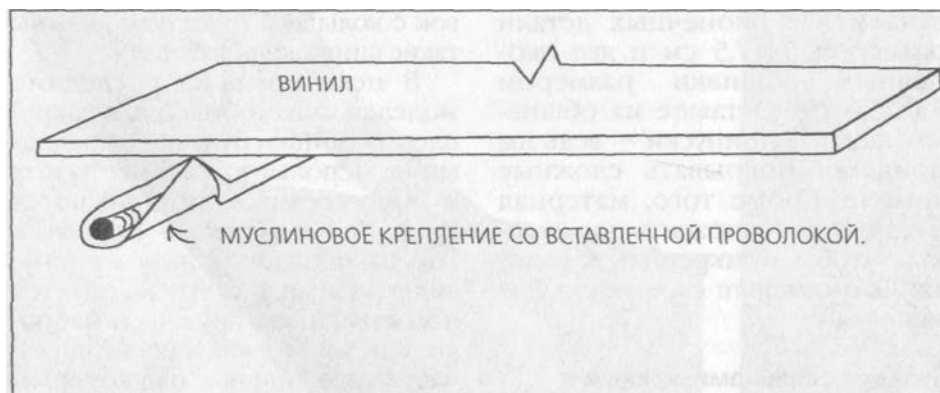
Заключительные измерения производятся с задней стороны подушки. Если ваше сиденье выглядит как это, не забудьте добавить пятисантиметровый припуск для отворота, который вы видите под моей левой рукой.



А вот что вы увидите под припуском для отворота - крепление с пропущенной через него проволокой. Я перерезаю колечки, которые держат занавеску задника в нижней части подушки...



... И сверху подушки



Крепление - это полоса муслина шириной 3,7 см, сложенная пополам и пришитая к детали из винила или ткани. В получившуюся петлю вставляется стержень или проволока. Если вы используете для закрепления проволоки такие вещи как булавки с кольцами, материал будет прикреплен к раме, но крепления не будут видно. Это очень распространенный способ заправлять материал в канавки, например в ковшеобразных сиденьях.

подгонке деталей. Я расскажу об этом, когда буду говорить о подгонке обивки на стр. 63.

Еще один способ закрепить обивку на раме — с помощью застежек каркаса подушки, наиболее популярный вариант у британских и германских автомобилестроителей. Для установки обивки таким способом не требуется никаких инструментов. Все закрепляется вручную. Обивка туго натягивается на раму, и один или несколько зажимов закрепляются поверх материала, чтобы держать его на месте.

У вас нет необходимости делать обивку точно такой же, как фабричная. Если есть более простой способ закрепить ее, сделайте именно так. Так я поступил с тем сиденьем, работу над которым вам описываю — избавился от крючков спереди и добавил распялку, чтобы получить возможность использовать булавки с кольцами. Как показано на первой фотографии, крючок сломался и больше не мог выполнять свою работу. Поэтому, снимая мерки с обивки, не забывайте делать припуски с учетом способа ее крепления к раме.

#### Снятие мерок со спинки

Обивка спинки устроена почти как обивка подушки: три детали в середине и оконечные детали по краям. В отличие от подушки, у обивки спинки есть задняя сторона, называемая задником. Задник нашего сиденья называется подушкой задника, потому что он не закреплен по бокам. Снимите со спинки мерки так, как вы делали с подушкой. Затем определите размеры задника. Чтобы получить точные цифры, снимите задник.

На фотографиях вы можете разглядеть, как крепится задник. Крепление, оно же сложенный кусок муслина, пришивается к нижней стороне внутренней части задника (там есть некоторое количество!) Так же крепление со вставленной проволокой пришито к нижнему краю обивки спинки. Обивка спинки прикреплена кольцами к нижней части рамы, а занавеска задника также кольцами прикреплена к обивке спинки. Когда задник снят, вы можете хорошо рассмотреть

оконечную деталь. Обратите внимание на крючок, крепящий эту деталь к раме. Я завершаю снятие мерок со спинки измерением этих деталей и оконечной обивки. Закончив измерения, рассчитайте количество материала для обивки, которое нужно приобрести.

### Расчет расхода материала

Возможно, вы давно решили, каким материалом будете обивать свое сиденье. Хотя наше сиденье сделано полностью из винила, это совершенно не означает, что вы должны использовать только винил. Не исключаю, что вам захочется сделать обивку из винила и ткани или полностью из ткани. Вам доступно столько материалов, что очень сложно не запутаться, принимая такое решение. Предположим, что эту преграду вы преодолели, теперь нужно решить, сколько вам потребуется материала.

### Правила, которые нужно иметь в виду

При покупке и расчете количества материалов для обивки сиденья нужно иметь в виду некоторые правила. Тип и рисунок обивочных материалов, на которых вы остановили свой выбор, определяет, сколько вам потребуется. Эти правила нужно знать, но, за одним исключением, они не требуют неукоснительного соблюдения.

1. Обычно полосы идут спереди назад и сверху вниз, а не справа налево. Если на ткани, с которой вы работаете, рисунок в клетку, самые яркие полосы тоже должны идти сверху вниз. Иногда исключением бывает вставка в ковшеобразных сиденьях. Сверху вниз означает, что полоса начинается сверху спинки, спускается в низ спинки, переходит на сиденье и здесь проходит сзади вперед. Обратите внимание, что мерки мы снимали точно так же — сверху вниз, сзади вперед.

2. Ворс на таких материалах, как велвет, должен располагаться на спинке сверху вниз, а на сиденье быть направлен вперед. Если на готовой работе провести сверху вниз по спинке и потом вперед по подушке — ворс дол-

жен лежать приглаженным и быть гладким на ощупь.

3. Если на материале есть рисунок — например, цветочный — проверьте, чтобы верхняя часть цветов была обращена вверх на спинке и к задней части на подушке.

4. Для работы хорошо подходят тяжелые ткани, предназначенные для обивки мебели, но во всем остальном избегайте материалов, предназначенных для одежды, драпировки и других целей, помимо отделки интерьеров автомобилей. Обычно они слишком легкие и не очень долговечные.

5. Летом черный винил может нагреться настолько, что вызовет ожоги обнаженной кожи. Учитывайте это при планировании его применения.

Правило, касающееся направления ворса материала — единственное, которое не стоит нарушать никогда. Если расположить ворс в другом направлении, он будет торчать. Кроме того, если направление ворса на спинке и сиденье не совпадет, их цвет будет различаться.

Теперь, держа все это в голове, давайте просмотрим наши расчеты и решим, сколько нам нужно купить материала для обивки. Лучший способ определиться с этим — нарисовать маленькие квадратики на листе бумаги. В каждом квадратике должны быть написаны название детали и результаты измерений. Внимательно следите за тем, чтобы не превзойти ширину материала, обычно 137 — 142 см. Далее используйте эти квадратики, чтобы подсчитать оптимальное количество материала. Если выбранный вами материал полосатый, не забудьте проверить, чтобы полосы на спинке совпадали с полосами на сиденье.

### Размещение полос и складок

Определять положение полос и складок достаточно просто, но помните одно правило: работайте от середины в стороны. Для середины выберите наиболее заметную полосу. Вы должны раскроить материал так, чтобы полоса приходилась точно в середину. Если у вас



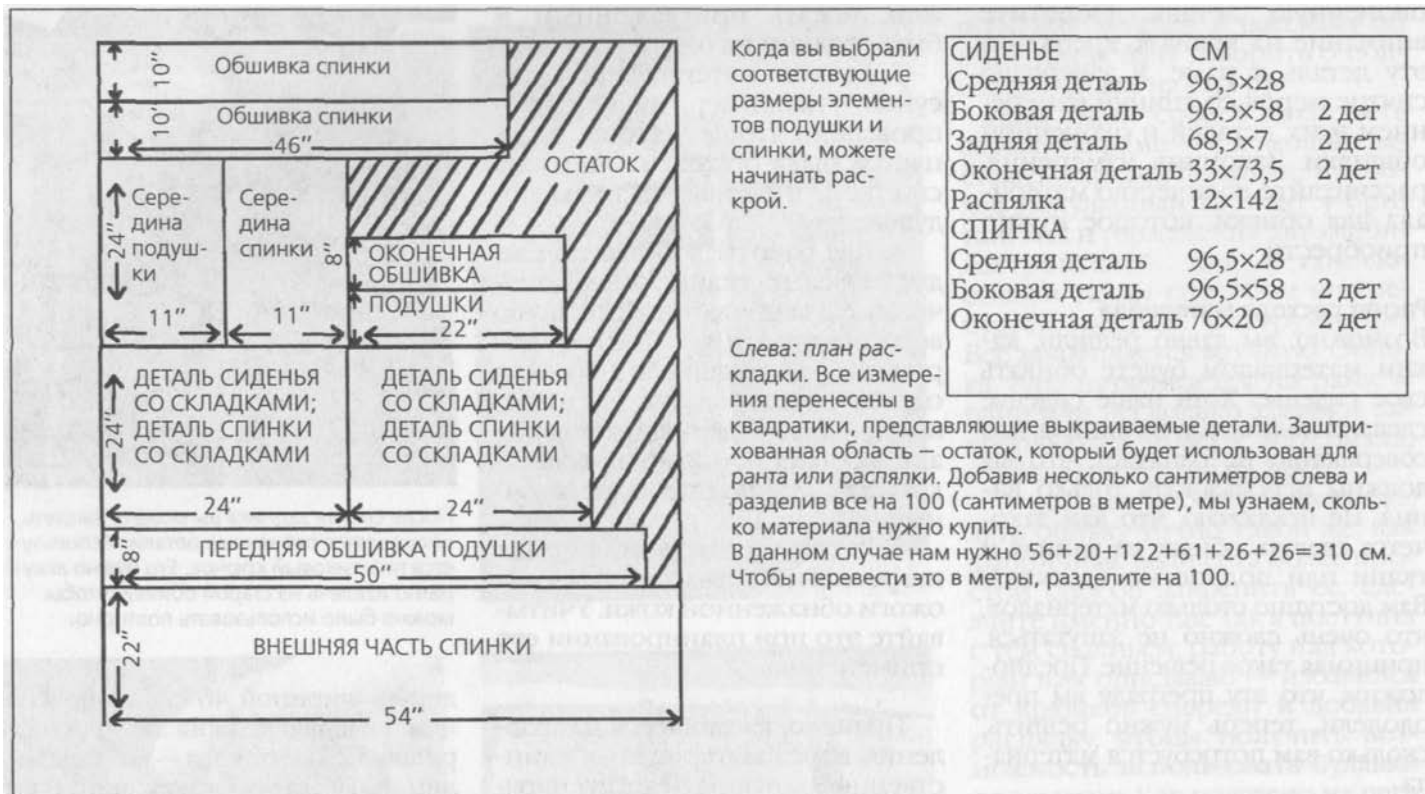
После снятия задника вы можете увидеть, как крепятся оконечные детали. Используйте пластиковый крючок. Его нужно аккуратно извлечь из старой обивки, чтобы можно было использовать повторно.

деталь шириной 46 см, то полоса или складка должна находиться ровно в 23 см от края — на средней линии. Не важно, какая ширина у этой полосы или складки, ее середина должна обязательно приходиться на среднюю линию детали. Затем, если деталь сиденья шире детали спинки, рисунок будет совпадать на обеих деталях, потому что средние линии будут совмещены.

Когда вы распишете все результаты измерений как показано, добавьте припуски сверху и снизу, разделите получившиеся значения на 100 и вы узнаете, сколько метров обивочного материала вам нужно.

В нашей работе самая широкая часть — распялка длиной 142 см. К счастью, используемый нами кусок винила как раз имеет такую ширину. Это позволило раскроить все поперек, не раскладывая большие детали вдоль, что сильно экономит материал.

Если у вашего сиденья по переднему краю есть рант, длина которого больше 142 см (обычно от 203 до 228 см), вам придется раскладывать детали вдоль. Это значит, что нужно покупать кусок материала, длина которого не меньше длины ранта. Если вы делаете все из винила без рисунка, можете раскладывать детали как заблагорассудится.



Сверху вниз или слева направо — не имеет значения.

Мой список материалов, которые нужно купить, продолжается. Ваш должен выглядеть подобно этому.

- 2,5 м голубого винила,
- 2,5 м золотистого винила, полметра неотбеленного муслина,
- 2 метра поролона с тканевым слоем толщиной 0,6 см,
- 220 г булавок с кольцами,
- пол-литра контактного клея,
- 4 л растворителя для лака или контактного клея,
- 3 м хлопковой набивки 85/15,
- голубые нейлоновые нитки и подходящие бобины.

Еще раз просмотрите Главу 1, чтобы вспомнить, о каких именно материалах идет речь. Краткое резюме здесь должно освежить ваши воспоминания. Неотбеленный муслин — хлопковый материал, используемый для креплений. В этих креплениях находится проволока, за которую цепляются булавки с кольцами. Поролон с тканевой основой отличается задним тканым слоем, препятствующим прорыванию поролона нитками. Хлопковая набивка 85/15 состоит из 85% линта (семена, солома, коротковолокнистый хлопок) и 15% чистого длиноволокнистого хлопка.

Теперь, взяв этот список в руки, идем в магазин выбирать тре-

бующиеся материалы и готовимся к раскрою.

## РАСКРОЙ МАТЕРИАЛА

Разложите материал обивки на столе, заострите мел и найдите тот план раскладки, который вы нарисовали. Вы его не делали? Ну тогда вам имеет смысл начать сверху. Не забудьте, что профессионалы вообще не рисуют планов раскладки!

Просмотрите свои записи. Найдите детали, ширина которых максимально приближается к ширине материала (или пары деталей, которые можно сложить друг с другом). Эти детали должны быть примерно одинаковой высоты, чтобы с одной стороны не оставалось больших обрезков. После проведения поперечной линии нанесите на нее свои измерения с помощью линейки и вырежьте отмеченные детали. Найдите следующие группы деталей, длина которых приближается к значению ширины ткани. Повторяйте эту последовательность до тех пор, пока не выкроите все. В конце у вас должен остаться кусок пирамидальной формы, его острие должно быть обращено к вам, а основание указывать вверх. Если его длина

больше 137 см, можете выкроить деталь для ранта из этого куска.

Помните, что если вы раскраиваете полосатый материал, у всех деталей должна быть общая средняя линия. Никогда не выравнивайте полосы по левому или правому краю куска материала. Полоски всегда выравниваются от середины. Это позволяет сохранить ритм полос на сиденье и спинке, хотя первая деталь больше второй.

Если вы используете крепления или распялки, вырежьте их сейчас. Вам стоит выработать у себя привычку сразу производить весь раскрой, потом всю подгонку и сборку, а в конце концов установку. Это экономит время, позволяя избежать повторения одних и тех же шагов.

### Раскрой материалов в мастерской

Если бы у вас была возможность посидеть в мастерской по обивке автомобильных интерьеров и посмотреть, как работают триммеры, вы бы заметили, что они очень редко производят раскрой так, как описано выше. Хотя этот метод и точен, но неэффективен. Потраченное время означает упущенную прибыль. Так что теперь я расскажу, как делают профи.

Вместо того чтобы пользоваться планом раскладки, триммеры снимают старую обивку. Затем с помощью резака или ножниц ее распарывают по швам. Каждая из деталей выкладывается на новый кусок материала и используется как лекало. Прижимая лекало к материалу одной рукой, триммер вырезает новую деталь, оставляя 1,2 см припусков на швы. Наконец он делает кое-где маленькие надсечки на лекале и новой детали, чтобы знать, как совмещать детали при сшивании.

Это очень быстрый и эффективный способ, но в нем есть скрытая проблема. Если старая обивка растянулась или сжалась, это отразится на новой обивке при сборке. Чтобы избежать этого, триммер при раскрое должен вносить коррективы в лекало. Это требует многих знаний, приобретаемых только годами опыта.

Так что оставим пока этот способ профи. Как минимум не пользуйтесь им до тех пор, пока не сделаете несколько вариантов обивки по этой книге. Когда вы освоите хитрости раскроя, подгонки и сшивания, тогда можете попробовать работать по укороченному варианту.

### Разрезание поролона

Если у вашего сиденья, как в нашем случае, есть складки или простроченный рисунок, вам придется соединить материал обивки с поролоном. Его раскраивают в следующую очередь. Разложите поролон на столе тканой стороной вниз. Разложите поверх него детали, которые будут дублироваться поролоном. Расположите их так, чтобы между двумя деталями было не менее 35 см. Это позволит вам вырезать детали хотя бы на пять сантиметров больше в поперечнике соответствующих деталей обивки. А это даст вам некоторую свободу действий, когда дело дойдет до приклеивания.

Обычно поролон присоединяется только к основным деталям обивки. Обивки остаются необработанными. Смысл использования поролона в том, чтобы придать объем основным деталям, особенно если в них есть складки, как в нашем случае.

## Меры предосторожности при работе с контактным клеем

Контактный клей очень легко испаряется, а значит, требует с собой соответствующего обращения. Большинство контактных клеев разводятся растворителем для лака или аналогичными продуктами, которые под действием искры могут вызвать взрыв! Пользуясь контактным клеем, избегайте зажигать сигареты, зажигать лампочки на газовых нагревателях воды, любых видах печей и других нагревательных приборов, опасайтесь даже таких внешне безобидных вещей, как статическое электричество. Простое решение - пользуясь контактным клеем, хорошо проветривать помещение. Если вы курите, не делайте этого, распыляя клей. И не оставляйте рядом неза тушенные сигареты. Тогда внезапная вспышка огня не испортит вам целый день.

Существуют негорючие контактные клеи, но они очень дороги и медленно сохнут. Поскольку я предпочитаю легковоспламеняющийся вариант, я вынужден оказаться от любых источников искр и проветриваю помещение с помощью большого вентилятора, установленного в дверях или окне. Если вы покупаете клей большими объемами — литрами или галлонами — а не в аэрозольных баллончиках, то клей будет разведен до консистенции, позволяющей наносить его валиком или кистью. Чтобы распыливать его, нужно будет развести еще сильнее. Хотя производители реко-

Так что нет необходимости трагить поролон на обивку. Когда детали из поролона будут вырезаны, вы можете приклеить их к деталям из винила.

## СОЕДИНЕНИЕ ВИНЛА И ПОРОЛОНА

Винил или обивочная ткань соединяются с поролоном с помощью контактного клея. Вы можете использовать клей, формула которого специально разработана для этой цели — такой продается в большинстве крупных магазинов тканей — или любой хороший контактный клей общего назначения. Если вы используете обычный контактный клей, выберите такой, в котором нет красителей. Красящие вещества помогают вам увидеть, на какие места вы нанесли клей, но если эти красители не приспособлены специально для создания обивки, они могут проступать сквозь материал. Если клей специально разработан для изготовления отделки, вы можете быть

мдуют свои собственные растворители, если клей сделан на основе нефти, подойдет недорогой растворитель для лака. Для негорючего клея вам придется использовать растворитель, предлагаемый производителем.

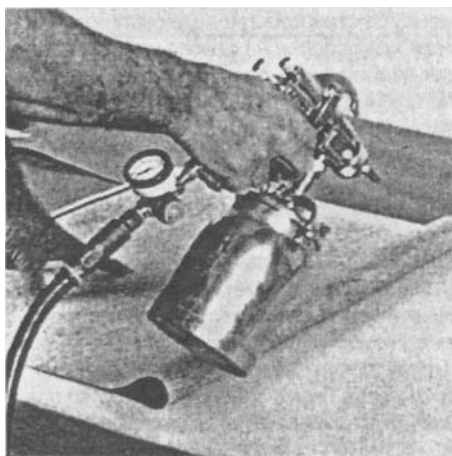
Выбирая растворитель, отдайте предпочтение самому дешевому. Обычно это растворитель для краски, продающийся в магазинах автомобильных запчастей. Не забудьте прихватить металлический контейнер, растворитель продается в розлив. По какой-то странной причине дорогие растворители справляются с этой работой хуже. Некоторые из них просто плавают поверх клея и не смешиваются с ним. Это один из тех редких случаев, когда самое дешевое оказывается лучшим. Я не могу дать вам никакого правила, позволяющего определить правильное соотношение растворителя и клея, потому что оба продукта могут сильно отличаться друг от друга. Начните разведение с соотношения 1:4 (растворителя к клею). Проверьте эту смесь при давлении в пульверизаторе 3 - 4,5 атм. Если она хорошо распыливается, можете приступать к работе. Если клей скатывается в шарики, добавьте еще 10% растворителя и попробуйте. Если у вас получится что-нибудь наподобие паутины, значит смесь слишком жидкая или давление в вашем пульверизаторе слишком высокое. Так что измените или одно или другое (или оба сразу).

совершенно уверены, что этого не произойдет.

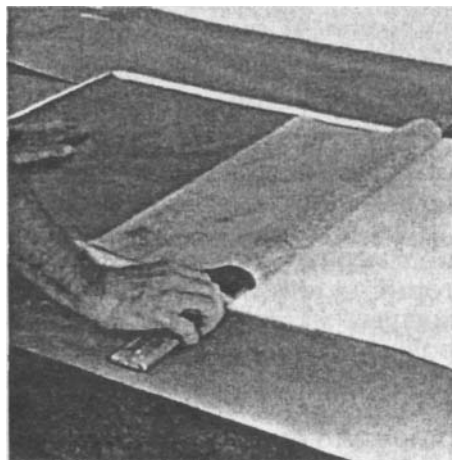
Вот несколько дополнительных мер предосторожности, которые нужно иметь в виду, приклеивая материал обивки к поролону.

Растворитель, содержащийся в контактном клее, растворяет и поролон. Это необходимо, чтобы образовалась связь между поролоном и материалом. Однако поролон может превратиться в вязкую массу, если клея будет слишком много. Поэтому не наносите его на поролон кистью или валиком. Вы должны распыливать его, чтобы контролировать количество.

Если вы полагаете, что вам предстоит много работы по отделке автомобильных интерьеров, купите недорогой пистолет-распылитель. Их можно приобрести в любом магазине автомобильных запчастей или товаров для окраски под названием распылителя для грунтовки. Как и можно предположить, используется он для нанесения грунтов-



Фотография показывает три вещи: стол, накрытый для защиты от попадания клея (я пользуюсь маскировочной бумагой), материал, сложенный, чтобы открыть изнанку для нанесения клея и защитить лицевую сторону от его случайного попадания, и, наконец, распыриватель со сжатым воздухом на приборе для нанесения клея. Обратите внимание на датчик, который на нем установлен. Регулировка давления здесь более точна, чем с помощью датчика на баллоне. Держите давление относительно невысоким - на уровне 3 - 4,5 атм.



Разглаживание покрытого клеем материала на поролоне предотвращает появление морщин.

ки. Отверстие в его насадке больше, чем у пульверизаторов, использующихся для нанесения эмали или лака, потому что молекулы грунтовки больше и тяжелее, чем у лака или нитроэмали. Соответственно пистолет-распылитель для грунтовки лучше подходит на роль пульверизатора для краски (и дешевле), чем высокоточные распылители для краски.

Если вы хотите сэкономить деньги, возможно, вам удастся найти хороший, но бывший в

употреблении пистолет на распродаже, по обмену или по газетным объявлениям. Если вы купите распыриватель известной марки, то есть возможность его обновить, заменив изношенные детали.

Для однократной работы воспользуйтесь контактным клеем из аэрозольных баллончиков. Такие могут продаваться в местном хозяйственном магазине. Обычно клей из баллончиков немного хуже по качеству, чем клей из больших емкостей. Но если ваша работа после приклеивания будет прошиваться, качество клея не будет иметь особого значения. Если вы собираетесь приклеить поверхность большой площади и не прошивать ее, сначала поэкспериментируйте с баллончиком, прежде чем браться за большую работу. После того как вы определились со способом нанесения, нужно будет решить еще несколько вопросов.

Контактный клей нужно наносить как на поролон, так и на обивку. Вы не сможете покрыть клеем одну деталь, а затем прижать к ней другую, как при склеивании древесины. Следите, чтобы слой клея был тонким и наносился на поверхности каждой детали.

Склеивание — как и следует из названия — происходит при контакте. После того как вы сложили две детали вместе, особенно после небольшого подсушивания, попытки разделить детали обратно, как правило, приводят к разрыванию поролона. Чтобы не возникло необходимости разделять уже склеенные поверхности (обычно это приходится делать из-за морщин), давайте посмотрим, как можно склеивать, не создавая морщин.

И наконец, после того, как вы закончили соединение обивки и поролона, избегайте складывать этот «бутерброд» лицевой стороной внутрь. Иначе на месте сгиба останется заметная складка. Это происходит потому, что клетки поролона прижимаются друг к другу и приклеиваются под действием контактного клея. Если склеенную панель все-таки нужно сложить, стоит делать это лицевой стороной наружу.

Держа эти правила в уме, давайте посмотрим, как это делается.

### Приклеивание

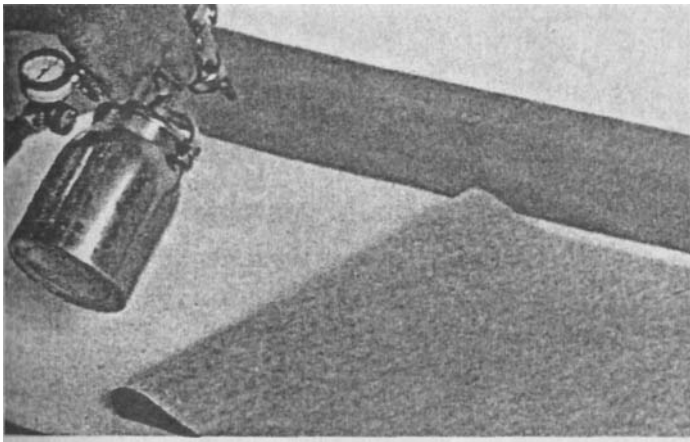
Следите, чтобы клей не попадал на поверхность стола. Для этого покройте ее бумагой, которая продается в магазинах товаров для покраски. Если вам часто приходится распыривать что-нибудь на столе, покройте его недорогим винилом. Его можно использовать многократно, а кроме того, он хорошо складывается под давлением рамы сиденья, которую вам может понадобиться на него установить.

Положите на стол поролоновую деталь лицевой стороной вверх. Сверху на поролон положите винил, тоже лицевой стороной вверх. С каждой стороны должно остаться примерно равное количество (около пяти сантиметров) незакрытого поролона. Не сдвигая ни один из материалов, сложите винил, завернув одну половину на вторую. Материал должен быть сложен ровно, чтобы обнажилась половина изнанки. Такое сложение винила позволит защитить лицевую сторону винила от случайного попадания клея.

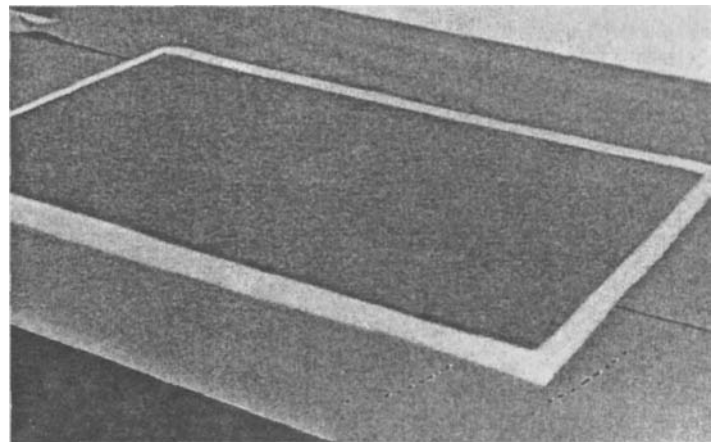
Придерживайте материалы одной рукой, а второй нанесите равномерный слой клея на изнанку основного материала и обнаженную часть поролона. Дальше будет хитрость. Вставьте линейку или штифт в складку в виниле. С ее помощью разровняйте сложенный винил и тщательно расправьте его, накладывая обратно на поролон. Если будете действовать медленно и аккуратно, морщин и растяжек не останется.

Повторите то же самое со второй половиной. Заверните ее на ту половину, которую только что приклеили. Покройте ее и соответствующую часть поролона еще одним тонким ровным слоем клея. Снова наложите покрытый клеем винил с помощью линейки или штифта на поролон.

Как на фотографии на стр. 57, у вас материал должен ровно приклеиться к поролону. Повторите эти действия для всех выкроенных вами деталей, за ис-



Обработайте вторую половину точно так же, как первую.



Готовая деталь совершенно ровная, без морщин и пузырей.

ключением обшивок, затем отложите их для разметки.

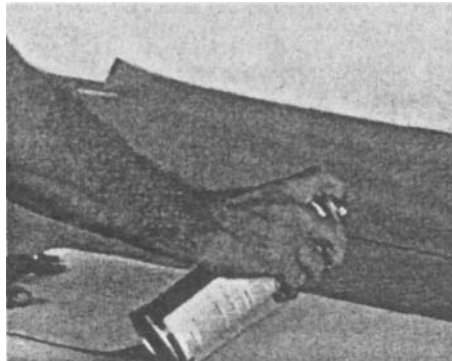
### ДЕКОРАТИВНЫЕ СТРОЧКИ И НАЧАЛЬНАЯ СБОРКА ДЕТАЛЕЙ

Выполняя декоративные строчки или складки, например, полосы, не забывайте совместить линии на сиденье и подушке. Ничто не выглядит так непрофессионально, как несходящиеся полосы и складки. Призовите на помощь всю внимательность и вдумчивость, выполняя раскладку.

Чтобы все детали оказались именно там, где нужно, всегда работайте от середины в стороны. В уме — а иногда и на материале обивки, — проведите линию по самой середине работы и одновременно действуйте направо и налево от нее. Можете перелистнуть несколько страниц и взглянуть на готовое сиденье, чтобы разобраться с тем, как нужно центровать детали.

Обратите внимание, что панели сиденья примерно такого же размера, как панели спинки. Разные только оконечные детали. И только здесь учитывается разница в размерах подушек — на концах. До тех пор пока каждая деталь сиденья, за исключением оконечных, соответствует по размерам своей паре со спинки, все детали совместятся без проблем.

Давайте начнем с золотистой боковой панели, поскольку именно здесь нам предстоит больше всего работы. Нам нужно разместить складки шириной 2 см через каждые 6,2 см. Вот как это делается: найдите самую се-



Аэрозольные баллончики с клеем могут быть очень удобными и эффективными. Покупайте самые дорогие марки для получения наилучших результатов.

редину детали. К примеру, если ширина панели 58 см, то ее середина будет на расстоянии 29 см от любого края. Очень острым мелком я делаю отметки на расстоянии 28 и 30 см по низу детали, затем повторяю те же самые действия сверху и провожу линии, соединяющие эти метки. На готовой панели будет пять складок, и с каждого края 10 см неразмеченного пространства (фотография слева).

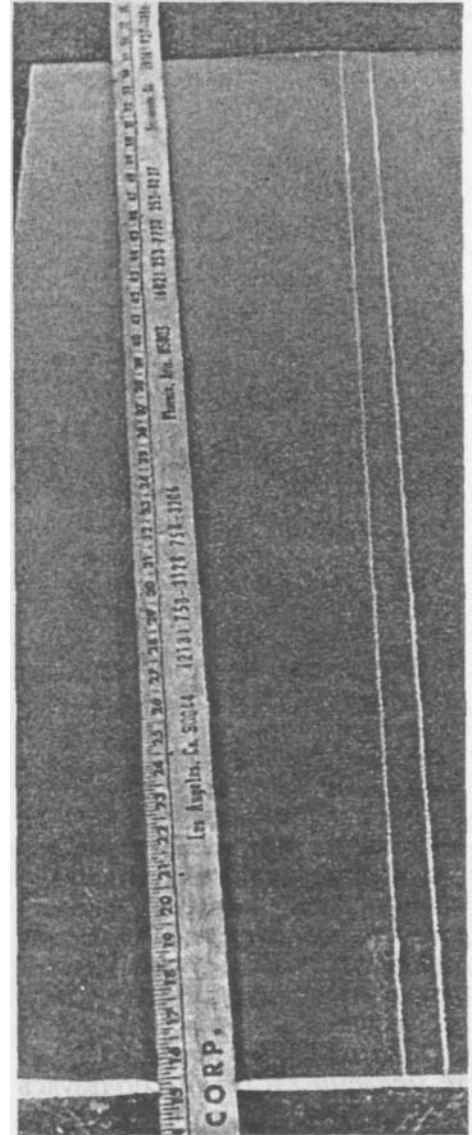
Отграничив боковую часть шириной 8 см, я получу еще одну складку шириной два сантиметра с 1,2-см припуском на шов. Закончив разметку на всех панелях, я проложу строчки по этим линиям для создания эффекта плиссировки.

### Сшивание складок

Теперь вы готовы сшивать складки.

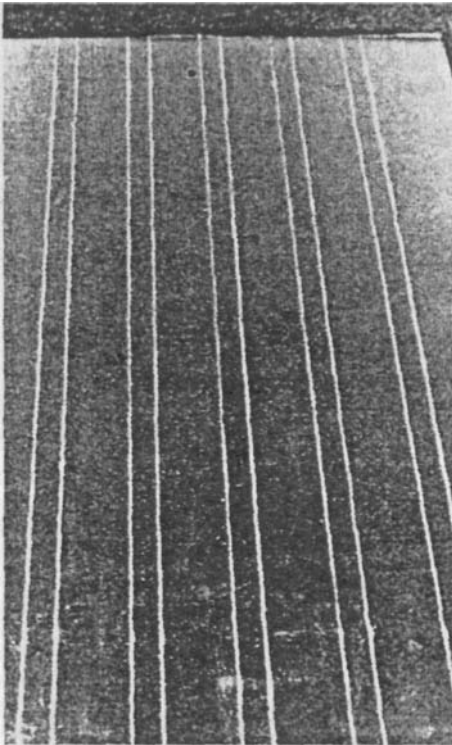
Затем вы можете соединять плиссированные и средние панели.

Чтобы сшить складки, заправьте машину нитками такого



Проведены линии швов для первой складки. Средняя линия проходит ровно посередине между двумя меловыми линиями. Это поможет вам добиться совмещения складок на спинке и сиденье.



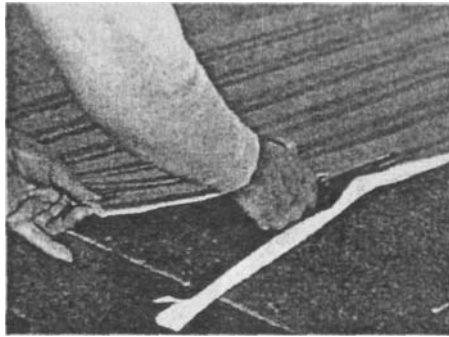


Завершенная разметка будет выглядеть примерно так. Только размер и рисунок могут отличаться.

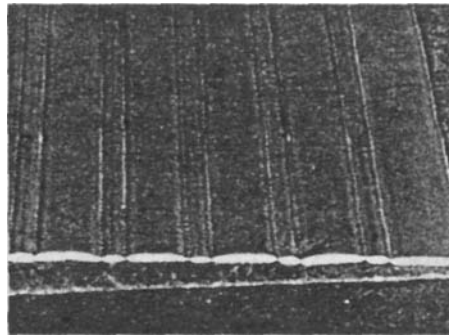
цвета, который бы соответствовал материалу, и установите универсальную лапку или лапку для ранта.

Начинайте с полной шпульки. Готовая работа будет выглядеть очень неаккуратно, если нитка на шпульке кончится в середине шва складки. Ведь вам придется заново прострочить около пяти сантиметров, чтобы закрепить нитку, поэтому такой шов будет бросаться в глаза как явная ошибка. Не забывайте проверять шпульку через каждые несколько швов. Когда возникнет ощущение, что нитки не хватит, чтобы закончить еще один шов, снимите остаток и намотайте новую шпульку.

Начните со швов справа. Шейте медленно и ровно, пользуясь обеими руками, чтобы держать линию шва прямо под иглой. Закрепите шов в начале и конце. Это достаточно неприятная операция. Если вы отклонитесь от линии, то ваш шов будет волнистым. Но он будет выглядеть еще хуже, если вы распорете шов и прострочите еще раз.



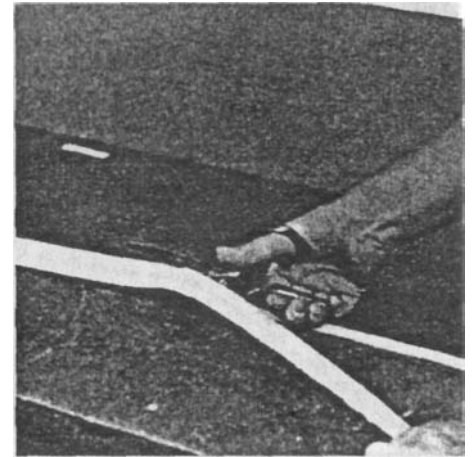
Не забудьте сделать припуск на "усадку", добавив 2,5 — 5 см к ширине детали. После того как все складки будут застрочены, с каждой стороны может остаться излишек. Обрежьте его.



Теперь панель готова к соединению с другими, чтобы стать верхом подушки или внутренней частью спинки.

Так что если вы не уверены в своих способностях, возьмите обрезки и попрактикуйтесь на них. Когда почувствуете, что овладели техникой, немедленно начинайте шить панели. Не стоит ждать, иначе ваши маленькие двигательные мышцы забудут, что и как нужно делать, и у вас снова появятся ошибки.

После того как проложите четыре-пять швов, правый край материала начнет загигаться вверх, опираясь в рукав машины. Чтобы предотвратить это, сворачивайте материал, перемещаясь к середине детали. Помните о том, что не стоит складывать деталь лицевой стороной внутрь? Здесь то же самое, не стоит закатывать его на себя. Он будет пытаться свернуться таким же образом, но заверните его в противоположном направлении, лицевой стороной наружу. Дойдя до середины, переверните панель и начните строчить от другого края. Это позволит избежать сворачивания слишком большого количества материала под рукавом машины.



Срежьте лишний поролон вокруг средней панели, чтобы поролон и материал не торщились под иглой при сшивании.

Когда все швы будут прострочены, выньте материал из машины и обрежьте его около самого крайнего шва. В нашем примере я сделал припуск для шва 1,2 см. Любая кромка срезается. Срезав кромку, вы не даете ей подвернуться под будущие швы в местах соединения панелей. Затем сшиваются все оставшиеся панели. В нашем случае всего четыре панели.

Чтобы закончить предварительное сшивание, я срезаю кромку поролона вокруг голубых панелей. Затем я прокладываю швы по всем краям. Этого можно не делать, однако таким образом достигается аккуратность работы и предотвращается любое разделение винила и поролона.

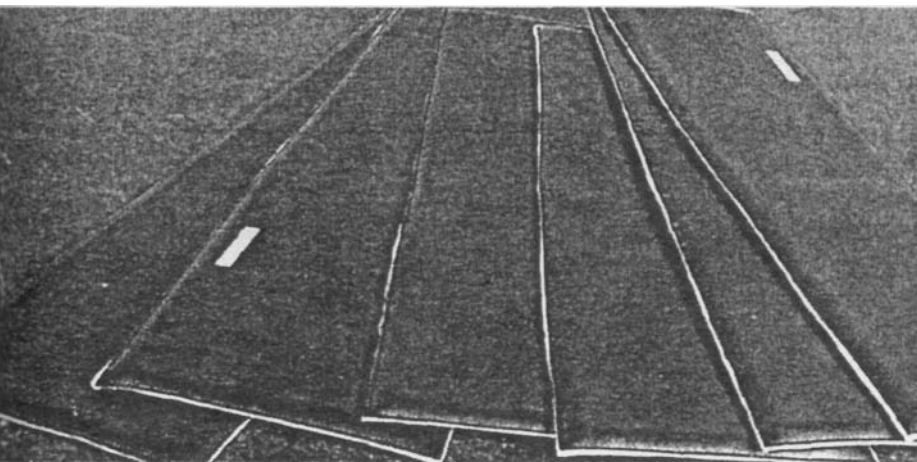
#### Дальнейшая сборка

Теперь наша цель пришить по плиссированной панели с каждой стороны от средней панели и вставить между ними ранта.

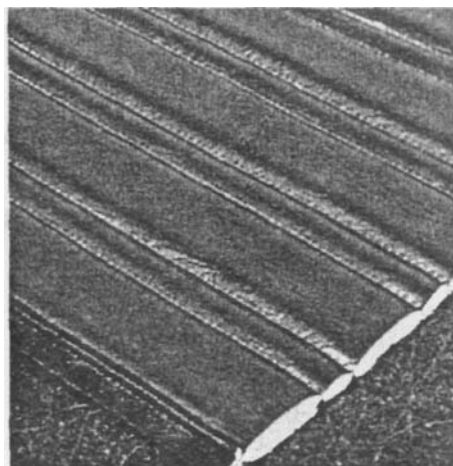
И снова мы начинаем с правого края плиссированной панели. Хотя это было произвольное решение, я пришиваю к панели голубой ранта.

Я мог бы начать со средней детали. Что касается цвета, не имеет никакого значения, будет ли ранта голубым или золотистым. Важно только, чтобы все ранты были одного цвета. Проверьте, что вы используете ранта одного цвета, в любой работе.

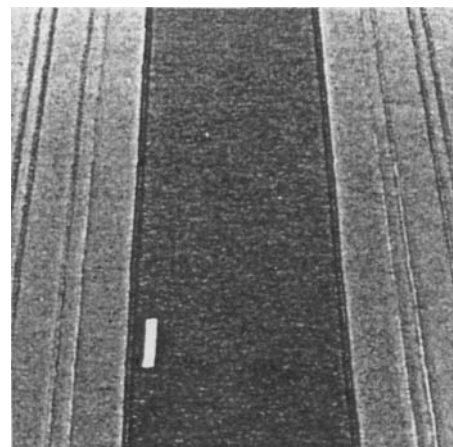
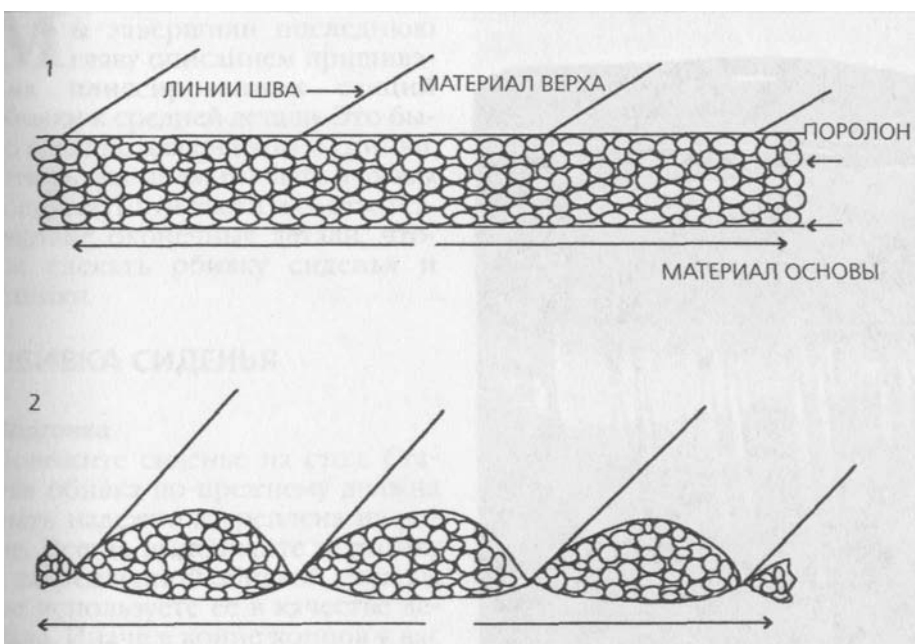
После того как ранта пришит ко всем внутренним краям, плис-



Средняя и боковые панели готовы к сборке.



Сначала пришейте раны к одной из панелей, затем соедините панели.



Начало новой нарядной обивки сиденья.

До и после сшивания складок: выполняя швы складок, вы заметите, что деталь немного сжалась. После зашивания трех 5-см складок 15-см панель превратится в 14-см. Более крупные панели можно растянуть до прежней длины. На узких панелях необходимо делать складки примерно на полтора миллиметра шире. Я увеличиваю ширину складки за счет толщины меловой линии, так что 5-см складка превращается в 5,15- или 5,2-см. Делайте это на глаз, если вы попытаетесь все точно отмерять, почти наверняка сойдете с ума.

Сшитые панели пришиваются к средней панели. Положите среднюю панель лицевой стороной вверх. Положите на нее плиссированную панель лицевой стороной вниз, расположив между ними раны. Пришейте плиссированную панель к средней. Старайтесь не выбиться наружу от шва раны. Это можно проверить, развернув готовую работу.

Теперь отверните среднюю панель, чтобы был виден неотделанный край. Пришейте другую плиссированную панель.

Когда основные детали предварительной сборки сшиты вместе, начните подгонять детали и сшивать их по форме сиденья. Как сделать это, мы расскажем в следующей главе.

# 5

## Изготовление обивки для сиденья — Часть 2

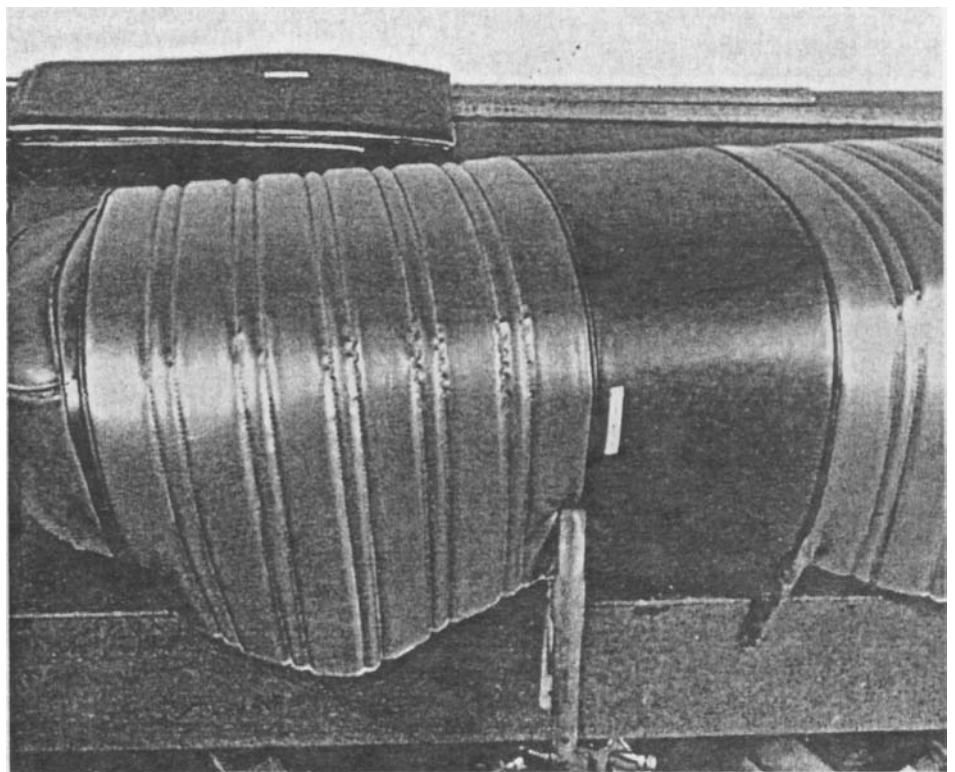
**М**ы завершили последнюю главу описанием пришивания плиссированных секций обивки к средней детали. Это было сделано для сиденья и спинки. Теперь вы должны быть готовы соединить эти части и соответствующие оконечные детали, чтобы сделать обивку сиденья и спинки.

### ОБИВКА СИДЕНЬЯ

#### Подгонка

Положите сиденье на стол. Старая обивка по-прежнему должна быть надежно закреплена на раме. Всегда выполняйте подгонку с закрепленной обивкой, если вы не используете ее в качестве лекала. Иначе в конце концов у вас получится обивка, слишком большая для обиваемой вещи. Как показано на сопровождающих фотографиях, я прикрепил собранную часть обивки сиденья па место зажимами, проверив, что она выровнена относительно середины слева направо и спереди назад. Размещение по центру очень важно, особенно относительно сторон. Если обивка сиденья и подушки размещена по центру, при сборке сиденья со спинкой складки на обеих частях совместятся друг с другом. Если произошло отклонение от центра хотя бы на одной детали, такого совмещения не произойдет. Поэтому будьте очень аккуратны.

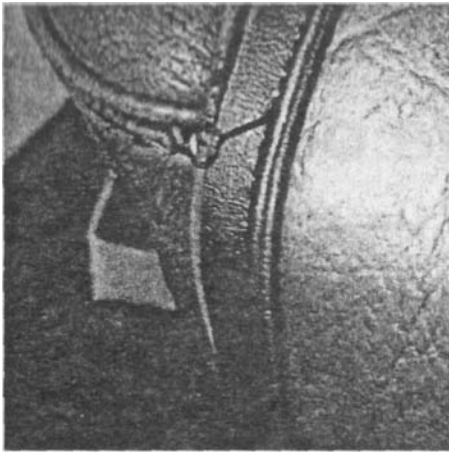
В первичной примерке я использую зажимы, чтобы обивку можно было легко смещать. Ко-



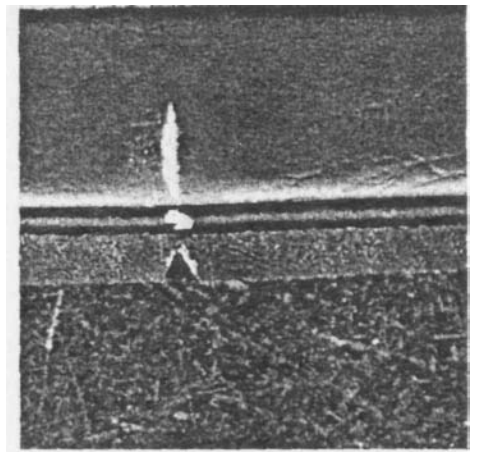
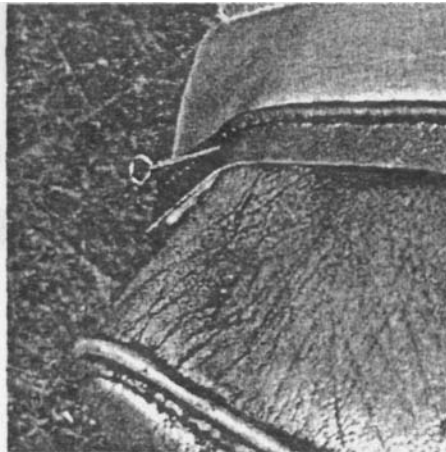
Начиная подгонку, пользуйтесь зажимами, чтобы закрепить обивку. Проверьте, чтобы все было выровнено относительно середины. Измерьте переднюю и заднюю часть по отношению к раме сиденья.

гда я добьюсь того, чего хотел, то приколю обивку. Это более надежное крепление, чем зажимы. Как показано, я поместил булавки спереди и сзади ранта, где тот встречается с оконечными деталями. Отметьте эти места мелом. Когда вы снимете обивку, сделайте на месте мелких меток надрезы ножницами. Они пригодятся для разме-

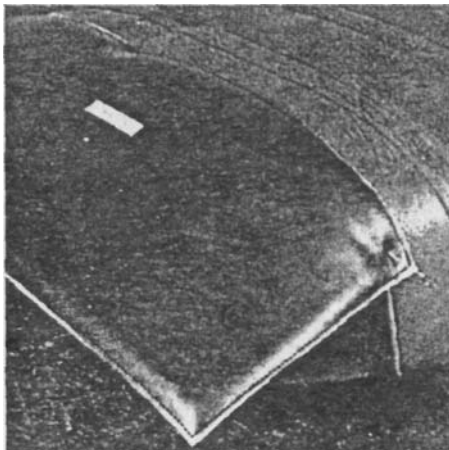
щения оконечных деталей и их прикрепления к плиссированным вставкам, когда вы соберетесь соединять их. Затем займитесь подгонкой оконечных деталей. Если вы делаете деталь, подобную той, что уже есть, приколите новую оконечную деталь к старой, оставив большой запас по всем краям.



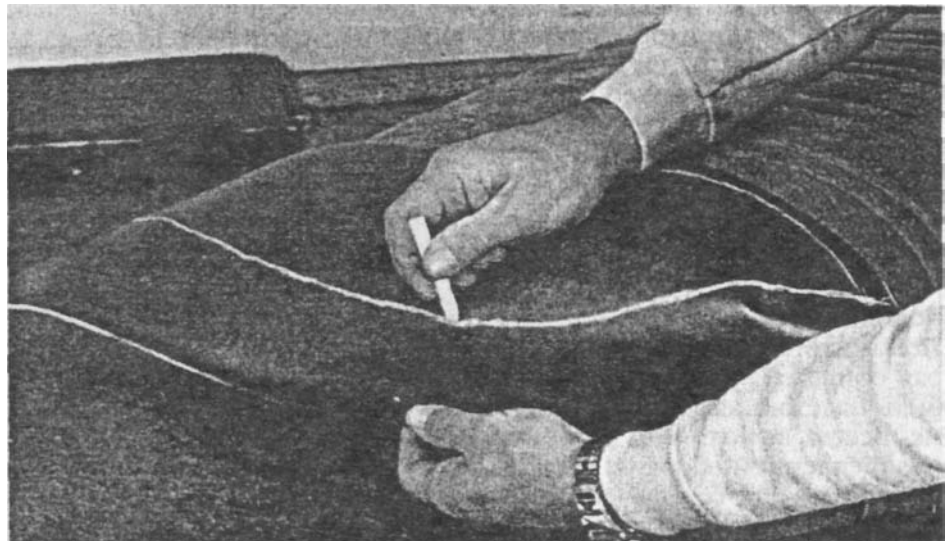
Разместив обивку по центру, закрепите ее булавками. Они закрепят обивку гораздо лучше, чем зажимы. Обозначьте расположение ранта и рамы, сделав надсечки на краях плиссированных деталей в обоих местах.



Фотография слева показывает надрез, обозначающий то место, где рант окончательной детали должен встретиться со складками впереди. Фотография справа демонстрирует выравнивание складок по задней раме.



Новая оконечная деталь размещена непосредственно над старой и закреплена булавками по обоим концам и в середине.



Одной рукой я туго натягиваю оконечную деталь через край сиденья. Это помогает мне «увидеть» оригинальный рант, по следу которого я провожу меловую линию. Если останутся сомнения, я смогу нащупать его через материал. Поскольку она надежно приколотая, новая деталь не сдвинется, пока я провожу линию. Всегда добивайтесь аккуратности, подгоняя новые детали.

Как показано на фотографии сверху, отметьте линии швов мелом. Вы сможете увидеть рант под новым материалом, если туго натянете его над углом подушки. Проведите мелом линию непосредственно поверх этого ранта. Если старая обивка не сохранилась или была порвана, то соответственно скорректируйте эту линию, стараясь сделать новую деталь как можно более аккуратной.

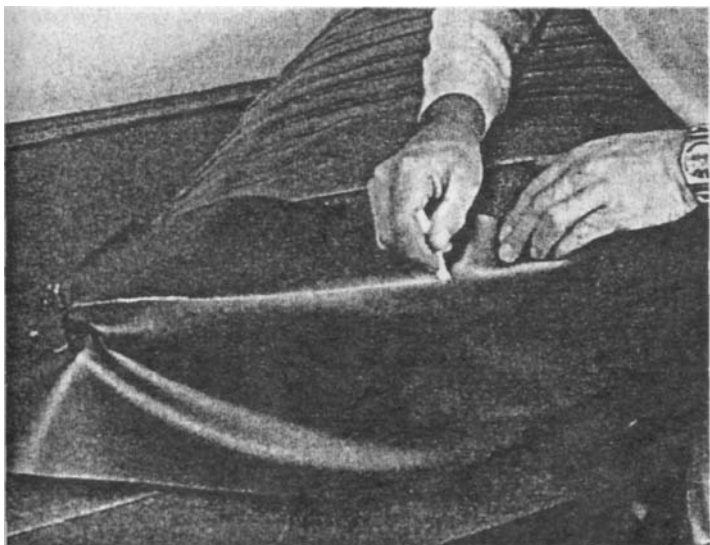
Одна из причин, по которой я редко использую старую

обивку в качестве лекала, заключается в том, что она могла растянуться или сжаться. Если вы делаете новые детали идентичными старым, то рискуете тем, что новая обивка будет сидеть точно так же, как старая. Поэтому, пока вы не достигли уровня профессионалов или хотя бы не стали опытным любителем, подгоняйте новые детали по старой обивке.

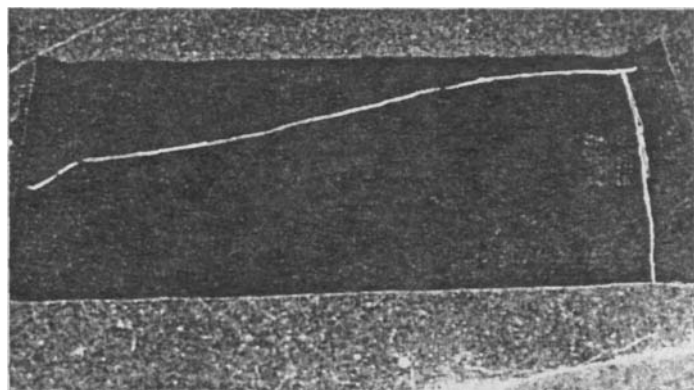
Но есть одна вещь, которую вы можете использовать как лекало: подогнав одну деталь до удовлетворительного состояния,

используйте ее для изготовления зеркально симметричной детали для другой стороны.

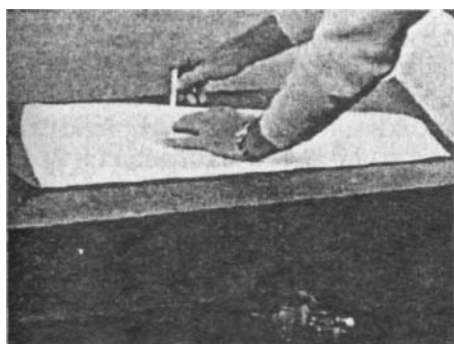
После того как меловые линии будут проведены, срежьте лишнее. Не забудьте оставить 1,2 см припусков на швы. Расположите подогнанную часть лицевой стороной вниз на другой кусок материала (лежащий лицевой стороной вверх) и обведите его. Затем вырежьте вторую деталь по этой линии. Здесь не нужно добавлять припуск на шов — он уже есть в вашем лекале.



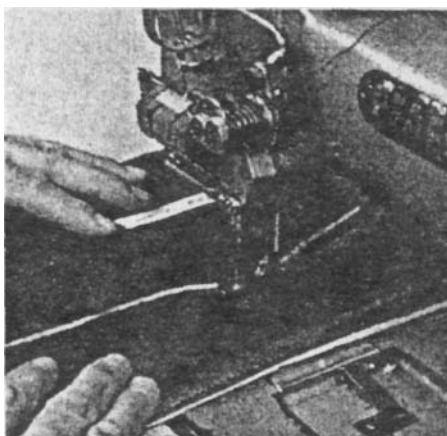
Подгонка обивки: обратите внимание, на переднем углу материал лежит без морщин. Морщина сзади уйдет, когда я обрежу материал вокруг детали рамы.



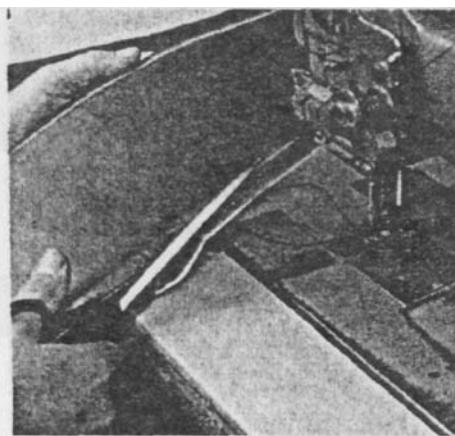
Оконечная обшивка размечена и готова к вырезанию. Не забудьте при раскрое отойти от края на 1,2 см, которые нужны для припуска на шов.



Обрезав окончательную обшивку, используйте ее в качестве лекала для второй стороны. Положите ее лицом на кусок материала, предназначенный для окончательной обшивки второй стороны, обведите мелом контуры и вырежьте. Это экономит время и позволяет быть уверенным, что обе оконечные обшивки будут одинакового размера, но зеркально симметричными.



Я обшиваю края деталей, соединенных с поролоном. Это сильно облегчает сшивание множества слоев материала и не дает кромке загнуться под иглой. Последнее способно создать бугорок и не дать ранту лежать ровно. Срежьте лишний материал, но оставьте 1,2-см припуск на швы.



В этой работе вам требуется определить, где пришивать распялку, чтобы держать обивку спереди и крючок сзади. Определите оба места, померив от середины в стороны на раме сиденья и плиссированной части. Чтобы быть сверхаккуратным, положите плиссированную часть на сиденье, приколите ее в том самом положении, в котором она у вас была — просто совместив надрезы, — и определите, куда должны пойти распялка и крючок. Когда это будет сделано, вы окажетесь готовы соединять все детали.

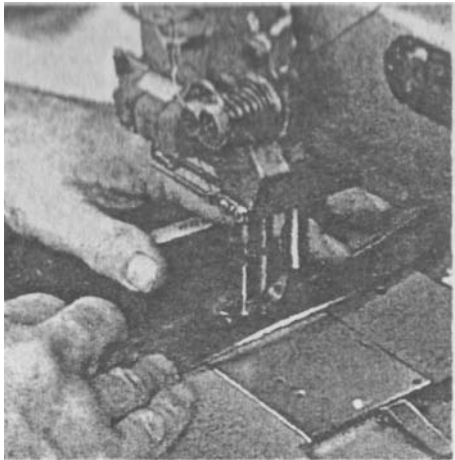
### Сшивание

Начните со сборки правой оконечной детали. Посмотрите на размеченные выше фотографии, чтобы найти шов, который я проложил по меловым линиям — оставив обычный припуск на шов 1,2 см — на оконечной детали. Затем я обрезал кромку. Этот шов — не самая необходимая операция — я делаю его на деталях, соединенных с поролоном, только из соображений аккуратности. Он делает работу более аккуратной и облегчает сборку деталей в обивку. Если этого не сделать, можно случайно загнуть и застрочить поролон, оставив бугорок.

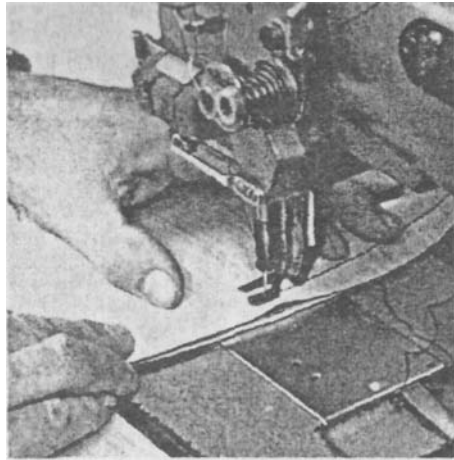
Этот шаг не используется в крупных мастерских, где без этого работа идет быстрее. У вас ситуация несколько иная, времени достаточно, так что облегчите себе работу и сделайте ее максимально аккуратной.

Затем пришейте кусок ранта к наружному краю оконечной детали. Не забудьте с обоих концов закрепить шов. Срежьте скопленные ранта по переднему краю, но оставьте 12 — 15-см хвост сзади. За него удобно будет тянуть при установке обивки.

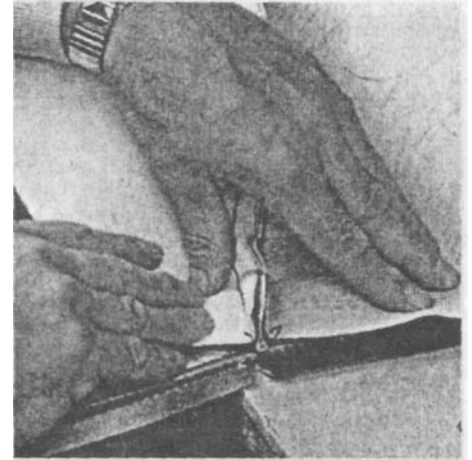
Последний шаг в сборке оконечных деталей — пришивание к ним обивки. Разложите обшив-



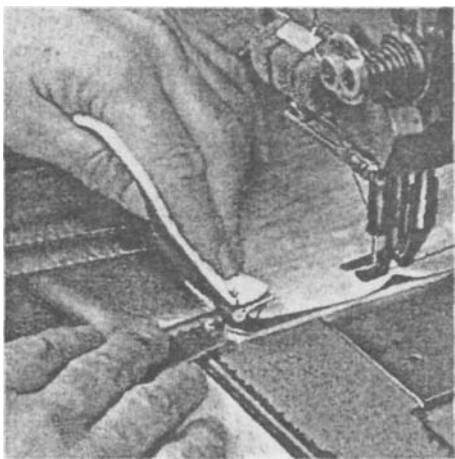
Вопрос: Вы сначала пришиваете рант к обшивке или оконечной детали? Ответ: Всегда пришивайте рант сначала к основной детали, и никогда — к обшивке.



Пришейте обшивку к оконечной детали. Выполните это, пришив рант к верху и низу подушки сиденья, затем обшивку к этим деталям.



А вот здесь нам пригодятся надрезы, которые я оставил на месте меток. Разместите рант оконечных деталей непосредственно над надрезом, показывающим, где старый рант оконечной детали встречался с плиссированной частью.



Придерживайте рант у надреза во время сшивания. Если натяжение слишком сильное, сколите детали булавками или скрепите скобами.

ку поверх оконечной детали, совместите передние края и прострочите все вместе. Сделав это, вы можете выполнить сборку левой оконечной части.

Последовательность шагов при сборке левой оконечной части та же самая, но начните с противоположного конца. Когда вы пришиваете рант к оконечной детали, начните со сшивания 12 — 15 см хвоста ранта. Затем подложите оконечную деталь под рант и продолжите шить. Срежьте избыток ранта у переднего края оконечной детали.

Когда вы пришиваете обшивку к оконечной детали, выровняйте передние края, держите

детали вместе и начните сшивать сзади. Я предполагаю, что вы сложили или скрепили скобами эти детали, чтобы зафиксировать их. Теперь у вас должны быть собраны обе оконечные детали, чтобы их можно было пришить к плиссированной части.

В своей работе я вернулся на правую сторону, чтобы пришить оконечную деталь здесь. Вот где мнегодились метки-надрезы. На фотографии (сверху справа) вы можете увидеть, как я выровнял рант на каждой оконечной детали с разрезом в материале ранта плиссированной детали. Сохраните их в таком положении во время сшивания, и все будет точно по размеру.

Придерживая все сооружение, расправьте обшивку поверх ранта и приготовьтесь пришивать ее. В процессе работы проверяйте, по-прежнему ли совпадают рант и надрез. Когда дойдете до поворота ранта, отверните припуск от себя. В этом случае кромка будет после установки обивки обращена вниз. А это заставит рант подняться. Закончите шов и переходите на левую сторону.

И опять работа начинается с выравнивания. Совместите метку и рант и придерживайте их, пришивая левую оконечную часть к плиссировке. Для завершения работы я придумал хитрость.

На старой обивке распялка и крючок были в очень хорошем

состоянии. С помощью резака я перерезал нитки, крепящие распялку к старой обивке, и повторно ее использовал в новой. Это позволило сэкономить некоторое количество материала и времени. Обычный винил лучше выдержит дополнительную перфорацию при повторном сшивании, чем крючок из жесткого пластика. Я могу сделать так, потому что эту деталь не будет видно после установки сиденья. Это абсолютно допустимо, если улучшает готовую работу.

Завершите обивку подушки, вшив распялку по переднему краю.

В мастерской триммер бы продолжил работу, занявшись подгонкой и сшиванием обивки спинки. Но вы сейчас лучше посмотрите, как сидит обивка сиденья. Если вы допустили в ней какие-нибудь ошибки, можно избежать их повторения при работе над обивкой спинки.

## УСТАНОВКА ОБИВКИ СИДЕНЬЯ

### Снятие старой обивки

Все, что вам потребуется, чтобы снять старую обивку — пара кусочек для проволоки. Переверните подушку сиденья и, начиная с одного угла, перережьте или разогните все кольца. Затем выньте крючок, если он есть в сиденье. В автомобилях последних моделей

**Справа:** Законченная обивка. Фотография сверху демонстрирует старый крючок, пришитый к ней.

**Ниже:** Показана распялка, пришитая снизу на замену сломанному крючку.

могут быть только такие или аналогичные крючки, удерживаемые натяжением обивки. После того как вы все отсоединили, переверните подушку сиденья и снимите старую обивку. Я надеюсь, в вашем случае она в лучшем состоянии, чем обивка этого сиденья грузовика, которая переносила жестокое обращение. И обращение вряд ли изменится, когда сиденье снова будет установлено в машину.

### Ремонт сиденья

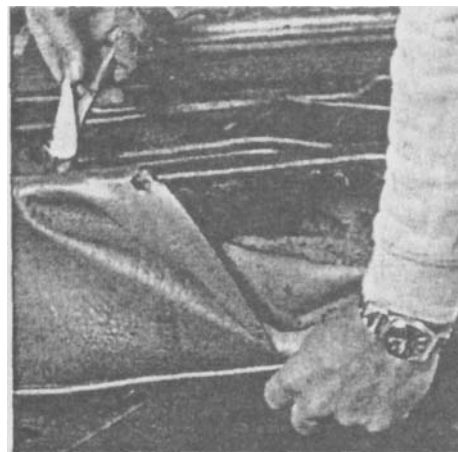
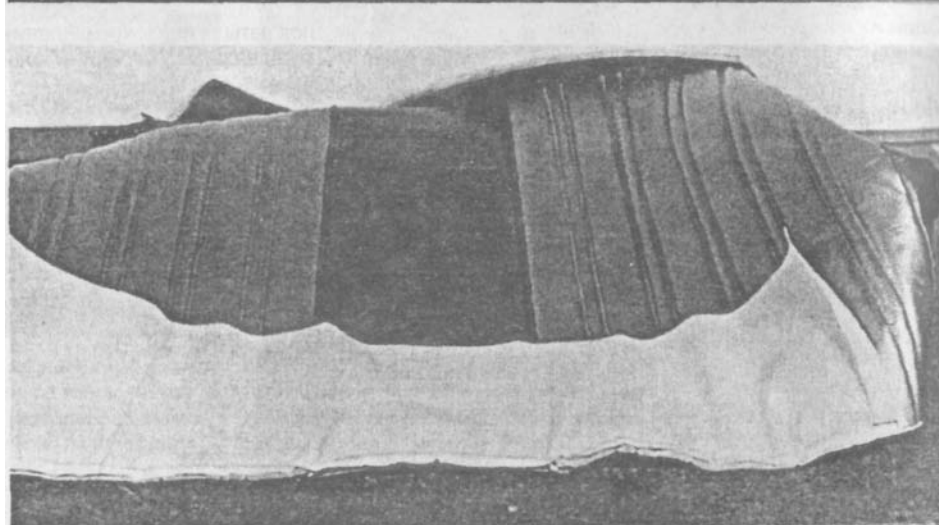
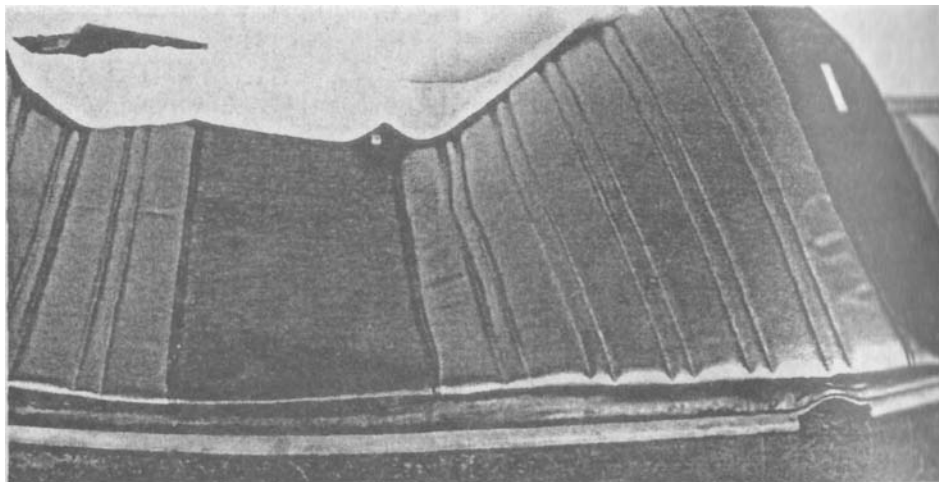
Как вы можете видеть на дальней правой фотографии, мне придется немного поработать над сиденьем, прежде чем обивать его. Иначе дыры в набивке будут заметны сквозь обивку и скоро заказчик «возжелает моей крови». Есть три способа исправить повреждения: найти аналогичное сиденье и использовать поролон с него, восстановить поролон, наклеив новые куски или последовать моему примеру — заполнить дыры ватой.

Заказчик не хотел тратить на это сиденье много денег, иначе бы я воспользовался одним из двух первых вариантов. Но в нашем случае использование ваты позволит спасти существующую подушку за минимальные деньги. Если вы собираетесь выполнить свою работу таким же образом, начните с заполнения пространства слоями ваты, уплотняя их в процессе работы. Заполните дыру сверху, затем добавьте еще один слой по всем краям.

Чтобы избежать возникновения заметной линии на краю ватной набивки, заострите край (срежьте наискось часть материала). Одной рукой придерживайте слой ваты.

Обрежьте края ваты примерно до трети ее толщины. Рисунок на этой странице даст вам лучшее представление о том, как должен выглядеть обрезанный край. Постепенно сужайте край, чтобы он напоминал лезвие ножа.

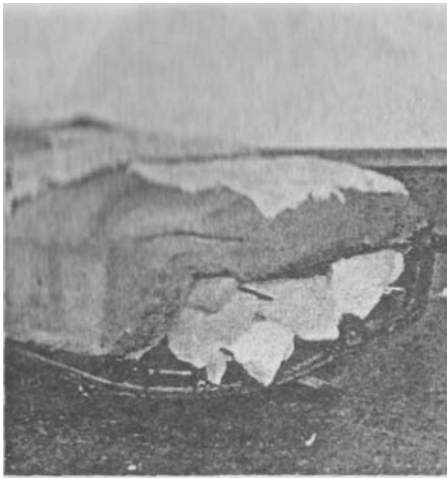
Размещение одного слоя ваты на сиденье — стандартный спо-



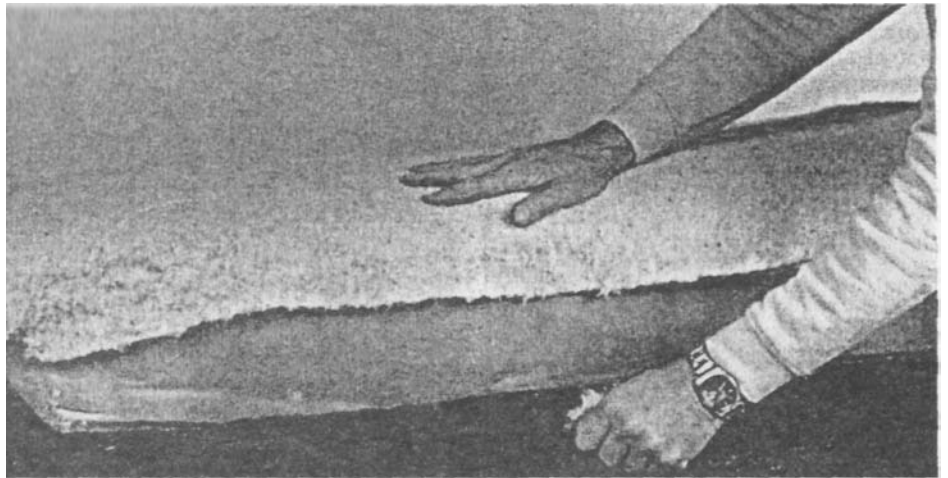
Чтобы снять старую обивку, перережьте булавки с кольцами, крепящие ее к раме.



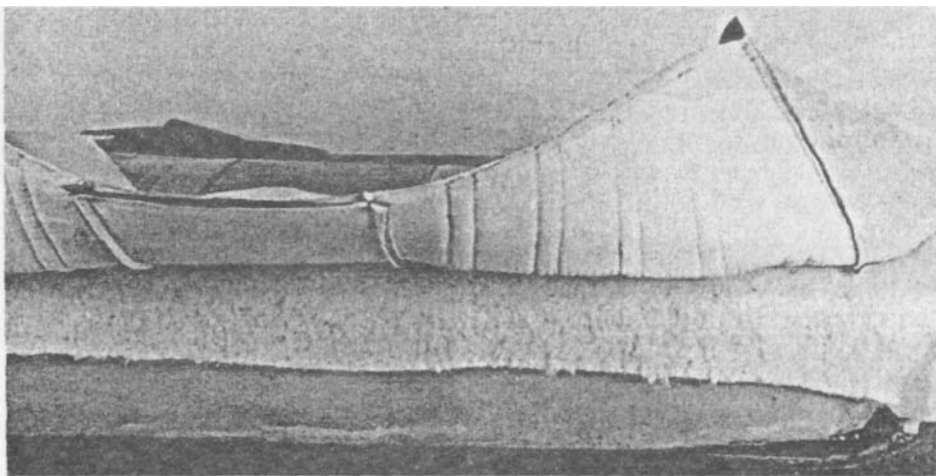
Нет, это не Большой каньон. Это всего лишь то, что происходит с поролоном, когда изнашивается обивка, а сиденье продолжает использоваться. Поролон нужно починить, иначе он будет торчать под новой обивкой.



Один из допустимых способов восстановления набивки — заполнение полостей ватой. Также обратите внимание на поролоновые обрезки, набитые под край подушки. Водитель грузовика — человек крупный, поэтому я дал сиденью дополнительную опору.



Добавление слоя ваты — неплохое решение, если поролоновая подушка старая и изношенная. Не забудьте срезать передний край набивочного полотна, чтобы линия его края не проступала сквозь обивку.



Очень аккуратно размещайте обивку на сиденье. Ватная набивка порвется при малейшем усилии. Если обивку нужно сдвинуть, сначала поднимите ее. Не пытайтесь тянуть ее по набивке.

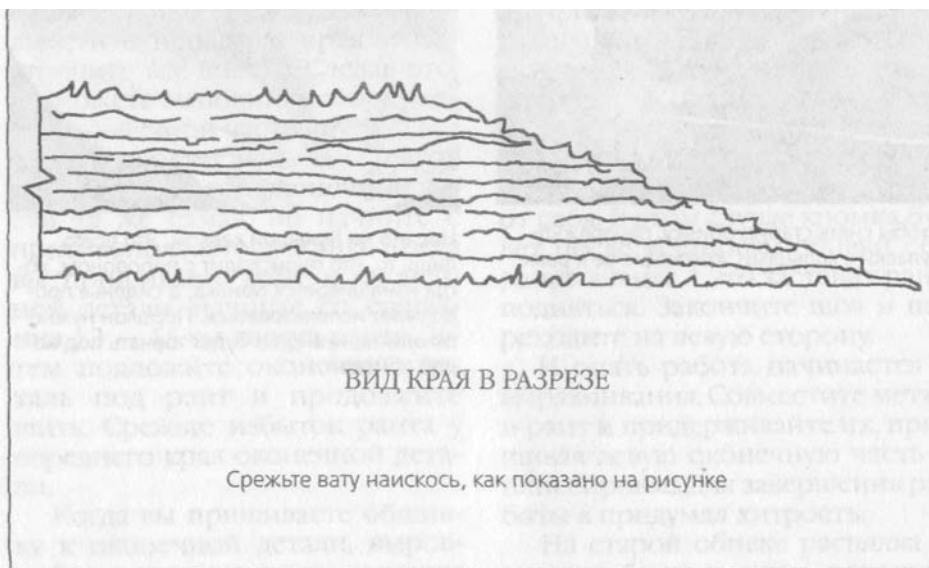
соб обращения с любым старым сиденьем, для которого делается новая обивка. Это необходимо, потому что со временем поры набивки (поролон) сжимаются и требуется дополнительный материал, чтобы заполнить обивку. Иногда добавление слоя хлопка делает новую обивку неподогнанной. Поэтому вам нужен будет совет специалиста при работе с относительно новым сиденьем. Но в случае этого старого сиденья для грузовика вопросов не возникло. Слоем ваты я закрыл всю верхнюю сторону сиденья.

#### Размещение новой обивки

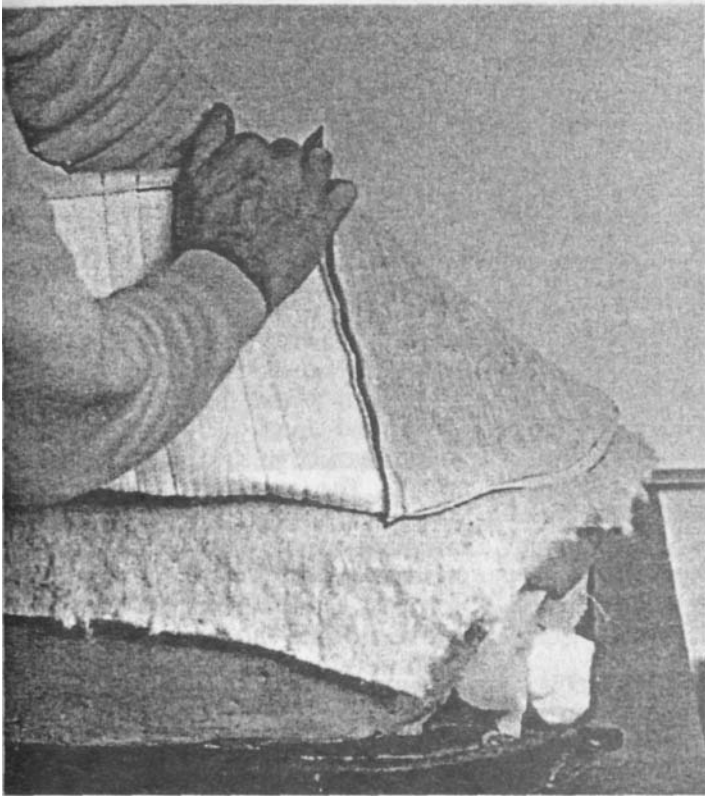
Выверните обивку наизнанку. Аккуратно разложите ее на подушке, чтобы углы обивки совпадали с углами подушки. Если вы разложили неправильно, поднимите обивку, прежде чем смещать ее. Она не будет скользить по вате. При первой же попытке вы можете порвать вату. Так что сначала поднимите, а потом двигайте.

Если вы правша, положите левую руку на лицевую сторону обивки в переднем углу со стороны водителя и держите ее там.

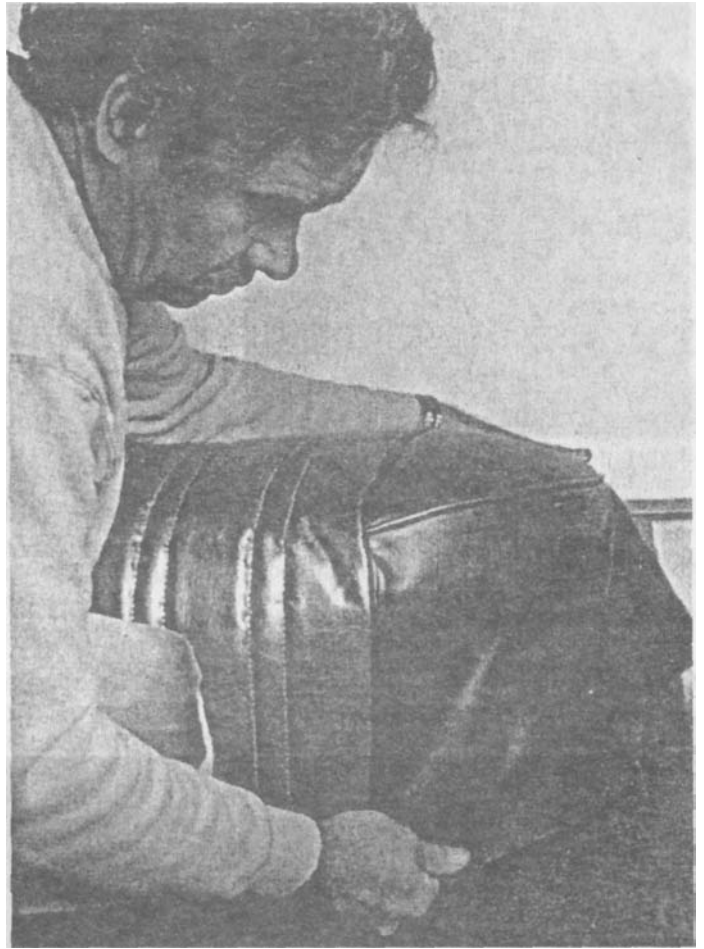
С помощью правой руки натяните обивку вправо вниз и на угол, как показано. Если вы будете натягивать обивку на угол, не придерживая ее, она может сместиться и порвать вату.







Вывернув обивку наизнанку, сильно прижмите ее к сиденью одной рукой. Затем второй выверните ее на лицевую сторону, надевая на подушку. Правильно разместить обивку на сиденье вам помогут результаты измерений, а в некоторых случаях и специальные метки на раме.

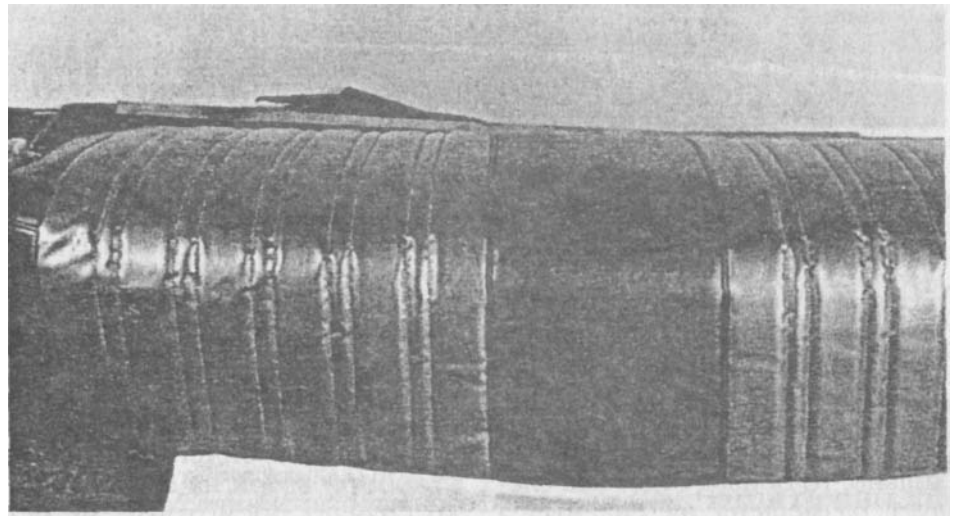


Булавкой или зажимом закрепите угол и повторите последовательность действий сзади (на левой стороне) подушки. Теперь, когда левая сторона у вас надета и закреплена, переключите свое внимание на правую сторону.

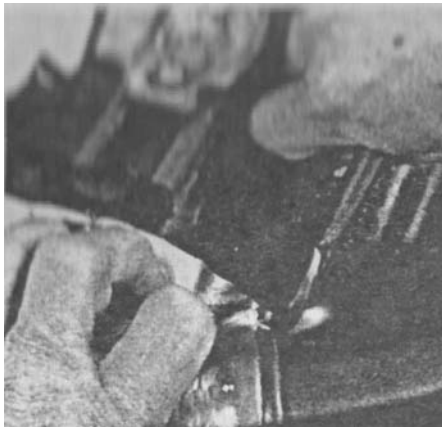
Если выяснится, что обивка на 5 — 10 см не достает до правого края сиденья, не паникуйте. Винил может хорошо тянуться, особенно если в нем зашиты складки. Первое, что нужно сделать — проверить, надежно ли закреплен левый край — ведь вам предстоит тянуть обивку направо. На этот раз возьмите передний угол обивки правой рукой.

Левой рукой совместите угол сиденья с углом обивки. Придерживая все правой рукой, натяните обивку на угол левой.

Все, чего вам нужно добиться — это удержать углы обивки



После того как вы натянете ее на сиденье, обивка должна выглядеть примерно так.

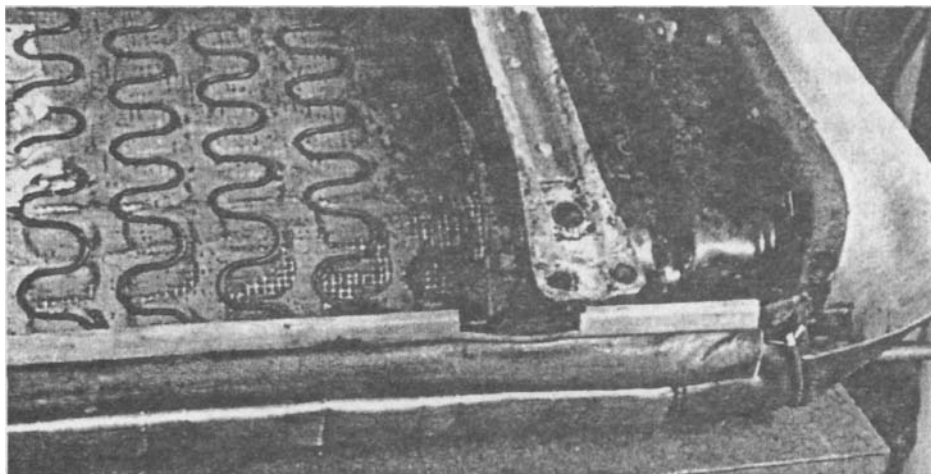


Закрепите обивку булавками с кольцами сначала на местах меток. Здесь я прикалываю рант между плиссированной частью и обшивкой оконечной детали. Затем повторите операцию с другой стороны.

**Снизу:** Посмотрите, как хорошо крючки прикрепляют обивку к раме. Здесь подгонка и сшивание должны производиться очень аккуратно, потому что более сильное натяжение не избавит от морщин.



Вернитесь и установите еще две булавки с кольцами в углу, чтобы надежно закрепить обивку. Расстояние между кольцами должно быть 2,5 - 3,7 см.



вровень с углами подушки сиденья и тянуть их вниз. Делайте это, помня о том, как важно не повредить вату или поролон. Это трудно, но возможно. Завершите размещение обивки, заколов правый передний угол, затем натянув на место правый задний угол. Если вы все сделали правильно, то обивка будет как следует размещена на сиденье, а ранты будут подниматься — при том, что их кромки обращены вниз — без разрывов или бугорков под обивкой.

Если вам нужно снять обивку, чтобы изменить ее положение, поправить вату или внести другие коррективы, будьте осторож-

ны! Для снятия используйте вышеописанную последовательность операций. Как следует прижмите угол одной рукой, в то время как другой будете снимать с него обивку. Когда все будет в порядке, прикрепите обивку к раме.

Положите сиденье нижней стороной вверх на столе. Только сначала посмотрите, не осталось ли на нем булавок, колец и других острых предметов, которые могут проколоть обивку. Вставьте кольцо в инструмент для вставки колец и положите рядом на столе. Затем заправьте сиденье в обивку на одном углу до тех пор, пока не до-

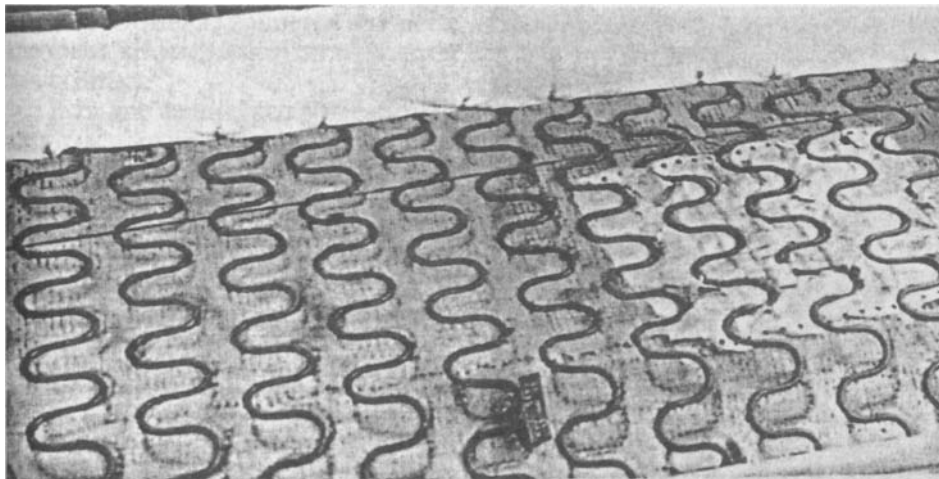
стигните нужной глубины. Обычно достаточная глубина достигается тогда, когда у вас расправляются складки. Придерживая все одной рукой, второй возьмите инструмент со вставленным кольцом и вставьте кольцо в рант. Если у вас нет ранта, к которому можно приколоть, дважды подверните винил или ткань и вставьте кольцо прямо в материал. Теперь давайте продолжим.

Как глубоко вставлять сиденье в обивку? Оставляю это на ваше усмотрение. Как угодно, лишь бы хорошо выглядело. Однако постарайтесь не смять передний край сиденья. В этой части вам нужна пружинистость. Поэтому, если вы натянете обивку до такой степени, что передний край сломается и пойдет морщинами, это будет означать, что она у вас слишком большая. Снимите ее, подгоните заново, сшейте и переустановите. Не пытайтесь топорно исправить положение, добавив больше ваты или поролона. Исправляйте недостатки правильно. Тогда вы сможете быть настоящим мастером.

Перейдите на другую сторону и повторите. Убедитесь, что глубина обоих углов одинакова. Проверьте это на всякий случай линейкой. В своей работе следующим шагом я установил крючки. Если у вашей обивки есть крючки, установите их сейчас. Если крючков нет, натяните задние углы. Обычно сзади почти или совсем нет пружинящего действия, поэтому их можно натянуть очень туго. Это поможет избавиться от крошечных морщин, которые не исчезли после первичного натягивания по передним углам.

Вернитесь в переднюю часть сиденья и приколите всю обивку между углами. Начните с середины и перемещайтесь к углам. Если к переднему краю обивки вы пришили рант, с помощью рулетки проверьте, проходит ли он ровно относительно нижнего края рамы.

