

## Algiri sebek Áp-tÁse.

Hozzájadt: hajók mester  
2007. január 25. Csütörtök 18:37  
Utolsó frissítés 2009. november 14. Szombat 10:27

A hajók Áp-tÁsÁnek egy internetről letöltött terv alapján kezdtem hozzá, a cikkben az eddig megszokott módon, "IÁp-srÁ-l-Áp-sre" mutatom be a hajók Áp-tÁsÁt.

2005 novemberében kezdtem el egy algéri sebek Áp-tÁsÁt F. Chapman terve alapján. A terv itt látható, az internetről letöltöttem le, Ás egy digitális másolatot nyomtatattam ki 1: 50 méretarányban. A rajzon az eredeti ÁptÁk van adva svéd, angol Ás francia lábban, ebből kell Átszámolni metrikus mértékre.

Ráviden a hajók-pus tÁrtÁnetÁbál: barbareszk kalózkod fejlesztették ki a XVII szd. elején a fÁldkÁzi tengerei gályái a tÁzerÁ fokozása Árdekben, megtartva az evezés használat lehetőséget, Ás használják a XIX szd. kÁzepén Ájtette a spanyol Ás a francia haditengerészet is. Nem csak hadi, de kereskedelmi forgalomban is elfordult. Az Áp-tÁs szokásos lamellás Ásszerakás módszerrel indult, a terv alapján megrajzoltam a gerinc Ás borda sablonokat ezeket papírral kivágtam Ás az alaplemezeire tapáttaragasztással ráragasztottam, ez a módszer sokkal pontosabb kivágtást biztosít, mint a szokásos karbon papírral Átmásolás. Árdekességként elmondom, hogy a bordasablonok kidolgozásán szám-tÁgÁpet használtam, a rajzokat scanneltem, kettévágtam, tÁkrÁztem, majd Ájra illesztettem, ez Ágy sokkal pontosabb eljárás mind a fÁloldal karbon papiros Átmásolás. Persze ez egy tÁrelemjÁtÁk, mert ahhoz hogy pontosan illeszkedjen, szÁksÁg van a scannelés után egy-két fokos forgatásra, Ás a scannelésnél is el kell találni a megfelelő bontást ahhoz, hogy a máret ne vÁltozzon. Mivel a bordarajz a palánk közötti méreteket adja meg ebből a palánk vastagságát - nálam 1mm - le kellett venni. A lamellák kivágtása után a papírt lemosással eltávolítottam, a hajók vÁzÁjt Ásszeállítottam, Ás a gÁrbÁleteknek megfelelően lecsiszoltam. Vigyázni kell arra is, hogy a hajók elején Ás vÁgÁon, ahol a vÁ-zvonal hajósa nagy, a bÁvÁlÁ oldalon megfelelően rájagyással dolgozzunk, kÁlÁnben a palánknak nem lesz megfelelő a felfekvés.

Az Áp-tÁs korai fÁziséjÁrÁl nincs kÁp, mert akkor még nem volt digitális gép, ezÁrt csak szÁbeli beszámoló. A gerinclemez kiszabásánál a gerincet figyelmen kívül hagytam, az csak később került felragasztásra. Ezután kÁvetkezett a fedélzet palánkhoz, majd a mellvédet tartó bordák elkész-tÁse, ehhez egy tartókeretre volt szÁami a sÁlya hosszúra csavarozott kÁt fÁggÁleges, a felső rÁszÁon a mellvéd ÁvÁnek megfelelően ledolgozott rÁteglemez bÁl Ás az erre szÁgezt vÁ-zszintes tartólemezbÁl Ájlt, aminek kÁzepÁt a mellvéd felső vonala szerint kivágtam, a bordák helyén kis bevágásokat alkalmaztam. A bordákat ezekbe illesztve a fedélzethez ragasztottam. Ezután a kÁtoldali ÁjgyÁ fedélzet kÁvetkezett. Hasonlóan oldottam meg az orr Ás a tÁp-tÁsÁt is.

