

pritisikom. Od metoda bez pritiska dolazi u obzir prskanje, premazivanje, potapanje i umakanje.

Pri izboru sredstava za impregnaciju, odnosno površinsku zaštitu, mora se voditi računa o onoj građi koja će se bojiti. I za impregnaciju pod pritiskom, kao i za površinsku zaštitu, dolazi u obzir 5% uljani rastvor pentahlorofenola ili 5% rastvor Cu-naftenata. Kreozot i terna ulja mogu se upotrebiti za spoljne delove, gde miris ovih sredstava ne smeta.

Sredstva u vodenim rastvorima ne smeju biti korodivna, kao što je na pr. Na-fluorid ili Na-silikofluorid. Zn-hlorid u 3% i Na-tetrahlороfenat u 5% rastvoru su pogodni za premazivanje, prskanje i potapanje građe. Fenilmerkurioleat se koristi sa uspehom za delove koji nisu izloženi vlazi ili se ne dodiruju rukama.

Važno je da pre samog konzervisanja drvo bude definitivno skrojeno. U obrnutom slučaju površine preseka i zaseka treba dobro natopiti posle tretiranja uljanim sredstvima (pentahlorоfenolom ili Cu-naftenatom).

Drvo za avijaciju. Građa od šperovanog drveta više strada od dekompozicije lepкова nego od truleži. Da bi se pomenuto razlaganje lepкова sprečilo, šperovano avionsko drvo se u novije vreme lepi sintetičkim smolama, koje su otpornije prema mikroorganizmima nego kazein. Kazein, međutim, nije izgubio značaj za sastavljanje delova pri modelisanju avionske ljuske. U cilju veće otpornosti na razlaganje njemu se dodaju antiseptici.

Trulež avionskog drveta ređa je u evropskim, a češća u tropskim vlažnijim krajevima; ona nastaje kako zbog nepažljivog krojenja građe, tako i zbog slabog čuvanja⁽²²⁾. Zapaženo je da trulež obično počinje ako se ne spreči ulazak vode u unutrašnjost konstrukcije. Zbog toga se preporučuje da se stvaraju drenažne šupljine na najnižim tačkama svakog konstrukcionog elementa kada je opasnost od zadržavanja vode za vreme mirovanja aviona velika. Jednom rečju, u avionu ne sme biti uslova za zadržavanje vlage ni najkraće vreme.

Veći izbor drveta stoji na raspoloženju za konstrukcije aviona; svaka vrsta je upotrebljiva za određene delove aviona. Međutim, sve su one manje-više izložene trulenju. Propeleri su, iako izgrađeni od otpornijeg drveta (mahagon, crni orah, javor, hrast, jasen), najpodložniji procesima zbog velikog naprezanja ovog avionskog dela u radu i mehaničkog ružiranja, koje dovodi do nastanjenja saprofitnih gljiva.

Za avionske konstrukcije opasno je koristiti drvo u početnoj fazi truleži jer, mada sterilisano, ovakvo drvo nema mehaničku otpornost normalnog drveta. Dijagnoza prvih procesa truleži prema boji drveta od velike je važnosti. Ako se proces utvrdi pre krojenja drveta, trule komade treba eliminisati sa većom granicom sigurnosti. B o y c e⁽¹⁹⁾ preporučuje da ova granica bude bar oko 60 cm. ispred vidljivog traga truleži. Predostrožnost mora biti veća ako se utvrdi proces mrke truleži, jer zaraženo drvo može biti ozbiljno oslabljeno već u početku tog procesa. Ono je naročito nepovoljno za ljuštenje⁽⁷⁷⁾. Plavo obojeno drvo, ako nije izgubilo mnogo od otpornosti, može posle sterilizacije ili sušenja biti iskorišćeno^(19, 77).

Zaštita avionskog drveta hemijskim sredstvima teža je nego zaštita drugih sortimenata drveta, jer furniri treba da budu tretirani (pre lepčenja) sredstvima koja se ne protive primanju lepka. Zato uljana sredstva nisu pogodna⁽²²⁾, mada ona mogu biti korišćena za tretiranje