Это одно из тех мест, где проявляется мастерство изготовителя. Добейтесь, чтобы передний



Обычно внутри рамы есть проволока, к которой можно прикрепить кольцами обивку. У этого сиденья, однако, есть по крючку спереди и сзади. Поскольку я использую распялку, я должен прикрепить ее кольцами к пружинам. Это не всегда является лучшим решением, потому что пружины сиденья находятся в постоянном движении, которое может вызывать дополнительный износ.

край был прямым «как по линейке». Если вам потребуется разрезать кольца в разных местах, чтобы выпрямить край, сделайте это и подберите или выпустите лишнее. Если вам кажется, что нижний край рамы изогнут или иным способом деформирован, используйте что-нибудь прямое, чтобы проверить, прямо ли проходит рант. Поработайте какое-нибудь время над передним краем и сделайте его как можно более прямым.

Закончите работы закалыванием боковин между передним и задним углами. Сравните стороны друг с другом, чтобы убедиться, что они одинаковой высоты и формы. Проверьте, чтобы рант хорошо поднимался. Если область ранта развернута в неправильном направлении, с помощью булавки подверните кромку. Сделайте это, подцепив бугорок булавкой между материалом ранта и лицевой стороной винила по линии шва. У вас не должно остаться следов в тех местах, где вытыкалась булавка.

#### Удаление морщин с винила

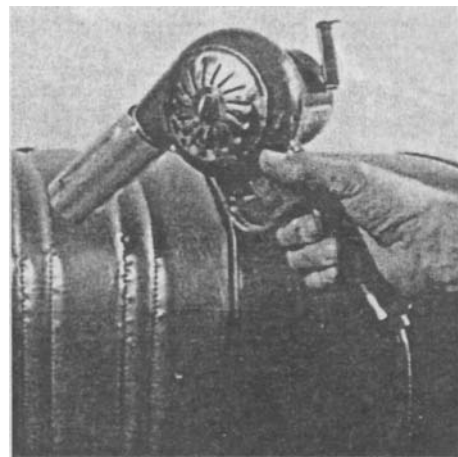
Когда все закончено, удалите мелкие морщины с помощью струйной воздушной установки или фена. Если вы пользуетесь тепловой установкой, держите ее на расстоянии 25 — 30 см от обрабатываемой морщины и включите. Направляйте поток горяче-

го воздуха, размахивая установкой перед складкой. Не концентрируйте весь жар на одной точке. Будьте очень, очень осторожны, чтобы не перегреть винил. Тепловая установка может расплавить винил в мгновение ока, если вы поднесете ее слишком близко к материалу или задержите на одном месте. Я двигаю тепловую установку правой рукой, и постоянно пробую винил левой. Когда винил становится слишком горячим на ощупь, я прекращаю его греть. Если морщина не разгладилась, это произойдет, когда винил остынет.

Бытовые фены не разогреваются до такой температуры. Их можно использовать в 3—5 см от винила и часто добиваться неплохих результатов.

#### Удаление морщин с ткани

Удаление морщин с ткани представляет другую проблему. Вам потребуется пар. Вы можете приобрести пластиковый портативный ручной отпариватель в магазине тканей. Его можно использовать в вертикальном положении, в отличие от обычного парового утюга. Кроме того, в отличие от парового утюга, его нельзя нагреть слишком сильно. Это его преимущество, поскольку большинство тканей для отделки интерьеров — синтетические, достаточно легко плавящиеся от жара горячего утюга. Если вы не



Струйная сушилка великолепно справляется с задачей стирания лишних морщин. Будьте осторожны. Расплавить или прожечь винил очень легко. Чтобы получить представление о том, сколько тепла может вынести материал, попробуйте на обрезках винила. Лучше сжечь обрезки, чем готовую обивку.

сможете найти ни одно из этих приспособлений, попробуйте такой способ. Распыскайте немного чистой воды на область морщины, затем нагрейте ее феном. В результате в намоченной области образуется пар, который разгладит морщину.

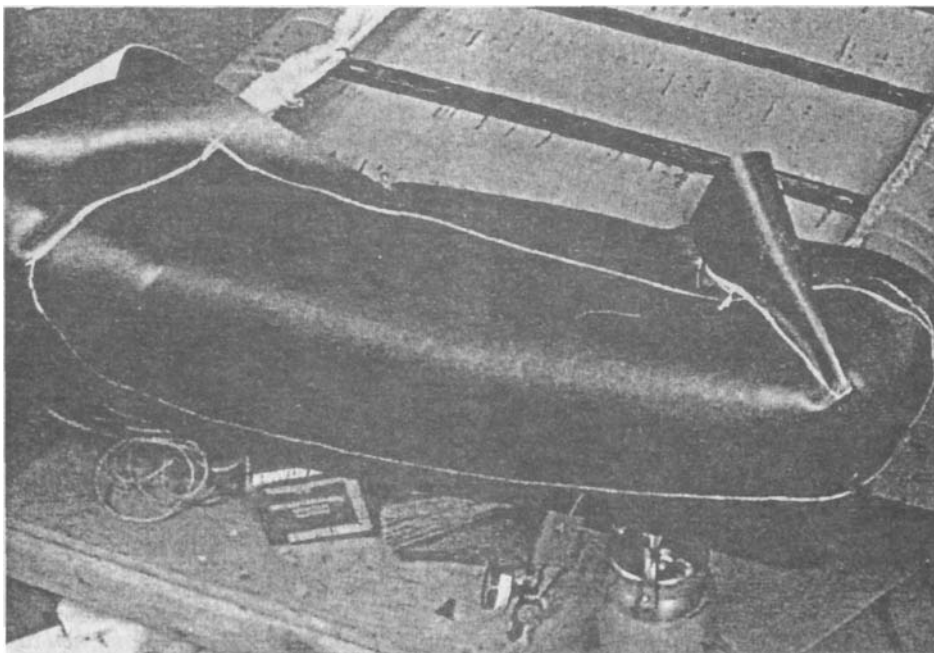
Не пытайтесь обработать таким способом вельвет. Иначе ворс будет торчать в разные стороны. Тем не менее отпариватель буквально творит с ворсом чудеса. Он заставляет ворс очень красиво ложиться.

## ИЗГОТОВЛЕНИЕ ОБИВКИ ДЛЯ СПИНКИ

### Подгонка и сборка

Обивка спинки подгоняется точно так же, как обивка сиденья. Сначала подгоняются оконечные детали и их обшивка. Посмотрите на стр. 63, как обшивка оконечных деталей подгонялась на сиденье. Здесь я столкнулся с подгонкой по сложной кривой. Чтобы создать эту прямую, я вырезал в центре гигантскую стрелку — складку такой формы, еще называемую вытачкой. Вытачки используются во всех разновидностях швейного дела.

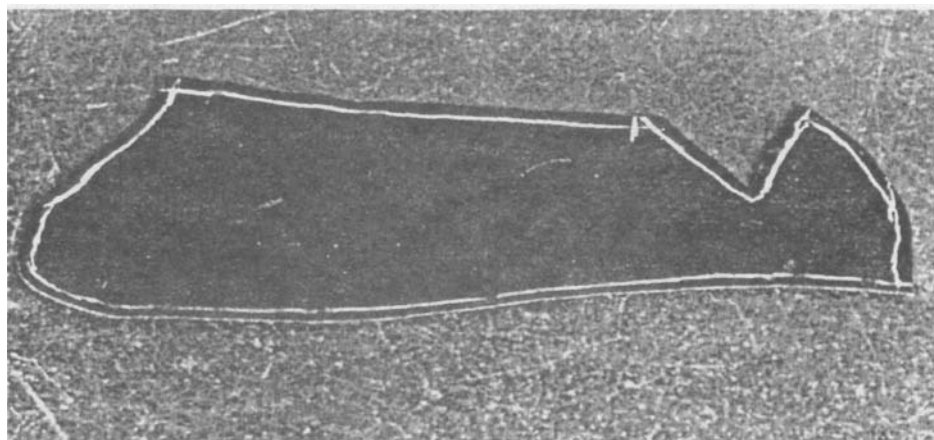
Сшив вытачки, я соединяю оконечные детали и обшивку, составляющие сложные оконечные детали, как я это делал с обивкой сиденья.



**Сверху вниз:** Теперь процесс подгонки обивки сиденья немного усложняется: Оконечная деталь из винила оборачивается вокруг изгиба, лишний материал собирается в вытачку и потом срезается.

Подгонка завершена. Сначала шейте края вытачки. Обратите внимание, что за пределами меловой линии находится припуск на шов.

Как и в случае сиденья, эти детали превратятся в оконечные конструкции спинки плесшивания.

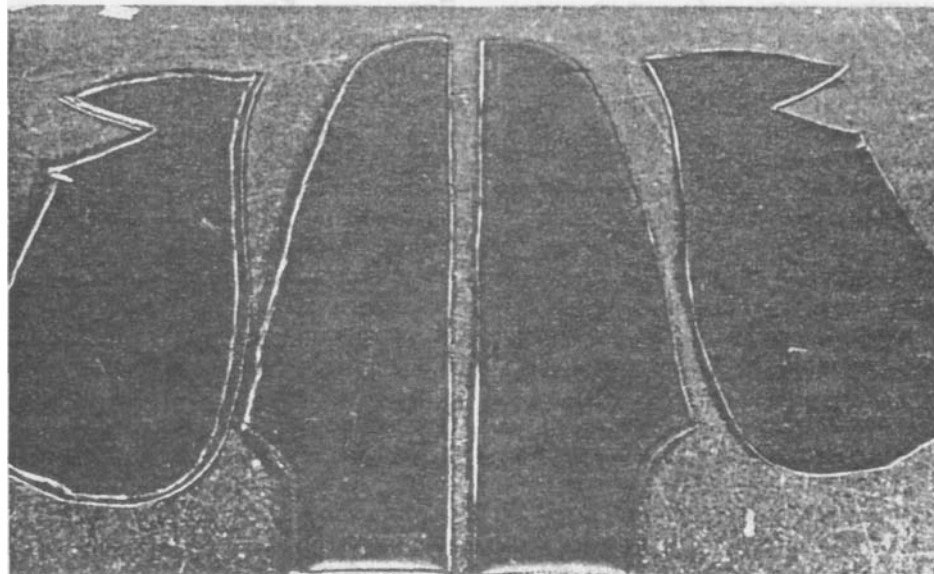


Затем я пришиваю эти детали к плиссированной части. Чтобы закончить сборку, обработайте кромку спинки с трех сторон. Подогните край материала на 1,2 см и проложите шов вдоль подогнутого края. Это дает винилу аккуратный край. После этого для завершения работы пришейте крепление по нижнему внутреннему краю.

#### **Установка обивки**

Теперь хитрость заключается в том, чтобы положить на спинку слой ваты и натянуть обивку. С той обивкой, которую сшил я, особых проблем не будет. Как и обивку сиденья, я положу ее на раму, буду придерживать одной рукой, а натягивать второй. Однако, чтобы надеть на верх оконечные детали, мне придется нагреть винил воздушной струйной установкой. Это сделает его мягким и легко тянущимся, что позволит мне натянуть его не порвав. И опять, если у вас нет тепловой установки, воспользуйтесь феном, это второй по удобству вариант.

У вас может возникнуть еще одна проблема с обивкой спинки. У многих сидений, особенно с разделенной спинкой — когда к сиденью скамеечного типа крепятся отдельные подушки спинки, обеспечивающие доступ за сиденье — обивка надевается как



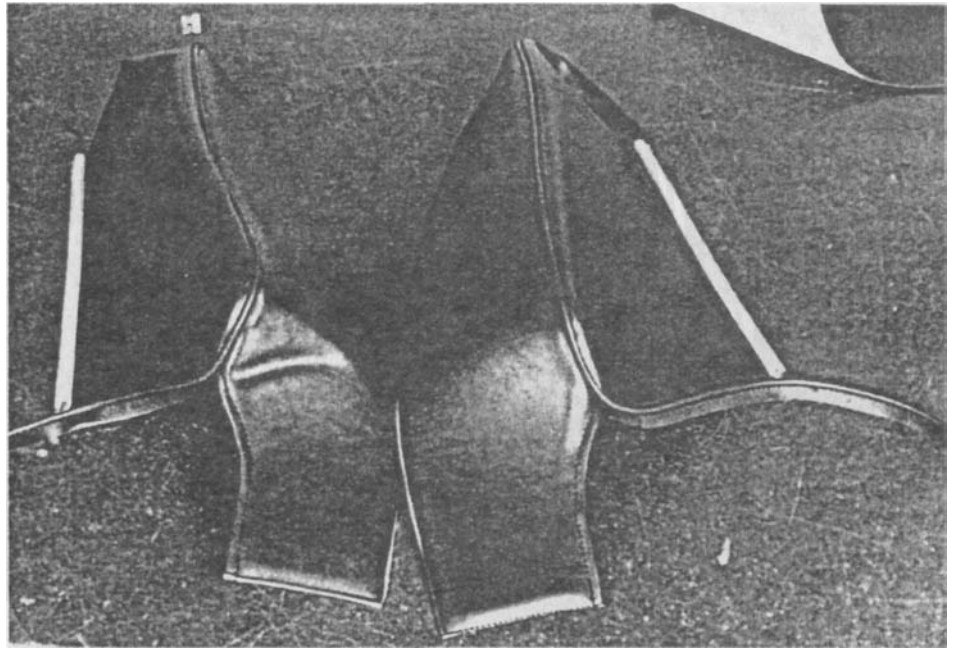
носок. Обивка, зашитая со всех сторон, кроме низа, натягивается на спинку.

Вот две вещи, которые помогут вам в этом: марля и силиконовый спрей. Силиконовый спрей наносится на наполнители и ткани, чтобы сделать их скользкими. Он продается в магазинах товаров для обивки.

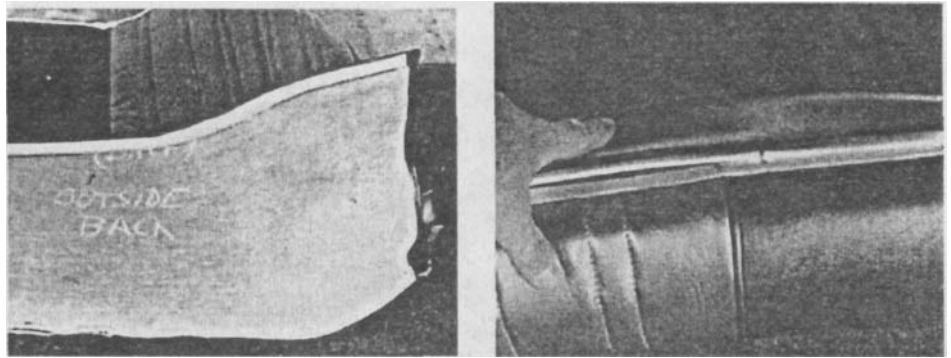
Марля продается в большинстве хозяйственных и автомобильных магазинов. Положив слой ваты на спинку, как следует оберните его одним слоем марли. С помощью защищающей ленты или любой другой легкой ленты закрепите концы марли. Выверните обивку наизнанку. Покройте спреем внутреннюю сторону обивки и поверхность марли. Теперь натяните обивку на спинку. Марля будет удерживать вату и оберегать от разрывов, а силиконовый спрей обеспечит смазку. Так обивка хорошо сядет. Некоторые мастерские выпускают тонкую пленку, аналогичную пластиковым мешкам, которые надевают на одежду в химчистке. Эта пленка способна заменить сочетание марли и силикона.

Возвращаясь к нашей работе, затем я вставляю проволоку в крепление, пришитое к наружной стороне спинки. Это дает место для прикрепления булавок с кольцами. Я прикалываю материал к раме, начиная с углов, затем продолжаю от середины в стороны. Наконец я прикалываю проволоку края в наружной части спинки к проволоке края внизу обивки спинки, а затем с помощью тепловой установки удаляю все складки.

Последний шаг — присоединение подушки спинки к подушке сиденья, установка сиденья в автомобиле и, как в случае той работы, которую делал я, демонстрация результата заказчику.



Законченные оконечные детали: обратите внимание на крючки, пришитые к боковинам.



Полоса муслина шириной 7,5 см складывается пополам и пришивается к наружной стороне спинки, другая — к нижнему краю обивки. После того, как обивка установлена, я вставляю в оба крепления жесткую проволоку и скалываю их вместе кольцами. Это удерживает обивку и придает ей законченный вид.

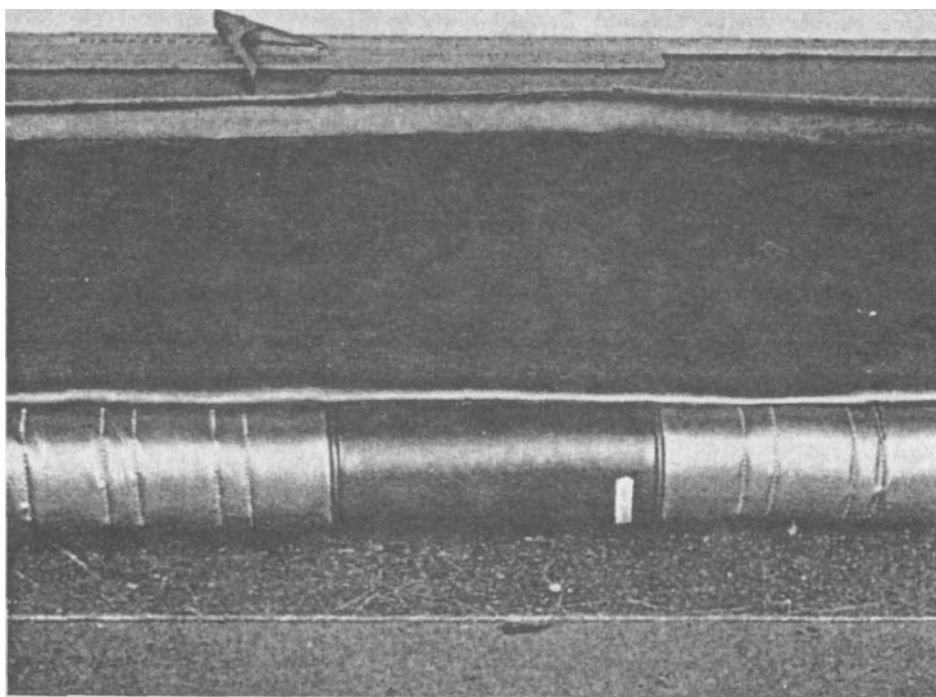
## ВЫВОДЫ

Вне зависимости от того, сколь простой была ваша первая работа, вы должны были многому научиться — как подгонять, сшивать и устанавливать обивку сиденья. Многие это называют обивкой сиденья, а не изготовлением обивки. Обивка означает более сложную,

лучше подогнанную и искуснее исполненную работу. Так что давайте назовем ваше сиденье новообитым. В следующей главе я подробно расскажу о более трудоемком случае обивки сиденья. Он включает восстановление сиденья, от которого остались только пружины.



Законченная обивка собранного сиденья. Даже крупному человеку на нем будет удобно.



Законченная спинка - вид сверху.

# 6

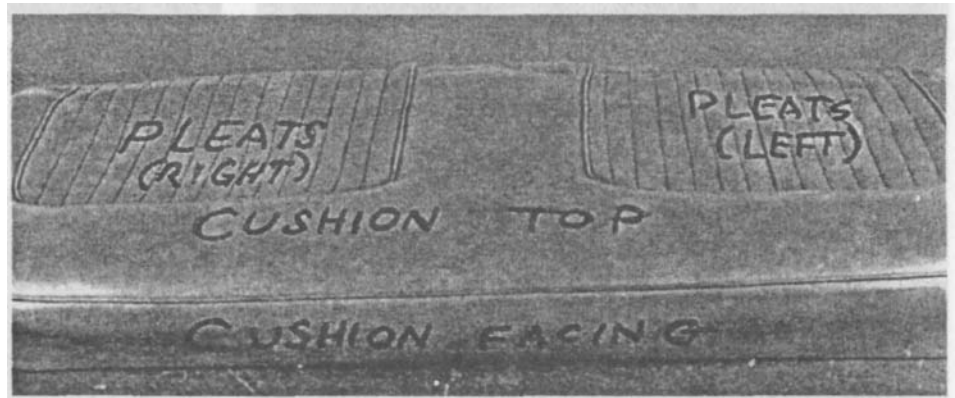
## Изготовление сложного сиденья

**В** Главе 5 показано, как сделать первую работу по обивке автомобиля — обить «простое» сиденье. Возможно, сейчас она не показалась вам очень простой. Но вы это пережили и должны быть готовы перейти к более сложной работе. Теперь вы можете сами попробовать исполнить несколько новых трюков.

Это сиденье скамеечного типа из Studebaker Hawk 1963 года представляет несколько новых проблем. Складки не прошиты сверху, а зашиты вслепую, что значит скрыты от глаз, в дополнение к этому каждая плиссированная панель вставлена в основную деталь сиденья для создания видимости «ковшеобразности». Это достигается использованием креплений со вставленной в них проволокой. Наконец, как в большинстве сидений столь почтенного возраста, эта подушка должна быть переделана заново — неизменными останутся только пружины. Так давайте займемся работой и посмотрим, чему тут можно научиться.

### ИЗГОТОВЛЕНИЕ ВЕРХА ПОДУШКИ

Как обычно, я начинаю со снятия мерок, затем раскраиваю материал на прямоугольники или блоки. И снова эта обивка будет подогнана к сиденью, вместо того, чтобы распаривать старую обивку и использовать ее в качестве лекала. Вы можете представить себе — делать всю эту работу только для того, чтобы сиденье выглядело точно так же, как до начала работы?



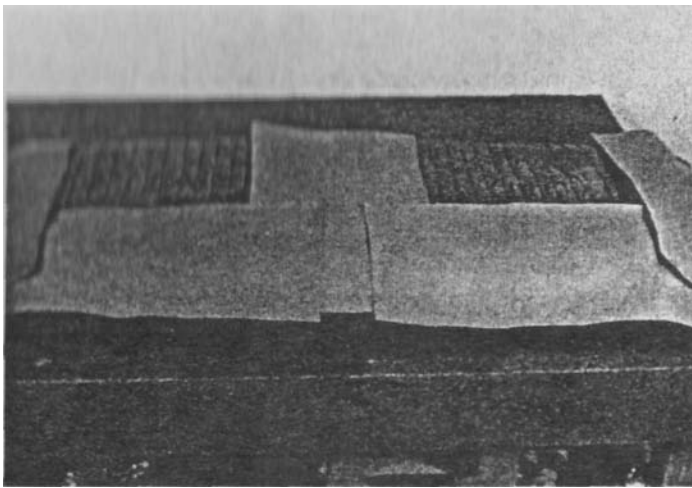
Обивка сиденья, которую предстоит заменить. Это был «черновой» дубликат фабрично-го оригинала.

Обратившись к расположенному сверху фото, обратите внимание, что верхняя часть подушки сделана из одного куска винила. Для плиссированных секций были сделаны вырезы. От владельца я узнал, что оригинальная обивка была сделана немного иначе. Изготовленный на фабрике верх состоял из пяти частей. Французский шов соединял каждый угол, а французский V-образный шов проходил в середине — вы видите это на фотографиях на следующей странице.

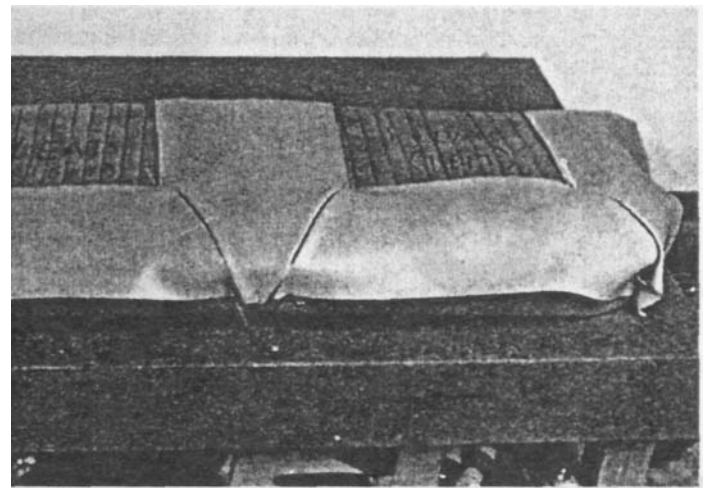
Я придумал термин V-образный шов в целях объяснения. Существует бесконечное множество форм швов. Чтобы дать название каждому, потребуется бесконечное множество слов. У большинства триммеров слишком много дел, чтобы давать определение шву каждой формы. Я даю свои собственные названия, отсюда и V-образный шов. Чтобы определить расположение шва на новом материале, для начала я делаю несколько измерений в разные стороны от сред-

ней линии. Эти измерения помогают определить положение конечных точек швов. Затем я складываю винил по линиям, которые соединяют эти точки. Если вам нужно сделать подобную работу и вы не уверены в своих измерительных способностях, попытайтесь сделать следующее. На старой обивке сиденья найдите среднюю линию и отметьте ее. На каждом углу плиссированной вставки сделайте отметку. В середине радиуса каждого переднего угла тоже сделайте по метке. Если вы не уверены, что сможете на глаз определить центр изгиба по переднему краю, вырежьте из оргалита квадрат с длиной стороны около 75 см. Соедините любые два противоположных угла линией.

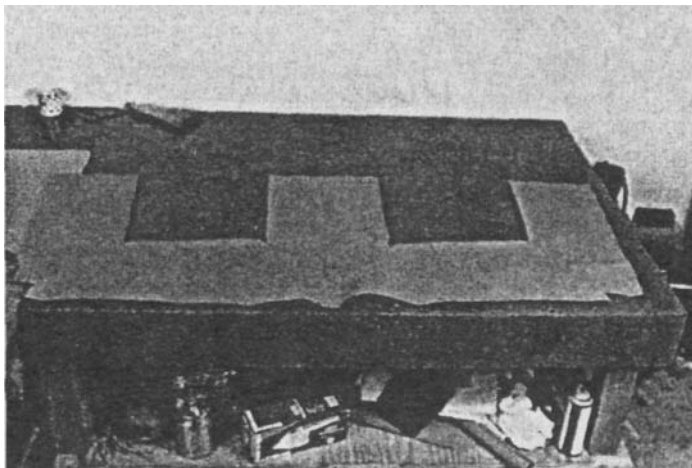
Положите его на сиденье и выровняйте передний и боковой край оргалита с передним и боковым краем каждой плиссированной панели. Диагональная линия должна проходить прямо над изгибом угла сиденья. Воткните булавку через оргалит в то



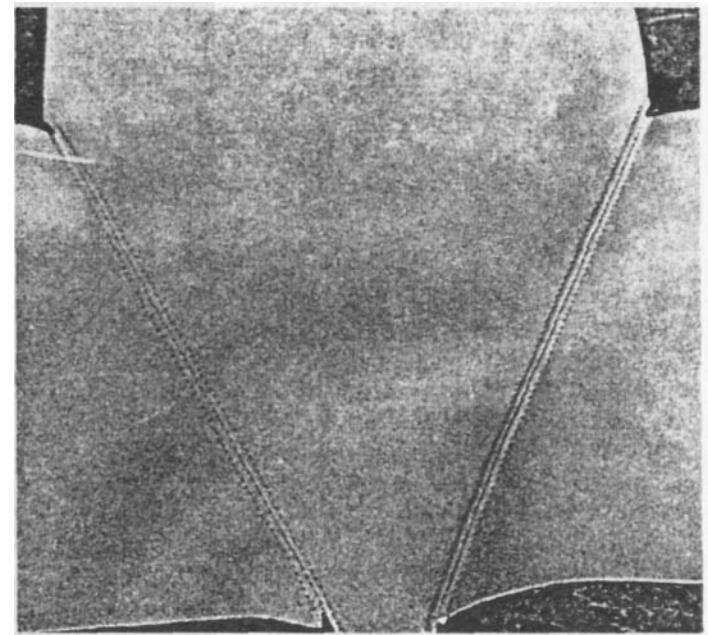
Начните подгонку обивки с раскладывания всех пяти деталей в соответствующих для них положениях, затем разметьте на них линии швов. Каждая деталь складывается по той линии, где должен проходить шов.



Чтобы закрепить детали, используйте большое количество булавок. Вкалывайте булавки там, где отверстия не будут видны в готовой работе.



Готовая верхняя часть подушки: обратите внимание на французские швы и укрепляющие ленты, которые можно увидеть на концах швов. Надежность — вот основная причина использования французских швов.



место, где диагональная линия пересекает центр изгиба угла. Теперь у вас есть булавочный укол достаточно близко к середине изгиба. Проведите линию от точки в углу плиссированной детали до точки на краю обивки сиденья. Сделайте так с каждой стороны.

На середине переднего края сиденья, где средняя линия пересекает рант, отмерьте по 5 см в каждую сторону от средней линии и сделайте отметки. Соедините эти точки с соответствующими точками на внутреннем углу плиссированных вставок. Теперь у вас есть линии, показы-

вающие размещение каждого из четырех швов.

Сложите и приколите винил по этим швам. Убедитесь, что материал лежит плоско и ровно. Туго натяните материал, но не настолько туго, чтобы швы разошлись или оторвались от обивки. Теперь проведите мелом линию вдоль каждой складки, сделав несколько меток, показывающих, где располагается каждая деталь и где вам нужно начать шов (швы).

Соедините все пять деталей вместе укрепленным французским швом, которому вы научились в Главе 2. Сопровождающие фотографии показывают, как

должна выглядеть готовая работа. Теперь давайте сделаем те вслепую зашитые складки, которые я упоминал в начале этой главы.

#### **Складки, зашитые вслепую — что нужно иметь в виду**

Вне зависимости от того, прошиваете ли вы складки сверху или вслепую, как и в большинстве обивочных работ, начинать нужно с середины.

Когда на панели нечетное количество складок, эта средняя линия должна приходиться на середину средней складки. Когда складок четное количество,



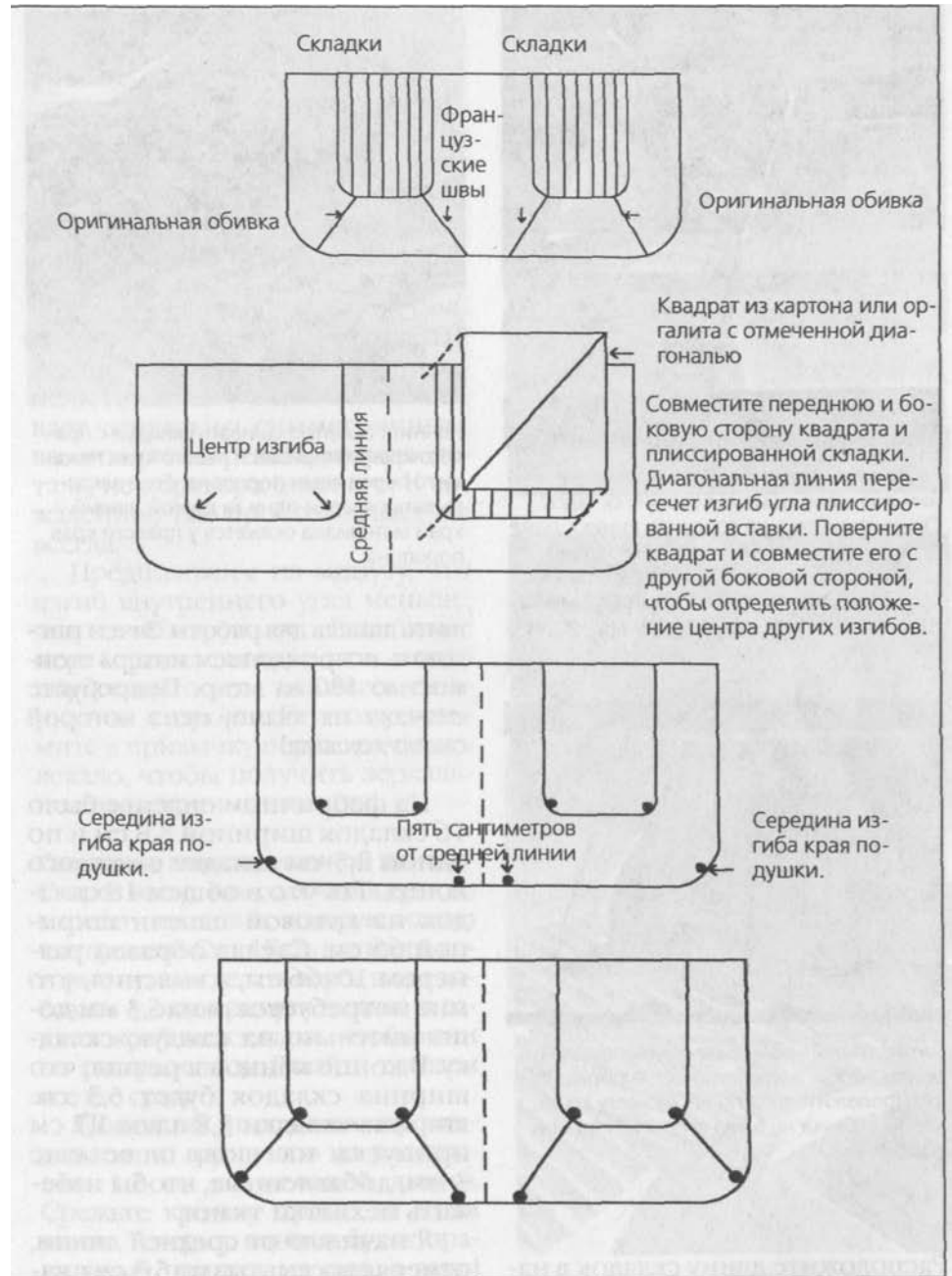
## КАК АККУРАТНО РАЗМЕСТИТЬ ШВЫ

На старой обивке найдите среднюю линию и отметьте ее. На каждом углу плиссированной вставки поставьте по точке. Отметьте середину изгиба каждого переднего угла, поставив точку. Вам может потребоваться квадрат из оргалита с длиной стороны около 75 см. Проведите диагональ через любые два угла.

Положите его на сиденье и совместите переднюю и боковую сторону квадрата с краями каждой плиссированной вставки. Диагональная линия должна проходить прямо поверх изгиба угла сиденья.

Воткните булавку через оргалит, где диагональная линия пересекает середину изгиба угла. Теперь у вас есть точка, которая должна находиться около середины изгиба. Проведите линию от точки на изгибе до точки в углу края сиденья. Повторите это с другой стороны.

По середине переднего края, где средняя линия пересекает рант, отмерьте в каждую сторону от средней линии по пять сантиметров и сделайте отметки. Соедините эти точки с соответствующими точками на внутренних углах плиссированных складок. Теперь вы знаете, где проходят все четыре шва.



она будет располагаться между двумя складками. Если не придерживаться этого правила, то складки будут располагаться несимметрично. Сшивая складки вслепую, оставьте 1,2 см дополнительного припуска материала на каждую складку. Если складки прошиваются сверху, то в таком припуске на шов нет необходимости.

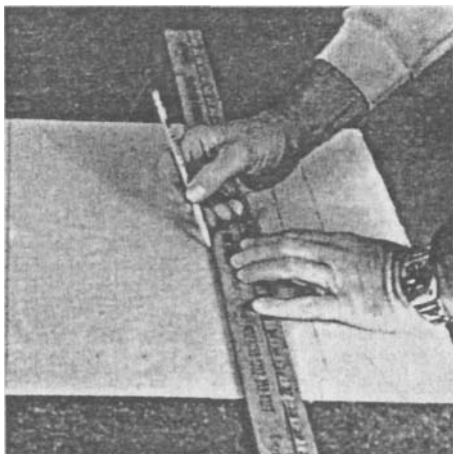
Зашитые вслепую складки сжимаются даже больше, чем простроченные сверху. Если вы сделали или зашили 10-см складок, ширина панели должна оказаться равной 50 см. Пра-

вильно? Нет! Ее размеры будут колебаться в пределах от 45 до 49 см. Сшитую вслепую 49-см панель можно легко растянуть до 50 см. Если ее ширина 45 см, это уже невозможно. Я разрешаю эту проблему, выкроив предварительно из обрезков панель высотой 10 см. Если мне приходится что-нибудь добавив, я просто проверяю по этой панели-образцу, сколько нужно. Откровенно говоря, поскольку отмерить 0,45 см достаточно сложно, я добавил к каждой складке 0,6 см. А затем немного подгоняю каждый шов,

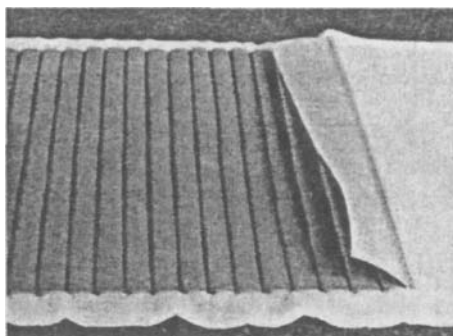
чтобы заполнить дополнительные 0,5 см.

И наконец, нужно принимать во внимание растяжение материала. Большинство материалов, винил в особенности, в одном направлении тянутся больше, чем в другом. Чтобы определить, в каком направлении материал тянется сильнее всего, просто потяните его!

Вы должны заметить, что он легче тянется в одном направлении, чем в другом. На виниле направление максимального растяжения обычно поперек рулона.



Работая от средней линии, проведите линии для швов сшитых вслепую складок. Ориентируйтесь на среднюю линию, даже если она окажется в середине средней складки. Что касается нашей работы, средняя линия здесь располагается между двумя складками, поскольку у нас их четное число.

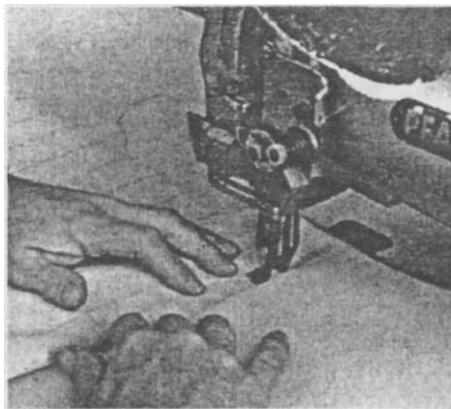


Готовая панель. Зашейте конец плиссировки, чтобы с ней было легче обращаться. Проложите шов по наружному краю, чтобы строчка не была видна на готовой работе.

Расположите длину складок в направлении минимального растяжения. Таким образом растяжение окажется там, где оно действительно нужно, — поперек панели. Это также даст готовым складкам более аккуратный вид. Давайте сделаем несколько складок.

### Создание складок

Изготовление сшитых вслепую складок — одновременно наука и искусство. Их можно размечать с отклонением до миллиметра, но очень внимательно следите, чтобы сшить их правильно. Сделайте это, как я описал выше; обязательно выполните хотя бы один небольшой пробник, прежде чем пытаться про-



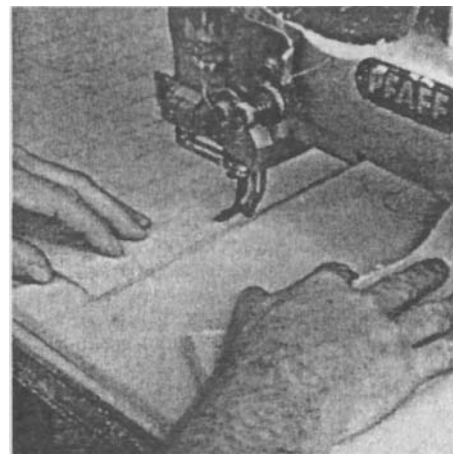
Начните вслепую сшивать складки с правого края материала и левого края лежащего перед вами поролона. Если закладывать складки одну за другой, левый край материала окажется у правого края поролона.

шить панель для работы. Зачем рисковать повреждением мохера стоимостью \$80 за метр. Попробуйте сначала на ткани, цена которой около доллара!

На фабричном сиденье было 16 складок шириной 3,8 см и по одной 2,5-см складке с каждого конца. Так что в общем 18 складок на готовой панели шириной 66 см. Сделав образец размером 10x66 см, я выяснил, что мне потребуется около 3 мм дополнительно на каждую складку. В конце концов я решил, что ширина складок будет 5,3 см: ширина складки 3,8 плюс 1,2 см припуска на шов, плюс еще 3 мм, добавленные, чтобы избежать нехватки ткани.

Я начинаю от средней линии, отмеряя восемь раз по 5,3 см с каждой стороны. Если бы складок было нечетное число, я отложил бы 2,65 см в каждую сторону от средней линии, ограничив среднюю складку. Я оставляю материал для наружных складок, но не размечаю их. Они сами встанут на место, когда я буду подгонять панель для ранта.

Затем вырезается кусок поролона с тканой основой толщиной 1,2 см для задника. Здесь средняя линия не требуется. Я отмечаю шестнадцать 3,9-см складок (3,8 см ширина складки плюс дополнительно 1 мм), оставляя около 5 см с каждой стороны для наружных складок. Также я добавляю по 5 см сверху и снизу. Так



Первый шов закончен. Обратите внимание, что здесь припуск на шов составляет 0,6 см, а не обычные 1,2.

мой материал не будет отставать от верха или низа поролона. Теперь я пришиваю винил к поролону.

Сидя за швейной машинкой, разложите материал лицевой стороной вниз на столе. Здесь средняя линия уже не потребуется. По правому краю сложите материал, лицевой стороной внутрь вдоль первой линии шва. Как следует заглайте эту линию ручками ножниц. Это поможет сгибу сохраниться во время шитья.

Первый шаг — пришить правый край материала к крайней левой линии на поролоне. Будет проще, если вы скачаете поролон и засунете рулончик под рукав швейной машинки. Оставьте припуск на шов 0,6 см — прошейте, отступив 0,6 см налево от только что заглаженной линии. Проверьте, не забыли ли вы закрепить строчку в начале и конце.

Первая складка завершается складыванием материала над следующей линией шва и повторением вышеописанной процедуры. Заглайте линию, как вы делали в первый раз, или просто прижмите ее пальцами. Прострочите и согните, прострочите и согните — и так до тех пор, пока не достигнете последней линии шва.

Чтобы крайние складки «не развевались на ветру», зашейте их. Я оставил свои незакрепленными, потому что так у меня бу-

дет на два шва меньше, когда я буду все соединять.

### Изготовление лекала панели

Чтобы подогнать новые плиссированные панели по размеру, я сделал лекало. Я поступил так, потому что у меня есть четыре места, где пригодится лекало, поскольку оно облегчает работу и делает ее более аккуратной. Чтобы сделать лекало, я взял кусок винила и приколот его к сиденью. Затем перевел на него точное положение края панели, ориентируясь по ранту. Это будет линия шва без всякого припуска.

Если вы делаете лекало точно так, как я описал, не забудьте добавить припуск на шов, когда будете вырезать размеченную деталь. Лекало я вырезаю прямо по этой линии, затем добавляю припуск на шов уже на самом материале.

Верх: Если лекало должно быть симметричным, сложите его пополам, чтобы совпали края. Если две половины пусть немного, но отличаются, срежьте часть большей половины, чтобы она стала такой же, как меньшая. Это позволит вам получить лекало, симметричное относительно средней линии. Пока лекало у вас сложено, отметьте середину. Это поможет вам в будущем, при выравнивании. Если ваши панели не идентичны, пометьте их, для правой стороны и для левой. Теперь перенесите ваше виниловое лекало на оргалит. Это даст вам дополнительную уверенность в том, что все детали будут одинаковыми. Деталь из оргалита обводить легче.

### Использование лекала

Возьмите плиссированные панели и лекало, которое вы только что сделали. Растяните плиссированную панель и прибейте ее к столу (Если не хотите портить поверхность стола дырками от гвоздей, прибейте ее к листу фанеры). Проверьте, чтобы панель была прямоугольной и именно того размера, который вам требуется.

Проверять, что панель прямоугольная, очень важно. Я использую квадратную деревянную рамку, чтобы проверить форму детали, когда прибываю панель. Если она не будет прямоугольной, складки будут лежать под уг-

лом относительно прямых сторон. Это может испортить внешний вид работы. Так что будьте аккуратны в этом вопросе.

Разложите лекало на плиссированной панели и совместите средние линии. Проведите мелом линию по краю лекала. Поскольку вы перевели виниловую выкройку на оргалит, меловая линия должна получиться ровной и аккуратной. Переверните лекало и обведите вторую панель. Поскольку часто лекало бывает зеркально симметричным, вы можете вырезать вторую деталь, не переворачивая его. К сожалению, так просто бывает не всегда.

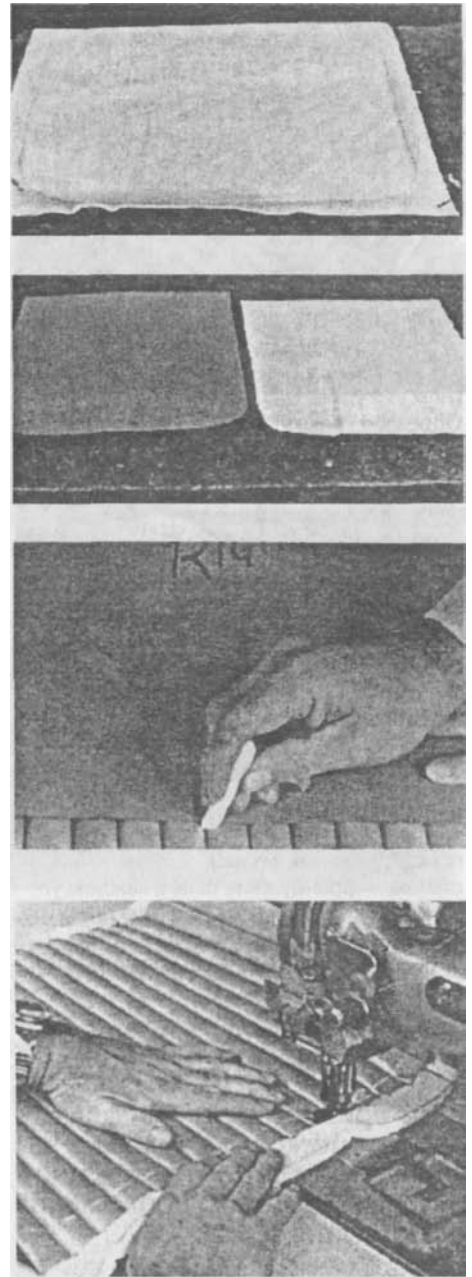
Предположим на минуту, что изгиб внутреннего угла меньше, чем изгиб наружного. Если вы не перевернете лекало, то изгиб внутреннего угла окажется с наружной стороны. Поэтому возьмите в привычку переворачивать лекало, чтобы получить зеркально симметричные детали.

### Сшивание плиссированной панели

Скорее всего, вам захочется просто вырезать по линии, которую только что провели. Стоп! Есть две вещи, которые нужно сделать перед этим: добавить 1,2-см припуск на шов и зашить крайние складки, чтобы они не раскрывались. Давайте сделаем все это сразу.

Помня об этих делах, прокладываем по верху шов на расстоянии 1,2 см от меловой линии. Срежьте кромку прямо за этим швом. Теперь у панели будет правильный припуск на шов, а ваши складки не будут торчать по краям. Ну конечно, сейчас на меня набросятся профессионалы. Они спросят: «Почему нельзя просто пришить рант к панели по меловой линии, а затем срезать кромку?» Вообще-то они правы. Именно так поступают в больших мастерских. Но повторюсь, вы куда не торопитесь. Для вас самое главное — аккуратность, а вышеописанный метод — самый лучший способ этому научиться.

А вот хитрость, о которой нужно помнить при сшивании: Если вы прокладываете шов по верху, растяните складки точно также, как делали это на столе. Это позволит сохранить нужный

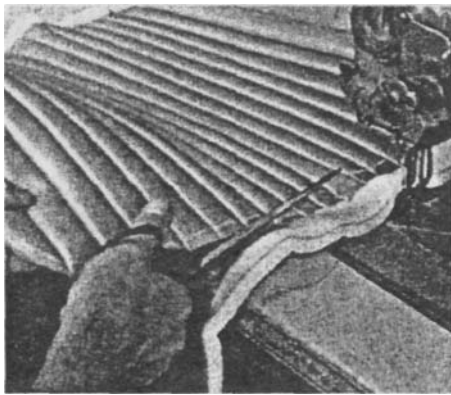


**Сверху вниз:** Сделайте лекало для плиссированной вставки. Вы можете подогнать каждую вставку по отдельности, но только лекало обеспечит идентичность обеих панелей и вырезов.

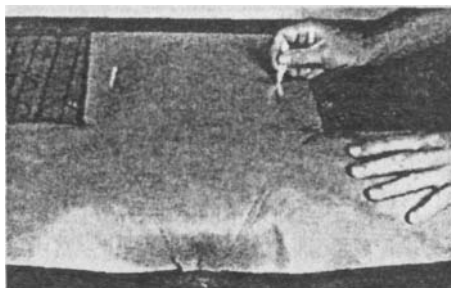
Большая аккуратность может быть достигнута, если вы перенесете лекало на кусок оргалита.

Слекалом, сделанным из оргалита, просто работать, оно позволяет вам проводить аккуратные линии мелом. Обратите внимание, что крайние складки подвернуты вниз. Я не пришил их, как и рекомендовал вам раньше.

Когда используете лекало, помните, что меловая линия — линия шва, а не отрезания. Оставляйте припуск на швы шириной 1,2 см.



Обрежьте кромку прямо до линии шва, но не перерезайте его.



Я использую меловые отметки для обозначения положения внутреннего края плиссированных вставок. Другие точки отсчета - французские швы в каждом углу. В заключение я прокладываю длинную линейку вдоль переднего края, чтобы проверить параллельность края обивки и вставки.

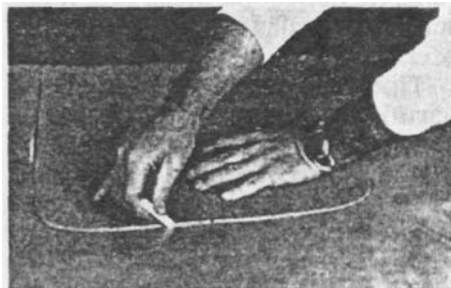
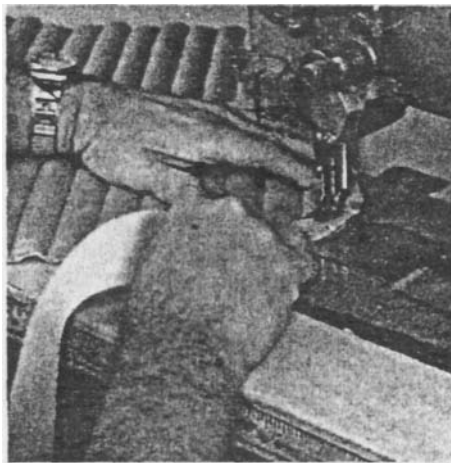
размер готовой детали и не даст складкам торчать под иглой.

Теперь вы можете к каждой панели пришить рант. Не забудьте сделать несколько надсечек по углам, чтобы снять напряжение в материале ранта для облегчения оформления углов.

#### **Подгонка плиссированной вставки к основной детали**

Отложите законченные панели и разложите на столе подушку сиденья. Положите на нее новую обивку верха, закрепив в том положении, в котором она подгонялась. Для этой работы я выровнял швы, чтобы они попадали прямо в центр каждого изгиба, к которому я подгонял их раньше. Затем я приколел обивку. Это нужно сделать для того, чтобы разместить плиссированные панели в том самом месте, где вам бы хотелось.

На сиденье я отметил положение внутренних рантов и получил примерное расположение передних рантов. Последнее я уточню позже по прямому краю,



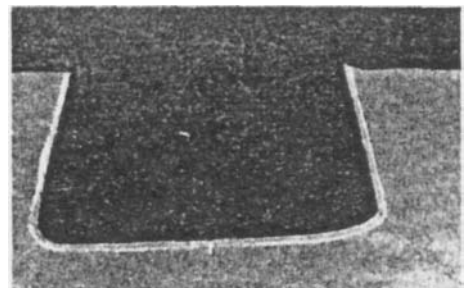
Для определения формы выреза в основной детали используйте то же лекало из оргалита, которое вы использовали для разметки плиссированных вставок. Обратите внимание на выравнивание швов по сторонам и углам.

когда обивка будет лежать у меня на столе.

Снимите обивку подушки с сиденья и расправьте ее на столе. Положите поверх него лекало для плиссированной вставки и совместите его с только что сделанными метками. Обведите лекало мелом и повторите ту же последовательность действий с другой стороны. Проверьте, не забыли ли вы отметить среднюю линию каждой панели на основной детали обивки верха. Это очень важно, потому что вы будете использовать ее для размещения складок и в начале сшивания.

Завершив строчку, срежьте кромку, но не залезайте на линию. Не забудьте оставить 1,2 см припуска на швы. Я продолжаю напоминать об этом, потому что сам забывал про припуск гораздо чаще, чем хотелось бы. Так что будьте умнее меня. Не вырезайте по меловой линии. Переверните лекало и повторите все то же для другой панели.

**Слева:** Пришиванию ранта теперь не составит для вас труда. Ни одна из нитей не порвется и не даст открыться складкам. Пришивая рант к панели, не забудьте надсечь материал ранта, чтобы вы смогли окантовать углы. Это позволит всей детали остаться плоской и не растягиваться.



И снова меловая линия становится линией шва.

#### **Пришивание плиссированной панели к обивке верха**

За машинкой положите левую плиссированную панель лицевой стороной вверх на стол так, чтобы средняя линия показывала на левую сторону иглы. Переверните основную деталь верха лицевой стороной вниз, положите ее левую часть на плиссированную панель и совместите надрез в основной детали обивки со средней линией панели. Поднимите прижимную лапку машинки и вставьте под нее эту конструкцию, сохраняя совмещение меток. Начиная от средней линии, начните сшивание. Когда дойдете до угла панели, воткните иглу в материал и сделайте в кромке основной детали надрез до самой иглы. Начните выполнять угол, сделайте еще несколько стежков, опустите иглу, сделайте еще один надрез, потом сделайте еще несколько стежков.

Продолжайте в том же духе, пока не выполните весь изгиб угла.

Внимательно следите за тем, чтобы не растянуть материал

верха, пока выполняете округлый угол. Именно поэтому вам требуется делать надрезы, чтобы снять натяжение. Закончите шов, проложив его по боковой стороне. Закрепите строчку в конце шва и выньте обивку из машинки. Вы выполнили одну половину.

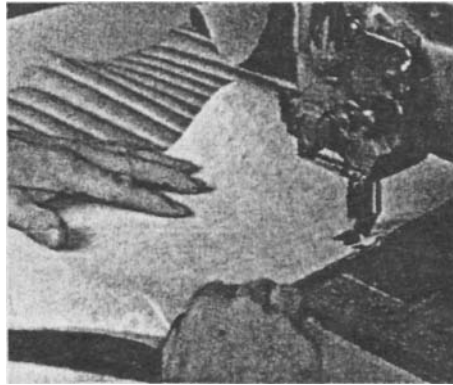
Переверните обивку и снова положите под лапку — в том же самом месте, где вы начали первый шов. Прострочите назад сантиметров пять, чтобы закрепить шов, затем начните соединение второй части. На сей раз, добравшись до угла, вам не потребуется рассекать его, потому что основная деталь оказалась снизу. Механизм подачи материала под иглой не даст материалу растянуться. Прошейте угол и закончите прокладыванием строчки по наружной боковой стороне. Теперь у вас есть плиссированная панель, пришитая к основной детали. Но вы еще не закончили.

Вам нужно пришить к каждой плиссированной панели крепление. Для своей работы я вырезал из муслина полосу шириной 10 см, сложил ее пополам и прострочил, оставив припуск шириной 1,2 см. Ее ширина в готовом виде оказалась 3,8 см. Вам в своей работе стоит измерить ширину старого крепления или расстояние от места соединения крепления с рамой или пружинами до верха набивки. Это позволит вам окончательно определиться с размерами.

Чтобы пришить крепление к обивке, разверните обивку так, чтобы плиссированная панель лежала лицевой стороной вверх, а основная деталь — лицевой стороной вниз. От заднего края вставьте шов под лапку, как если бы хотели прострочить детали еще раз. Сложите материал крепления пополам, чтобы сгиб был обращен влево. Положите крепление на шов и соедините их строчкой. Не забудьте оставлять припуск на шов шириной 1,2 см. Теперь сборка верха обивки закончена.

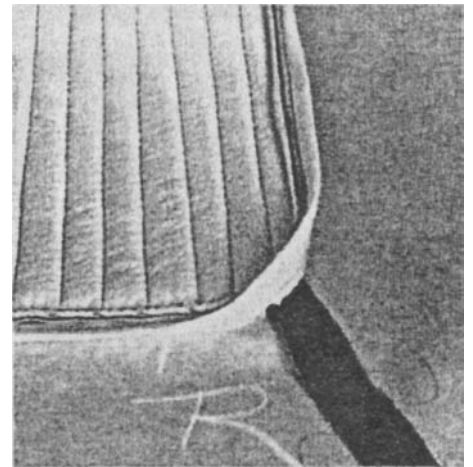
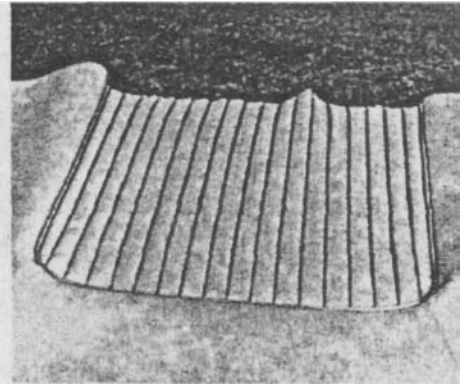
## РЕКОНСТРУКЦИЯ СИДЕНЬЯ

Прежде чем я смогу завершить подгонку и установить обивку на сиденье, мне нужно его реконст-



**Сверху:** Соединив плиссированную панель с основной деталью верха, начните сшивать в середине и прошейте через половину переднего края и вдоль одной из боковых сторон. Переверните работу и прошейте вторую половину, затем вшейте вторую деталь.

**Сверху справа:** Законченная вставка — без морщин или следов напряжения в углах.

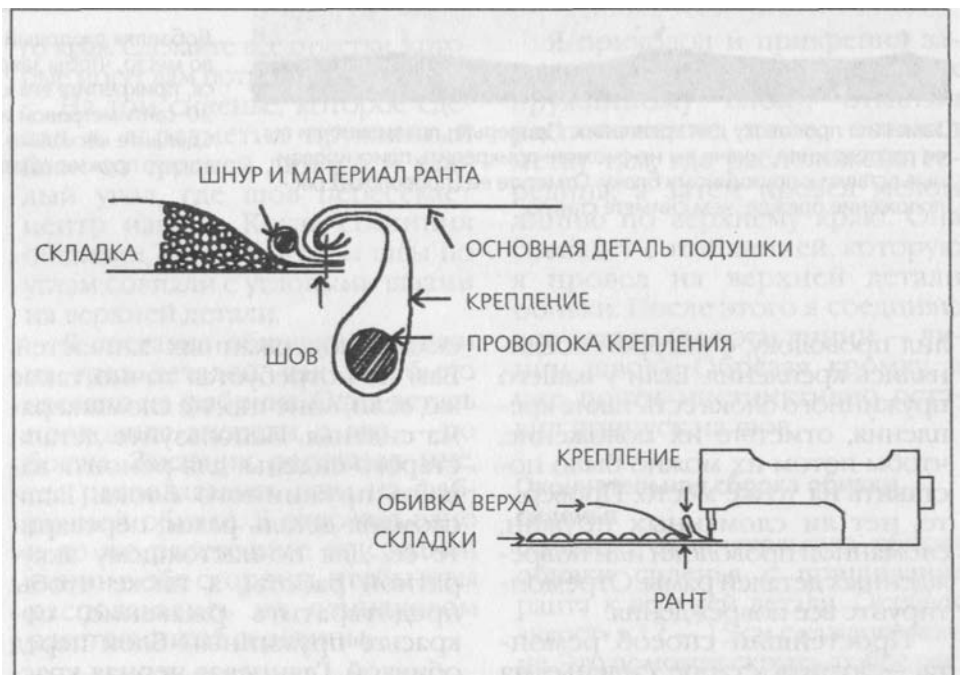


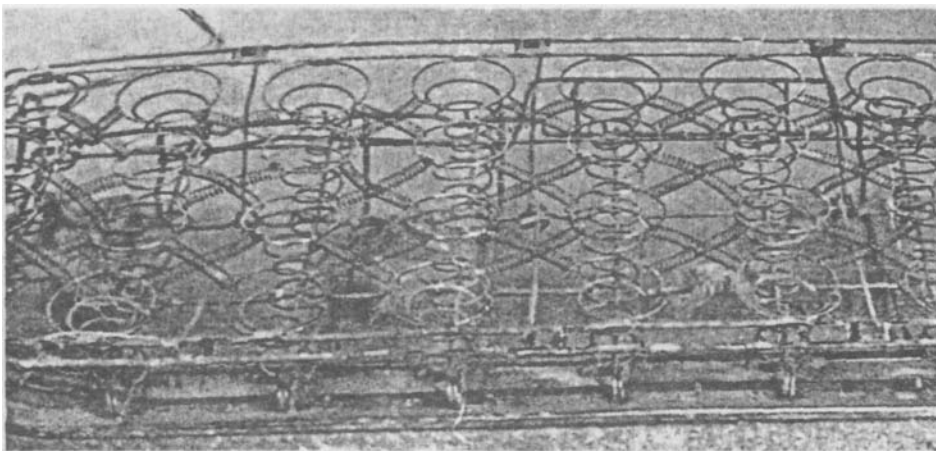
руировать. Эта набивка старше 25 лет, за это время она уплотнилась, частично распалась и сдвинулась. Обивка, подогнанная под сиденье в таком состоянии, будет выглядеть не очень хорошо. Так что следите за мной, пока я буду восстанавливать подушку сиденья, а затем мы завершим изготовление обивки.

Для начала должно быть снято все до самых пружин.

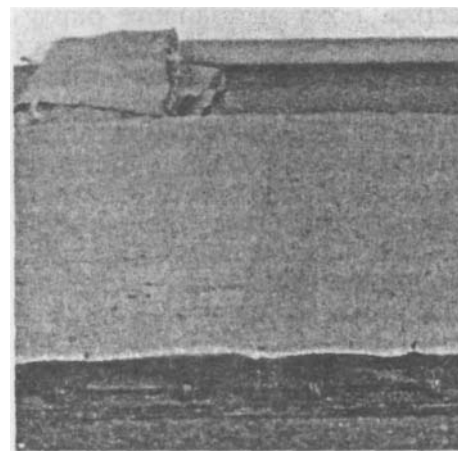
Когда вы это сделаете, перед вами будет уже не сиденье, а просто пружинный блок. Затем я уда-

Завершите работу пришиванием крепления к кромке каждой панели-вставки. Определите ширину крепления, исходя из толщины набивки сиденья. На некоторых лодочных сиденьях приходится использовать крепления шириной до 15 см. Для поролона толщиной 15 см, лежащего на фанерном основании.

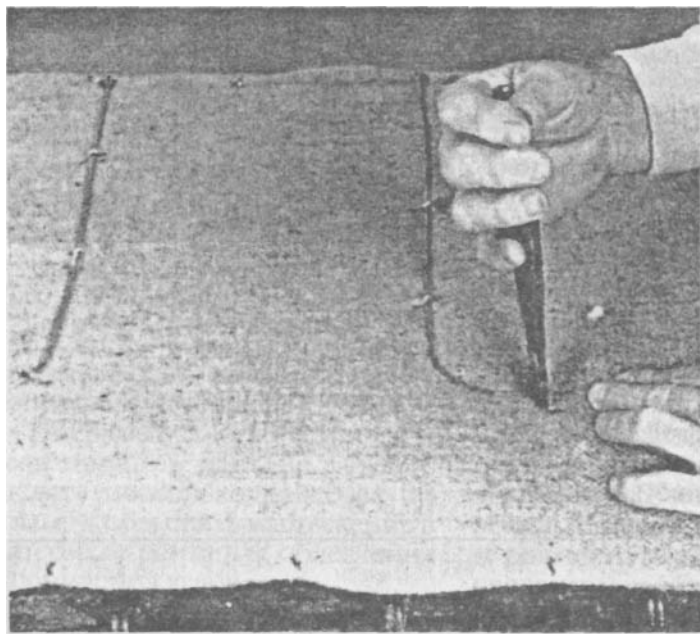




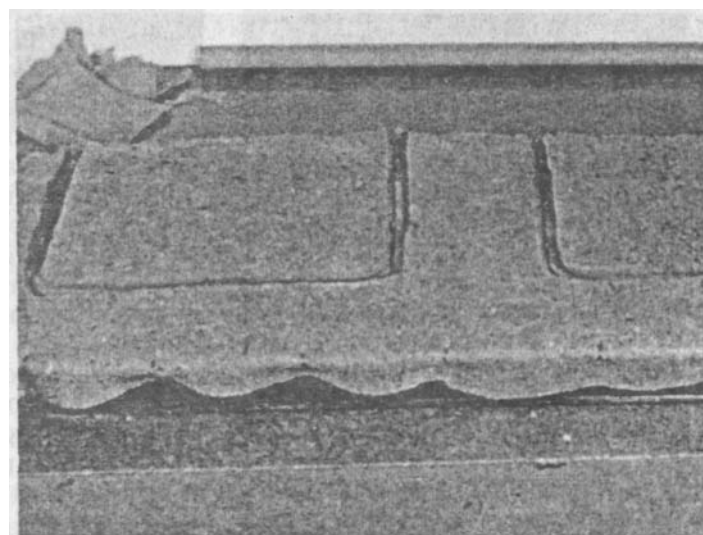
Когда все набивочные материалы будут удалены, это уже нельзя будет назвать подушкой сиденья. Теперь это пружинный блок. Не забудьте все тщательно проверить и заменить сломанные пружины. Пружины могут крепиться к раме кольцами. Изначально они крепились так называемыми зажимами Бейкера. Эти зажимы и инструмент для их установки очень сложно найти. Свой я потерял, поэтому, если у вас окажется лишний, мне бы очень хотелось, чтобы вы им со мной поделились.



Восстановление пружинного блока начинается с добавления нового слоя джутового мешочной ткани поверх пружин.



Замените проволоку для крепления. Проверьте, правильно ли вы ее расположили, иначе вы не сможете прикрепить плиссированные вставки к пружинному блоку. Отметьте ее (проволоку) расположение прежде, чем снимете старую.



Добавляя джутовый войлок, оставляйте канавки, чтобы у вас было место, чтобы закрепить крепления. Чтобы войлок не сдвигался, прикрепите его к пружинному блоку стежками. Пользуйтесь 20-сантиметровой изогнутой иглой и нейлоновым шпагатом. Сделайте несколько крупных стежков сквозь джут, мешковину и вокруг пружин. Удалите это крепление после завершения работы.

лил проволоку, с которой соединялись крепления. Если у вашего пружинного блока есть такие крепления, отметьте их положение, чтобы потом их можно было поставить на то же место. Проверьте, нет ли сломанных пружин, сломанной проволоки или поврежденных деталей рамы. Отремонтируйте все повреждения.

Простейший способ ремонта — купить старое сиденье на

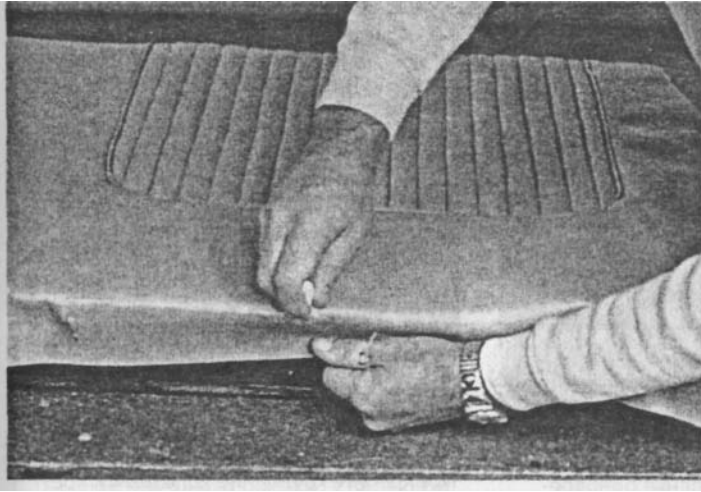
складе подержанных запчастей. Вам не потребуется точно такое же, если, конечно, не сломана рама сиденья. Используйте детали старого сиденья для ремонта вашего пружинного блока. Если сломана деталь рамы, переварите ее. Для по-настоящему аккуратной работы, а также чтобы предотвратить ржавение, покрасьте пружинный блок перед обивкой. Глянцевая черная крас-

ка в аэрозольном баллончике — вот что используется обычно.

**Покрывание пружинного блока мешковиной**

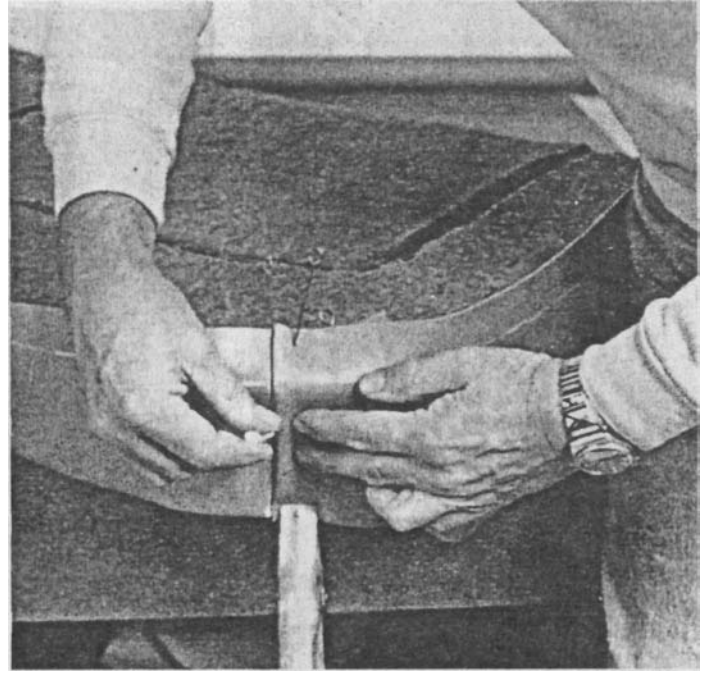
Когда ремонт завершен, покройте верх пружинного блока слоем мешковины.

Как и большинство подобных материалов, ее можно приобрести в фирмах, торгующих тканями. Прикрепите ее к верху с помо-



Собранный верх обивки прикрепляется к пружинам после того, как установлен первый слой джута.

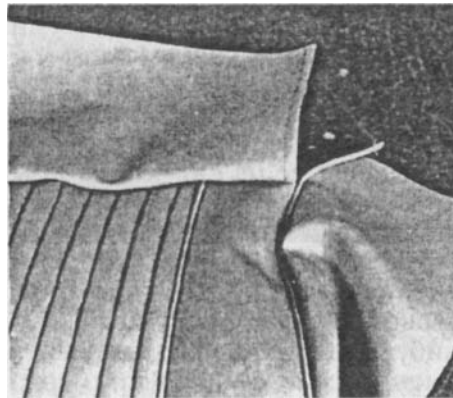
**Справа:** хотя это сложно разглядеть на фотографии, здесь в углу есть сложная кривая. Размещение здесь шва избавляет от бугрения материала. Именно так была сделана фабричная обивка, поэтому эти швы должны быть воспроизведены на новой.



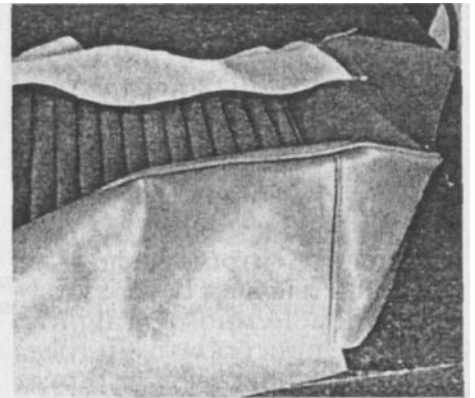
шью булавок с кольцами. Обычно обивается только верх, а не бока. Покрыв пружины сиденья мешковиной, я снова прикрепляю проволоки, к которым будет присоединяться крепление. Именно к этой проволоке я присоединил крепления на плиссированных вставках. Я тщательно отметил их положение, чтобы быть уверенным, что они встанут на прежнее место. Следующий шаг — раскладка слоя джутового войлока поверх мешковины. Сделайте вырезы или канавки для креплений — как вы видите на фотографии на стр. 80. Джутовый войлок крепится к пружинному блоку булавками с кольцами. Вам предстоит добавить еще немало обивки. В моем случае, поскольку это будет по преимуществу вата, достаточно объемный материал, я закончил подгонку на данном этапе. Это дало обивке хорошую посадку. Затем в процессе работы я добавил остальные слои набивки и прикрепил обивку к сиденью.

#### **Окончательная подгонка обивки сиденья**

Зажимами и булавками прикрепите верхнюю часть обивки к частично набитому пружинному блоку. Проверьте, чтобы складки были выровнены над проволокой, к которой присоединятся крепления. Теперь проведите мелом линию вокруг все-



Готовая обивка, вид вблизи.



го края. Сделайте все отметки, которые могут вам потребоваться.

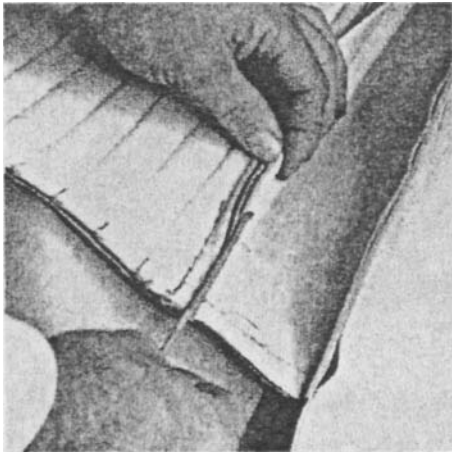
На том сиденье, которое сделал я, я разметил пружинный блок со средней линией и каждый угол, где шов пересекает центр изгиба. Когда соединил обшивку, я хотел, чтобы швы по углам совпали с угловыми швами на верхней детали.

Я составил обшивку подушки из трех деталей, как это было сделано на фабрике. Одна деталь проходила впереди, а две — по бокам. Заказчик рассказал мне, где располагались швы на фабричной обивке. Я отложил одно и то же расстояние от средней линии в обе стороны, чтобы швы располагались на одинаковом расстоянии от середины.

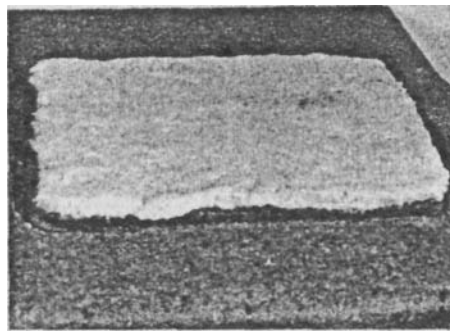
Я приколол и прикрепил зажимами три лицевых детали к пружинному блоку, отметил расположение швов, оставил метку там, где расположена середина, а затем провел мелом линию по верхнему краю. Она совпадет с той линией, которую я провел на верхней детали обивки. После этого я соединяю все детали (все эти линии — линии швов). Обрезая кромку, я уже почти инстинктивно оставил припуск на шов.

#### **Окончательная сборка обивки сиденья**

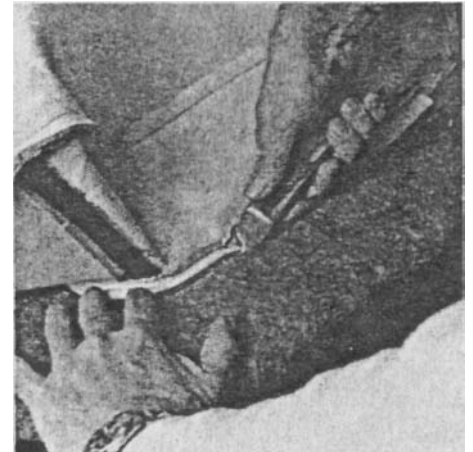
Начните окончательную сборку обивки сиденья с пришивания ранта к верхней детали. Оставьте «хвост» в 12—15 см с каждого конца. Это поможет скрыть любое рас-



Старая проволока крепления вставляется в крепление. Не пытайтесь приколоть крепление без проволоки булавками с кольцами. В таком случае создаваемое кольцами натяжение будет заметно с лицевой стороны материала.



Я накладываю набивку на сиденье небольшими частями, чтобы предотвратить разрывание ваты при закреплении обивки. Ватой я покрываю только ту область, с которой работаю. Если я пытаюсь положить набивку на все сиденье одновременно, обычно это заканчивается разрыванием ваты в процессе смещения или подгонки обивки.



Прикрепите крепление кольцами к крепежной проволоке по всей ее длине. Вставляйте кольца через каждые 10—15 см. Также по одному кольцу должно стоять в каждом углу и на концах.

ширение обшивки подушки за задним краем подушки.

Пришейте обшивку подушки к самой подушке. Найдите и совместите средние линии. Я обычно начинаю, разложив верхнюю деталь лицевой стороной вверх, а обшивку — лицевой стороной вниз. Соединяйте их от средней линии в стороны. В процессе работы проверяйте, чтобы убедиться, что концевые швы соответствуют изгибу. Немного потяните, немного присборите, и тогда они идеально совпадут. Когда закончите пришивание одной стороны, переверните работу и пришейте вторую сторону. Не

забудьте в начале вернуться на 5 см назад, чтобы закрепить первый стежок. И наконец, в своей работе я пришил сзади распялку для завершения обивки сиденья.

Прежде чем вы сможете назвать свою обивку законченной, примерьте ее на сиденье. Чтобы сделать это, разложите обивку, натяните обшивку вниз и вколите несколько булавок, чтобы закрепить ее. Внимательно проверьте, как она сидит. Если что-нибудь не так, стоит исправить именно сейчас. Когда примерка покажет, что все в порядке, я начинаю установку законченной обивки.

### Набивка и установка обивки

Прежде чем я смогу установить обивку сиденья, мне нужно вставить старую проволоку в крепление. Это может быть нелегко, особенно, если старая проволока ржавая. А такой она часто бывает в сиденьях старых автомобилей. Если проволока слишком ржавая, замените ее. Проволока, используемая в вешалках, может стать отличной заменой. Но если старое крепление не очень ржавое, отчистите его металлической мочалкой или наждачной бумагой.

Если вы меняете проволоку, с помощью плоскогубцев сделайте на одном конце тугую петлю. Именно этот конец вы будете вставлять в крепление. Петля не даст проволоке прорвать крепление в процессе заправки в него. Чтобы еще больше облегчить работу, покройте проволоку силиконовым клеем.

Чтобы заправить проволоку в крепление, затолкните ее как можно дальше. С силой надавите крепление на проволоку до тех пор, пока она уже не сможет двигаться дальше. Затем потяните проволоку, придерживая за петельку, пока не расправятся все морщины в материале крепления. Повторяйте эти действия до тех пор, пока не пройдете угол. Теперь проволоку можно протолкнуть до следующего угла. И снова постепенно надевайте наборное крепление на передний край





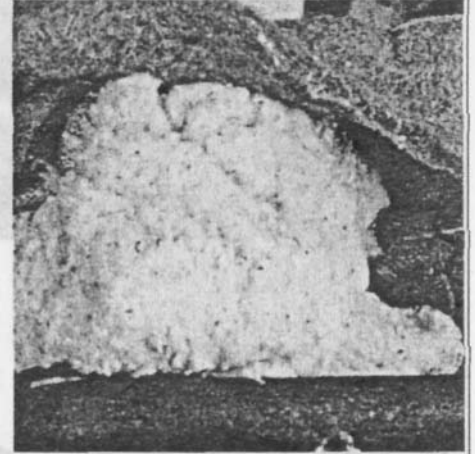
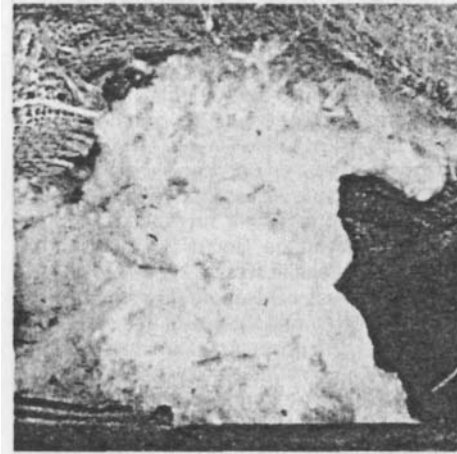
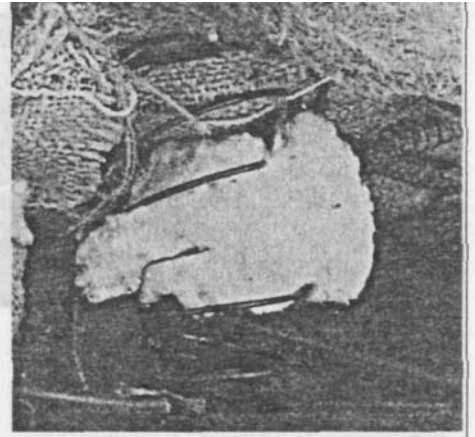
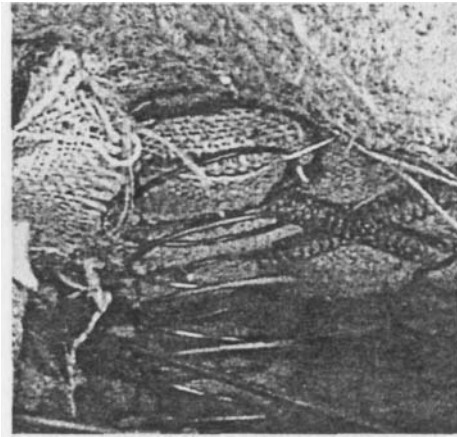
## УКРЕПЛЕНИЕ УГЛОВ СИДЕНЬЯ

Обычно на старых сиденьях вроде того, над которым работаю я, пружины ослабевают от использования. Это особенно справедливо в отношении пружин в передних углах. Когда водитель и пассажиры входят и выходят из машины, эти пружины принимают на себя основное воздействие.

Зачастую оказывается, что одна из этих пружин сломана, особенно со стороны водителя. К счастью, этого не было в моем пружинном блоке. Однако здесь эта пружина была очень слабой. А поскольку для удаления морщин в передних углах потребуется значительное натяжение материала обивки, у вас может возникнуть необходимость укрепить эти пружины. Я покажу вам быстрый, но достаточно надежный способ укрепить спиральные пружины.

Начните с того, что заправьте кусок ваты в середину пружины. Убедитесь, что значительная его часть оказалась между витками. Таким образом продолжайте набивать пружину до тех пор, пока не перестанете видеть проволоку. Идея заключается в том, чтобы не дать пружинам слишком сильно сжиматься.

Когда пружина будет набита, подоткните вату вокруг для дополнительной поддержки. Теперь при нагрузке пружина не должна сокращаться больше чем на 30%. И вы можете натягивать обивку так туго, как только потребуется, чтобы удалить морщины.



Чтобы укрепить поддержку углов, набейте вату в спиральную пружину до тех пор, пока больше запихнуть будет уже невозможно. Здесь вы видите пружину, в которую даже я уже не смогу запихнуть больше.

проволоки, пока морщины не исчезнут и изгиб не останется позади.

Установив вторую проволоку, вы готовы к закреплению обивки сиденья. Повторяйте мои действия по ее установке. Я начал с раскладывания слоя ваты в той области, где будет находиться плиссированная вставка. Пока я сделал это только со стороны водителя, чтобы не повредить набивку со стороны пассажира в процессе работы.

Я тщательно раскладываю обивку на сиденье, убедившись, что крепления плиссированной вставки входят в канавку и тщательно выровнены. Дважды все проверив, я прикалываю передний конец крепления булавками

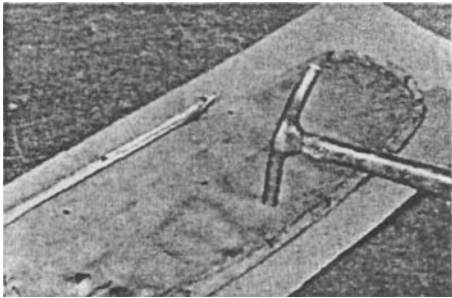
с кольцами к крепежной проволоке пружинного блока. Затем снова проверяю, не сместилось ли чего. Убедившись, что все на месте, я прикалываю все крепление. Когда вы будете делать свое, проверьте, чтобы в каждом углу было кольцо. Вставить его сложно на внутреннем углу. Возможно, здесь вам придется как следует потянуть.

Иногда вам покажется удобным брать инструмент для установки булавок с кольцами подобно тому, как актеры в боевиках держат ножи, цеплять проволоку кольцом и затягивать ее на место. Это срывает там, где не помогает ничто другое. Приколов панель, проверьте, все ли лежит

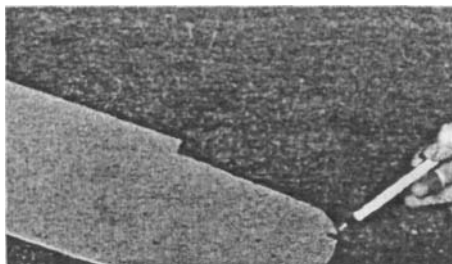
гладко и без морщин. На этом этапе я добавляю много набивки.

Мне хотелось, чтобы плиссированная вставка казалась ниже, чем основная деталь верха подушки для создания «ковшеобразности» вида. Чтобы добиться этого, я «приподнял» верх подушки над этими панелями. Этого я добился, добавив больше набивки: сначала один дополнительный слой джутового войлока по всей детали. Я вырезал этот слой так, чтобы он кончался ровень с краем сиденья. Если через край сиденья будет обернуто слишком много набивки, она будет торчать ниже ранта после установки обивки.

В середине подушки я добавил два слоя джутового войло-



Чтобы сделать более аккуратное лекало, прибейте старый кусок материала поверх куска оргалита, а не пытайтесь удержать его на месте руками.



Не забудьте перенести на лекало все метки.



С лекалом вы можете достигнуть большей точности и симметрии деталей.

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДЕТАЛЕЙ СТАРОЙ ОБИВКИ В КАЧЕСТВЕ ЛЕКАЛА

Хотя вам стоит научиться подгонять обивку к раме сиденья, иногда не остается ничего другого, кроме как использовать детали старой обивки в качестве лекала. Здесь описан самый аккуратный способ сделать это:

С помощью резака распорите нитки, крепящие деталь, которую вы хотите использовать. Некоторые профиразрезают материал по линии шва, но мне кажется, что более аккуратным будет взять и кромку. В том числе и потому, что тогда вы увидите фабричные метки. После того, как вы отделите нужный кусок, вам нужно будет разложить его идеально ровно, чтобы определить его первоначальную форму. Для этого вы можете действовать двумя способами. Во-первых, если это винил, его можно нагреть, чтобы он расправился. Если же деталь сделана из ткани, используйте утюг с отпаривателем, чтобы добиться того же результата. После того, как деталь расправлена и положена возможно более прямо, прибейте ее к столу или фанере, подложив под нее лист оргалита. Это позволит закрепить ее на месте, сохранить ее в расправленном положении и не дать образоваться новым морщинам.

Наконец, обведите контуры детали и перенесите на оргалит все отметки. После того, как вы вырежете по обведенному контуру, у вас будет точное лекало.

Следующий большой шаг — натянуть обивку на выступ и кольцами прикрепить плиссированную панель к пружинному блоку. Я натянул ее и сначала закрепил внутреннюю проволоку крепления. Затем я разложил панель в надлежащем месте и заколол кольцами сначала внешнюю сторону, а затем переднюю часть. Как и прежде, особое внимание уделил углам, установив по кольцу в центре каждого изгиба.

В завершение я раскладываю слой ваты поверх джутового войлока. В этом случае я оставляю его свисать через край, чтобы закрыть с его помощью грубый край джутового войлока и булавками с кольцами.

Заключительный шаг — натянуть вниз обшивку обивки подушки и прикрепить ее булавками с кольцами к раме. Как описывается в предыдущей главе на стр. 68, придерживайте угол обшивку через край сиденья. Как вы видите на фотографии, я использовал воздушно-струйную установку, чтобы нагреть винил. Это делает его более гибким, и так легче расправить морщины в углах.

Этим заканчивается работа по восстановлению сиденья. Как оно теперь? Заказчик был счастлив, а это наилучший результат. А как выглядит ваше сиденье?

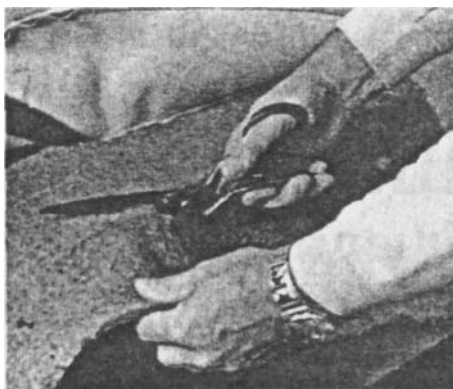
## РЕЗЮМЕ

Выполнив работу, описанную в этой главе, вы смогли значительно улучшить свои навыки. Изготовление зашитых вслепую складок — одна из самых сложных швейных операций, которые приходится выполнять триммеру. А присоединение такой плиссированной складки к основной детали — вторая по сложности работа.

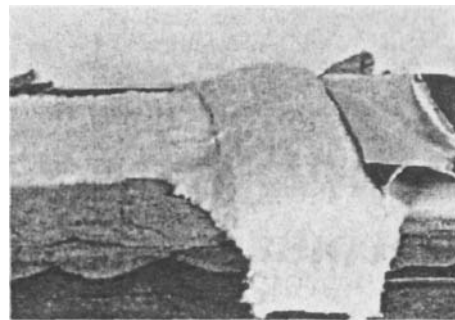
Однако нам очень помогает использование оргалитового лекала, особенно когда нужно все выровнять. И если вы не забудете оставлять много меток и шить от середины в обе стороны, точно так же, как и прикреплять к раме кольцами в таком же направлении, ваша работа получится точной и аккуратной.

ка. Эта часть должна быть выступающей и скругленной чуть больше, чем остальная часть подушки. Попутно отмечу, что если вы хотите сделать этот скругленный выступ большим, начните с узкой полоски джутового войлока, от трети до половины ширины готового выступа. Делайте каждый последующий слой немного шире. Когда будет натянута обивка, у вас получится хороший закругленный выступ.

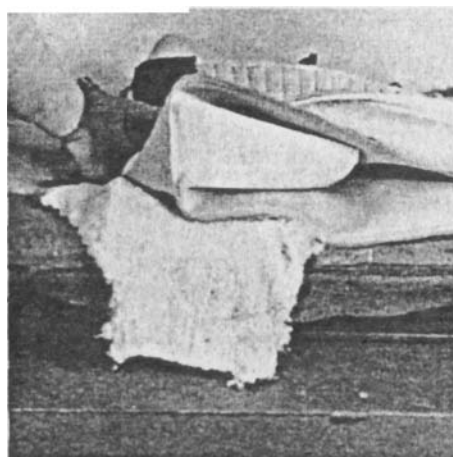
Сделав выступ из джута, я покрыл его ватой. Мне хватило двух слоев. Затем я положил один слой в углубление, где будет располагаться правая плиссированная панель.



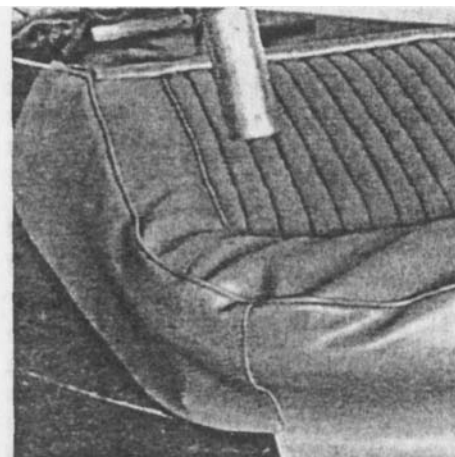
Устанавливая второй слой джутового войлока, обрежьте край по краю рамы. Не стоит оставлять здесь слишком много материала, поскольку вы использовали край рамы для подгонки обивки.



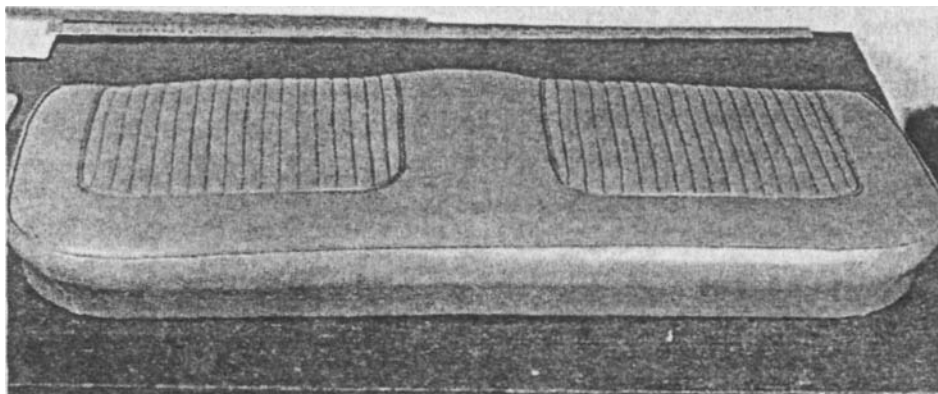
Обратите внимание на полукруглый выступ в центре. Он был сделан с помощью джута и ваты. Для старого сиденья используйте старомодные материалы, чтобы сохранить «правильный» вид. Выступ из поролона будет совершенно неуместным - как на вид, так и наощупь.



Сначала прикрепите булавками с кольцами внутренний край. Если вы попытаетесь закрепить сначала перед, вы не сможете потом добраться до плиссированных панелей.



Огромная благодарность изобретателям воздушно-струйной установки. До того, как они появились, мы пользовались тепловыми лампами. Зимой это было не так уж и плохо, но в обычный летний день они становились... ну, горячими!



Готовая работа: мы с заказчиком полагаем, что она выглядит очень хорошо. Мне бы хотелось, чтобы под основной частью верха было больше набивки. Тогда бы плиссированные панели казались еще глубже.