Mivel a hajók nem kitbál ÁpÁl a megfelelő nyersanyag elteremtésÁrÁl magamnak kellett gondoskodni, a bordákat Á gerinclemez kÁ-sÁrletkÁppen - sokaknak talán megdÁbbentÁ módon -5 mm-es laminált padlÁbÁl kÁszÁtettem, tÁkÁletesen bevÁjt, kissÁ nehÁz fÁrÁszelni, de csiszolni annál kÁnnyebb Ás a palánkhoz is után semmi nem láj belÁle. A tÁbbi anyag vÁrtÁs bÁkk, ami rÁgi kiselejtezt irodabÁtorokbÁl származik, valamikor még fÁjbÁl gyÁrtott azokat. Marjai is ezt ajánlotta. Sajnos a kÁszlet lassan kimerÁl. A feldolgozáshoz kell nÁhÁny alapgÁp, amit máj bemutatam egy korábbi cikkben. A bordázatra egy rÁteg palánk kerÁlt, 1mm vastagságÁ, 4mm széles, 120 mm hosszÁ csÁ-kokbÁl, de a vÁgeken természetesen elkeskenyednek, szÁlesednek Ás rÁvidÁlnek a szÁksÁg szerint felrakás kÁvetkezÁ, a máretre vÁgott palánkot vÁzbe Ájtattam, Ágy nagyon kÁnnyen hajlik. Az ÁlÁt Ás a kÁzt bordákat faipari ragasztÁval bekentem, a kÁt vÁgÁt pedig pillanat ragasztÁval ragasztottam, majd megfelelő hÁmÁrsÁkltre beállított vasalÁval a helyén szájtattam, Ágy tÁkÁletesen idomul a felÁltre, a ragasztÁ kÁtÁ zavarja, sÁt elÁsegÁti, hogy az anyag nedves. Arra kell nagyon vigyázni, hogy a bordák kÁzt a vasalÁt ne nyomjuk erÁsen, mert a palánk akkor belapulhat. A szÁgezt Ás ennél a méretarányánál megvalÁsÁthatatlan, kÁpzeljÁk el, e cm-es szÁgfej a maketten 50- szer kisebb, 0,4 mm lenne.

Ásjabb kÁpek az Áp-tÁsrÁl:

Â

A továbbiakban kevesebb szöveg lesz, az Áp-tás folyamatát inkább köpekben szeretném bemutatni.

{mospagebreak title=2.rész}

A cikk első részét azzal zártam, hogy az Áp-tás további folyamatáról is beszámoló cikket fogok megjelentetni a lap hasábjain. Nos elérkezett az a pillanat, amikor azt hiszem, ezt érdemes megtennem.

Következzen először néhány távlati kép:

A hajás Áp-tás famunkáiban semmi olyan nem volt, amit mások már ne ártak volna meg, úgyhogy azzal nem foglalkozom. A festéshez nincs valami nagy örökem, és főleg is tőle, mert ha ekkor az ember elront valamit, azt már lehet kijavítani. Ágy érzem most se nagyon remekeltem, először azt gondoltam, hogy csak pácolok és lakkozok, de a pácolás után olyan foltos volt a hajás oldal, hogy visszatértem a festéshez. Nem tudom, mások hogyan csinálják, nekem ez a pácolás sose jár be. A festés után, a festett és natúr részeket egyaránt matt fényű, hígított lakkal ecseteltem aranyozás volt a legkellemetlenebb, mert a festék olaj bázisú volt, beszívórgott a maszkolás alá, és ráadásul napok kellett várni mire megszáradt.

Á

Á  
Á

Á%os nÁhÁny kÁzeli kÁp:

Á  
Á

Á  
Á

Ami azt illeti fÁnykÁpÁsznak se vagyok igazÁn valami nagy tehetsÁg, sose sikerÁl igazÁn jÁ kÁpeket kÁszÁ-teni. tÁ sÁtÁt, vagy tÁ vilÁgos, vagy Áletlen, Ás mindig Áppen ott van ÁrnyÁk, ahol nem kellene.