# 7

## Сиденья новейших моделей Ковшеобразные сиденья, подголовники и средние подлокотники

В предыдущих главах мы работали с сиденьями, сделанными в 60 — 70-е годы. Это была великолепная работа для обучения, потому что делать обивку для них достаточно просто, они почти не требуют сложных конструкторских решений или необычных материалов, и всегда найдутся желающие дать их вам на обработку. Теперь мы с вами попробуем использовать новоприобретенные навыки для работы над интерьером более поздних моделей. Для примера я выбрал BMW 1989 года с ковшеобразными сиденьями, подголовниками и средним подлокотником на заднем сиденье скамеечного типа. Подобные детали очень часто встречаются в автомобилях новых моделей.

Просьба заказчика была одной из самых распространенных в наши дни — удалить винил с основной части сиденья и заменить его тканью.

В лексиконе нашей профессии эта задача называется работой над вставкой. Мы «вставляем» деталь из ткани в существующую виниловую обивку. Вместо того чтобы заменить все материалы, мы аккуратно снимаем большую часть винила, вступающего в контакт с телом заказчика, и заменяем его тканью. Остальная часть сиденья свой вид не меняет. Новая обивка сиденья будет выполнена из темно-серого велюра, похожего по виду на твид.



Хотя это кресло выглядит скорее как «после», чем как «до», тем не менее заказчик хочет новые тканевые вставки. Мастерские по отделке автомобилей сталкиваются с подобными заказами постоянно.

В этой работе нам пригодятся все основные техники, которые мы уже изучили. Кроме того, добавятся несколько новых. Вопреки тому, что я говорил в предыдущих главах, вы научитесь использовать старую деталь в качестве лекала. Вы также узнаете несколько приемов, придуманных автомобильной промышленностью, чтобы избавиться от креплений, и постигнете

несколько хитростей, позволяющих ускорить работу. Так давайте посмотрим и начнем.

### РАСЧЕТ РАСХОДА МАТЕРИАЛА

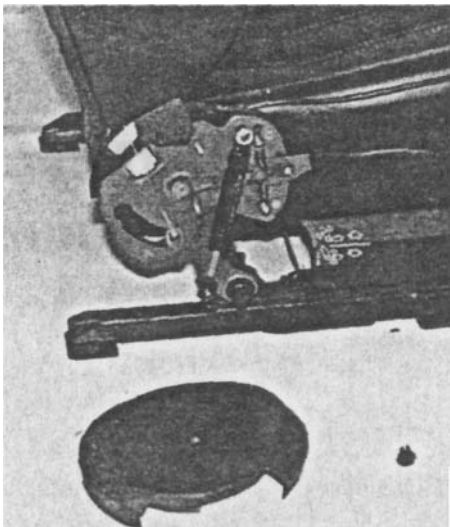
Теперь это должно уже стать для вас пустяком. Вам не потребуется делать рисунок, достаточно будет снять измерения, сгруппировать их в блоки в уме и вычислить нужное количество метров. Длина подушек около полуметра, спинки — около 60 см. Ширина каждой меньше 68 см. Соответственно, вам потребуется полтора метра, чтобы выполнить ковш сиденья. Заднее сиденье скамеечного типа потребует еще 137 см, но ширина сиденья как раз 137 см, а ширина спинки даже еще немного больше. Если вы добавите еще метр материала, это позволит вам сделать окончательные детали для заднего сиденья и еще останется достаточно для подголовников и среднего подлокотника для заднего сиденья.

Таким образом  $1,5 + 1,5 + 1 = 4$ . Все достаточно просто, нам нужно четыре метра ткани.

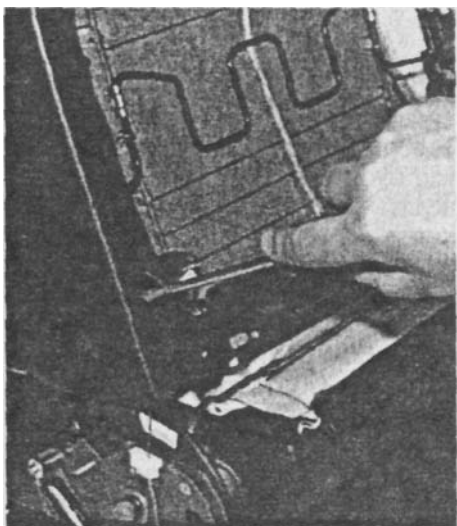
### РАЗБОРКА

#### Снятие сиденья

Чтобы вынуть ковшеобразное сиденье из машины, обычно требуется вывинтить четыре болта. Часто на машинах, выпущенных в конце



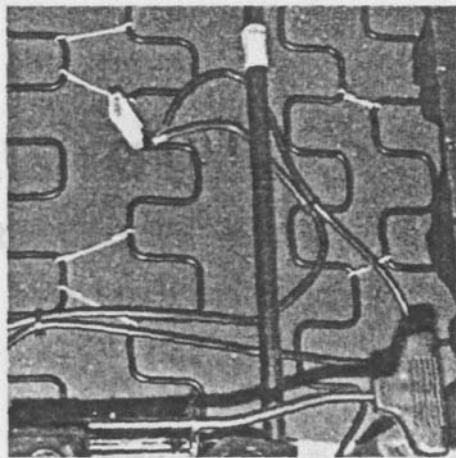
Сняв декоративную крышечку, вы можете увидеть, что это не простой шарнир. Перед разборкой убедитесь, что сможете собрать его заново. Нарисуйте схемы, сделайте фотоаппаратом снимки или сохраните второй шарнир в неразобранном состоянии, пока не соберете этот.



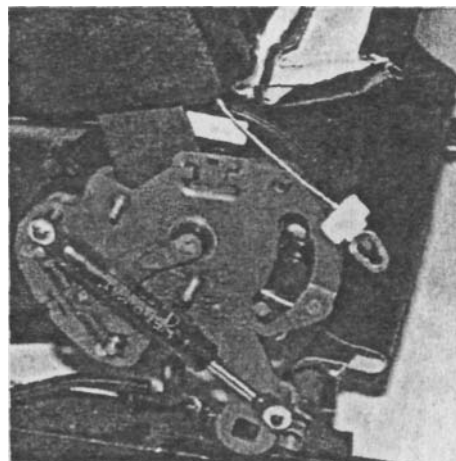
Это только один из многих способов сборки сиденья.

60-х и позже, до них можно добраться изнутри машины. В более ранних моделях они привинчивались через днище. Проверьте, что вы разъединили всю проводку, прежде чем вынимать сиденье из машины. У этого BMW есть два провода: один для предупредительного сигнала ремня безопасности и второй, питающий подогреватель сиденья.

Заднее сиденье скамеечного типа можно снять с помощью толчка нижнего края в заднюю часть автомобиля — а затем поднять. Этот толчок назад освобож-



Аккуратно перережьте проволочные привязи, крепящие электрические провода к пружинам. Запишите цветовой код, чтобы вы могли собрать их обратно.

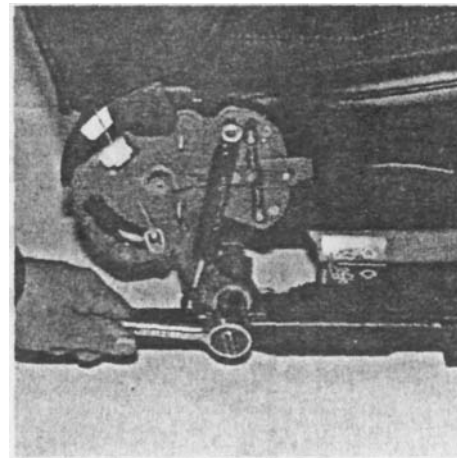


Проверьте, отсоединили ли вы кабели или штыри, идущие от подушки спинки к шарнирному механизму. Отсоедините их, прежде чем пытаться отсоединить подушку спинки от прута шарнира.

дает сиденье. Спинка заднего сиденья обычно прикручивается к сиденью в двух местах по нижнему краю. Верх закреплен крючками. Удалите винты и толкните прямо вперед на спинку сиденья, чтобы снять ее с креплений. Теперь давайте разберем сиденье на части и снимем обивку.

### Разбор ковшеобразного сиденья

Мое первое предупреждение — разбирайте по одному сиденью за раз. Эти высокотехнологичные и очень разнообразные по виду сиденья превращаются в настоящий ночной кошмар, когда речь заходит об их сборке. Любой ребенок старше пяти лет сможет их разо-



Обратите внимание на механизм шарнира, прикрепленный к ползьям. Он достаточно распространен в автомобилях последних моделей, реже встречается на некоторых ранних моделях.

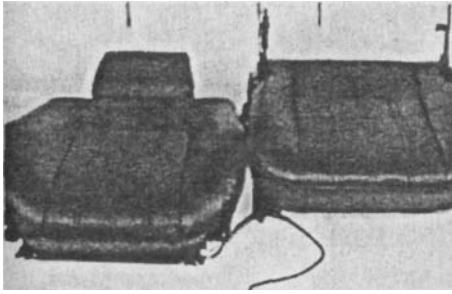
брать. Однако их сборка может поставить в тупик даже инженера! Так что сохраните собранное сиденье, чтобы на него можно было посмотреть. Если вы делаете только одно сиденье, делайте снимки фотоаппаратом, которые потом напомнят вам, что и как вы делали.

Это очень сложный момент. Многие решительно уверены, что могут запомнить, куда крепится какая деталь. Может быть, у них и получится — минут на десять. Однако я не знаю никого с фотографической памятью, о которой мы столько слышим. Так что, если вы не такой человек, оставьте визуальные свидетельства разборки. Пожалуйста!

Смотрите, как я буду разбирать сиденье. И вы увидите, как я применяю свои знания при сборке сиденья.

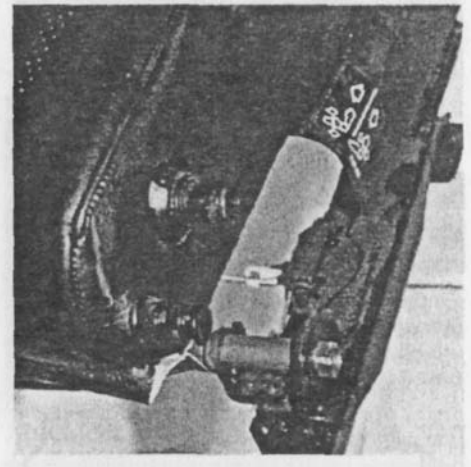
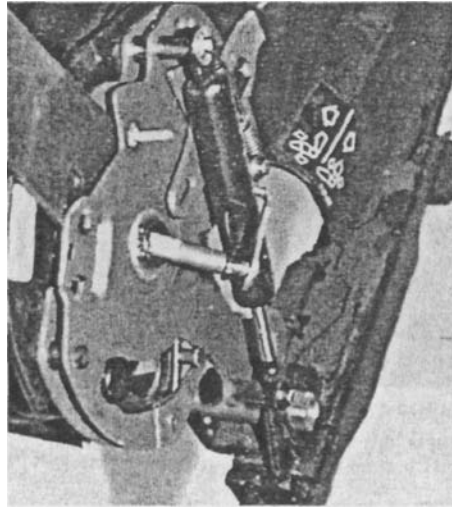
Начните с удаления декоративных пластиковых крышек шарниров, чтобы вы могли добраться до движущихся частей. Отсоедините или снимите все электрические провода или моторы. Большинство «умных» сидений вынимаются с моторами, прикрепленными к сиденью и ползьям. У нашей BMW провода идут к обогревателю заднего сиденья и к креплению ремня безопасности, которое вынимается вместе с сиденьем. Эти провода, в свою очередь, привязаны к пружинам сиденья проводками.

На автомобилях новых моделей шарнирный механизм, со-



**По часовой стрелке сверху вниз:**

1. Спинка подушки успешно снята. Теперь мы должны снять шарнирный механизм с подушки и направляющих.
2. Чтобы удалить это конкретное шарнирное соединение, нужно сначала снять предохранительный фиксатор.
3. Снимите упорное кольцо, крепящее шарнир к его основанию.
4. Наконеч шарнир снят. Можете ли вы закрыть глаза и собрать сиденье? Не думаю. Вам придется сначала заглянуть куда-нибудь. Так что сохраните рисунок или фотографию, на которые можно будет посмотреть, когда придет время.
5. Полозья (направляющие) сиденья — простейший из механизмов. Когда будете устанавливать полозья после завершения работы, проверьте, что оба рельса находятся в одинаковом положении (ни один не сместился вперед или назад). Если один сместился хотя бы на сантиметр, вам будет очень тяжело. Отверстия не будут совпадать.



единяющий спинку с сиденьем, обычно имеет ряд дополнительных возможностей. Например, сиденье может сдвигаться вперед, когда спинка наклонена вперед, чтобы пассажиры могли выйти с заднего сиденья. Или же спинка может опускаться в почти горизонтальное положение. Эти манипуляции часто производятся с помощью рычага, расположенного сбоку от спинки сиденья. От этого рычага к шарнирному механизму идут кабели или провода. Эти передающие линии нужно снять. Когда сняты все детали, соединяющие спинку и сиденье, подушку спинки можно откручивать от шарнирного механизма. В нашем случае спинка прикреплена двумя винтами через раму спинки и шарнирный рычаг.

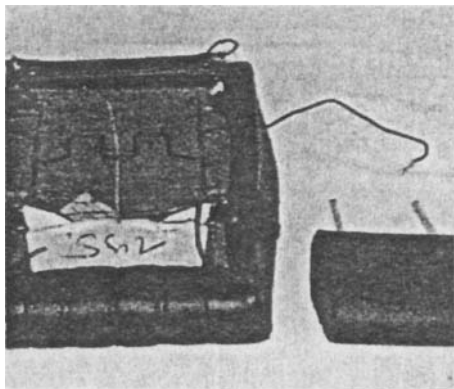
Чтобы отделить шарнирный механизм от подушки сиденья, я снял винт, крепящий его к по-

лозьям сиденья, снял предохранитель (вытащил его), позволяющий спинке откидываться, затем снял упорное кольцо, крепящее шарнирный механизм к его валу. Затем можно снять полозья с сиденья.

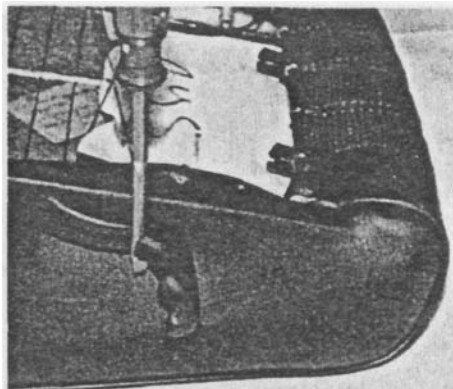
Возможно, вам придется иметь дело с электромотором привода регулировки сиденья. Обычно это достаточно просто. Если нужно удалить проводку, пометьте провода, чтобы вы потом знали, какой куда идет. Сделайте это, даже если вы разбираете сиденья по одному. Иногда проводка есть только у водительского сиденья — и ее нет у пассажирского. Так что прикрепите к проводам маленькие ярлычки из защищающей ленты, которые бы показывали, что с чем нужно соединять. Вам еще предстоит разобрать спинку.

Начните с подголовника. У нашего сиденья он устроен доста-

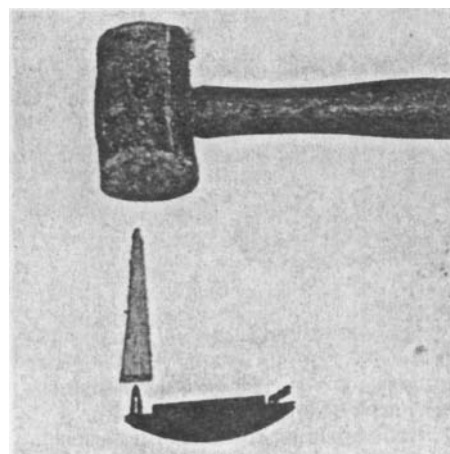
точно просто — все, что мне потребовалось — это просто подергать его. Не самый сложный вариант для BMW. Если вы хотите узнать, как устроены другие виды подголовников, посмотрите на стр. 97. В общем смысл их можно выразить такими словами: если наружная часть спинки сиденья съемная, то к крепежному устройству подголовника можно добраться, сняв наружную часть спинки; в ином случае, посмотрите сбоку. Есть исключение: у Mercedes Benz есть съемная спинка со скрытой кнопкой, обычно видной как маленькое углубление в области подголовника. Нажмите на эту кнопку (через кожу) и потяните подголовник. Немного сбивает с толку? Еще бы! Но если ничего не работает, обратитесь в представительство компании-производителя или к сервис-менеджерам или продавцам запчастей — ско-



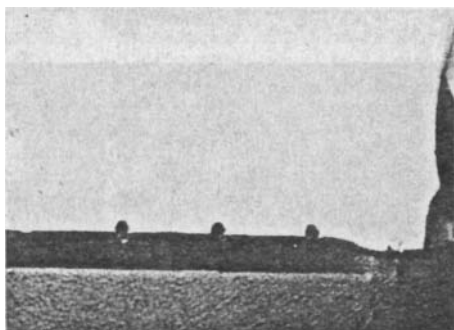
Подголовник вынимается при небольшом усилии.



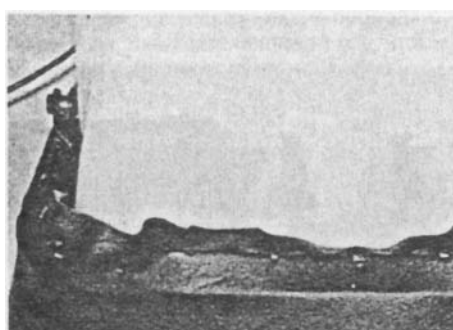
Рычаг сиденья удерживается только сжатием, его можно снять при помощи мягких движений отверткой.



Декоративные крышечки не переносят никакого воздействия отвертки. Используйте дюбель и молоток, чтобы извлечь фиксатор. На фотографии та деталь, которая кажется сломанной, на самом деле является крючком. Один конец цепляется, второй — закаляется.



Эти ушки пришли на замену кольцам с булавками. Этот тип сборки показывает, что обивка могла устанавливаться на фабрике «роботами».



Приподнимите ушки и удалите обивку.

рее всего, они смогут помочь вам.

Два рычага по бокам сиденья были вынуты с помощью отвертки. Прежде чем пробовать сделать это на вашем сиденье, посмотрите, нет ли там установочного винта. Многие производители закрепляют эти рычаги установочными винтами. Чтобы снять крышечки, закрывающие шарнир, сначала поищите шурупы. Затем снимите пластиковый фиксатор. Не пытайтесь выковырять его отверткой. Слишком велик риск что-нибудь сломать. Вместо этого выбейте фиксатор с обратной стороны с помощью дюбеля и деревянного молотка. В худшем случае вы сломаете только его. Если это произойдет и вы не сможете найти у дилера замену, капля горячего клея восстановит его до удовлетворительного состояния.

Здесь начинает складываться картина. В автомобилях новых моделей все, что только можно, соединяется защелками. Эти не-

трудоемкие устройства позволяют производителю снизить цену. В следующем разделе вы увидите, что у производителей почти нет потребности в булавках с кольцами.

#### Снятие обивки сиденья (подушки)

Рисунок на следующей странице показывает, как обивка сиденья крепится к раме. Отверстия в виниле прокалываются заранее. Эти отверстия затем надеты на металлические ушки, расположенные по краю рамы сиденья. Ушки отгибаются вниз, чтобы закрепить обивку. Я не знаю, как мы будем крепить обивку сиденья к раме в будущем, когда все эти ушки отломатся.

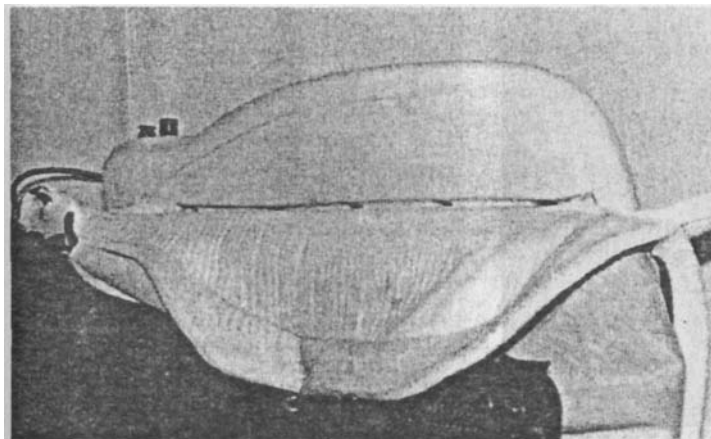
Освободите обивку по низу рамы сиденья и поднимите ее. Ну, здесь мы видим знакомую картину: складки соединены со старомодными креплениями, в них вставлена проволока, а крепится это все булавками с кольцами. Разрежьте кольца и снимите обивку с сиденья.

Посмотрите на фотографию на стр. 91, демонстрирующую

нижнюю сторону обивки. Обратите внимание на три вещи: во-первых, "поролон" (полиэстеровый войлок вместо пены из полиуретана) больше обивки. Это служит набивкой для боковых деталей сиденья. Во-вторых, то, что кажется строчками для складок, на самом деле — термосклеенные швы. Видите эти три серых штучки в середине? Это пластиковые крепления, в которые вставляются кольца. Немного отличаются от того, что мы видели раньше, но вполне пригодные и достаточно эффективные.

Единственной проблемой для нас будет дублирование этих трех пластиковых петелек, которые служат креплениями. Поскольку они присоединены путем термосклеивания, их нельзя снять, а потом использовать повторно. Я аккуратно вынул нагревательные элементы, которые видны на следующих фотографиях. Они похожи на нагревательные элементы, устанавливаемые в электрических одеялах. Если они есть в вашем сиденье, обращайтесь с ними осторожно, поскольку они очень хрупкие.

Когда нагревательные элементы будут извлечены, вам останется только одно дело, прежде чем приступить к распарыва-



Ну хотя бы здесь есть пример старых технологий: крепление удерживается булавками с кольцами.



Крепление - это полоса муслина шириной 3,8 см, сложенная пополам и пришитая к детали из винила или ткани. В эту петлю может быть вставлен прут или проволока. Если вы используете для закрепления что-нибудь вроде булавок с кольцами, то это даст вам возможность закрепить материал так, что крепления не будет видно.

нию обивки. Вы должны будете сделать метки. С помощью ножниц сделайте небольшие разрезы в кромке через каждые 10 см вдоль всех швов, соединяющих детали обивки подушки. Я начинаю от середины и работаю в обе стороны, не забывая оставить метку в том месте, где буду начинать шить, и по одной в каждом углу. Эти метки очень важны, чтобы собрать все обратно. Не пропускайте этот шаг! Теперь можете начать пороть.

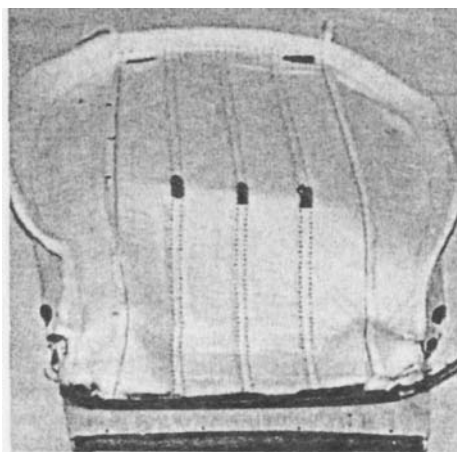
Для разрезания ниток, соединяющих детали обивки, я использую резак или острый нож. Я выяснил, что так это делать быстрее, чем с помощью ножниц. На этой вставке я сделаю складки и оконечные элементы, поэтому я их не разделяю. Потом вы поймете почему.

Отпарывая обшивку от основной детали, оставьте рант пришитым к обшивке. Когда будете собирать обшивку обратно, пришивайте обшивку и рант одновременно. Это экономит время, которое иначе потребовалось бы на пришивание сначала ранта, а затем обшивки. Теперь давайте сделаем вставку.

## ПЕРЕБИВКА СИДЕНЬЯ

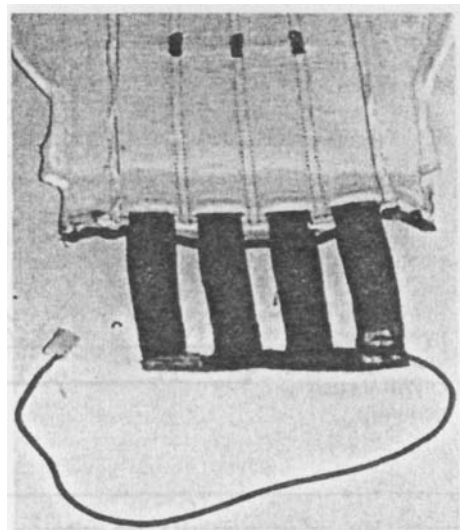
### Изготовление вставки

По сути, вы уже это делали. Вы делали застроченные по верху складки на сиденье скамеечного

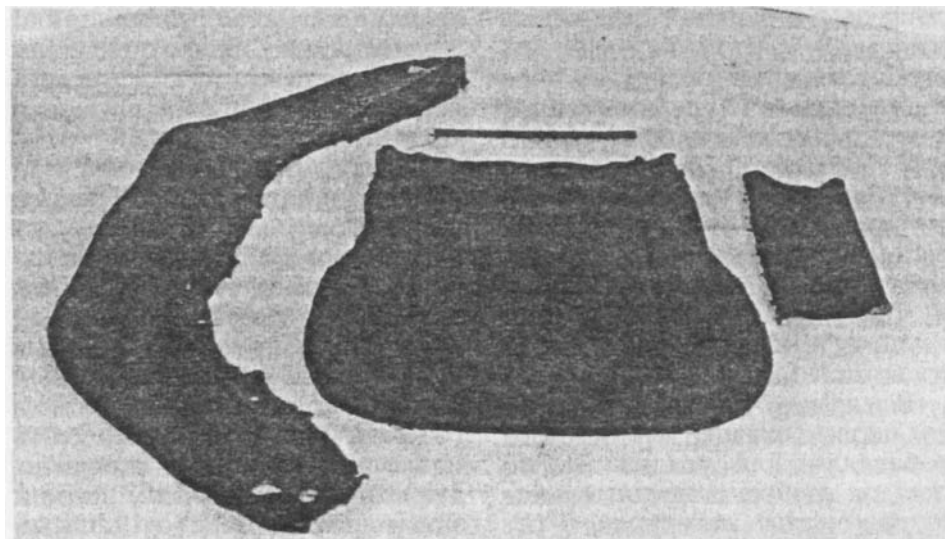


Три серых петельки на месте крепления, чтобы удерживать обивку в середине.

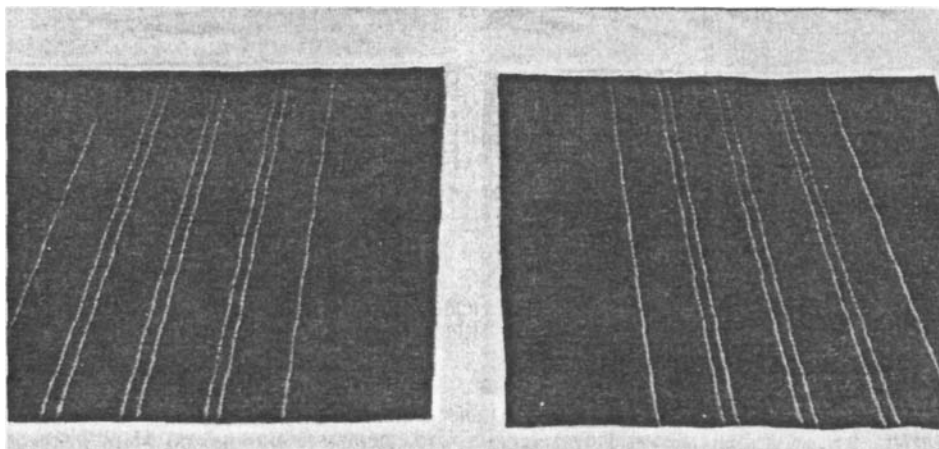
Составные компоненты подушки сиденья. Для основной детали, лежащей в середине, будет сделана вставка из ткани.



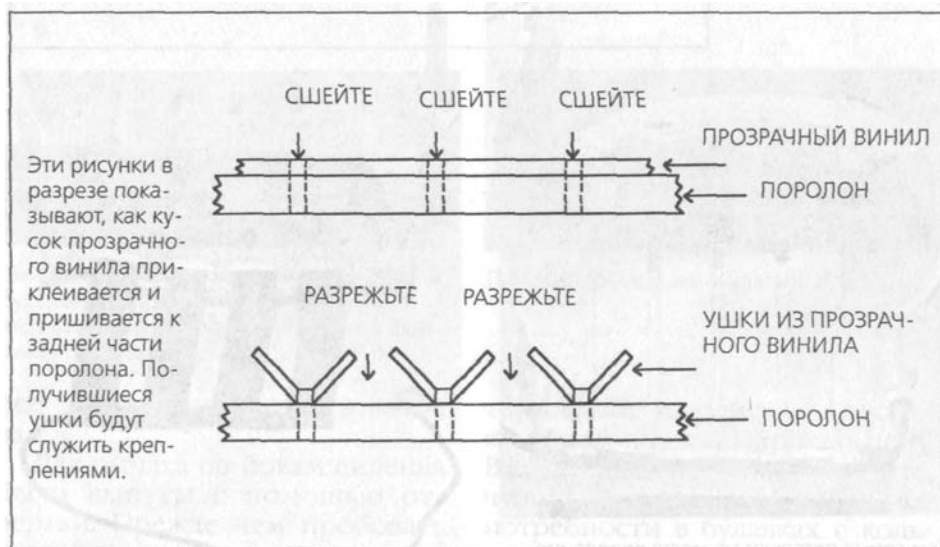
Я немного вытащил нагревательные элементы. Они очень хрупкие. Обращайтесь с ними осторожно!







Разметка складок на обеих подушках сиденья. Обратите внимание, что границы складок определяют два шва. Хотя этого нельзя заметить по фотографии, две наружных складки на 0,6 см шире, чем внутренние. Они так сделаны с учетом припуска на пришивание вслепую оконечного элемента.



типа. На этот раз мы поступим хитрее. Если вы внимательно присматривались к лицевой детали на фотографиях, вы заметили четыре зашитых по верху складки с отдельной оконечной деталью с каждой стороны. Мы можем немного облегчить себе жизнь, если будем делать складки и оконечные детали одновременно. И вот как:

Измерьте верхний край основной детали, которую вы собираетесь сделать, чтобы определить ее ширину. Добавьте сантиметров пять на усадку, раскроите ткань и приклейте к поролону толщиной 1,2 см.

Как в Главе 4, где вы делали ваши первые складки, вы немного добавляли для усадки. Изгиб складок требует дополнительного количества материала, в результате чего готовый продукт

оказывается уже, чем необработанная деталь, с которой вы начинали.

Проверьте, чтобы ворс у вас шел в правильном направлении: сверху вниз для подушки спинки и сзади вперед на подушке сиденья. Вы видите, что я делаю подушку спинки и сиденья одновременно.

Теперь разметьте складки, как вы делали это в Главе 4, с единственным отличием: делайте последнюю складку с каждой стороны на 0,6 см шире, чем другие. Другими словами, если ширина всех складок 7,5 см, то ширина наружных складок должна быть 8,1 см. У готовой работы должно быть несколько складок в середине, две наружных на 0,6 см шире и затем два больших «оконечных элемента» (в полном смысле

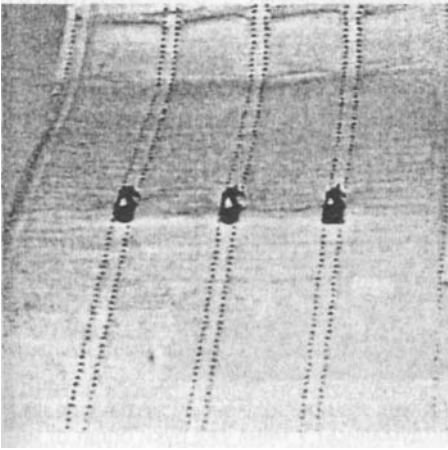
слова они таковыми не являются, потому что все вместе является одной деталью). Прежде чем я смогу зашить складки, мне нужно сделать что-нибудь вместо тех трех пластиковых креплений в середине сиденья. Посмотрите рисунок на этой странице, чтобы понять, как я решил эту проблему.

С изнаночной стороны новой и старой деталей я провел линию поперек складок в том самом месте, где располагались крепления. Затем я вырезал кусок прозрачного винила из обрезков того, что пошло на изготовление заднего окна для откидного верха — шириной 3,8 см и достаточной длины, чтобы пересечь все складки и оставить запас по 2,5 см с каждого края. Я приклеиваю эту деталь, совместив ее середину со средней линией, поперек проведенной линии крепления к задней стороне поролона. Это будет держать ее, пока я сшиваю складки и одновременно этот самый прозрачный винил. Закончив, я переверну работу, отделю прозрачный винил, приклеенный к поролону, и разрежу его в центре каждой складки. Это даст мне три виниловых крылообразных ушка, которые после обработки станут моими тремя креплениями!

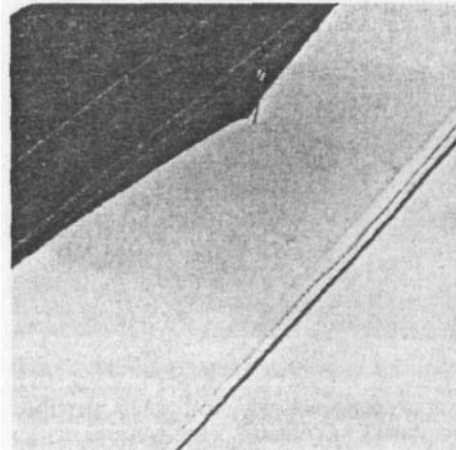
Все три крепления оказались на месте. Теперь мы должны сделать оконечные элементы, которые, как кажется, вслепую пришить к складкам.

За швейной машинкой сложите материал лицевой стороной внутрь вдоль наружного шва наружной складки (той самой, которую вы сделали на 0,6 см шире, чем другие). С изнанки материала проложите еще один шов на расстоянии 0,6 см от линии сгиба. Теперь у вас есть оконечный элемент, зашитый вслепую. Переверните материал и посмотрите, что у вас есть. А у вас есть зашитые поверху складки и то, что кажется отдельными оконечными элементами.

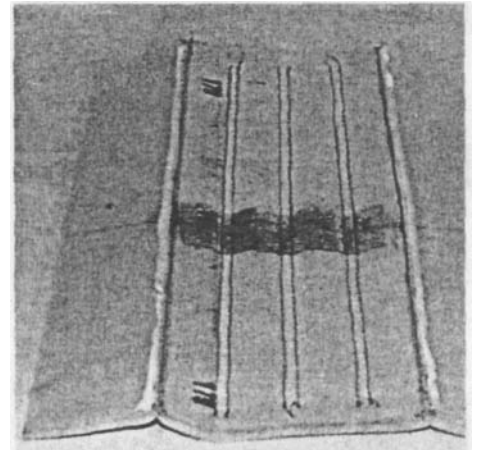
Это быстрый способ выполнить работу, когда для основной детали и оконечных элементов используется один и тот же мате-



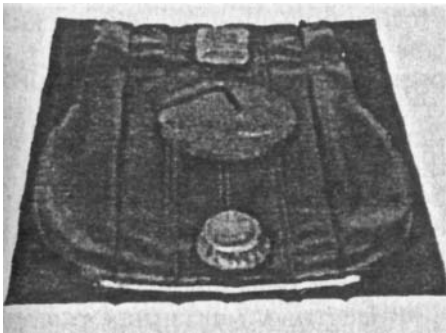
Вот оригинальные виниловые ушки.



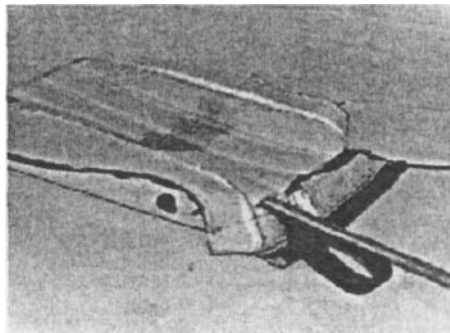
После того как вслепую пришьете оконечный элемент с изнаночной стороны поролона, пришейте материал крепления прямо поверх него.



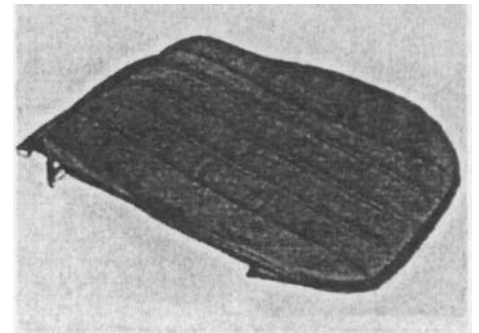
На изнаночной стороне вставки видны ушки из прозрачного винила, зашитые поверху складки, и зашитые вслепую оконечные элементы с креплениями.



Сложите старую основную деталь подушки сиденья с только что сделанной вставкой. Прижмите их или прибейте гвоздиками к столу.



Я закончил шивание и теперь заправляю нагревательные элементы обратно в складки. Если вы планируете сделать так же, вставляйте их аккуратно. Проверьте, чтобы по пути внутрь они не согнулись.



Вот обивка, готовая к установке.

риал. На нашем сиденье скамеечного типа складки и оконечные детали были сделаны из материала разных цветов, так что их нельзя было выполнить таким образом.

Снова переверните материал наизнанку и вшейте крепления. Теперь вы готовы подгонять старую деталь обивки к новой.

#### Подгонка вставки

А вот исключение из правил. Раньше я настаивал, чтобы вы никогда не использовали старую обивку в качестве лекала. Если эта старая деталь вытянулась или иным образом деформировалась, то новая тоже не будет сидеть хорошо. Ну, мои рассуждения своей справедливости не утратили, однако здесь у нас

достаточно новый автомобиль, ему всего один год. Так что вероятность какой-нибудь деформации очень мала.

Разложите старую обивку поверх только что сшитой вставки, совместите швы и, как в случае этого сиденья, совместите средние крепления. Положите на обе детали грузы, чтобы прижать их или прибейте гвоздиками к столу или куску фанеры, как делали это раньше. Аккуратно проведите мелом линию по наружному краю кромки, делая отметки на месте каждого надреза, которые служат метками на старой детали. Не забудьте про метки!

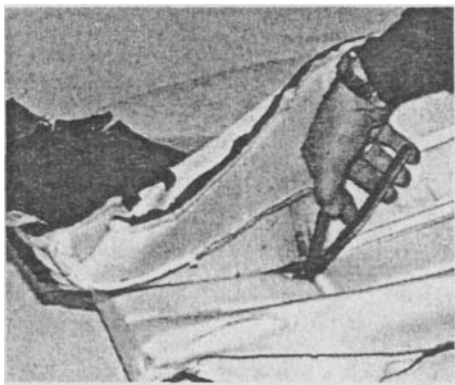
Теперь идем к швейной машинке. Следующие шаги вы уже сделали, но мы их упомянем еще раз.

#### Сшивание подушки спинки

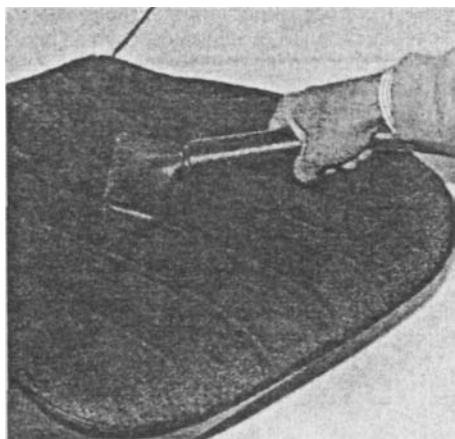
Сделайте закрепляющий шов по меловой линии и срежьте лишний материал прямо около самого шва. Начиная от метки, которой вы обозначили, где начать шов, положите обивку с прикрепленным рантом поверх новой вставки. Начните шивание с обшивкой и рантом, сохраняя припуск на шов шириной 1,2 см и совмещая надрезы (метки). Не забудьте закрепить строчку в начале и конце шва. Завершите работу вшиванием распялки. Ну вот, вы это сделали!

#### Присоединение к раме

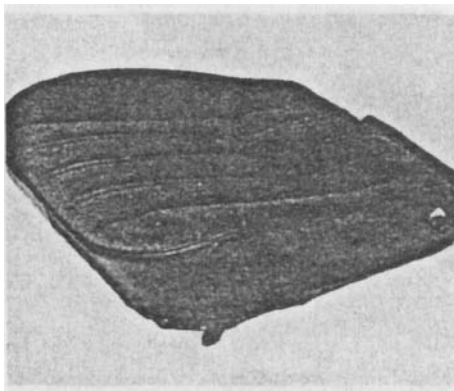
Теперь вам нужно присоединить вашу работу к раме сиденья. В моей работе мне нужно было сначала вставить нагревательные элементы. Чтобы сделать это, для начала я сделал надрез в поролоне в каждом



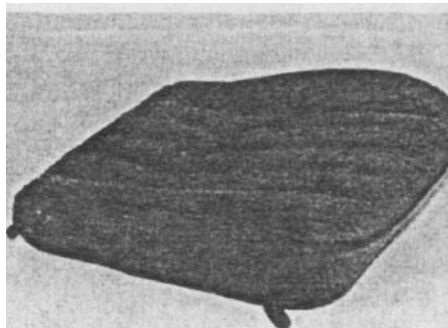
Всегда начинайте установку со среднего крепления.



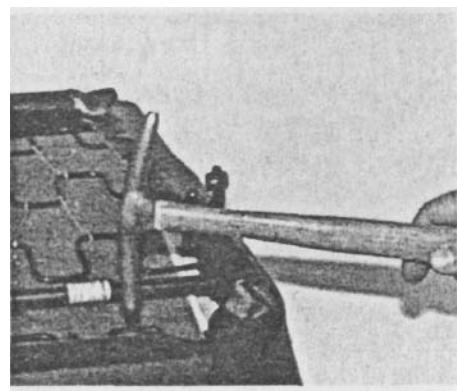
Теперь выглядит неплохо. Немного пара, чтобы ворс лег в правильном направлении, и работа готова.



Когда крепления зафиксированы, натяните обивку на сиденье. У вас должны остаться только мелкие морщины, которые исчезнут, когда обивка будет закреплена. Если у вас появились большие морщины, должно быть, вы не выровняли должным образом обивку. Перережьте кольца, заново выровняйте ее и прикрепите снова.



Наша законченная подушка сиденья. Теперь переключаемся на спинку.



Ах, как это просто! Почему же раньше не додумались? У меня уже руки болят от инструмента для установки колец с булавками!

конце четырех складок. Затем я вставил метровую линейку между поролоном и тканью, чтобы разделить клеевое соединение. Я знал, что мне придется это сделать, поэтому, приклеивая ткань к поролону, я использовал очень мало клея. На конце каждого нагревательного элемента есть маленький разрез, в который хорошо помещается узкая линейка.

Я надеваю разрез на конец линейки, пропуская с ее помощью нагревательный элемент в складку между тканью и поролоном. Когда нагревательный элемент появляется на другом конце складки, я перехватываю его, придерживаю на месте и вынимаю линейку. С этого момента процесс установки ничем не будет отличаться от того, что мы делали раньше. Вывернув обивку наизнанку, положите ее поверх сиденья и выровняйте. Ес-

ли, как в моем случае, у вас есть средние крепления, их нужно прикрепить в первую очередь. В своей работе я сложил каждую пару виниловых «крылышек» вместе. Я вставил каждое вновь образованное ушко в соответствующее отверстие в середине сиденья и приколот их булавками с кольцами к проволоке-держателю. Любое среднее крепление вы должны закрепить раньше, чем боковые крепления. Ведь прикрепить средние крепления после того, как закреплены боковые, практически невозможно. Теперь натяните обивку вниз на поролон и раму сиденья и прикрепите ее к основанию. В своей работе я надену заранее проколотые отверстия в обшивке на ушки рамы и затем загну их молотком.

Интересный инструмент, который вы видите на нижней ле-

вой фотографии — это отпариватель. Это небольшой промышленный отпариватель, используемый в большинстве мастерских для удаления малых морщин и расправления ворса после того, как он был смят при работе триммером. В более крупных отделочных мастерских обычно бывают большие промышленные отпариватели. С таким вы встретитесь в главе про откидной верх. Тем не менее это решение и для вас.

В местных магазинах тканей наверняка продаются маленькие пластиковые ручные отпариватели, используемые в первую очередь производителями одежды. Они стоят недорого и неплохо справляются с работой даже на специальных автомобильных тканях. Если вы не хотите тратить деньги, есть еще один выход. Возьмите маленький опрыскиватель и налейте в него простой чистой воды. Нанесите средний слой воды на поверхность ткани. Помните, теперь вы работаете с тканью, а не с винилом (См. Главу 4, стр. 56 — как предотвращать появление морщин на виниле или Главу 6, стр. 71 — про их удаление). Средний слой воды — это такой слой, когда еще немного и она начнет капать с ткани.

Пригладьте ворс материала вперед, от спинки сиденья к его краю. На спинке пригладьте ворс сверху вниз. Теперь достаньте старый фен и высушите намоченный материал. Он должен дать достаточно тепла и пара для совершения работы. Никогда не используйте для такой работы

обычный утюг с отпаривателем. Паровой утюг нагревается до такой температуры, что может расплавить акриловые волокна ворса, если вы случайно дотронетесь им до них. Этого не будет при использовании пластикового парового утюга, упомянутого выше. Теперь давайте соберем спинку.

### Изготовление и сборка обивки спинки

Даже не являясь точной копией, спинка собирается почти так же, как и сиденье. В нашем сиденье крепления доступны снаружи. Это значительно облегчает снятие и установку обивки. И опять на фотографиях вы можете видеть, что на обивке спинки по бокам есть пластиковые крепления, такие же как в середине. Они аналогичным образом изготавливаются из прозрачного винила.

В верхней части подушки спинки мы найдем две накладки, которые служат протекторами ткани в месте крепления подголовника. Обычно они одинаковы во всех автомобилях, и их можно снять, аккуратно нажав на пластиковое фиксирующее кольцо, расположенное вокруг накладки. Я подчеркиваю, аккуратно, потому что их можно будет использовать второй раз, если вы их не сломаете и не растянете.

Вырежьте, шейте и подгоните основную деталь обивки, как вы делали это для сиденья. Если вы столкнетесь, как и я, с боковыми пластиковыми креплениями, помните, что они пришиваются после того, как сделан верхний шов для окончательных элементов. Просто вернитесь и добавьте полосу прозрачного винила шириной 3,8 см. Позже сложите новую обивку со старой и перенесите метки для ушек. Срежьте лишний материал вокруг ушек и можете продолжать.

Скорейший способ вставить обратно эти накладки для подголовника — вставить входящую половину в обивку, разместить вторую половину над отверстием во входящей половине и проверить, чтобы все было сравнено с обивкой. Поместите муфту из автомобильного набора поверх второй половины накладки и аккуратно опустите ее в углубление



Здесь BMW дало мне передышку. Я могу подобраться к булавкам с кольцами в креплениях снаружи. Великая помощь в снятии и установке обивки.

входящей половины, плотно прижимая к ткани. Теперь вы полностью готовы пришивать обшивку или обшивки к основной детали.

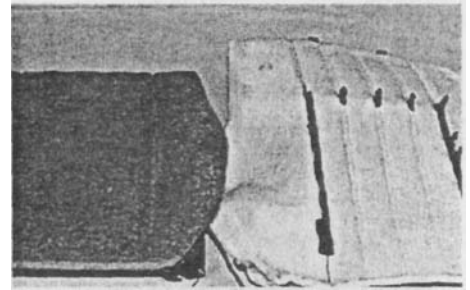
Установка готовой обивки спинки происходит точно так же, как установка обивки сиденья. Сначала зафиксируйте крепления, затем натяните обивку на раму. Только сначала проверьте, чтобы все было как следует выровнено. Если крепления находятся не на месте, все остальное тоже будет не на месте, и у вас появятся невероятные морщины. Если так и случится, то есть появятся большие морщины, когда вы будете натягивать обивку на сиденье, вернитесь и срежьте кольца с креплений. Снова выровняйте обивку и попытайтесь еще раз. Когда у вас будут закончены обе подушки, вы будете готовы к работе над подголовником.

## ПОДГОЛОВНИКИ

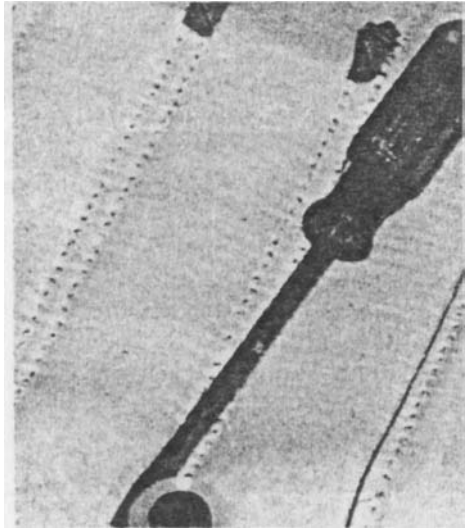
### Снятие обивки

Все подголовники заканчиваются снизу, где завершение можно спрятать, если подголовник находится в опущенном положении. Различаются подголовники тем, как закончена обивка в каждой машине. У большинства обивок, как в нашем случае, на каждом конце пришит фиксатор какого-нибудь типа. Обычно это жесткий кусок пластика или иногда кусок ранта (как мы потом увидим на среднем подлокотнике), который уходит в канавку в раме подголовника.

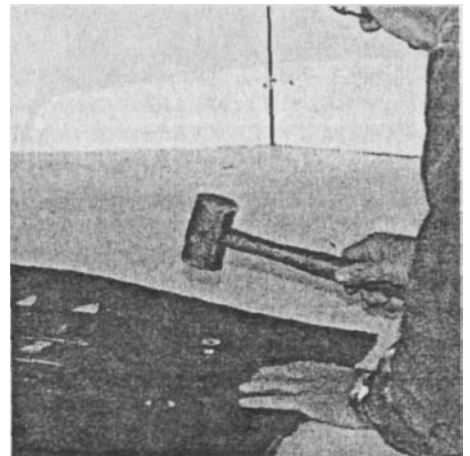
На некоторых более старых машинах обивка крепилась раз-



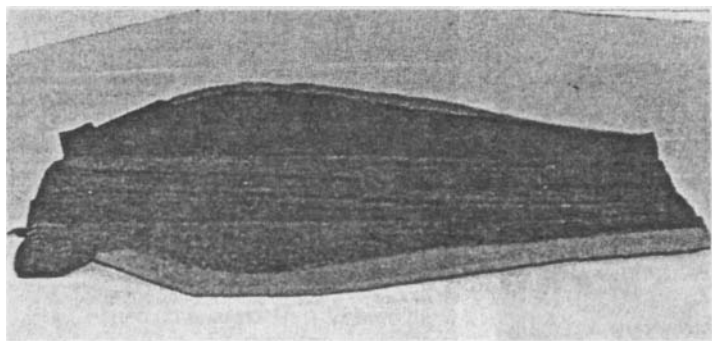
Сняв обивку, я выяснил, что крепления сделаны из пластика.



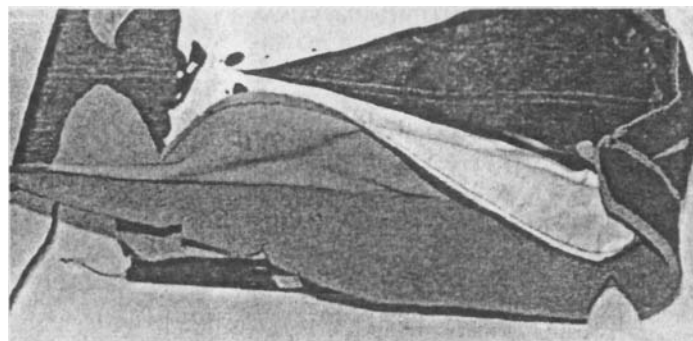
Будьте осторожны, когда попытаетесь извлечь эти крепящие кольца у прокладок подголовника. Если вы сломаете одно, не выбрасывайте его. Когда придет время устанавливать обивку, сделайте это. Затем скрепите его термоклеем и прикрепите в входящей половинке накладки.



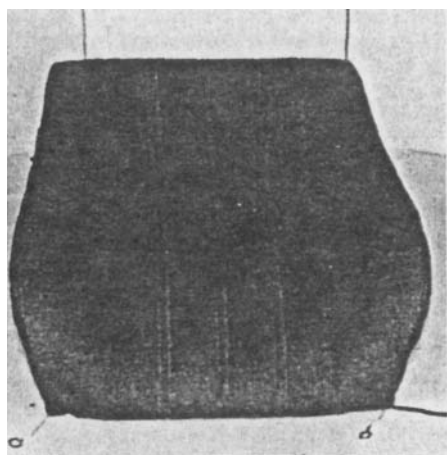
Поскольку свое кольцо я не сломал, я могу использовать муфту, чтобы вставить его обратно на место. Проверьте, чтобы размер муфты примерно подходил к кольцу. Если муфта будет слишком большая, она просто сомнет края крепежного кольца, а не заправит его внутрь.



Я оставил около семи с половиной сантиметров поролона по внешнему краю основной детали. Это добавит набивки сторонам.



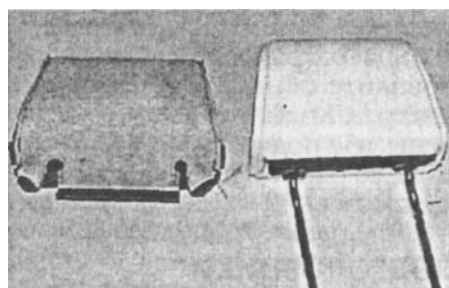
Здесь вы можете видеть, как я сделал V-образные вырезы в поролоне, чтобы его можно было расправить по углам так, чтобы из-под ткани ничего не торчало.



Законченная спинка. Скоро у нас будет целое сиденье.



Сначала нам понадобится подголовник. Я начал снимать обивку, вытащив фиксатор из канавки.



Снимая обивку, будьте очень осторожны, чтобы не порвать ее, особенно в тех местах, где рванты соединяются снизу.

где соединяются оба ранта. Это слабейшее место легко может порваться при небрежном обращении. Сжимайте поролон по всему подголовнику, чтобы снять напряжение в этой области в то время, как вы снимаете обивку.

Как и прежде, в работе по обивке сиденья, оставьте множество меток на разных деталях подголовника. Я отмечаю перед основной детали, чтобы быть уверенным, что ворс новой ткани ляжет в правильном направлении. Я отмечаю боковины, чтобы знать, где лево и где право и где заканчиваются ранты. Чем больше у вас информации, тем меньше вероятность того, что вы запутаетесь. Поскольку я использовал те же куски ранта повторно, я даже их разметил — правый и левый, передний и задний.

ными способами с помощью скоб, креплений или булавок с кольцами, молний или застежек-липучек. Я бы настоятельно рекомендовал вам устанавливать обивку по одной, чтобы у вас перед глазами был пример. Открою вам большой секрет: я сам до сих пор делаю их по одной!

Я сниму обивку, вставив отвертку в канал фиксатора (с ее помощью извлеку один конец материала).

На фотографии вы можете видеть фиксатор из жесткого пластика, используемый BMW. Сняв оба конца материала, я стягиваю обивку с рамы. Будьте очень осторожны в том месте,

#### Раскрой, подгонка и сшивание

Еще раз проверьте, чтобы убедиться, что у вас достаточно ме-

## СНЯТИЕ ПОДГОЛОВНИКА - АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ МЕТОД

У некоторых подголовников, особенно на моделях 60 - 70-х годов, есть пружинный замок, который не дает вытянуть подголовник, просто потянув за него. Если вы наткнетесь на одно из таких устройств, вот как можно его извлечь:

Купите в местном хозяйственном магазине кухонный шпатель, с лезвием шириной около 5 см и длиной 20 - 25 см. Оно должно быть тонким, сделанным из гибкого металла. Никакого дерева или пластика. Это будет ваш инструмент для открытия замка подголовника.

На верстаке или, если захотите, в машине вставьте этот инструмент между опорой подголовника, желобом; подголовник при этом должен быть опущен как можно ниже. Попробуйте сначала спереди сиденья. Однако некоторые замки закрываются сзади. Вставьте шпатель как можно глубже — насколько получится. Это отодвинет назад соединенный с пружиной стопор от опоры подголовника. Оставьте инструмент здесь и выньте подголовник из желоба. Если не сработает с первого раза, попробуйте еще. После пары попыток позовите друга, который мог бы тянуть под-



Этот шпатель удерживает подпружиненный замок, не давая ему опуститься в углубление в основании подголовника. Может потребоваться некоторое усилие, чтобы заправить его туда, так что подвигайте его немного.

головник, пока вы держите шпатель. Он обязательно будет вынут! Обратите внимание: это описание относится только к подголовникам с одной опорой. Модели с двойной опорой ли-



Как только замок будет открыт, подголовник поднимется. Может потребоваться некоторое терпение.

бо обладают явными зажимами, держащими их, либо вынимаются с помощью описанных выше техник.

ток. Разложите основную деталь на новом материале. Если это ворсистая ткань, спереди ворс должен быть обращен вниз. Это совпадает с направлением ворса на подушке спинки. Если вы будете заменять боковые детали, помните, что на них направление ворса должно быть таким же. Теперь сделайте разметку, обязательно перенесите все метки и указатели направления, а также прочие знаки. Когда ваша работа вам понравится, вырежьте ваши детали. В моем случае я вырезал две оконечных детали из старой обивки и пришил их к основной детали из нового материала. Это лишь один из способов выполнить работу в данном случае, потому что эти детали специально сконструированы так, чтобы смыкаться в канавке рамы.

Если в подголовнике используются молнии или застежки-липучки, я бы взял новые. Когда вы используете старые детали повторно, есть вероятность, что они сломаются или порвутся. Так что внимательно отнеситесь к этому вопросу.

Теперь вы должны сшить все детали. Простейший способ — пришить сначала рант к основной детали, затем к ним — боковые детали. Начните в месте начала шва и обшейте все по кругу. У новичка это иногда приводит к перекручиванию обивки. Если это произошло, разрежьте нитки, прикрепляющие боковые детали. Вместо того, чтобы начинать снизу, начните в середине верха и шейте до отверстия снизу. Переверните деталь, и снова, начиная с верха, прошейте другую половину. Повторите с другой стороны. У вас должна получиться идеально «прямая» вещь.

### Установка

Нанесите полноценный слой силикона поверх поролона и на внутреннюю сторону обивки. Это важный шаг, который нельзя пропускать. Вставьте поролон в обивку, расправив все линии и убедившись, что перед обивки оказался на передней стороне подголовника. Сожмите поролон и немного наденьте обивку на одну сторону. Повторите с другой стороны. Продолжайте натягивать обивку вниз

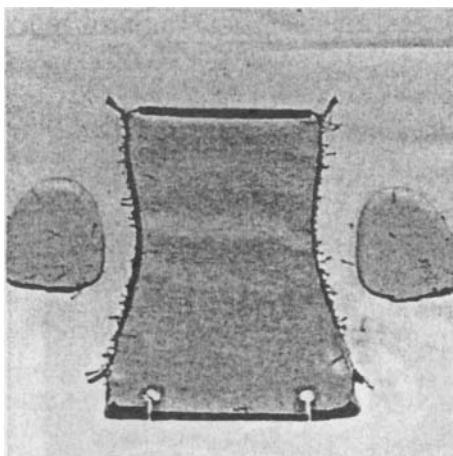
как можно дальше. Как вы делали это, снимая обивку, следите за открытой областью снизу, там, где заканчиваются ранты. По-прежнему это область повышенного риска разрывов.

Когда наденете обивку настолько глубоко, насколько получится, сильно сожмите поролон снизу с одного конца и натяните обивку на него. Повторите это с другой стороны и обивка замечательно сядет. Закройте обивку тем же способом, который использовался в оригинальном изделии.

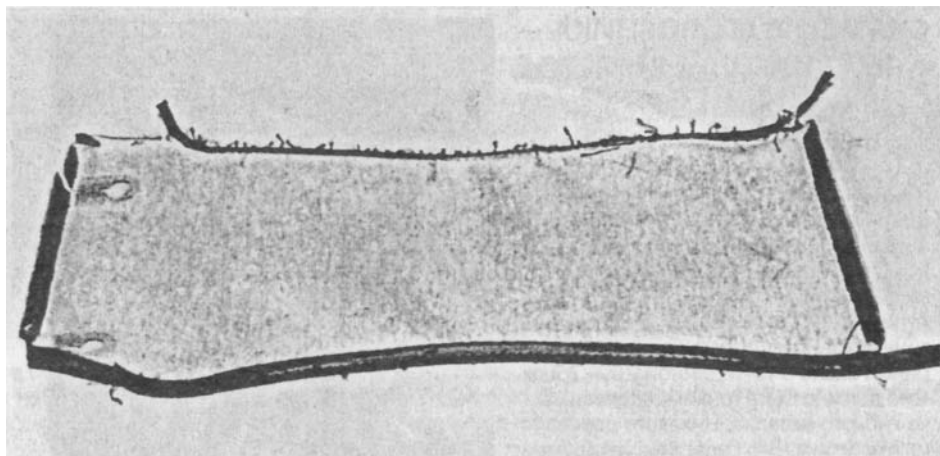
Если на обивке есть молния, сожмите поролон одной рукой, в то время как другой будете двигать замок. Если вы попытаетесь просто закрыть ее, все давление будет оказываться исключительно на замок и вы рискуете вырвать или сломать один или несколько зубьев.

В моей работе я просто заправил фиксаторы к канавке пальцами.

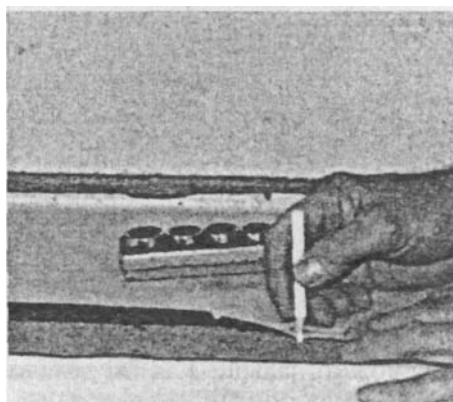
Это завершает изготовление подголовника. Можете приступить к следующему — прямо сейчас или когда будете делать вто-



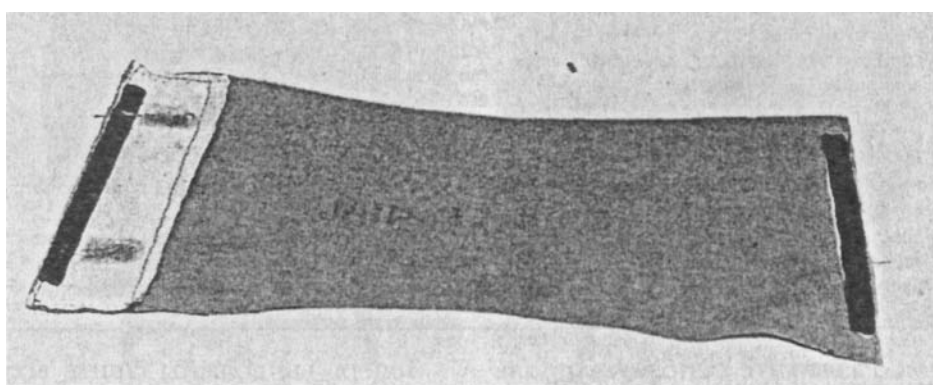
Видите все мои метки? Помимо собственно меток, я отметил перед и зад, лево и право.



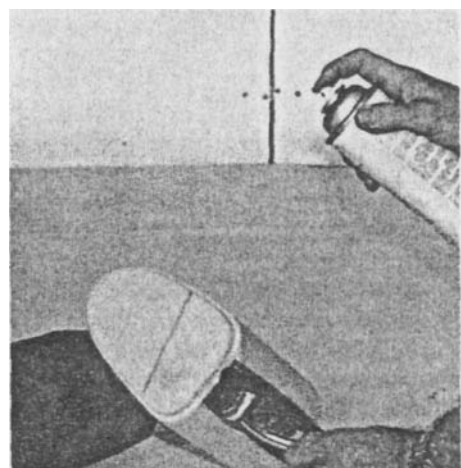
Здесь видны фиксаторы из твердого пластика, установленные на каждом конце основной детали обивки. Если они у вас будут в старой обивке, сохраните их и используйте повторно.



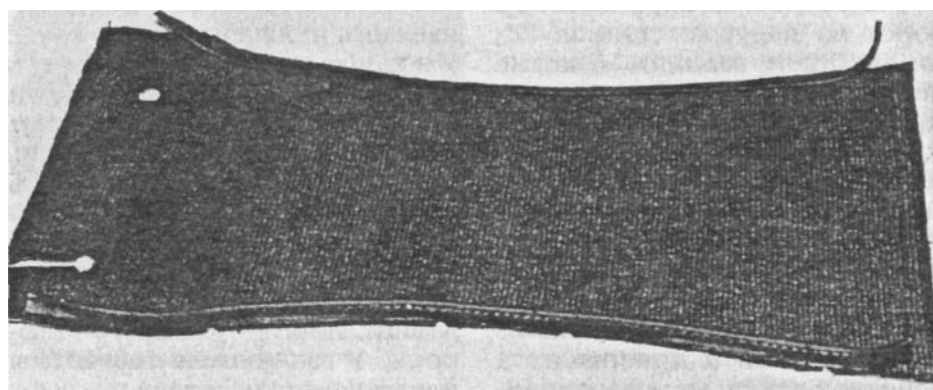
Тщательно перенесите все метки.



Теперь я отрезал и перешил фиксаторы к новой основной детали.



Какое благодеяние для обивки автомобилей этот силикон. Если у вас с ним проблемы или вы не можете его найти, оберните подголовник очень тонкой пластиковой пленкой, используемой в химчистках для защиты чистой одежды. Это позволит вам натянуть обивку почти так же легко.



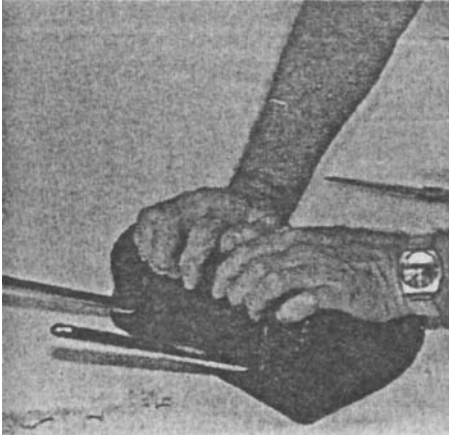
А вот другая сторона с пришитыми рантами.

рое сиденье. Вставьте готовый подголовник в спинку, и вы готовы к сборке сиденья.

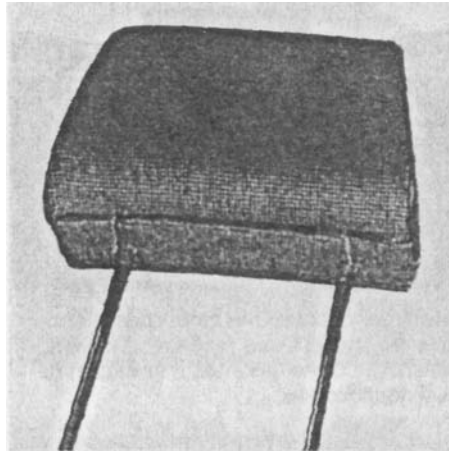
### СБОРКА СИДЕНЬЯ

Если у вас осталось одно сиденье целым, положите его на стол сбоку. Положите подушку сиденья верхом вниз, чтобы была видна другая сторона. Большинство пар ковшеобразных сидений являются зер-

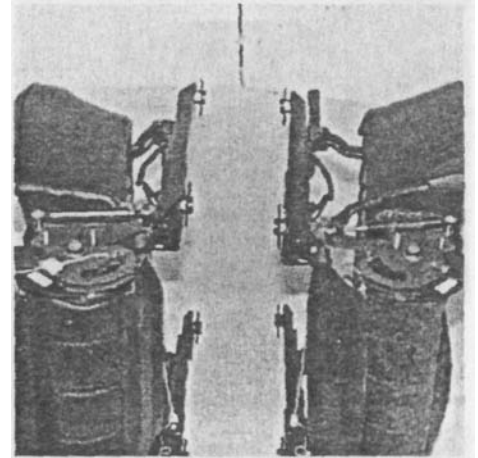
кальными отражениями друг друга. Начните сборку сиденья с установки шарнирного механизма. Затем установите ползья. И прикрепите их к шарнирному механизму, если это предусмотрено. Прикрепите к шарнирному механизму спинку и подсоедините все кабели. Когда все будет собрано, проверьте, работает ли механизм. Испытайте рычаги, ползья, убедитесь, что не повреждена электропро-



Самое замечательное в этих пластиковых фиксаторах, что они просто защелкиваются, закрепляясь на месте.



Готовый подголовник.



Да, я следую своим собственным словам. Я делаю по одному сиденью за раз.

водка. Когда вы убедитесь, что все находится в удовлетворительном состоянии, закройте наружную сторону спинки и насладитесь своей искусной работой!

Если вы делали только ковшеобразные сиденья, можете установить их прямо сейчас. Остальные погодите и посмотрите, как мы будем делать средний подлокотник.

## СРЕДНИЕ ПОДЛОКОТНИКИ

### Демонтаж

Они называются средними подлокотниками, чтобы их можно было отличить от тех подлокотников, которые располагаются в дверных панелях или панелях задней боковины. У вас может быть средний подлокотник спереди, сзади или и там и там. Подлокотники на одиночных сиденьях называются просто левыми или правыми. Чтобы облегчить жизнь, весь остаток главы мы будем опускать слово «средний» и называть его просто подлокотником. Сейчас мы расскажем вам о работе над задним подлокотником от той же самой BMW.

У каждого производителя есть свой собственный способ крепления подлокотника. Некоторые крепятся к подушке спинки и снимаются вместе с ней как единый блок. В других случаях вы обнаружите, что средний подлокотник является отдельным блоком, крепящимся к кузову автомобиля. Тогда он снимается независимо от подушки спинки.

В этом BMW устройство подлокотника — из простейших. Просто сожмите пару замков-ползунков и подлокотник буквально вывалится вам в руки. Снимите два винта с шестигранным шлицем с каждой стороны, и вы можете вынимать шарнирный механизм.

У большинства подлокотников есть откидная доска от самого подлокотника до подушки спинки или внутренней части кузова. Ее можно снять несколькими способами. Крышка нашего подлокотника была закреплена застежками-липучками. Другие способы крепления включают использование шурупов, заклепок, пластиковых защелок и множества других хитроумных устройств, словно призванных свести триммера с ума. Если вы наткнулись на одно из таких «хитроумных устройств», обратитесь за помощью к менеджеру по запчастям в местном дилерстве.

После того как вынете подлокотник и положите его на столе, знайте, пришло время снимать обивку. Эта задача решается почти так же, как на подголовнике, в креплении обивки на подлокотнике используются те же самые крепежные устройства. В том подлокотнике, который делаю я, используется кусок ранта, вшитый в каждый конец основной детали. Эти концы скреплены пластиковым зажимом, встроенным в раму подлокотника. Чтобы освободить их, я с помощью отвертки раскрыв зажим и мягко вытащил материал



Готовое сиденье выглядит точно так же, как на первой фотографии, только теперь оно покрыто великолепной дышащей тканью. Отныне — никаких обожженных ног и потеющих спин!

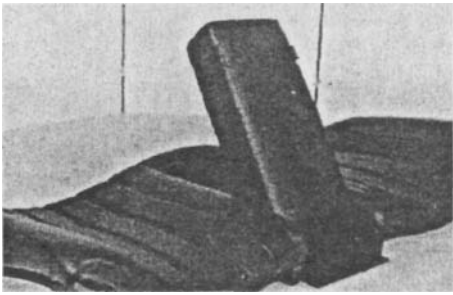
из зажима. Еще раз повторю, у вас может оказаться молния, застежки-липучки или любое пластиковое крепежное устройство. Потыкайте, поковыряйтесь, и вы быстро сможете понять, как скреплены детали.

Как и в случае подголовника, оставляйте много меток и обозначайте перед, зад, право и лево. Затем резакон распорите обивку на части.

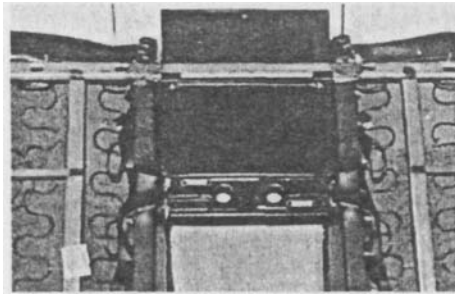
### Раскрой, подгонка и сшивание

Разложите старую основную деталь так, чтобы ворс был направ-

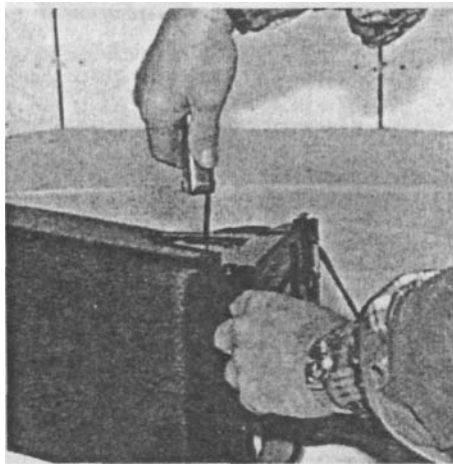
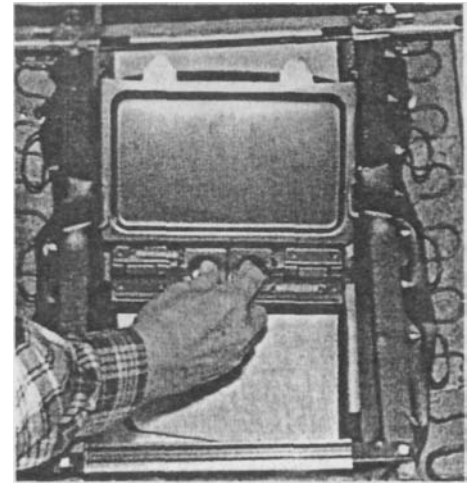




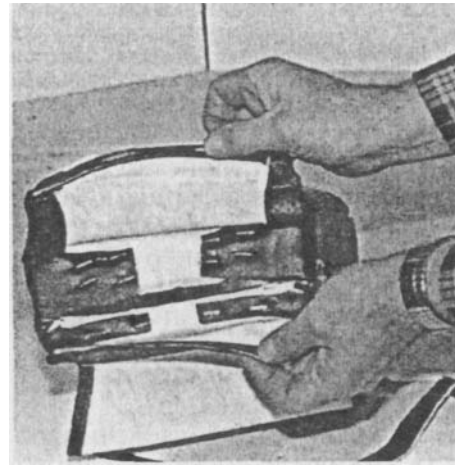
Больше всего этот средний подлокотник напоминает мне графа Дракулу, встающего из гроба. Даже сиденье сзади похоже на вампирские крылья летучей мыши.



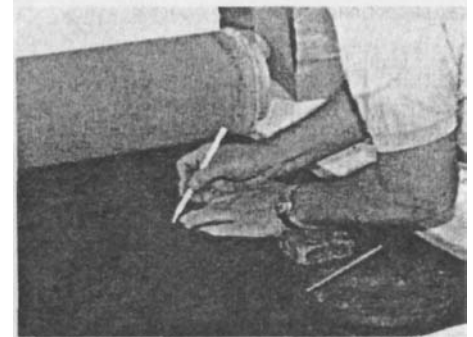
Все очень просто. Они даже сделали отверстия, чтобы было удобнее нажимать пальцами. Одно нажатие, и выпадает целый подлокотник.



Два винта с шестигранным шлицем с каждой стороны соединяют подлокотник с его механизмом. Это достаточно стандартное крепление.



Скобы пропускаются через поролон, а затем загибаются, совсем как на картоне. Хорошо, смотрите. Мы вытащим их без каких-либо сложных инструментов.



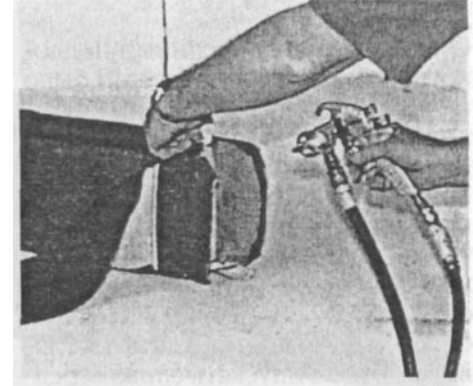
Проверьте направление ворса, прежде чем начинать разметку. Ворс должен быть направлен вниз (как на подушке спинки), когда подлокотник находится в вертикальном положении.



Я пришил крышку и ремень напряжения к основной детали. Если бы вы могли заглянуть на обратную сторону, то увидели бы также, что я пришил крепежные ранты к концам материала.



Немного силикона или пластиковой пленки, и затем натягивайте этот чулок.



А вот как мы справились без «слепого» инструмента для установки скоб. Немного клея, и концы как следует зафиксированы.

лен вниз, когда подлокотник будет установлен. Тогда направление ворса будет совпадать с направлением на спинке сиденья. Перенесите все ваши метки на новый материал. Вырежьте основную деталь (и боковые детали, если вы хотите полностью заменить обивку). Я использовал старую шторку, ремень напряже-

ния и боковые детали. Помните: я делаю вставку.

За швейной машинкой пришейте сначала крышку и ремень напряжения к основной детали. Если ваш средний подлокотник сделан наоборот (одна обивка и две основных детали) пришейте ремень напряжения к передней основной детали.

Вам будет неприятно собрать все детали, обнаружить, что ремень напряжения находится сзади, не доступный ни для кого.

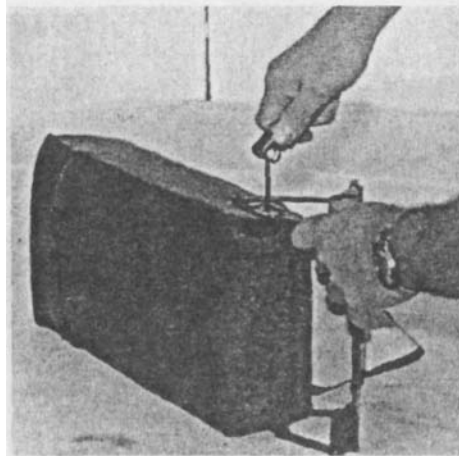
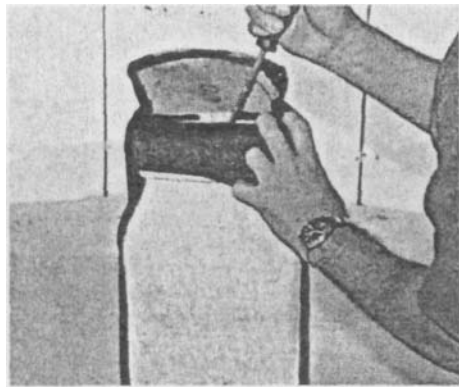
Дважды проверьте, все ли вы сделали правильно, а затем пришейте к основной детали обивки. Если у вас есть куски ранта, то сначала пришейте к основной детали их.

**Установка**

Процесс установки очень прост: нанесите силикон на все детали, а затем натяните обивку. Обивка наденется совсем как наволочка на подушку. Проверьте, чтобы перед обивки и передняя часть рамы были выровнены, прежде чем начнете натягивать обивку. После всех трудностей, которые пришлось преодолеть, чтобы убедиться, что ремень напряжения находится впереди, не дайте ему загнуться назад в результате смещения обивки. На фотографиях вы можете увидеть, что боковые детали подлокотника, который я делаю, закреплены скобами.

Это делается специальным инструментом для крепления скоб, который разводит зубцы скоб в стороны. Вы встречали такой тип скоб на картонных коробках, где детали крышки скрепляются скобами после того, как коробка заполняется. Для этого требуется специальный «слепой» инструмент для установки скоб, которого нет в нашей мастерской. Поэтому я решил эту проблему, приклеив боковые отвороты. После этого я заправил концы основной детали с прикрепленными рантами в зажим на раме — и вот обивка закончена. Процесс сборки идет в обратной последовательности относительно демонтажа: я прикручиваю шарнир и вставляю механизм в подушку спинки.

Ваша работа может оказаться чуть более сложной, особенно если подлокотник был прикреплен к кузову. Конечно, вы делали пометки, рисовали схемы или фотографировали, так что сборка не должна занять много времени. Нет ничего дилетантского в том, чтобы принимать дополнительные меры (какие угодно), чтобы обеспечить сборку подлокотника. Но вы проявите себя как полный дилетант, если вам придется обращаться к профессионалу, чтобы он собрал сиденье, поскольку вы были абсолютно уверены, что запомните, какой шуруп куда вкручивается! Будьте повнимательней к себе: делайте заметки, фотографии или рисуйте схему — или делайте и первое, и второе, и третье!



Закрепите монтажный кронштейн, и подлокотник можно устанавливать на спинке.

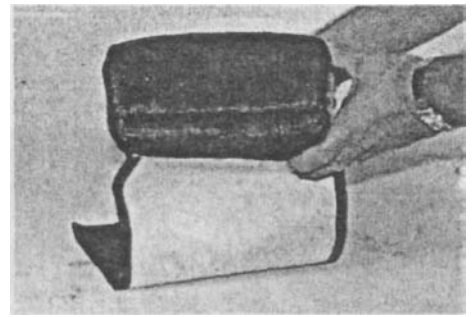
## ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СЛОВА О ЗАДНИХ СИДЕНЬЯХ

Я не собираюсь рассказывать много о задних сиденьях. Большая часть работы над ними практически идентична тому, что вы делали с передними сиденьями скамеечного типа в Главах 4 и 5. Но есть пара вещей, которые стоит взять на заметку.

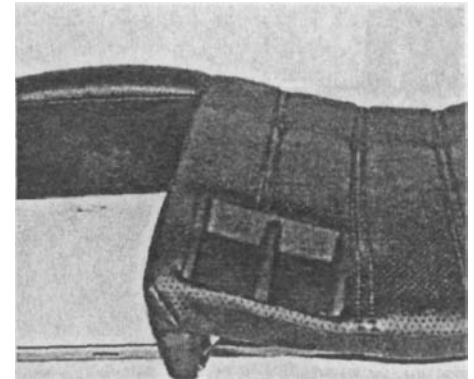
### Обработка изогнутой спинки сиденья

Спинка заднего сиденья, для которого я делал подлокотник, изогнута. Она сделана с учетом формы человеческого тела и обеспечивает дополнительный комфорт для пассажира. Также она обеспечивает дополнительную головную боль триммеру.

Помните, как мы беспокоились в Главе 4 о том, чтобы совместить складки на сиденье и спинке? Представьте, на этом сиденье нам тоже нужно совместить складки. Теперь подумайте, что это может значить в от-



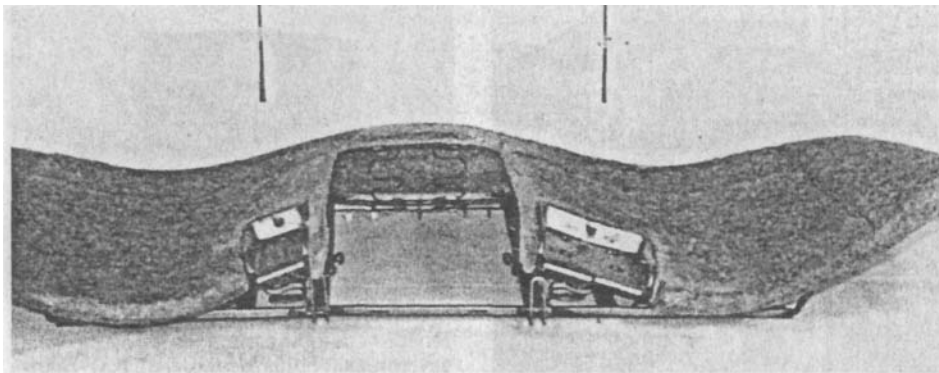
Теперь установите обратно фиксатор (слева). Готовый подлокотник (справа), гладкий, как шелк.



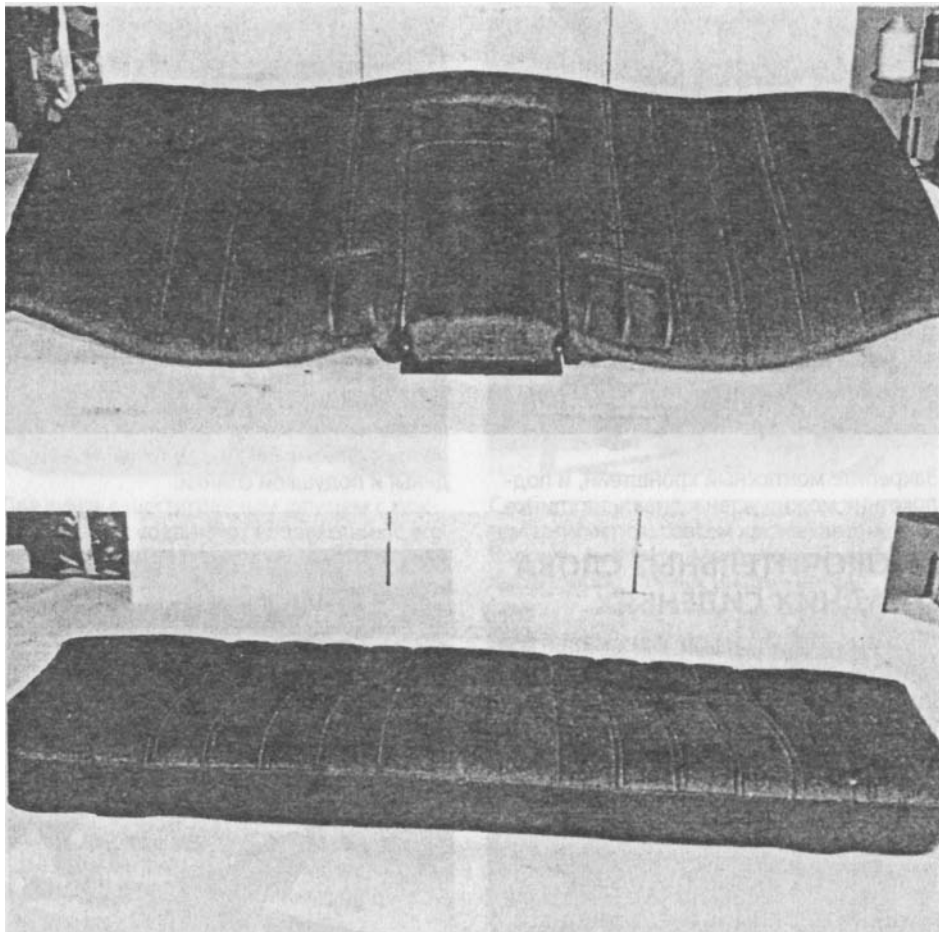
Крепления из жесткого пластика держат защелки ремней безопасности, чтобы они не проскальзывали между подушкой сиденья и подушкой спинки.



А вот со снятием этого могут возникнуть большие проблемы. У пластиковых крышечек есть зазубренные стержни, которые проходят сквозь металлическую накладку. Зазубрины не дают стержню выпасть. Я отгибаю уплотнитель назад, чтобы вытащить стержни. Потом при сборке сиденья мне потребуется загнуть уплотнитель назад, чтобы он снова мог выполнять свою работу.



Обратите внимание на величину изгиба подушки спинки.



Вот готовые спинки сиденья, ожидающие доставки к заказчику.

ношении изогнутой спинки. Если вы измерите ее, вы обнаружите, что ширина спинки (по ее поверхности) больше ширины сиденья. Если вы будете делать складки шириной 7,5 см на сиденье и спинке, работая от центра, складки и оконечные детали на разных частях сиденья не совпадут.

Чтобы справиться с этими сложностями, вам придется очень тщательно измерить складки на спинке, как сверху, так и снизу.

Верхний край спинки прямой, не изогнутый так, как нижний. Специалисты из Bavarian Motor Works (BMW) разрешили проблему, отлив обивку спинки. Мы не можем сделать подобное с тканью (и вообще можем гораздо меньше с нашими инструментами).

Однако это значит, что мы должны сделать складки на подушке спинки снизу шире, чем сверху. Это поможет разместить складки, принимая в рассмотрение особенности изгиба.



Перспектива заставляет ближние к нам концы складок казаться больше, чем дальние от нас концы. Однако это не только обман зрения, складки действительно сверху уже, чем снизу. Это помогает вместить этот изгиб в подушке спинки.

Более того, если вы столкнетесь с такими проблемами, я бы рекомендовал сначала выполнить обивку спинки. Затем установите ее в машину. Установите сиденье со старой обивкой и посмотрите, совпадают ли новые складки на спинке со старыми на сиденье. Если это так, идите в ближайшую мастерскую по обивке автомобильных салонов. У них уже есть сделанная работа, специально дожидаящаяся вас. Если же складки не совпадут, попробуйте вот что.

Мелом отметьте на сиденье, где кончаются швы складок спинки. Затем снимите обивку сиденья и расположите ваши складки в соответствии с метками, которые вы только что сделали. Тогда вы точно будете знать, что складки на сиденье и спинке у вас совпадут. И хотя складки на сиденье будут немного отличаться по ширине, но поскольку они будут совпадать со складками спинки, разницу в размере никто не заметит.

## РЕЗЮМЕ

Ну, я полагаю, что это была самая сложная работа из всего, что мы делали до сих пор. Однако если это не самая трудная работа из возможных, то по крайней мере, самая запутанная. Если вы сделали обивку для ковшеобразного сиденья новой модели, то по праву можете гордиться собой.

Самое важное, что вы должны вынести из этой главы — это знание того, что нужно оставлять множество меток на изнанке материала, чтобы точно представлять, где вы находитесь и как все это собирать. Во-вторых, хотя это и медленный способ, делайте по одному сиденью за раз, используя другое как подсказку.

# 8

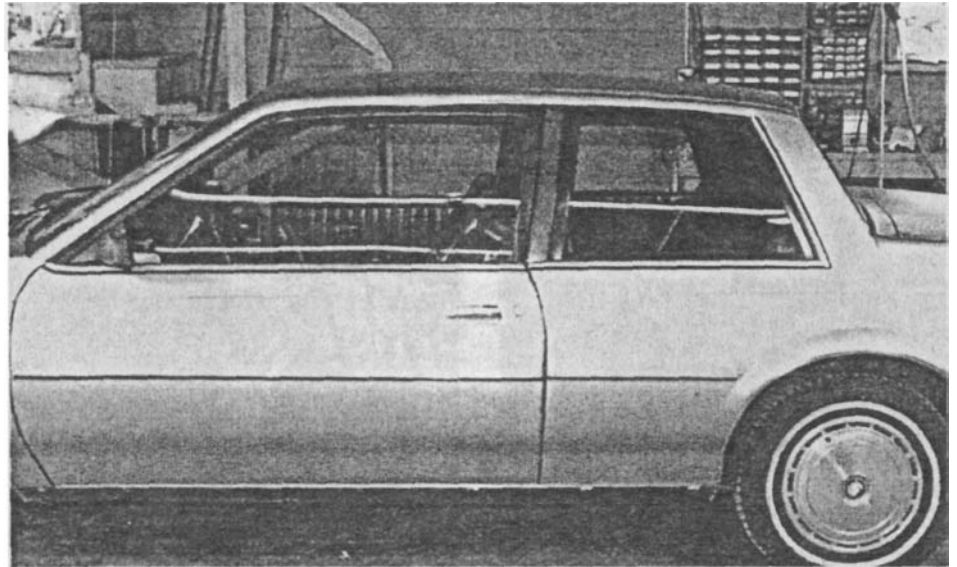
## Изготовление и установка винилового верха

Здесь у нас есть возможность выбраться на время из салона автомобиля и поработать над его экстерьером. Виниловые крыши достаточно популярны, настолько популярны, что они произвели целую революцию в дизайне крыши. Эти крыши бывают целиком виниловые, наполовину закрытые винилом, четвертные и псевдооткидные (симулированный откидной верх). Все они — описанные в нескольких следующих главах — ведут происхождение от оригинальных виниловых крыш, появившихся в начале 1960-х.

Те крыши перенимали традицию 20 — 30-х годов XX века, когда крыша автомобиля частично была металлической, а частично сделана из ткани, пропитанной смолой. Если вы помните сделанную на основе смолы краску, которой обрабатывалась тканая часть крыши, значит, вы не молоде меня!

Эти крыши с тканой вставкой — все, что осталось от тканого верха автомобилей, пришедших на смену экипажам. Так мы прошли полный круг: от тканевого верха первых безлошадных экипажей до цельнометаллических крыш современных автомобилей, сделанных по подобию крыш безлошадных экипажей!

Если вы размышляете над тем, стоит ли установить виниловый верх на автомобиль, на котором никогда такого не было, как на той машине, над которой работаем мы, остановитесь и подумайте, чего на самом деле вы хотите. Один из недостатков винилового верха — его фантасти-



Машина, над которой мы будем работать, попала в мастерскую прямо из магазина подержанных автомобилей. Они хотели ее немного приодеть, потому что выглядит она слишком простовато.

ческая способность собирать и удерживать воду. Это приводит к ржавлению, обычно в области заднего окна. Это означает, что рано или поздно потребуется вынимать окно, чтобы произвести ремонт кузова, когда его простет ржавчина, а это совсем не веселое занятие.

Если вы собираетесь заменить уже существующий виниловый верх, приготовьтесь к тому, что под ним окажется ржавчина. Если так и случится, вам нужно будет ее удалить. Воспользуйтесь шлифовальным станком для кузова или шлифовальным диском № 36 и удалите всю ржавчину. Далее хорошим наполнителем восстановите сточенную область, сравняйте ее с остальным простран-

вом и затем заново покрасьте. Обратите внимание, я сказал, покрасьте, а не загрунтуйте. Грунтовка только ухудшит положение. Она притягивает и удерживает влагу. На улицах можно встретить немало машин, владельцы которых начали ремонт кузова, добрались до грунтовки, забросили это дело, а теперь страдают от протупающей ржавчины!

Так что шлифуйте, ровняйте и красьте для получения аккуратной линии крыши!