ValÁszÁ-nÁ± a vaku a fÁ bÁnÁs, Ás termÁszetes fÁnyben biztosan jobb lenne, de hÁt egy panelban hol van termÁs fÁny.

Ebben az ÁllapotÁban a hajÁst mÁr csaknem teljesen kÁsz, mÁg a tatsÁtor vÁzÁjt kell elkÁszÁ-teni, Ás a taffelÁpÁ-tmÁny oldalÁra, az ÁgyÁ° lÁ'Ásek alÁ jÁn mÁg mindkÁnt oldalon 6db dÁ-szÁ-tÁ' tÁbla, ami sajnos a terv kidolgozva, arra nekem kell valamifÁle arabeszket kiÁtlenem. De ezeket majd csak kÁsÁ'bb fogom megcsinÁlni, kell valami vÁltozatossÁig a munkÁjban.

Á%pp ezÁrt most ÁttÁrek az Ágyuk elkÁszÁ-tÁsÁre. Kell 4db elÁ'renÁzÁ' 12 fontos, 16 db oldalra nÁzÁ' 6 fontos, Á fontos a taffelÁpÁ-tmÁnyre, Ágyhogylasz mivel foglalkozni az elkÁvetkezendÁ' tÁli estÁken. Azt, hogy mikÁpp gyÁrt mÁg nem dÁntÁttem el, valamikor kÁ-sÁrleteztem ÁlomÁntÁssel, nos akkor nem valami jÁl sikerÁlt, most Ájra megprÁbÁlom, ha nem jÁn be, akkor esztergÁlyozom fÁbÁl, mert fÁmesztergÁjm nincs.

TehÁt valÁszÁ-nÁ±leg januÁr is lesz mÁr, mire a kÁvetkezá' rÁsz sorra kerÁlhet, addig is mindenkinek jÁ ÁpÁ-tÁst.

hajÁsmester

{mospagebreak title=3. rÁsz}

Jácskáján megkésve, aminek okairól nem akarok írni, folytatom a sebek áprós-társának bemutatását, ami az ügyek elkészítéséről szól. Ez annak is komoly munka, aki ehhez megfelelő gépekkel rendelkezik, hájt még az olyannak, aki ehhez semmi sincs. Mit tehet? Elkészítette, ha van hozzá egy alkalmas ismerőse, vagy készen megvásárolja, vagy valahogy megkésze vele.

En ezt csináltam. Először próbálkoztam az alomintéssel. Köt probléma adódott, az alom felhúléte túl durva lett még talán le lehetett volna csiszolni, de az intécsbe nem tudtam megfelelően készpontos furatot készíteni. Furat nélkül az ügyös meg semmilyen.

Esztergálni fűzőt, csak ez maradt, mert ehhez egy eszközt otthon is össze lehet barkácsolni. Mint ezt itt.

Az alapja egy falpra rögzített műanyagcsatlós kisgép, aminek fejébe egy levágott fejű facsavart fogtam, vele szembe tartva csatlós egy L alakúra összeállított fa lapba szilvesztett jütők villanymotor tengelye. Egy készímasztás lemez kész. Túl sokat nem akartam vele bajlódni, ezért csak ideiglenesen lett rögzítve az egysz pillanatszerűtákkal. Megelőző vastagságú fa rődből levágtam az alapanyagot, a köt végébe szákságos vastagságú főről befűző egyik felét behajtottam a facsavarba, a másikat a villanymotor tengelyére húztam és májra indult is az esztergályozás. A furat készpontos lett. A köt csatlós egybeesésének a pontossága nem olyan fontos, mert a kész is kőzzel kell vezetni. Az elkészült ügyös oldalát árttam és egy vőkony rődből levágott csapot vertem bele. Most májra csatlós bronz szá-nál akról festőkkel kellett lefesteni és kész. Persze nem olyan ítványos mint a fém, de ha jól megközzel fémbe a esztergályozott ügyös sem éppen tökéletes másolata a korabeli ívegeknek. Itt mindenféleképp a precíz intés lenne a jás, de házilag kivitelezhetetlen.