### НАЧАЛО

#### Снятие отделки

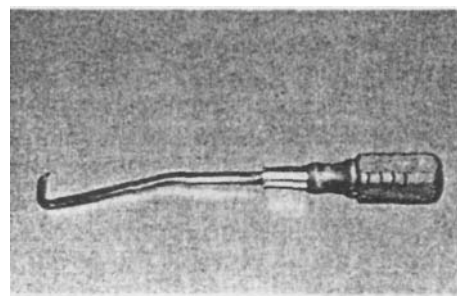
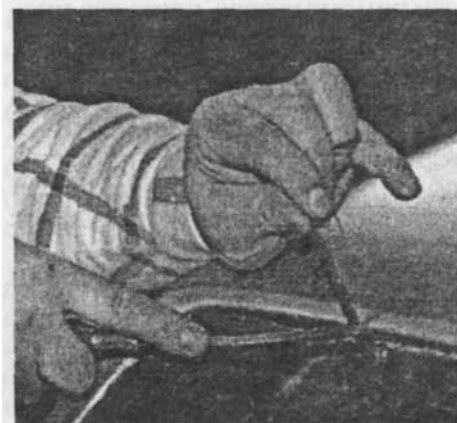
Если вы хотите правильно выполнить работу, нужно снять всю от-



Центр изготовления интерьеров и переделки автомобилей Just-Rite в Челси, Массачусетс. Его владелец Сидни Левин любезно позволил мне следить за работой его помощников в течение нескольких недель, фотографируя и задавая вопросы.



Чарли сразу приступает к работе. Он утверждает, что если я не буду мешать, он выполнит ее примерно за пять часов. Для начала он вынимает лобовое стекло и уплотнители заднего окна.



Вот вблизи тот же инструмент, которые вы видите на двух других фотографиях. Чарли сделал его из старой отвертки. С его помощью он извлекает виниловый уплотнитель из канавки.

делку, скрывающую необработанный край материала. Мастерские, предлагающие сделать полностью виниловый верх за \$50, не озадачиваются этим шагом. Они просто покрывают необработанные края силиконом и считают, что так и надо! Мы будем пользоваться силиконом, но совершенно не для того, чтобы закрыть необработанный край. Мы будем использовать его для того, чтобы предотвратить любую течь.

Чарли Каланна — наш необычный триммер/модельер/установщик винилового верха, который на первой фотографии начал снимать виниловый уплотнитель вокруг лобового стекла этого **Вуик**. В правой руке он держит инструмент, который сам сделал из отвертки. Он подцепляет виниловый уплотнитель и вытаскивает его.

Такие уплотнители есть спереди и сзади — они удерживаются сделанными в виниле зубчиками с помощью черного силикона. У многих более ранних автомобилей вокруг лобового стекла проходит планка из нержавеющей стали. В магазинах запчастей должен продаваться инструмент для извлечения этой отделки. Этот инструмент позволит вам забраться между стеклом и отделкой и ослабить крепление, держащее последнюю. Чтобы снова вставить накладку, потребуется просто вставить ее на место и как следует прижать основанием ладони.

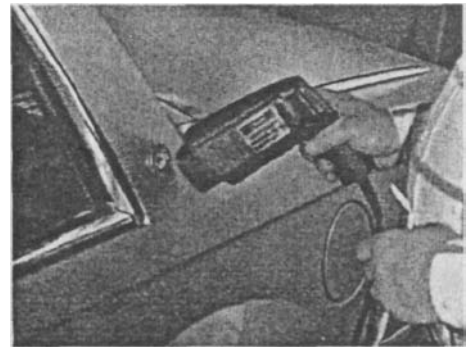
Сняв уплотнитель, вы должны отковырять как можно больше герметика. В той машине, над которой работаю я, уплотнитель был силиконовый. Дело в том, что очень сложно правильно (плотно) установить накладку на место, если по пути будут попадаться куски старого герметика.

Затем Чарли удаляет крепление герметизирующего уплотни-

**Слева:** Когда вокруг стекла устанавливается уплотнитель, установщик постоянно использует герметик. Это предотвращает протекание и помогает закрепить отделку или уплотнитель на месте. Весь этот старый герметик нужно удалить. Чарли выковыривает его совместными действиями ножа и инструмента, показанного на предыдущей фотографии.



Следующий шаг — снять герметизирующий уплотнитель с дверных проемов.



Если у вас нет воздушно-струйной установки, способной пригодиться для снятия эмблемы, воспользуйтесь феном или нагревательной лампой. При использовании нагревательной лампы будьте осторожны, чтобы краска не пошла пузырями.

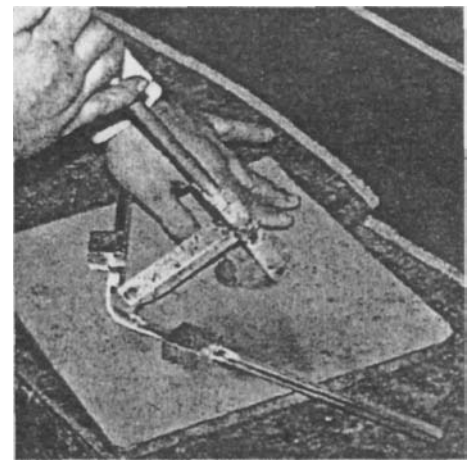
теля вокруг дверей. На некоторых машинах для этого сначала нужно удалить сам герметизирующий уплотнитель. Он может быть закреплен шурупами или удерживаться стенками крепления, в которое был вставлен. Обычно узнать, как он крепится к машине, можно, немного его поковыряв. Если вы не найдете шурупов, то, наверное, сможете аккуратно выковырять резину из канавки.

Под уплотнителем канавка закреплена шурупами, или (в некоторых машинах) заклепками. В этой машине шурупы проходили сквозь герметизирующий уплотнитель и его стальное крепление. Поэтому они снимались как единое целое. Поскольку этот автомобиль двухдверный, а не четырехдверный, заднюю часть отделки было не очень просто снять. Чтобы сделать это, Чарли пришлось бы вынуть большую часть интерьера, а затем заднее боковое окно. Дабы сэкономить время, а заодно и деньги, Чарли просто заправит необработанный край нового верха в этом месте под герметизирующий уплотнитель. Это можно сделать, отковыряв герметизирующий уплотнитель и заправив винил под него изогнутым ножом или шпателем. Последнее, что нужно снять — расположенную сбоку эмблему.

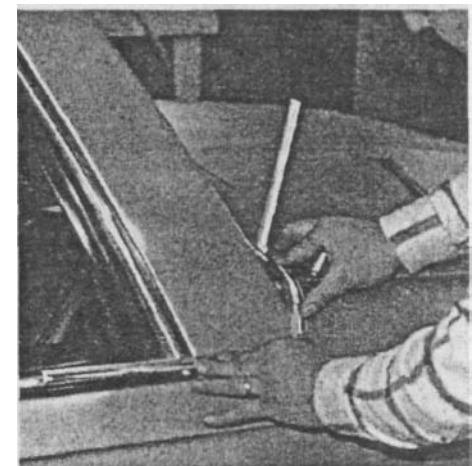
Эти эмблемы приклеены к задней боковине, поэтому они хорошо отделяются с помощью тепла. Дело это непростое. Вам нужно нагреть эмблемы до такой температуры, чтобы ослабить клеевое соединение, но недостаточное для того, чтобы сжечь краску — а разница между этими двумя температурами составляет всего несколько градусов. Немного нагрейте эмблему воздушно-струйной установкой, а затем попытайтесь снять ее, подковырнув пальцем. Любое усилие может сломать эмблему. Продолжайте нагревать эмблему до тех пор, пока не сможете ее оторвать. Сохраните эмблему. Мы покажем, как приклеить ее обратно.

#### Подготовка алюминиевой отделки

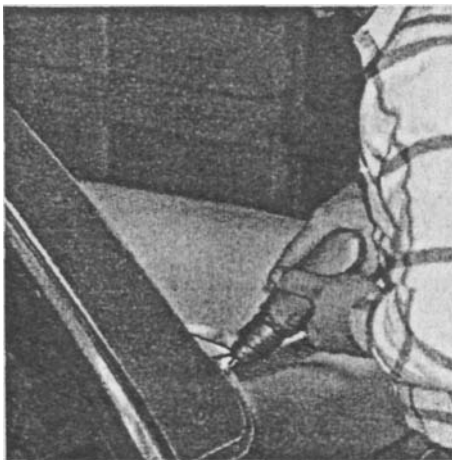
С помощью специально сделанного в мастерской инструмента Чарли придает изгиб в 90° алюминиевой отделке задней боковины. Вы можете использовать инструмент для сгибания трубок, сопоставимый по ширине с отделкой. Другие изгибы, которые не должны быть перпендикулярны боковой стенке отделки, могут быть выполнены пальцами. Проверяйте подгонку в процессе работы, работая от изгиба под прямым углом в обе стороны. Для кузовов некоторых конструкций потребуется сложный изгиб. Если это выше способностей



Это инструмент для сгибания алюминиевой отделочной планки. Его не стоит покупать, если вы собираетесь сделать только один верх. Воспользуйтесь инструментом для сгибания труб или парой торцовых гаечных ключей.



В своей работе Чарли проверяет каждый изгиб. Обратите внимание — он движется из середины в разные стороны. Таким образом он не рискует столкнуться с нехваткой материала с одного или другого конца.



Разметив положение отделки, он делает 4-5 отверстий диаметром 3 мм. Позже он через них закрепит заклепками крепления.

ваших пальцев, воспользуйтесь деревянным или кожаным молотком. Когда посадка будет именно такой, как вам хотелось, обрежьте концы до нужной длины.

Плотно прижмите деталь отделки к кузову и обведите ее по обеим сторонам жирным карандашом, перенося на кузов ее контуры.

Отделка держится пластиковыми застежками. Эти застежки, в свою очередь, крепятся к кузову заклепками. Используя воображаемую среднюю линию, просверлите в только что обведенной вами области 4 — 5 отверстий, так чтобы по одному из них

## УДАЛЕНИЕ КЛЕЯ

Независимо оттого, как аккуратно вы собираетесь наносить клей на машину и особенно если вы в первый раз работаете с клеевым пульверизатором, он наверняка попадет туда, куда не нужно. Есть два способа разрешения этой проблемы. Если у вас получился действительно безобразный подтек, не пытайтесь его вытереть. Этим вы только все испортите. Лаковый растворитель в клею часто плавит или размягчает наружный слой краски. Попытки его вытереть только нарушают размягченный верхний слой и оставляют следы.

Дайте клею высохнуть, затем отшелушите его. Затем, после того, как сутки машина постояла нетронутой и краска снова затвердела, отправляйтесь в магазин красок для автомобилей и купите немного мельчайшего состава для полирования. Если вы не желаете рассказывать работнику магазина, что про-



Защищающая лента не дает клею попасть в это место. Не стесняйтесь покрыть лентой любую область, вокруг которой вы будете распыскивать клей.

располагалось примерно в двух сантиметрах от концов планки. Используйте трехмиллиметровое сверло № 30. Позже вы заклепками прикрепите по застежке в каждое отверстие. Пока, однако, покройте обведенную область защищающей лентой.

Вам не нужна набивка в этой области. Защищающая лента позволит без труда удалить попавшие сюда капли клея, не дав прилипнуть набивке.

## НАБИВКА ВЕРХА

Набивка придает крыше красивый вид, сглаживает угловатость

изошло, просто попросите его посоветовать вам лучшую марку.

Вернувшись к работе, нанесите небольшое количество полирующего состава (столовую ложку или меньше) на чистую сухую хлопковую тряпочку, которую вы скатали в шарик. Теперь круговыми движениями втирайте состав в ту область, где был отодран клей. Продолжайте шлифовальные движения, теперь с большим давлением. За минуту-другую пленка начнет подсыхать от создаваемого вами тепла. По мере ее подсыхания к краске снова вернется блеск, и от подтека не останется и следа. Обрабатывайте нанесенный состав до тех пор, пока он полностью не высохнет, затем найдите на тряпочке чистое место и нанесите второй слой, если контуры капли еще не исчезли.

Чаще, чем большие подтеки, на поверхности образуются маленькие ка-

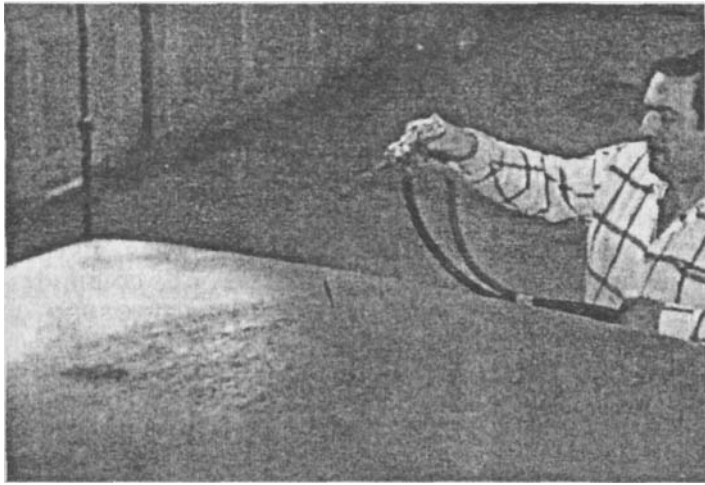
и скрывает любые дефекты крыши. Для набивки вы будете использовать особую пенку толщиной 0,6 см. Пенка гораздо плотнее поролона и гораздо меньше сминается, чем последний. Купите столько пенки, чтобы хватило покрыть весь верх, в том числе задние стойки. Из-за ширины машины на это не хватит одного куска. Потребуется два, как в работе у Чарли.

Начните с нанесения полноценного слоя клея на крышу и пенку. Дайте этому слою высохнуть, прежде чем накладывать пенку на крышу. Чтобы проверить, готов ли клей, приложите к покрытой им поверхности листок бумаги. Если бумага прилипает к клею, он еще слишком сырой, если она скользит по нему, не приликая, то он достаточно подсох. После того как сделаете несколько таких обивок, вы сможете определять готовность клея на ощупь.

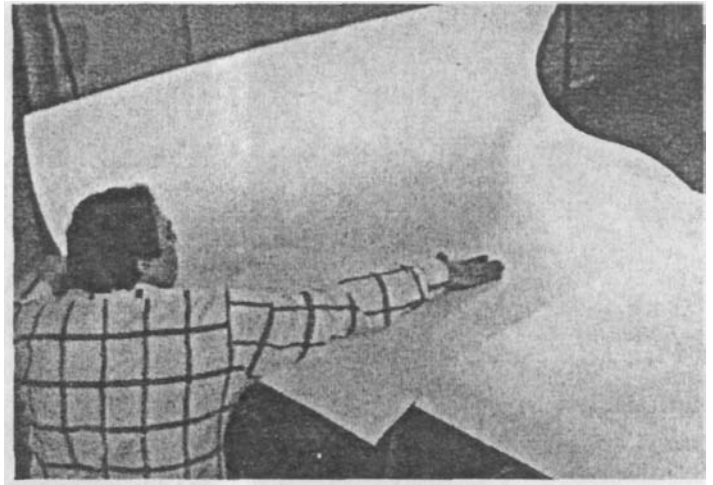
Проверка готовности клея очень важна. Если клей полностью высох, вы можете положить пенку на крышу и затем снять ее, если понадобится, до тех пор, пока не прижмете ее. Таким способом вы можете что-нибудь исправить.

Если клей по-прежнему липкий, то пенка приклеится немедленно (без всякого давления на нее). Если вы затем попытаетесь ее снять, она порвется. Так что

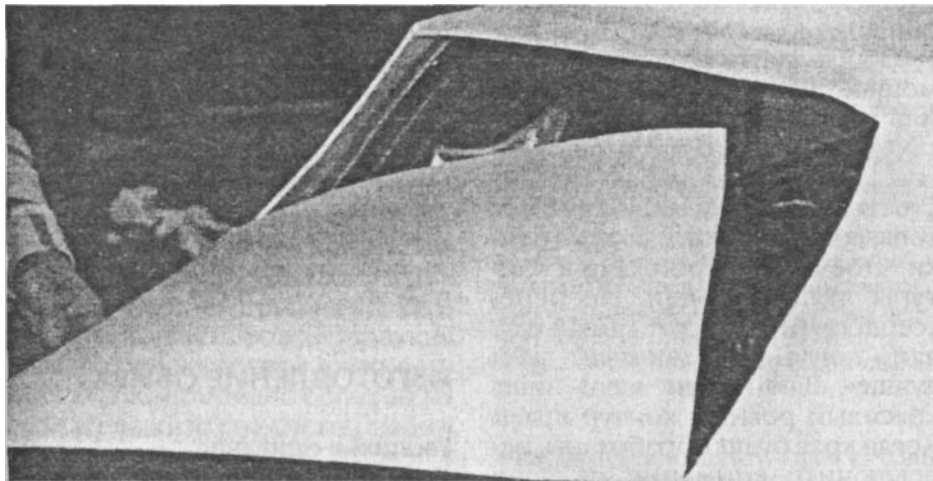
пельки клея, вызываемые избытком клея при распылении. Воспользуйтесь очистителем жира и смол, чтобы удалить их. Этот продукт продается в магазинах автомобильных запчастей. Нанесите приличное количество на чистую тряпочку и удалите мелкие капельки клея. Очистители жира и смол рассчитаны на использование поверх краски, поэтому они не причинят ей вреда. Этим же составом удалите старый клей с крыши, если вы заменяете уже существующий верх. Растворитель для лака делает все слишком липким, клей, краску, все. Он даже воздействует на изоляцию кузова. Поэтому отдайте предпочтение очистителям жира и смол.



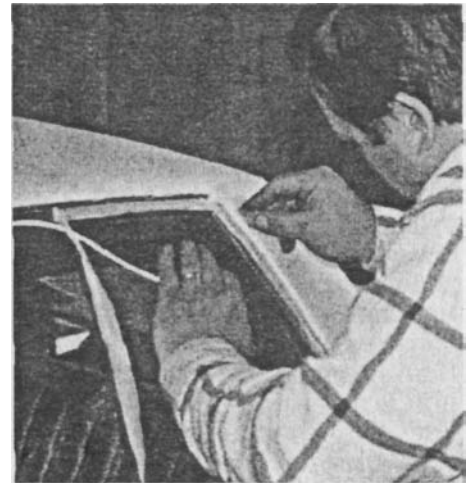
Наносите клей равномерным тонким слоем. Избыток клея способен проесть пенку или вспучить краску. Кроме того, тогда вы рискуете увидеть под материалом бугорки клея. Не забудьте дать клею как следует высохнуть перед скреплением.



Более широкий лист пенки сзади вырезан с учетом задних стоек крыши. Обратите внимание, насколько плотным сделал Чарли соединение деталей встык. Любая полость будет заметна через винил.



Сначала грубо прорезаются отверстия по верху. Затем будет тонкая подгонка.



Чарли обнаружил в пенке пузырь. Сделав в нем бритвой разрез, он дал выйти воздуху, и пузырь исчез.



Подогнав пенку по форме, вы должны ее отшлифовать и скруглить контуры. Это одна из тех деталей, которые делают работу профессиональной.





Не пропускайте этот шаг. Очень мягко отшлифуйте верх, чтобы быть уверенным, что винил не поднимется. Чарли начинает в центре и ведет шлифовальный блок к себе, делая только один проход.

дайте клею достаточно времени, чтобы высохнуть, прежде чем раскладывать пенку.

#### Установка пенки

Начните с размещения маленькой детали спереди. У нас нет необходимости пускать ее по передним стойкам крыши, но она должна опускаться немного ниже линии лобового стекла. Будьте очень внимательны, чтобы предотвратить образование пузырей и морщин. Пенка должна быть идеально ровной. Если у вас создается впечатление, что что-то не так, остановитесь. Выясните, в чем проблема, поднимите пенку и исправьте ошибки. Помните: нельзя оказывать давление на пенку до тех пор, пока вы не будете готовы закрепить ее на крыше.

Совместите заднюю деталь с передней, добившись плотного их соединения встык. Опустите концы по задним стойкам. Когда



Положите только что вырезанный вами кусок материала на крышу автомобиля. Таким образом вы можете проверить себя, прежде чем выкраивать вторую деталь.

все будет хорошо и вы почувствуете готовность приклеить пенку к крыше, как следует прижмите ее рукой.

С помощью резака обрежьте поролон вокруг окон и дверей. Режьте точно по линии крыши и перпендикулярно к ней. В низу задней стойки срежьте пенку по верхнему краю защищающей ленты.

Затем снимите ленту. Используйте хорошие, новые острые лезвия. Тупые лезвия скорее рвут материал, чем его обрезают. Когда все хорошо обрезано, вы готовы заняться шлифовкой.

Шлифовка придает пенке форму кузова. Это другая причина использования пенки. Ее можно шлифовать совсем как дерево, а поролон нельзя шлифовать вообще.

Отшлифуйте края пенки с помощью шлифовального диска или просто куска дерева с намотанной на него наждачной бумагой. Подойдет любая зернистость от 100 до 180. Скруглите только что обрезанные края пенки, чтобы они перетекали в контуры линии крыши. Не переусердствуйте. Это тот самый случай, когда «чем меньше, тем лучше». Вам нужен всего лишь красивый ровный контур краев. Когда края будут обработаны, переключите внимание на верх крыши.

У пенки, с которой вы работаете, есть очень тонкая «шкурка», образованная верхней частью поверхностных клеток. Эта шкурка при некоторых обстоятельствах может оторваться, но мы можем это предотвратить. Вот в чем проблема: когда



Облегчите себе жизнь, грубо обведя будущие контуры, прежде чем возвращаться к столу. Оставьте не менее 10 см кромки со всех сторон.

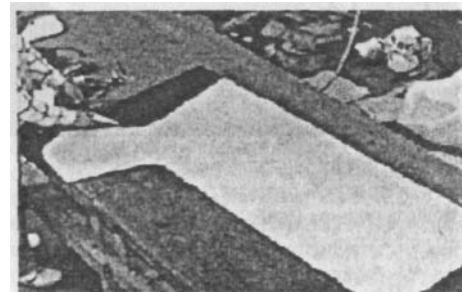
вы будете приклеивать обивку (а вы почти готовы это сделать) к пенке (которую вы уже установили) и попытаетесь ее поднять, она оторвет эту самую шкурку. Чтобы предотвратить это, слегка обработайте поверхность пенки шлифовальным диском, разрезая шкурку. Вы не собираетесь ее сошлифовать, вам нужно только ее разрезать.

Теперь, когда вы наносите следующий слой клея, готовясь к закреплению обивки, он проникнет через эти крошечные царапины и прикрепит шкурку к расположенным под ней клеткам материала. Никогда не встречали автомобили, обивка крыши у которых развеивается на ветру, а верх больше всего напоминает один большой пузырь? Делавший их триммер пропустил этот шаг, в результате чего не верх отклеился, а шкурка отошла от основного массива пенки. Так что потратьте минуты три и мягко сошлифуйте шкурку, чтобы работа получилась более долговечной.

## ИЗГОТОВЛЕНИЕ ОБИВКИ

### Раскрой и сшивание

Для крыши такого типа Чарли вырезает две детали и прокладывает шов по середине крыши. На вашей работе, как это часто бывает на машинах Ford, может быть два шва, по одному с каждой стороны кровли. Это ваш выбор как триммера. Работа с одношовной обивкой — самая простая. Если вас волнует оригинальность и вам нужны два



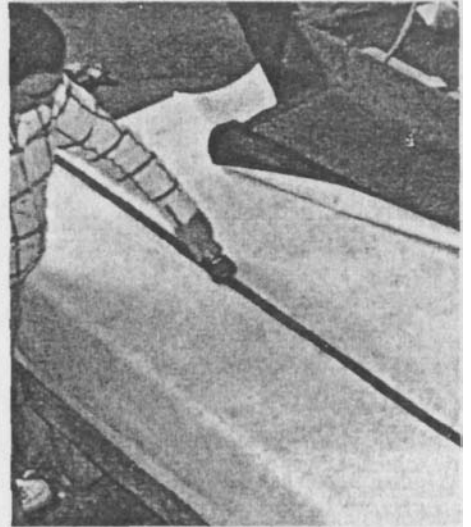
Обведя контуры одной стороны верха, используйте ее как лекало для другой половины. узкая деталь спереди и гораздо более широкая сзади, вырезанная с учетом задних стоек крыши.

шва, несомненно сделайте их. Загляните в Главу 9 про псевдооткидной верх, чтобы посмотреть, как подгоняется обивка из трех деталей.

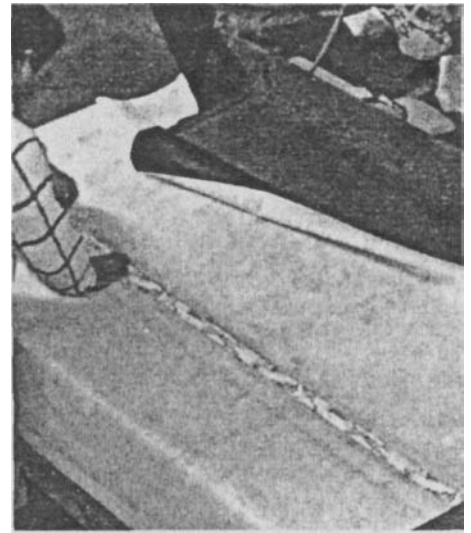
Обе детали, которые вы вырежете, должны быть сделаны в полную ширину винила, 137 см, и протянуться от основания стойки лобового стекла через верх и до переднего края багажника. Не скупитесь на материал, чтобы было с чем работать.

Определите, где проходит средняя линия лобового и заднего стекла, и отметьте их защищающей лентой. Позже вы можете уточнить их положение. Пока достаточно и приблизительного. Положите один кусок материала на левую или правую половину крыши. Сделайте так, чтобы край выступал за ранее отмеченную середину на 3—5 см.

Раскройте деталь, отрезав материал по контуру лобового стекла, боковых и заднего окон, оставив не менее 10 см кромки по всему периметру. Это облегчит обращение с материалом и позволит вам делать более короткие швы. Перенесите этот раскроенный кусок материала обратно на стол и сложите его с материалом для второй половины лицом к лицу. Совместите края, которые станут средней линией, и срежьте лишний материал. Теперь эти две детали готовы к сшиванию. Шов будет стандартным укрепленным французским. После сшивания деталей с припуском на шов 1,2 см, Чарли приклеивает кромки к основной части материала, затем приклеивает поверх



**По часовой стрелке сверху вниз:** Чарли подготавливает средний шов обивки к укреплению. Сначала он приклеивает 1,2-см кромку от своего первоначального шва. Затем с помощью ролика он укрепляет соединение. На шов наносится еще один слой клея и полоса укрепляющего винила. Последний потом обрабатывается тем же самым способом, с помощью ролика. Наконец он прокладывает по верхнему шву с каждой стороны от основного шва, выполняя таким образом очень прочный французский шов. Без этого укрепления средний шов может со временем разойтись под интенсивным ультрафиолетовым излучением солнечных лучей. Кроме того, он служит более надежной защитой от дождевой воды.

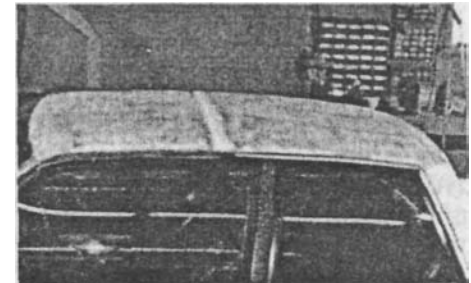
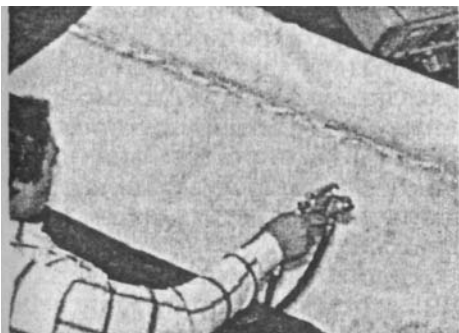


них укрепляющую полосу. Только после этого он прострачивает все это соединение по верху, отступив от основного шва 0,6 см. Теперь обивку можно приклеивать к крыше.

#### Установка обивки

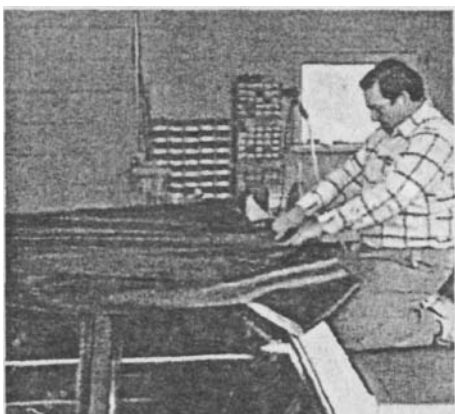
Вернитесь к автомобилю и уточните положение центров лобового и заднего стекла. Измерьте расстоя-

ние между наружными краями стоек лобового стекла или водосточными желобками и отметьте точное положение середины. То же самое повторите сзади. Средний шов должен располагаться по воображаемой линии, проведенной между этими двумя центрами.



Еще одна деталь, показывающая ваш профессионализм. Не дайте клею попасть на область соединения встык.

Теперь мы готовы прикрепить новую обивку к крыше. Добейтесь тонкого ровного слоя клея на поверхности винила и пенки. Не забудьте дать ему как следует высохнуть, прежде чем пытаться соединить эти материалы.



Здесь Чарли полностью погружен в работу. Хорошее сильное натяжение по шву позволит сделать его прямым и размещенным точно по центру. Проверьте, чтобы метка середины была точно размещена.



Закрепив верх, срежьте лишний материал. Только оставьте достаточно, чтобы заправить необработанные края под разные детали отделки.

Нанесите тонкий ровный слой клея на всю изнаночную сторону винила и на всю пенку на крыше. Оставьте по пять сантиметров с каждой стороны от шва соединения двух деталей пенки непокрытыми клеем. Если вы нанесете сюда клей, верх закрепится, а шов будет проступать сквозь винил. Так что обратите особое внимание, чтобы не покрыть клеем эту область случайно.



Расправьте морщины в каждом из четырех углов. Это чуть более удачный способ, чем работать от середины в стороны, как мы делали до этого.

После того как клей как следует высохнет, разложите обивку на машине. Положите ее на капот лицевой стороной вниз, чтобы передний край был обращен к лобовому стеклу. Приложите покрытую клеем сторону шва к метке средней линии над лобовым стеклом, отступив примерно 10 см от края обивки.

Теперь обивка лежит на капоте лицевой стороной вверх, а передний край прикреплен кверху по средней линии. Если у вас есть помощник, аккуратно положите обивку на крышу, следя, чтобы шов проходил по средней линии. Помните, что пока нельзя оказывать на винил никакого давления. Заберитесь на багажник, как на фотографии это сделал Чарли. Натяните шов прямо по центру, совместив его с меткой середины, которую вы сделали на заднем окне. Теперь он на месте. Если шов неплохо смотрится, слегка прижмите его.

Перейдите к одному из передних углов и натяните верх под углом 45° к линии шва. Повторите то же действие на другом переднем углу. Теперь перейдите на противоположный задний угол и расправьте морщины здесь.



Вам придется приложить серьезное тянущее усилие в области задней стойки, чтобы натянуть материал на сложный изгиб, существующий у края крыши. Если потребуется, немного нагрейте материал, но старайтесь этого избежать.

Наконец уберите морщины с оставшегося угла.

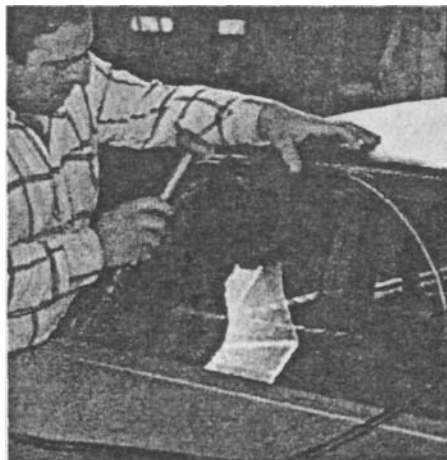
Не бойтесь приложить серьезное тянущее усилие. Материал не порвется и не оторвется от пенки. Так что займитесь им и уберите все морщины. Помните, на этот раз вы работаете с углами, а не от середины, как делали прежде. Последний шаг — как следует натянуть материал по задним стойкам. Возможно, здесь вам потребуется немного тепла, чтобы размягчить винил, потому что здесь находится изгиб в двух направлениях.

Не разогревайте винил слишком сильно. Это пересушит клей, сделав крепление ненадежным. И это само по себе может вызвать морщины. Такова природа укрепленного винила. Иногда при сложном изгибе, если винил слишком горячий, он может укладываться в нежелательные складки. Их очень сложно удалить, так что будьте осторожны. Если вы заметили, что они начинают возникать, остановитесь, дайте винилу остыть, затем продолжайте.

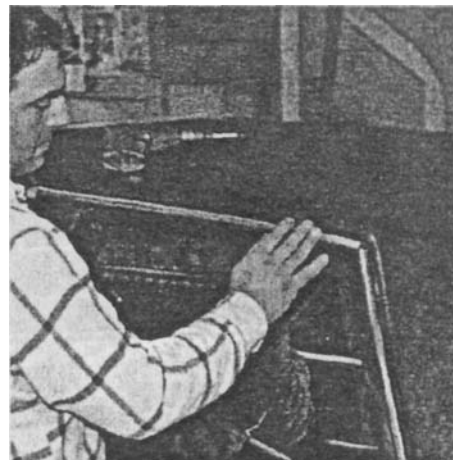
Расправьте винил вокруг задних стоек, затем пригладьте весь верх, чтобы обеспечить хорошее крепление. Теперь ваш верх принимает законченную форму.



Чтобы обработать обивку вокруг заднего бокового окна, Чарли отковыривает герметизирующий уплотнитель с помощью прута и заправляет край материала под него изогнутым ножом.

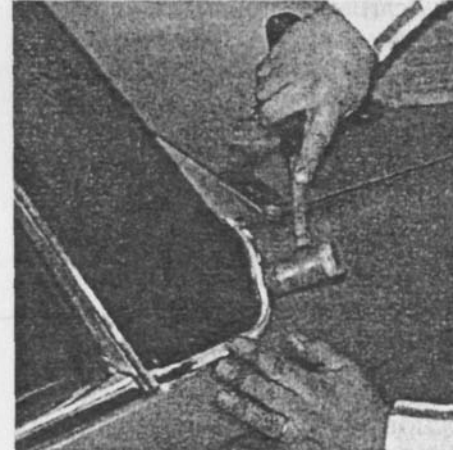
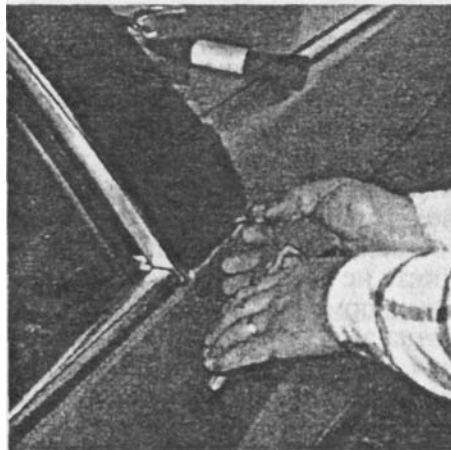


Заполнив пустоту между окном и крышей герметиком, Чарли деревянным молотком заправляет уплотнитель на место. Если вы работаете с отделкой из нержавеющей стали, вы должны по-прежнему использовать герметик. Он помогает предотвратить попадание воды через окно или через край вашей новой обивки крыши. На некоторых более старых моделях водосточный желобок встроен в линию крыши.



Заправьте ваш верх в устье водопроводного желобка, затем заполните его силиконовым герметиком. С помощью пальцев разгладьте герметик. Начиная с одного конца и перемещаясь к другому, создайте вогнутую поверхность, по которой будет стекать вода. Устанавливая на место герметизирующую накладку, убедитесь, что она надежно закреплена. Пользуйтесь герметиком во всех местах, где есть вероятность протекания воды.

**Справа:** Завершите работу установкой креплений для отделочной планки, которую вы сделали для нижней части задних опор крыши. Они крепятся заклепками диаметром три миллиметра. Для первоклассной и долговечной работы нанесите капельку герметика на конец заклепки. Это поможет предупредить просачивание воды между клепкой и кузовом. Во влажном климате подобные протечки могут привести к появлению ржавчины вокруг заклепки. Не переусердствуйте с молотком. Металлическая отделка мягкая, и в ней могут образоваться вмятины.



### Подгонка вокруг окон

Разгладив верх и проверив, что никакие свободные концы не свисают, вы можете начать подгонять верх по размеру крыши. Чарли начинает со срезания материала вокруг лобового и заднего стекла. Проверьте, чтобы после обрезания осталось достаточно материала, чтобы скрыть необработанный край под виниловым валиком или отделкой из нержавеющей стали.

Теперь перейдите к нижней части задних стоек и удалите всю кромку, оставив не более 2,5 — 4 см припуска.

Эта кромка будет полностью обрезана после того, как вы установите собственноручно сде-

ланные алюминиевые боковые детали.

Обрезая материал вокруг заднего окна, Чарли оставляет здесь его достаточно, чтобы заправить под уплотнитель. Он приклеивает передние края к верху дверных проемов, где их закроет герметизирующий уплотнитель. Когда все будет обрезано, можете начать повторную установку герметизирующих и оконных уплотнителей.

Если та машина, которую вы делаете, похожа на нашу, то следующий шаг — это заправка края обивки вокруг задних окон. Чарли пользуется маленькой монтажной, чтобы заправить обрат-

но резиновый уплотнитель, и изогнутым ножом, чтобы заправить под него винил. И это неплохо работает.

### ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ СБОРКА

#### Установка отделки лобового/ заднего стекла

Все, что вы сняли вокруг лобового и заднего стекла, теперь должно быть установлено обратно. В нашем *Вуик* используется виниловый валик, так что Чарли установит его обратно. Сначала он наносит очень щедрый мазок герметика (силиконового) по краю окна. Затем он укладывает валик на место, несколько раз обстукивая его



Новый виниловый верх с четкими линиями. Теперь эта машина выглядит так, словно на кону миллион.

пластиковым молотком. В заключение он стирает все следы выступившего герметика.

Если вы снова устанавливаете планку из нержавеющей стали, проверьте, чтобы держащие ее зажимы были в хорошем состоянии. Они крепятся к раме лобового и заднего стекла шурупами или заклепками. Иногда планки крепятся штырями, приваренными к раме. Все эти детали можно снять и при поломке заменить. Когда все будет в порядке, снова положите по периметру окна полосу герметика. Установите отделку на место и придавите ее основанием ладони. Если в руках у вас нет достаточной силы, воспользуйтесь резиновым молотком, а не деревянным, пластиковым или кожаным. Последние могут помять вашу отделку.

Перейдите к боку машины и установите герметизирующий уплотнитель. Некоторые тримеры предпочитают проложить между дверным проемом и уплотнителем еще одну полосу герметика. Это чрезвычайно затруднит ее удаление в следующий раз. Я обычно предпочитаю этого не делать. Если вы считаете, что вам нужно предотвратить любые течи, можете сделать это. Но знайте, что в следующий раз вам придется воспользоваться ножом, чтобы извлечь герметизирующий уплотнитель из-за дверного проема!

### Установка отделки задней опоры крыши

Теперь вы должны установить те две алюминиевые детали отделки, которые вы сделали. Вдоль этих полосок у вас должны располагаться пластиковые крепления и четыре концевика. Прикрепите заклепками эти крепления к кузову машины. Нашупайте отверстия под винилом. Используйте для этого шило или пробойник. Иначе вы никак не вставите заклепки. Наконец с помощью пластикового молотка заправьте отделку в крепления. Весь винил, торчащий из-под отделки, должен быть срезан резком. Последний шаг — замена эмблемы.

Эмблема прикрепляется термомоклеем. К сожалению, это единственная вещь, способная ее закрепить. Если у вас нет пульверизатора для клея, вам придется одолжить его у кого-нибудь. Нанесите пару капель на обратную сторону эмблемы и прижмите ее к поверхности. Накладывайте как можно меньше клея, чтобы он не проступал наружу, портя вид. Теперь у вас есть новый виниловый верх.

### РЕЗЮМЕ

В этой главе вы научились работать с пенкой. Вы найдете целый ряд применений для этого материала, когда будете совершенствоваться в нашем деле. Пенка исполь-

зуется во многих местах, где необходим аккуратный вид (приборная панель, панель багажника, дверные панели). Важно помнить две вещи: 1) у нее есть шкурка, которая может отделяться, 2) перед приклеиванием дайте клею как следует высохнуть.

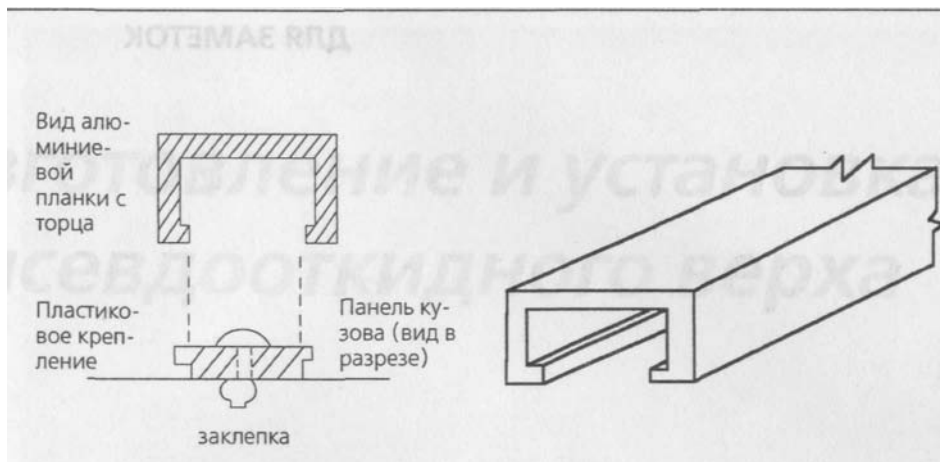
Вы снова использовали французский шов. На сей раз сначала вы все склеивали. Это немного облегчило сшивание, но самое главное, это помогло сделать крышу водонепроницаемой.

Используя навыки, которые вы приобрели в этой главе, мы в следующей сделаем нечто более сложное — псевдооткидной

## АЛЮМИНИЕВАЯ ДЕКОРАТИВНАЯ ПЛАНКА

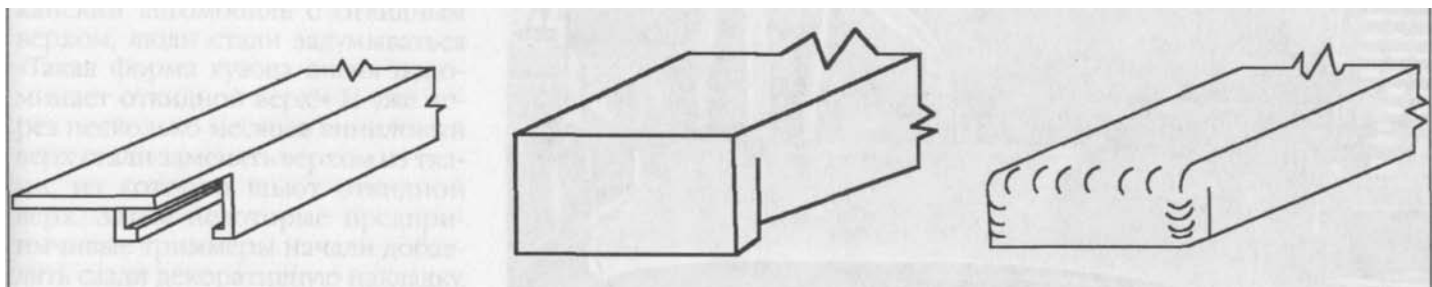
Может случиться так, что вы не найдете насадки-концевики для деталей отделки, которые вы сделали. Если это произошло, следуйте нижеприведенным указаниям в обработке концов планки.

Выполнив все изгибы, обрежьте планку, оставив с каждого конца припуск 0,6 см. Обычно мы обрезаем планку лучковой пилой. Она оставляет зазубренный край, который нужно сгладить перед установкой.



Поперечное сечение показывает, как крепление фиксирует планку у панели кузова.

С помощью пары кусачек сделайте в каждом конце боковых сторон отделки по надрезу длиной 0,6 см.



Это оставит 0,6-см выступ в верхней части планки.

У вас должно получиться нечто вроде корочки. С помощью острого напильника сточите край выступа до уровня низа боковых стенок.

Скруглите острые углы и сгладьте линии. Немного работы мелкой наждачной бумагой (200 — 400-я зернистость) позволит избавиться от следов напильника и создаст красивый полированный вид.

# 9

## Изготовление и установка псевдооткидного верха

Вскоре после того как с конвейера сошел последний американский автомобиль с откидным верхом, люди стали задумываться «Такая форма кузова очень напоминает откидной верх!» И уже через несколько месяцев виниловый верх стали заменять верхом из ткани, из которой шьют откидной верх. Затем некоторые предприимчивые триммеры начали добавлять сзади декоративную накладку, как делали это прежде на откидном верхе. Затем кто-то сделал каркас из стекловолокна, форма которого как бы намекала на присутствие двух дуг откидного верха. Так появился псевдооткидной верх, а остальное, как говорят на Бродвее, «уже история».

За это время откидной верх успел вернуться, но псевдооткидной даже и не подумал исчезать.

### СНЯТИЕ ВЕРХА

И снова в этой работе нашим гидом будет Чарли Каланна. Сделав сотни таких крыш, он продемонстрирует нам часть своих хитрых приемов и способов сэкономить время. Он начинает со снятия литой планки под завершающей отделкой в области заднего окна. Она держится шестью шурупами для листового металла. После снятия литой планки можно снять и крепления. Потом, высверлив заклепки, можно снять завершающую отделку вокруг заднего окна. Однако эта работа должна подождать до тех пор, пока верх не будет снят с машины, поскольку заклепки прикрыты краем верха.

Далее Чарли удаляет отделку с задней панели притолоки. Затем



Вот над этой машиной мы будем работать. Конечно, она выглядит неплохо, но только до тех пор, пока вы не подойдете поближе и не разглядите пятна и следы износа. Когда мы выполним работу, она снова будет выглядеть как новенькая.

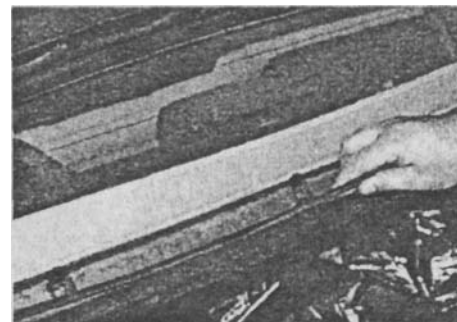
он высверливает заклепки, закрепляющие верх на кузове.

Декоративная накладка в задней части автомобиля не прикрепляет верх к кузову. Соответственно, эта деталь остается на месте до тех пор, пока не будет снят верх. Однако заклепки под передней накладкой действительно помогают закрепить верх на крыше. Декоративная накладка складывается, чтобы открыть заклепки. Они удаляются дрелью со сверлом диаметром 3 мм (или № 30). Чтобы можно было снять верх, их нужно высверлить полностью. Поищите на кузове любые другие возможные крепления и удалите их прежде, чем переходить к следующему шагу.

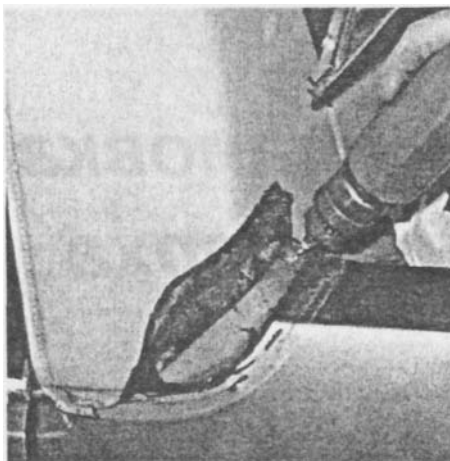
### Разрушение силиконового соединения

Любой стекловолоконный каркас верха крепится к крыше массив-

ным слоем силиконового клея. Я сказал «массивным», потому что здесь есть приличное расстояние между крышей и каркасом, а клей должен помочь сделать так, чтобы верх не сорвало при большой скорости. Правда, несмотря на все усилия, они все равно иногда срываются ветром. Это закон Мерфи в действии. К несчастью для триммера, попытка приклеить верх к



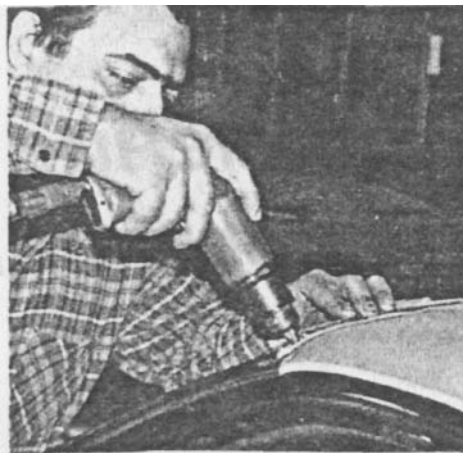
Когда Чарли оттягивает заднюю планку, он находит пять зажимов, удерживающих нижний край отделки заднего окна.



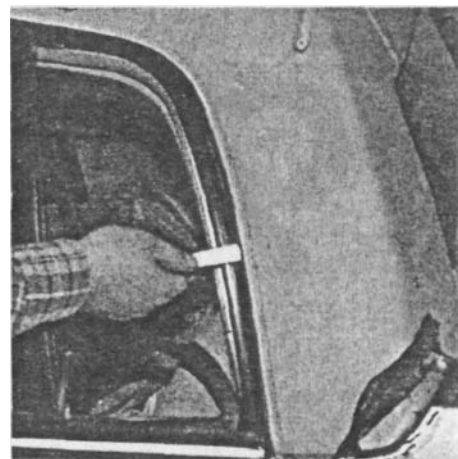
Прежде чем можно будет снять завершающую отделку, нужно снять каркас обивки. Чтобы сделать это, Чарли удаляет заклепки, прикрепляющие заднюю часть каркаса к задней панели боковины кузова машины.

крыше на данном автомобиле была вполне успешной. А снятие надежно закрепленного верха с машины разве что динамита не требует.

Чарли сделал инструмент, который хорошо помогает нарушать силиконовое соединение. Он взял обычную садовую мотыгу и выпрямил изгиб между лезвием и ручкой. Это изменило угол между ними с  $90^\circ$  до  $180^\circ$ . Затем он добавил для за-



Спереди верх тоже закреплен заклепками, которые должны быть сняты. Они скрыты под отделочной деталью, называемой декоративной накладкой. Подденьте эту полосу большим пальцем, чтобы обнажить заклепки.



Край верха и сам верх прикреплены к крыше силиконовым герметиком. С помощью остро заточенного кухонного столового ножа Чарли прорезает герметик в области окна.

вершения ручку от лопаты для снега. С помощью этого инструмента он короткими ударами перерубает связь между верхней и обивкой. Конечно, он тщательно наточивает лезвие. Тупое лезвие будет просто отскакивать от силикона, а не прорезать его.

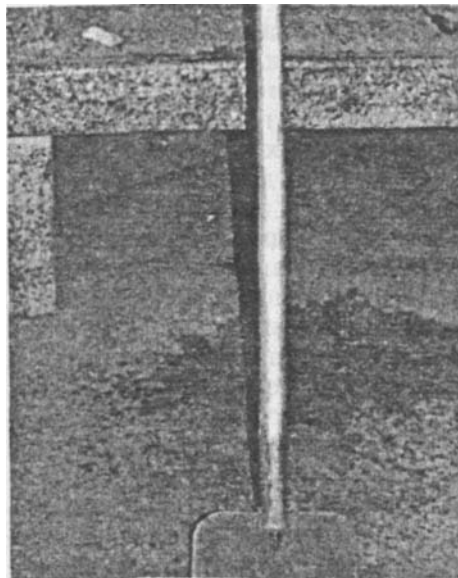
Сначала Чарли наточенным столовым ножом разрезает соединение вокруг боковых окон. Сзади верх обычно остается не-

приклеенным, потому что маловероятно, чтобы верх сорвал ветер, дующий сзади. Когда все края отделены, Чарли начинает работать своим инструментом.

Здесь я должен сделать предупреждение — после этой операции на крыше почти всегда остаются вмятины. Их практически невозможно предотвратить. Если вы собираетесь устанавливать обратно обивку, то это не проблема. Если же вы планируете оставить крышу открытой, то вам придется обрабатывать вмятины. В мастерской нас ни разу не просили снять каркас и не устанавливать его обратно. Если бы меня об этом попросили, я бы воспользовался мачете или мясным ножом, привязанным к метровой палке. Такое устройство будет резать верх, но не будет сминать крышу. Если вы найдете лучшее решение, дайте нам знать!

Когда разрезаны все силиконовые соединения, снимите верх с машины и установите его на пыльные козлы. Поскольку Чарли за неделю приходится делать два-три таких верха, он немного приподнял козлы, так что ему не приходится работать согнувшись.

Высверлив заклепки под задней декоративной накладкой, просто оторвите старую обивку и выбросьте ее. Она не будет использоваться в качестве лекала. С помощью одного из очистите-



С помощью заостренных стальных стержней, переделанной мотыги и больших физических усилий Чарли разрывает силикон, соединяющий верх и крышу.



лей жира и смол, описанных в предыдущей главе, смойте старый клей, который крепил материал к каркасу.

Старый силикон на внутренней стороне можно отскрести ножом или резак. Чарли отчищает силикон с каркаса резак. Наконец мелкой наждачной бумагой (зернистость 150 — 200) отшлифуйте весь каркас снаружи и край изнаночной стороны. Если у вас есть наждачная бумага двойного действия или шлифовальный инструмент, воспользуйтесь ими. В нашей мастерской мы используем наждачную бумагу двойного действия. Ленточный шлифовальный материал способен процарапать канавки в стекловолокне каркаса. Так что, если у вас нет этого хитрого инструмента, воздержитесь от использования других и сделайте все вручную.

Нам придется удалить воск, которым покрыт каркас верха. Этот воск — устойчивая к появлению плесени среда, используемая в производстве верха. Удалив ее, вы обеспечите лучшее сцепление крыши и материала обивки верха. Это работает вопреки закону Мерфи: это держит обивку плотно приклеенной к каркасу без появления больших пузырей через две недели после завершения работы.

## ПОДГОНКА МАТЕРИАЛА

Определить, сколько материала нужно купить, достаточно просто. Измерьте длину каркаса крыши спереди назад и добавьте по 7 см с каждой стороны для припуска на швы. Добавьте еще метр для отделки — вот сколько вам нужно купить. Если вы не сможете воспользоваться планом раскладки Чарли (если средняя деталь у вас слишком широкая), вам придется нарисовать свой собственный. Теперь измерьте ширину спереди, умножьте ее на два и прибавьте еще 10%. Такое количество подходящей по цвету декоративной накладки вам потребуется. Измерьте периметр бокового и заднего окна, чтобы понять, сколько вам нужно обивки. Купите примерно вдвое больше, чтобы у вас было на чем попрактиковаться, прежде чем



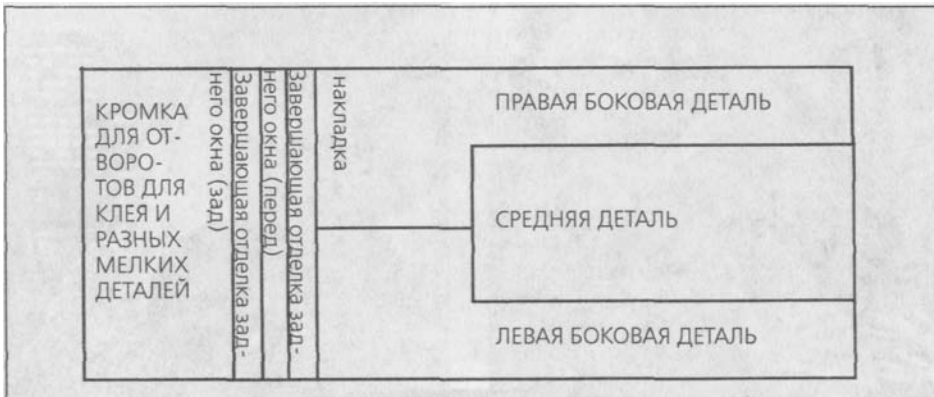
Когда все силиконовое соединение будет перерублено, верх с крыши сможет снять один человек.



Круглый предмет в середине фотографии - это моток защищающей ленты. Кто-то бросил ее сверху, когда я отвернулся.

**Справа:** Каркас должен стать идеально чистым, прежде чем вы снова начнете его обивать. Это обеспечит крепкое соединение и отсутствие бугров. Обработав верх очистителем от жира и смол, Чарли полирует его, чтобы снять восковую защиту от плесени, оставленную при изготовлении верха.





План раскладки, который Чарли использует для почти всех делаемых им псевдооткидных верхов: он немного необычен, но вы можете понять, насколько рационально используется материал.

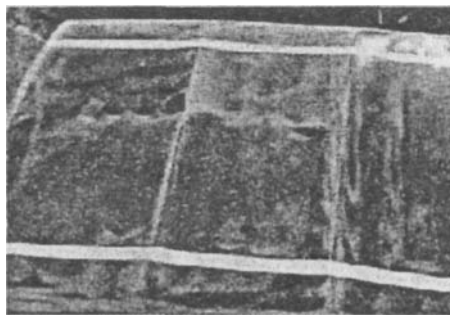


Обратите внимание на то, что кажется белыми манжетами на рубашке Чарли на этой и многих из последующих фотографий. Это защищающая лента, которую Чарли наматал на запястья и рубашку. Она не дает частицам стекловолокна раздражать кожу рук в то время, как Чарли полирует верх.

приниматься за работу. Также приобретите четыре концевика для декоративной накладки и пять метров резинового сердечника для уплотнителя диаметром 1,2 см. Все это и литр клея — вот что потребуется вам для работы.

Псевдооткидной верх изготавливается точно также, как обивка откидного верха, — из трех деталей. У вас будет средняя деталь и две боковых детали. Прежде чем начать раскрой, Чарли выполняет некоторые подготовительные действия.

Начинает он с проведения карандашной линии вдоль середи-



Чарли пользуется защищающей лентой, чтобы обозначить линии разрезов. Две полосы шириной 1,5 см, по одной с каждой стороны планируемой линии шва, дадут припуск на шов шириной 1,5 см. Если вы хотите, чтобы припуск на вашей работе был 1,2 см, то используйте ленту такой ширины.

ны изгиба между верхом и задней частью каркаса. Это поможет определить, где соединяется ряд деталей. Затем он отмечает середины передней и задней областей каркаса.

Средняя часть обивки должна покрывать около двух третей ширины каркаса. Измерьте расстояние между серединами двух наружных изгибов (по бокам) и вычислите, сколько будет две трети (120 см разделить на три будет 40, 40 умножить на два будет 80. Соответственно, ширина средней детали составит 80 см). Линии швов будут располагаться на расстоянии 40 см от средней линии.

Однако это нельзя назвать неизблемыми правилами. Можете ориентироваться на собственные представления. Все, что хорошо выглядит, подойдет. Сред-

нюю деталь можно сделать и больше, и меньше. Сделайте так, как вам покажется разумным.

Фотография слева показывает Чарли, наносящего слой защищающей ленты на каркас. Вот что он делает: эти полосы защищающей ленты показывают расположение линий швов и края деталей. Вам может показаться, что полосы маскировочной ленты, обозначающие припуски на швы, немного шире, чем обычно. Так и есть. Чарли использует ленту шириной 1,5 см, в результате ширина припусков на швы тоже оказывается равна 1,5 см. Если вам кажется, что так будет лучше, возьмите ленту шириной 1,2 см, тогда и ширина припусков будет стандартной.

Чарли прокладывает по полосе защищающей ленты по каждую сторону от ранее отмеченной линии шва. Когда он будет размечать центральную деталь, он вырежет ее по наружному краю ленты. Боковые детали будут доходить до внутреннего края ленты. Таким образом у каждой детали появится припуск шириной 1,5 см.

Обратите внимание, что в задней части каркаса швы загибаются в сторону. Таким образом подгоняется настоящий откидной верх, поэтому так поступил и Чарли. Вы можете проложить шов прямо, и это не повлияет на подгонку, но выглядеть будет не совсем так, как надо. Сместите шов примерно на 2,5 см от центра.

#### Раскрой и грубая подгонка

Измерьте верх для всех трех деталей. Боковые детали измеряются от переднего края до низа сзади и от линии шва до нижнего края. Средняя деталь протягивается от переднего края крыши до выреза для заднего окна.

Дайте себе достаточно материала для экспериментов. Не забудьте, что по всем краям должно остаться 8 — 10 см для закрепления обивки.

Начните со средней детали. Положите ее на крышу, прикрепите несколькими пружинными зажимами и перенесите на нее линии раскроя (по наружному краю защищающей ленты).

Срежьте лишний материал по наружному краю защищающей ленты. Помните, ширина защищающей ленты у вас — 1,5 см, так что отступите от края 1,5 см и только потом начинайте сшивать; если ширина защищающей ленты 1,2 см, то соответствующим должен быть и припуск на шов.

Не забудьте про угол сверху заднего окна. Отметьте линию изгиба, переходя от средней секции крыши к задней. Это важная метка. Не пропустите ее. Она должна потом совместиться с соответствующими метками на боковых деталях. Подогнав среднюю деталь, подгоните левую или правую.

Снова закрепите зажимами или лентой материал в таком положении, чтобы он только закрывал внутренний край защищающей ленты. Проверьте, чтобы материал лежал ровно. Теперь аккуратно потяните его вниз в том месте, где была бы задняя опора, если бы это была крыша машины. Закрепите его по нижнему краю. Затем разгладьте материал вокруг задней части каркаса и зафиксируйте его в области выреза для заднего окна. Теперь по линии изгиба у вас должна была образоваться большая вытачка.

Направьте эту стрелку вперед и карандашом отметьте на лицевой стороне ткани линию, повторяющую контур изгиба. Переверните вытачку и проведите вторую линию, опять по изгибу. Если вы расправите материал, то увидите, что нарисовали букву V под углом 30°. Обрежьте ткань между этими линиями, оставив по 0,6 см с каждой стороны припуска на швы. Теперь ваш угол должен выглядеть так, как на фотографии на стр. 120.

Срежьте материал по внутреннему краю маскировочной ленты для правильного выравнивания припуска на швы. Сделайте грубый вырез по форме заднего окна, оставив про запас 1,2 — 5 см.

На столе разложите подогнанную деталь лицевой стороной вниз на вторую деталь. Вырежьте вторую деталь по первой, и вы закончили грубую подгонку.

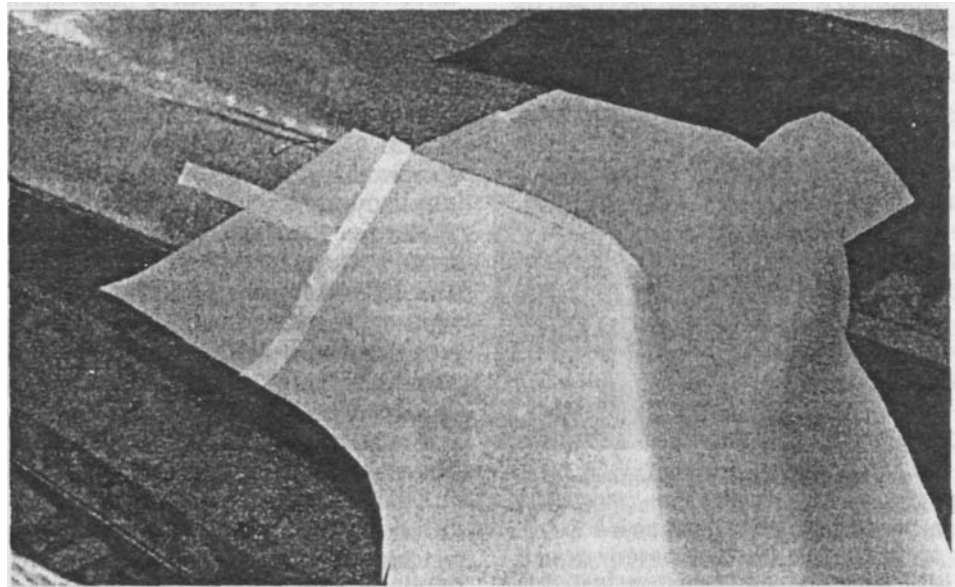


Проверьте, что вы купили для работы именно материал для откидного верха. Его внутренняя сторона должна быть черной, черная ткань скроет любые пустоты, которые могут возникнуть между обивкой и крышей. Снаружи будет лежать слой винила любого цвета, какого вы только захотите.



Сначала подгоните среднюю деталь. Разметьте и обрежьте по наружному краю защищающей ленты, чтобы сразу сделать прибавку на швы.

**Справа:** Боковые детали подгоняются следующими. Вам нужно подогнать только одну половину, затем ее можно использовать как лекало для другой.



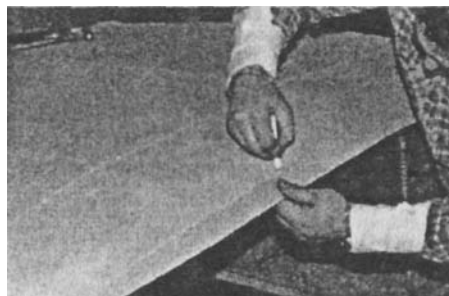
Чарли расправил все морщины на материале. Он пользуется защищающей лентой и зажимами, чтобы закрепить материал для работы. Обратите внимание, что все излишки материала по изгибу между средней и задней частью каркаса собраны и отрезаны. Здесь оставлен только припуск шириной 0,6 см.



Обрезав ткань по внутреннему краю защищающей ленты, вы добьетесь правильного припуска на шов для боковых деталей.



Здесь законченная боковая деталь используется как лекало для противоположной стороны. Обратите внимание на V-образный вырез под углом 30° в том месте, которое было бы изгибом крыши, если бы деталь еще лежала на каркасе.



Пока Чарли выполняет окончательную подгонку обивки верха, он тщательно следит за тем, чтобы отметить линию шва прямо по краю каркаса. Если ему нужно отклониться в одну сторону, он бы провел эту линию ниже, почти под краем крыши. Линия выше края крыши сделала бы верх слишком тугим.



## СШИВАНИЕ

### Точная подгонка

Сев за машинку, сшейте среднюю и боковые детали вместе плоским швом. Кромка должна быть обращена внутрь. Проверьте, чтобы метки, которые вы делали на средней детали, совместились с V-образным вырезом, который вы сделали на изгибе боковых деталей. Этот вырез не нужно зашивать. Просто сложите два края вместе, соединив 0,6-см припуски на швы и продолжайте шов до конца. Позже этот вырез будет уточнен и обрезан, а затем приклеен к крыше.

Снова перенесите обивку к каркасу, набросьте ее сверху и закрепите в правильном положении. Расправьте и разгладьте все морщины. Проверьте, чтобы швы приходились точно на стык двух полос защищающей ленты. Проверьте, чтобы V-образный вырез располагался точно над карандашной линией, обозначающей задний изгиб крыши. Это все ваши метки. Если вы аккуратно подогнали и вырезали, то они должны сразу оказаться на месте. Если что-то не так, исправьте это прямо сейчас, даже если для этого нужно докупить материал. Но я уверен, что у вас все сидит как следует, так что давайте закончим подгонку.

Белым, цветным мелом или карандашом обведите контуры бокового и заднего окна. Очень туго

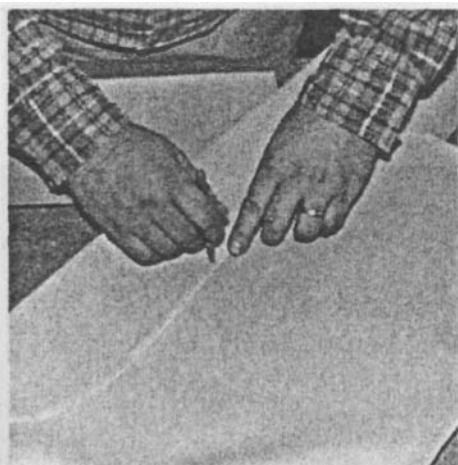
натяните материал и проведите линию прямо под краем окна, особенно сзади. Когда закончите работу, это поможет обшивке лежать плотно к крыше и заднему окну — как и требуется. Снимите обивку и вернитесь за стол.

Срежьте кромку, оставив припуск на шов 0,6 см. Это важно. Здесь не нужен вдвое больший (привычный для нас) припуск. Шов, который вы шьете, должен проходить прямо по линии, которую вы отметили. Затем край будет завершён обшивкой. Сначала, однако, вы должны вырезать и подогнать внутренние детали. Эти лоскуты будут приклеены к внутренней части верха, удерживая края на месте.

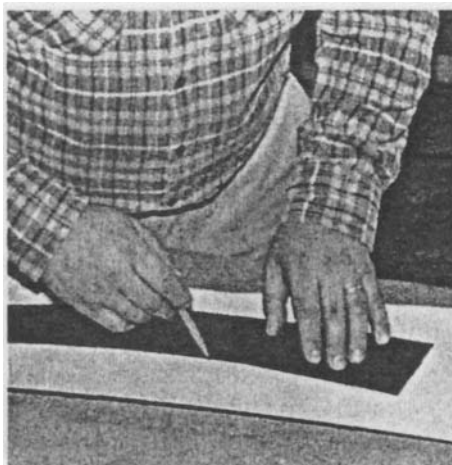
Вырежьте из материала верха две полосы шириной 8 см и длиной, равной длине боковой детали до изгиба окна. Вырежьте еще две детали шириной около 25 см и длиной, достаточной, чтобы закончить боковую деталь до низу. Теперь у вас достаточно материала, чтобы обработать всю боковую деталь. Положите детали шириной 25 см лицевой стороной вверх под изгиб боковой детали, как это делает Чарли на фотографии. Нанесите разметку вдоль кромки и вырежьте прямо по этой линии. Чарли подгоняет материал, чтобы он красиво выглядел. Вы можете обрезать его таким образом, чтобы ширина составила около 8 см. Теперь положите эту деталь лицевой стороной вниз на вторую деталь шириной 25 см и вырежьте симметричную деталь для второй стороны. Повторите те же действия в области заднего окна. У вас будет одна деталь по переднему краю и по детали для каждой боковой стороны. Боковые детали будут повторять изгиб. Теперь можно пришить эти детали к обивке.

### Сборка

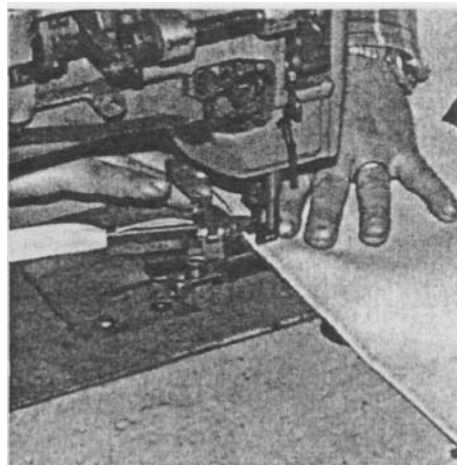
Простейший способ собрать всю конструкцию — сначала скрепить детали скобами. Прикрепите длинные детали вдоль длинного бокового края. Проверьте, чтобы края были выровнены. Лицевая сторона длинной полосы должна быть сложена с изнаночной стороной обивки. Если вы сложите эту кон-



Здесь Чарли подгоняет обрезки материала, которые станут клапанами, которые будут приклеены с нижней стороны верха, сохранив края в правильном положении. Здесь он прилаживает лицевую сторону к изнанке. Это оставляет изнанку материала между обивкой и крышей черной. Таким образом любые неровности и ямки станут менее заметными.



И снова вам потребуется подогнать только одну сторону, которая потом будет использоваться как лекало.



Вот какая роскошь есть у профессионала. Эта стандартная швейная машина Singer может сшивать встык. За считанные секунды Чарли может обшить все края этого верха. Вручную это заняло бы много, много больше.

струкцию, то увидите только черную изнанку обоих кусков материала.

Почему не лицом к лицу, как прежде? Вам нужно, чтобы черная изнанка была обращена наружу. Любые провалы между каркасом и крышей тогда будут незаметны, как незаметны черные пустоты.

Скобами прикрепите изогнутую деталь на предназначенное ей место. Эти две детали должны соприкоснуться друг с другом, а не накладываться. Теперь укреплен весь край боковой детали. У вас нет провалов, все края совмещены и только видна изнанка материала. Повторите то же самое с другой стороны и вокруг заднего окна, затем перенесите обивку к швейной машинке. Проложите шов по карандашной линии, соединяя вместе два слоя материала. После прокладывания строчки удалите скобы. Срежьте кромку, оставив только 4,5 мм. Это все разгладит. Обработайте обе стороны и область вокруг заднего окна. Теперь вы можете пришивать обивку. Прежде чем начнете обшивать работу, сначала попрактикуйтесь. Соедините пару обрезков по прямым участкам, выпуклым и вогнутым кривым. Обрежьте кромки вдоль линии шва. Оберните обивку вокруг края этого блока и начните сши-

вание. Я сделал подворот немного неровным. Вместо того чтобы половина обшивки оказалась сверху, половина снизу, я остался снизу немного больше. Это уменьшило вероятность пропустить нижнюю деталь, не захватив ее в стежок.

Есть вероятность растянуть обивку в изгибе. Избегайте этого, слегка присборивая материал в изгибе, а не растягивая. Вы быстро научитесь это делать и тогда сможете заняться своей обивкой.

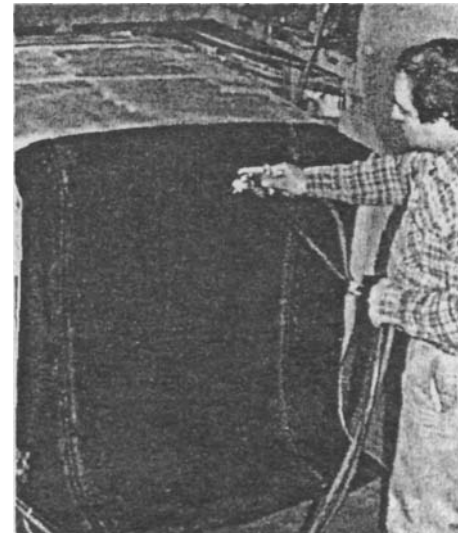
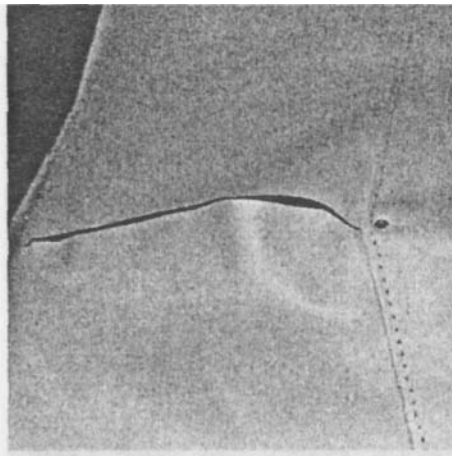
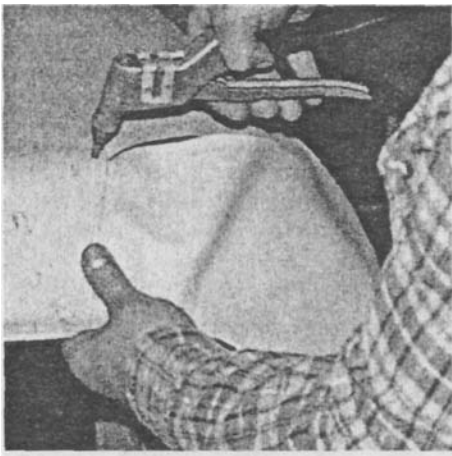
Обшивку, которую вы выбрали, имеет ширину около 1,5 см. Сложенная пополам и обернутая вокруг материала, она закрывает не более 0,6 см от края. Постарайтесь обернуть ее вокруг всей кромки. Если она не закрывает шов, срежьте чуть-чуть материала. Когда она будет полностью закрывать шов, оберните обивку вокруг края и прострочите. Шейте как можно ближе к краю. Периодически проверяйте, захватывает ли шов другой конец обшивки. Обшейте обе боковых детали и вырез заднего окна. Затем начинайте приклеивать обивку к каркасу.

## УСТАНОВКА ОБИВКИ

Еще раз набросьте обивку на каркас и очень туго натяните. На этот раз натяните свежешитые кла-

паны через край, чтобы их можно было приклеить с изнаночной стороны. Закрепите обивку зажимами, чтобы все было туго натянуто и как следует выровнено.

А вот великая хитрость. Прямо на месте соединения вытачки боковой детали и средней панели над ранее проведенной линией по центру изгиба закрепите заклепку. Не забудьте проверить, чтобы линия шва была размещена правильно. Прodelайте то же самое со второй стороны. Теперь обивка будет сохранять правильное размещение, когда вы будете ее двигать при нанесении клея. Закиньте основную часть обивки назад и нанесите слой клея на среднюю деталь и на среднюю часть каркаса. Вы уже сняли защищающую ленту, но у вас остались карандашные линии в тех местах, где вы хотите, чтобы проходили швы. Теперь дайте клею как следует высохнуть, чтобы он прошел испытание бумагой, описанное в предыдущей главе. Вы не читали Главу 8? Хорошо, вот этот тест: дайте клею подсохнуть до тех пор, пока к нему не перестанет прилипать положенный сверху кусок коричневой упаковочной бумаги. Однако на него нажать можно только совсем слегка. Если *он* все же прилипнет, значит, клей еще сырым. Клей должен быть сухим, чтобы



Чтобы он мог сдвигать обивку, не нарушая ее расположения, Чарли вставляет заклепки по линии изгиба верха. Кроме всего прочего, это самая крепкая область верха, которую можно будет прорвать, только приложив очень большое усилие.

материал не прилип к каркасу в ту самую минуту, когда они соприкоснутся.

У вас должна быть возможность немного смещать материал.

Когда вы почувствуете, что клей готов, туго натяните шов на каркасе и закрепите его спереди. Повторите то же самое с другой стороны. Если швы получились прямыми и ровными, ориентируясь на метки, которые вы сделали спереди, прижмите швы вниз, чтобы они приклеились к каркасу. Если обивка не сидит, как должна, поднимите ее истройите получше. Когда все будет ровно, прогладьте всю среднюю деталь ладонью. Проверьте, чтобы обивка хорошо приклеилась к каркасу.

Заверните заднюю часть и боковины вперед и вверх на сред-

нюю деталь, чтобы можно было нанести клей на каркас. И снова, дайте клею время высохнуть. Начните с задней части, натягивайте ее вниз, пока подогнутый край обивки не окажется выровнен с краем выреза для заднего окна. Разгладьте эту область, проверьте, чтобы края совпадали по всей задней детали. Заверните угол на каркас, как вы видите, это делает Чарли на верхнем среднем фото на стр. 123. Проверьте, чтобы V-образный вырез по-прежнему проходил по изгибу. Закончите, развернув обивку сзади и расправив ее всю по каркасу. Проверьте, чтобы края по вырезу заднего окна и край в области бокового окна остались на месте. Это может потребовать значительного натяжения. Но опасайтесь создать морщины на материале.

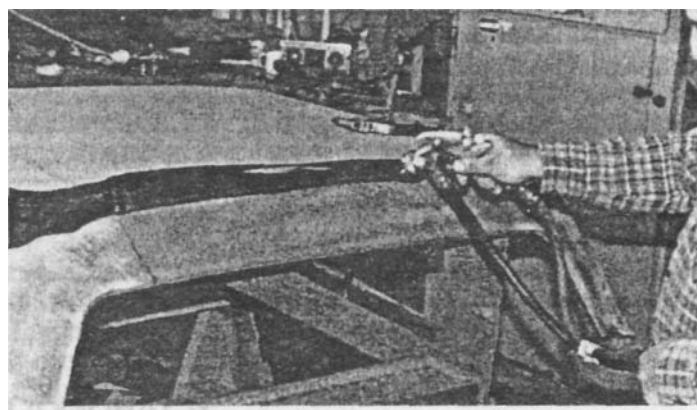
Обивка приклеивается к каркасу по секциям. Мы начинаем со средней секции и работаем в стороны. Не забудьте дать клею высохнуть, прежде чем пытаться соединить каркас и обивку.

Перейдите в переднюю часть каркаса и натягивайте боковую деталь до тех пор, пока морщины не расправятся, а обшитый край материала не совместится с краем каркаса. Когда морщин не останется, а все края будут выровнены, пригладьте обивку к каркасу, как следует приклеивая. Теперь мы перевернем каркас и приклеим клапаны.

Это достаточно стандартная процедура. Нанесите клей на обе поверхности, дайте ему подсохнуть, а затем соедините их. По углам обрежьте материал под углом  $45^\circ$ , чтобы не образовывалось лишнего объема.



Давай, Чарли! Сделай шов прямым. И чтобы никаких морщин!



Следующими покрываются клеем задняя часть и боковые секции. Внимательно следите, чтобы не нанести слишком много клея на материал. Лишний клей, если он у вас возник, можно удалить очистителем от жира и смол.



Сначала опустите задний край. Расправьте обшивку вокруг выреза заднего окна, чтобы она лежала прямо и ровно.



Разверните угол. Это сложное дело. Обратите внимание, что Чарли потребовалось немного приподнять обшивку.



Важная вещь здесь — расположить края материала прямо над краями каркаса. Те диагональные морщины, которые вы видите, легко будут сняты за счет натяжения вниз.

В этом случае Чарли приклеивает только клапаны и передний край. Нижняя часть «опор» не проклеивается. Это дает ему возможность приклепать эту область к кузову машины, а затем закрыть заклепки материалом верха.

Самое важное в приклеивании клапанов — сохранить прямизну линий обшивки. Если вы будете тянуть в одних областях больше, в других меньше, то обшивка будет волнообразной. Будьте бдительны, чтобы этого не случилось.

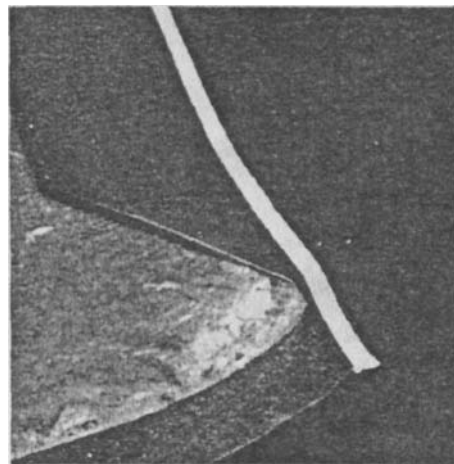
Перед верха завершается уплотнителем (передним герметизирующим уплотнителем). Это круглый резиновый сердечник диаметром около 1,2 см, покрытый материалом, из которого сделан верх. Сердечник вы должны были купить вместе с остальными материалами. Если вы этого не сделали, они продаются в швейных магазинах. Уплотнитель пришивается как большой рант.

Вырежьте полосу материала шириной около 10 см и на 10 см длиннее ширины крыши. Оберните его вокруг резинового сердечника, заверните с конца 5 см ткани на основную ее часть и проложите строчку как можно ближе к сердечнику. Второй конец оформите как первый, завернув последние 5 см. Приклейте

этот рант к внутренней стороне переднего края каркаса, чтобы загнутая ткань была обращена вниз, к крыше машины. Убедитесь, что строчку нигде не видно, а уплотнитель туго прилегает к переднему краю. С помощью друга переверните верх и прикрепите декоративную накладку.

Положите декоративную накладку на верх так, чтобы выступ (часть, *по* внешнему виду напоминающая рант) был обращен назад. Оставьте сантиметров восемь перехлеста с каждого конца. Эти концы будут спускаться вниз по бокам верха. Прикрепите один конец заклепкой около той заклепки, которую вы установили раньше. Заклепка должна располагаться близко к выступающей части, чтобы скрывающая часть декоративной накладки нависала над ней, прикрывая ее.

Натяните накладку достаточно туго и прикрепите второй конец. Теперь поместите заклепки на расстоянии 15 см друг от друга по всей длине. В процессе сверления и установки заклепок проверяйте, чтобы она лежала прямо. Наложите поверх ленту, которая будет располагаться перед выступом. С помощью пластикового молотка аккуратно и плотно заправьте ее в канавку. Завершите каждый конец отделкой из нержавеющей стали, которая продавалась в комплекте с деко-

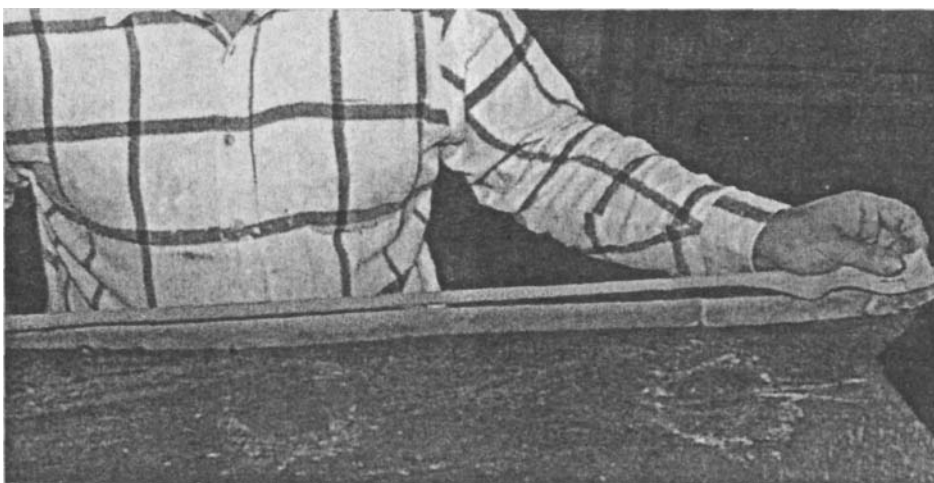


Приклеивая клапаны к изнаночной стороне, срежьте концы под углом. Это избавит вас от торчащего в углах материала.

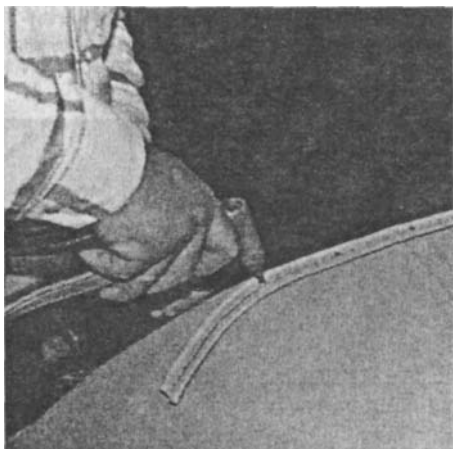
ративной накладкой. Эту отделку нужно прикреплять шурупами для листового металла с потайной головкой 4x2,0 см. А что теперь, догадываетесь? Верх закончен, и его можно устанавливать обратно на автомобиль!

## УСТАНОВКА ВЕРХА

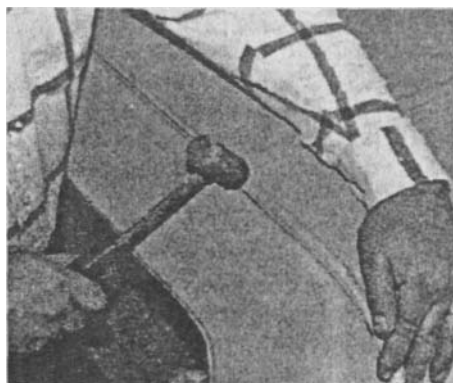
Теперь вы все будете делать в обратном порядке относительно процесса демонтажа. Прежде чем вы сможете установить каркас с обшивкой на крышу, вы должны установить завершающую отделку по нижней части заднего окна. Чтобы узнать, как Чарли обивает завершающую отделку, прочитайте страницу 126.



Чарли сделал свой уплотнитель, как описано в Главе 11 на странице 151. Теперь он готовится приклеить его на место.



Еще одно декоративное крепление. Декоративная накладка должна быть прикреплена к каркасу заклепками. На настоящем откидном верхе она была бы прикреплена скобами или гвоздиками к задней дуге. В стекловолокно очень сложно вогнать скобы или гвозди. Оно также не особенно радостно шурупам.



Чтобы декоративная накладка как следует держалась, Чарли завершает работу несколькими ударами пластикового молотка.

Разместите отделку под задним окном. Закрепите ее заклепками с каждого конца и замените все зажимы-крепления декоративной планки. Пока не устанавливайте декоративную планку, ее нужно будет установить только после того, как будет закреплен каркас обивки.

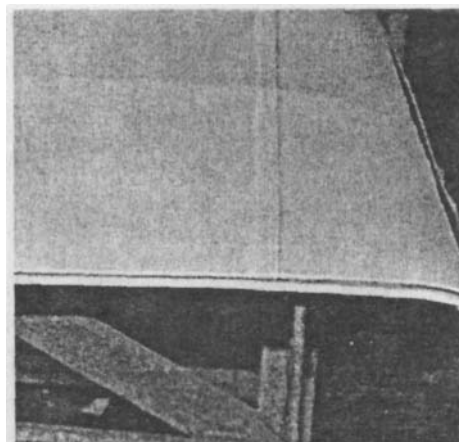
Теперь подготовьте крышу машины к установке обивки.

Если вы не сделали этого раньше, очистите старый силикон. Для этого воспользуйтесь резакром. Не пытайтесь сделать крышу идеально чистой. Если силикон плотно приклеился к крыше, следующий слой точно так же надежно прикрепится к предыдущему. Нужно только избавиться от бугров.

#### Приклеивание верха к крыше

Для этой работы приобретите не меньше трех тюбиков силикона. Он продается в хозяйственных магазинах.

Начните с того, что проложите полосу силикона шириной 1,2 — 2,0 см по переднему краю крыши, затем еще одну такую же около заднего края. Отступите спереди от края около 8 см, чтобы силикон случайно не проступил наружу. Сделайте на крыше 5-6 лужиц диаметром около 10 см и до 5 см высотой. Проложите толстую полосу, шириной до 2,5 см по каждой из задних опор, поближе к окну. Конечно, не настолько близко, чтобы силикон выступил из-под обивки или показался на стекле.



Он придает хороший вид и служит удачным завершением передела верха. Обратите внимание на эту деталь на настоящем откидном верхе.

Если вы хотите быть совершенно уверенными, что верх как следует закреплен, выдавите некоторое количество силикона на нижнюю сторону каркаса обивки в тех же местах, где находятся лужицы на крыше. Когда все будет готово, попросите друга помочь вам поднять верх на крышу.

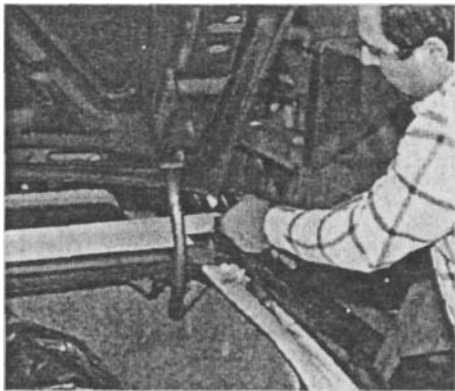
Под верхом должно быть достаточно силикона, чтобы не дать ему затвердеть в то время, как вы опускаете верх. Поэтому потребуется немного надавить и подвигать обивку. Опускайте ее вниз до тех пор, пока задняя стойка крыши не сровняется с отверстиями для заклепок в задней боковине и пока передний край не сровняется с верхним краем лобового стекла. Именно в этих двух областях вы установите заклепки. Если вы совместите обивку с крышей в этих двух местах, вы автоматически выровните ее везде.

Вам может потребоваться отрезать кромку ткани по основанию задней стойки, чтобы дать ей встать на место. Отрезайте, где это необходимо, но не срежьте выше края каркаса.

#### Прикрепление каркаса к крыше

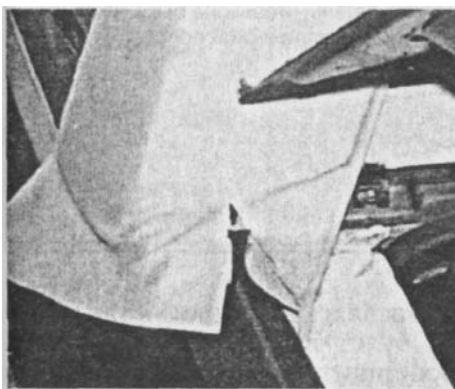
Вы должны выравнивать отверстия для заклепок в каркасе обивки с отверстиями в задней боковине. Поднимите обивку, обнажив скрывающийся под ней каркас. Вставьте в отверстие сверло, чтобы найти соответствующее отверстие в кузове. Если вы не можете этого сделать, вероятно, вы недостаточно хоро-



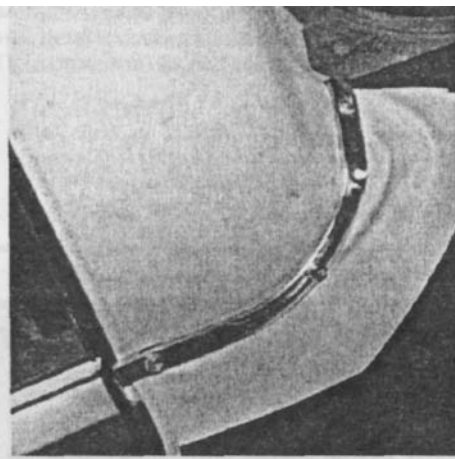
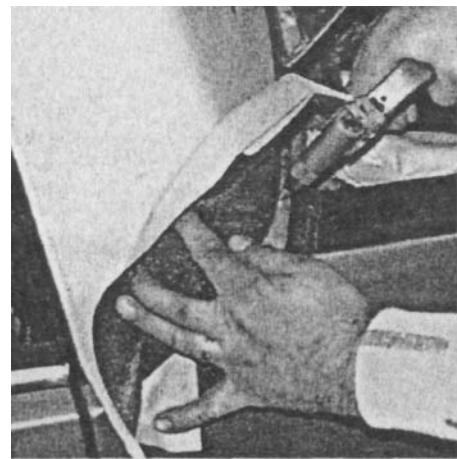


Снимаем последнюю деталь и начинаем установку. Отделка заднего окна закрепляется заклепкой на каждом конце и зажимами понизу.

**Справа:** Чарли обратился к Марвину, «королю откидного верха» за помощью в установке нового псевдооткидного верха на место.



Сделайте разрез в этом месте, чтобы верх хорошо сидел на кровле и был выровнен с отверстиями для заклепок в задней панели. Постарайтесь расположить разрез вровень с кромкой крыла для наиболее аккуратного вида.