Az ügyőtalpak elkészítéséhez az itt íthatás fém sablont készítem. Ezt egy megfelelő vastagságú ra elkészítésemre, egy krokodil csipesszel rögzítem, a szabad végénél satuba szorítottam, a hozzáíphetés részen lombfűréssel körbe vágtam, aztán tés reszeléssel kiigazítottam, majd kivéve a satuból a másikat oldalánál befogtam és megmunkálva befejeztem. A kerekeket a csővekhez hasonló módon esztergályoztam, az összeragasztás meg előlét sebb nehézséget nem okozott, ahogy a tengelyek elkészítése sem. Aztán pácolás, és a csővek felhúléte a lafettára. Itt a szágnak elő kell írni, mert előlétben beverhetetlen, vagy mindent szőtrepsz. Hogy miért nem festetem párosra az ügyőtalpakat? Mert úgy gondoltam, ez egy kalászhajás, ráadásul berber, és nem valószínű, hogy mindenben körvették az európai szokásokat.

Az ügyük felrakása a fedélzetre nem jelentett igazán nagy munkát, mert a tervből teljesen nyilvánvaló, hogy fixre voltak kötve és nem rendelkeztek vontatás kőttelekkel, azaz nem lehetett előre hátra mozgatni őket. Akkor hogyan ítták? Nos a korán íthajolva, ami nem lehetett valami kellemes elfoglaltság egy ítkőzet hevőben. Azért volt mindez így, mert a mozgatáshoz nem volt előg hely. Ezért nincs ügyőablak sem.

Végül a hűny kőp a hajásról, melyen májra rajta van a tájtor vőza, és a taffelőp-tőny oldaldőse is. Ez főkifaraghatatlan volt. Ezt az egyszerű dőst vőkony rőzdről hajlógattam és aranyfestéssel ellátva, az oldallapok ragasztottam, nem éppen a legjobban sikerült.

Á

Â Ezek a képek kiss  jobbák mint az előzőek, mert természetesen f nyben készültek,  s megtanultam azt is, hogy a felbontással nem szabad dolgozni, mert ez olyan hatást kelt, mintha nagy t  alá helyen nk a haj t, ami  gy a részletekben már nem valami szép képet mutat. A képélesség még mindig nem a legtökéletesebb.

Az építésben már jóval előbbre tartok, a vitorlákat megvarrtam, most készülnek a vitorla rudak. A befejező cikkem fog sz lni.

 cedv zzlettel: hajómester

 

{mospagebreak title=4.r sz} 

Ebben a részben a vitorlázat elkészítéséről, a k t lfon sr l, a haj ra való felszerelésről t jjez koltatom az

Megfigyeltem, a haj  p t sr l sz l  cikkek nem sokat foglalkoznak ezzel a t m vel, ezért a bemutatást most b veszem az előző részekhez képest.

 

A hajó vitorl zata az alábbi tervrajz szerint k sz l t 

Â

Â

Ez egy spanyol sebek vitorla tervezete, de mivel a hajás 80 %-ban megegyezik az algá-ri sebekkel, a vitorlázatot is bizonyára hasonlász volt.

Â

A vitorlázatot szánáshoz a rozsdavárás szánt viltasztottam, ami Mediterráneumban elággá elterjedt volt, ahogy az tál korabeli festményen is láthatás. A kalászok fáláttább kedvelták ezt a balás szint, ami már a láltányával fálelmet keltett. Kász-táshoz legjobb a sokat használt, agyonmosott pamutvászon. Ebben a szánben nem volt, ezért ájat kellett vásárolnom, de a felhasználás elátta forrás vászben alaposan kifáztem, ami csákkentette a merevságot. Az alábbiakban tatvitorla elkász-tását láthatjuk

Â

Â

A vitorla kiszabásához a tervrajzról másolatot kász-tettem egy papárlapra. Erre rárajzoltam a beszegáshoz szánt kátszeri felhajtáshoz 10 mm-t. Ez az anyag vastagságitás félágg, a vastagabb anyagnál tálbbet, a vákonyabbnál kevesebbet kell. A vitorlacsák-kok varrásí vonalait is ábrázoltam, ami megkálnti majd a további munkát. Ez a szabásminta.

Á vásznat kemény-tás vászbe áztattam, majd finoman kivasaltam. Ettál a vászon merev lesz, ami megkálnti á pontosabbá teszi a szabást. A szabásmintát a vászonra helyezve, náhány ponton ragasztás szalaggal a vászonhoz rááztve, puha, 2B-s, tompa hegyá ceruzával á egy vonalzával elágeztem a kálberajzást. A szabásmintát az anyagról leváve, a hiányzó részeket kász-tettem Arra is figyelni kell, hogy az anyag szávási vonalai megfelelően essenek. Ezt kálánsen a háromszá alakú vitorláknl lehet elszáni.

A kálvetkezé lápásben varrásáppel vágigvarrtam a vitorlacsák-kokat imitálás vonalat, majd já áles ollával kálrbev. a rajzot. A vitorla hosszabb oldalánál pontosan a szabási vonal mentán, a tálbbi részen kb. olyan 2 cm ráhagyással. Ez árt kell, nehogy a kásábbiek során kellemetlen meglepásben legyen részánk azáltal, hogy nem lesz elegendé anyag. A felhajtás, a varrás során az anyag házádik. Az utolsó oldal beszegáshonál nem biztos, hogy az eredetileg rajzolt vonalon adja ki a megfelelő alakot, ezért minden beszegás után a szabásmintával ellenárizzá, á ha kell, a rajzot másdosájuk. A sablonról természetesen a már beszegett oldal ráhajtási félátt levájjuk.

Â

Â

Â

Â

A hosszabbik oldal mentén megkezdtem a beszélgetést. Ennek első lépéseket a vitorla szegélyét bevezetem, azt a felhajtási vonalra fektetve egy 15 cm hosszú fémlemezt, forrasztással a kábelvel felereltem rá a kábelre és a rőszket a szájra vasaltam. Lépéseket ilyen módon végigmentem a vitorla oldalán. Ezt megismételtem újra a második felhajtással is. Ekkor már nem vizeztem, mert a víz az első felhajtás visszaegyenesedik. Ha a gyesegek voltunk, a vitorla szegélye teljesen egyenes fog adni.

Á

Á

Aztán varrásokkal végigvarrtam, majd a többi szegélyt megismételtem ezeket a lépéseket. Előtte persze a felhajtási vonal mentén levágtam. Az első vitorla kivételével minden szegély pontosan a vonalra került, ott kissé igazítani kellett. Ilyen okok miatt, ezért mindig a hosszanti varrásokra csúszkora merőleges oldalt hagyjuk utolsónak, mert nem mutat valami jó, ha az oldal nem párhuzamos a csúszkával. Ez a leírás természetesen csak a latin vitorlára igaz, más alakoknál más a szabály.

Lehet más módszer is. A behajtott félre egy maszkoló csúszkát ragasztunk. Ilyenkor a vízszint nem vizezzük. A felhajtás ugyanúgy történik, mint az előző esetben, vasalással a lemezzel. Végül a ragasztó csúszkát lefejtjük a behajtott végére vasaljuk. A csúszka leszedése meglehetősen macerás, ha ugyanis nem vagyunk óvatosak, a szájak szájakat magával viszi az anyag rojtos lesz. Ezért nem szoktam alkalmazni, annak ellenére, hogy sokkal pontosabb eredményt érhet el vele, mint az előzőben leírt módszerrel. Ha valaki kissé merev vitorlaszövet akar, a papírt akár szegélyben is hagyhatja,

A vitorlákra még egy erősítő csúszkát is kellett varrni a fogószálak kábeleket számára. Ez úgy készült, hogy egy 10 mm vízszintes csúszkát oldalánál 3-3 mm-t felhajtottam kábelre, a vitorlára rajzolva a felvarrás helyét, 5 cm-ként technokodragasztottam, majd levartam. Ez volt a legnehezebb.