Прикрепите заклепками верх к задней панели и установите отделку. Если вы не можете найти расположение отверстий для заклепок, воспользуйтесь шилом или триммерской булавкой. Вставьте ее в отверстие планки и потыкайте вокруг до тех пор, пока не найдете соответствующее отверстие в кузове.

шо натянули каркас на крышу. Приложите дополнительные усилия, надавите и подвигайте до тех пор, пока отверстия не совместятся. Когда это произойдет, вставьте заклепку.

Вставьте отделочную планку у основания стойки. Только после этого вы можете срезать излишек материала. Это даст вам уверенность, что материал верха хорошо закреплен.

Если вы пропустите этот шаг и сначала срежете лишнее, материал верха может ужаться, выбившись из-под планки, придавая всей работе непрофессиональный вид.

Теперь вы можете пристегнуть или прикрепить шурупами заднюю планку, чтобы завершить отделку основания заднего окна. Задняя часть верха закончена. Теперь переключите свое внимание вперед.

Маловероятно, что вам удастся найти оригинальные отверстия для шурупов спереди. Вы спрятали те из них, которые в верхе, тканью и тремя слоями материала между низом каркаса и кровлей. Здесь имеет смысл просверлить новые отверстия.

Начните с углов. Просверлите отверстие диаметром 3 мм и вставьте заклепку. Вам потребуется

заклепка длиной около 2,5 см. Вам предстоит пробраться через множество слоев материала. О том, что вы добрались до металла кузова, вы узнаете, когда почувствуете, как натягивается верх. Убедитесь, что заклепка закрылась. Помните: удорог валяется огромное количество сломанных псевдооткидных верхов. Не позволяйте, чтобы ваш был следующим.

Теперь, как вы делали это с задней декоративной накладкой, установите другую спереди. На этот раз канавка должна быть обращена вперед, а заклепки расположены по всей ширине крыши. Постарайтесь, чтобы она повею

## ОБИВКА ЗАВЕРШАЮЩЕЙ ОТДЕЛКИ

Если у вас есть завершающая отделка в основании заднего окна (как это бывает у 90% таких верхов), вы можете заняться хитрым делом расправки обивки. Она должна быть обита с обеих сторон и приклеена. Обшитый край верха должен быть абсолютно прямым. Вот как это делается.



Сняв старую обивку, Чарли раскладывает металлическую полосу лицевой стороной вверх на материале верха, оставив с краю припуск около 1 см. Затем он проводит линию отреза сверху. Когда он вырежет эту деталь, карандашная линия станет его линией шва. Поскольку эта обивка будет обшита, он оставляет только 0,4 — 0,6 см припуска на шов.



Вырезав деталь, он использует ее как лекало для обратной стороны. Теперь ее можно положить лицом вверх или вниз, она одинаковая со всех сторон. Здесь он положил ее лицом вниз, чтобы вы могли рассмотреть получше. Затем он соединяет обе детали по верху, лицом к изнанке. Соответственно, с обратной стороны вы увидите только изнанку материала. Обрежьте заднюю деталь, чтобы она была на сантиметр уже металлической полосы. Это важный шаг!



Установите спереди декоративную накладку. Убедитесь, что вход канавки обращен вперед, а заклепки достаточно длинные, чтобы пройти сквозь металл. Если он не будет надежно закреплен, рано или поздно вы обнаружите свой верх в канаве или еще на ком-нибудь.



ду касалась накладки — так работа будет выглядеть аккуратнее. Завершите обработку концов еще одной парой наконечников и вот перед вами очень симпатичный псевдооткидной верх.

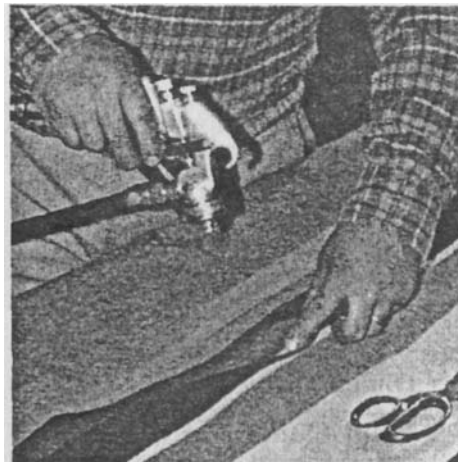
## РЕЗЮМЕ

Теперь вы узнали несколько новых приемов. Вы можете пришивать окантовку, работать с декоративной накладкой и делать уплотнитель. Если вы займетесь реставрацией старых автомобилей, вам понадобятся километры такого уплотнителя. Он используется в области вокруг дверей между проемом и верхней частью.

То, что показал вам на примере этого верха Чарли, — один из нескольких типов дизайна. Если устройство вашего верха не было описано в этой или в следующей главе по обивке задней части верха, возьмите фотоаппарат и сделайте несколько снимков всего того, что вы не можете вспомнить во время сборки. Это вам очень поможет.



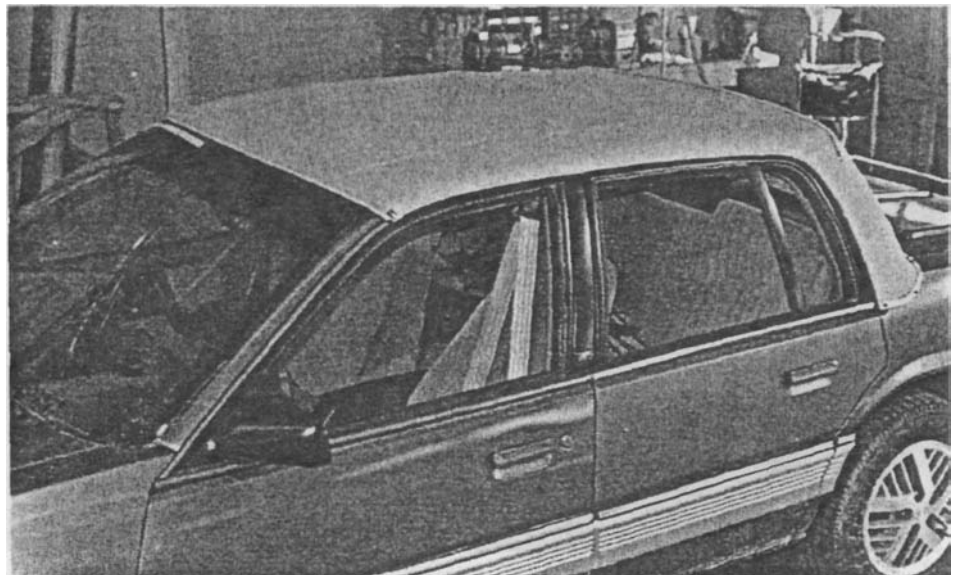
Затем Чарли наносит тонкий слой клея на передний край металлической полосы.



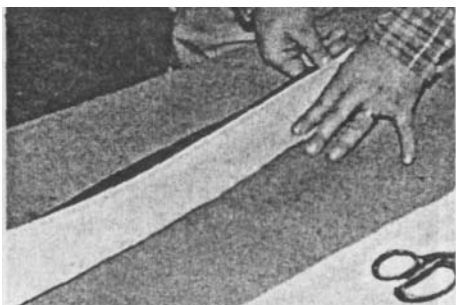
Теперь он вскрывает недавно сшитый уплотнитель и наносит тонкий слой клея на обратную сторону передней детали обивки. Он очень внимательно следит за тем, чтобы клей не попал никуда больше. Теперь он обратно складывает обивку.



Очень осторожно Чарли раскладывает металлическую полосу, лицевой стороной на изнанку материала, выравнивая край металла с краем обшивки. Помните, что он сделал заднюю деталь на сантиметр уже, чем металлическую? Теперь это дает ему сантиметровую полосу покрытой клеем поверхности передней детали обивки, которая прикрепляется к передней части металлической полосы. Поскольку на задней детали клея нет, она не приклеется. Продолжение на следующей странице

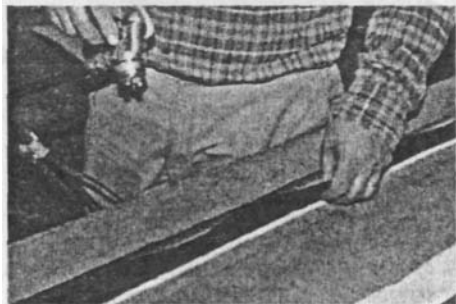


Вот законченный верх. Однако машина еще не готова покинуть мастерскую, пока они не заменят треснувшее лобовое стекло.

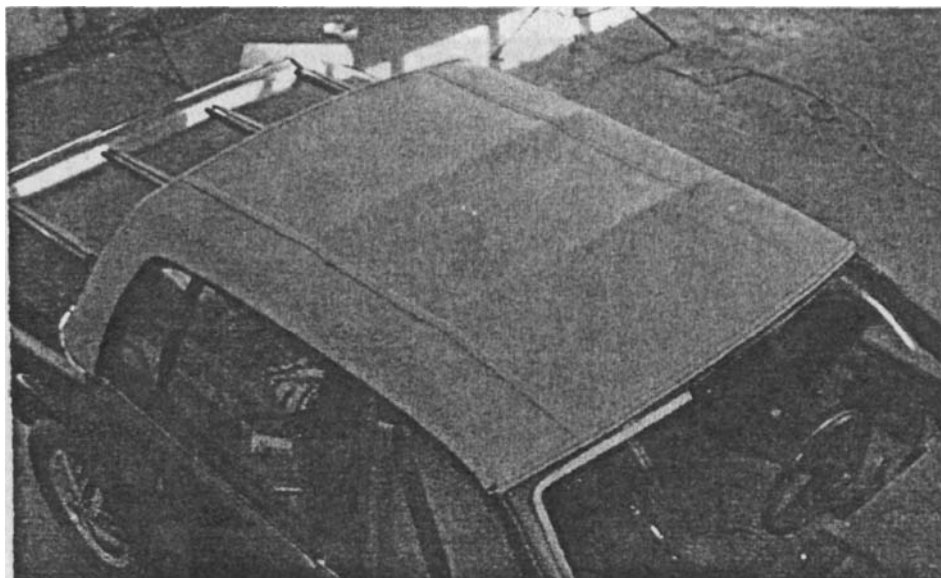


**Слева:** после того как эта полоса будет держать весь материал на месте, Чарли вытянет заднюю часть материала из-под лицевой стороны металлической полосы, дав ей схватиться с обивкой и как следует выровняться по отношению к краю.

Теперь ему только нужно приклеить заднюю деталь к задней части металлической полосы.



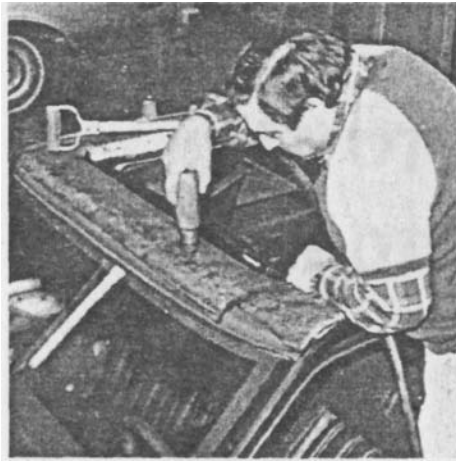
**Справа:** Чарли завершает работу, отрезая переднюю кромку по нижнему краю металла. Если вы выполните эту последовательность шагов, обивка будет гладкой и как следует выровненной.



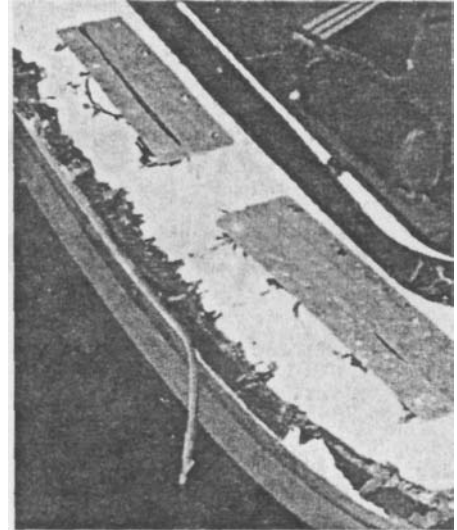
Выступающие линии, которые вы видите здесь идущими вдоль верха, - это припуски на швы, проступающие сквозь материал. Это совершенно нормально и даже желательно. Припуски на швы должны быть закреплены намертво с одной стороны, иначе работа будет выглядеть дилетантской.

## АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВАРИАНТЫ КРЕПЛЕНИЯ

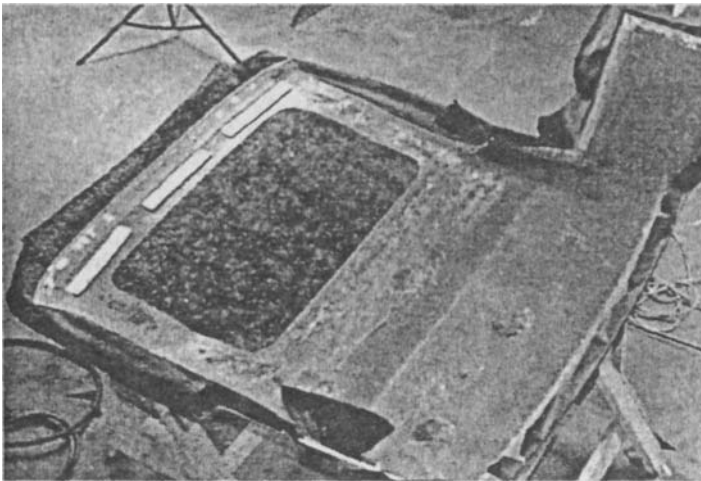
Другой способ закрепить передний край псевдооткидного верха используется там, где есть большая выпуклость по переднему краю или где установлен люк в крыше. Передний край верха не прикрепляется к крыше заклепками, а соединяется крепящим устройством. Специальная «губа» из листового металла прикрепляется заклепками к самому верху, а вторая соответствующая губа - к крыше. Такое устройство позволяет этим выступам цепляться друг за друга, когда верх натянут на крышу. Сопутствующие фотографии и рисунок демонстрируют различия.



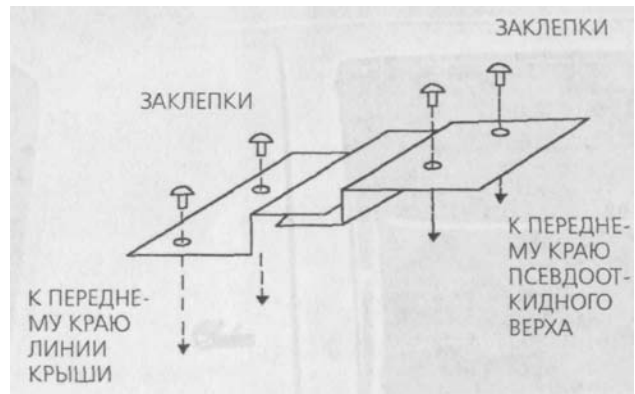
При соединении крыши и верха было добавлено так много силиконового герметика, что крепление уже нельзя снять. Чарли приходится высверливать каждую заклепку, срезать герметик и только после этого удалять верх.



Обе части крепления остаются вместе на крыше, когда верх снят. Их можно разделить, вычистив силикон вокруг крепления.



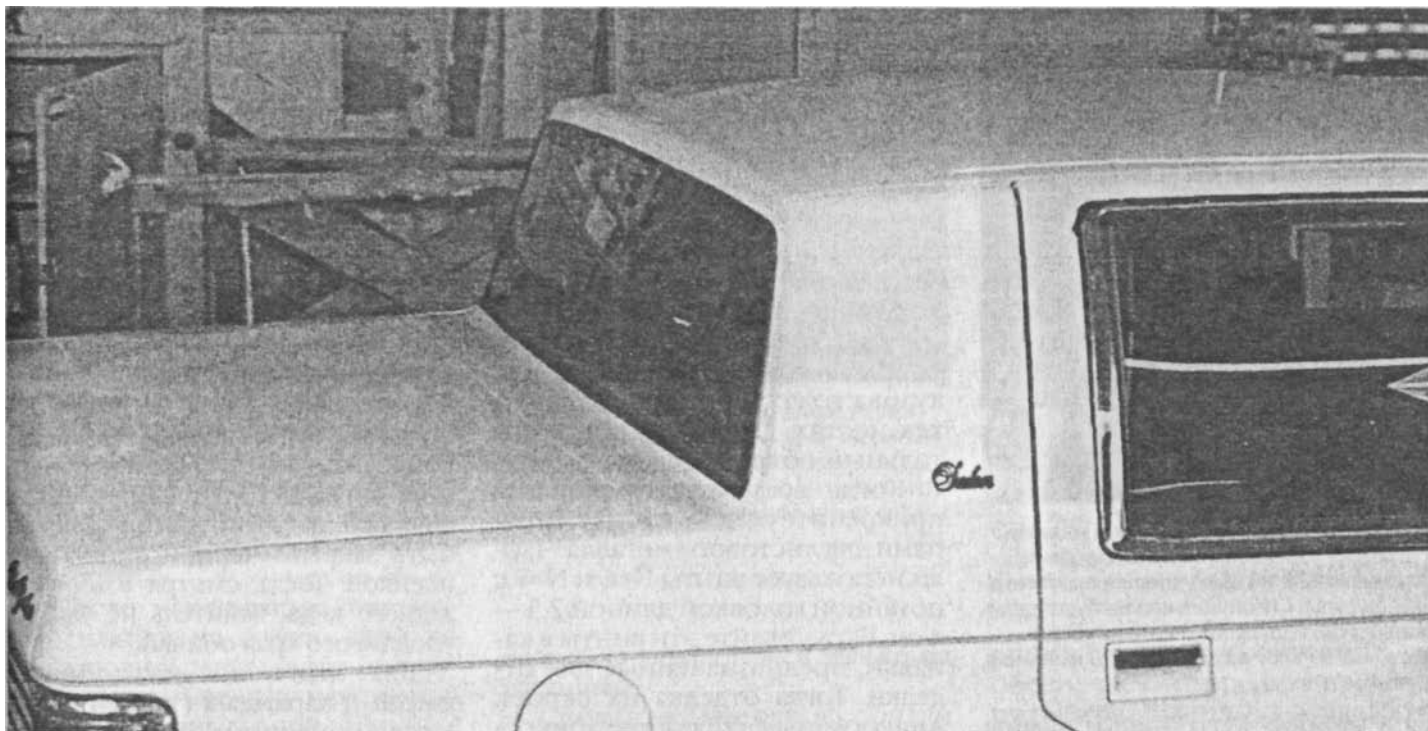
Часть крепления, которая будет установлена на сам верх, должна быть закреплена заклепками до установки обивки. Как поступил его предшественник, Чарли обработает все герметиком, прежде чем натягивать верх.



Этот рисунок показывает, как соединяется крепящее устройство. Крепление должно быть застегнуто в процессе установки верха на крыше.

# 10

## Изготовление четвертного верха



Вот в каком виде машина пришла в мастерскую: полностью раздетая. Первый шаг - с помощью фена снять эмблему.

Отделка верха затягивает точно так же, как и отделка интерьеров. Это наша третья работа по изготовлению верха, я полностью пропустил описание изготовления полуверха, ненабитого верха из винила, четвертного и половинного винилового верха, верха с вентиляционным люком, а также тех вариантов дизайна, которые существуют пока только на бумаге! Хотя вариантов устройства верха огромное множество, трех описанных здесь доста-

точно, чтобы дать вам возможность самим сделать любой из них.

Четвертной верх по сути — четверть псевдооткидного верха. Однако между ними достаточно различий, чтобы посвятить первому отдельную главу. Вместо того, чтобы подгонять материал к верху, стоя на козлах, вы примеряете готовый верх к машине. Часть заднего окна должна быть закрыта. Алюминиевая отделка значительно отличается и вам потре-

буется добавить дополнительные лампы. Так что давайте примемся за работу.

### ПОДГОТОВКА

Наша работа — переделать автомобиль. Другими словами, машина не была выпущена с автомобильного завода с верхом. Наш друг Чарли установит его впервые, с нуля, а не будет восстанавливать уже существовавший верх.

Стекловолоконная основа и алюминиевая отделка продают-



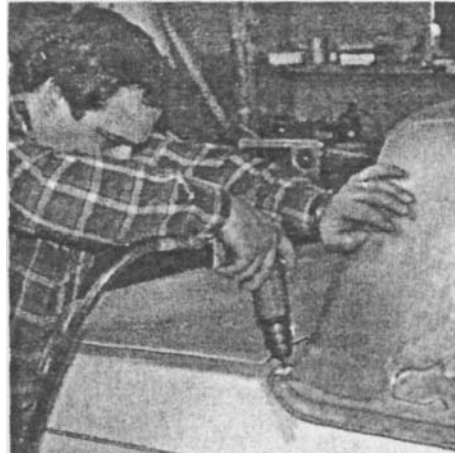
Сначала Чарли проверяет подгонку верха. Не пропустите этот шаг. Обычно какие-то коррективы потребуются. Внимательно проследите, чтобы было хорошее прилегание по краям.



Найдите алюминиевые бугорки, находящиеся в стекловолокне. Отметьте их расположение на краю двери и вкрутите в них шурупы. Стекловолокно не будет держать головки шурупов, поэтому убедитесь, что вы вкручиваете шурупы именно в бугорки.

ся в наборе. Материал и лампы придется приобретать отдельно. Когда Чарли получит свою основу, первое, что он должен сделать — это примерить ее к машине.

К сожалению, эти основы далеко не всегда сидят так, как нужно. Примерьте вашу. Поищите щели по краям. Будут ли нормально открываться и закрываться двери после установки обивки и дверных стоек? На нужном ли месте расположен вырез для верхнего стоп-сигнала? Плотны ли прилегают края обивки к заднему окну? Возможно, вам придется немного подрезать или нарастить эту оболочку.



Поскольку вам придется пару раз снимать и устанавливать верх, для закрепления материала пользуйтесь шурупами, а не заклепками. Не забудьте вкрутить шурупы в углубления для декоративной планки. Углубления по бокам верха предназначены для ламп и эмблемы.

Чарли выяснил, что отделка двери не выровнена с верхним краем. Чтобы достигнуть нужной ему толщины, он добавляет слой 6-мм набивки для винилового верха, дающий ему необходимую дополнительную высоту. Полиэстеровая грунтовка, пластиковые наполнители для кузова тоже хорошо подойдут в тех местах, где нужен дополнительный объем.

Когда все будет проверено, прикрепите основу к верху шурупами для листового металла. Чарли использует винты № 6 и № 8 с потайной головкой длиной 2,5 — 4 см. Вкручивайте эти винты в канавки, предназначенные для отделки. Тогда отделка их скроет. Аналогичным способом прикрепите дверную отделку с той стороны, которая расположена ближе всего к окну.

По краю отделки, который совпадает с краем дверного проема, в стекловолокно должны быть внедрены алюминиевые выступы. Они принимают шурупы, ввинченные из-за выступа двери, как видно на фотографии слева. Если шуруп выйдет через стекловолокно, спилите его или замените более коротким.

Закрепив основу на кузове, еще раз проверьте ее посадку. Можно ли открывать и закрывать двери, не испытывая лиш-



Устанавливая отделку около двери, позаботьтесь о том, чтобы все было ровно. Затем проверьте, что дверь как следует открывается и закрывается и у вас осталось место для виниловой обивки.

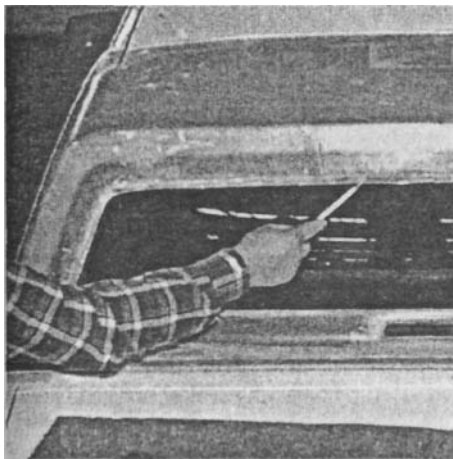
него трения? Внимательно проследите за этим. Останется ли все как есть, после того как вокруг основы будет обернут материал? Еще раз проверьте заднее окно. Не топорщится ли оно теперь?

#### Определение контуров заднего окна

Когда вы будете довольны посадкой, нужно будет уточнить отверстие для заднего окна. Вся область снаружи от этой линии должна быть закрыта черной виниловой пленкой. Тогда, смотря в зеркало заднего вида, водитель не увидит уродливого края обивки.

Для этого возьмите белый жирный карандаш (такие продаются в обивочных магазинах. Если нет, справьтесь у поставщиков). Разметьте заднее окно по контуру выреза в основе обивки. Не забудьте сделать отметку для расположения стоп-сигнала. Затем снимите обивку.

Посмотрите, как Чарли делает свою работу. Он начинает с тщательного заполнения внутренней стороны линии защищающей пленкой. Чарли использует обычную ленту шириной 1,5 см. Я предпочитаю ленту шириной 0,6 см, потому что она легче образует изгибы. Чарли считает, что я теряю время на поиски ленты различной ширины. Вы можете поступать, как вам больше



Обведите внутренний край выреза для заднего окна жирным карандашом или мелом. Не забудьте про вырез для стоп-сигнала.

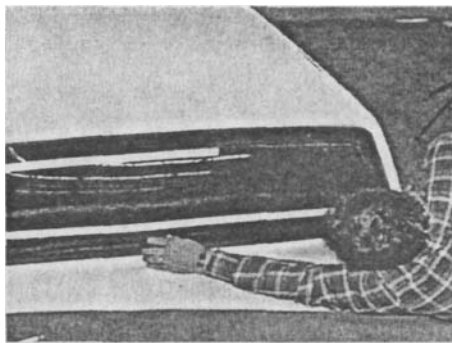
нравится. Не забудьте обвести лентой край выреза для стоп-сигнала. Его тоже нужно обводить изнутри.

Обведя линии, он накладывает 5-см полосу пленки на ту область, которую нужно затемнить, позволяя виниловой черной пленке чуть-чуть заступать на защищающую ленту. Эта виниловая пленка также продается у поставщиков товаров для отделки интерьеров автомобилей; иначе купите 5-см черную изолянтную ленту в местном хозяйственном магазине.

После наклеивания виниловой пленки на стекло край защищающей ленты будет проступать через нее как небольшой бугорок (или линия). Чарли с помощью резака с одним лезвием обрезает виниловую пленку по этой линии. Затем он снимает защищающую ленту и обрезанную кромку виниловой пленки. Теперь у него полностью окантовано заднее окно. Хитро, не правда ли?

## РАСКРОЙ, ПОДГОНКА. СШИВАНИЕ

Если вы делали работу по Главе 9, или хотя бы читали ее, вы заметите, что эта работа раскраивается, подгоняется и сшивается почти так же, как и та. Соответственно, я рассмотрю ее только вскользь и



После снятия верха нужно закрыть всю ту часть стекла, которая потом окажется под обивкой. Чарли обводит свою линию изнутри защищающей лентой. И еще раз — не забудьте про вырез для стоп-сигнала.



А вот здесь потребуются крепкие нервы. Вырежьте блокирующую пленку по линии, обведенной защищающей лентой. Вы можете отклониться примерно на миллиметр в любую сторону без ущерба для внешнего вида.

подробно остановлюсь только на различиях.

Снова наденьте основу обивки на машину, совместив все отверстия для шурупов. Надежно закрепите ее. Измерьте ее от одной стороны до другой, прибавив с каждой стороны по 10 см. Отрежьте кусок в полную ширину винила той длины, которая у вас получилась. Накиньте этот кусок на верх, выровняйте по середине, оставьте сантиметров 7 выступающими вперед и срежьте лишнее так же, как это делает Чарли на фотографии сверху. Оставьте около 5 см кромки по заднему краю.

Чтобы закрепить материал сверху, Чарли использует защищающую ленту. Оставляя мате-



Для закрытия стекла мы пользуемся лентой, которая немного легче изолянтной. Если сможете найти такую, используйте ее; в ином случае придется удовольствоваться изолянтной.



Сделайте все метки на машине прежде, чем набросить на нее материал. Вырезая деталь, оставляйте большие припуски.

риал в натянутом состоянии, он обозначает линию шва по центру изгиба. Выполняя эту работу сами, не забудьте сделать метки: хотя бы одну в середине и по одной в каждом углу.

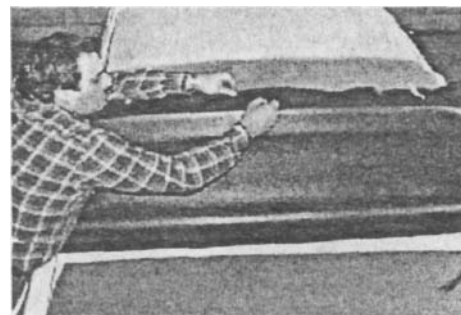
Разметив верхнюю секцию, Чарли использует излишек материала, отрезанный от основного куска, для раскройки задней части. Он опять приклеивает материал защищающей лентой и наносит разметку. Убедитесь, что вы не забыли сделать соответствующие метки на этом куске.

На верстаке Чарли обрезает материал, оставив сантиметровый припуск на шов, затем складывает верхнюю деталь пополам, обрезая каждую сторону до тех





Что бы мы делали без защищающей ленты? Мы пользуемся ею практически так же часто, как и в красильных мастерских.



Линия шва проходит по самому центру изгиба. Старайтесь провести эту линию как можно более точно. Чем прямее будет она, тем лучше будет подгонка и внешний вид.



Сложите верхнюю деталь лицевой стороной внутрь прямо посередине. Обрежьте обе половины, чтобы они точно соответствовали друг другу. Это обеспечит симметричность обеих половин верха. Повторите ту же операцию с деталью задника.



Как вы видели, Чарли это делал раньше, — выполните это соединение французским швом.

пор, пока они не будут зеркальным отображением друг друга. Это нужно сделать с обеими деталями, чтобы добиться равенства со всех сторон.

Сделав надсечку на месте каждой метки, он сшивает обе детали, заканчивая укрепленным французским швом. Теперь он готов приклеить обивку к кузову.

## ОБИВКА КУЗОВА

И снова мы повторяем шаги, описанные в Главе 9. Нанесите тонкий ровный слой клея на материал и основу. Дайте ему высохнуть до тех пор, пока поверхность перестанет быть клейкой на ощупь. Выверните обивку наизнанку, чтобы вы могли видеть метки в задней части кузова. Сейчас важно убедиться, что выровнены все углы. Когда все метки выровнены и углы оказались в правильном положении,

начните натягивать материал. Начните с верха, расправляя морщины от центра к нижнему переднему краю. На фотографии можно заметить, что в этой области Чарли прилагает серьезное усилие. Материал должен быть натянут достаточно туго, чтобы погрузиться в канавки, сделанные для алюминиевой отделки. Проверьте, чтобы в этих канавках материал лежал ровно и гладко.

В середине заднего окна вырежьте полосу шириной 10 — 12 см. Это даст вам возможность добраться руками до углов и расправить морщинки там. Возможно, вам захочется немного снять напряжение материала, сделав несколько надсечек в углах, в том месте, где опора крыши встречается с задней панелью.

Когда все морщины расправлены и работа выглядит при-

влекательно, выньте шурупы, крепящие основу обивки к крыше, и перенесите ее на верстак.

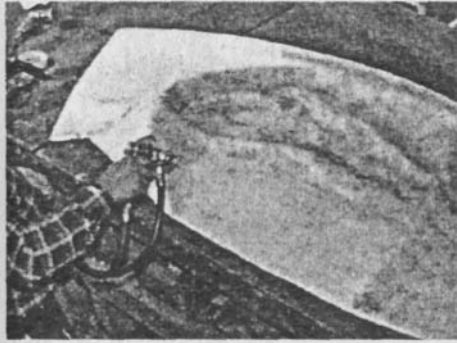
## На верстаке

Чтобы закончить обивку, срежьте свободный край, оставив припуск не более 5 см. Туго натяните материал по краю основы и приклейте его. Сделайте надрезы на наружных изгибах и срежьте лишний материал на внутренних изгибах. Когда все кромки будут приклеены, вы будете готовы обить дверную отделку.

Ее мы обиваем точно так же, как и верх. Тонкий слой клея наносится на отделку и ее обивку. Когда он высохнет, аккуратно наложите материал на деталь и вставьте его в канавки для алюминиевой отделки. Туго подверните кромку и отверните ее на изнаночную сторону и там приклейте. На углах, возможно, вам понадобится немного пара. Здесь материал должен быть натянут очень туго, так чтобы с обратной стороны не было видно никаких морщин, когда вы открываете дверь.

Теперь вы прикрепите верх к крыше, как вы делали это с псевдооткидным верхом — много силиконового герметика и несколько шурупов вместо заклепок.

Проложите большие шарики герметика внутри по периметру. Проложите толстый слой по каждой стороне и средний — по периметру.



Нанесите ровный тонкий слой клея на верх и обивку. Дайте ему как следует подсохнуть, прежде чем начинать установку. Помните, поверхность будет достаточно подсушенной тогда, когда листок бумаги не будет прилипать к ней при мягком нажатии.

Герметика должно быть просто достаточно, чтобы создать герметичность. Он не должен выступать из-под переднего края.

С чьей-нибудь помощью установите верх на машину и прикрепите его к крыше шурупами. Где возможно, используйте те отверстия, которые вы просверлили для примерки. Аналогичным способом прикрепите детали отделки дверей. Теперь верх приклеивается к крыше, и вы начинаете подгонять алюминиевые детали отделки.

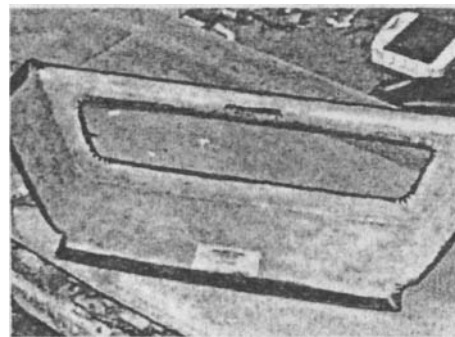
## ИЗГОТОВЛЕНИЕ И УСТАНОВКА АЛЮМИНИЕВЫХ ДЕТАЛЕЙ ОТДЕЛКИ

Начните с отделки переда. Она — более широкая, из двух деталей. Пока ничего не отрезайте. Вам потребуется вся длина. Через минуту вы поймете почему. Начните с прилаживания отделки в канавку.

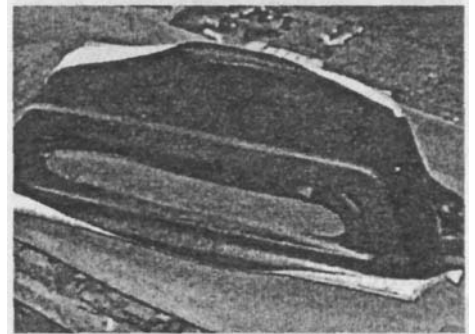
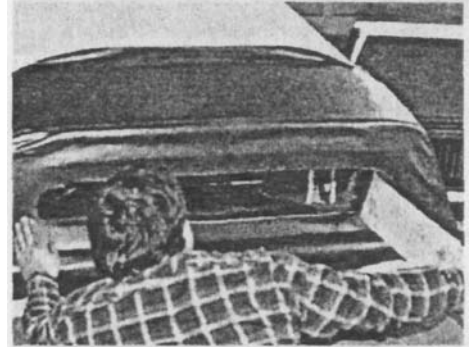


Убедитесь, что углы расположены на своем месте, а все метки на обеих деталях совмещены. Расправляйте складки из центра в обе стороны.

Поместите отделку в предназначенную для нее канавку (желобок) на детали дверной отделки, проверьте подгонку. Если она хорошо подходит, проведите мелом по линии с каждой стороны алюминиевой отделки. Закрепите заклепками пластиковые держатели через каждые 25 см вдоль воображаемой средней линии между двумя линиями, ограничивающими алюминии-



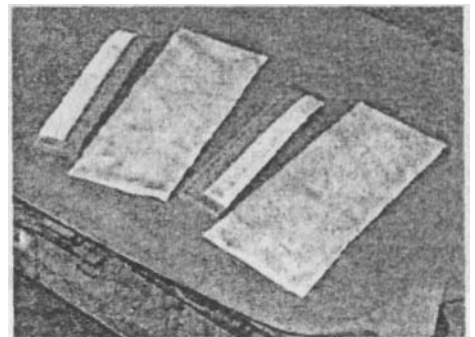
евую отделку. Если воображаемая средняя линия для вас не подходит, проведите такую линию мелом. Проверьте, что держатель размещен близко к низу, примерно в сантиметре от конца отделочной детали. Последний должен располагаться непосредственно под верхним изгибом двери.



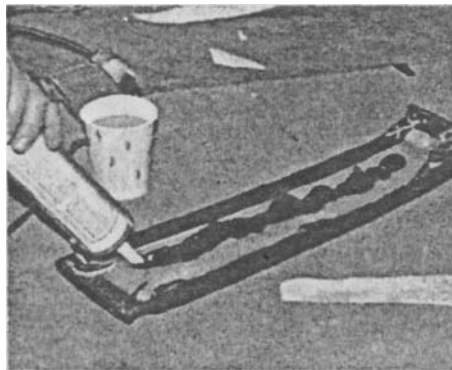
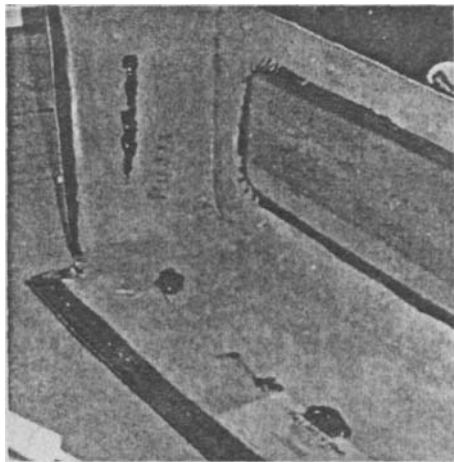
вставьте всю длину алюминиевой отделки в крепления, убедитесь, что углы расположены на своем месте, а все метки на обеих деталях совмещены. Расправляйте складки из центра в обе стороны.

ею отделку. Если воображаемая средняя линия для вас не подходит, проведите такую линию мелом. Проверьте, что держатель размещен близко к низу, примерно в сантиметре от конца отделочной детали. Последний должен располагаться непосредственно под верхним изгибом двери.

Вставьте всю длину алюминиевой отделки в крепления, убе-



Не забудьте про детали отделки дверей. Светлая часть панели — это та, куда Чарли приклеил слой пенки толщиной 0,6 см, чтобы увеличить объем. Без пенки эти детали не были равны по высоте остальной части верха.



Используйте побольше герметика. Закрепите эту штукуну на крыше!

дившись, что нижний конец размещен в основании своей канавки. Плотнo прижмите отделку к панели одной рукой и с помощью другой оберните ее вокруг верхнего изгиба двери. Чарли очень хорошо показывает это на верхней правой фотографии на следующей странице. Если вы отрежете алюминиевую отделку раньше, у вас не будет достаточного рычага, чтобы согнуть ее. Именно поэтому сначала мы ее не трогаем.

Отметьте то место, где вы хотите обрезать отделку. Попробуйте разместить разрез таким об-

разом, чтобы зазор между отделкой на двери и на верхней части был как можно меньше. Оставьте припуски для концевых насадок, которые потребуются вам для завершения работы.

С помощью пилы отрежьте отделку и закончите шлифованием всех неровностей. Наденьте концевую насадку на нижний край отделки, вставьте отделку в отделочную панель двери. Сделайте нижнюю деталь из двух частей, соединив их под стоп-сигналом. Не забудьте маленький кусочек внизу отделочной панели двери. Вставьте концевую деталь сверху.

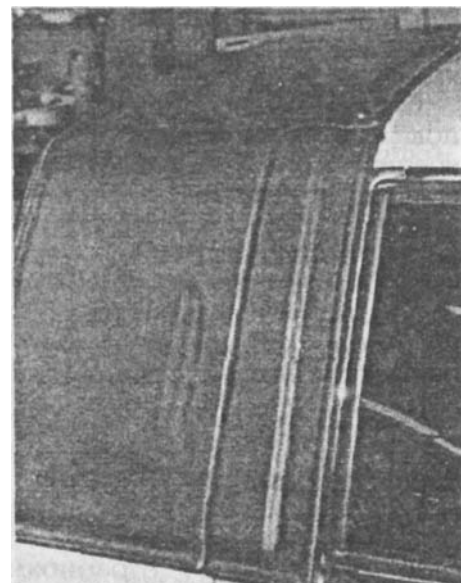
Так заканчивается оформление одной двери. Теперь повторите вышеописанные шаги со второй дверью.

Оставшийся кусок широкой алюминиевой отделки пойдет над дверью. Вручную согните материал, сделайте небольшой изгиб в алюминиевой детали, который бы соответствовал изгибу крыши. Это не трудно. Алюминий — достаточно мягкий материал. Когда у вас получится точно воспроизвести форму изгиба крыши, направьте отделку в канавку, выровняйте концы над теперь установленными деталями отделки двери. Зафиксируйте их и проведите по меловой линии с каждой стороны. Это позволит аккуратно выровнять все три детали отделки. И снова, используя воображаемую или реальную среднюю линию, установите пластиковые держатели через каждые 20 - 25 см.

Обрезав ее до требуемой длины, пропустите алюминиевую отделку сквозь эти держатели. Крыша настолько податлива, что попытка вставить отделку в держатели сверху вниз приведет только к тому, что крыша будет прогибаться вверх-вниз.



Установите верх на машину. Закрепите его шурупами через те самые отверстия, которые вы просверлили во время подгонки. Точно так же поступите с панелью для отделки двери.



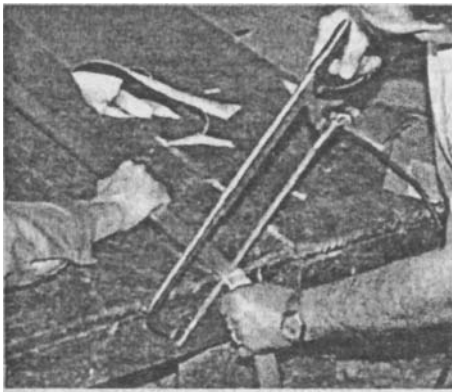
Отсюда неплохо смотрится. А когда добавим немного отделки, будет выглядеть еще лучше.



Чарли проверяет подгонку, затем проводит по линии с обеих сторон от отделки, чтобы знать, где он разместит пластиковые держатели. Обратите внимание, что самый нижний из них приподнят только на 5 см. Это плотно прижимает нижний край отделки к панели.



Возьмитесь покрепче и оберните отделку прямо вокруг изгиба двери как можно туже.



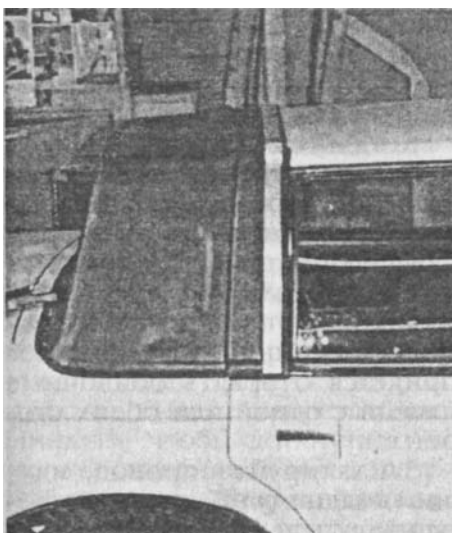
Разметив, где вы хотите сделать разрез, сделайте его ножовкой. Сточите любые шероховатости и неровности, чтобы концевая насадка как следует села.



Примерьте верхнюю деталь отделки и установите крепления. Убедитесь, что шурупы до конца входят в металл крыши.

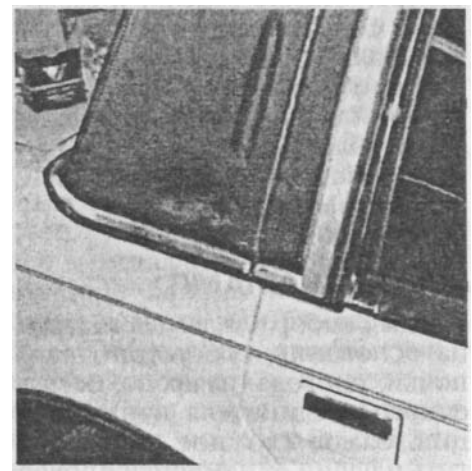


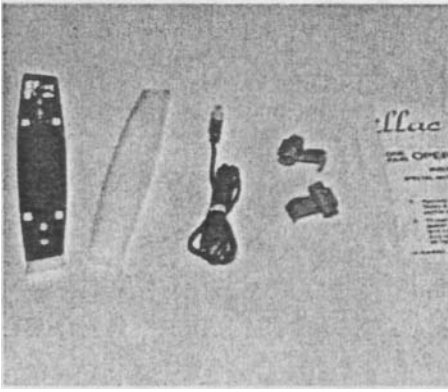
На этот раз проденьте декоративную планку через держатели. Не пытайтесь вправить ее, нажимая сверху. Вы можете промять крышу.



Сделайте нижнюю отделочную планку из двух деталей, по одной с каждой стороны автомобиля, соединяющихся под стоп-сигналом. Не забудьте про маленький кусочек для низа планки двери.

**Слева:** Отделка передней части установлена совсем как по линейке. Этот Чарли знает свою работу!

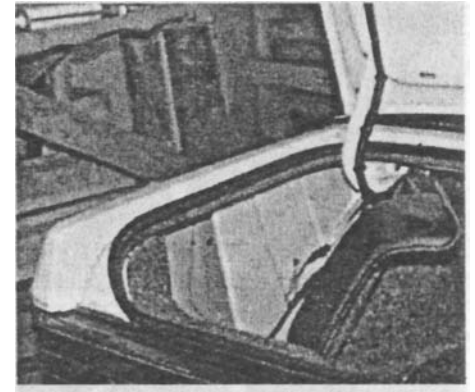




Вот как выглядит набор для установки светильника. Обратите внимание, что лампа и свинцовый провод составляют единое целое.



Когда устанавливаете основание лампы, убедитесь, что вы крепите его к крыше. Не будет крепления, не будет света.



Оттяните панель отделки багажника, возьмите вешалку для одежды и попытайтесь с ее помощью выловить свинцовую проволоку, которую вы только что заправили под крышу. Если рыбалка продолжается дольше пяти минут, оставьте это занятие и начните снимать панели интерьера, чтобы добраться до нее.

Отшлифуйте край отделки до гладкости, чтобы он не царапал и не рвал материал. Наденьте концевые насадки, и отделка передается завершена.

Отделка задней части выполняется точно так же, как и отделка винилового верха, показанная в Главе 8. Точно определите, где будет середина верха в области канавки для отделки (сразу под вырезом для стоп-сигнала), и отметьте ее. Отрежьте две детали отделки так, чтобы они перекрывали друг друга в середине, где вы сделали свою отметку. Когда все будет подогнано и концы планки спереди будут обработаны, отрежьте обе детали планки точно по этой метке и соедините их впритык. Установите застёжки-держатели, точно так же, как вы это делали для отделки передка. Теперь вставьте отделку и завершите ее маленькой крышечкой, которая скроет соединение встык, и у вас будет новый четвертной верх! Однако вы еще не закончили. Чтобы придать ей «классический» вид, установите боковые лампы.

## УСТАНОВКА ЛАМП

Каждый набор для лампы состоит из основания, собственно лампочки, провода, плафона, безопасного соединителя и инструкции. Самое сложное — разместить идущий от лампочки провод внутри автомобиля между крышей и задней панелью интерьера.

Шаг за шагом, Чарли продемонстрирует нам эту работу и даже покажет свою хитрость, помогающую в обнаружении неуловимого провода.

Начните с установки основания и прикрепления его к обивке. Возьмите шурупы № 6 или № 8, достаточно длинные, чтобы пройти сквозь верх и крышу. Это станет основанием. Некоторые основания крепятся шурупом, другие — проволокой, идущей к шурупу. Если в вашем наборе есть такая проволока, убедитесь, что она попадает под один из двух шурупов, которые вы использовали, чтобы прикрепить основание светильника к верху.

Через отверстие, в котором закрепляется лампочка, просверлите третье отверстие в крыше для идущего от лампочки провода. Проверьте лампочку, чтобы убедиться, что она нормально работает. Можно потратить часы, пытаясь понять, что не так с проводкой, а потом убедиться, что не работает всего-навсего сама лампочка. Чтобы проверить ее, используйте омметр, пробную лампочку или автомобильный аккумулятор. Подсоедините свинцовый проводок к положительному полюсу аккумулятора, а лампочку — к отрицательному. Если она загорится, то с ней все в порядке.

Чтобы закрепить лампочку в основании, пропустите свинцовую проволоку через дырочку и вставьте лампочку в патрон. Уста-

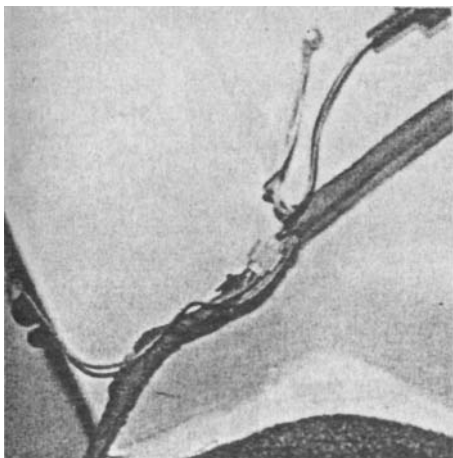
новив лампочку, поищите свинцовую проволоку.

Откройте багажник и оттяните декоративную панель с той стороны, где вы устанавливаете светильник. Возьмите вешалку, распрямите и сделайте крючок на одном конце. Теперь пропустите этот крючок между различными распорками, пока он не доберется до провода. После этого поворачивайте крючок в том месте, где по вашим предположениям должен оказаться провод, и выньте его. Если несколько минут «рыбалки» не принесут результата, вам потребуется снять часть обивки, чтобы найти провод.

Снимите подушку заднего сиденья и подушку спинки. Это даст вам доступ к задней верхней панели. Иногда провод можно достать оттуда. Если не получится, снимите заднюю панель боковины и все остальные панели, которые потребуется удалить, чтобы найти провод.

Когда свинцовый провод найден, его нужно будет подсоединить к проводу высокого напряжения, который идет вперед. Обычно это провод задних габаритных фар. Чтобы обнаружить его, найдите проводку в багажнике машины. Возможно, вам придется оторвать обивочные панели с одной или обеих сторон.

Заизолируйте провод, идущий к заднему габаритному фонарю.



У Чарли здесь все сделано. Соединитель установлен, а свинцовый провод закреплен. Боковая лампа будет включаться вместе с передними фарами и все будет хорошо.



Законченная работа.

Если вы не уверены, тот ли это провод, воспользуйтесь тестовой лампой. Выньте соединитель из разъема в гнезде габаритных огней. Включите фары, заземлите лампочку и касайтесь ею каждого зубца соединителя до тех пор, пока не вспыхнет свет. Если никто не нажимает на тормоз, поворотники выключены и машина не дает задний ход, единственное, что может гореть — габаритные огни.

Проверьте цветовой код этого провода, снимите изоляцию в той области, где вы хотите присоединить свинцовый провод, и найдите нужное цветовое сочетание. Теперь вы можете вставлять безопасный соединитель провода в соответствии с прилагающейся инструкцией, чтобы подсоединить провод к габаритным фарам.

Проверьте соединение. Испробуйте с выключенными, затем включенными фарами. Будьте осторожны, чтобы случайно не подсоединить световую сигнализацию тормоза. Если это произойдет, боковые лампочки будут включаться, только когда вы нажимаете на тормоза. Обычно свинцовый провод со второй стороны бывает недостаточно длинным, чтобы дотянуться до этого соединения. Если так и случилось, после обнаружения второго провода вам потребуется

немного его надставить. Воспользуйтесь безопасным соединителем из магазина автомобильных запчастей или спаяйте провода и хорошенько обмотайте их изолентой.

Не надо только просто скручивать проводки и на этом успокаиваться! Это не только опасно (замыкание, искра и пожар), но и плохо работает.

Если провод от лампы достаточно длинный, чтобы достичь жгута проводов на другой стороне машины, заправьте его за отделочные панели кузова, чтобы он не мешался. Прикрепите его к жгуту еще одним свинцовым проводом. После того как вы установите обратно панели багажника, работа будет закончена.

### УСТАНОВКА КРЕПЛЕНИЙ БАГАЖНИКА

В автомобильной истории было такое время, когда люди действительно привязывали свой багаж к задней части автомобиля. Тогда крепления были необходимостью, теперь они стали просто украшением. Сколь бы бесполезными они ни были, все равно эти детали остаются очень популярными.

Такое крепление будет и у этого автомобиля, так что мы можем посмотреть, как это делается.

Начните с того, чтобы определить, где проходит средняя ли-

ния крышки багажника. Затем определите размеры готовых креплений. Если они не указываются в инструкции, временно присоедините заднюю раму к двум боковым прутьям. Измерьте получившееся расстояние и разделите на три. Это даст вам расстояние между каждой парой прутьев.

Вот пример. Расстояние между краями багажника составляет 123 см, 123 разделить на три будет 41. Значит прутья будут на расстоянии 41 см друг от друга. От средней линии отмерьте 20,5 см в каждую сторону. Вот в этих местах вы установите две внутренние детали. Отмерьте по 41 см в стороны от положения внутренних прутьев для размещения внешних. Теперь вся конструкция равномерно распределена по крышке багажника и выровнена по середине. Разберите заднюю раму и установите поперечные прутья в тех местах, где вы провели линии. Каждый прут состоит из трех частей: собственно металлического прута, виниловой основы и виниловой отделки верха или бампера. Добавьте к этому пластиковые элементы жесткости в каждой отверстии для шурупа — и перед вами будет полностью собранный прут багажника.

Соберите каждый прут до основания и вверните элементы



Почти каждый этап работы триммера начинается с определения средней линии. Установка багажника - не исключение.



Не забудьте эти элементы жесткости для отверстий для шурупов. Без них будет слишком большое давление на прутья багажника и на листовую металл крышки багажника.

жесткости. К двум внутренним прутьям можете добавить накопечники. Однако пока оставьте крайние прутья без них.

Расположите крайние прутья по середине относительно переда и зада крышки багажника,

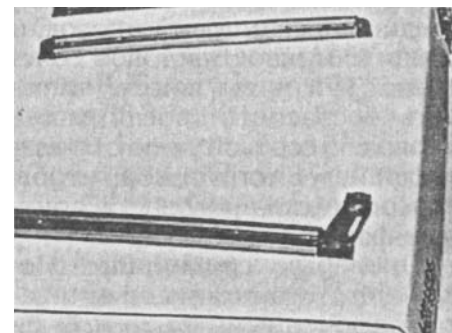
проверьте с помощью рулетки, чтобы убедиться, что они расположены на равном расстоянии и проходят прямо над линией, которую вы провели. Временно добавьте к раме подъемник и передние концевые накладки. Про-



Заправьте виниловое основание в нижнюю часть прута багажника после того, как вы установили элементы жесткости для отверстий для шурупов.

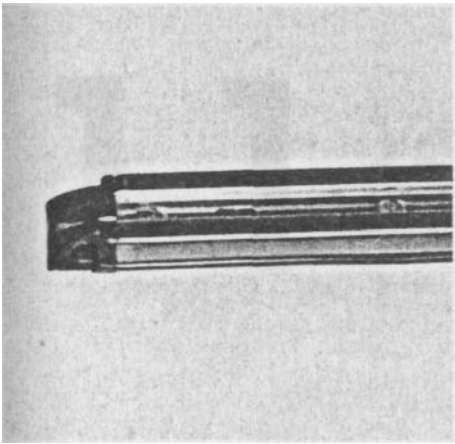


Наружные прутья багажника устанавливаются в первую очередь. Это может быть временная установка. Если они не очень хорошо располагаются, попробуйте подвигать их взад-вперед.

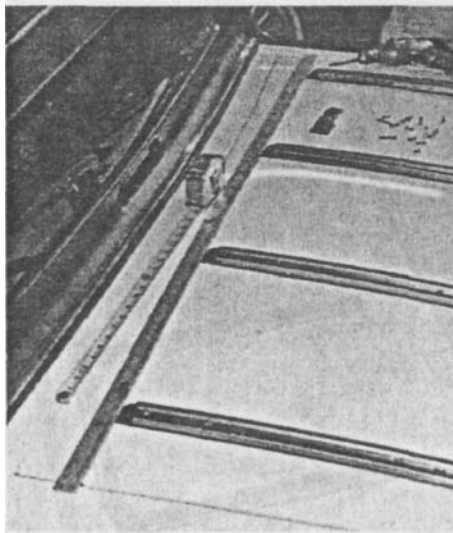


Подъемник рамы: учитывайте его длину, определяя положение прутьев относительно длины багажника.

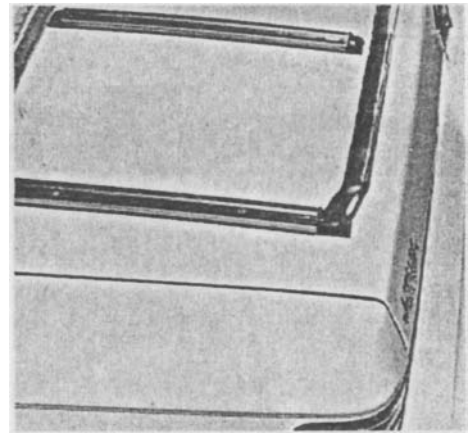
стейший способ выровнять края всех прутьев — положить длинный мерный шест поперек крышки багажника, как вы это видите на фотографии. Если у вас нет такой длинной палки, используйте кусок веревки. Разме-



Наконечники можно установить после закрепления прутьев. Не забудьте вернуть в них по шурупу.



Здесь можно увидеть, сколь эффективно использование длинного мерного шеста. Только проверьте, чтобы наружные прутья были закреплены, когда вы вставляете шест. Если какая-нибудь из этих частей сможет двигаться, ваша прямая линия может получиться очень волнистой.



Вот собранная рама, присоединенная к прутьям багажника.

стите два средних прута посередине проведенных для них линий и надетыми наконечниками, протяните вплотную к ним веревку и прикрутите к крышке багажника подготовленными шурупами.

Снимите подъемники с наружных прутьев багажника, соберите раму и снова вернитесь к прутьям.

Закрепите их на крышке багажника шурупами. Когда все будет зафиксировано, вставьте виниловые «бампера» в верхнюю часть каждого прута.

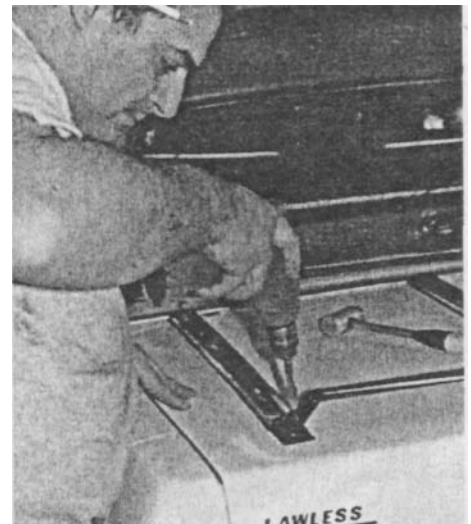
В вашем наборе должны быть маленькие пластиковые крышечки. Они одеваются на концы любых шурупов, которые могут пройти сквозь крышку багажника. Откройте багажник и оденьте по одной из этих крышечек на каждый шуруп, до которого сможете добраться. Это избавит людей, пользующихся машиной, от случайных царапин: дважды проверьте все, чтобы убедиться, что никакой опасности нет. Затем отойдите и полюбуйте своей работой.

главах. Теперь вы узнали и кое-что новое. Мне понравился прием со сгибанием передней отделочной планки. Я видел, как триммеры сходят с ума, пытаясь загнуть ее, как нужно, уже после обрезания.

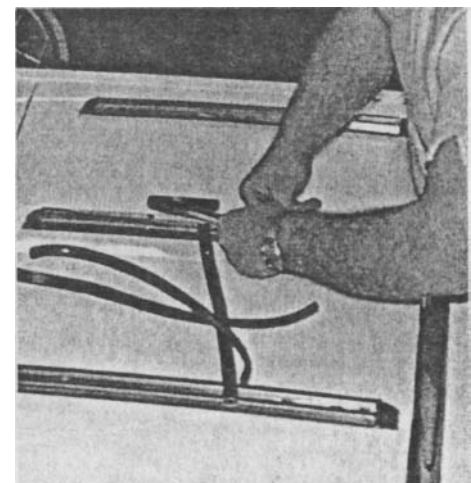
Работа будет проще, а результат лучше, если вы будете обивать верх, когда он будет закреплен на машине. На полноценном псевдооткидном верхе это было бы слишком сложно, поэтому мы снимаем его, чтобы работать на более удобном для нас уровне.

И наконец, вам пришлось немало побыть электриком. Триммеру часто приходится выступать в этой роли. Если вы помышляете о карьере в этой области, вам потребуется раззнать поподробнее об автомобильной проводке. Об этом есть неплохие книги.

В следующей главе мы рассмотрим, пожалуй, самый сложный аспект автомобильной отделки — откидной верх.



Чарли винчивает по шурупу спереди и сзади, чтобы надежно закрепить конструкцию на крышке багажника.

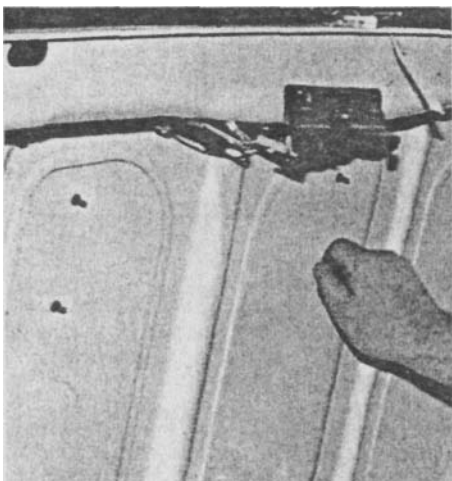


Виниловые накладки вставляются в верхнюю часть прутьев.

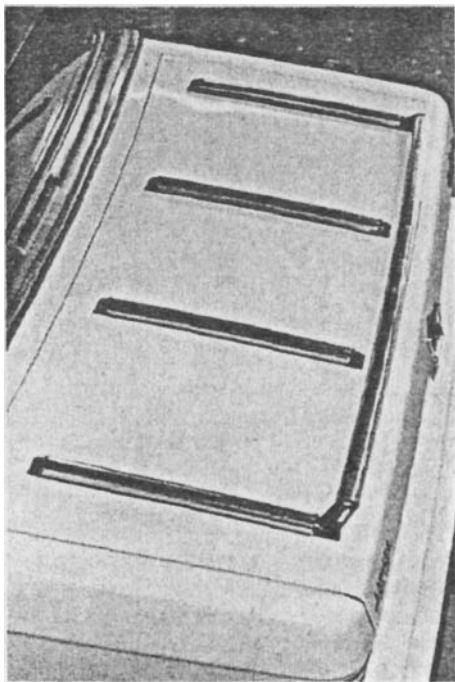
## РЕЗЮМЕ

Четвертной верх требует многих из тех знаний и навыков, которые вы приобрели в предыдущих





Крышечки, закрывающие концы шурупов, действительно нужно установить. Не стоит экономить время, пропуская этот шаг.



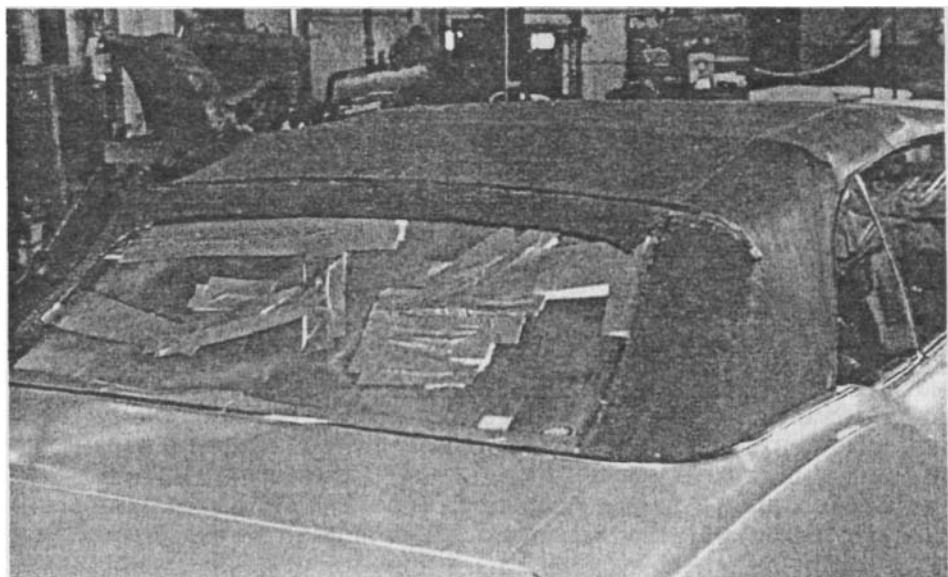
Вот законченные крепления багажника. Почему скорее декоративные, чем полезные? Ну, чемодан здесь можно закрепить на боку, но потом...



# Установка откидного верха

В этой главе мы раскроем секреты снятия откидного верха, установки новых подушек и изготовления новой обивки ниши для хранения верха. Затем вы узнаете, как вставить заднее окно совершенно без морщин и, наконец, как устанавливать сам верх.

Это будет длинная и сложная глава. На практике, однако, все происходит достаточно быстро. Наш гид и наставник в этой работе, Марвин Карр, делает до трех таких верхов за день. В последнее время он стал работать медленнее и редко делает больше двух. Так что давайте понаблюдаем за его работой.

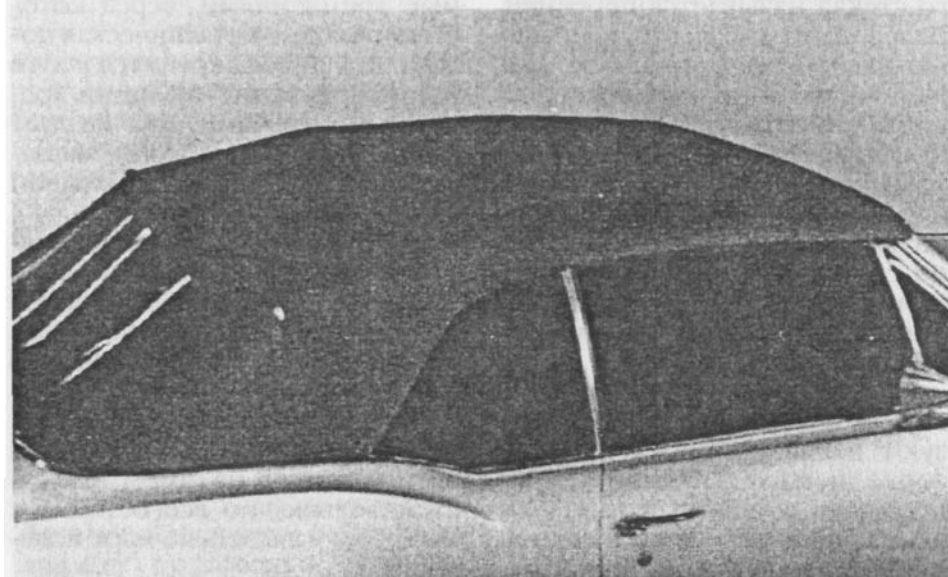


## ДЕМОНТАЖ

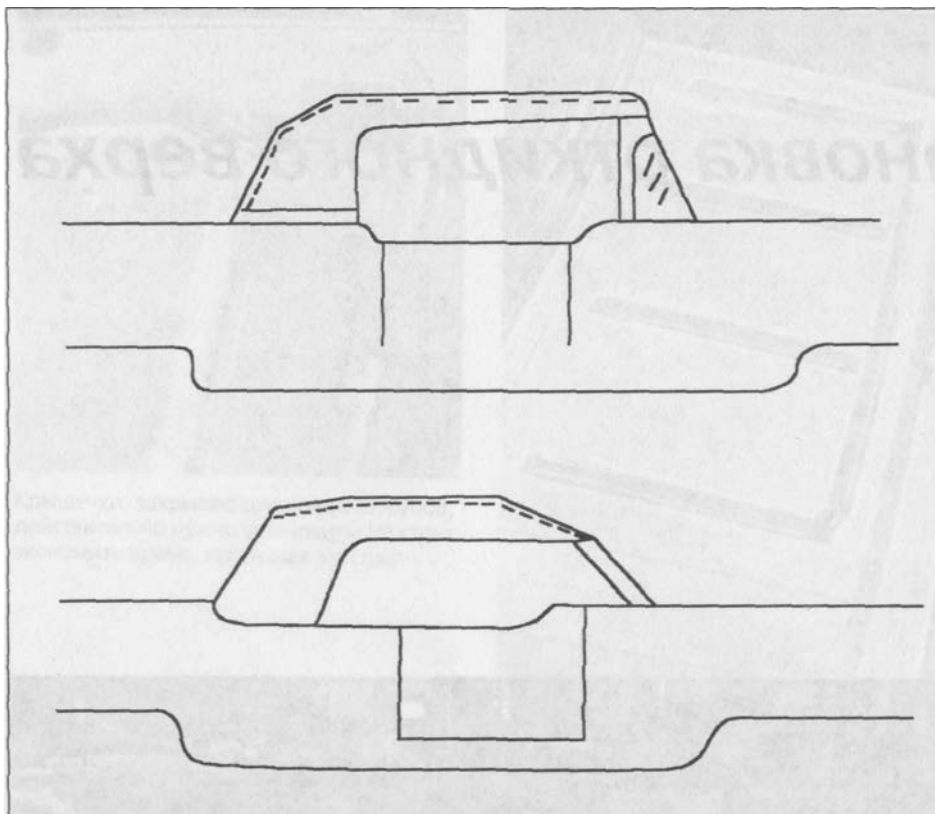
Марвин ускоряет процесс, просто отрывая верх для начала. Это приемлемо, но потребуются некоторые дополнительные шаги. Давайте делать по одной операции за раз.

### Назовите эту часть

это помогает запомнить названия частей конструкции. Основная часть откидного верха называется просто верхом или обивкой верха. Заднее окно еще иногда называют задней занавеской. Оно бывает из



**Справа:** Вот что несколько лет солнца, ветра и дождя могут сделать с откидным верхом.



До 1963 г. (сверху) большинство откидных верхов прикреплялось скобами к внешней задней раме, установленной на внешней части кузова. У такого верха были подушки в области задней боковины. После 1963 г. (снизу) наружные задние рамы были сняты с производства. Верх начали крепить к крепежной полосе, которая привинчивалась внутри кузова по заднему краю ниши для хранения верха. Задние подушки также прекратили устанавливать на большинстве транспортных средств.



Марвин начинает снятие верха с отрывания декоративной накладки. Это одно из немногих мест, где вы можете в буквальном смысле рвать. Чтобы сохранить лежащую ниже крепежную полосу, аккуратно выньте скобы.

### Снятие верха

Марвин начинает с удаления декоративной накладки. Вы встречали ее на псевдооткидном верхе, там она крепилась в то место, где предполагалось наличие задней дуги. На каждом конце дуги обычно шурупом № 4 для листового металла закрепляется наконечник из нержавеющей стали. Не забудьте снять эти два наконечника и сохранить их, если в вашем наборе для установки верха для них нет замены. Оторвав декоративную накладку, удалите скобы, которыми она крепилась.

Ножницами или резаком отделите заднюю боковину верха от всех соединенных с ней деталей. Переместитесь вперед и отрежьте материал от передней дуги. Непосредственно за этой дугой проходит подсоединенный к направляющим стальной трос.

Он не дает боковинам верха хлопать на ветру. Трос может присоединиться мелким крепежным винтом или вставляться в щель в направляющей. Ослабьте верх, немного отпустив трос, и отсоедините его. Вам потребуется отсоединить только переднюю часть. Заднюю можно оставить как есть. Теперь вытяните кабель из верха, оставив его свисать.

Верх присоединяется к задней направляющей (над задним боковым окном), так что Марвин удаляет уплотнитель здесь. На этом верхе он крепится тре-

материала двух видов: стекла и винила. Пожалуйста, не поддавайтесь искушению называть это прозрачным пластиком. Хотя это пластик, но это же винил, а не плексиглас или еще что-нибудь из множества пластиков.

Самая первая дуга от лобового стекла называется передней. Далее идут первая, вторая и задняя дуги. Поддерживают эти дуги и удерживают весь механизм верха вместе направляющие. Когда верх находится в закрытом положении, говорят, что он поднят, когда в открытом — опущен. Когда верх опускается, он собирается в нише для хранения верха. На некоторых машинах его потом можно закрыть чехлом.

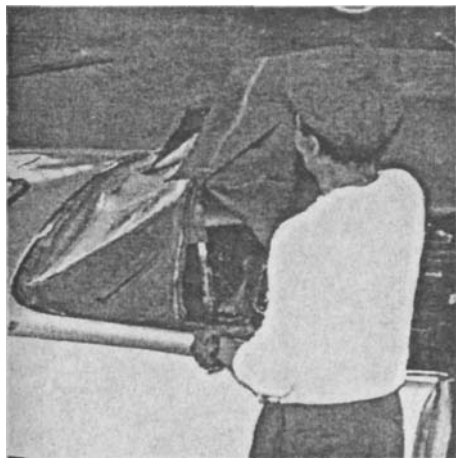
Под обивкой верха находятся подушки. Эти подушки образуют изгиб от плоской части верха к направляющим. Они проходят с обеих сторон, соединяясь на передней и задней дуге. На некоторых старых ма-

шинах можно увидеть задние подушки, соединяющие заднюю дугу с задней направляющей.

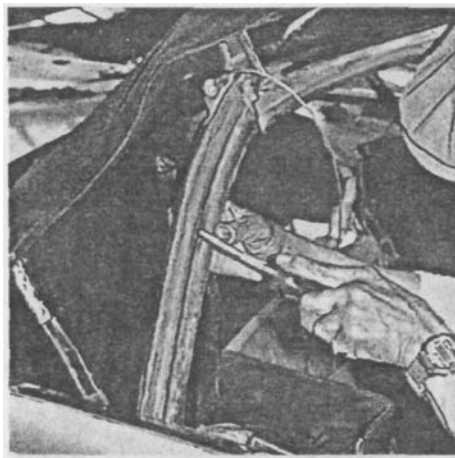
Кроме того, под верхом в области первой и второй дуги проходят две полосы материала. Они образуют каналы, называемые креплениями, через которые проходит металлическая полоса. Эта полоса крепится к дуге (через крепление) мелкими крепежными винтами. Это не дает крыше пузыриться, когда машина мчится по дороге с большой скоростью.

И наконец, вдоль каждой направляющей и под передней дугой проходит резиновый уплотнитель, который теоретически должен мешать воде попадать внутрь машины.

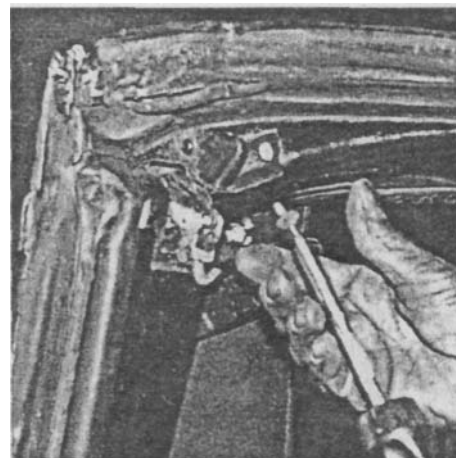
Теперь вы знаете достаточно, чтобы представлять, с чем работаете. Конечно, на самом деле частей больше, но все остальное мы будем называть по мере появления.



Марвин пользуется резакom, чтобы оторвать верх от крепежной полосы здесь, в области задней боковины



После того как верх снят, он удаляет уплотнитель на задней и передней направляющих и на передней дуге.



мя шурупами для листового металла. На некоторых моделях стоят болты с Т-образной головкой и гайки. Посмотрите, чем она прикреплена в вашем случае.

Следующим удаляется уплотнитель спереди. Заведите мотор и поднимите верх в полуоткрытое положение (с помощью одного аккумулятора, при выключенном двигателе сложно открывать и закрывать верх). И как в случае с задним уплотнителем, также удалите герметизирующий уплотнитель переднего и бокового стекол.

Под передним герметизирующим уплотнителем снимите второй уплотнитель (сантиметровый резиновый сердечник, обитый материалом, из которого сделан верх). Делайте это осторожно, вынимая скобы, крепящие его к крепежной полосе. Крепежная полоса (полоса для гвоздей) — название, оставшееся еще с тех пор, когда вместо скоб в нее забивались гвозди. Так что ее название не меняется, хотя мы уже редко используем гвозди. Эти крепежные полосы не пригодны для слишком сурового обращения, поэтому не стоит просто отрывать уплотнитель. Сохраните сердечник, чтобы сделать новый.

Под уплотнителем скобами прикреплена полоса материала верха. Это был передний край верха. Удалите ее и обнажите до сих пор скрытые переднюю дугу и крепежную полосу.

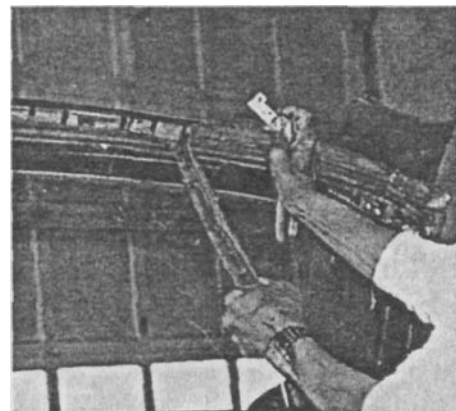
Под герметизирующим уплотнителем, который вы сняли, вы увидите полосы материала верха, приклеенные к направляющим рамы. Их тоже удалите.

Теперь переключитесь на первую и вторую дуги. На фотографиях Марвин удаляет шурупы из-под этих дуг. Шурупы держали металлические планки, фиксирующие крепления верха. Сохраните обе планки и шурупы, но выбросьте старые крепления. На будущем верхе уже есть новые.

Тем временем Марвин добрался до верхних подушек и заднего окна. Он оставит окно на месте и аккуратно снимает одну подушку. И снова очень аккуратно обращается с крепежной полосой.

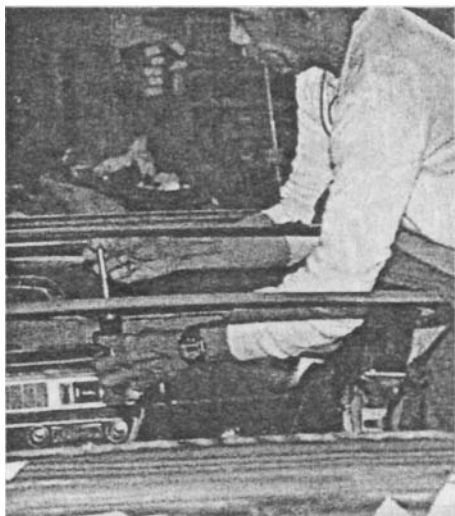
Помимо того что на каждом конце они крепятся скобами, подушки еще привинчены ко второй дуге крепежными винтами: один — снаружи от обивки по внутреннему краю и обычно три — в середине подушки. Вывинтите их.

Заменяйте подушки по одной, не трогая заднее окно, чтобы не менять положение рам. Задняя дуга, освобожденная от окна и подушек, начинает просто свободно двигаться вперед-назад. Она должна быть зафиксирована точно в том положении, в котором находилась при старом верхе, поскольку только в таком же положении на нее можно будет надеть новую обивку верха. Если же когда-нибудь вы обнаружите себя в незавидном положении человека,



## ИЗНОШЕННАЯ КРЕПЕЖНАЯ ПОЛОСА?

Часто крепежная полоса передней дуги, или передней части подушек, оказывается сильно поврежденной и неспособной более держать скобы. Компания, в которой вы заказывали свой верх, может предоставить и запасные полосы. В отличие от оригинальных фабричных из фибролита, эти полосы будут из винила. Чтобы их установить, их нужно будет шурупами прикрепить к металлу. Удалите всю старую крепежную полосу, возьмите несколько шурупов № 6 с потайной головкой длиной 1,2- 1,8 см и прикрутите новую полосу вместо старой. Шурупы располагайте на расстоянии 7 - 10 см друг от друга. Если расстояние будет больше, то натяжение материала «поднимет» крепежную полосу между шурупами.



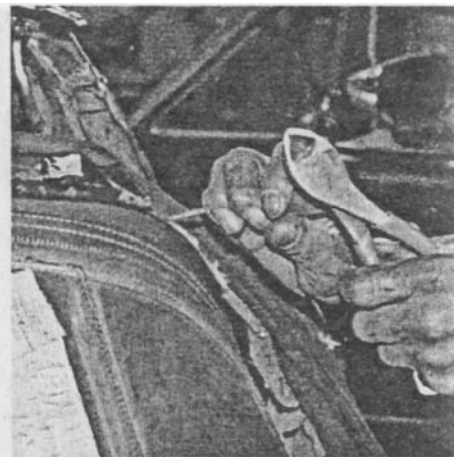
Эти шурупы, ввинчиваемые в первую и вторую дуги, крепят металлическую планку внутри тканевого крепления. Крепление приварено к верху. Это сочетание не дает верху пузыриться на дугах, когда скорость превышает 90 км/ч.



После отрывания старой подушки вокруг этих шурупов, их потребуется вывинтить.



Последнее, что нужно снять, прежде чем начинать работы по установке - это одну из подушек. Обратите внимание, что Марвин использует шило и пару кусачек, чтобы вынуть скобы.



которому нужно заменить верх на автомобиле, с которого кто-то другой снял и выбросил все материалы старого верха, вам придется обратиться к местному дилеру и попросить помощи у отдела запасных частей. Часто они оказываются способны назвать точное фабричное положение задней дуги. У них есть описания по запчастям для обивки, точно так же, как и по листовому металлу, частям двигателя и т. д. В них обычно указывается положение дуг в откидном верхе.

Теперь вы готовы приняться за работу и начать делать новые подушки.

## УСТАНОВКА ПОДУШЕК

Вы получаете подушки заранее сшитыми с особым наполнителем. Вам потребуется купить около 4 м 10-см джутовой ленты. Эти элементы жесткости для подушек никогда не включаются в набор для установки верха, но они продаются у местных поставщиков.

Тщательно осмотрите каждую дугу в том месте, где должны размещаться подушки. В каждой вы увидите углубление. Здесь будет находиться внутренний край подушки. Это обеспечивает аккуратный плавный переход снаружи. Внимательно следите за тем, чтобы край подушки был выровнен с этим углублением.

Если наполнитель для подушки завернут в обивку подушки,

выньте его и временно отложите. Поместите подушку в машину так, чтобы клапаны были расправлены, но завернуты друг на друга. Расположите их посередине дуги, чтобы с каждой стороны свисало равное количество материала.

На некоторых автомобилях старых моделей и некоторых европейских моделях имеются клиновидные подушки. Разместите эти подушки, обращая узкую часть назад, чтобы они полностью закрыли крепежную полосу с каждого конца.

На задней дуге снимите достаточную часть заднего окна, чтобы закрепить подушку скобами. С внешней стороны подушки, по шву, вставьте две-три скобы. Убедитесь, что край подушки выровнен с углублением в дуге. Переместитесь в переднюю часть машины, туго натяните подушку вдоль линии шва и закрепите ее скобами (по самому внутреннему краю крепежной ленты).

Снова назад. Натяните материал, чтобы не осталось морщин, по задней дуге и закрепите скобами наружный край другого шва. Спереди повторите ту же процедуру.

Разверните клапаны, открыв то, что теперь является низом подушки. Прикрепите это к задней дуге, переместитесь вперед, туго натяните и тоже закрепите скобами. Теперь вы готовы к окантовке.

В прошлом триммеры использовали три детали окан-



Прежде чем прикрепить новую подушку спереди и сзади, Марвин прикрепляет скобами новый элемент жесткости из джутовой ленты. Прежде чем все заделать, он снова устанавливает на место четыре шурупа, извлеченных из старой подушки. Убедитесь, что дуга расположена ровно.

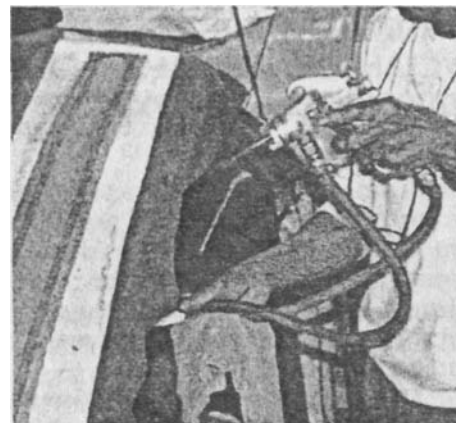
товки, полностью покрывавшие внутреннюю часть низа подушки.

Усовершенствование материалов и необходимость экономить деньги привели к исчезновению всех, за исключением одной, полосы как элемента жесткости.

Вам стоит последовать за Марвином, прикрепив скобами джутовую полосу прямо посередине подушки. Держите ее натянутой. Теперь снова вставьте шурупы во вторую дугу. Эта дуга немного качается (именно поэтому шурупы). Просто убедитесь, что она находится в вертикальном (поднятом) положении. Теперь пришло время вернуть на место наполнитель.

Нанесите тонкий слой клея на внутреннюю нижнюю часть подушки. Клапаны клеем не покрываются. Выложите наполнитель в подушку. Для него клей не требуется. Срежьте лишний материал внутри задней и передней дуги. Вам не нужен наполнитель над дугами, иначе в этих местах на верхе будут бугры.

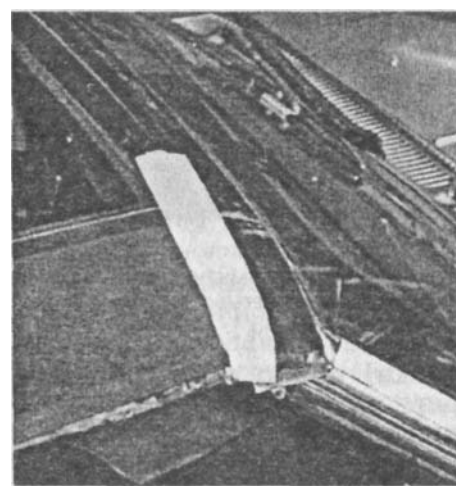
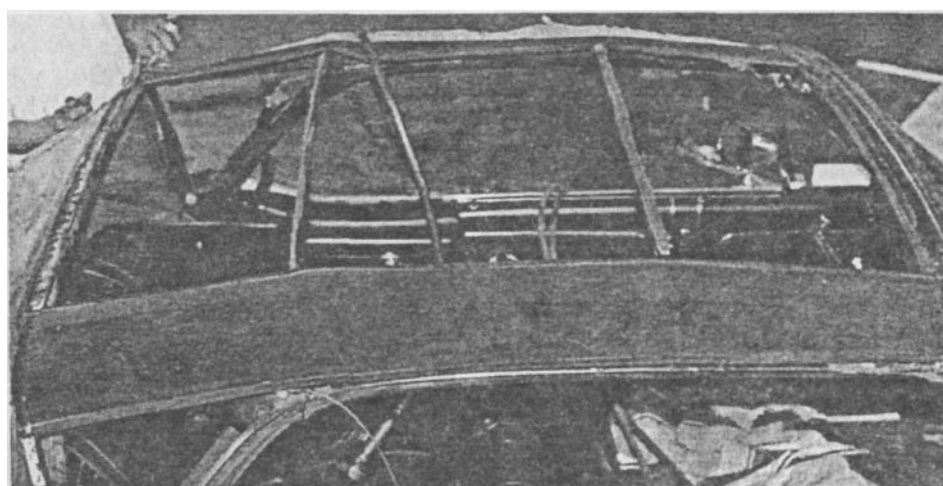
Заверните внутренний клапан наверх, разгладьте его и закрепите скобами на обоих концах. Убедитесь, что не осталось морщин. Любые морщины в этом месте будут проступать через верх. Нанесите слой клея на внешний клапан. Сложите его и тоже закрепите скобами. Не все триммеры обрабатывают подушку таким способом. Многие заворачивают наружный клапан, не покрывая его клеем, и закрепляют на месте



Немного клея внутри... И выкладываете наполнитель. Этот конкретный наполнитель сделан из бумаги. Часто вместо него в подушках содержится 1,2-сантиметровый поролон.



Сложите боковины, сначала внутреннюю, и закрепите их скобами. Возможно, вам захочется нанести немного клея на наружный клапан.



Завершите подушку, срезав кромку. Теперь Марвин перейдет на другую сторону и повторит всю работу.

Пленка выполняет роль набивки на этих необработанных концах. Я предпочитаю изоленту, Марвин использует защищаю-

изоляционной лентой. Оба эти способа допустимы.

Обрежьте концы резакром. На задней дуге обрежьте по внутреннему краю металлической детали дуги. Это тоже позволит подушке выглядеть лучше под верхом.

Аккуратному внешнему виду способствует и наматывание одного-двух слоев изоляционной или защищающей ленты на передний край дуги. Здесь образуется небольшой бугорок, а лента помогает его сгладить. Теперь вы готовы повторить работу со второй стороны.

Измерьте положение задней дуги на завершённой стороне, затем проверьте, чтобы убедиться, что задняя дуга не выровнена с кузовом, верх не будет сидеть так,

как нужно. Сделайте вторую подушку точно так же, как вы делали первую, и мы сможем перейти к обивке ниши для хранения верха.

### ИЗГОТОВЛЕНИЕ И УСТАНОВКА НИШИ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ВЕРХА

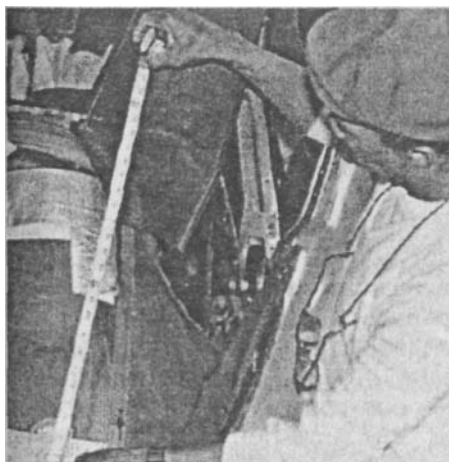
#### Удаление

Если вам нужно защитить заднюю часть своего автомобиля, положите одеяло на крышку багажника, деку и задние боковины перед работой. Некоторые триммеры даже приклеивают одеяла или подушки по верху дверей.

Если вам нужна новая обивка ниши для хранения верха, вы можете заказать ее в той же компании, что и сам верх. К сожалению,

их выпускают не для всех моделей и модификаций. Марвин показывает нам один способ сделать ее с нуля. Начните с покупки двух метров материала для изготовления откидного верха или подходящего винила. Здесь вам решать, что больше нравится. Для начала выньте заднее сиденье, подушку и спинку.

Теперь у вас есть пространство для работы. Передний край обивки ниши приклеивается и прикручивается шурупами к верхнему краю опорной панели спинки заднего сиденья. Задний край обивки крепится к задней крепежной полосе за задним окном. Вывинтите шурупы, держащие передний край обивки ниши. Поднимите ее и вы увидите крепежную полосу, прикрученную к кузову.



Определив расстояние от дуги до кузова на первой подушке, Марвин хочет убедиться, что оно такое же, как со второй стороны.

**Справа:** Теперь он может закончить вторую подушку. Обратите внимание, что заднее окно не было удалено полностью, только в той части, где Марвин работал с дугами. Это позволяет сохранить заднюю дугу в правильном положении.



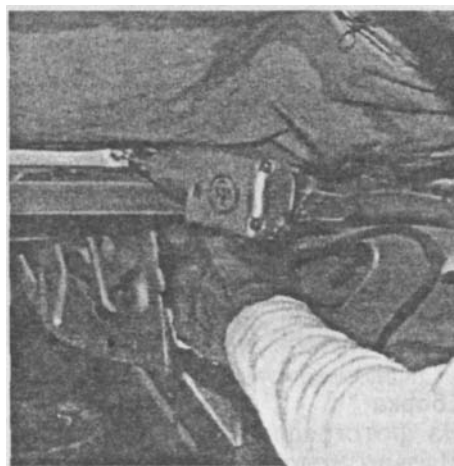
Удалите эти винты. Они находятся около задней части верха, прикрепляя три крепежные полосы, большую в середине и две меньшие по углам.

Это позволяет освободить заднюю секцию верха. Немного манипуляций и вы сможете все вытащить и сложить на заднике, чтобы начать вынимать скобы.

### Демонтаж

Отделите все от крепежной ленты. Постарайтесь сохранить все материалы целыми. Вам они потребуются как лекало и для помощи в процессе сборки и установки. Так что полегче здесь. Когда будут вынуты все скобы, у вас должны быть сняты все три крепежные полосы, вынута обивка ниши, а заднее окно должно свисать с задней дуги. Отложите все это, кроме обивки ниши.

На верстаке сделайте разметку по обеим сторонам всех имеющихся у вас швов. Затем осторожно распорите швы резакон или ножницами, разделив обивку на соответствующие детали. Разложите новый материал на скамье лицевой стороной вверх. Положите старые детали обивки сверху, также лицевой стороной вверх. Теперь выполните разметку.



Вот так выглядит обивка ниши для верха снизу. Вы еще не заметили, что Марвин работает обеими руками с почти одинаковой ловкостью?

Вынимается обивка ниши для верха и заднее окно — как единое целое.



### Раскрой, подгонка и сшивание

По заднему краю, где обивка присоединяется к крепежной полосе, вы увидите отверстия, через которые должны проходить болты. Отметьте эти отверстия. Затем разметьте положение двух меньших крепежных полос.

Если вы не сможете отметить все эти вещи на новой обивке, она

не будет подходить к креплениям. При этом будет менять положение заднего окна и тогда у вас получится действительно чертте что. Поэтому обязательно убедитесь, что крепежная полоса правильно размещена на обивке. Теперь сделайте мелом свои собственные метки и вырежьте новую обивку ниши для верха.





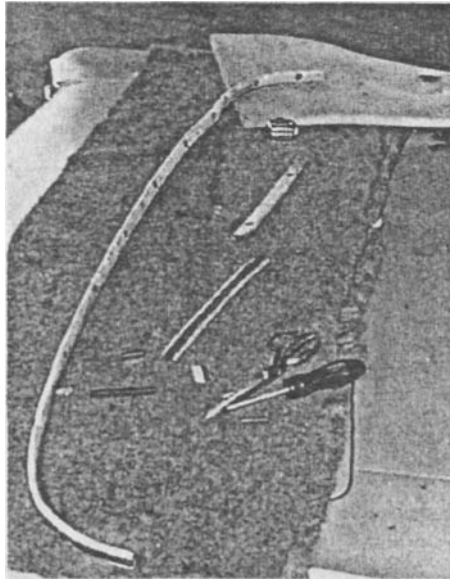
Аккуратно извлеките заднее окно и обивку. Они вам потребуются как для лекал, так и для позднейшего размещения всех деталей по своим местам.



Вот три крепежных полосы, готовые для повторного использования. Постарайтесь в процессе работы сохранить их в хорошем виде. Примерно через три года фабрика перестает их выпускать и тогда бывает очень сложно найти им замену.



Используя материал для откидного верха, Марвин подгоняет, вырезает и сшивает новую обивку для ниши.



Марвин распарывает шов в старой обивке ниши, которую он будет использовать как лекало. Не забудьте оставить достаточно меток, чтобы вы смогли правильно собрать раскроенные детали.

За швейной машинкой совместите все метки и соберите обивку.

Если у вас есть кайма по переднему краю, можете ее оставить. Иногда это дает немного места для «корректив», необходимость в которых может появиться в процессе установки. Немного полюбуйтесь на свою работу, затем прикрепите ее снова к крепежным полосам.

### Сборка

На фотографиях вы видите, как Марвин мелом делает метки, показывающие расположение от-



верстий для болтов. Он начинает с центрального отверстия, размещая его прямо над центральным отверстием в большой крепежной полосе и закрепляя парой скоб. (Используйте 6-мм скобы. Более длинные поцарапают металл на обратной стороне крепежных полос. Если у вас больше материала, используйте более длинные скобы.)

Затем он перемещает дальнюю сторону крепежной полосы, совмещает отверстия и метки, затем закрепляет еще одной скобой. Третий шаг — прикрепить второй конец крепежной полосы в правильном положении, затем заполнить пространство между этими тремя точками дополнительными скобами.

Аналогичным образом прикрепите две маленькие полосы к обивке, убедившись, что отметки совпадают с отверстиями. Наконец, срежьте материал над отверстием, чтобы в него можно было вставить болт. Обивка ниши для верха готова для примерки.

Опустите ее в нишу, вручную винтите болты и посмотрите, как это все выглядит. Если все совпадает, вы готовы переключиться на заднее окно.

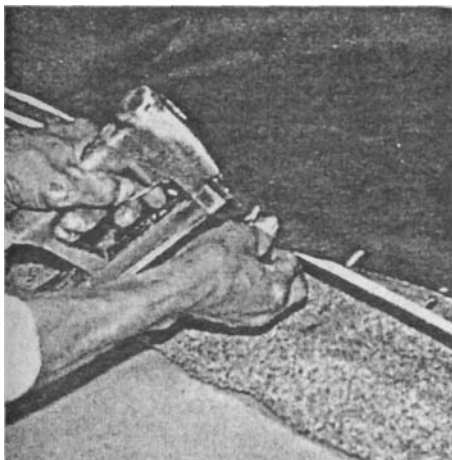
## УСТАНОВКА ЗАДНЕГО ОКНА

### Подгонка

Заднее окно делается из очень тяжелого винила. Поэтому у него очень долгая «память». Будучи свернут, например, в коробке, он «запоминает» форму и стремится в нее вернуться. Это неудобно и с этим сложно справиться. Поэтому перед установкой на пару часов разложите его на темном одеяле, ткани или бумаге под прямыми солнечными лучами. Это размягчит его и заставит «потерять память».

Если солнца нет, а день выдался холодный, воспользуйтесь феном или тепловым ружьем. Небольшой нагреватель и вентилятор выполнят эту работу за несколько минут.

Когда верх станет мягким и гибким, сложите его пополам и сделайте надсечку сверху и снизу. Затем найдите середину зад-



Здесь обратите внимание на метки. Они указывают, где находились отверстия для болтов на старой обивке. Их нужно выровнять с отверстиями на задней крепежной полосе.

ней дуги. Измерьте всю длину дуги, чтобы найти середину. Не пытайтесь измерить расстояние между подушками. Вам нужен максимально точный результат.

### Первоначальная установка

Нижеприведенная инструкция подходит для окна из стекла точно также, как для винилового. Единственное различие заключается в применении тепла. Со стеклом с его помощью ничего не сделать.

Отнесите заднее окно в машину и сложите в нишу для верха. Поднимите середину верха, положите ее на отмеченную середину дуги и временно закрепите на этом месте скобой. Вставьте скобу где-нибудь посередине между молнией и верхним краем материала, совместив надрез и отметку. Потом, как делает это Марвин на фотографиях, натяните одну сторону, вставьте пару скоб и повторите то же самое с другой стороны. Пока не стоит прикреплять скобами все окно, это временное крепление.

Теперь у вас размещена верхняя часть окна и вы можете начать закреплять нижнюю часть на крепежной ленте.

На фотографиях вы видите, как Марвин сидит на багажнике, спустив ноги в нишу для верха. Если вы работаете с машиной, которую все равно нужно перекрашивать и весите меньше 50 кг, тогда вы можете последовать его примеру. В остальных случаях работайте стоя!



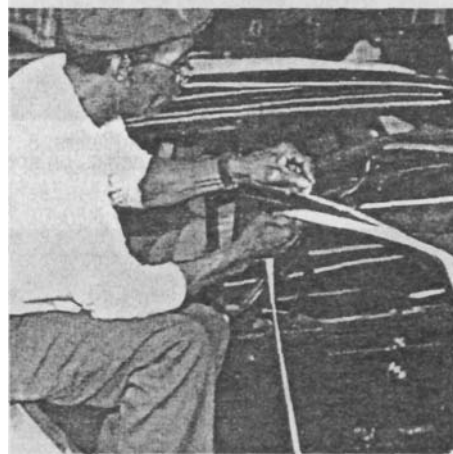
Как всегда, работайте из середины в стороны.



Примерка показывает, что обивка сидит неплохо.

По низу заднего окна в виниле проколоты отверстия. Они должны наложиться на отверстия в крепежной полосе. Обычно так и происходит. Однако иногда этого не случается. Я предпочитаю на этом этапе сложить старое и новое окно и проверить, чтобы отверстия в них совпадали. Если этого нет, я вношу коррективы в пользу старого.

Работайте из середины в стороны. Закрепите скобами середину, выровняйте отверстия, затем закрепите концы. Прикрепите заднюю занавеску ко всем трем крепежным полосам, совмещая отверстия в процессе работы. В отличие от верха, зафиксируйте низ сразу надежно. Теперь заберитесь в машину и



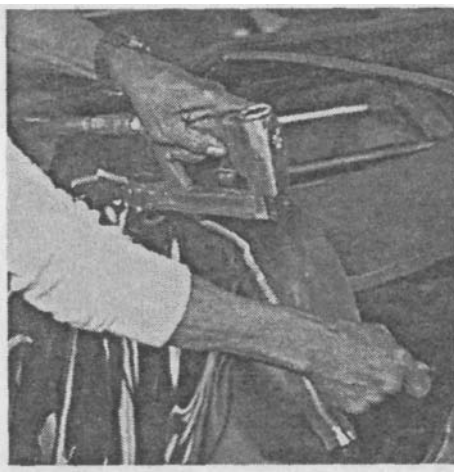
Все должно быть выровнено по середине. Обивка верха размещается над задней дугой и задней крепежной полосой.

### БОЛТЫ ДЛЯ КРЕПЕЖНОЙ ПОЛОСЫ

Болты, удерживающие крепежную полосу заднего окна, оставляют желать много лучшего. По каким-то причинам большинство производителей используют тонкие нити (SAE, NF). После нескольких поездок туда-обратно (раскрываний-закрываний верха) обычно вам удастся зацепить пару из них. Если вы не хотите проблем в виде заправки новых нитей, сделайте так, как поступаем мы в мастерской: заменяем эти болты шурупами с квадратной головкой под ключ. Да, дорогие мои, эти большие грубые шурупы для соединения деревянных рам. Они выпускаются любой толщины и длины, которая вам может потребоваться



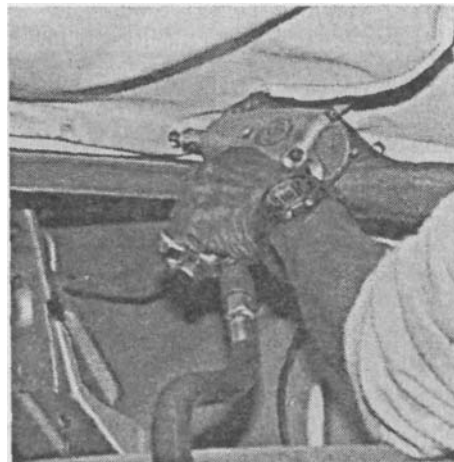
Марвин начинает с середины верха, он временно закрепляет скобами заднее окно на задней дуге.



Это позволит окну оставаться на месте, пока он подгоняет низ к крепежной полосе. Отверстия в прозрачном виниле выровнены с отверстиями в обивке ниши и в крепежной полосе.



Затем разместите и закрепите скобами две меньших крепежных полосы. Здесь Марвин начинает спереди, потом перемещается назад и возвращается вперед.



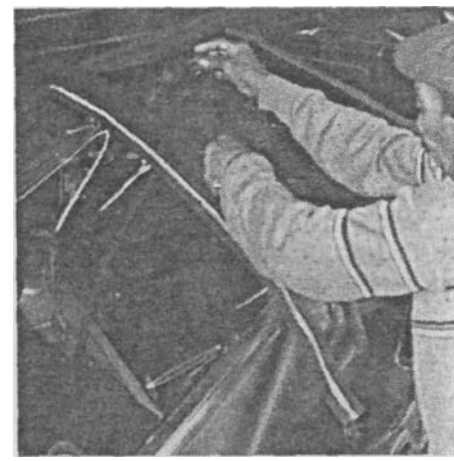
Даже с изнаночной стороны обивка ниши выглядит лучше! Марвин прикрепляет крепежную полосу обратно в машину, проверяет свою работу и продолжает установку заднего окна.



Здесь раскрыты два секрета: много тепла и работа из середины к краям. Так сложно ошибиться.



... С небольшой помощью моего друга.



Срежьте лишний материал. Я видел случаи, когда это забывали сделать. Какой большой проблемой это будет после установки верха.

проникните под обивку ниши. Снова вкрутите болты, на сей раз туго закрутив их. Выберите наружу и посмотрите, как выглядит ваша работа. Окно должно без морщин подниматься от кузова. Не должно быть никакого продольного напряжения. Другими словами, сверху скобы не должны рвать материал. Ничто вообще не должно тянуть. Если все в порядке, заберитесь в машину с феном и начните туго натягивать окно.

### Окончательная установка

Выньте скобы, держащие верх в середине. Концы оставьте закрепленными. Немного нагрейте среднюю часть окна, туго натяните ее и закрепите скобами. Нагрейте и туго натяните одну сторону, расправив все морщины. Постепенно закрепляйте скобами. Иногда требуется помощь друга, чтобы нагревать винил, в то время как вы тянете и закрепляете. Готовая работа должна выглядеть прямой как стекло — и совершенно без морщин!

В процессе работы вы будете понимать, все ли в порядке (или наоборот). Если вам не нравится, как развиваются дела, остановитесь. Выясните, в чем проблема. Обычно она где-то в области крепежной полосы. Если так, снова заберитесь под обивку ниши и выньте крепежную полосу. Сделайте необходимые исправления, прикрутите ее обратно и продолжите работу в области задней дуги.

Кажется, что это очень примитивно, и должен быть лучший способ. Но по крайней мере на настоящее время нет ничего лучше метода проб и ошибок. Потребуется некоторое время, чтобы заднее окно стало таким, каким должно. Это умение приходит только с опытом. Проявите терпение и не бросайте начатое, пока работа не будет выглядеть идеально. Завершите обрезанием кромки с внутренней стороны задней дуги. Когда наконец заднее окно станет «предметом восхищения», снова выньте все болты!

А сейчас пришло время установки верха.



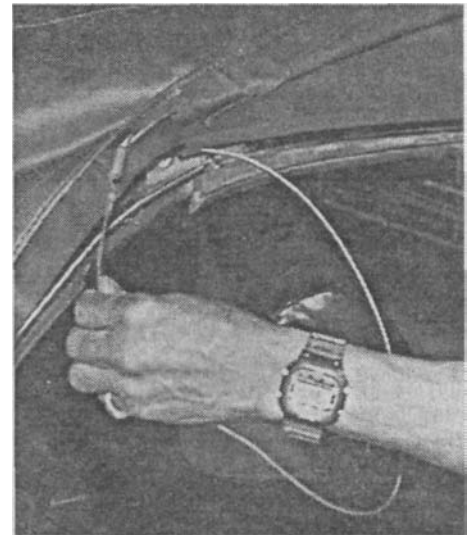
Еще раз. Здесь видна крепежная полоса. Скоро будет прикрепляться верх.



Здесь верх наброшен на раму. Обратите внимание на отверстия в нижней части задней боковины. Это точки выравнивания с крепежной полосой.



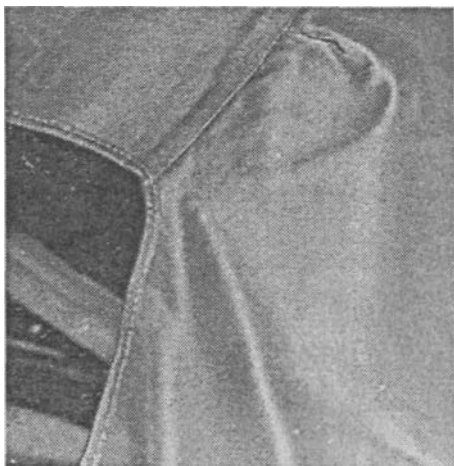
Марвин пользуется расплавленной вешалкой, чтобы заправить боковые тросы в боковинах верха. Без этих тросов большинство крыш начинают трепыхаться на ветру по бокам, когда машина мчится по шоссе. Новые тросы найти не проблема, если вы порвали или потеряли старые.



Прикрепите скобами верх к крепежной полосе, совмещая отверстия в процессе работы.



Прикрутите верх и произведите примерку.

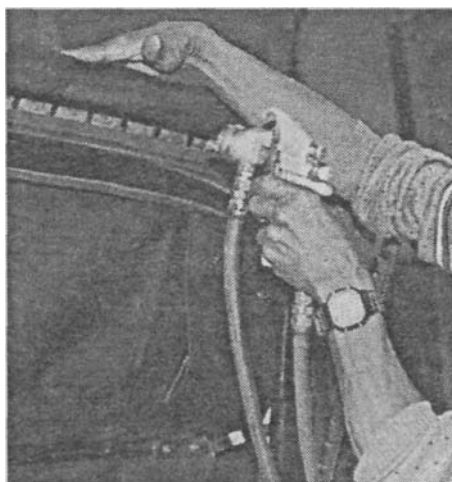


Эта маленькая складка, перпендикулярная основному шву, должна располагаться строго над задней дугой для надлежащего выравнивания. Иногда ее даже вырезают на фабрике. Поэтому, чтобы предотвратить появление дыры в верхе, она должна быть размещена над дугой.

Туго натянув верх, Марвин мелом проводит линию, обозначающую передний край передней дуги. Он временно приклеивает передний край верха, размещая его по меловой линии, которую он только что провел.

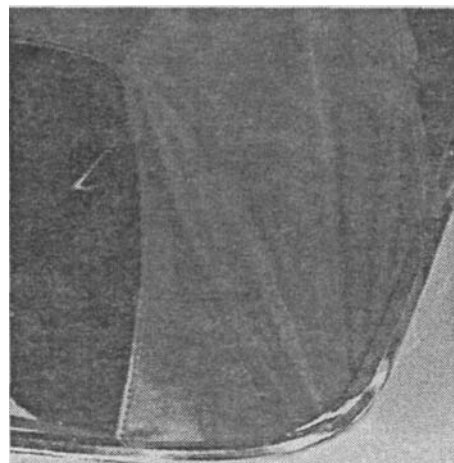
## УСТАНОВКА ВЕРХА

Если вам нравится, как у вас получилось заднее окно, то установка верха не составит проблемы. Самая большая хитрость заключается в заднем окне. А верх штука достаточно простая. Вместо того чтобы обсуждать сейчас ваш верх, давайте посмотрим, как Марвин устанавливает этот верх. В отличие от заднего окна здесь он допустил



ошибку, но на наших глазах он ее исправит без особого труда. Давайте посмотрим, как он это сделает.

Марвин начинает с того, что набрасывает верх на раму. Хотя верх лежал сложенным в коробке бог весть сколько, эти складки расправляются гораздо легче, чем складки на прозрачном виниле. Первое, что он делает, разложив крышу на машине, это



Ну, Марвин, на этот раз ты промахнулся. Как ты выберешься из этого?



Посмотрев, как расположены складки, он понял, что слишком туго натянул основание. Он вытаскивает крепежную полосу, вынимает скобы...

пропускает боковые шнуры в предназначенные для них разрезы.

Он пропускает шнур сквозь и вытягивает его на другом конце. Затем этот конец прикрепляется к раме. Может потребоваться ослабить верхние зажимы и немного приподнять верх, чтобы ослабить шнур.

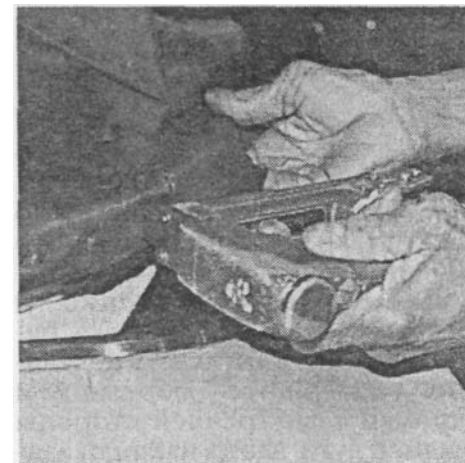
Еще раз посмотрите на фото на стр. 153. Здесь, точно так же, как и на заднем окне, можно разглядеть отверстия в верхе, показывающие расположение болтовых отверстий крепежной ленты. Марвин наложит эти отверстия на уже существующие и закрепит верх. Затем он снова садится в машину и прикручивает крепежную ленту болтами.

## Примерка

Снаружи Марвин натягивает переднюю часть верха, чтобы расправить складки. Есть одно место, где крыша должна располагаться идеально ровно без всяких морщинок — непосредственно над задней дугой. Здесь верх образует изгиб в двух направлениях.

Этот изгиб должен располагаться точно над задней дугой.

К сожалению, передний край верха нигде закрепить снаружи передней дуги. Он закрепляется под дугой. Поэтому Марвин натягивает крышу как можно туже и проводит на виниле мелом линию по переднему краю дуги.



... и выпускает немного материала наверх (обратите внимание, болтовое отверстие теперь располагается поверх крепежной полосы) и затем снова закрепляет верх скобами.



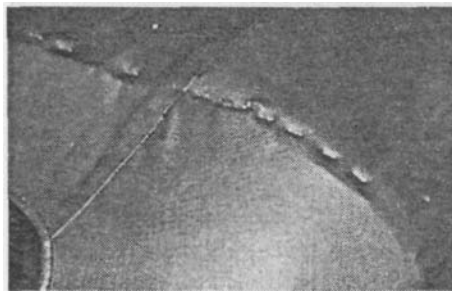
Для дополнительной подстраховки Марвин немного отпаривает непослушную боковину. Теперь она выглядит как нужно. Никаких морщин, только прямые линии, а складка сверху располагается прямо над дугой.



Затем он опускает верх до полуоткрытого положения и наносит немного клея вдоль переднего края верха и на внутреннюю часть передней дуги. Затем, выравнивая передний край дуги с этой линией, он складывает две покрытые клеем поверхности. Теперь, подняв верх до конца, он должен бы увидеть, что все натянуто туго и нигде нет морщин. В данном случае ему не повезло.

Посмотрите на фотографии внизу предыдущей страницы. Обратите внимание на глубокие складки на задней боковине и дуге по краю заднего окна. Нехорошо! И опять Марвин снимает болты, удерживающие крепежную ленту и поднимает заднюю часть верха. В области складок он извлекает скобы, немного выпускает материал верха и снова закрепляет его скобами — в этом новом положении. Затем он снова все скрепляет болтами. Для большей уверенности он использует отпариватель, чтобы избежать появления новых морщин. Результат великолепен, что и можно увидеть на фотографиях.

Если в работе вам требуется пар и без него никак, для этого хорошо подойдет бутылка воды с распыскивателем и фен. Тщательно пропитайте материал водой изнутри. Затем обработайте его феном. Это позволит получить достаточно пара, чтобы



Закончите работу, прикрепив верх скобами к задней дуге по всей ее длине.



Добавьте новый уплотнитель, который вы только что сделали.

справиться с мелкими морщинками. Даже промышленный отпариватель не избавит вас от крупных складок. Это предстоит сделать вам самим.

Не стесняйтесь отрывать приклеенный верх от передней дуги, чтобы сдвигать верх, когда это требуется. Не исключено, это потребует сделать не раз, прежде чем крыша ляжет как нужно. Когда все складочки будут расправлены, вам нужно будет совер-

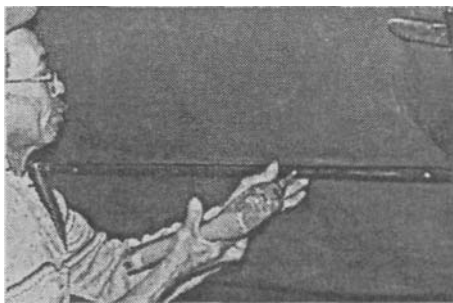


Теперь закрепите скобами передтам, где он был только приклеен.

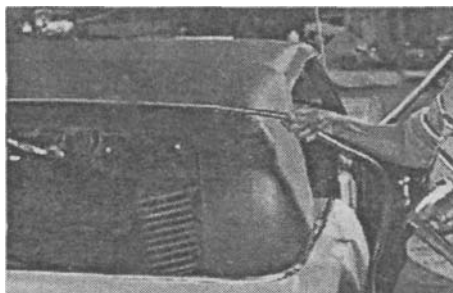


шить еще несколько действий, прежде чем все будет закончено.

Начните с задней дуги. По всей ее длине закрепите верх скобами. Убедитесь, что расстояние от края дуги до края верха (над задним окном) остается одинаковым и скрывает молнию. Теперь переместитесь вперед и



Верните центральные фиксаторы на место, пропустив их через кулиски и закрепив их оригинальными машинными шурупами. Верх должен находиться в поднятом положении, чтобы эти металлические прутья прошли через кулиски.



Приклейте боковые отвороты задней боковины к задней раме.

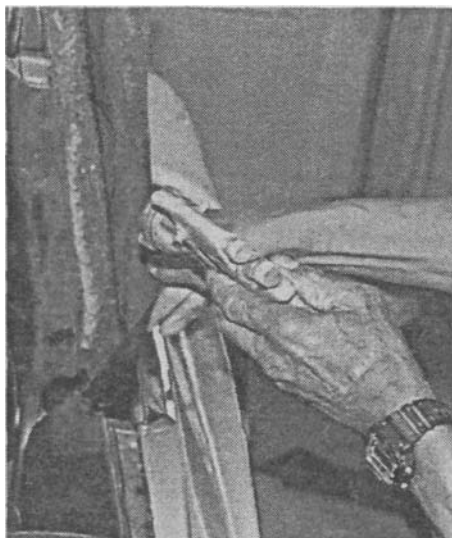


Замените герметизирующий уплотнитель. Вам потребуется шило, чтобы сделать отверстия для шурупов.

прикрепите скобами передний край верха к передней дуге, хотя он уже приклеен. Если к верху спереди по бокам пришиты отвороты, приклейте их к передней раме.

### Изготовление накладки

Помните большой резиновый уплотнитель, который я говорил вам сохранить? Теперь пришло время использовать его. Если вы этого еще не сделали, удалите старую обивку. Теперь вам придется сделать новую. Купленный вами комплект для откидного верха включает кусок материала для этой работы. Шнур уплотни-



Туго натяните декоративную накладку. Вот секрет успеха этой работы - закрепите скобой с одной стороны, натяните с другой...



... и закончите посередине.

теля обивается как гигантская бейка с краями, подвернутыми внутрь.

За швейной машинкой расположите резиновую деталь посередине материала, отступив от переднего края примерно 5 см. Заверните этот отступ на резину. Придерживая детали, оберните материал вокруг резиновой сердцевины, как вы бы сделали в случае с кантом, и сшейте материал. Закончите аналогично: срежьте излишек материала, отступив около 5 см от конца сердцевины, подверните его и продолжайте сшивать до конца. Теперь у вас уплотнитель, обработанный с обоих концов.

Этот уплотнитель крепится к переднему краю передней дуги скобами. Концы не должны выступать за рамы. Шов не должен быть виден в поднятом положении.

### Завершение

При поднятом верхе замените уплотнитель на передней дуге и передних рамах. Переместившись внутрь, пропустите металлические прутья сквозь крепления над первой и второй дугами. С помощью шила разместите отверстия для шурупов. Прикрутите прутья к дугам и выходите из машины.

На задней боковине верха есть отвороты, которые долж-

ны быть приклеены к задней раме. Займитесь этим. С помощью шила сделайте отверстия для шурупов и закрепите шурупами герметизирующий уплотнитель. Поднимите верх.

Все должно выглядеть аккуратно, сидеть безупречно и без морщин. Если что-то не так, нужно подкорректировать. Вы слишком много трудились, чтобы позволить незначительному дефекту испортить весь вид работы. Обратитесь к недоделке, отсоедините материал, исправьте дефект и соберите заново. Оно того стоит.

Заканчивается изготовление верха установкой декоративной накладки. Закрепите скобами один конец со стороны водителя и проложите его над рядом скоб, проходящим по задней дуге, с небольшим отклонением назад.

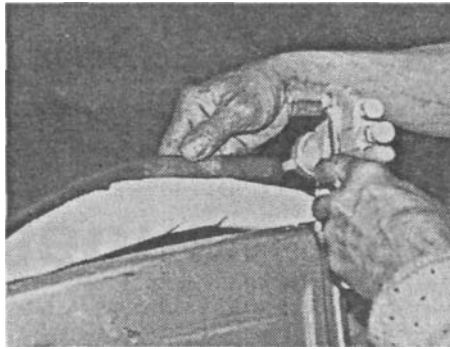
Убедитесь, что все скобы закрыты. Перейдите на другую сторону, туго натяните декоративную накладку и закрепите парой скоб. Срежьте излишек, чтобы припуски швов верха были равными и все скобы были покрыты. Теперь вставьте скобы по всей длине декоративной накладки, убедившись, что не проступает ни одна из скоб, расположенных снизу. Сложите большую полосу и деревянным молотком вправьте ее в маленький канал.

Изнутри машины нанесите тонкую нитку клея вдоль открытого края верха. Сложите этот край, образовав 1,2-см шов (склеенный, а не сшитый). Прикрепите этот законченный край к опорной панели спинки заднего сиденья.

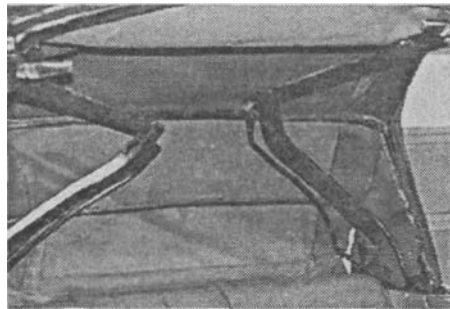
## РЕЗЮМЕ

Установка откидного верха перестанет быть для вас проблемой уже после нескольких попыток. Марвин, наш гид в этой главе, обеспечивает себе неплохое существование, занимаясь только такой работой. Справьтесь в местной триммерской мастерской о ценах на эту услугу, умножьте их в два-три раза и вы поймете, что на этом можно делать бизнес. Хотя изготовление первого верха скорее всего покажется вам чем-то сродни ракетостроению или операциям на мозге.

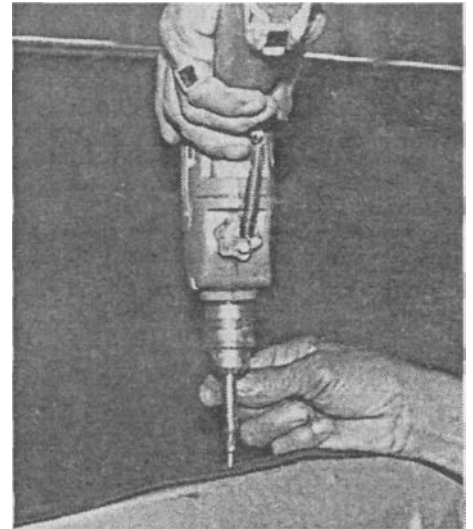
Я не хочу вас отпугнуть. Мне хотелось бы, чтобы вы этим занимались. Именно поэтому я написал эту книгу. Я хотел сказать следующее: вы можете это сделать, но каждый раз вам придется идти путем проб и ошибок. Даже профессионалу иногда приходится исправлять достаточно заметные складки и морщины. Это касается любой обивки или отделки интерьера — значительную часть этой работы составляют такие пробы. Именно потому это в большой степени искусство.



Не бросайте работу, оставив передний край обивки углубления для верха развеиваться по ветру. Вдоль переднего края приклейте 1,2-сантиметровую кайму, затем прикрепите ее шурупами к опорной панели спинки заднего сиденья.



Ножницеобразная рама, использовавшаяся General Motors во всех Cadillac Eldorado 1976 г.



## СКЛАДЫВАНИЕ ВЕРХА «МАЛОЙ КРОВЬЮ»

Работая над задним окном вы заметили, что оно оснащено большой металлической молнией. Согласно инструкции, каждый раз, опуская верх, вы должны расстегивать молнию, чтобы отвести окно от задней дуги и затем убрать его прежде, чем опускать верх в предназначенное для него углубление. Практически никто этого не делает. Почему? Возможно потому, что мы по природе ленивы, а это действие требует слишком много сил.

Правда, есть одно «но»: если вы опускаете верх на стеклянное окно, вероятность разбить его составляет около 80%. А при средней цене на него \$ 150, это слишком даже для очень ленивых. Опустите верх на виниловое окно, и у вас появится большая и некрасивая складка. Опустите на стеклянное — и вам потребуется покупать новое.



# Обивка потолка, дверные панели и ковры

В этой главе мы рассмотрим последние детали отделки интерьеров. Я начну с верха машины и буду перемещаться вниз: сначала обивка потолка, затем дверные панели, а потом коврика.

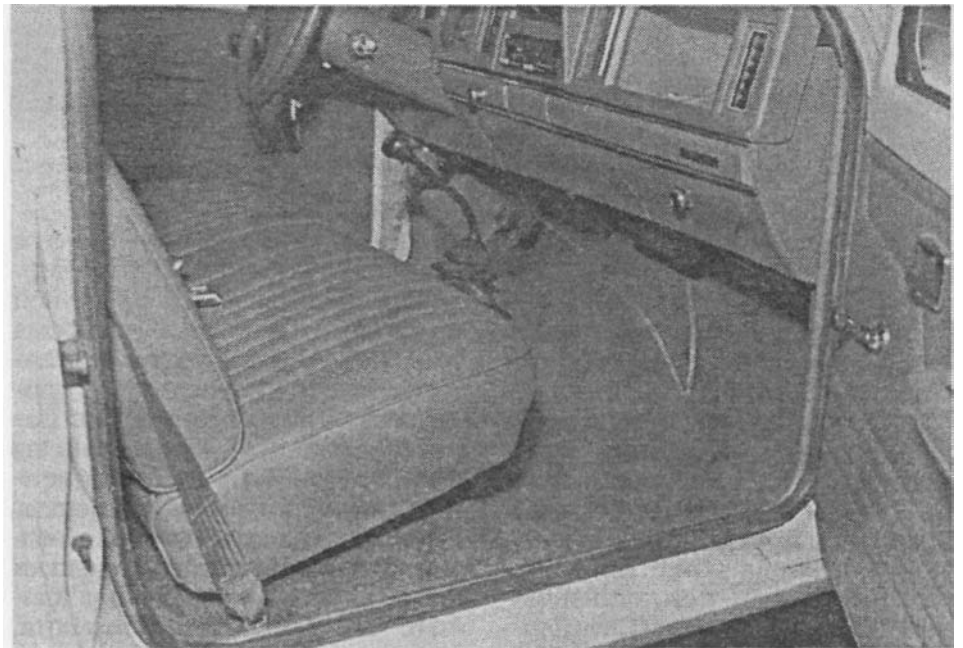
## Обивка потолка

Обивка потолка — это та часть интерьера, на которую вы смотрите, сидя в машине и задрав голову вверх (если у вас, конечно, не машина с откидным верхом в опущенном состоянии). Она бывает столь же разнообразной по стилю, цвету и использованным материалам, как и сами автомобили.

Если у вас автомобиль новых моделей (а также некоторых старых), у вас, наверное, литая, вставная обивка. Руководство по ее установке очень просто:

- 1) закажите новую у дилеров или одного из производителей;
- 2) отсоедините все лампы внутреннего освещения;
- 3) удалите любую отделку, соединенную с обивкой;
- 4) обивка просто упадет вам на голову, потому что она держалась только на этой отделке;
- 5) вставьте новую;
- 6) установите лампы внутреннего освещения;
- 7) установите отделку, и можете ехать на все четыре стороны.

Вот и все о ней. Что может быть легче? Однако есть обивка потолка другого вида, требующая немного больше умений. Это старые варианты обивки со сшитыми подогнанными панелями, крепящиеся к потолку с помо-



Ковровое покрытие дает более надежную защиту, чем виниловые коврики.

щью дуг. Теперь нам нужно уделить им внимание.

Этот вид обивки потолка ведет происхождение еще от карет и экипажей; он использовался до конца 60-х — начала 70-х гг. XX века. Поскольку ее сооружение требует больших затрат труда, ее постепенно вытеснили литые варианты.

Я бы настоятельно рекомендовал покупать уже раскроенную и сшитую обивку, а не пытаться сделать ее самому. Давайте посмотрим, как производится установка готовой обивки.

## Извлечение старой обивки

Обивка может крепиться к потолку машины одним из нескольких спо-

собов. В очень старых моделях пришиваются петли, в которые вставляются детали деревянного каркаса. Крепления прикрепляются к каркасу, а края обивки закрепляются над окнами и дверными рамами. Обитые панели и декоративные штамповки скрывают места креплений.

С изобретением цельнометаллических крыш детали каркаса были заменены съемными металлическими дугами, которые повторяли изгиб крыши, заканчиваясь изгибами под прямым углом на каждом конце, длина которых была около 2,5 см. Эти концы вставлялись в отверстия по верху дверных рам и в основание стойки заднего окна. Креп-



В то время как Келли держит сложенную пополам обивку потолка, Денни делает надрез спереди, это поможет ему не потерять среднюю линию в то время как он будет устанавливать обивку.

ления сшивались в петли, сквозь них пропусклась дуга. Дуга с закрепленной обивкой потолка вставлялась в остов, как описано выше. Края обивки либо приклеивались к дверной и оконной рамам, либо удерживались на месте специальной зазубренной планкой.

Отличить разные способы крепления друг от друга вам поможет дверная рама. Если есть сантиметровый резиновый уплотнитель, покрытый винилом или тканью, то края обивки потолка удерживаются зазубренной планкой. Если край заканчивается U-образной отделкой из твердого винила, тогда обивка потолка приклеивается к дверной раме. Но как же избавиться от обивки уже негодной?

Вне зависимости от того, как крепится обивка, начните со снятия солнцезащитных козырьков. Затем снимите декоративную планку вокруг ветрового стекла и заднего окна. Если у вас есть маленькие окошки, являющиеся продолжением боковых, то снимите планку и с них. Снимите плафон, расположенный наверху. Если снаружи не видно шурупов, значит плафон держится на защелках. Он должен сниматься, если его слегка потянуть. В некоторых случаях вам может понадо-

добиться аккуратно поддеть ее с помощью рычага. Отделку держат шурупы, расположенные под плафоном. Основание плафона тоже крепится шурупами. Вывинтите их и отсоедините провод высокого напряжения. Самый безопасный способ работы с проводом — при отсоединенном аккумуляторе. Если вы предпочтете не делать этого, обмотайте все обнаженные участки провода кусками изоляции. Удалите все крепления, поручни, зеркала заднего вида и другие металлические детали.

Если в вашей обивке используется уплотнитель с фиксатором, теперь ее можно потянуть и снять. Если у вас старомодный обшитый уплотнитель, вам придется предпринять еще один шаг. Ножницами, ножом или резакотом отрежьте обивку вдоль уплотнителя вокруг дверной рамы. Вы увидите зубчатую планку, удерживающую края обивки натянутыми.

Эти панели прикрепляются к дверной раме тремя «крылатыми» зажимами, называемыми так из-за их формы, напоминающей бабочку. Чтобы снять их, сожмите крылья плоскогубцами. Это ослабит зажим, так что вы сможете снять деталь. Часто зажимы ломаются. Если это

произошло, верните вместо него 1,2-см винт с потайной головкой. Просто прикрутите панель к дверной раме через те отверстия, из которых вы удалили зажимы.

Когда все зажимы сняты, панель снимется с дверной рамы. Лучше всего разметить ее размещение, чтобы не создавать путаницу в процессе установки. Переверните панель и посмотрите на зубцы, чтобы узнать, как они держат обивку. Позже я расскажу вам, как заправить обивку на этих зубцах. Обивку с уплотнителем с фиксаторами можно снять с дверной рамы и вокруг окон, сорвав ее с металла после удаления уплотнителя. После этого обработка обоих видов обивок будет производиться одинаково.

Теперь вам видны концы дуг. Прежде чем снимать их, отметьте отверстие, в которое вставляется дуга. В большинстве транспортных средств есть хотя бы два отверстия, через которые должна пройти дуга, в некоторых — даже три. Не думайте, что вы сможете все их запомнить. Сделайте разметку. Эти отверстия подойдут и к другим моделям того же производителя.

Для них было дешевле делать одинаковый набор отверстий, чем набор дверных рам для разных моделей. Пронумеруйте дуги по порядку спереди назад. Каждая отличается длиной и формой. Если вы их перепутаете, складки на готовом изделии будут меньшей из ваших проблем.

Чтобы извлечь конец дуги из дверной рамы, нажмите на дугу одной рукой, в верхней части прижимая ее к потолку. Держите ее в таком положении и вытягивайте конец из рамы. Повторите операцию с другой стороны и дуга окажется у вас в руках. Работайте спереди назад. На многих моделях от середины самой задней дуги до рамы заднего окна проходит проволока. Если она есть, снимите ее.

Обивка снята. Если вы обнаружите под потолком изоляцию и она выглядит надежной, оставьте ее. Если она ненадежна, приклейте ее на место.

### Установка

У меня есть друг Дэнни Уайнер. Он занимается капитальным ремонтом своего Comet Cyclone 1965 г. выпуска. Это одна из лучших работ, которые я видел за свою жизнь! Дэнни сильно помог мне с моими собственными проектами и с другими проектами из этой книги. Когда он спросил меня, не могу ли я помочь с установкой обивки для потолка, я понял, что будет просто замечательно, если работа будет описана в этой главе. Поэтому вместе с ним рядом с гаражом его бабушки мы установили эту обивку для потолка — в чем нам помогала его подруга Келли Дагган.

Если машина, которую делаете вы, в таком же состоянии, то вам очень повезло. Чтобы как следует покрасить машину, Дэнни вынул из нее абсолютно все. Там нет даже приборной доски! Преимущество отсутствия оконного стекла заключается в том, что нам не понадобится оттягивать герметизирующий уплотнитель, чтобы закрепить обивку под ним. Это особенно важно вокруг заднего окна. Когда я хочу добиться в своей мастерской особенно хорошего результата, я всегда вынимаю заднее окно, прежде чем начинать установку обивки.

Вынув будущую обивку крыши из коробки, сначала Дэнни находит среднюю линию. Обычно она обозначена на изнаночной стороне материала. Чтобы она была видна с лицевой стороны, Дэнни делает надрезы спереди и сзади.

Хотя старая обивка была снята более пяти лет назад, Дэнни предусмотрительно разметил дуги. Теперь он может установить их в правильном порядке. Он заправляет их в крепления, остерегаясь слишком большого давления. Ведь он рискует прорвать обивку!

### Изоляция

Вставив дуги, он откладывает обивку и переключает свое внимание на вопросы изоляции. Хотя изоляция помогает контролировать температуру, ее основное назначение — уменьшать шум. Чем больше «набивки» вы напихаете в



Если у вас нет помощника, который держал бы обивку в то время, как вы вставляете дуги, лучше делать это на верстаке. Очень легко прорвать крепление или даже саму обивку, если в процессе вставления дуг материал будет скомкан.

полости своей машины, тем тише будет езда. Изначально для изоляции потолка использовались маты из стекловолна, такие же, какие используются в домах. Это очень неприятный для работы материал, поэтому мы отдали предпочтение поролону. Поролон прикрепляется к потолку клеем. Дэнни пользуется клеем в виде аэрозоли. Обратите внимание, что он накладывает поролон между деталями рамы потолка. Если положить материал поверх них, то он будет топорщиться из-под обивки.

### Размещение дуг

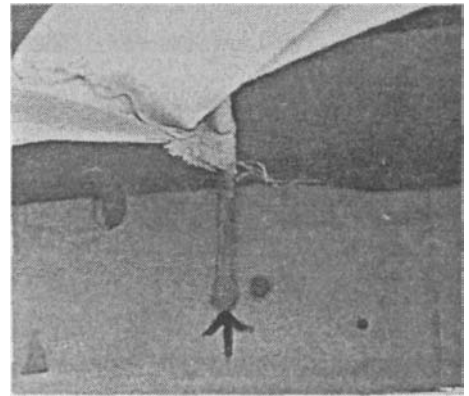
Взгляните на помещенную выше фотографию и вы увидите конец дуги, вставленный в нужное отверстие.

Обратите внимание на стрелку, указывающую на отверстие, в которое вставляется дуга.

Я люблю начинать с передней дуги и потом двигаться назад. Сдвиньте обивку к центру, обнажив сантиметров 30 дуги. Убедитесь, что средняя линия проходит через середину дуги. Вставьте одну ножку в отверстие на любой стороне. Держите дугу по центру одной рукой



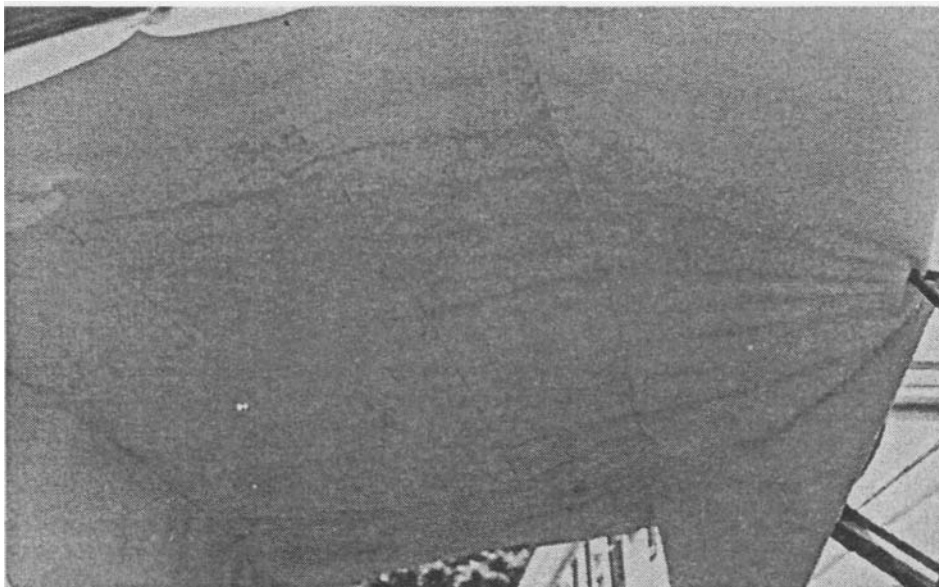
Для изоляции Дэнни использует слой поролона. Стекловолоконные маты, джутовый войлок и дублированный материал тоже неплохо подойдут.



На этой фотографии видны сразу несколько вещей: обратите внимание на стрелку, показывающую, откуда была вынута дуга. Посмотрите, как дуга проходит сквозь крепления и устанавливается в правильное положение.

примерно в 30 см от крыши. Второй рукой поднимите вторую ножку, вставьте ее в отверстие и отпустите дугу. Дуга буквально запрыгнет на место.

Чтобы предотвратить сползание дуги, воспользуйтесь пружинным зажимом, чтобы прикрепить обивку к раме лобового стекла. В машине Дэнни это не составило проблемы, потому что самого стекла там не было. Ваша работа будет более медленной, если лобовое стекло останется на месте. В этом случае заправьте передний край обивки под резиновый герметизирующий уплотнитель. Этого будет достаточно, чтобы удерживать дугу на месте. Установите оставшиеся дуги в соответствующие отверстия. Если у вас есть проволока, фиксирующая заднюю дугу, пропустите ее сквозь крепление и вокруг дуги. Убедитесь, что средняя линия на-



Все четыре дуги установлены. Обратите внимание на зажим, держащий передний край. Складки обивки исчезнут после натягивания креплений.

ходится в середине, прежде чем устанавливать дугу. Расправьте материал на дуге, чтобы он не был скучен на одной или другой половине. Теперь вы готовы туго натягивать швы.

#### Отрезание креплений

Если вы попытаетесь расправить морщины, то обнаружите, что все они окажутся на концах дуг. А все потому, что крепления длиннее дуг. Крепления нужно подрезать. Убедитесь, что средняя линия все еще проходит посередине. Начиная со средней дуги, с любой стороны разрежьте крепление между дугой и швом примерно на 5 см. Вытяните небольшой хвост. Затем перейдите на другую сторону и повторите процедуру. Так по очереди, с одной и другой стороны,

подрезайте и подтягивайте до тех пор, пока морщины не исчезнут. Такая подгонка по чуть-чуть не даст вам резать крепление слишком далеко. Если же это произойдет, обивка будет отставать от выступов или изгибов дуги. Разрез должен остановиться там, где с материала уйдет вся слабина. Крепление должно быть прорезано не дальше чем на 2 см от конца дуги. Лучше отрезать меньше, чем слишком много. Вспомните начинающего столяра, который воскликнул: «Я трижды подгонял эту ножку, и она все еще слишком короткая!»

#### Приклеивание обивки

Когда будут расправлены все морщины, а средняя линия расположится точно по центру, можно на-

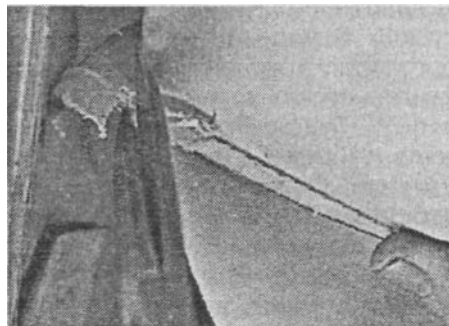
чать приклеивать обивку потолка к дверным рамам.

Порядок следующий: сначала дверные рамы, затем ветровые окна, затем вокруг лобового и заднего стекол. Дэнни будет наносить контактный клей мазком для кислоты. Это позволит не испачкать клеем великолепную покраску. Снова начиная со средней дуги, он туго натягивает материал и наносит клей на сам материал и на дверную раму. Тут есть хитрость. Он должен подрезать материал до дверной рамы с обеих сторон шва, как показано на фотографии. Это дает ему выступ, позволяющий туго натянуть шов. Если он пропустит этот шаг, у него появятся маленькие диагональные морщинки в основании каждой дуги.

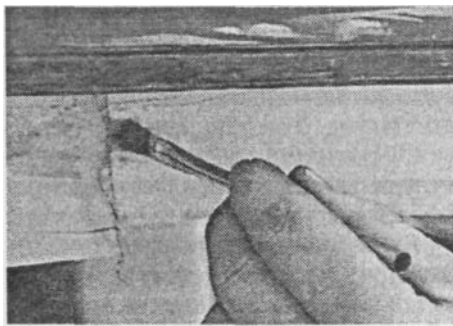
В вашей работе, когда все швы будут туго натянуты и приклеены, вернитесь, туго натяните бока обивки и приклейте их. На всех изогнутых поверхностях рассеките материал, чтобы снять напряжение. Пример этого виден вокруг заднего ветрового окна нашей машины.

Если в вашей машине обивка крепится зазубренными планками, отрежьте крепления, чтобы удалить морщины, затем установите планки. Если вы хотите заменить уплотнитель, сделайте это сначала.

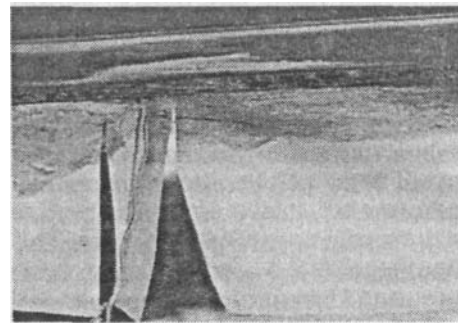
Вы заметите, что уплотнитель был прибит гвоздиками, прикреплен скобами или зафиксирован зажимами. Если он закреплен скобами или прибит, полоса, к которой он крепится,



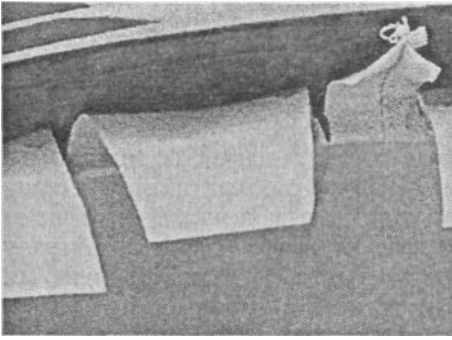
Подрежьте крепление и расправьте складки. Перестаньте делать разрезы после того, как исчезнут морщины. Не забудьте: нужно сначала провести работу с одной стороны, а затем с другой.



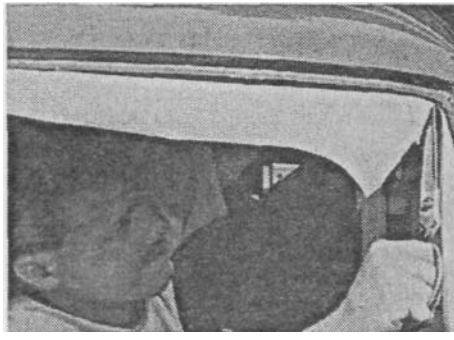
Наносится контактный клей кисточкой, Дэнни смог избежать попадания клея на окрашенные поверхности. Эти маленькие кисточки, называемые мазками для кислоты, можно приобрести во всех слесарных, сварочных и хозяйственных магазинах.



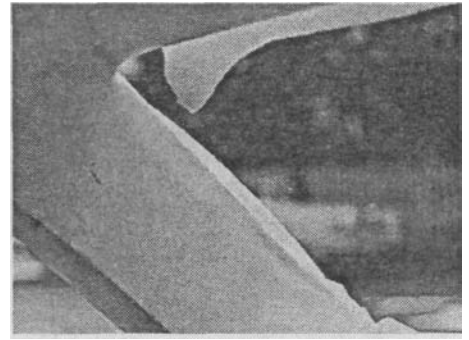
Обрежьте обивку с обеих сторон шва.



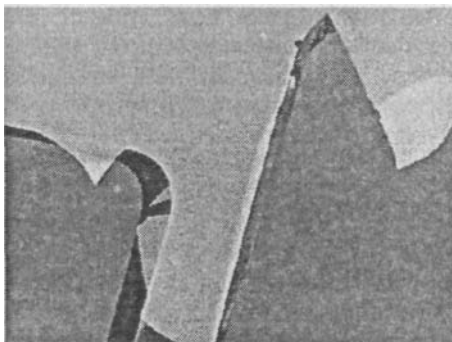
После закрепления шва, обработайте боковые стороны обивки. В изогнутых областях, таких как заднее маленькое окошко Comet Дэнни, вам потребуется расщепить материал, чтобы снять напряжение.



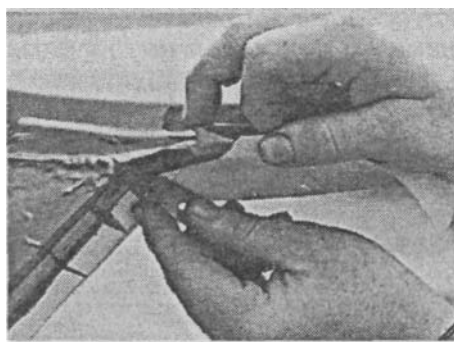
Каждый раз, обрабатывая угол, делайте разрез точно по центру изгиба.



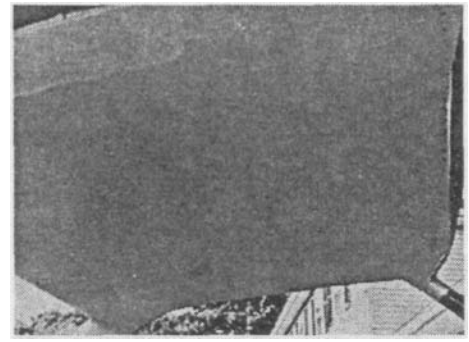
Стойка заднего окна (задней): все детали закреплены, но еще не подогнаны.



Изгиб вокруг угла ветрового стекла больше, чем угол заднего окна. Потребуется несколько разрезов, чтобы материал здесь лег гладко. Если бы ветровое стекло было установлено, Дэнни приклеил бы материал за него герметизирующим уплотнителем.



Когда все края приклеены, срежьте лишний материал.



Вот готовая обивка потолка перед установкой уплотнителя с фиксатором. Никаких морщин.

называется крепежной лентой. К настоящему времени она с большой вероятностью превратилась в пыль. Ее можно заменить пластиковой крепежной лентой, которая наверняка продается в местном магазине материалов для отделки автомобилей.

Когда уплотнитель заменен, а зазубренные планки установлены, начните закреплять боковины обивки. Как было описано выше, сделайте разрезы до планки с обеих сторон шва, примерно в сантиметре-полутора от него, сделав хвосты шириной 2 — 3 см. Затем обрежьте их примерно до сантиметровой длины.

Ножом для замазки заправьте эти хвосты под пластину, насадив на зубцы. Туго натяните шов с другой стороны и повторите операцию. Когда все швы

будут надежно закреплены, обрежьте край до 2,5 см. Заправьте их под планку ножом, как вы делали это с хвостами крепежной ленты.

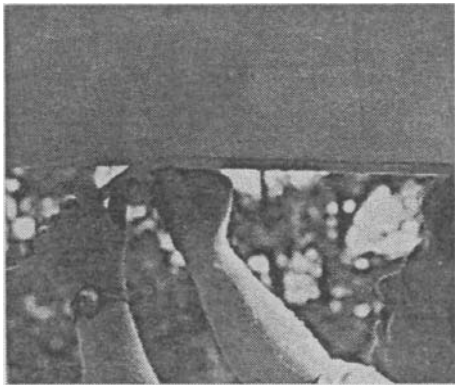
Скругленный край зазубренной планки дает вам красивый законченный край, плотно прилегающий к уплотнителю. Закончив работу в области двери, переключите свое внимание на лобовое или заднее стекло.

#### Приклеивание вокруг окна

Чтобы плотно и без морщин закрепить обивку крыши вокруг заднего окна, убедитесь сначала, что она плотно натянута сверху донизу вдоль задней стойки. Дэнни прилаживает ее вниз и приклеивает к раме, поддерживающей заднюю панель багажника. Затем он с помощью ножниц делает разрез в материале в углу точно под 45°. Еще по разрезу с каждой стороны

от первого, на расстоянии около сантиметра, и две полосы, которые он сделал, могут быть приклеены в углу. Повторив эту операцию во втором углу, он приклеивает на надлежащее место верх и бока. Затем он переходит вперед. Если заднее окно не снято, вам придется повозиться с резиновым герметизирующим уплотнителем.

Спереди все делается аналогично. Сделайте разрез в углу, но только до границы, где стекло встречается с резиновым уплотнителем. Сделайте еще пару разрезов по обе стороны от первого, но опять только до резиновой накладки. Нанесите по капле клея на каждый из лоскутов. Оттяните край резины от рамы и нанесите немного клея на раму в этом месте. Заправьте угол обивки под уплотнитель. Когда герметизирующий уплотнитель вернется на свое ме-



Дэнни заправляет уплотнитель на место. Он закончит работу несколькими легкими ударами деревянным молотком.

сто, она скроет край обивки, придав изделию красивый законченный вид.

Снова Дэнни делает разрез под  $45^\circ$  в углу лобового стекла. Радиус угла лобового стекла гораздо больше, чем соответствующего угла заднего окна. Поэтому Дэнни делает несколько разрезов в углу для снятия напряжения. На фотографии можно увидеть, как гладко все будет лежать, когда работа будет закончена. Как и раньше, если резиновый герметизирующий уплотнитель установлен, вам придется оттянуть край и приклеить обивку за ней.

В качестве финального штриха срежьте излишек материала. Для этого лучше подойдет резак. Я предпочитаю оставлять обрезку на то время, когда все будет надежно зафиксиро-

вано. В этом случае, если я сделаю ошибку, то смогу вернуться, выпустить материал и подогнать получше.

#### Установка винилового уплотнителя с фиксатором

Завершите обивку крыши установкой нового уплотнителя с фиксатором. Он был приобретен вместе с набором для обивки, чтобы быть уверенным, что он подойдет. Ее легко установить, просто толкните немного. Посмотрите, как Дэнни делает это на фото сверху. Самый простой способ — немного изогнуть его непосредственно перед тем местом, которое вы заправяете. Это ее немного приоткрывает, облегчая установку. После того как он установлен, я обычно несколько раз ударяю по нему пластиковым, кожаным или деревянным молотком. Это обеспечивает должное прилегание.

Завершите работу установкой снятых вами деталей. Чтобы разместить отверстия для шурупов под обивкой, нащупайте углубление пальцами. Затем точнее определите его место триммерской булавкой. Если то, что вы приняли за отверстие, просто ямочка, булавка не проткнет материал. Это избавит от множества незаполненных отверстий для шурупов в обивке. Триммерская булавка может также служить незаменимым проводником в поисках отверстия для шурупа под декоративной планкой.

Мне кажется, что обивка у Дэнни удалась. Он всю работу сделал сам, получая от меня только руководства (я занимался фотографированием). Если бы там были какие-то морщины, мы бы аккуратно убрали их с помощью фена. Когда Дэнни установит лобовое и заднее окно, у него они могут появиться, но их будет легко убрать с помощью тепла.

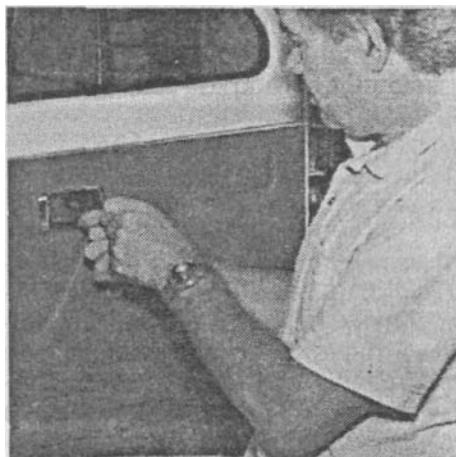
#### ДВЕРНЫЕ ПАНЕЛИ

Существует совсем немного дверных панелей, которые могут быть восстановлены, как двери моего мини-грузовика Ford Ranger. На фотографии вы можете разглядеть очень дорогой, хотя и кажущийся простым динамик снизу в углу. Я думал, это будет замечательное место. И ошибся! Постоянное хлопанье дверью попросту сломало этот маленький прибор. Теперь мне нужно его заменить. На приборной панели нет места, и я не хочу подвешивать его под ней. Конечно, в этом случае в дверной панели останется уродливый динамик или еще более уродливая дыра от него, так что дверную панель придется заменить.

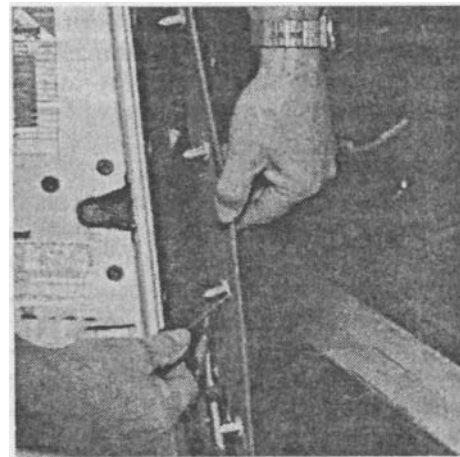
А поскольку это арендованная машина, и срок аренды истекает, мне хотелось бы, чтобы новые дверные панели выглядели как старые, когда я буду ее возвращать. Так что наблюдайте из-за моего плеча за моей работой.



А вот дверная панель нашей машины. Я не могу даже представить, что пришлось вынести динамикам. Почти все съемные подлокотники крепятся тремя шурупами, к которым можно подобраться снизу.



Очень аккуратно обращайтесь с этими планками дверных ручек из тонкого пластика. Они подвержены образованию трещин.



Я извлекаю эти зажимы из двери с помощью лезвия отвертки, кончик которого располагается на плечике заклепки.

### Снятие дверной панели

При том, что автомобильные детали производятся в одной стране, а машины собираются в другой, существует все меньшая и меньшая стандартизация. Подготовьте достаточно инструментов, чтобы снимать разные панели и детали отделки.

Когда все будет удалено, можно снять панель с двери.

Она крепится зазубренными пластиковыми заклепками. Они отсоединяются, если их поддеть отверткой. Здесь важно убедиться, что острие отвертки попало точно под плечико заклепки. Если вы заденете панель из фибролита, она наверняка сломается. Будьте очень осторожны. Подцепляйте только плечико заклепки.

Раньше эти фиксирующие заклепки делали из пружинной стали. Хотя тогда фибролитовые конструкции дверной панели были тяжелее, они тоже ломались под давлением. Даже в таких старых машинах цепляйте отвертку только за плечико заклепки.

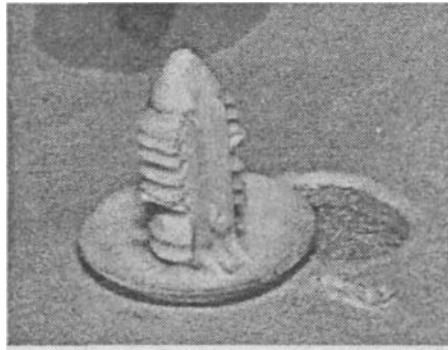
### Удаление старой обивки

На этой панели обивка приклеена к фибролиту тепловым прессом и приклеена с обратной стороны по краям. Я начинаю снимать ее, отрывая один край с задней стороны фибролита. Затем я отрезаю ее ножницами. Наконец, очень осторожно отслаиваю оставшееся от доски.

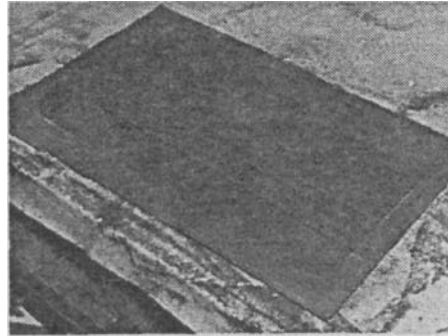
Это достаточно стандартная процедура. На более старых моделях края закреплялись скобами. У некоторых панелей окажутся планки из нержавеющей стали. Они обычно закрепляются ушками, которые пропускаются сквозь фибролит и загибаются с обратной стороны. Отогните эти ушки, прежде чем вынимать планку.

### Изготовление новой обивки

Я очень осторожно удалял обивку не только из опасения повредить фибролит, но и в надежде использовать часть ее в качестве лекала. Заметьте «фантазийную» вырезанную кривую вокруг подлокотника и дверной ручки. Я хочу сделать такую же на новой панели, поэтому я



Вот маленький помощник. Зазубрины держат его в отверстии. В нашем деле используется столько же разных зажимов, сколько моделей и разных видов. Одно остается неизменным: всегда нажимайте на плечико заклепки, а не на саму панель из фибролита.

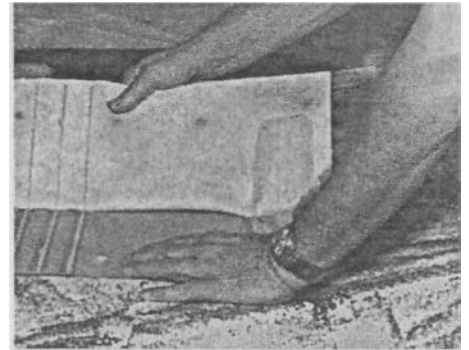


К счастью, обивка легко отрывается, не забирая с собой слою фибролита. Не топчитесь сначала. Вы можете сильно повредить панель, если попытаетесь оторвать обивку.

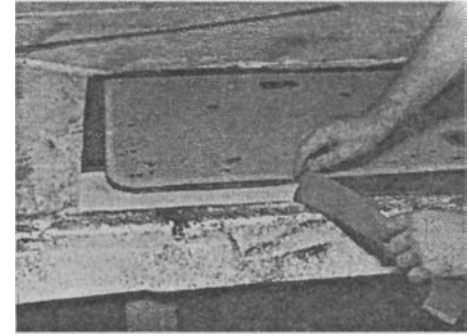
тщательно вырезал деталь. Теперь она стала лекалом.

Как и раньше, я приклеил кусок винила к сантиметровому слою пенки. Чтобы точно воспроизвести расположение «фантазийной кривой», я разложил старую обивку поверх новой, выровняв складки. Теперь я точно знаю, где проходит кривая. Она была проведена меловым карандашом. Пять минут за швейной машинкой, и я застрочил складки и зафиксировал изгиб. Эта панель достаточно проста. Некоторые из тех, которые будете делать вы, могут быть сложнее. Если по низу проходит полоса коврового покрытия, ее обычно делают отдельной деталью обивки.

При сшивании обивки и ковра обычно образуется слишком большая масса. Ковровая полоса



Используйте старую обивку, чтобы определить размещение деталей дизайна или отверстий.



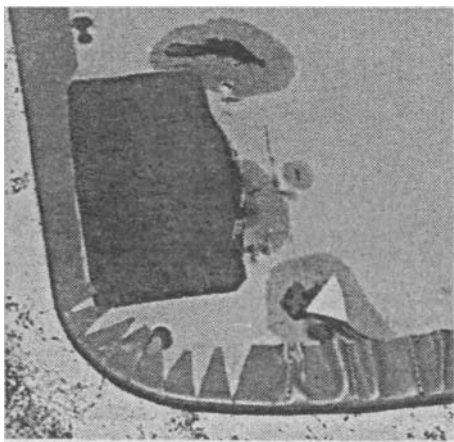
Никогда не оборачивайте вокруг обиваемой панели толстый слой набивки. Найдите время, чтобы тщательно срезать лишнее. Тогда она будет лучше сидеть и смотреться в автомобиле.

обычно обшивается. Причем обшивка делается вместо того, чтобы пришивать кант целиком: один его край пришивается сверху, а второй просто остается висеть. Приклейте ковер к нижней части панели. Оберните свободный край вокруг панели и закрепите его скобами или приклейте.

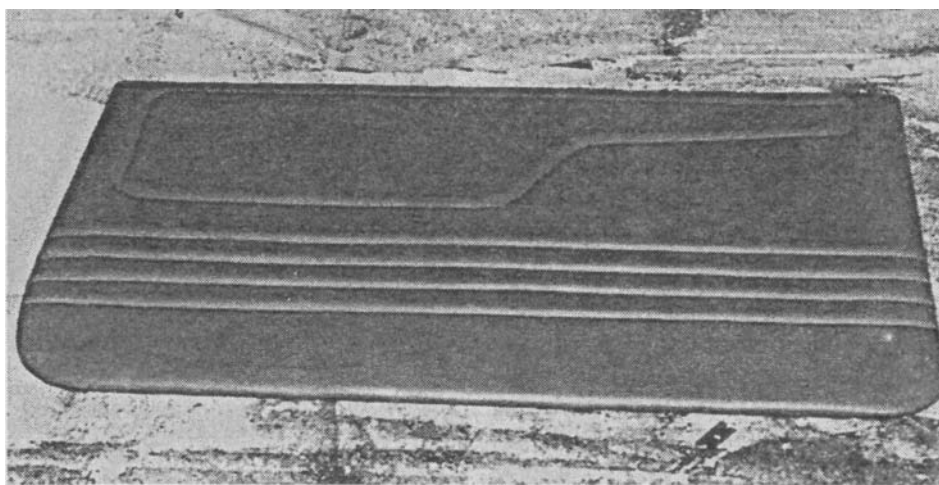
Это позволит скрыть край фибролита и даст аккуратный, нарядный вид.

### Установка новой обивки

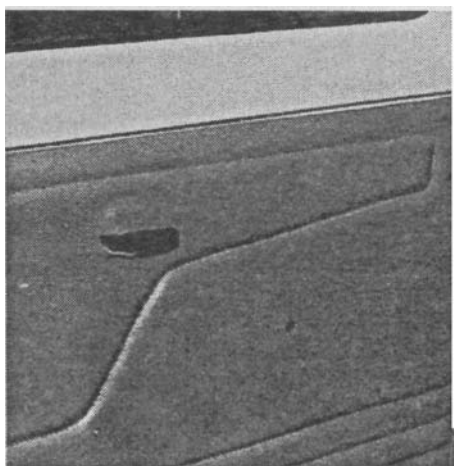
Я начал установку, аккуратно разместив деталь из фибролита на изнанке обивки. При размещении важно, чтобы подлокотник и дверная ручка оказались в нужном месте. Когда я убедился в правильном размещении, я распылил немного клея на панель и обивку, чтобы зафиксировать детали в нужном месте.



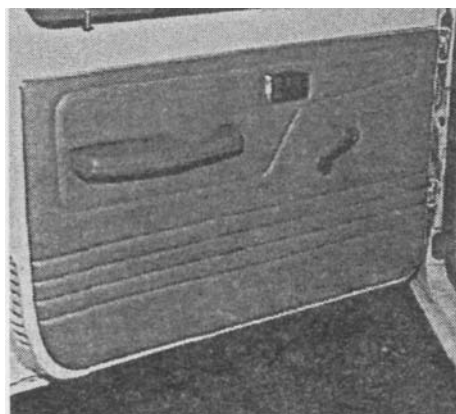
Чтобы уменьшить объем материала по углам, вырежьте узкие клинышки по радиусу, прежде чем приклеивать материал.



Готовая к установке панель. Я буду прорезать отверстия после того, как панель будет установлена на место. Мне еще предстоит сделать отверстие для дверного замка и крошечную дырочку для стеклоподъемника. Набитая и сшитая, новая обивка выглядит очень похоже на старую.



Я делаю эти отверстия очень осторожно после установки панели на место.



Законченная работа. Я полагаю, что результат стоит потраченных усилий.

На фотографии вы видите, как я обрезаю пенку точно по краю фибролита. Я не хочу оборачивать ее вокруг доски, иначе она станет слишком большой. Затем я обрезаю край материала и приклеиваю его к детали. Чтобы избавиться от торчащего материала по углам, я вырезаю клинышки прямо до сторон этого угла. Вы видите, что это дает ровный гладкий край.

Весь этот разговор о торчащей обивке — вопрос профессиональной гордости. Панель должна плотно прилегать к двери и выглядеть словно сделанной на заводе. Вам тоже стоит позаботиться о том, чтобы работа выглядела аккуратной и профессиональной. Вы почув-

ствуете удовлетворение, когда ваши друзья восхитятся вашей работой.

#### Установка новой панели

Многие из моих друзей-триммеров вырезают отверстия для стеклоподъемника, дверной ручки, а также другие отверстия на верстаке, до установки панели. Обычно это хорошо срабатывает. Однако однажды мне пришлось делать очень важную работу, реставрацию Rolls-Royce. Отверстия не совпали. На минуту представьте мое положение. Кожаная обивка стоит \$11.50 за квадратный фут, много часов работы, время, потраченное на поиски нового куска. И когда наконец я получил этот кусок, оказалось,

что он не того оттенка. С тех пор я больше не делаю отверстия на верстаке.

Временно прикрепите панель к двери, частично вставив в отверстия две, три пластиковых заклепки. Теперь на ощупь или взглядом найдите, где выступает дверная ручка или под материалом замечен стеклоподъемник. Осторожно вырежьте отверстия для них. Щель лучше дырки. Если отверстие будет слишком большим, накладная пластина ее не закроет. Так что будьте аккуратны.

Если вы устанавливаете дверную панель в большую дорогую машину, последнее замечание сохраняет справедливость. В поисках стержня, ножки или отверстия вырезайте как можно меньше. Кроме того, убедитесь, что вся электроника работает, как должна. Настоящим ударом под колено станет потратить час на установку дверной панели в большом Lincoln, чтобы потом узнать, что сиденье не сдвигается, или стеклоподъемник не работает. Проверьте все это, прежде чем закреплять панель.

Когда расположение всех отверстий установлено, осторожно вырежьте их. Теперь вы можете вставить все зажимы-держатели. Я завершил свою работу установкой ручки стеклоподъемника, подлокотника и планки дверной ручки.



В отношении подлокотника у меня было три возможности — использовать старый, заказать у дилера новый или покрасить оригинал.

В продаже есть множество виниловых красителей.

Секрет успешного применения винилового красителя — в тщательной подготовке к покраске обрабатываемой детали. Начните с самого сильного растворителя из имеющихся у вас, и тщательно очистите материал. Затем два-три раза обработайте его хорошим средством от смол и грязи. Тогда у вас будет поверхность, на которой краситель хорошо закрепится и не будет отставать.

## РЕЗЮМЕ

Я очень доволен моими новыми дверными панелями. Они неплохо выглядят, хорошо подходят и придают грузовику аккуратный вид. Единственное, что заслуживает критики — толщина использованной пенки. Хотя панель неплохо смотрится, она все же толще оригинала. Можно было использовать пенку толщиной 0,6 см. Может быть, я оставлю грузовик вместо того, чтобы его возвращать.

## КОВРОВОЕ ПОКРЫТИЕ

Ковровое покрытие, как и другие детали автомобильного интерьера, претерпевает изменения. До самых 60-х гг. все автомобильные интерьеры с использованием ковров вырезались, подгонялись и сшивались так, чтобы подходить к соответствующим выпуклостям и вогнутостям пола. Теперь это стало скорее исключением, чем правилом. Сегодня все ковры, поступающие с машинами и производимые как комплектующие, формируются таким образом, чтобы идеально подходить ко всем неровностям пола. Ковры, подгоняемые вручную, как и набивка из конского волоса и щетины, практически исчезли. Те немногие образцы, которые выпускаются сегодня, создаются в реставрационных и триммерских мастерских.

Не исключаю, что вам, как и мне, нравится точное приле-

гание вручную подогнанных ковров и, опять же как и я, вы предпочли бы сэкономить. Три метра ковра по \$10 за метр обойдутся дешевле, чем формованное покрытие за \$150. Те из вас, кто хочет сохранить свои средства, усаживайтесь поудобнее.

### Извлечение старого ковра

Извлечение большинства старых покрытий достаточно просто. Удалите крепящую планку от дверной рамы, потяните ковер и выбросьте его! Проще не бывает. На некоторых моделях эта процедура может быть чуть более сложной. Мне пришлось снять сиденье, ремни безопасности и ослабить передок панели.

Если вам приходится иметь дело с центральной стойкой, то на многих моделях придется снимать отделку. На одних ковер можно просто вытащить из-под панелей без каких-либо проблем. В некоторых старых машинах есть стальные гвозди, закрепляющие ковер в особенно важных местах, в других используются шурупы. Если, отрывая ковер, вы заметите, что он не хочет отставать в каком-то месте, поищите гвоздь или шуруп.

Иногда для снятия коврового покрытия требуется, чтобы был снят чехол рычага переключения передач. В моем грузовике он был заправлен под этот чехол.

Еще одну проблему могут создать панели, находящиеся непосредственно под/ и ниже приборной панели. В некоторых старых машинах потребуется снять педаль акселератора. Где бы она ни была закреплена, не давите на нее, снимите то, что ее блокирует.

### Набивка

У всех автомобильных ковров должна быть набивка. Покрытия, устанавливаемые в машину при сборке, и те, которые продаются отдельно, выпускаются с набивкой, непосредственно соединенной с задней стороной покрытия. В нашей работе мы сделаем набивку отдельно и приклеим ее к полу.

Существует три типа набивки для ковров, которые я перечислю в порядке предпочтения: джутовый войлок, поролон и дублированный материал. Дублированный материал — экологичный продукт. Дублированный войлок делают из переработанных обрезков, дублированный поролон — из обрезков поролона.

Листы поролона для этой цели подходят просто замечательно. Они укладываются в тугие складки без каких-либо складок. Джутовый войлок обладает наилучшими изолирующими свойствами. Однако это дорогая штука. Применяйте его при реставрации.

Для набивки ковра моего грузовика я выбрал поролон, потому что у него лучше изолирующие свойства, чем у дублированного материала, и он прост в использовании. Вот как это делается.

Я измерил дно машины в обоих направлениях и в каждом добавил еще по 20%. Затем вырезал лист такого размера и поместил его в грузовик. Обязательно убедившись, что его центр совпадает с центром покрываемого пространства, я складываю его в области рычага передач и делаю прорез. Затем я расширяю его, срезая излишек, чтобы он разместился вокруг чехла.

Если ваш чехол — съемный, просто сделайте разрез такого размера, чтобы рычаг мог свободно двигаться. Теперь сложите набивку, нанесите немного клея на ее обратную сторону и на пол и прижмите. Повторите с другой половиной.

Если вы работаете с дублированным материалом или джутом, вам придется вырезать отдельные куски: один для кожуха карданного вала, и по одному для обеих частей пола по бокам от него. На полу машины с большими углублениями обрабатывайте каждое углубление как отдельный блок, вырезая и подгоняя набивку к каждой детали рельефа. Иногда, если мне кажется, что набивка слишком тонкая, я добавляю второй слой поверх первого. Прежде чем



Вы никогда не встречали резиновый коврик четырех лет отроду, который выглядел бы так же уродливо, как этот? А все из-за дорог, посыпанных солью зимой, летних гроз и разлитых чашек кофе.

приклеить набивку к полу, проверьте, что вы сделали отверстия для рамы сиденья и ремней безопасности.

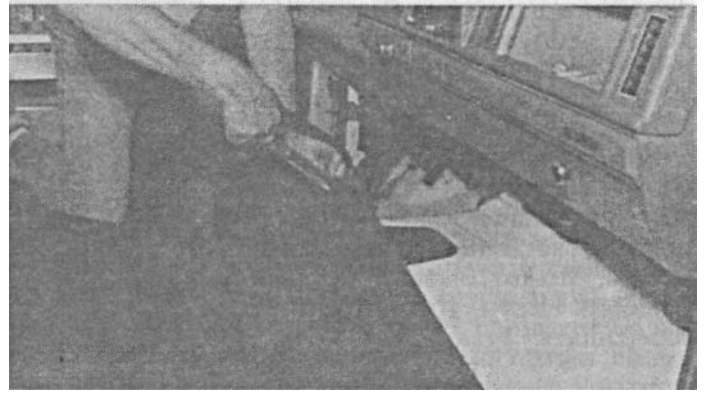
Когда набивка разложена ровно и гладко, хорошо приклеена к полу, вы готовы к тому, чтобы мерять, вырезать, подгонять и сшивать.

#### Примерка и установка

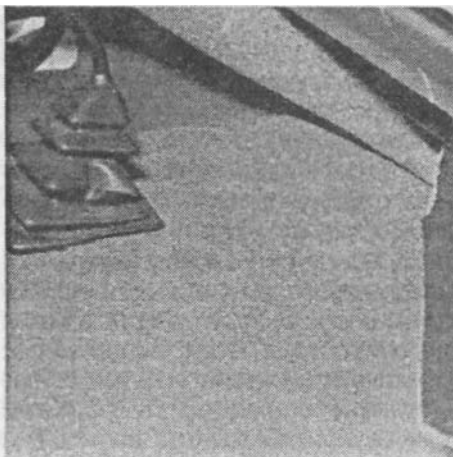
Обычно процесс раскройки, подгонки и установки начинается с кожуха вала трансмиссии и продолжается с обеих сторон от него.



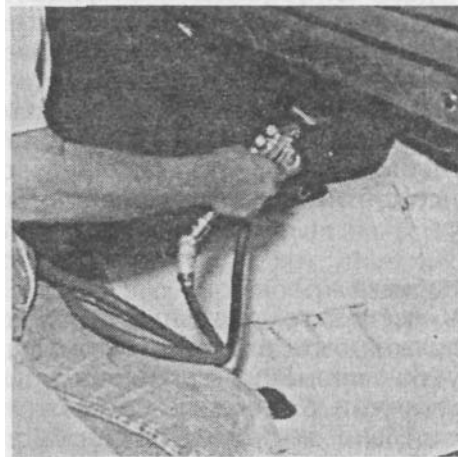
Как всегда, начните работу с измерений. Если вы точно все измерите, вы купите нужное количество материала. Набивка для ковра, видная под моей правой рукой, - дублированный материал, установленный еще на заводе (обрывки).



Поролон толщиной 1,2 см хорошо подойдет в качестве набивки для ковра. На фотографии я делаю начальный разрез, чтобы обойти вокруг рычага передач.



Ковер аккуратно вырезан и заправлен под чехол. Мне придется отрезать часть материала спереди.



Немного клея с обеих сторон набивки и на пол помогут предотвратить топорщение набивки из-под ковра. Это также обеспечит надежное основание, на которое можно будет приклеивать ковер.



Набивка готова. Обратите внимание, как легко она укладывается в сложную кривую. Это одно из ее великих преимуществ.

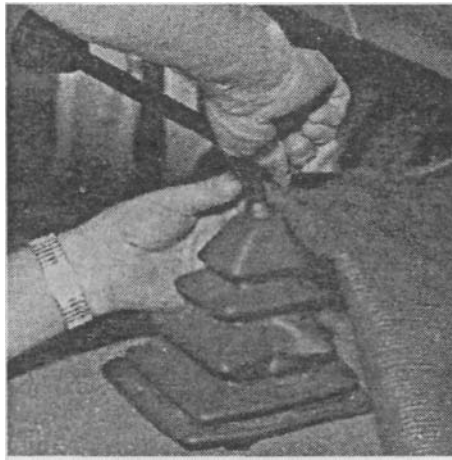
То же самое касается и задних ковровиков в седанах.

Измерьте область трансмиссии от углубления в приборной панели до задней точки сиденья, затем от правой двери до левой. Прибавьте примерно по 30 см к каждому из результатов измерений. Измерьте параметры пола со стороны водителя и пассажира, также от углубления под приборной доской и до задней части сиденья.

В большинстве транспортных средств сиденье закрывает не весь пол около двери. Поэтому необходимо покрыть ковром все расстояние до спинки сиденья или вырезать небольшой кусок, который закроет это пространство. В грузовике я закрыл полностью весь пол. Помимо лучшего вида это обеспечивает лучшую изоляцию.

Вырежьте эти три детали из вашего коврового покрытия. Убедитесь, что на всех них совпадает направление ворса. У ковра, как и вельвета, есть ворс, который лежит в одном направлении. Направление этого ворса при обивке машины особого значения не имеет. Однако мне нравится, когда он лежит в направлении к приборной доске. Здесь важно только, чтобы на всех трех деталях ворс лежал в одном направлении. Направление ворса поможет запомнить проведение линии по верхнему краю, или другому краю который по вашей мысли должен лежать около приборной панели. Если на всех трех деталях эти линии окажутся в одном месте, это будет означать, что на всех трех деталях ворс лежит в одном направлении.

Чтобы начать процесс подгонки, я раскладываю деталь для кожуха перед рычагом переключения передач. Сначала я проверяю, что средняя линия совпадает с серединой кожуха и что есть запас материала, чтобы обивка поднялась до приборной панели. У меня также остается около 8 см запаса материала с обеих сторон от кожуха. Затем я складываю ковер непосредственно перед рычагом передач и с помощью резака делаю разрез,



Теперь мы работаем с ковром. Я убедился, что кусок, который покрывает середину салона, правильно размещен, прежде чем начал делать этот разрез для рычага.



Произведите примерку, чтобы убедиться, что отверстие для чехла правильного размера. Если ваш чехол — съемный, вам не потребуется быть столь педантичным при этой операции.



А вот прием, позволяющий расправить ковер в области кожуха карданного вала. Сложите его по изгибу и нанесите разметку от одной стороны выступа до другой.



Затем сделайте разрез по этой линии с помощью резака.

который позволит пропустить сквозь ковер ручку переключения передач.

Надев ковер на рычаг, я делаю радиальные разрезы от первоначальной щели, чтобы ковер прошел через чехол. Это видно на верхней левой фотографии. Наконец, я срезаю излишек ковра и прячу необработанные края под чехол. Если ваш чехол съемный, прорежьте в ковре отверстие достаточного размера, чтобы можно было двигать рычагом, а затем заново установите башмак, прикрыв необработанные края.

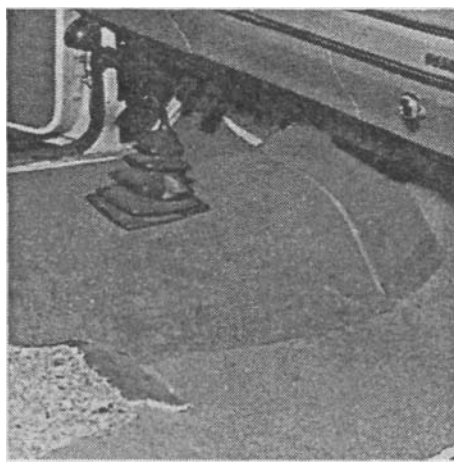
Если вы выполняете обивку транспортного средства с центральной стойкой и все это

описание для вас лишь пустой разговор, тем не менее возьмите его на заметку. Вы должны начать с области вала. Сначала с одной стороны, затем с другой. Убедитесь, что ковер выступает достаточно далеко, чтобы необработанный край был скрыт краем отделочной панели. Теперь мы должны подогнать ту часть ковра, которая покрывает подъем, ведущий к приборной панели.

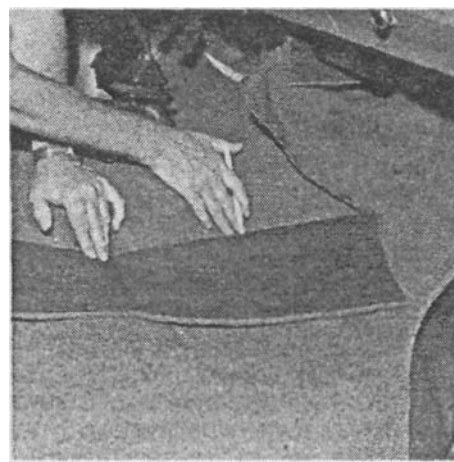
Сложите ковер точно в том месте, где начинается подъем. Отметьте это место с обратной стороны ковра по всей ширине детали. Затем новым острым резаком сделайте разрез по этой линии.



Я пришиваю окантовку этой детали, расположенной ближе всего к приборной панели. Обратите внимание на вырез для рычага передач. Размещение обшитого края имеет большое значение.



А вот как это выглядит после установки. Обшитый лежит поверх необшитого, а все вместе похоже на шов. Однако это не так. Все это зафиксировано на месте путем приклеивания ковра к набивке.



Изготовление боковых деталей — сущая ерунда. Только не забудьте сделать глубокий вырез в углу, как вы это видите здесь.

Перенесите всю деталь к швейной машинке и пришейте полосу окантовки к дальнему краю только что сделанного вами разреза. Оставьте передний край необработанным (тот, который ближе к рычагу переключения передач).

Вернитесь к машине, перекиньте ковер через рычаг переключения передач и расправьте покрытие. Длинный разрез, который вы сделали и обшили, придает коврику изгиб в двух направлениях. Обшитый край заходит на необшитый на 1 — 2,5 см и выглядит очень аккуратно. Если вы думаете иначе, посмотрите на фотографию и убедитесь.

После завершения подгонки я приклеиваю покрытие. Самый простой способ — покрыть клеем только боковые части детали. Верх приклеивать не обязательно.

Самое сложное закончено. Боковые детали подогнать легко. Разложите их так, чтобы проведенная мелом линия оказалась спереди. Сделайте разрез под углом 45° прямо до того места, где начинается край, поднимающийся на козуху. Сложите ковер и проведите линию вдоль начала подъема козухи относительно панели пола.

Аналогичным образом сложите ковер перед разрезом. Проведите прямую линию до переднего края ковра. И опять выньте ко-

вер из машинки, обрежьте по линии, которую вы только что сделали, и обшейте край. Готовая работа должна выглядеть как на фотографии.

Прежде чем вы приклеете эту деталь, не забудьте сделать вырезы для болтов, закрепляющих раму сиденья и крепления ремней безопасности. Эти отверстия действительно очень сложно найти, если вы приклеете поверх них ковер. Если все-таки это произошло, прежде чем браться за отрывание ковра и набивки, поищите эти отверстия под машинкой.

Если вы их найдете, верните шуруп или воткните триммерскую булавку, чтобы вы могли заметить их размещение сверху.

#### **Покрывание ковром водительской половины**

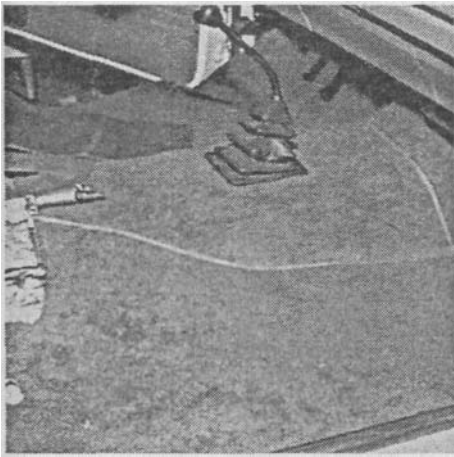
Деталь для обивки водительской половины вырезается, подгоняется и собирается точно так же, как проиллюстрировано выше, за несколькими различиями и дополнениями.

На некоторых моделях, особенно более старых, педали (сцепление, газ и тормоз) прикреплены к полу или пропущены сквозь него. Вам нужно подогнать к ним покрытие. Обычно я удаляю шурупы, крепящие педаль газа к полу, прорезаю крошечное отверстие для стержня привода, затем привинчиваю педаль сквозь ковер.

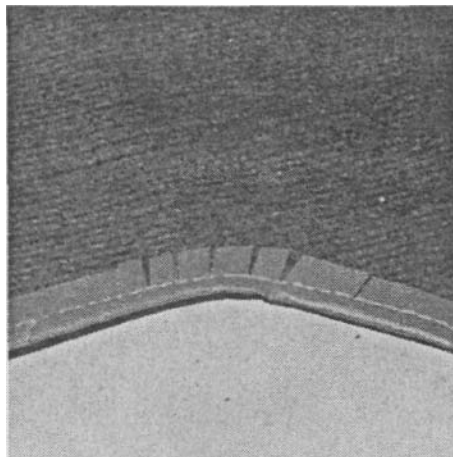
Если сцепление и тормоз проходят сквозь пол, вам придется перед каждой из педалей сделать длинный разрез. Края этих разрезов потом нужно будет обработать окантовкой. В некоторых дорогих машинах есть съемные педали. В этом случае можно сделать маленькие отверстия, а ковер нанизать на педальные рычаги. Затем педали снова привинчиваются.

На полу может находиться переключатель ближнего-дальнего света фар, в этом случае сделайте для него вырез такого размера, чтобы прошел сам переключатель. Отверстие должно быть среднего размера. Хорошие пластиковые уплотняющие кольца очень широкой цветовой гаммы для таких отверстий позволят скрыть необработанные края отверстия. Попросите в магазине уплотняющее кольцо для переключателя ближнего-дальнего света фар.

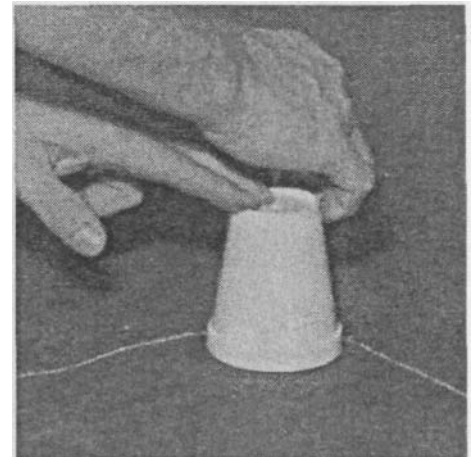
И наконец, остаются еще коврики. Они тоже выпускаются разнообразных оттенков, так что всегда можно подобрать под цвет ковра. Подогнав ковер для водительской половины, чтобы он ровно и аккуратно лежал в том месте, где вам это нужно, положите коврик там, где, как вам кажется, он обеспечит наибольшую защиту. Мелом обведите его границы. Затем снимите ковер и состройте его с ковриком по разметке на швейной машинке.



После обрезания по линии и обшивания края приклейте новую деталь.



А вот как можно заставить обшивку ровно лежать на вогнутой кривой. Сделайте несколько надсечек по обратной стороне обшивки в процессе пришивания.



Кто-то сказал, что пластиковые стаканчики из-под кофе не могут служить вторсырьем? Этот я превратил в лекало, позволяющее делать аккуратные скругленные углы на моих ковриках.

Мое собственное отношение к коврикам отрицательное. Они быстро изнашиваются, теряют вид уже через пару недель, а их замена обходится слишком дорого. На замену им я делаю замечательный декоративный коврик из того же материала, из которого сделано покрытие. Он собирает пыль, так что его можно ежедневно вытрясать, он защищает гораздо большую часть ковра, чем коврик. А когда он изнашивается, просто выбросьте его и сделайте новый.