Aztán a kész vitorlát újra jó kimostam, az óvatosan kivasaltam. Ez az óvatos azt jelenti, hogy a vasalás csak a helyre kell, nem hőzogatjuk, mert ekkor a vitorla olyan mértékben deformálódik, hogy kezdhetjük el a munkát a munkát.

A vitorlát kábelrel is el kell látni. Ezek a szegélyek a fogószálak kábeleket. A fogószálak kábeleket jelentkező gyakori problémák, a kábeleket vissza állnak, gyakran természetellenes pozícióba vesznek fel. Ezen ön úgy segítettem, hogy a végüket egy csepp ragasztással a vitorlához.. A többi munkát nem akarom részletezni, mert az egy szakkönyvet is megírtam.

Miután elkészültek a vitorlák nekikezdtem a vitorla rudaknak. Ezt a sorrendet mindenkinek ajánlom, mert a vitorlát a legnagyobb igyekezettel sem sikerül mindig pontosan varrni, azaz ha a kész vitorlák a vitorlák bizonyul az nagy bosszúság. Az OBI-ban vásárolt békka rudakból faragtam ki ezeket megfelelő alakra az a méretre. Az első az a vízszintes rudat darabok készült. A rudakat erősítettem barna festékkel a vitorlákra.

A kátfalászerelési munkákat nem akarom részletezni, mert erről is rengeteg az irodalom. A kátfalászat a tervrajz alapján készíthető.

A kátfalákat Á-gy fontam. Primitív, mint minden magam készítetté gép, de jóval másképp.

Á  
Á

Á

A kátfalék anyaga Anchor nevű horgoláscső. Kapható 10, 20, 40, 60, 80 á-as vastagságban. Az ettől vastagabb kátfalákat persze sodorni kell. Ezek kombinációjából viszont rengeteg sok máret hozható ki, olyan sok, amennyire nincs is szükség. Mivel csak fehér szálban kapható a festés kikerülhetetlen volt. Ez a használati utasítást követve egyszerű dolog. Az állás kátfaléhez barna ruhafestéket használtam. Mivel a gombolyag egyben nem festhető, motring kátfaláttem beléle úgy, hogy a dohányzást asztal szélére tekertem, hogy fessze ne gabalyodjon több helyen csőnél lazán. Itt kátfaláttem, aztán festettem, szárítottam, majd egy paprhengerre csavartam. A futás kátfalászat festéséhez alábbi keveréket használtam. Egy dl vízben megfázok 2 db teafiltert, 2 kávfőzőskanál kávfőt és egy csipetnyi szárga ruhafestéket teszek bele, ezzel egy tejeskávő szálnál állászatot kapok. A fonalat egyszerűen átházom az oldaton, paprhengerre csavarom és szárítottom, úgy ahogy a kátfalát készítem.

Egy jó tanács. A kátfalákat mindig a sodrás elát fessék meg.

Kátfalék a hajás kátfalászatról és vitorlázásról.

Á  
Á

Á  
Á  
Á  
Á

Á  
Á  
Á  
Á

Á  
Á

Á  
Á

Á  
Á  
Á  
Á

Á

Eredetileg úgy terveztem, hogy ez lesz a befejező rész, de nagyon sok munka van még hozzá. Olyanok, mint a csónak, a horgony, evezők stb, ezért ez a rész nagyon hosszú lenne. Így gondoltam, hogy az eddigi részt most ismertető további munkáim pedig egy újabb cikket írok majd.

Huszár László