Я измеряю максимально возможную область пола, которую можно покрыть декоративным ковриком, затем переношу эти измерения на обратную сторону оставшегося куска ковра. С помо-

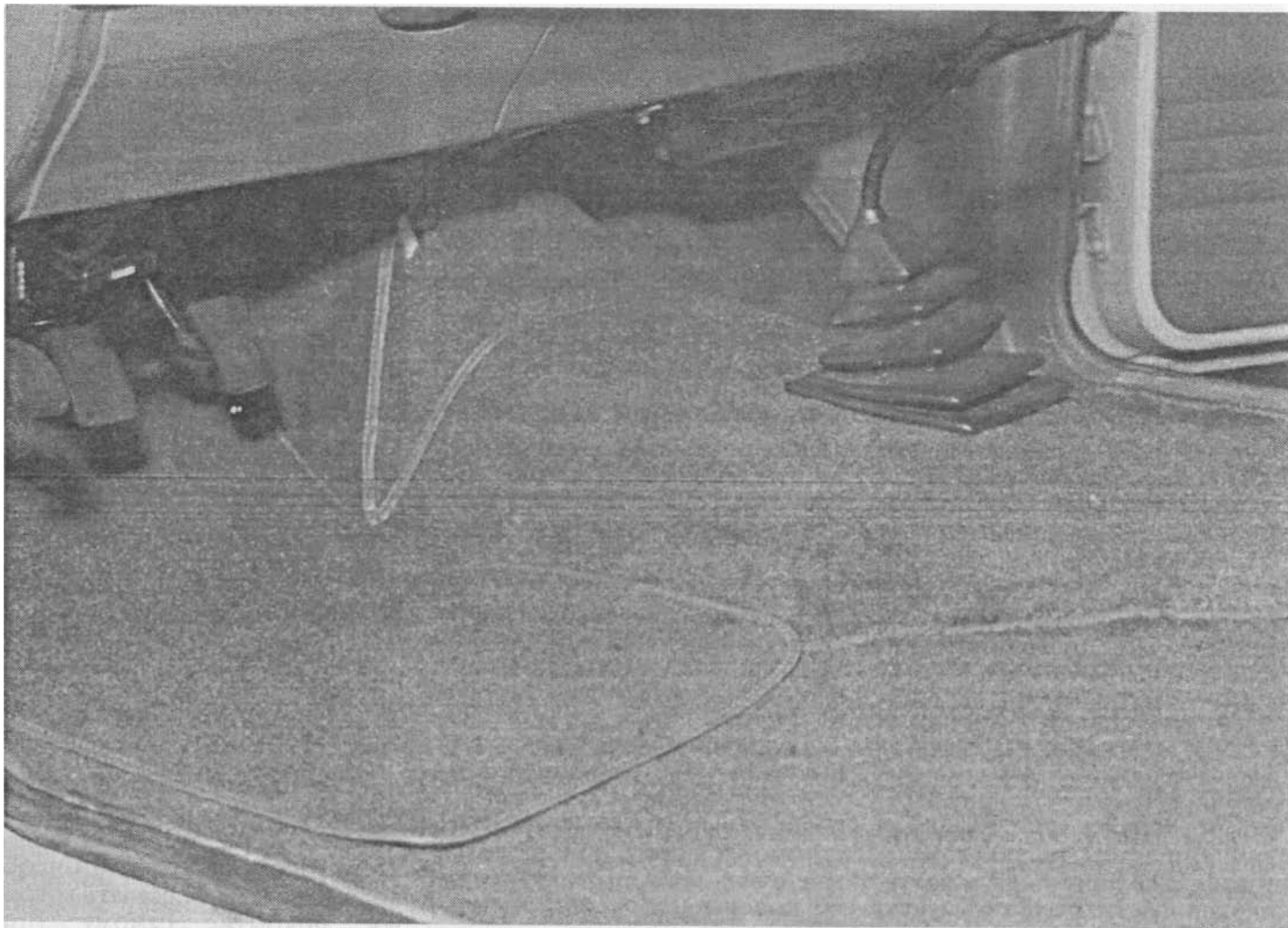
щью старого пластикового стаканчика для кофе я обвожу углы. Вырезав и окантовав декоративный коврик, я устанавливаю его на место.

Для автомобилей заказчиков я делаю по одному такому декоративному коврику для каждой половины машины, не включая их стоимость в счет. Они обходятся мне очень недорого, зато создают хорошее впечатление о мастерской.

Работа завершается обработкой боковых сторон коврового покрытия, установкой передка панели (если она была снята) и затем крепежных пластин. Я полагаю, вы не забудете установить сиденья и ремни безопасности.

## РЕЗЮМЕ

Изготовление собственного коврового покрытия потребует немало труда и некоторое количество времени. Но даже если вы просто любитель, это стоит того, потому что вы потратите гораздо меньше, чем при покупке формованного покрытия. А если вы делаете работу на заказ, вам необходимо знать, как сделать ковровое покрытие самому. При реставрации машин это лотерея. Существует развитый бизнес производства оригинальных ковров по оригинальным фабричным лекалам. Тем не менее иногда появляется кто-нибудь с таким заказом, и здесь мы должны быть всегда готовы!



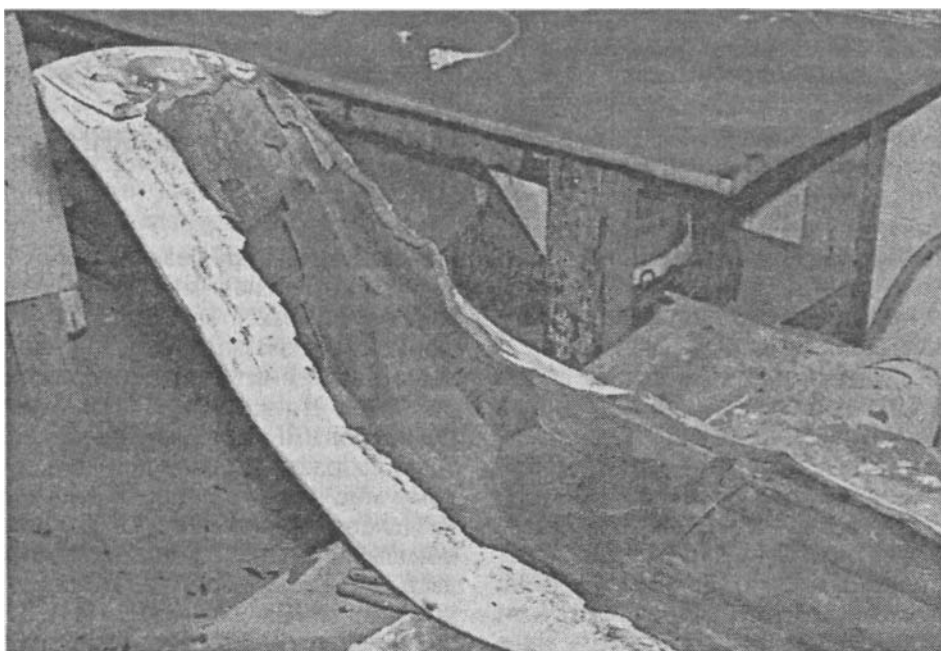
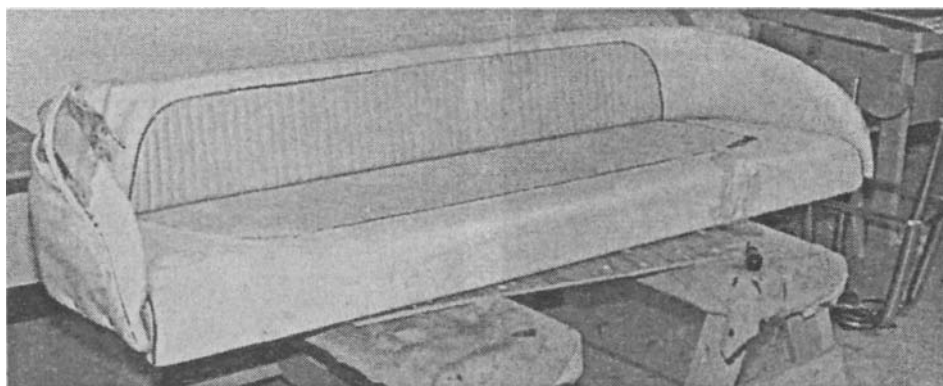
При таком замечательном ковре мне и моим друзьям придется отряхивать грязь с ног перед посадкой в машину. Однако я не собираюсь прекращать пить кофе в салоне!

# 13

## 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.

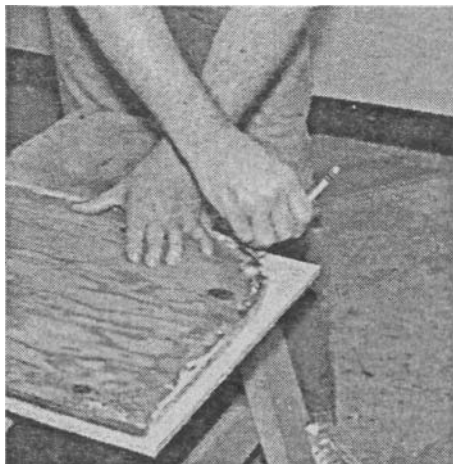
Разрушительное действие солнца и воды (как пресной, так



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-



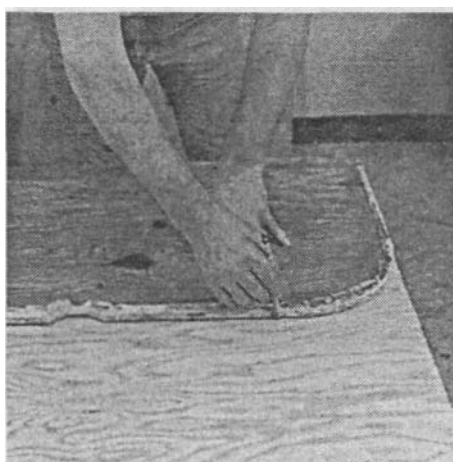
Доска от старого сиденья используется в качестве лекала для нового.



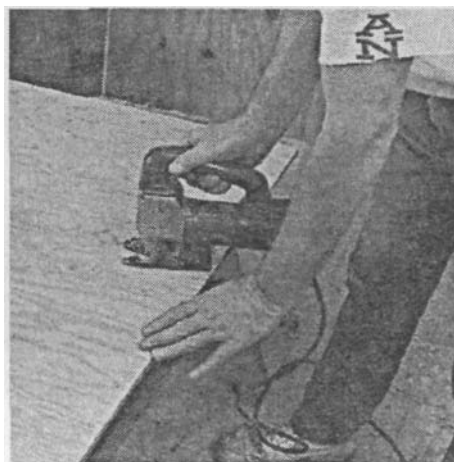
На этом этапе разметьте все отверстия. Разместить их потом будет очень сложно, особенно это касается места крепления для сиденья.



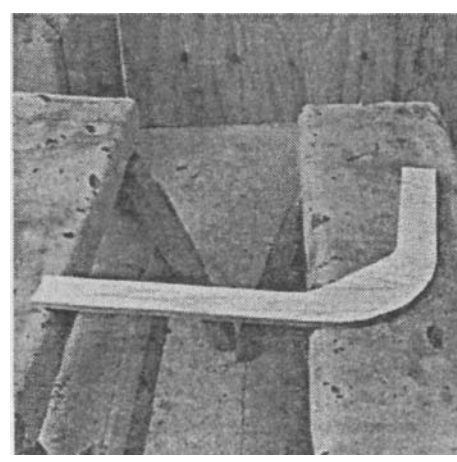
Если вы забудете просверлить отверстия для воздуха (дыхательные отверстия), то по завершении работы ваша подушка сиденья постоянно будет сырой.



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.

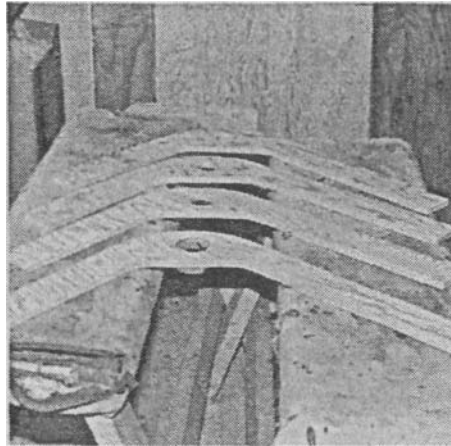
Я предполагаю, что к тринадцатой главе вы освоились с этими навыками. Тем не менее дальше я объясню вам несколько новых приемов, как только мы дойдем до них. Мы будем производить подгонку к новой раме, поэтому нет необходимости беспокоиться о подгонке к старой обивке. Старое основание сиденья используется 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 делаются 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.

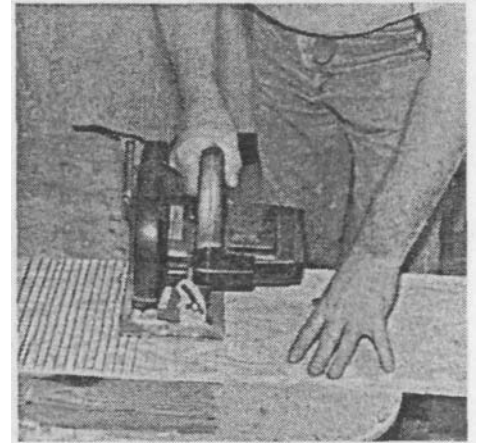


Дополнительная ширина на сгибе рамы также дает нам пространство для сооружения отверстий диаметром 5 см. Это даст дополнительное место для крепления.

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 трубку. 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» впол-



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.

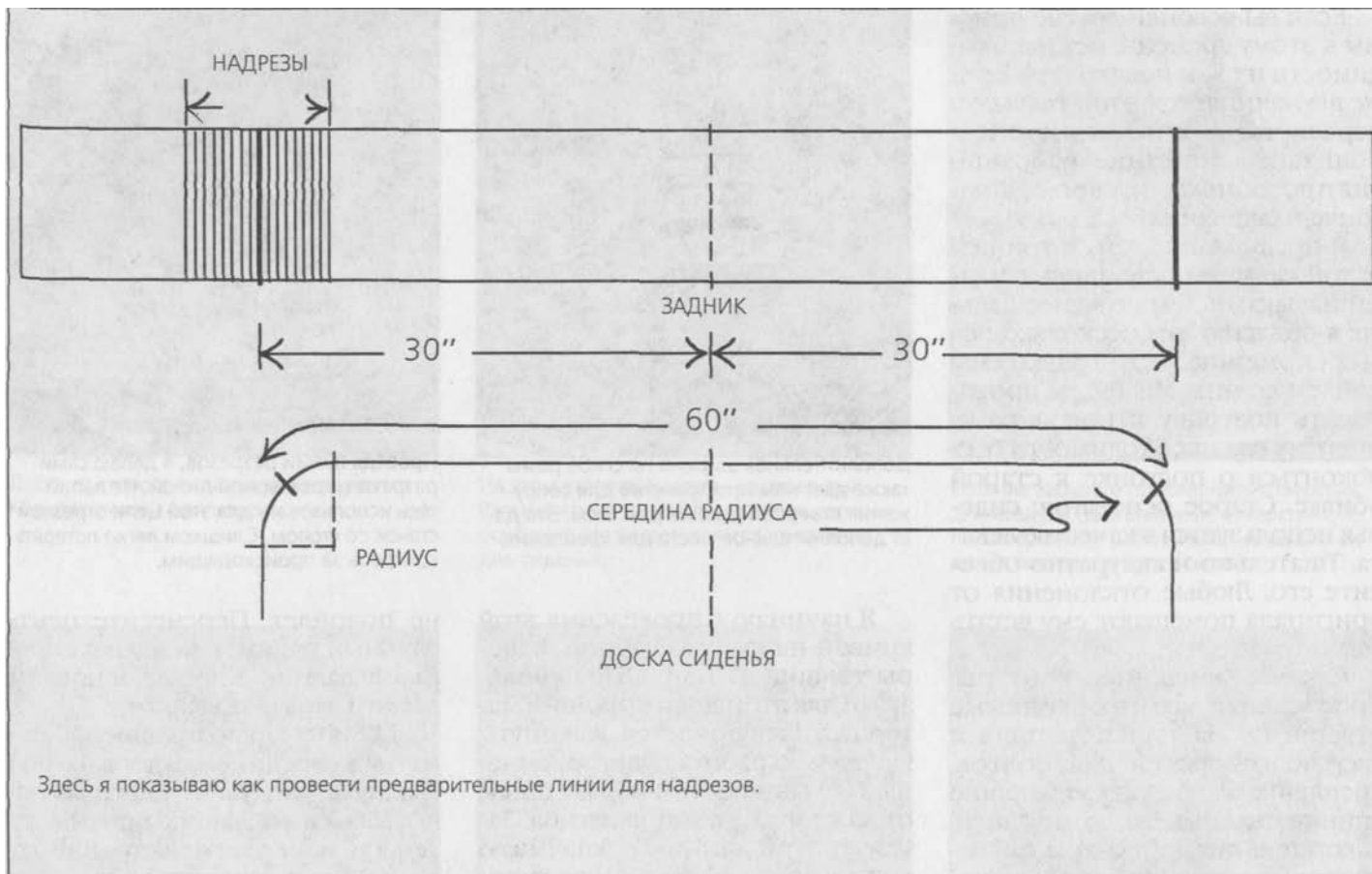
не подойдет. Перенесите центральный радиус с подушки сиденья за задник. Хорошо, я покажу, как это делать по шагам.

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.

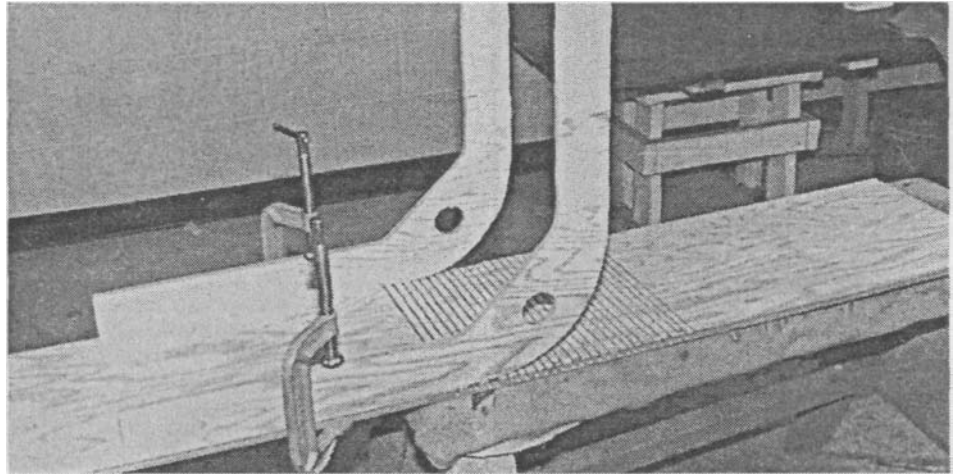
Микроскопические осколки стекла, образующиеся при шлифовке, часто вызывают зуд и дискомфорт у многих (и у меня тоже). Однако у некоторых этот дискомфорт переходит в сыпь. Поэтому я ношу резиновые хирургические перчатки. И вам это советую.

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.

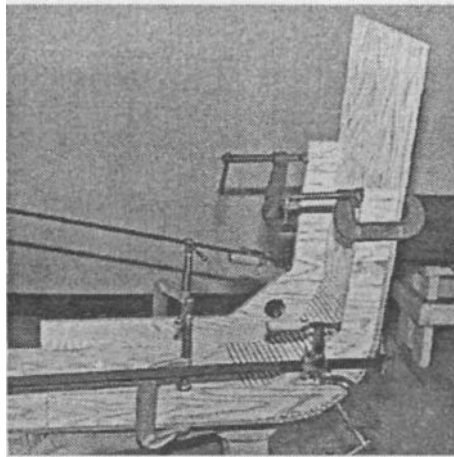
Моя аллергия на смолы — результат ежедневного контакта с ними в конце 50-х — начале 60-х гг., когда я работал на предприятии по производству стекловолокна. Для большинства людей контакт с небольшим количеством этого материала проходит без последствий. Для других, впрочем, даже чуть-чуть — уже плохо. 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-

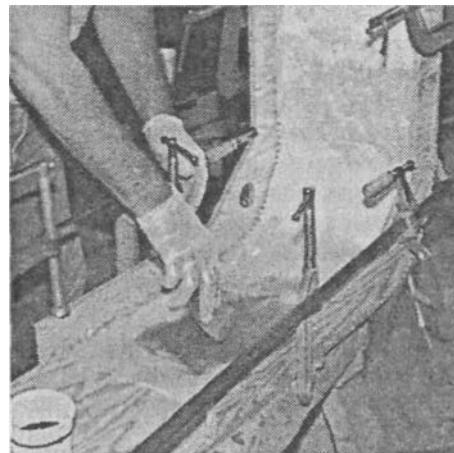


Закрепив детали рамы на месте, я готов приступить к сгибанию. Обратите внимание, что под концом задника у меня есть полная опора.

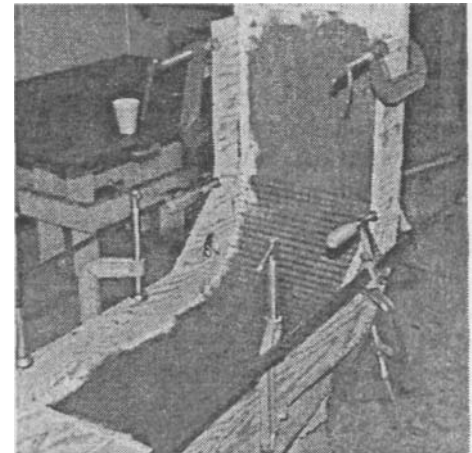


Вот она, полностью согнутая спинка. Да, потребовалось множество зажимов, чтобы удержать всю эту конструкцию.

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.



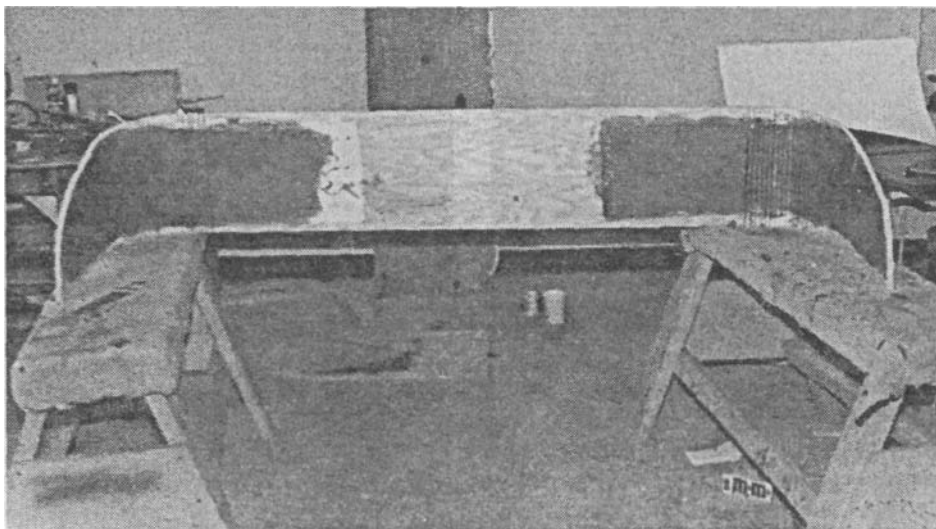
Вот как здесь. Хотя все затвердеет за час или меньше, дайте смоле подсохнуть несколько часов, прежде чем снимать рамы.



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.

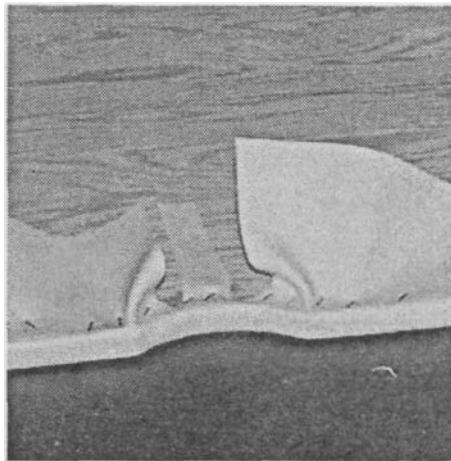
Температура и отвердитель — две самых важных части процесса. Сама по себе смола застынет где-то через три тысячи лет. Нагрейте ее, и она отвердеет за несколько месяцев. Добавьте немного катализатора (отвердителя) — и это случится за считанные минуты. Добавьте его слишком много — и это произойдет за секунды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



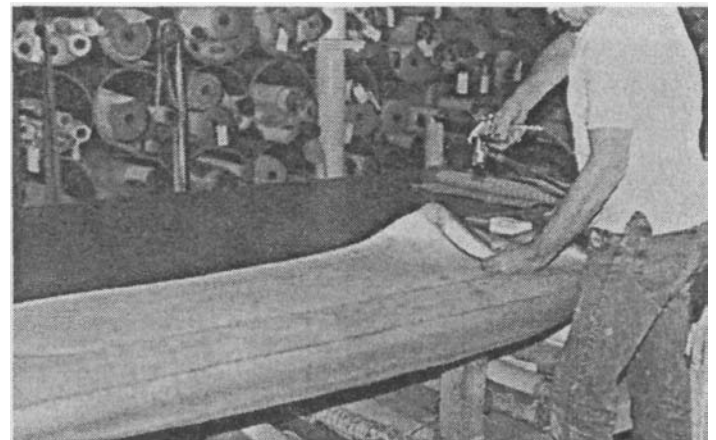
Убедитесь, что вы туго натянули материал во всех местах, где есть какое-нибудь углубление. Обратите внимание на надсечки, чтобы снять напряжение.



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, резакон или лезвием. Чем бы вы ни пользовались, оно затупится после первого разреза. Так что будьте начеку.

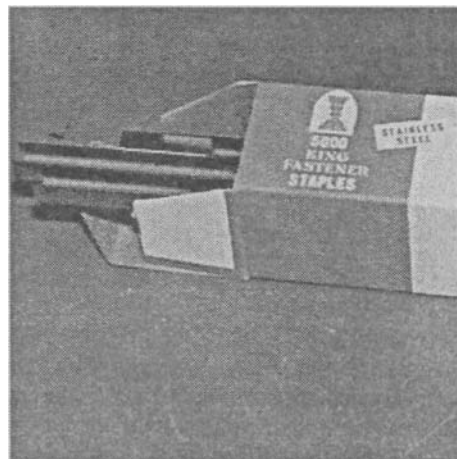
Обрежьте слой стекловолокна, чтобы он покрывал радиус изгиба и еще 45 — 60 см. Для надежности вам потребуется этот запас. Прикрепите скобами покрытие к разрезам в древесине. Скобы можно вставлять и с другой стороны, но с меньшим успехом. Смешайте достаточно смолы и отвердителя, чтобы покрыть и пропитать 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 приподниматься и топорщиться. Заправляйте такие места обратно. Продолжайте наносить смолу до тех пор, пока покрытие не перестанет ее впитывать и она не начнет стекать.

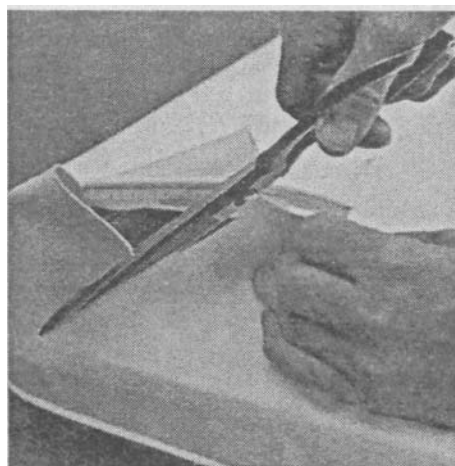
Дайте этому первому слою затвердеть. В зависимости от температуры и количества катализатора это займет от 30 минут до часа и более. Почаще проверяйте консистенцию смолы. Когда она станет твердой, нанесите второй



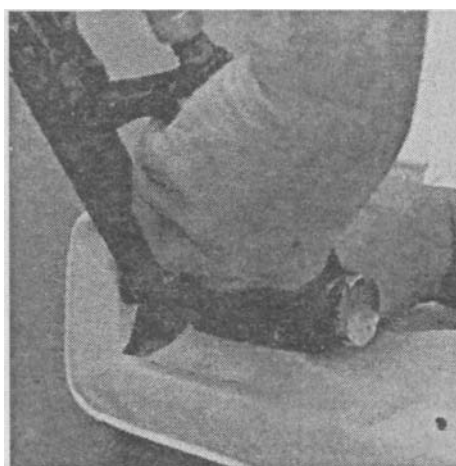
Разложите обивку, выровняв по середине, натяните ее сверху вниз, обернув вокруг подушки и закрепите гвоздиками. Это стандартная рабочая процедура.



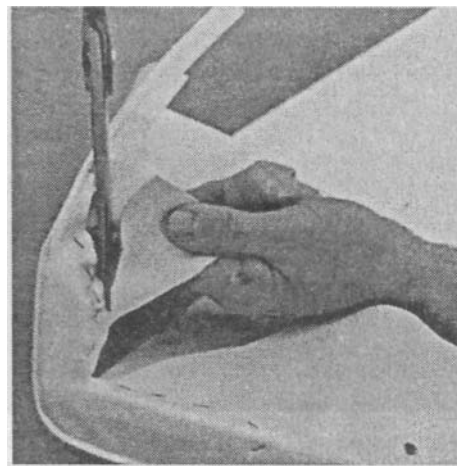
Я должен еще раз обратить внимание на использование скоб из нержавеющей стали или бронзы. Обычные стальные скобы не прослужат даже сезон.



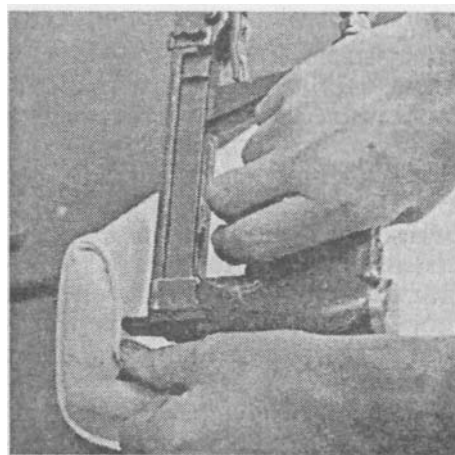
Сделать этот край выглядящим аккуратно не совсем просто. Разрежьте материал в углу, чтобы снять напряжение.



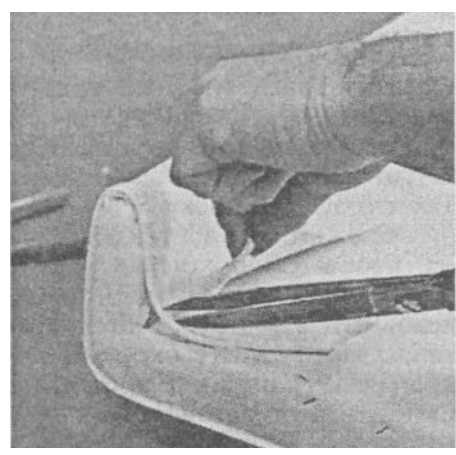
Два лоскута, возникших в результате предыдущей процедуры, прикрепляются скобами к доске и краю.



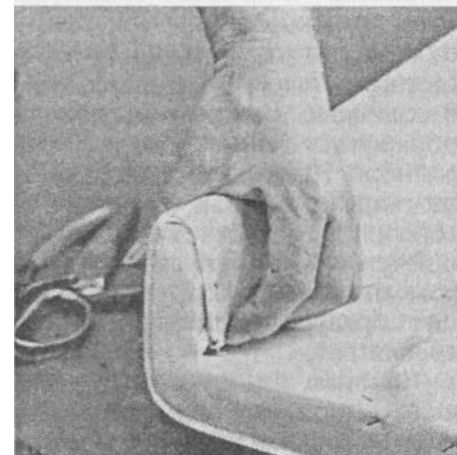
Срежьте лишнюю кромку.



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.

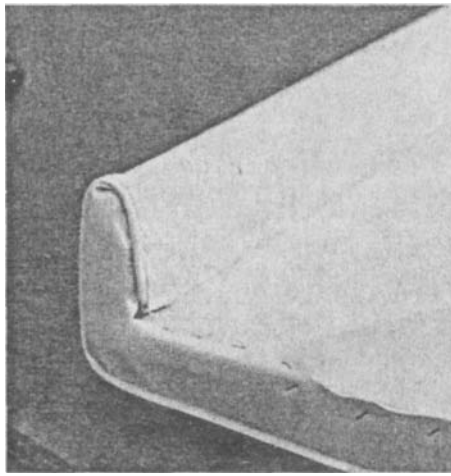
После хорошего просушивания (около 12 часов) вы можете снять зажимы. Изогнутая доска сохранит ту самую форму, в которую она была согнута. Эта процедура может занять несколько часов, но это гораздо лучше, чем тратить большие деньги на пресс.

## ПРИДАНИЕ ФОРМЫ СПИНКЕ

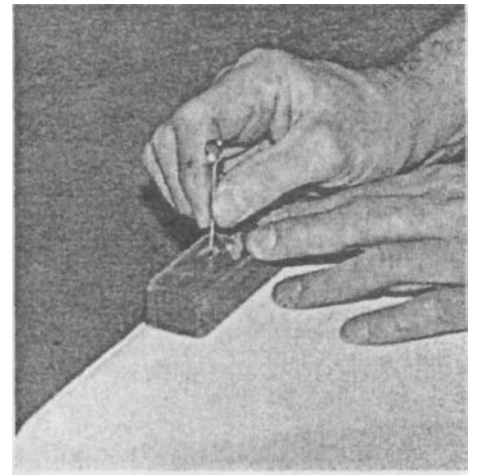
Теперь вы должны перенести на только что согнутую спинку любые другие формы. В нашем случае, как видно на фотографиях, на спинке есть декоративная деталь, проходящая от верха задника вдоль его «рукавов». Эта деталь переводится с хорошей стороны старого задника с помощью картонного лекала.

### Размещение лекала

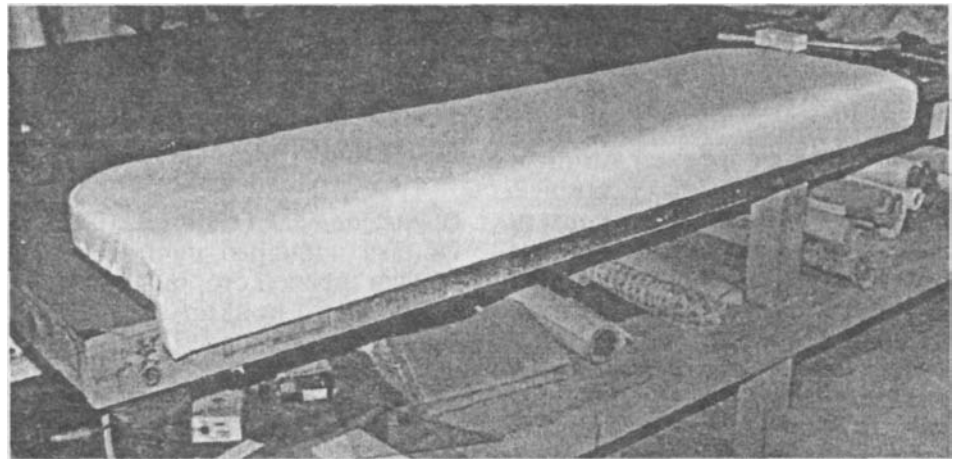
Чтобы правильно разместить лекало, так, чтобы точно перевести линии со старой обивки на новую, я



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



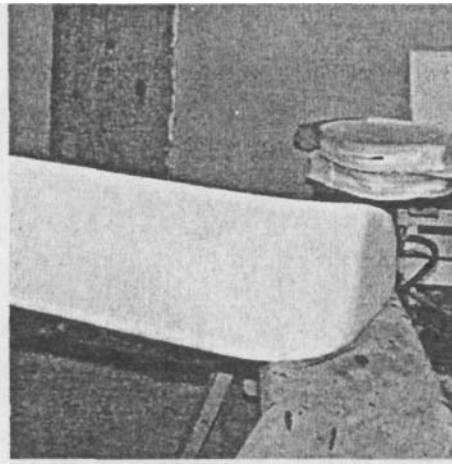
Помните те отверстия, которые я просверлил в сидении в начале главы? Я забыл отметить их до установки обивки. Теперь мне приходится искать их триммерской булавкой. Вы можете заниматься этим делом всю жизнь и все равно сталкиваться с проколами.



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



Я приклеил сантиметровый 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. Переведа 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

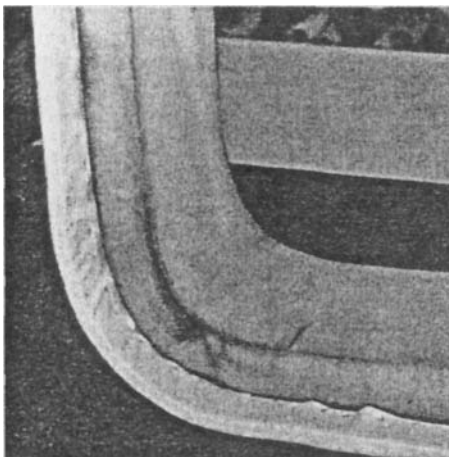
Обивка сиденья начинается с обивки нижней стороны подушки сиденья. Это придает всей работе аккуратный вид. Затем, как это видно на фотографиях, я устанавливаю доску переднего края сиденья, прикручивая ее шурупами к основ-

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.

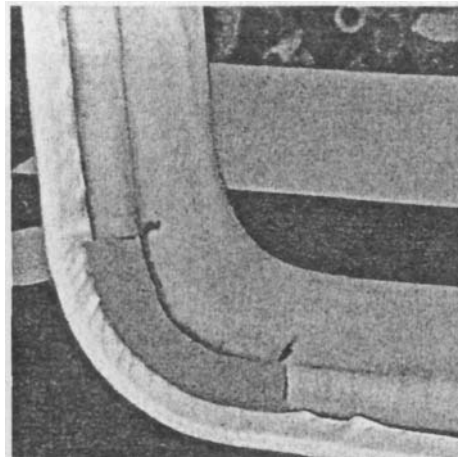
Я переворачиваю сиденье, аккуратно раскладываю обивку и вбиваю гвоздики в нескольких местах, чтобы обивка надежно держалась в то время, как я обрабатываю углы. Мне хочется, чтобы концы по углам были закончены с обмотанной вокруг них окантовкой, а затем спрятаны.

Я начинаю с диагонального разреза обшивки 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.

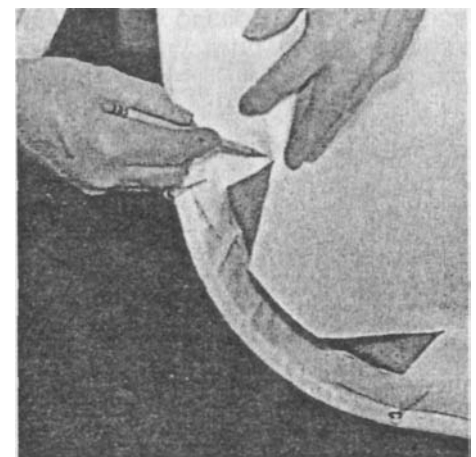
Я оборачиваю кант и основную ткань туго вокруг края, фиксируя ее там еще несколькими дополнительными скобами. Теперь я должен спрятать кант. Чтобы сделать это, я отрезаю нить, прикрепляющую кант к основной ткани обивки, до места соединения доски края и доски



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.



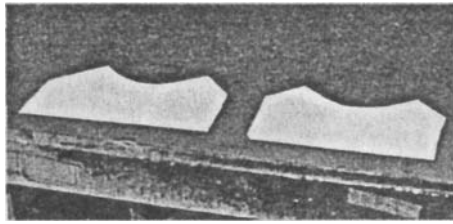
Чтобы оформить изгиб в углу, снимая напряжение, я сначала делаю лекало. Все внутренние края лекала - линии швов. Я должен убедиться, что оставил сантиметровый припуск на шов, при подгонке.



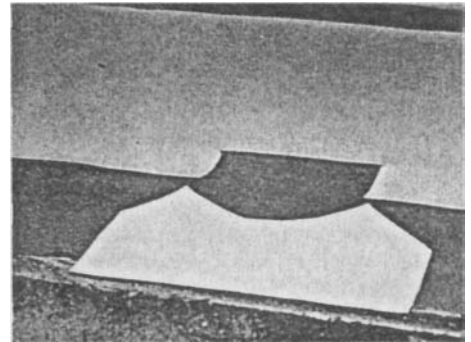
Материал для спинки нежно накладывается на поролон. Затем я делаю надсечки в углах, прямо до линий детали, которые я провел на поролоне. Затем я переведу эти линии на винил. Завершаю работу я срезом лишнего материала, оставив сантиметровый припуск на швы.



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.

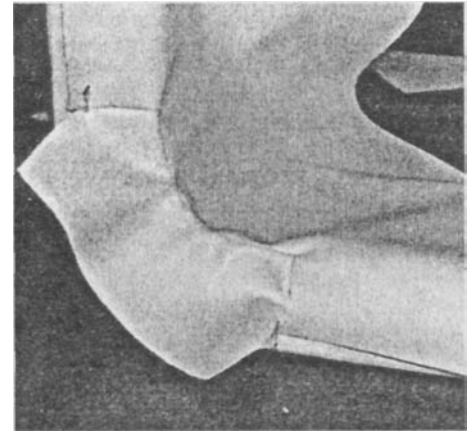
Почти у всех лодочных сидений есть какой-нибудь вариант изогнутой спинки.

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.

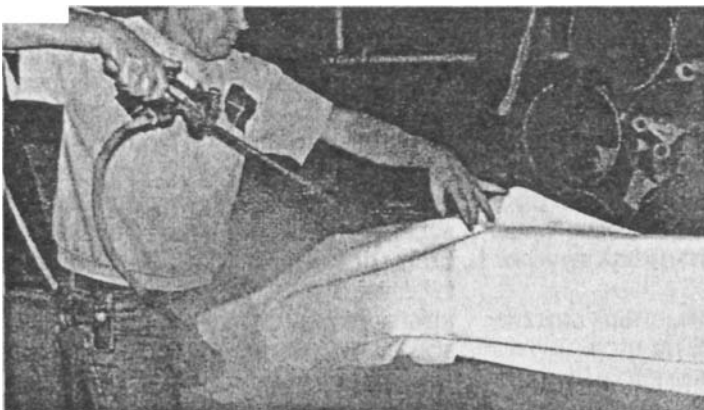
Другой способ — сделать внутреннюю часть спинки из трех

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.

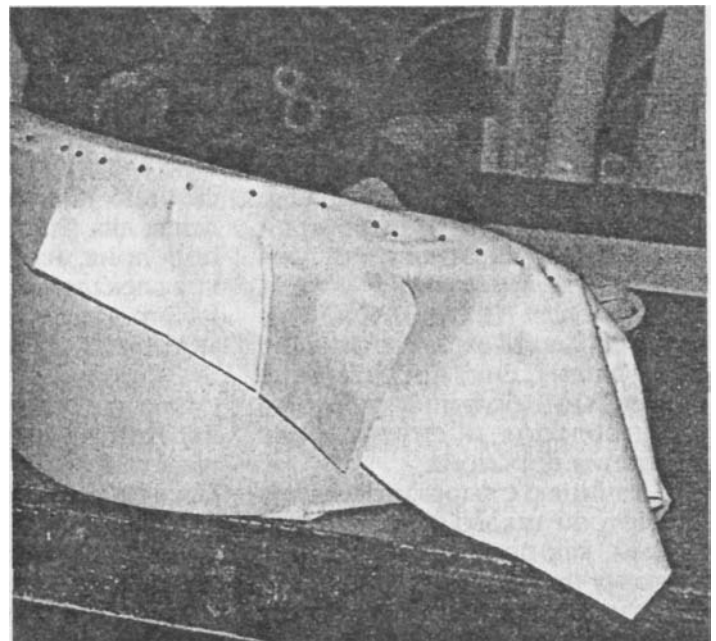


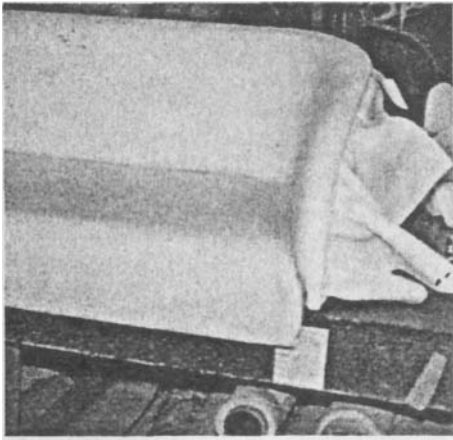
После пришивания вставки в изгиб, я закрепил ее на месте булавками, чтобы посмотреть, как она сидит. Выглядит неплохо, так что я продолжаю.



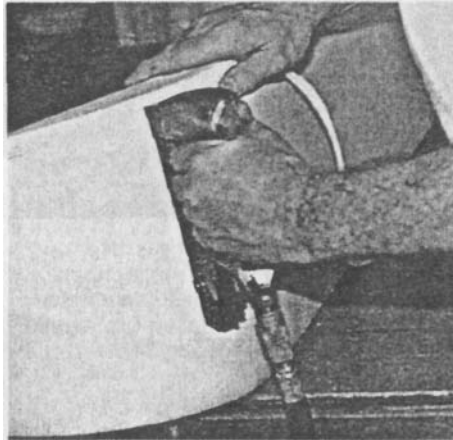
Немного тепла к спинке! Если вы делаете эту работу, обратитесь за помощью, чтобы тепло и растяжение сработало.

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

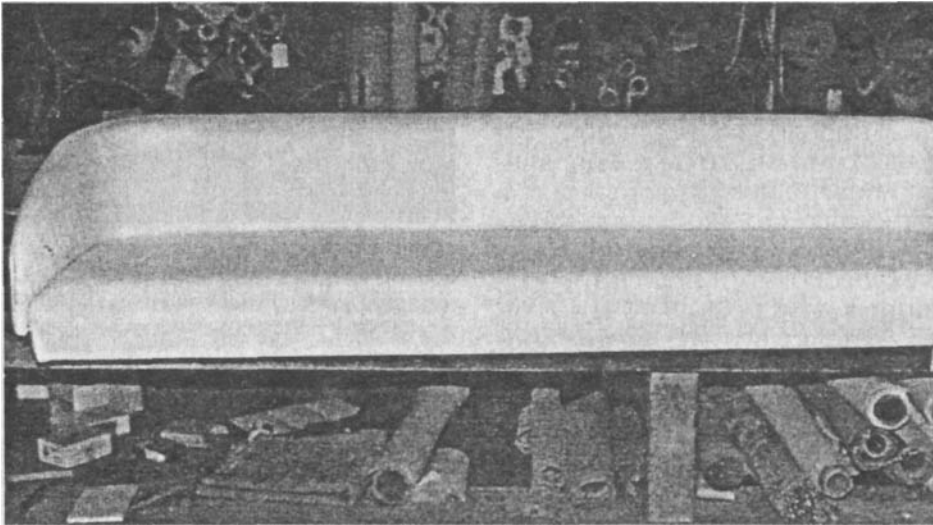




Произведите примерку, прежде чем срезать что-нибудь. Никогда нельзя быть в чем-то уверенным.



Идем, 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

ваю 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 приколата 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 Hidem (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

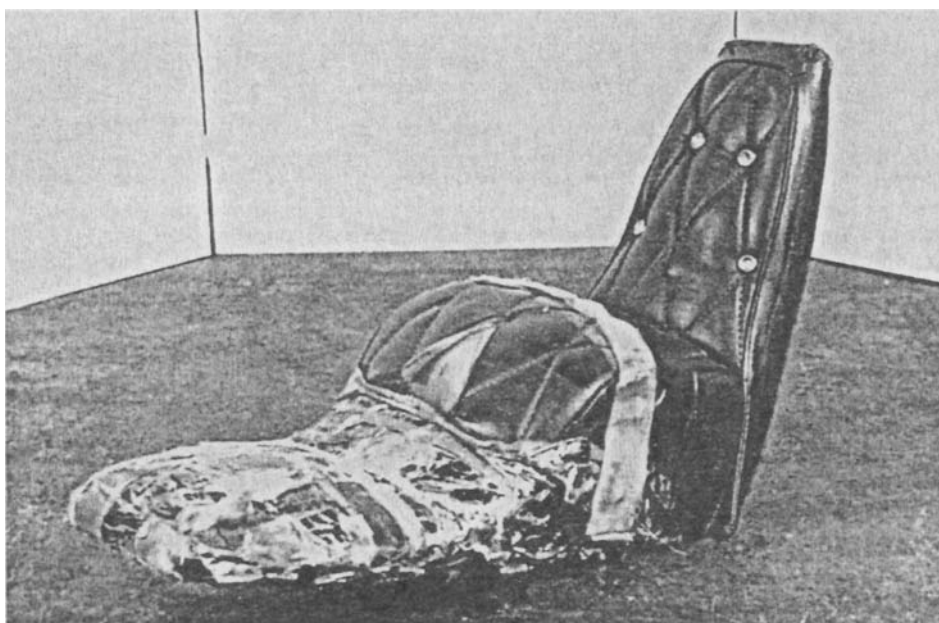
Поскольку езда на мотоцикле — одно из моих любимых занятий, обивка и изменение формы сидений для мотоциклов — одна из моих любимых работ в мастерской. Как и в случае каждой предыдущей главы, на эту тему можно написать целую книгу. Но я лишь осветю самые интересные моменты в этой главе.

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.

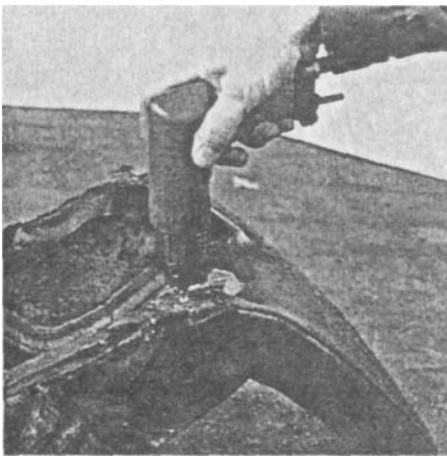
Есть другой способ крепления обивки, встречающийся на некоторых ранних моделях. По нижнему краю обивки делается кулиска шириной около сантиметра. В эту кулиску вставляется кусок проволоки из мягкой стали. Вся эта конструкция надевается на раму, на которой есть металлические зубцы. Поскольку эти зубцы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

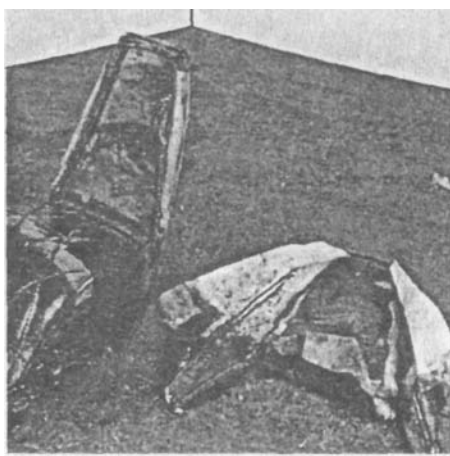


Места максимального натяжения обивки прикреплены к раме сиденья заклепками. Чтобы снять их, я пользуюсь 3-миллиметровой (№ 30) дрелью.

ми. Обивка прибывалась 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 вина! 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.

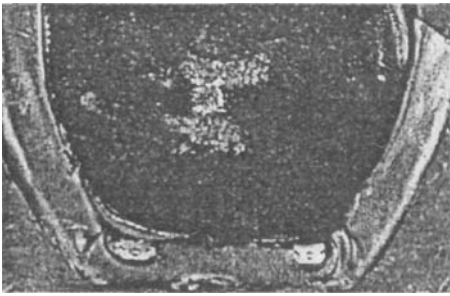
### РАСКРОЙ, ПРИМЕРКА И СШИВАНИЕ ОБИВКИ СИДЕНЬЯ

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.

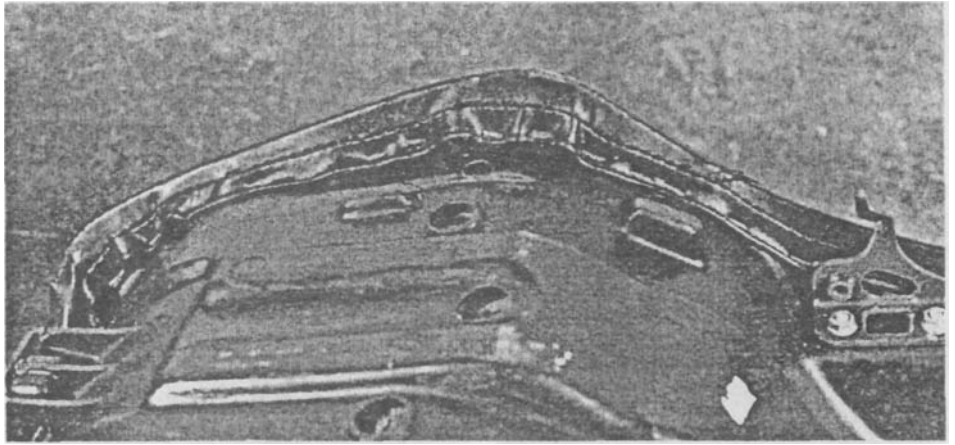
Измерьте верх сиденья спереди назад, слева направо. Добавьте припуски на швы и учтите, что материал немного сожмется в области складок. Запишите результаты измерений на бумаге. Теперь измерьте высоту обшивки (сбоку) и ее длину по кругу. Также зафиксируйте эти результаты. Повторите эти действия для внутренней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

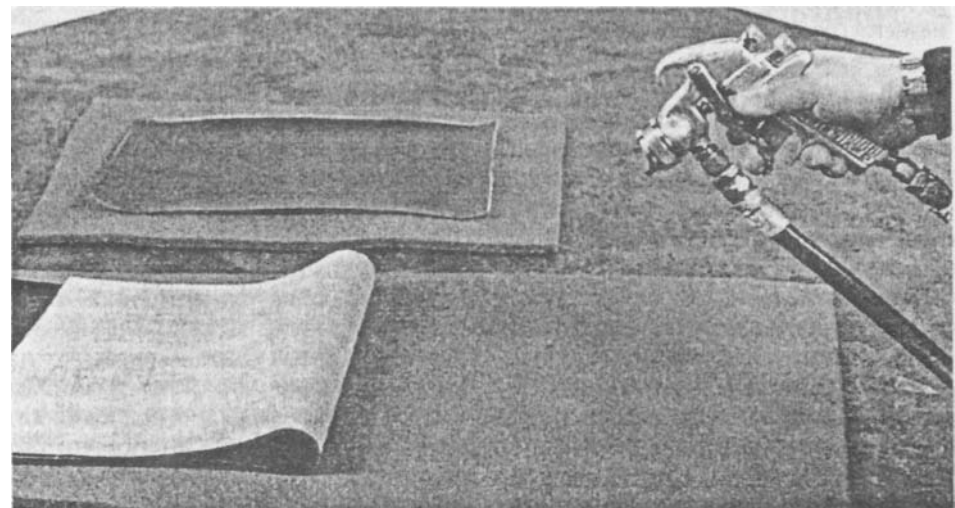
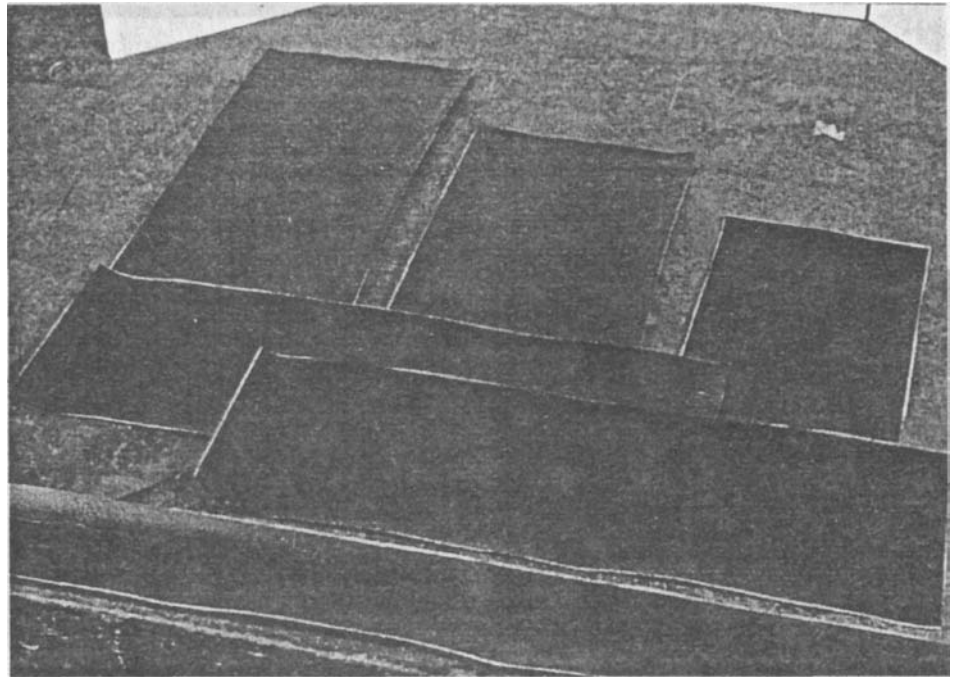
Для верха сиденья и внутренней части задника я приклею винил к 1,2-см поролону, как раньше. Почему? Правильно. Я собираюсь сделать в верхней части сиденья складки и хочу, чтобы они выглядели набитыми, как и внутренняя сторона задника. Теперь я готов сшивать складки.

#### Размещение складок

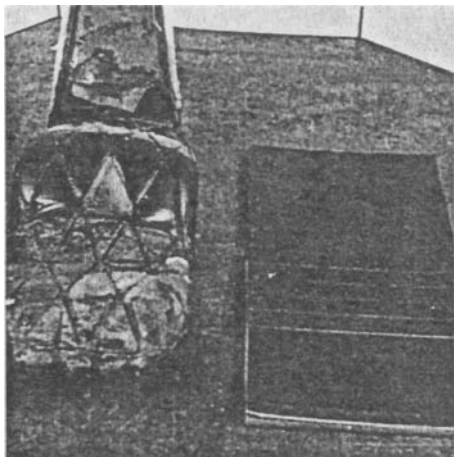
Поскольку здесь решения о дизайне принимаю я, я остановился на четырех складках. Они будут равномерно распределены по внутреннему контуру сиденья. Соответственно, там будет пять швов. Если я размещу средний шов в центре изгиба, то я сбалансирую внешний вид эстетически и арифметически (перевожу: это будет 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.

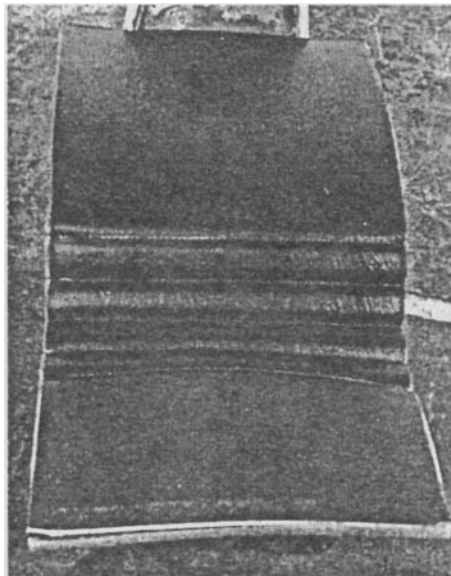
После зашивания складок я выполняю подгонку детали верха. Обратите внимание, что это те же самые шаги, которые мы делали в нашей первой работе. Сшейте складки, затем примерьте. Если вы попытаетесь сэконо-



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



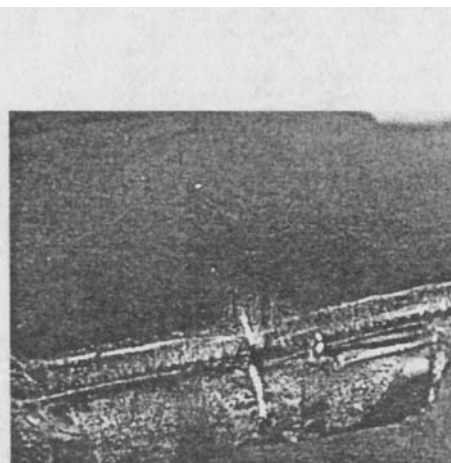
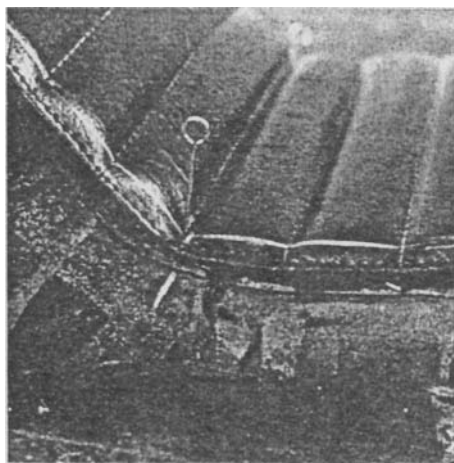
Отметьте складки. Если вы посмотрите на последнюю фотографию в этой главе, то увидите готовое сиденье со всеми складками.



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 срезаю 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

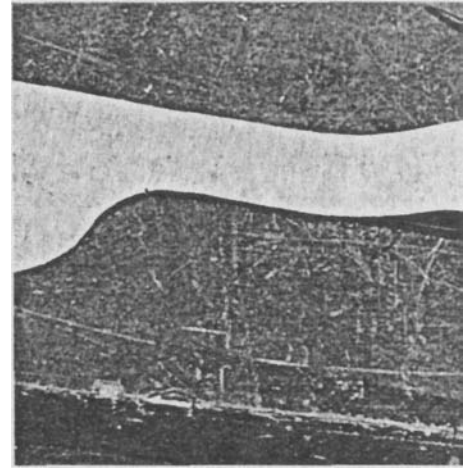
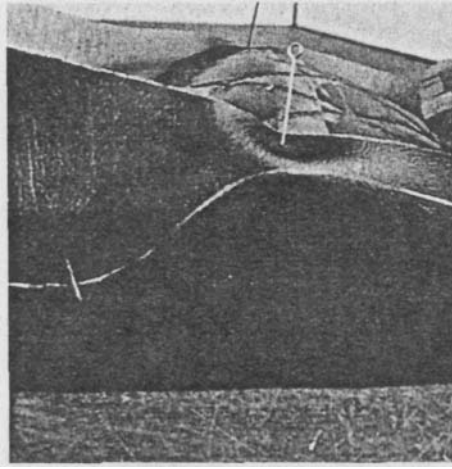
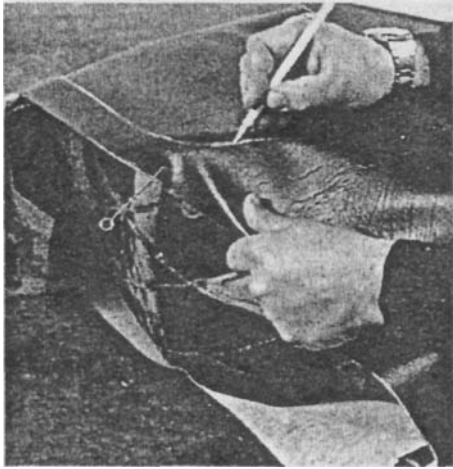
изделие с возможно лучшим внешним видом.

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.

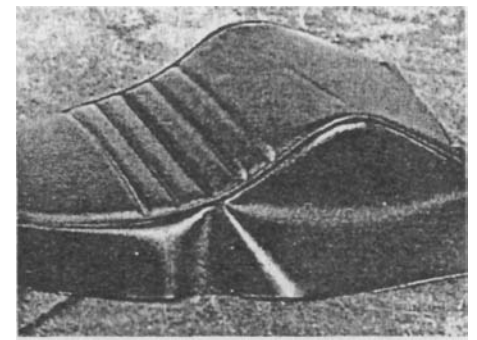
Обе стороны окантовки одинаковы. Пропустите этот шаг и одна сторона сиденья может оказаться выглядящей совсем иначе, чем другая.

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.

сколько секунд, чтобы подсохнуть, затем соедините обе детали. Лишнее срежьте пилой для поролона, ножом и резакром, 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, клеем 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



Законченная обивка, готовая к установке.

## 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 достраивать 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-

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.

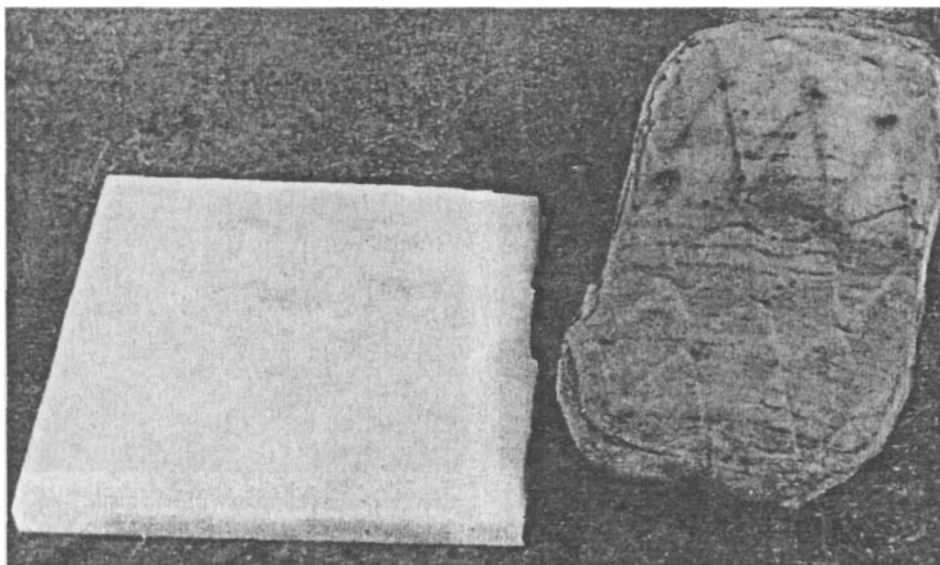
## ИЗГОТОВЛЕНИЕ ОБИВКИ СПИНКИ

### Подгонка

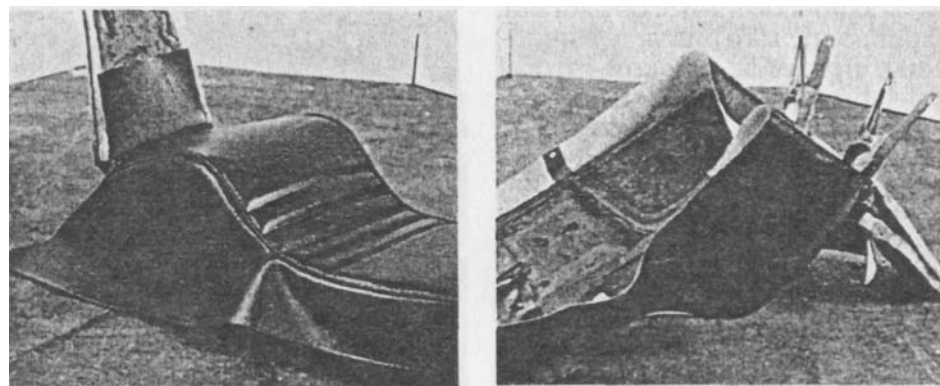
Подгонка спинки практически ничем не отличается от подгонки сиденья. Первая тоже закрепляется зажимами, линия шва обводится по краю рамы, а где необходимо, делаются отметки. Давайте обсудим тогда, как образуется нижний край внутренней части спинки.

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.

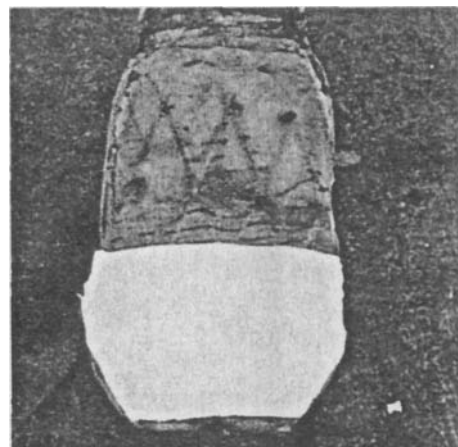
Форма выступа избавит от выпирания материала в области шва.

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

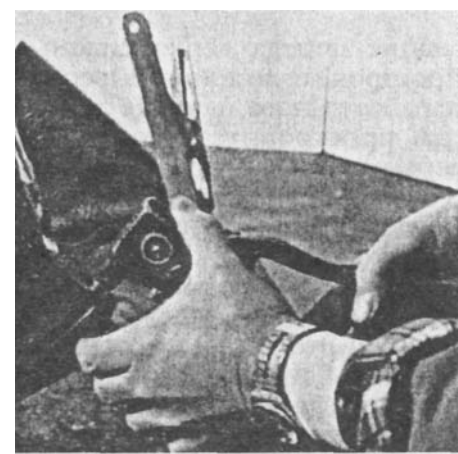
### Сборка

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 соединить 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.

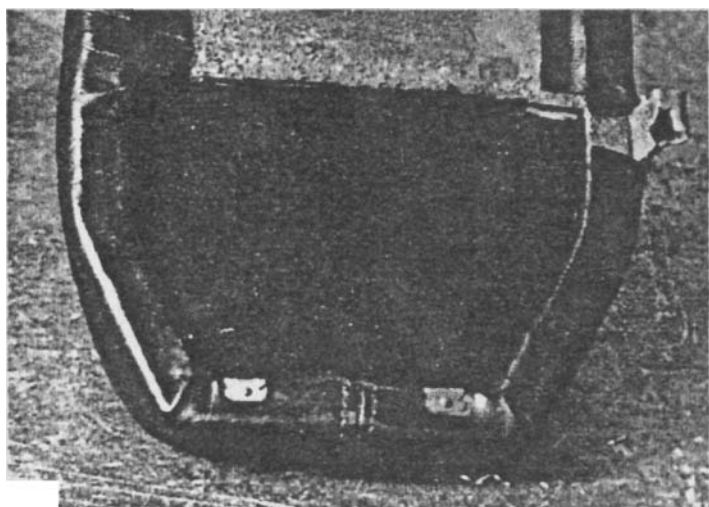


На смену зажимам приходят кнопки.

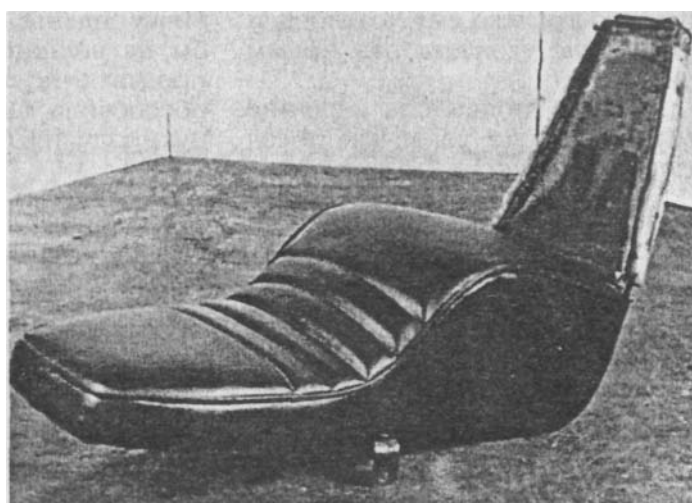
детали спинки. При том, что материал сложен лицевыми сторонами друг к другу, я пришиваю обшивку к внешней детали спинки, совмещая метки в углах. Теперь у меня есть трехсторонняя обивка для подушки. Когда я выверну эту обивку, она замечательно натянется на раму задника.

### Установка обивки задника

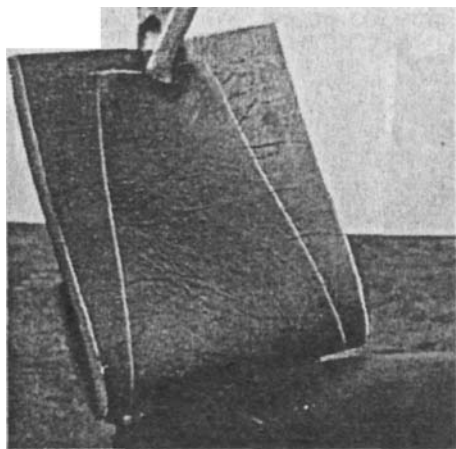
Помните, в каком состоянии был поролон, когда я снял старую обивку? непригодным к использованию. Я заменил набивку слоем 3,5-см поролона повышенной плотности. Затем я приклеиваю полосу поролона толщиной 1 см по краю рамы, чтобы защитить обивку. Покрыв силиконовым спреем поролон и внутреннюю часть обивки,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



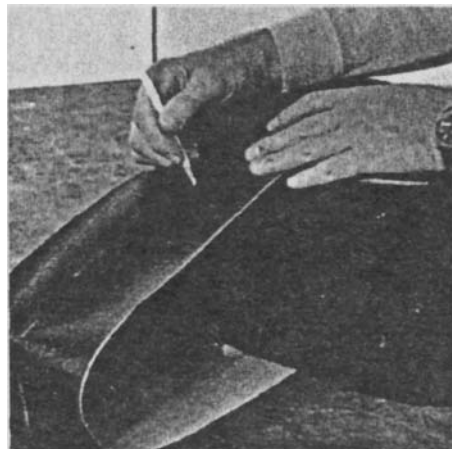
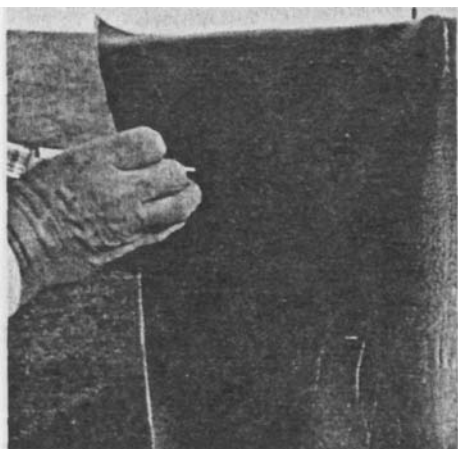
Готовая нижняя сторона. Обнаженная часть закрыта куском черного ковра. Обратите внимание на зажимы.



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.



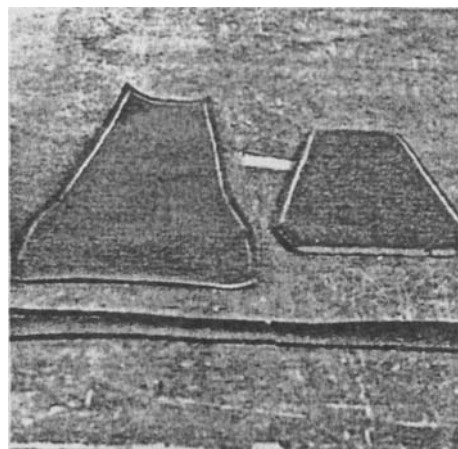
Если вы только не испытываете нехватки винила, делайте окантовку задника из одного куска. Французский шов в верхней части этого задника был бы слишком громоздким и сильно страдал бы от погодных условий.

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.

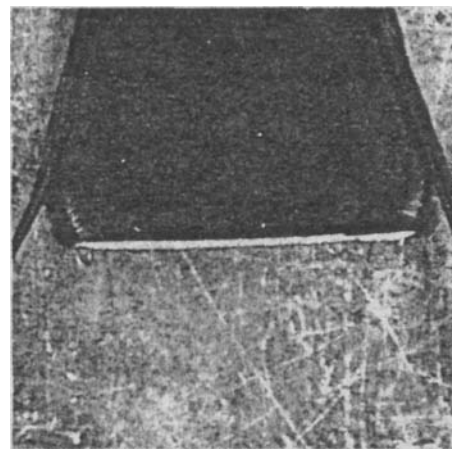
Но, будучи помещенная внутрь, она там и останется.

## 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.

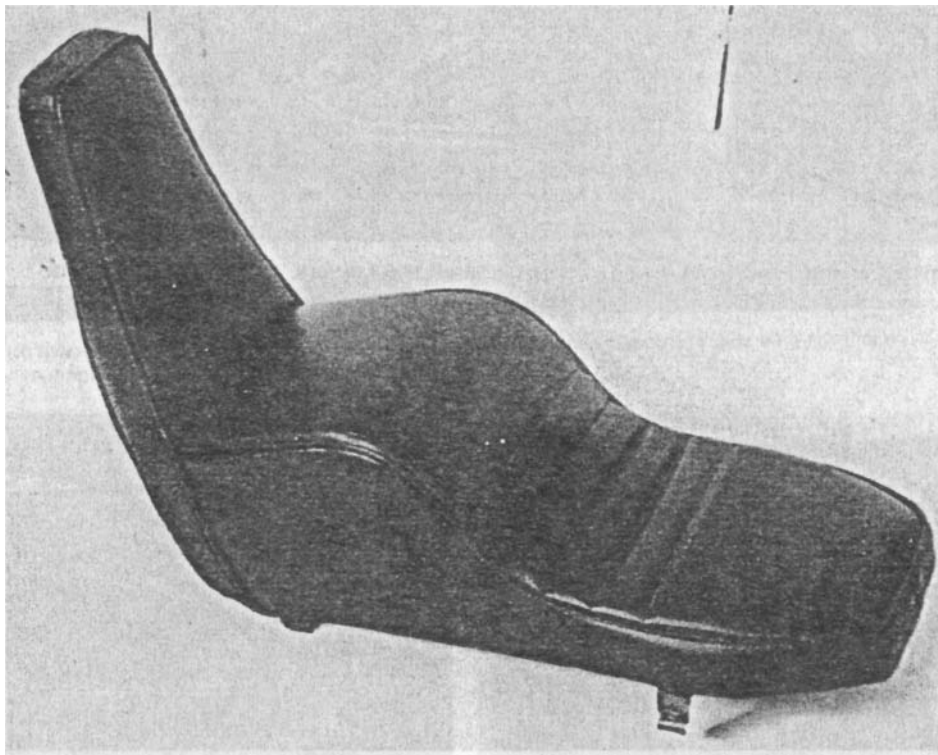


Обратите внимание, как внутренняя деталь задника вырезана и сшита. Косые вырезы снизу позволяют сложить винил и поролон без лишнего топорщения в углах.

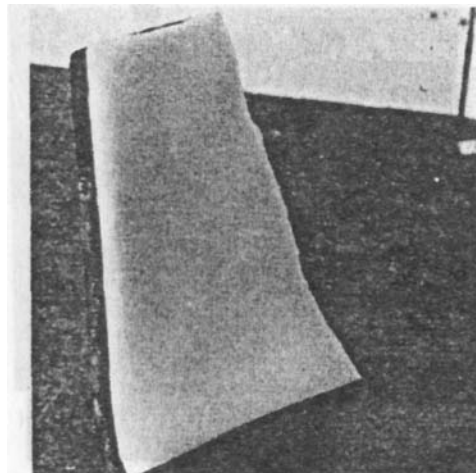
именно то, чего ему хотелось, и он вполне удовлетворен новым сиденьем.

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

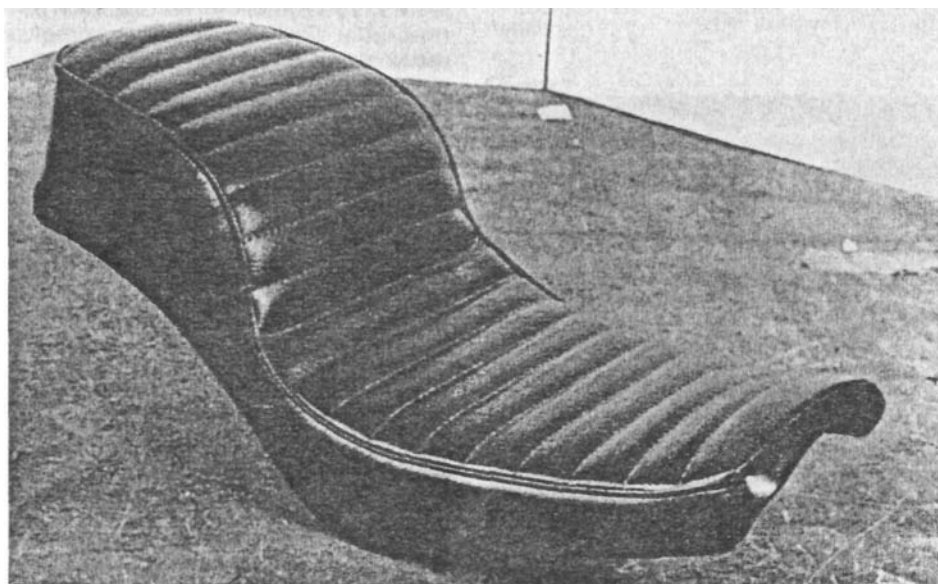
бивку сиденья. Это не отразилось бы на внешнем виде готового продукта, но я уверен, что это обеспечило бы более комфортную езду на более длительное время.



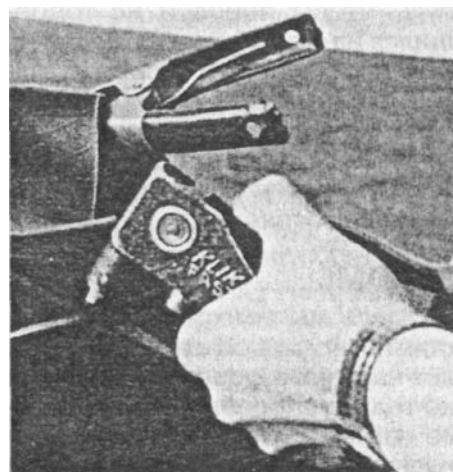
Сиденье закончено и готово к установке



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



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



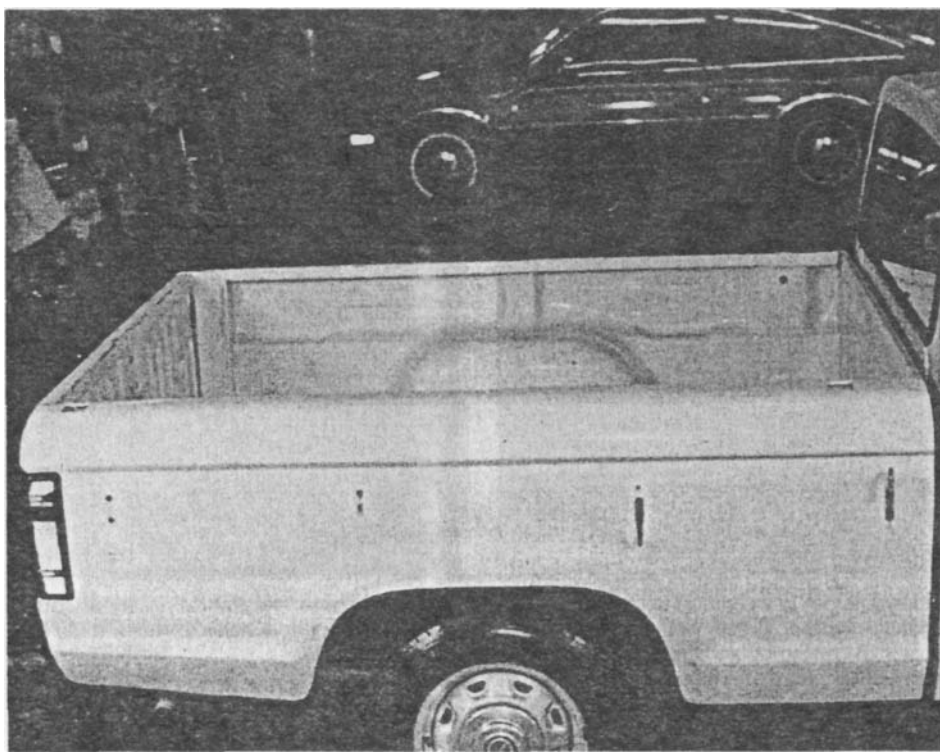
Кнопки и клей крепят обивку к заднику.

## Чехол для кузова грузовика

На северо-востоке чехол для кузова не является роскошью или деталью маскарадного костюма — это необходимость! Весенние и летние грозы собираются за считанные минуты. Если в это время вы везете запас овощей и зелени на неделю, то ваши продукты почти наверняка почувствуют себя, как в плавательном бассейне. Опадающие осенью листья будут накапливаться в кузове со скоростью 7 см в день. А отскабливание мокрых листьев от дна кузова — удовольствие еще меньшее, чем очистка от них газона. Вполне допускаю, что вам нравится снег, выпадающий зимой, но вам вряд ли понравится таскать тонну этого снега в пикапе грузоподъемностью полтонны. Чехол для кузова помогает предотвратить эти маленькие стихийные бедствия. Именно поэтому нам кажется, что такие чехлы — необходимость.

На юго-западе они используются в основном как элемент украшения. Однако когда я жил там, они хорошо подходили для маскировки мусора, который везли на свалку, укрытия подарков на Рождество и дни рождения и переноски старых газет до места приема вторсырья бойскаутами. Какой уважающий себя молодой человек будет смотреть на заднюю часть грузовика с натянутым чехлом для кузова? Ведь под этим покрытием может что-нибудь происходить.

Если вам нужно защитить свой груз, или вы просто хотите, чтобы ваша машина выглядела



Этот «Одинокий странник», Ford Rander очень нуждается в чехле для кузова. Создается впечатление, что ему нужны еще и несколько крепежных устройств!

получше, вот хорошая идея для вас. Джефф Прист сделал эту штуку для меня из одного целого куска винила.

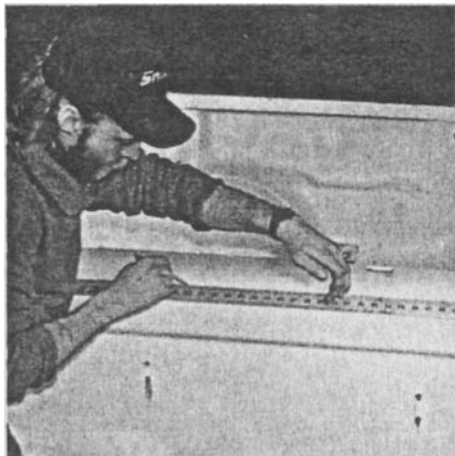
Если вам хочется чего-нибудь оригинального, подумайте, а не сделать ли вам чехол двух-трех цветов, собрав из разноцветных кусочков какой-нибудь узор. Я встречал несколько интересных работ, на которых воспроизводился рисунок, нанесенный на ту часть грузовика, которая переходит в кузов. Чтобы достичь этого, обычно сначала выбираются

цвета винила, затем смешиваются краски для росписи, чтобы они соответствовали винилу.

Если вы желаете немного потратиться, отправьте кузов к местному трафаретчику и попросите его перевести на кузов какой-нибудь рисунок или узор. Только убедитесь сначала, что художник использует краску, которая будет держаться на виниле. Пренебрежете этим — и все результаты ваших тяжелых трудов пойдут насмарку всего за неделю.



Джефф Прист установит застёжки в середине изгиба в верхней части кузова. Внутренний край кузова становится контрольной точкой. Таким образом результаты измерений остаются одинаковыми с обеих сторон.



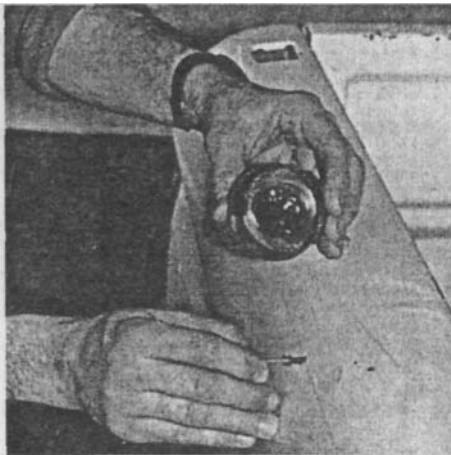
Разместив отметки по периметру кузова, Джефф проводит линию, на которой он расположит застёжки.



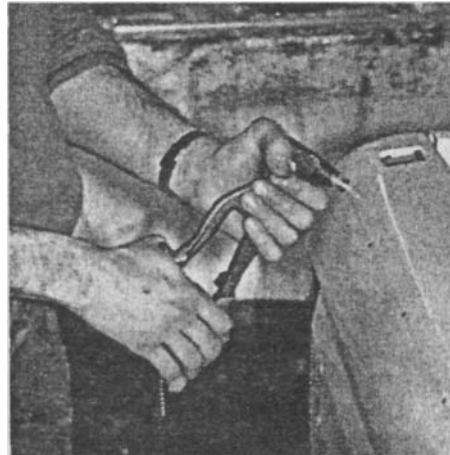
Равномерное размещение застёжек требует точных измерений.



Сделав метки для каждой застёжки, Джефф просверливает отверстия диаметром 3 мм для кнопок. Если вы пользуетесь кернером, будьте осторожны, чтобы не смять листовую металл кузова.



Немного герметика сейчас позволит избежать больших проблем с ржавчиной в будущем.



Джефф использует свой роскошный ручной инструмент для установки кнопок, чтобы закрепить входящую часть застёжки на кузове.

## НАЧАЛО

Ford Ranger, послужит нам моделью для проекта, в котором Джефф сделает первоклассный чехол для верха.

### Материалы

Если вы хотите сделать чехол из одного куска, не забудьте сообщить об этом продавцу в магазине. Он предложит вам для этой цели винил максимальной ширины. Если вы собираетесь использовать два цвета, то вам подойдет любой винил шириной 140 см, обработанный для использования в уличных условиях (с защитой от ультрафиолетовых лучей);

его можно будет сшить, чтобы получить необходимую ширину. Измерьте длину вашего кузова и закажите соответствующее количество материала.

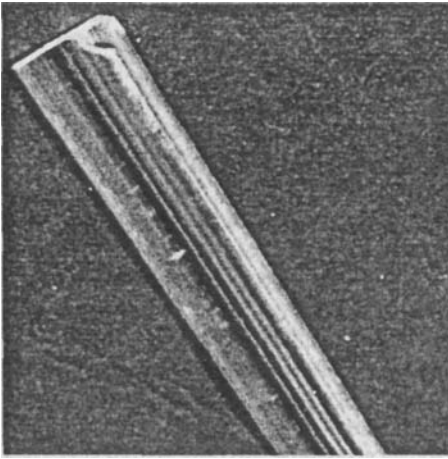
Далее вам понадобится два метра алюминиевой планки для навеса с фиксатором диаметром 1,2 см (см. фотографию на следующей странице). Такие обычно продаются в магазинах товаров для обивки. Если нет, они всегда бывают в тентовых магазинах.

Вам также потребуется два метра хлопковой бельевой веревки диаметром около 1 см и около 40 застёжек. Вам потребуется инструмент для установки застё-

жек, чтобы закрепить соответствующие детали в виниле.

Если вы заглянете дальше, то увидите под чехлом две дуги. Они мешают воде скапливаться в середине чехла. Вам потребуются две дуги из стекловолокна 4,5 x 0,6 см и соответствующие крепления. В некоторых местах предлагают деревянные дуги. Если есть возможность, отдайте предпочтение стекловолокну. Деревянные дуги им уступают, ибо могут гнить, изнашиваться, ломаться и портиться другими способами.

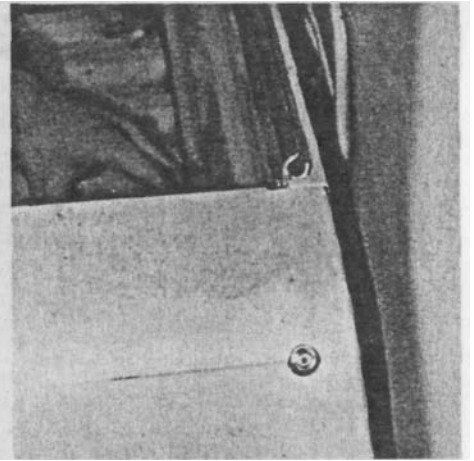
И наконец, купите 7 м подходящей по цвету виниловой окантовки — теперь у вас есть все, чтобы сделать ваш чехол для кузова.



Так выглядит конец планки для навеса. Убедитесь, что то, что вы покупаете, выглядит так же.



Обратите внимание, что планка установлена вниз внутри кузова грузовика. Крепежная часть планки обращена вперед.

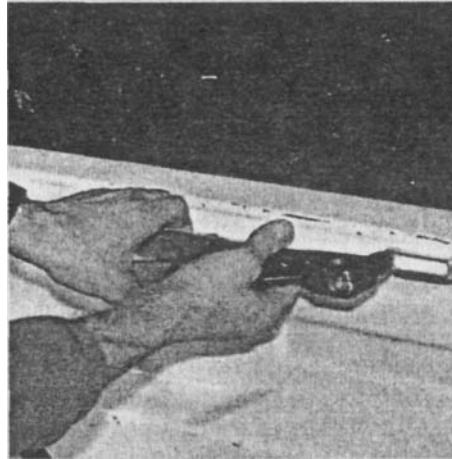


### Разметка

Начиная с передней части кузова, Джефф определяет на глаз, где находится середина изгиба на краю бортика кузова. Затем он отмеряет расстояние до этого места от внутреннего края кузова. Это же расстояние откладывается в задней части кузова и спереди и сзади с другой стороны. Прокладывая прямые линии между отмеченными точками, он соединяет их. У заднего откидного борта он проводит линию по верхнему краю, отступив вниз от 1 до 2,5 см. Теперь у него есть линия, проходящая по боковым сторонам кузова и по откидному борту. По этой линии будут расположены застежки. Сначала он размещает их, добиваясь равномерности.

Начиная сбоку, он делает карандашом отметку в начале линии примерно там же, где начинается кузов, можно сместить ее чуть-чуть назад, в пределах сантиметра. Вторую отметку Джефф делает примерно в 12 см от заднего конца кузова. В этих точках будут размещены первая и последняя застежки. Теперь он определяет середину этого расстояния и делает там еще одну отметку. Затем делит пополам получившиеся отрезки и т. д. Процесс продолжается до тех пор, пока все отметки не окажутся на расстоянии 18 — 10 см друг от друга.

Эти действия позволяют Джеффу приравливать к разным размерам кузовов, сохраняя равное расстояние между



Крепления для дуги тоже крепятся кнопками. Крышка аэрозольного баллончика держит кнопки. В центре крышки находится небольшое количество герметика. Очень удобно.

застежками. Этот же процесс он повторяет с другой стороны.

Задний бортик обрабатывается несколько иначе. Здесь должны быть размещены две наружные застежки.

Джефф измеряет расстояние между ними и делит на 9 (участков). Это позволяет ему разместить на заднем бортике на равном расстоянии друг от друга 10 застежек. Теперь он готов устанавливать входящие части застежек на кузове.

### Установка застежек

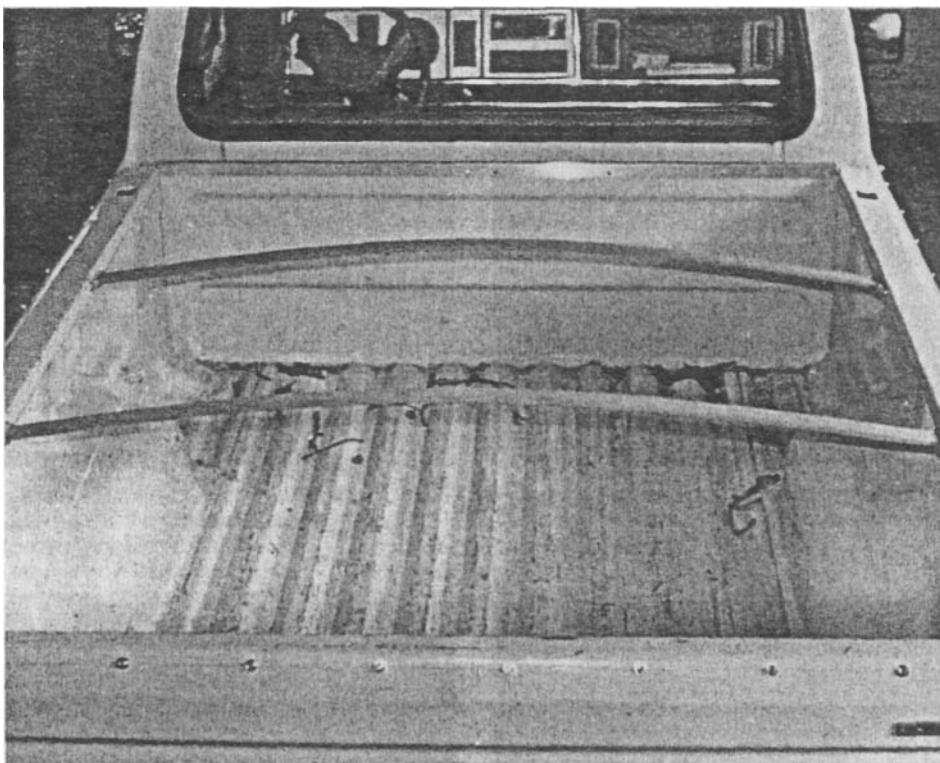
Чтобы установить кнопки-застежки на транспортном средстве, вам



На глаз сделайте в планке изгиб примерно на 10 см. Для этого представьте прямую линию от одного края кузова до другого по верху. Затем согните дугу, чтобы она поднималась над воображаемой линией на 10 см. Сделайте отметку и отрежьте планку. Отрежьте вторую дугу такой же длины, чтобы обеспечить одинаковую высоту возвышения.

потребуется дрель, сверло диаметром три миллиметра, достаточное количество застежек, четное число кнопок, инструмент для установки кнопок и герметик. Простой механический инструмент для установки кнопок хорошо справится с этой задачей.

Там, где достаточно сухо, можно спокойно использовать алюминиевые кнопки, не опасаясь неприятностей. В тех местах, где дороги посыпают солью, гораздо дольше вам прослужат кнопки из нержавеющей стали. Вы также заметите, что Джефф использует каплю герметика для каждой застежки, которая закрывает необ-



Здесь установлены все детали конструкции. Теперь Джефф может начинать раскрой и подгонку обивки.

работанный край металла, где он просверлил дырку. О коррозионном эффекте соли забывать совсем не стоит.

На месте каждой отметки (где вы хотите установить застежку) сделайте отверстие 3-мм сверлом (№ 30). Затем вставьте заклепку в центре входящей половинки застежки, наложите немного герметика на кончик заклепки и вставьте его в отверстие. Это прикрепит застежку к кузову. Повторите ту же последовательность операций со всеми отверстиями, в том числе и с теми, что на откидном бортике. Когда все застежки установлены, можно переключить внимание на планки для навеса. Планка для навеса прикрепляет передний край чехла к кузову.

#### **Установка планки для навеса**

Планка для навеса — это штампованная алюминиевая планка, включающая сантиметровый полукруглый держатель и 2,5-см монтажный выступ. Фотографию этого изделия вы можете посмотреть на стр. 197. Пришив бельевую веревку к переднему краю чехла, вы можете вставить все это в крепящую часть планки, чтобы прикрепить

перед чехла к кузову. Хотя такая конструкция не может быть названа герметичной, но она вполне непроницаема.

Вырежьте планку такой длины, чтобы она точно соответствовала длине передней части кузова. Сгладьте острые края алюминия напильником, ножом или наждачной бумагой. Важно удалить все заусенцы, чтобы предотвратить царапание и прорывание винила.

Используя то же самое сверло и заклепки, установите планку на передней стенке кузова. Полукруглый держатель должен быть обращен к передней части кузова и находиться на верхнем краю планки. Если вы установите его так, чтобы он был обращен назад, ваш чехол будет сильно течь при плохой погоде. Вам также стоит изолировать выступающую поверхность силиконовым герметиком. Это тоже поможет предотвратить протечку.

#### **Установка креплений для дуг**

На предыдущей странице вы видели, как Джефф устанавливает на наш демонстрационный автомобиль крепления для дуг. Чтобы определить их место, он просто

делит всю длину кузова на 3. Общая длина кузова Ford Ranger составляет около 180 см. Поэтому он установил дуги с интервалом 60 см (одну в 60 см от переднего края, вторую в 120 см). Для закрепления он снова использует заклепки из нержавеющей стали диаметром 3 мм.

Дуги из стекловолокна выпускаются длиной 180 см и должны разрезаться по размеру. Джефф на глаз прикидывает прибавку на изгиб сверху, затем отрезает дугу. Результаты этой подготовительной работы вы можете видеть на фотографии сверху.

Этими действиями завершается подготовка и установка жестких деталей конструкции. Теперь давайте посмотрим, как делать сам чехол.

## **РАСКРОИ И ПОДГОНКА ВИНИЛОВОГО ЧЕХЛА**

Если, как у Джеффа при работе с этим грузовиком, вы решите использовать винил максимальной ширины, просто делайте, и все. Если же вы хотите придумать что-нибудь необычное, настало время этим заняться.

Чехол из трех деталей обычно раскраивается так, чтобы ширина средней части была от 90 до 120 см. По сторонам должны быть пришиты детали контрастного цвета, чтобы получить всю требуемую ширину. Если вы используете материал одного цвета шириной 140 см, вы сможете обойтись одним средним швом.

Обычно при изготовлении чехла из нескольких деталей используется французский шов. Определите, чего вам хочется, раскроите материал и шейте его, оставив большие запасы в швах, затем следуйте описанию изготовления чехла из одной детали.

Очень важно, чтобы передний край был проведен под прямым углом к сторонам. Если этого не сделано, грубая подгонка чехла будет торчать на углах, что чрезвычайно затруднит подгонку. Используйте квадратную рамку, чтобы подготовить передний край.

### Пришивание крепления для веревки

Подверните выровненный передний край на 7 см назад. Отметьте эту складку, чтобы ее ширина оставалась одинаковой по всей длине переднего края. Вставьте бельевую веревку, которую вы предварительно отрезали, такой же длины, как и планку для навеса (если длина планки 120 см, то длина веревки тоже должна быть 120). Разложите веревку ровно посередине внутри складки.

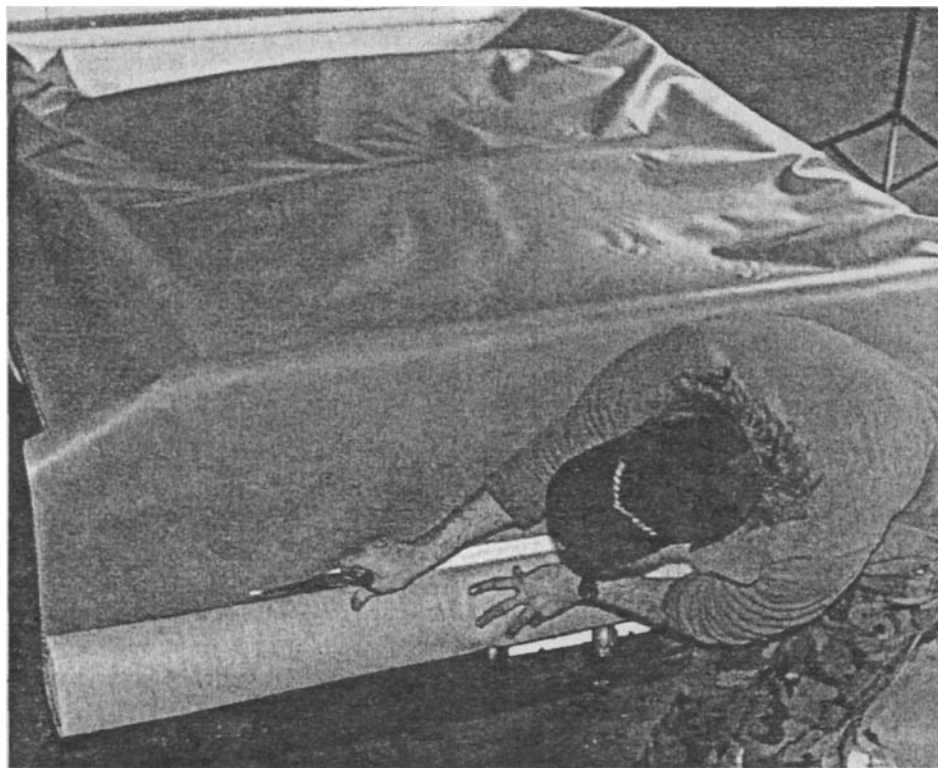
Теперь проложите шов как можно ближе к загнутому краю до тех пор, пока вы не доберетесь до веревки. Обойдите ее, как если бы это был кант. Прошейте вдоль нее до противоположного конца. Затем продолжайте шить как можно ближе к сложенному краю, как до этого.

Выньте чехол из машинки, отнесите к грузовику и заправьте в планку для навеса. Это можно сделать одним из двух способов — виниловой стороной наружу или виниловой стороной внутрь. Вам нужно, чтобы виниловый слой был обращен наружу.

### Подгонка обивки к кузову

Простейший способ сделать это — как следует натянуть обивку, а затем приклеить ее на место. Для этой цели Джефф использует 5-см защитную ленту. Я иногда использую изоляционную ленту из-за ее повышенной клейкости. Жирным карандашом или мелом сделайте несколько отметок непосредственно над установленными на кузове половинками застежек. Они хорошо заметны под винилом — такие маленькие бугорки. Джефф отмечает по одной с концов и одну посередине. Теперь снимите чехол с грузовика.

На верстаке ровно разложите обивку. Теперь вы собираетесь сделать разметку для обрезаемого и подгибаемого краев. Чтобы разместить эти линии, отмерьте 2,5 и 9 см от метки. Проведите линии, соединяющие эти две метки, по всем трем сторонам материала. Внешняя линия (проходящая в 9 см от метки) будет линией, по которой вы обрезаете кромку. По второй линии вы делаете складку.



Джефф работает быстро! Он отмеряет и отрезает одновременно.

### Разметка кромки

Выверните обивку, положите тканой стороной на верстак. Сделайте складку всухую (без клея) по линии сгиба и как следует заглайте сгиб. Обычно для этого я пользуюсь рукояткой своих ножниц. Некоторые триммеры предпочитают рукоять ножа или выпуклую сторону ложки. Все что угодно, только чтобы убедиться, что складка заглажена как следует. Помните, вы складываете по линии, проведенной на расстоянии 2,5 см от метки. Когда складка правильно размещена и заглажена, можете приступить к ее заклеиванию.

Джефф для разбрызгивания клея пользуется клееварочным котлом. Вы можете использовать все, что есть под рукой, в том числе просто наносить клей кистью. Когда клей высохнет настолько, что станет казаться сухим на ощупь, сложите материал по ранее заглаженной складке и как следует разглайте его. Джефф для этого использует тяжелый валик. Также хорошо подойдет обратная сторона столовой ложки. За один раз обработайте все четыре стороны.

### Обработка углов

Два задних угла должны быть срезыны, чтобы чехол хорошо прилегал к кузову грузовика. Ранее вы сделали метки над застежками, расположенными в самом конце. От этих меток отмерьте в направлении к углу 2,5 см и сделайте отметку на кромке материала. Соедините эти две отметки линией, на которую падает высота из угла. По этой линии срежьте углы. Теперь вы готовы подшивать кромку, которую только что закрепили.

## СШИВАНИЕ ЧЕХЛА

### Изготовление кромки

Перенесите чехол к швейной машинке и разложите его лицевой стороной вниз на верстаке, передним краем к игле. Передний край — этот тот, в который вставлена веревка. Вы делаете шов, отступив около сантиметра от края материала. Это будет 5 см от края веревки.

Закрепите стежок, прошейте до противоположного края и снова закрепите стежок. Выньте материал, отрежьте нитки и поверните чехол к следующему шву. Это будет боковой шов.

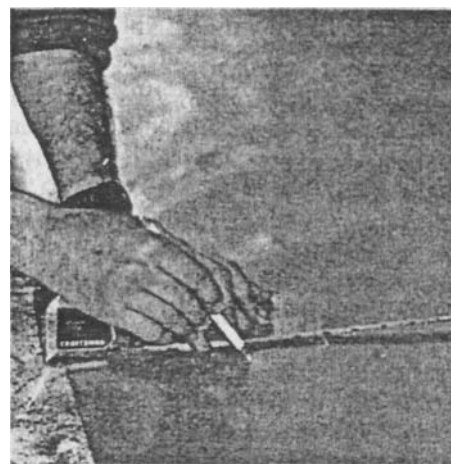




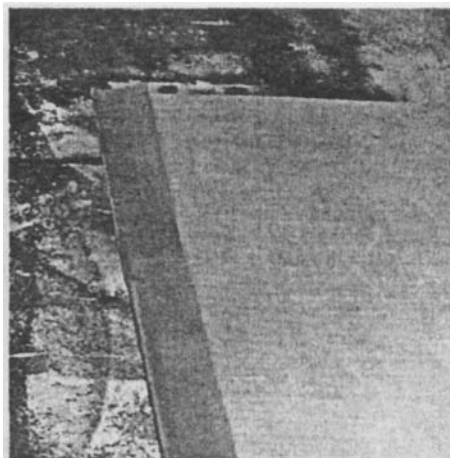
Передний край должен быть перпендикулярен сторонам. Не пропускайте этот шаг. Если вы пропустите, морщины вам гарантированы.



Вот так - чуть более понятно. Натяните сильно обивку и расправьте ее на месте. Для этой работы используйте широкую, 5-сантиметровую ленту. Вам нужно хорошее крепление.



Джефф откладывает два расстояния: 2,5 см от метки застежки — для линии сгиба, и 9 см до линии отреза кромки.



Веревка вшивается в передний край. Приклеивание отверстия оставьте до тех пор, пока все остальные стороны не будут подготовлены к приклеиванию. Затем обработайте все четыре стороны за один раз.



Застежки хорошо проступают через винил. Джефф отмечает расположение застежек на каждом конце и одну или две в середине. По этим отметкам он сможет провести линию отреза и линию подгиба кромки.

Повторите вышеописанный процесс по боковой стороне, закрепляя стежок и делая кромку шириной 5 см. Переверните чехол и так же подшейте задник. Закончите работу подшиванием оставшейся стороны, и кромка готова. Теперь вы подогнули все четыре стороны чехла.

#### Подшивка краев

Переверните чехол и немного скруглите все углы. Если у вас подрагивает рука, проведите линию, обводя контуры бумажного стаканчика для кофе. Начните операцию подгибки спереди, в том месте, где кончается веревка. Это по-



Обычно такие фотографии, как эта, заканчивают жизнь в мусорном ведре, но она дает хорошее представление о тех трудностях, через которые приходится проходить триммеру. А вот что вам не видно - Джефф туго натянул материал и поддерживает его натяжение плечами, одновременно руками отрывая куски защищающей ленты, чтобы закрепить чехол по откидному бортику!

казано на нижнем правом фото на стр. 201. Затем обшейте вокруг другого конца веревки. Чтобы вспомнить, как выполняется обшивка, просмотрите главу 12 о настилке ковров. Теперь вы закончили все швейные операции, необходимые для выполнения этой работы, и все, что остается сделать — установить вторые половинки застежек.

#### УСТАНОВКА ЗАСТЕЖЕК

На фотографиях Джефф зафиксировал передний край чехла и туго его натягивает. Он снова воспользуется 5-см защищающей лентой, чтобы зафиксировать углы на месте.

Давайте посмотрим, как он устанавливает застежки.

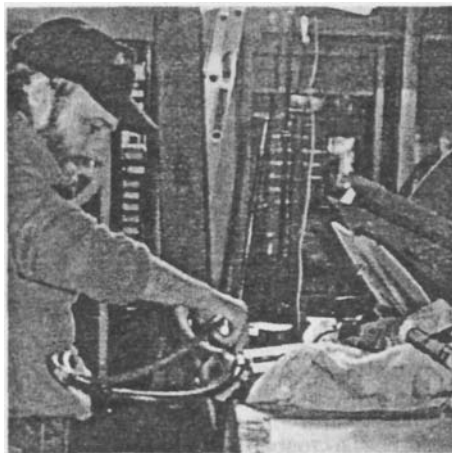
Как я советовал на протяжении всей книги, Джефф начинает с середины и перемещается к краям. Первая застежка располагается в середине со стороны пассажира. Он туго натягивает материал, проверяет, чтобы у него была кромка примерно 2,5 см ниже закрепленной в кузове половины застежки. Он отмечает это место шилом, прокалывая материал.

Он помещает крышечку в верхнюю часть инструмента для установки застежек, а саму застежку — в нижнюю. Затем все это

он размещает на месте отметки, выравнивая основание крышечки с самой меткой. Он сжимает ручки, которые работают как пара плоскогубцев. Это складывает саму застежку и крышечку вместе, и застежка оказывается установленна. Затем он застегивает вновь установленную застежку и переходит на другую сторону.

И снова он туго натягивает материал по центру закрепленной в кузове половины застежки, отмечает ее положение шилом и устанавливает вторую половинку. Затем он переходит назад (тоже к середине) и повторяет операцию здесь. Теперь установлены все три средних застежки.

Следующий шаг — повторить этот процесс на всех четырех углах. Когда это будет сделано, у Джеффа исчезнут почти все морщины на материале. Чтобы вставить оставшиеся застежки, он будет работать из стороны в сторону — до тех пор, пока все не будет установлено. По готовой работе, представленной на следующей странице, вы поймете, что он знает, что делает.



Нанесите клей и сделайте складку, прежде чем сшивать. После этого готовая работа будет выглядеть аккуратнее и окажется крепче.



Задние углы должны быть срезаны, чтобы чехол ровно лежал на кузове в этом месте. Обратите внимание на оформление углов в готовой работе. Расположение отреза определяется путем отступа 2,5 см от последней метки застежки с каждой стороны. Эти две точки соединяются линией. По этой линии вы сделаете разрез, как вы видите здесь это делает Джефф.

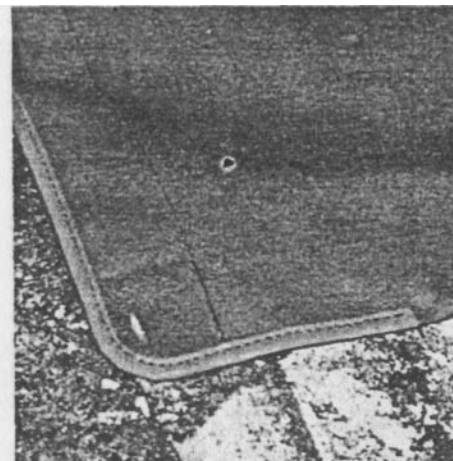
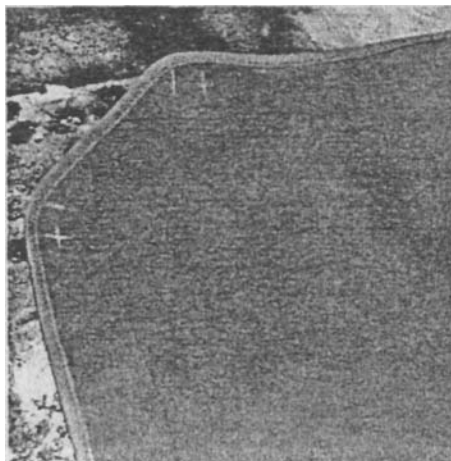
## РЕЗЮМЕ

Изготовление чехла для кузова — занятие веселое. Это быстрый и легкий способ преобразить автомобиль. Если вы обеспокоены защитой вашего кузова от превратностей погоды, сделайте чехол из цельного куска винила.

Вы можете неплохо герметизировать шов клеем, но этот способ никогда не дает идеальных результатов.

Не пытайтесь сэкономить, отказавшись от дуг. Первый же ливень, под который вы попадете, оставит на вашем новом чехле для кузова около 100 литров воды. Если вам повезет, то застежки просто расстегнутся. Если удача отвернется от вас, то разойдутся швы. Не пытайтесь урезать расходы за счет материалов.

И наконец, последнее слово о материалах. Убедитесь, что все материалы, которые вы приобретаете, предназначены для использования на открытом воздухе и обработаны для устойчивости к влияниям ультрафиолетовых лучей.

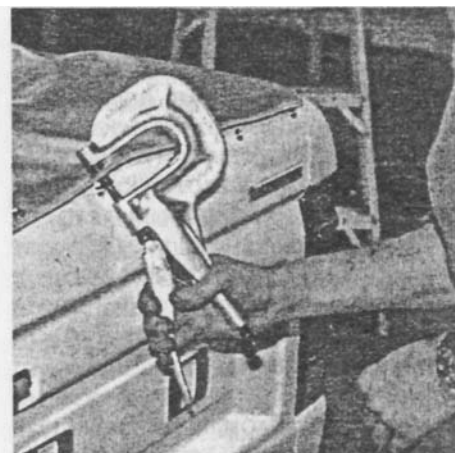


Немного скруглите углы, прежде чем обшивать края. Острые углы часто загибаются вверх и выглядят непрофессионально.



Туго натяните чехол, прежде чем начать делать разметку для застежек.

**Справа:** Как всегда, Джефф работает от середины в стороны.



Этот полезный инструмент - переносной инструмент для установки застежек.



Ну, вот и он, тугий, как барабан. Мой последний совет: не делайте его слишком тугим. Эти чехлы могут сжиматься. Если он сожмется слишком сильно, вы не сможете его застегнуть.

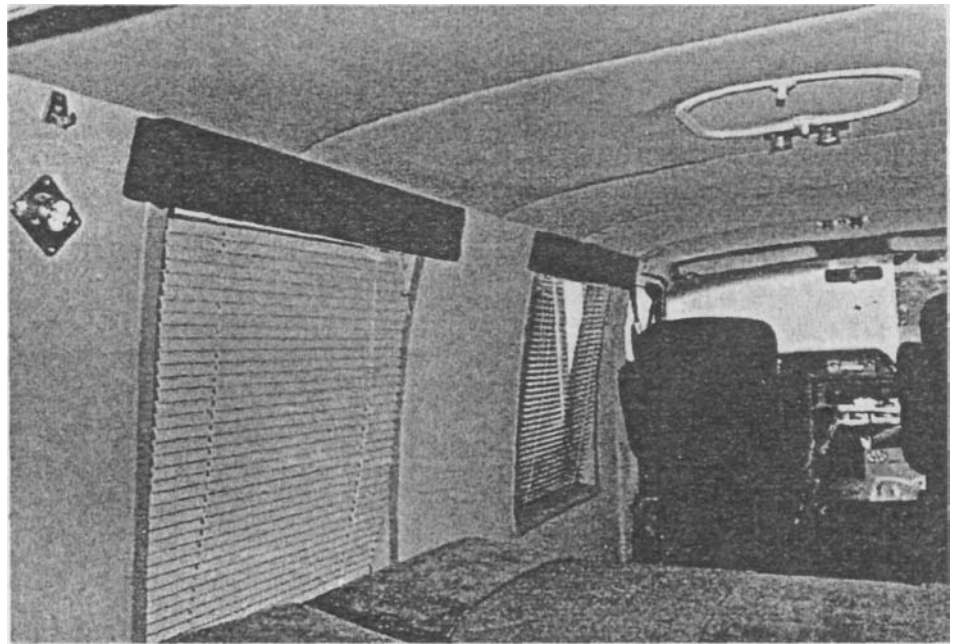
# Интерьер фургона

Сейчас мы отправимся в мастерскую по отделке фургонов и посмотрим, как они делают то, что вы не найдете ни в одной мастерской по отделке легковых автомобилей. Среди прочего, это включает прорезание кузова для установки окон, абсолютно новый для вас вид обивки потолка, изготовление боковых панелей, занавесок, изготовление шкафа и общее представление об отделке интерьера фургона на заказ. Чтобы не повторяться, я не буду описывать изготовление сидений. Любое сиденье для фургона вы будете делать точно так же, как сиденье для легкового автомобиля.

Вы знаете все азы, чтобы выполнить большинство работ по фургону. Теперь моя работа — показать вам некоторые хитрости и возможно облегчить изготовление шкафа. Это значительная часть работ по оформлению фургона, и раньше мы их еще не обсуждали.

Чтобы помочь нам познать тайны интерьеров фургонов, я позвал Дэвида Ламперта из Van-Go, одной из крупнейших и лучших в Новой Англии фирм по переделке фургонов. Van-Go находится прямо за Бостоном, в Саутусе, Массачусетс. Дэвид и его брат Мэл Там владеют и управляют предприятием, способным производить любые переделки колесных транспортных средств, какие вы только пожелаете.

Дэвиду и Мэлу в демонстрационной помогает Ларри Левин, а в



Завершенный интерьер стандартного фургона. Обратите внимание на обивку потолка и бесшовные стены. Создание подобных вещей описано в этой главе.

мастерской — Барри Вайтал. Барри и его команда покажут нам, как делается вся работа. После небольшого обсуждения переделки фургонов мы заглянем внутрь, чтобы рассмотреть самые интересные моменты.

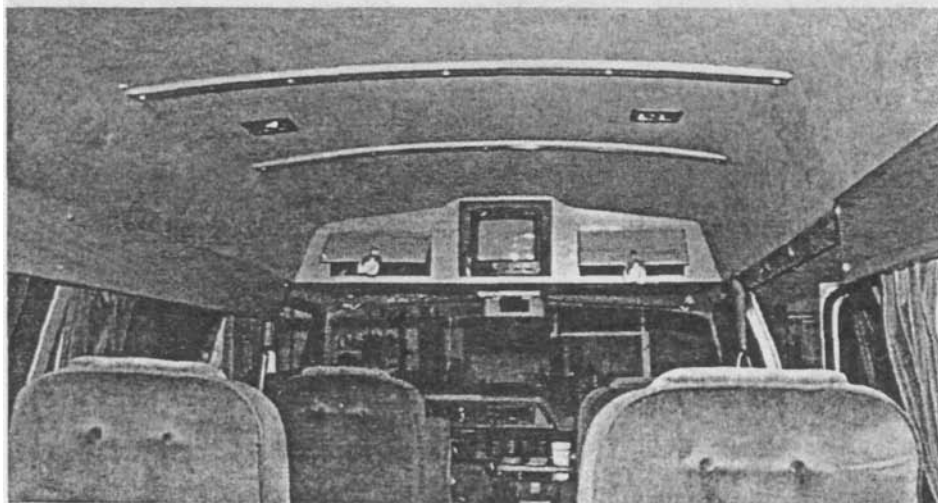
## ТИПЫ ПЕРЕДЕЛОК

Обычно, говоря о переделанных фургонах, мы говорим о полноразмерных стандартных фургонах. Переделки возможны и в минивэнах. В этой главе мы расскажем о стандартном полногабаритном фургоне. Тем не менее прочитайте ее, и вы сможете делать совершенно оригинальные минивэны. Дома-автоприцепы и сделанные на

заказ фургоны — вот, пожалуй, два наиболее популярных типа переделанных фургонов. Их объединяет наличие панелей интерьера со звукоизоляцией между панелями и корпусом автомобиля. Также обоим типам свойственны окна и люки для вентиляции. Запросы и вкус заказчика определяют, как должен выглядеть интерьер.

Следом за этой парой идут деловые фургоны, от машин водопроводчиков и маляров до компьютеризованных медицинских машин.

В этой главе мы особое внимание уделим первым двум типам: домам-автоприцепам и фургонам, сделанным на заказ. Давайте посмотрим, какие есть



Собственный фургон Барри Вайтала. Крыша была срезана и сделана новая из стекловолокна (теперь здесь можно выпрямиться почти в полный рост). Стены обиты так же, как описано в тексте.

черты сходства у этих двух категорий. Обычно переделка салона фургона начинается с покрытия стен панелями и настила ковров. В 60 — 70-е гг. обивка обычно состояла из панелей размером 121x244 см, обычно применяемых в домашних интерьерах, установленных «как есть» или обитых стеганым винилом или жестким ковром. Сегодня, как правило, отдают предпочтение обивке из простой, недекорированной ткани или винила. Заранее обитые панели становятся все менее и менее популярны. Натягивание ткани сразу на не-

сколько деталей рамы — вот сегодняшний выбор.

Ковер обычно используется только для пола. Там, где некогда раскладывали 5-см слой поролона, теперь достаточно обычной набивки для ковров.

Там, где прежде преобладали обтянутые панели, теперь используется много отделки из твердого дуба и красного дерева. Мы встречаем деревянные детали в кайме для жалюзи и занавесок, в отделке, скрывающей необработанные края панелей стен, и в оформлении источников непрямого освещения. Также

популярны деревянные надголовные консоли для радиоприемников и телевизора. Давайте посмотрим, как сделать себе некоторые из них.

## КОВЕР

Обивка пола фургона начинается с принятия пары решений: будет ли у вас обивка стен или нет и какой толщины будет набивка для ковра. Если вы собираетесь обивать стены, вам может захотеться, чтобы ковер поднимался по стене на несколько сантиметров вверх. Если стены обиваться не будут, я расскажу вам, как обработать край ковра на стыке со стеной. Но для нашего показа давайте решим, что вам нужно немного закрыть ковром стены.

Лично я для набивки отдаю предпочтение 2,5-см поролону. Вы можете использовать его или старомодный 5-см поролон. Третий возможный вариант — стандартная набивка для домашних ковров или джутовый войлок, который используется при настилке ковров в легковых автомобилях.

## Крепежные полосы

Начните работу, нарезав 15 — 20 120-см листов 1,2-1,5-см фанеры или доски на доски для обивки (крепежные полосы) шириной 5 см.

В крупных мастерских используют древесностружечные плиты — они дешевле и не расслаиваются. Используя шурупы 0,3x1,5 см, прикрепите крепежные полосы к полу по внешнему краю ковра, включая колесные ниши. Не забудьте проложить их также по краю ступенек.

Проложите полосу поперек фургона от одного дверного проема до другого. Не забудьте проверить, чтобы она не попала в середину области, где будет располагаться основание сиденья.

Для укрепляемого снизу основания для обивки стен закрепите дополнительные полосы по низу стены. Прикрутите их шурупами у каждой стойки стены. Края древесно-стружечной плиты на стене и на полу должны упираться один в другой. Это

даст вам место, чтобы закрепить как ковер, так и нижний край обивки стен. Теперь вы готовы к набивке ковра.

### Набивка

Если вы используете набивку толщиной менее 5 см, заполните любые углубления в полу (те места, где в листовом металле сделаны выступы для придания крепости) маленькими кусочками. Не забудьте приклеить их. Обычно для этой работы подходит материал толщиной 1,2 см. Сверху кладется целый лист набивки. Приклейте его к полу и срежьте лишнее, сровняв его с внутренним краем детали из ДСП, закрепленной на полу. Теперь у вас все готово для настила ковров.

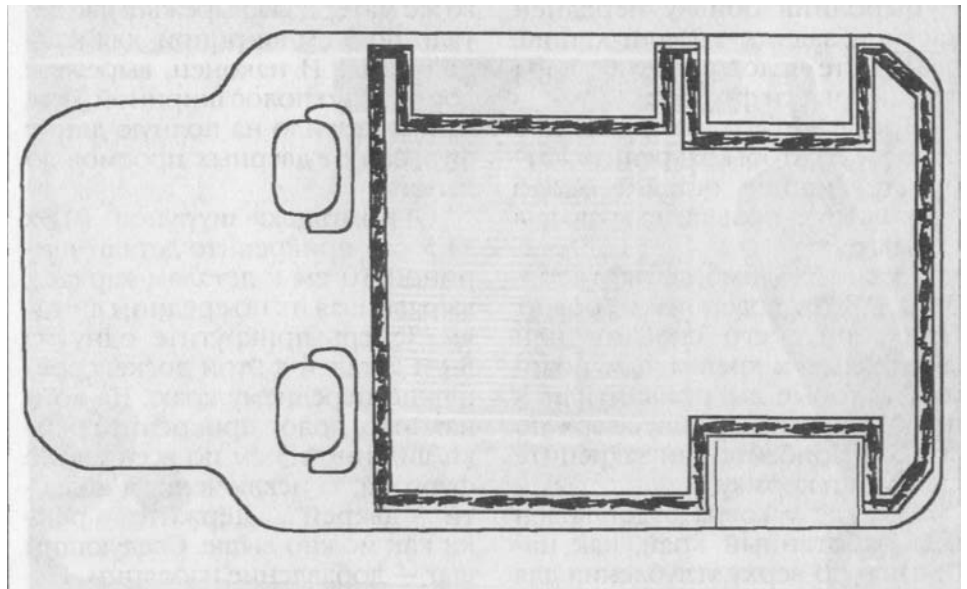
### Установка коврового покрытия

Используйте любой хороший домашний ковер, который у вас есть. Автомобильные ковры — слишком тонкие для покрытия столь большого пространства. Здесь вам потребуется хороший ковер с двойной джутовой основой.

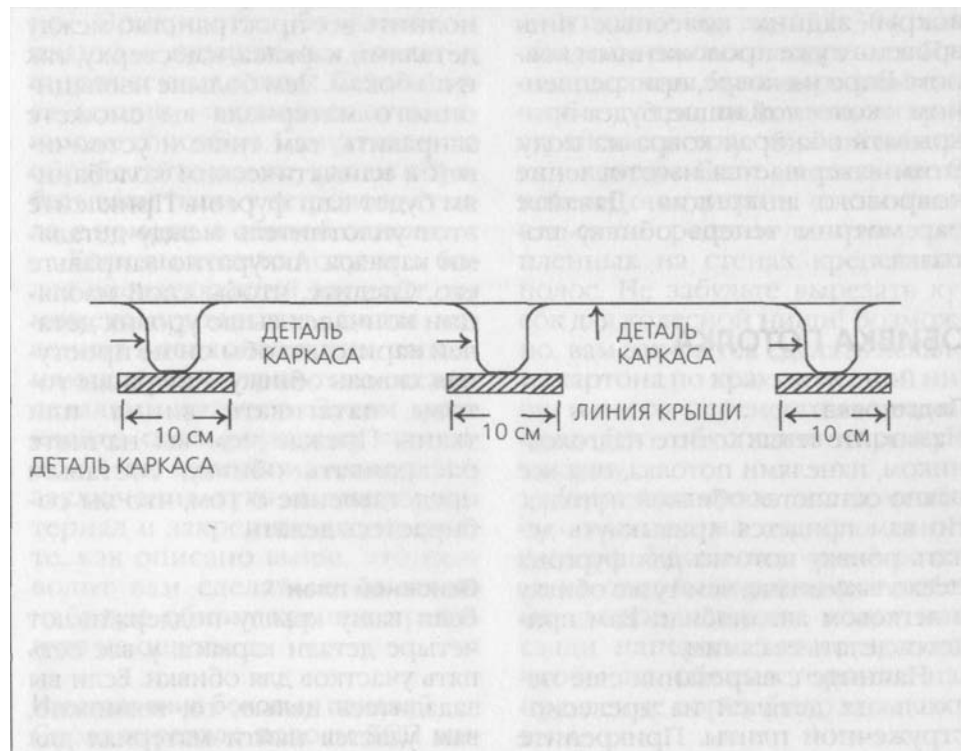
Начните с раскроя, подгонки и сшивания ковра для области над нишами задних колес. Простейший способ резать ковер с двойной джутовой основой — ножом-резаком с обратной стороны ковра.

Сделайте обивку для колесной ниши из двух частей: одна для покрытия верха, вторая — для фронтальной поверхности. На верхней детали оставьте сантиметров пять припуска в сторону стены и еще 5 см, спускающихся на пол. Сшив две детали, приклейте получившуюся обивку к колесной нише. Хотя и не обязательно, но вполне возможно, что вам захочется сначала сделать французский шов не нитками, а приклеив кромки к обратной стороне материала. Это часто предотвращает образование бугров в области шва.

Затем перейдите вперед и покройте ковром эту область, как вы сделали бы в любом грузовике или легковой. Проложите ковер до крепежной полосы, которую вы проложили от одного дверного проема до другого, и закрепите его. Используйте гвоздики № 10 или № 12.



Низ фургона, вид сверху, демонстрирующий расположение крепежных полос из древесно-стружечной плиты. Установите вертикальные крепежные полосы по бокам, сразу над полосами, лежащими на полу. Это дает поверхность для крепления нижней части панелей стен. Если стены покрываться панелями не будут, пропустите установку вертикальных крепежных полос. Затем установите крепежные полосы для ковра достаточно близко к металлу, чтобы заправить необработанный край между крепежной полосой и металлом.



Поперечное сечение крыши фургона. Обратите внимание на крепежные полосы шириной 10 см, прикрепленные к деталям каркаса крыши. Передняя часть фургона на рисунке справа. Обратите внимание на этапы установки обивки крыши.

Выполнив обивку передней части и задних колесных ниш, разложите целое полотно ковра в задней части фургона.

Прибейте его гвоздиками в паре мест, чтобы закрепить. Отрежьте лишнее, оставив около 5 см или чуть больше по краю для кромки.

Где необходимо, сделайте разрезы, чтобы ковер лежал ровно. Прикрепите его скобами или гвоздиками к крепежным полосам, которые вы привинтили к полу, и пустите кромку вверх по стенам. Прибейте или закрепите скобами и кромку.

Там, где у ковра будет виден необработанный край, как например по верху углубления для ступенек, убедитесь, что он покрывает всю крепежную полосу и закреплен здесь скобами. Это скроет необработанный край. Если ковер достаточно тонкий, что вы можете подогнуть его, то сделайте так, а затем прикрепите подогнутый край скобами или гвоздиками.

Срежьте ковровое покрытие вокруг задних колесных ниш вровень с уже проложенным ковром. Ворс на ковре, прикрепленном к колесной нише, будет прикрывать оба края ковра на полу. Этим завершается изготовление коврового покрытия. Давайте рассмотрим теперь обивку потолка.

## ОБИВКА ПОТОЛКА

### Подготовка

Называйте ее как хотите: надголовником, панелями потолка, она все равно останется обивкой потолка. Но вам придется привыкнуть делать обивку потолка для фургона несколько иначе, чем ту же обивку в легковом автомобиле. Вам придется делать ее самим.

Начните с вырезания еще нескольких деталей из древесностружечной плиты. Прикрепите эти детали к деталям каркаса крыши. Измерьте длину (поперек фургона) каждой детали каркаса. Вырежьте достаточно кусков из ДСП толщиной 1,2 см, шириной 10 см и длиной, равной длине деталей каркаса, чтобы скрыть каждую из этих деталей. Затем из то-

го же материала вырежьте две детали по 5 см шириной, для каждой рамы. И наконец, вырежьте достаточно полос шириной 5 см, чтобы хватило на полную длину фургона от дверных проемов до хвоста.

С помощью шурупов (0, 3x x1, 5 см) прикрепите детали шириной 10 см к деталям каркаса, выравнивая их по средним линиям. Теперь прикрутите одну из 5-см деталей к этой доске, сровняв по переднему краю. На концах этих полос прикрепите рейки шириной 5 см по всей длине фургона, за исключением области дверей. Держите рейки как можно выше. Следующий шаг — добавление изоляции.

Большинство использует для изоляции стекловолокно, которое можно приобрести в местном хозяйственном магазине или магазине стройматериалов. Это тот же вид изоляции, что используется при строительстве домов. Отдайте предпочтение ватину толщиной 5 см. Купите достаточно материала, чтобы заполнить все пространство между деталями каркаса, как сверху, так и по бокам. Чем больше изоляционного материала вы сможете заправить, тем тише и устойчивей к климатическим колебаниям будет ваш фургон. Приклейте этот уплотнитель между деталями каркаса. Аккуратно заправьте его. Следите, чтобы слой изоляции кончался выше уровня деталей каркаса, чтобы он не проступал сквозь обивку. Теперь вы готовы натягивать винил или ткань. Прежде чем вы начнете раскраивать обивку, составьте представление о том, что вы собираетесь делать.

### Основной план

Если вашу крышу поддерживают четыре детали каркаса, у вас есть пять участков для обивки. Если вы задаетесь целью, то, возможно, вам удастся найти материал для обивки вашей крыши шириной 182 см. Если нет, то вам придется располагать материал из стороны в сторону, а не спереди назад. Прежде чем начинать раскраивать материал, вам необходимо разметить его (обычно меловыми линиями сверху), чтобы на всех деталях

ворс шел в одном направлении. Выберите сторону (например, сторону водителя, от которой вы будете работать). Оставляйте меловые метки на лицевой стороне материала с этой стороны.

### Раскрой материала

#### Измерения

Измерьте крышу от дверной рамы водительской половины до дверной рамы пассажирской части. К этому числу прибавьте 7 — 10 см для кромки. Отрежьте кусок в полную ширину 140-см материала этой длины.

Чтобы добиться совпадения направления ворса на всех деталях, сделайте меловую отметку на лицевой стороне вырезанной вами детали. Эта деталь и остальные четыре должны быть установлены в фургоне так, чтобы метки оказались слева. Если у всех деталей метки находятся с одной стороны, вы можете быть уверены, что ворс на каждой детали лежит в одном направлении.

Измерьте каждую из четырех оставшихся секций, для каждой вырезая кусок ткани в полную ширину. Убедитесь, что сверху есть меловая линия. Теперь у вас все готово для установки этих деталей.

### Установка деталей обивки потолка

Если в вашем фургоне есть декоративная планка вокруг ветрового стекла, снимите ее. Эта планка будет скрывать необработанный край материала после того, как будет установлена обивка потолка. Если такой планки нет, то вам придется сделать обитую панель, чтобы скрыть необработанный край.

Рассеките края материала по центру с каждой стороны. Оставив меловую линию слева, закрепите гвоздиками середину края материала на 10-см доске на первой детали каркаса. Прикрепляйте сразу за 5-см доской и в середине 10-см.

Аккуратно натяните материал к ветровому стеклу и нанесите чуть-чуть клея на край кровли и материал, чтобы зафиксировать последний на месте. Убедитесь, что отметка средней линии находится на одной линии с сере-

диной крыши. Теперь переключайтесь на области дверей.

Снова аккуратно натяните материал и временно приклейте небольшой участок на место над дверями. Повторите то же самое у другой двери. Теперь у вас все временно зафиксировано в четырех точках без морщин по линиям натяжения.

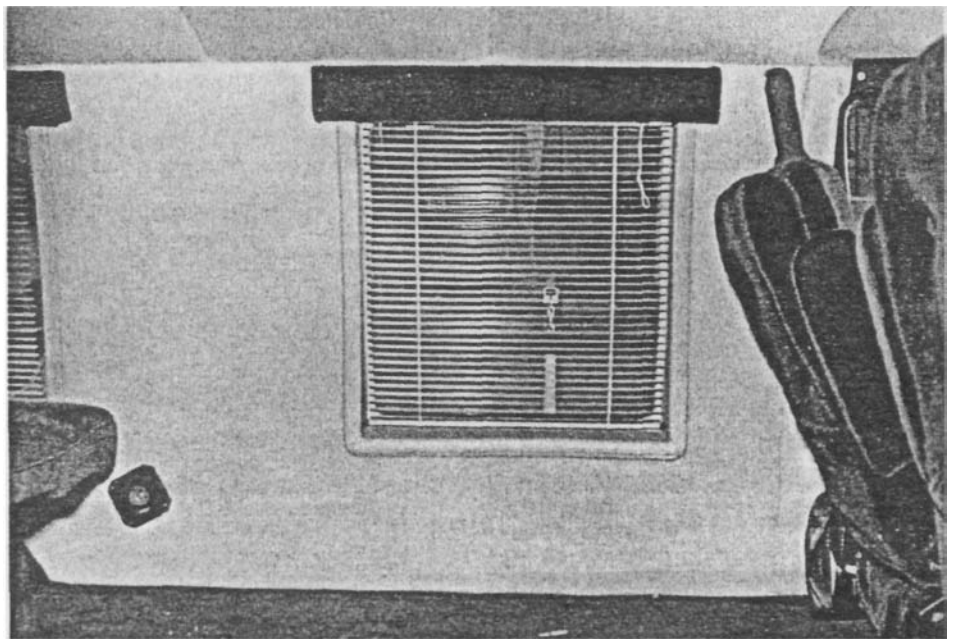
Чтобы завершить установку, перейдите к детали каркаса, на которой гвоздиками закреплена ткань, туго натяните ее и прибейте гвоздиками или закрепите скобами уже как следует. Закончите эту секцию, приклеив и закрепив скобами три оставшиеся стороны.

Чтобы скрыть необработанные края над дверными рамами и впереди, сделайте панели из 0,3 — 0,45-см мазонита. Обейте их тем же материалом, который используется для обивки потолка, и прикрепите их, как описано на стр. 216.

Обивка второй секции происходит аналогично: снова работайте от середины. Подвернув, прибейте край материала к 10-см планке прямо поверх первой детали, совместив середины. Если вы забыли, как выполнять поворот, вот напомним.

Представьте кромку шириной около сантиметра, идущую по всей длине материала, с которым вы работаете. Положите эту кромку лицевой стороной вниз на первый слой материала, совместив середины. Забейте гвоздик или вставьте скобу в материал с обратной стороны (с изнанки). Аккуратно натяните материал по сторонам и снова вставьте скобу. Затем заполните гвоздиками или скобами весь сантиметровый отворот.

Теперь материал свисает с крыши, прикрепленный за 5-см планкой из ДСП. Положите еще одну такую же планку на кромку материала, которую вы только что закрепили скобами и плотно прижмите ее к другой планке, зажав свисающий кусок материала между ними. Прикрутите планку шурупами к детали шириной 10 см, проверив, что соприкасающиеся края двух планок плотно прилегают друг к другу. Теперь смотрите, что делать дальше.



Вот место, где Барри собирается оборудовать шкаф. Головки застежек внизу боковых панелей удерживают панели снизу. Об этом будет рассказано позже.

Натяните ткань назад, за 5-см планку на третьей дуге и прикрепите ее скобами к 10-см планке. Закрепите концы, затем вставьте дополнительные скобы в середине. Прикрепите боковины к планкам, идущим по бокам, и вторая секция готова. Оставшиеся секции изготавливаются таким же способом. Самую заднюю обработайте так же, как вы обрабатывали ткань у ветрового стекла, с помощью обитой панели.

Если вы хотите получить более впечатляющий вариант, вы можете привинтить листы мазонита к теплоизоляции, заполняющей пространство между деталями каркаса. Затем приклейте слой поролона толщиной 1 см поверх мазонита. И в заключение туго натяните материал и закрепите его на месте, как описано выше. Это позволит вам сделать полностью набитую обивку крыши, приятную на ощупь.

#### Изготовление боковых панелей

Снова нарежьте полосы ДСП шириной 5 см. Они будут крепиться к деталям каркаса стен, как и раньше. Вам также потребуются листы мазонита размером 121x243 или 152x302 в достаточном количестве, чтобы обить обе стены фургона и сделать (при желании) дверные панели. Если

вы будете использовать листы 121x243, у вас в нижней части стены образуется провал, который надо будет закрыть еще одной обитой панелью.

Большие листы, 152x304, вам придется немного подрезать. Панели должны быть вырезаны так, чтобы точно подходить в пространство между обивкой потолка и ковром. Если вы соединяете панели, они должны состыковываться по средним линиям укрепленных на стенах крепежных полос. Не забудьте вырезать кусок для колесной ниши! Возможно, вам захочется сделать лекало из картона по краю колесной ниши и потом перенести его на панель. Это обеспечит хорошую посадку.

Вырежьте кусок ткани, чтобы его хватило на полную длину фургона. Убедитесь, что ворс лежит в одном направлении с обеих сторон, спереди назад или сзади наперед. Важно только, чтобы на обеих сторонах направление ворса было одинаковым.

Установку начните с левой стороны. Начиная сзади, прикрепите ткань к той же детали из ДСП, на которой вы закрепляли концы обивки крыши, скрыв скобы обивки крыши.

Туго натяните материал и закрепите скобами всю длину





Разложите фанеру для шкафа.



Барри вырезает переднюю стенку шкафа. Обратите внимание, он делает прорез ножовкой. Попрактикуйте этот прорез сначала на каком-нибудь ненужном куске. Если вы не большой специалист в обращении с ножовкой, просверлите сначала дырку и работайте оттуда.

ткани по верху. Теперь вставьте под висящую ткань мазонитовые панели и сдвиньте их так, чтобы верхний край прижимал материал обивки стены туго к обивке потолка. В этом случае скобы, которыми закреплена обивка потолка, видны над этим краем не будут.

Найдите кого-нибудь, кто будет держать ткань поднятой, или заколите ее сверху. Шурупами закрепите верх мазонитовой панели к планкам из ДСП, к которым вы скобами прикрепили ткань. Затем прикрутите эти плиты шурупами по крепежным полосам стен примерно на половину расстояния от верха до пола. Убедитесь, что каждый конец панели попадает

непосредственно на среднюю линию крепежной полосы. Если вы хотите набить панели сантиметровым поролоном, сделайте это сейчас. Нанесите немного контактного клея на поролон и на панель. Сложите их и срежьте лишнее резакom.

#### **Есть несколько способов завершить панель.**

Простейший способ — поднять нижний край мазонита, обернуть вокруг него ткань и закрепить скобами с обратной стороны. Конечно, вы не сможете глазами проконтролировать, что вы делаете, но тем не менее это хорошо работает. Вырежьте несколько подпорок длиной 76 см и сечением 5x10 см и равномерно расставьте их, чтобы

удерживать панели на расстоянии от стены.

Если вы используете листы мазонита размером 121x243, закрепите низ скобами снаружи. Потом вы сделаете панели, которые закроют расстояние между краем мазонита и полом. Такая система хорошо работает, если в этой области нужно проложить электропроводку или провода динамиков.

Приклейте необработанный край ткани вдоль дверной рамы и закройте его обитой панелью из мазонита. Отмерьте, вырежьте и обейте еще одну панель, чтобы скрыть пустоту сзади, между стеной и рамой задней двери. Закрепите низ панелей, как описано на стр. 209.

А вот некоторые секреты ремесла, которые пригодятся в дальнейшем. Если фургон — ваша первая работа, внимательно перечитайте предыдущие главы. Я делаю столь короткое описание, предполагая наличие у вас большого количества знаний.

Конечно, есть много других способов обить потолок и стены вашего автомобиля. Некоторые показаны на фотографиях, другие можно встретить в журналах. К настоящему времени вы должны уже быть способны посмотреть на любой обитый предмет и представить, как он был сделан. Поскольку вы начинаете уже так хорошо разбираться в обивочном деле, давайте посмотрим что-нибудь новенькое, но очень важное в деле оформления фургонов: как делать шкаф.

## **ШКАФ**

Барри Вайтал и его партнер Билл МакКарти покажут нам основные этапы изготовления некоторых шкафов. Шкафы, которые они собираются сделать, будут покрыты Formica, ламинатом из твердого пластика. Если вы хотите шкаф из дерева твердых пород, дополните нашу демонстрацию несколькими хорошими книгами по столярному и плотницкому делу.

Работа Барри — сделать шкаф, в котором будет находиться хо-

лодильник, переносной туалет, питьевая и сточная вода. Сверху будет находиться раковина и водяной кран. Кроме того, небольшой шкафчик для хранения мелочей будет располагаться над головами.

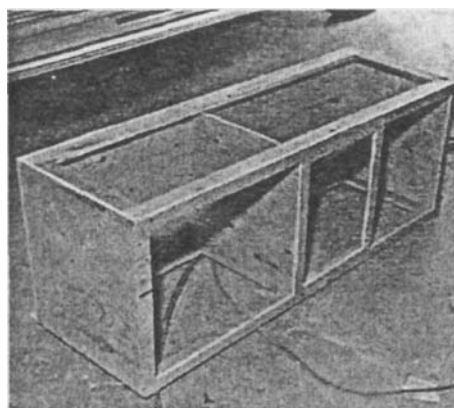
Для начала Барри измеряет имеющееся пространство, вещи, которые должны помещаться в шкаф, и грубо прикидывает параметры будущего изделия. Затем он делает набросок будущей работы со всеми измерениями и определяет количество необходимого ему материала. В этой работе понадобятся два листа 1,2-см фанеры AD для наружных работ. AD означает, что одна сторона этой фанеры гладкая, а вторая — грубая. Гладкая сторона будет обращена наружу, а грубая — спрятана внутри. Поллитра хорошего алифатно-смоляного клея и несколько шурупов для дерева № 6 длиной 4,3 см, шурупы для стен и шурупы для листового металла.

Барри начинает с разметки передней, задней и боковых деталей. Затем он вырезает их. На фотографиях вы заметите, что передняя деталь включает три отдельных области и что она сделана из одного куска фанеры, а не собрана из планок шириной 7,5 и толщиной 2,5 см. Это ускоряет работу и нормально в данном случае, поскольку все будет покрыто Formica.

Передняя и задняя детали соединяются с боковинками с помощью клея и скоб. Барри, конечно, проверит, чтобы все углы в «каркасе» были прямыми. Третий шаг — установка ребер жесткости. Ребра жесткости изготавливаются из 1,2-см фанеры, разрезанной на полосы шириной 6,2 см. Барри приклеивает и прикрепляет скобами их по всему нижнему краю шкафа. Ребра жесткости дают 1,2-см фанере крепость 2,5-см, при этом снижая вес. Теперь он делает две перегородки, чтобы поделить внутреннее пространство на три секции. Это делается после тщательных измерений. Изготовление лекал только займет лишнее время. После того как перегородки



Склейте и скобами (гвоздями, шурупами) скрепите каркас шкафа.



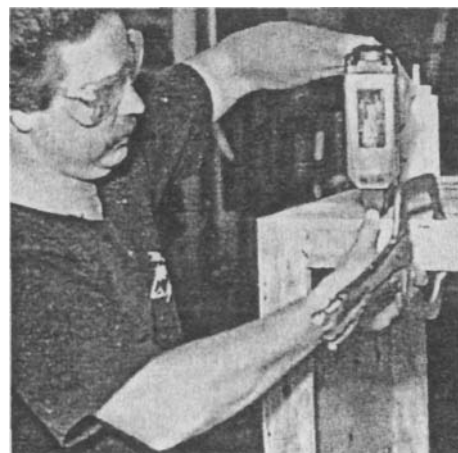
Шкаф с одним установленным разделителем.

вставлены, он может установить верхние ребра жесткости. Наконец Барри проводит примерку, чтобы проверить, становится ли все на свои места. Поскольку все нормально, теперь он может сосредоточиться на изготовлении верха.

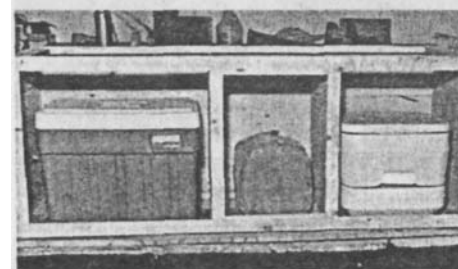
### Изготовление верха

Верх тоже делается из 1,2-см фанеры. Для начала Барри вырезает ее на 2,5 см шире всего остального. Это дает ему небольшой выступ со всех сторон. Вырезав верх нужного размера, он укрепляет его этими планками шириной 5 см. Немного клея и шурупы позволяют быстро выполнить работу. Теперь он должен сделать отверстия для раковины и насоса.

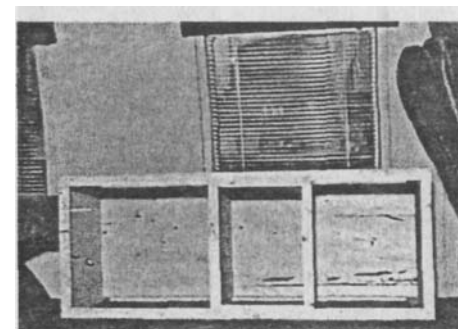
На фотографии вы видите, как он решает, где что поместить. Когда вы приобретаете подобные вещи, с ними вместе продаются чертежи, показывающие, как нужно вырезать под них отверстия. Однако Барри



Барри использует карнизы, чтобы не дать шкафу развалиться под боковой нагрузкой.



Барри вставляет оставшийся разделитель, затем пробует разместить в нем вещи, которые будут там храниться.



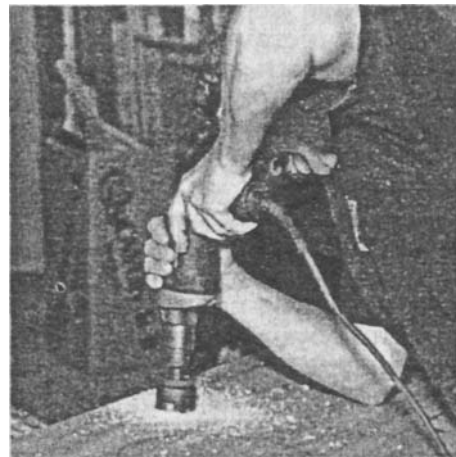
Да, он отлично размещается в фургоне.



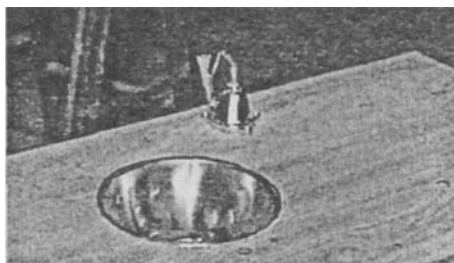
Теперь займемся верхом. Дополнительные ребра жесткости позволят ему лежать ровнее и казаться шире, чем при одной фанере



Произведите примерку..



Просверлите отверстия...



Вот они! Раковина и водяной кран.

занимается этим делом так долго, что у него прорезыватель отверстий буквально сросся с дрелью, если можно так выразиться. Отверстие для раковины он вырезает ножовкой. После вырезания дверей Барри готов начать ламинирование с помощью Formica.

## ЛАМИНИРОВАНИЕ ДЕРЕВЯННЫХ ПОВЕРХНОСТЕЙ С ПОМОЩЬЮ FORMICA

Ламинирование с помощью Formica — достаточно забавное занятие. Для него нужен инструмент, о котором мы еще ни разу не говорили. Это роутер и набор для распределения ламината. Ленточно-шлифовальный станок лишним не будет, но без него можно обойтись. Еще потребуются контактный клей, 1,2x90 дюбели из твердого дерева (вы можете использовать ненужные деревянныешки, но как только вы попробуете дюбели, вы не сможете от них отказаться) и напильник-шлифовальщик. Такой напильник режет очень гладко, но медленно. Это

в сравнении с драчевым напильником, который режет очень грубо и быстро. Завершают перечень деревянная колодка и некоторое количество наждачной бумаги (зернистость 80). Прежде чем смотреть, как Барри творит свое волшебство, давайте поговорим о некоторых вещах, о которых нужно знать.

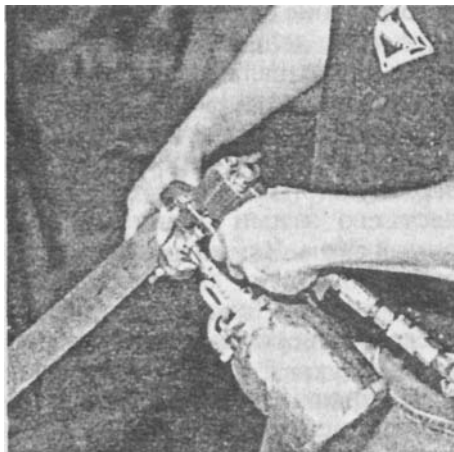
### Контактный клей

Formica крепится к деревянной основе контактным клеем. Тонкий слой наносится на обратную сторону Formica и на лицевую — дерева, точно так же, как вы поступали с тканью или винилом.

Однако в отличие от этих двух, если Formica приведена в соприкосновение с деревянной поверхностью, вы ее уже не оторвете (ну



Теперь нужно обить эту уродливую фанеру. Заказчица пожелала, чтобы ламинат был матовым и белым. Барри и Билл делают первые разрезы отрезным станком. Его также можно резать ножовочной пилой (лезвием для металла) или циркулярной пилой.



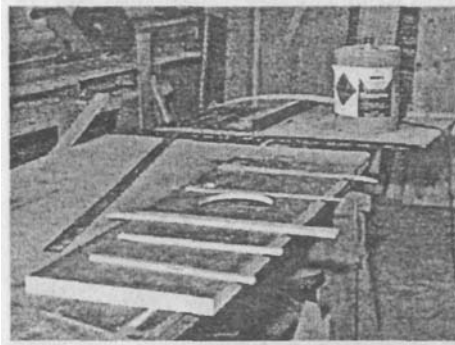
Распрыскайте, нанесите кистью или валиком контактный клей на обе поверхности.



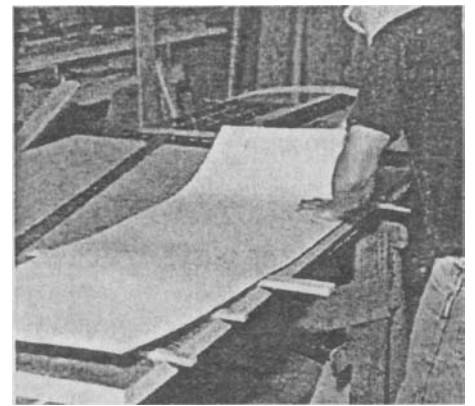
Дайте подсохнуть, затем сложите



Барри обрабатывает ламинат ленточно-шлифовальным станком. Вращение ленты помогает прижать ламинат к древесине.



Палочки (или дюбели) позволяют вам пристроить лист Formica на верхней поверхности, не приводя их в соприкосновение.



Когда ламинат и поверхность приведены в нужное расположение, Барри удаляет среднюю палочку, приводит обе детали в контакт и разглаживает в обе стороны от середины.

разве что чуть-чуть в уголке, где Мерфи, должно быть, оставил свою визитную карточку). Так что действуйте очень осторожно, готовясь привести ламинат в соприкосновение с контактной поверхностью. Не давайте им соприкасаться до тех пор, пока вы не будете действительно готовы сложить их вместе.

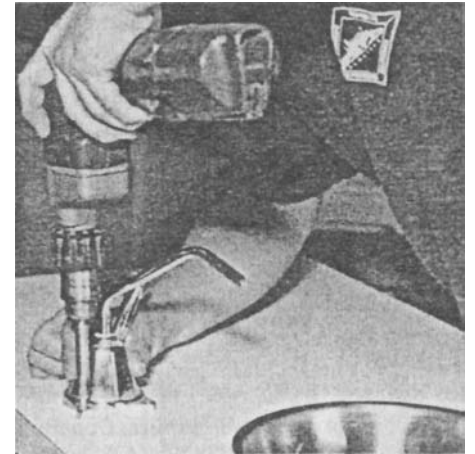
Следующий важный вопрос — последовательность установки. Верхняя и передние детали устанавливаются в последнюю очередь. Все детали сначала должны быть покрыты ламинатом по боковым граням. Этому есть две причины: первое — внешний вид. У ламинированного верха есть цвет, в данном случае — белый. Внутри находится темно-коричневый материал. Если вы покроете ламинатом сначала верх, а потом края, то заметите по всему периметру верха тонкую коричневую линию. Это очень непривлекательно. Вторая причина — верх защищает края. Если края открыты, это сделает их подверженными отслоению при воздействии посторонних предметов. В таком случае они могут отслоиться и сломаться.

#### Работа

На фотографиях вы видите Барри и Билла, разрезающих Formica на куски, которые они будут использовать. Крупные детали Барри вырезает на 2,5 см больше той поверхности, которую он собирается покрыть. Мелкие детали он вырезает больше на 0,6 — 1,0 см. Это да-



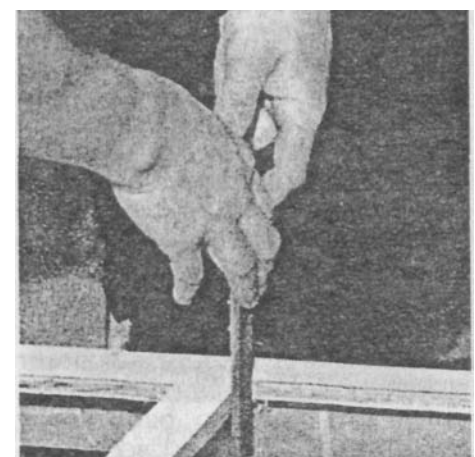
Быстрый проход по периметру набором для обработки ламината в роутере, и Барри обработал деталь за считанные секунды. Он закончит стачиванием острой кромки - ровно настолько, чтобы предотвратить опасность порезаться.



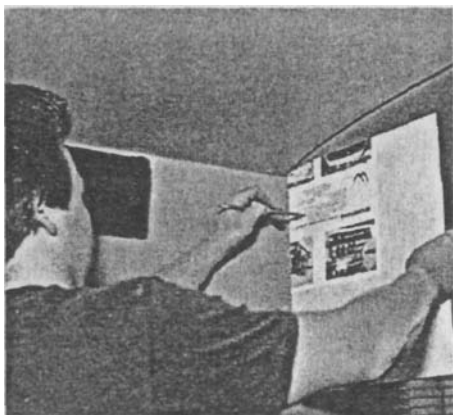
Наконец Барри устанавливает раковину и кран на постоянное место.



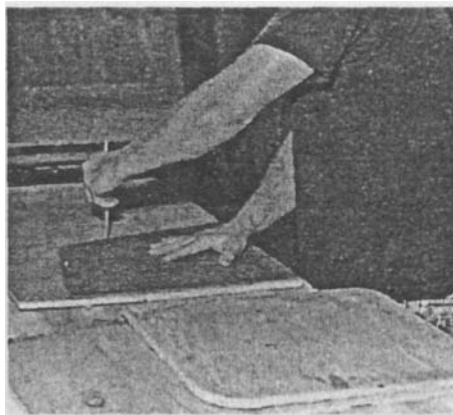
Барри переключает свое внимание на шкаф. Он ламинирует сначала боковинки, затем переднюю часть.



Набор для обработки ламината оставляет крошечный кривой изгиб в середине. Его нужно снять напильником.



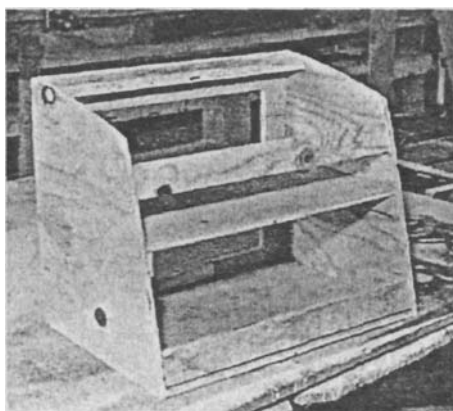
Заказчику также хочется маленький шкафчик под потолком. Барри начинает с изготовления лекала, чтобы получить правильное изогнутое соотношение между стеной фургона и обивкой верха. Он делает это путем прикидок на глаз.



Когда лекало полностью выверено, оно переносится на фанеру для вырезания боковин.



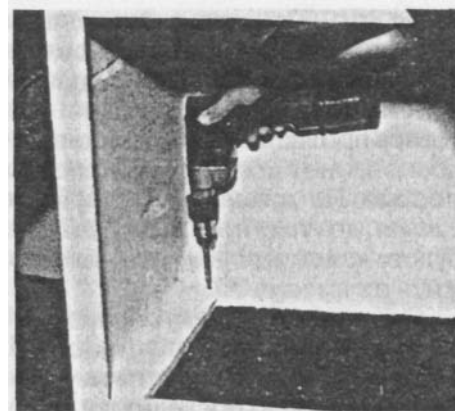
Точно так же, как он это делал с нижним шкафком, он вырезает лицевую сторону из одного куска фанеры.



Вот обратная сторона шкафчика. Обратите внимание на ребра жесткости, в первую очередь сзади. Они также будут служить для закрепления шкафчика на потолке.



Барри проверяет, чтобы на потолке шурупы попали точно в детали каркаса крыши, а сзади - в детали каркаса стены.



Нижний шкаф устанавливается непосредственно на пол.

ет немного свободы для исправления ошибок и обеспечивает хорошую подгонку. После того как детали вырезаны, он начинает процесс ламинирования.

Он наносит контактный клей как на край верха, так и на обратную сторону полос Formica. Эти полосы тщательно фиксируются по краям и приглаживаются вручную. Вслед за этим Барри кладет на ламинат кусок дерева и несколько раз ударяет по нему деревянным молотком. Это обеспечивает лучшее сцепление.

На фотографиях мы видим, как он с помощью ленточно-шлифовального станка срезает ламинат, выступающий за древесину. Это хорошо работает у очень опытных людей, всегда использующих станок так, чтобы лента шла «от» ламинату. Если пояс тянет «от» ламината, то он бу-

дет трескаться и ломаться. Также обратите внимание, что Барри работает под углом 45°. Это помогает ему предотвратить появление при работе волн.

Если это ваша первая попытка, воспользуйтесь роутером и набором для распределения ламината. Это быстро, эффективно и оставляет красивый ровный край без сколов и трещин. Возьмите небольшой кусочек для практики, чтобы понять, как это выглядит и работает. Только после этого переходите к основной работе.

Возвращаясь к фотографиям, вы видите, что на верхней доске разложены палочки. Верх покрыт клеем, как и Formica. Вот в чем хитрость: Барри положит Formica поверх этих палочек, выровнит края, а затем уберет палочки по одной.

Это обеспечивает идеальную посадку. Обратите внимание,

что он начинает с середины и продолжает к краям. Это уменьшает вероятность образования пузырей между деревом и ламинатом.

Ранее я упоминал об использовании 1,2-см дюбелей. Их можно использовать двумя способами. На них можно катать ламинат вперед-назад, чтобы внести коррективы в его размещение. Это очень сложно сделать с помощью палочек. Во-вторых, если палочки широкие, скажем шире 2 см, то они могут приклеиваться между доской и ламинатом, оставляя занозы. Сдюбелями так не бывает. Они оставляют гораздо меньший «отпечаток», а под давлением, как правило, катятся вперед, а не прилипают к поверхности. Вроде и небольшие проблемы, но часто встречающиеся, особенно у новичков и автора этой книги.

После того как Барри решит, что получилось хорошее крепление, особенно по краям, он использует инструмент для обрезки ламината, чтобы закончить работу, в том числе для вырезания отверстий для слива и водяного крана. Он вырезает в середине отверстие диаметром 1,5 см, вставляет устройство и отрезает все лишнее. На оставшихся фотографиях Барри покрывает ламинатом боковинки и затем перед. Внутренняя сторона будет покрашена. Заключительный шаг в процессе — использование напильника для аккуратного и мягкого срезания всех углов. Эти штуки острые, как стекло, и очень легко оставляют рану на любой части тела. Помните, что стачивать нужно к краю, а не от него.

### УСТАНОВКА ШКАФА

Барри еще не прикрепил верх к шкафу. Он сделает это после того, как установит шкаф в фургоне. Установка шкафа в фургоне достаточно проста. Барри прикручивает его к полу через нижние ребра жесткости. Я рекомендую вам проверить, не проходят ли в той области, где вы собираетесь сверлить, шланги подачи топлива, тормозные шланги или электропроводка!

Когда шкаф закреплен на полу, Барри вставляет пару шурупов в детали каркаса стены. Заключительный шаг — прикрутить верх к шкафу.

Последний штрих — установить контейнеры для чистой и использованной воды и повесить двери.

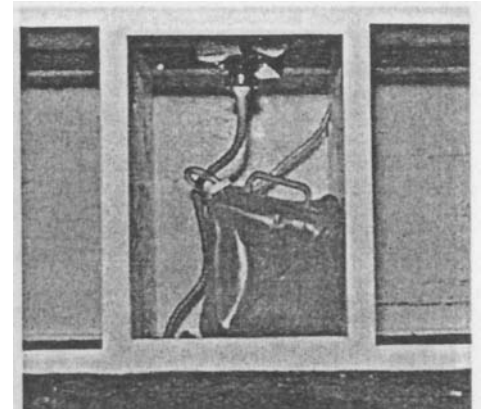
Барри и Билл проделали большую работу с этими шкафами. Если бы заказчик хотел деревянные шкафы, Барри сделал бы из фанеры все, кроме передней стенки и крышки. Их бы он сделал из твердой древесины, чтобы скрыть край фанеры.

### РЕЗЮМЕ

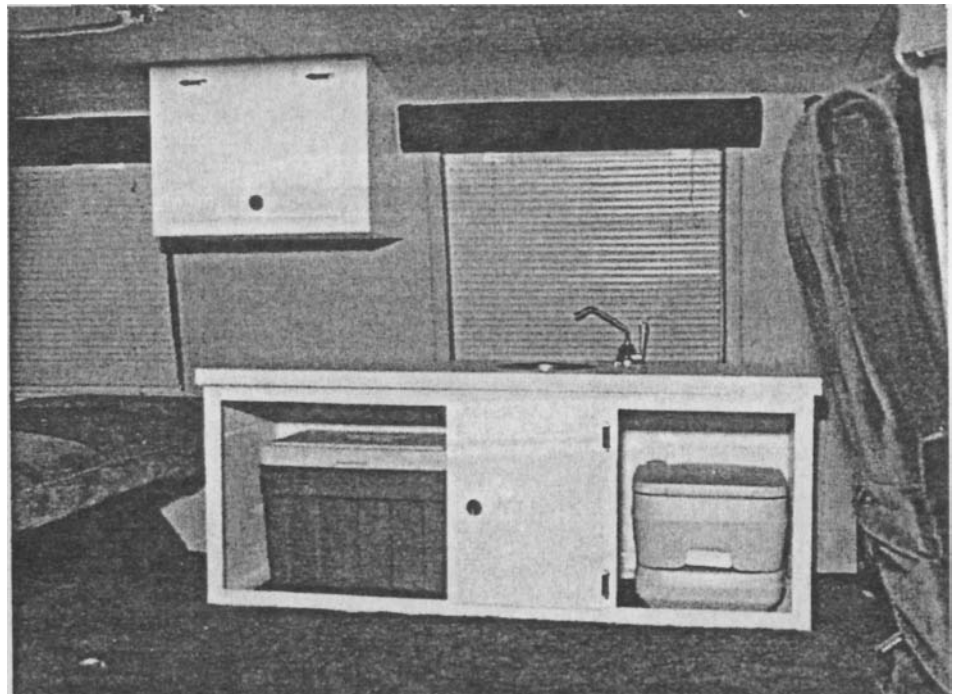
Изготовление фургонов на заказ — чрезвычайно забавная вещь. Это объясняется в том числе и тем, что вы можете менять что-то по ходу работы. Если один процесс не удовлетворяет ваши нужды, попробуйте другой. Зачем говорить, что что-то правильно, а что-то нет — это же ваш фургон.



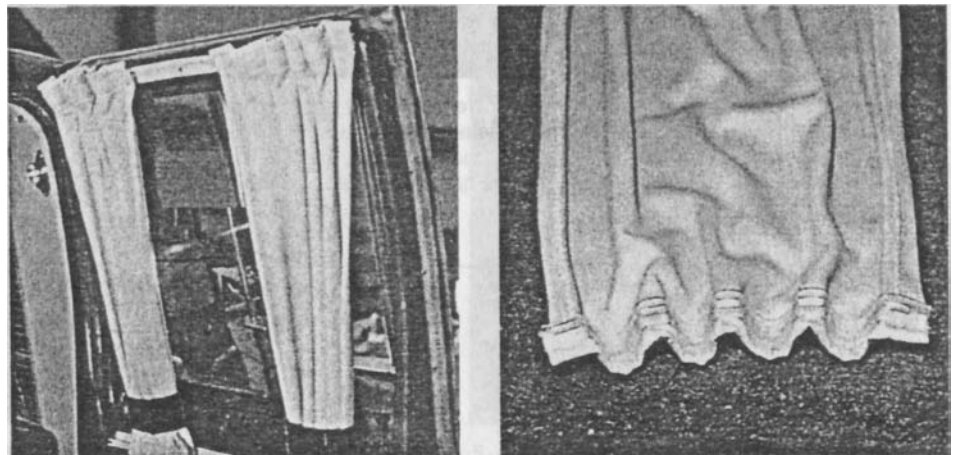
Это гораздо легче сделать, если вы дожидаетесь, пока шкаф будет установлен, прежде чем закреплять крышку.



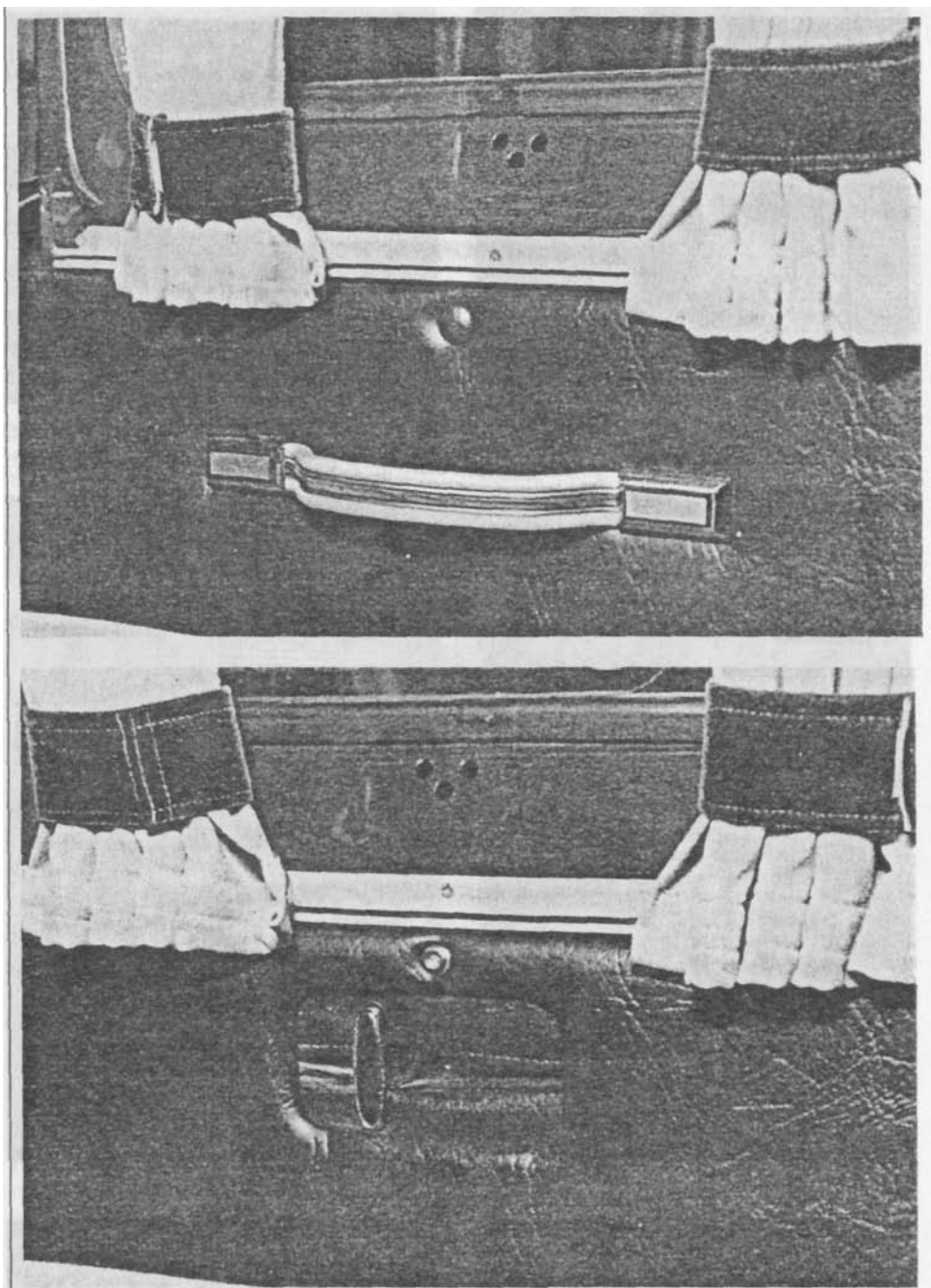
Все подключено.



Готовая работа.



Пока я ждал, что Барри перейдет к следующему действию, я сделал фотографии занавесок. Пластиковые струны и петли (с крепежителями) продаются почти во всех магазинах товаров для фургонов. Занавески делать очень просто. Сделайте подворот на 5 см сверху и снизу и сантиметровый подворот сбоку. После того как работа будет закончена, вшейте маленькийдвигающийся шнурок. Завернутые шторы держатся на застежках-липучках.



Фотографии застежки, вид вблизи. Обратите внимание, что это приспособление состоит из двух частей. Одна часть закрепляет панель на поверхности с помощью шурупа № 6. Она покрыта «колпачком», обитым тем же материалом, что и вся панель. Большинство фургонных мастерских будут рады сделать для вас такое за небольшую плату.

## КРЕПЛЕНИЯ КОЛПАЧКОВ ЗАСТЕЖЕК

Во всей этой главе вы встречались с изделиями, по виду похожими на кнопки, которые закрепляли панели на предназначенном для них месте. Это не те кнопки, какими вы их знаете по обивке сидений, а скорее хитрые крепления застежек, которые мы использовали при креплении чехла на кузов грузовика. Одна часть застежки не прошивается заклепками, а прикручивается шурупом к нижележащим планкам через панель. Используется шуруп № 6 для листового металла с узкой потайной головкой. Вы, конечно, сами выберете длину шурупа, который вам нужен.

Головка, или колпачок, обита, как и любая кнопка, с помощью кнопочной машины. Обивая колпачок тем же материалом, что и панель, затем закрепляя его на второй половине застежки, вы создаете впечатление кнопки № 30.

И опять, если вы решите не вкладывать деньги в достаточно дорогую кнопочную машину, вы можете попросить обить колпачки в любой мастерской по отделке интерьеров фургонов.

## УСТАНОВКА ОКНА

Установка окон — это отдельная техника, не имеющая почти ничего общего с обивкой. Однако это важный компонент работ по отделке фургона. Вне зависимости от того, соберетесь ли вы выполнять ее сами, я думаю, вам будет полезно посмотреть, как Барри проводит установку.

Оконные наборы продаются с внутренним и внешним лекалом для вырезания. Поскольку Барри делает несколько таких окон в неделю, он сделал свои лекала из гофрированного картона. Лекала, прилегающие к оконным наборам, делаются из бумаги, и их нужно приклеивать липкой лентой, чтобы пользоваться. Когда лекало картонное, Барри нужно только придерживать его одной рукой и обводить другой.

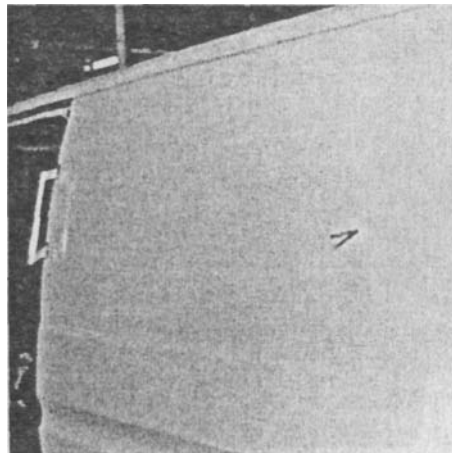
Установка начинается с определения расположения окна внутри фургона. Если это вообще возможно, старайтесь расположить окна между деталями каркаса. Если нет или если вы работаете с одним из больших окон-эркеров, перережьте не более одной детали каркаса. Если вам требуется перерезать более одной рамы, чтобы вставить окно, выберите меньшее окно или передвиньте мебель в фургоне, чтобы вставить окно, но избегайте перерезания более одной детали каркаса. Из-за особенностей расположения окна в данном случае Барри придется разрезать одну раму.

Обычно внутреннее лекало из тех, что продаются вместе с наборами для установки окон, больше, чем наружное, за счет планки боковины. Но Барри использует именно наружное лекало, чтобы разместить окно внутри фургона, поскольку внутреннее расположение для него так важно. Затем он переводит это лекало снаружи.

Чтобы сделать это, Барри сверлит отверстие изнутри автомобиля сквозь всю толщу кузова.



Барри собирается установить окно в фургоне водопроводчика. Обратите внимание, что у него очень мало пространства для маневра. К сожалению, там есть деталь рамы, без разрезания которой он не может обойтись. Работа начинается с раскладывания внутри лекала для наружной стороны окна. Длинный режущий край инструмента (сверло) позволяет Барри размечать наружную часть изнутри.



Вот эта отметка. Конец сверла.



Вторую метку Барри оставляет, отмеряв некоторое расстояние от водосточного желоба.

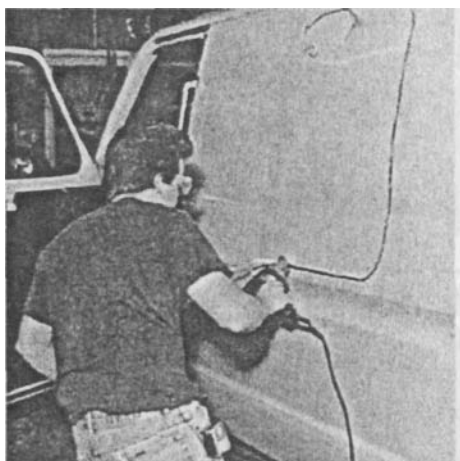


С этими двумя метками Барри может разместить свое лекало именно там, где ему хочется. Оно должно быть выровнено с тем маленьким пространством, которое вы видели на первой фотографии.

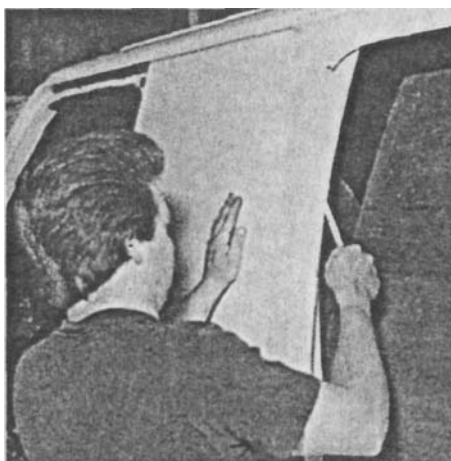


5-см защищающая лента защищает краску от режущего инструмента.

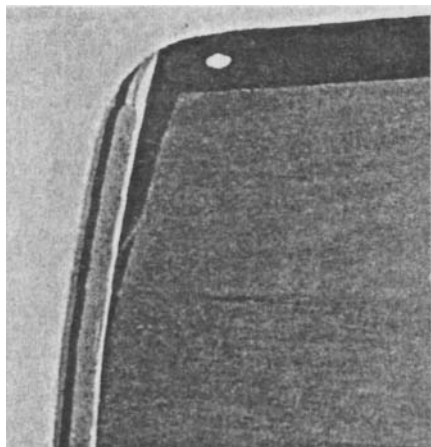




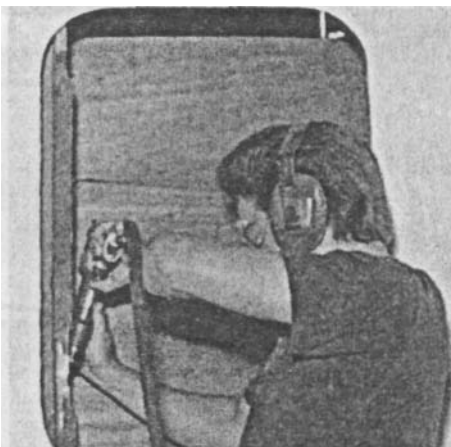
Электрические вырубные ножницы работают как по маслу. Они не растягивают металл. Если у вас нет возможности воспользоваться вырубными ножницами, можно воспользоваться ножовочной пилой.



Барри использует ножовочное полотно, чтобы прорезать клеевое крепление панели кузова и детали каркаса.



Через законченное отверстие видна деталь каркаса.



Барри обрабатывает деталь каркаса пневматическим долотом.



Не забудьте герметизирующий уплотнитель.

**Слева:** Примерка показывает, что отверстие для окна вырезано аккуратно.

Затем с дугой стороны он может измерить, как далеко вниз он хочет опустить окно. Теперь у него есть две точки для размещения лекала — верхняя и расположенная на одной стороне. Он совмещает наружное лекало с этими точками и карандашом обводит линию выреза. На фотографиях вы видите, как он прокладывает полосы 5-сантиметровой защитной ленты вокруг линии выреза. Это должно защитить краску на металле, который он будет резать. Барри пользуется парой электрических ножниц для листового металла, часто называемых вырубными ножницами, чтобы вырезать отверстие для окна. Вы можете использовать ножовку, если у вас есть хорошее лезвие для резьбы по металлу.

Но вернемся снова к фотографиям - Барри наткнулся на деталь каркаса. Эти детали приварены сверху и снизу, но вдоль стены приклеены. Чтобы разорвать эту связь, он использует незакрепленное лезвие для ножовки. Немного изолянты, намотанной на один край, защитит ваши руки. Наконец с помощью пневматического долота он отрезает деталь каркаса по контуру отверстия.

Барри производит первую примерку окна.

Иногда вам может потребоваться внести коррективы в уже сделанное отверстие для лучшей посадки.

Когда все выглядит хорошо, он накладывает на край окна герметизирующий уплотнитель. Не забудьте про этот шаг, если вы хотите, чтобы ваш фургон оставался сухим.

Снова внутри фургона Барри подрезает обивочную панель, чтобы можно было разместить планку боковины.

При установке Барри немного поможет Билл, который будет держать окно параллельно водосточному желобу и дверной раме, в то время как Барри будет прикручивать внутренний держатель.

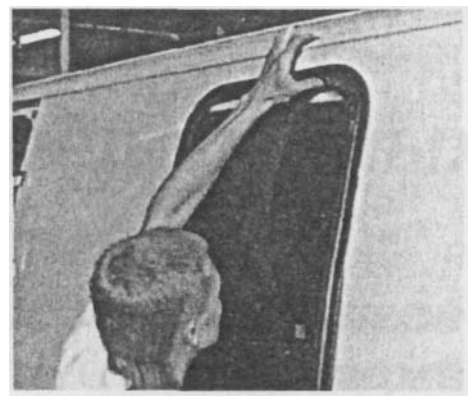
Из-за очень узкого места для окна планка боковины не подходит. Вместо того чтобы отрезать или стачивать края, была заказана другая, более узкая модель с фабрики.

Так что я могу завершать краткое описание этой работы: Барри снял планку боковины с окна своего собственного фургона, чтобы показать, как она выглядит.

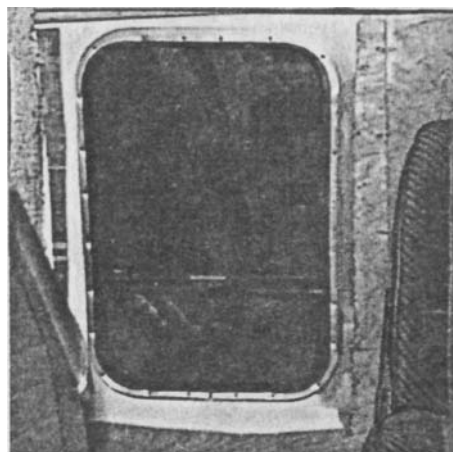
Этот Барри, он еще тот парень!



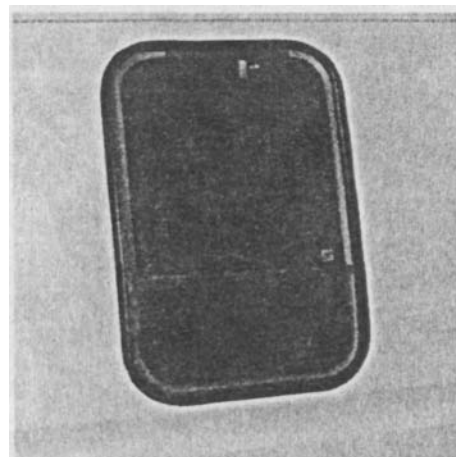
Окончательная подгонка внутри для планки боковины.



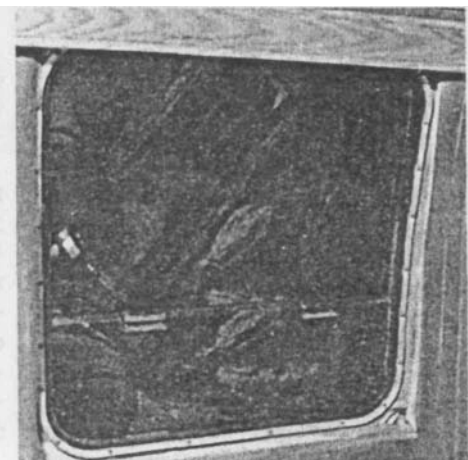
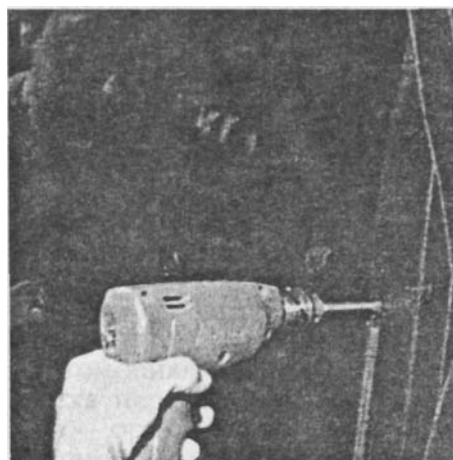
Что бы мы делали без дополнительной пары рук, любезно предоставленной Биллом. Здесь он следит за тем, чтобы окно было расположено ровно, в то время как Барри привинчивает его на место.



Установленное окно выглядит так, словно оно было вставлено на фабрике.



Вид снаружи.



Барри снимает планку боковины в своем фургоне, чтобы показать, как она устанавливается. Также обратите внимание на застежки с крышечками (колпачками), обитые панели, скрывающие необработанные края панелей стен и отделку над дверью.