

Algiri sebek Áp-tÁse.

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

A hajás Áp-tÁsÁnek egy internetről letöltött terv alapján kezdtem hozzá, a cikkben az eddig megszokott mádon, "IÁp-srÁ-l-Áp-sre" mutatom be a hajás 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 másolás Ázernél nyomtatattam ki 1: 50 méretarányban. A rajzon az eredeti IÁptÁk van adva svéd, angol Ás francia lábban, ebből kell Átszámolni metrikus mértékre.

Ráviden a hajás-pus tÁrtÁnetÁbál: barbareszk kalások fejlesztették ki a XVII szd. elején a fÁldkÁzi tengerei gÁj, 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 mádszerrel indult, a terv alapján megrajzoltam a gerinc Ás borda sablonokat ezeket papárból kivágtam Ás az alaplemezeire tapátaragasztással ráragasztottam, ez a mádszer sokkal pontosabb kivágtást biztosít, mint a szokásos karbon papáros Átmásolás. Árdekességként elmondom, hogy a bordasablonok kidolgozásán szám-tÁgÁpet használtam, a rajzokat scanneltem, kettévágtam, tÁkrÁztem, majd Ájra illesztettem, ez Ágy sokkal pontosabb eljárással 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 között méreteket adja meg ebből a palánk vastagságát - nálam 1mm - le kellett venni. A lamellák kivágtása után a papárt lemosással eltávolítottam, a hajás vÁzÁjt Ásszeállítottam, Ás a gÁrbÁleteknek megfelelően lecsiszoltam. Vigyázni kell arra is, hogy a hajás elején Ás vÁgÁn, ahol a vÁzvonala hajása nagy, a bÁvÁlÁ oldalon megfelelően ráhagyással dolgozzunk, kÁlÁnben a palánknak nem lesz megfelelő a felfekvés.

Az Áp-tÁs korai fÁziséből nincs kÁp, mert akkor még nem volt digitális gép, ezért 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 elkészése, ehhez egy tartókeretre volt szÁami a sÁlya hosszúra csavarozott kÁt fÁggÁleges, a felső részén a mellvéd ÁvÁnek megfelelően ledolgozott rÁteglemez bÁl Ás az erre szÁgezett vÁ-zsintes tartólemezből állt, aminek kÁzepén a mellvéd felső vonala szerint kivágtam, a bordák helyén kis bevágásokat alkalmaztam. A bordákat ezekbe illesztve a fedélzethez ragasztottam. Ezután a kÁtoldali Ágy fedélzet kÁvetkezett. Hasonlóan oldottam meg az orr Ás a tat Áp-tÁsÁt is.

Mivel a hajás nem kitbál ÁpÁl a megfelelő nyersanyag elteremtéséről magamnak kellett gondoskodni, a bordákat Á gerinclemez kÁ-sÁrletkÁppen - sokaknak talán megdöbbentő mádon -5 mm-es laminált padlÁbÁl kÁszÁtettem, tÁkÁletesen bevált, kissé nehéz fÁrszelni, de csiszolni annál kÁnnyebb Ás a palánkhoz is után semmi nem lábelÁle. A tÁbbi anyag vÁrtÁs bÁkk, ami rági kiselejtezett irodabÁtorokból származik, valamikor még fÁjbÁl gyártott azokat. Marjai is ezt ajánlotta. Sajnos a kÁszlet lassan kimerül. A feldolgozáshoz kell néhány alapgép, amit máj bemutatam egy korábbi cikkben. A bordázatra egy rÁteg palánk került, 1mm vastagságú, 4mm széles, 120 mm hosszú csÁ-kokból, de a vÁgeken természetesen elkeskenyednek, szélesednek Ás rÁvidÁlnek a szÁksÁg szerint felrakás kÁvetkezés, a máretre vÁgott palánkot vÁzbe Áztattam, Ágy nagyon kÁnnyen hajlik. Az ÁlÁt Ás a kÁzt bordákat faipari ragasztással bekentem, a kÁt vÁgÁt pedig pillanat ragasztással ragasztottam, majd megfelelő hámsÁkletek beállított vasalással a helyén szártottam, Ágy tÁkÁletesen idomul a felÁle, a ragasztás kÁtÁzavarja, sÁt elÁsegÁti, hogy az anyag nedves. Arra kell nagyon vigyázni, hogy a bordák kÁzt a vasalás ne nyomjuk erÁsen, mert a palánk akkor belapulhat. A szÁgezés ennél a méretarányánál megvalósÁthatatlan, kÁpzeljÁk el, e cm-es szÁgefj a maketten 50- szer kisebb, 0,4 mm lenne.

Ásjabb képek az Áp-tÁsról:

Á

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 folyamatjáról is beszéjmolás cikket fogok megjelentetni a lap hasábjain. Nos elérkezett az a pillanat, amikor azt hiszem, ezt érdemes megtennem.

Következzen el'szár nchány távlati köp:

A hajás Áp-tás famunkátaiban semmi olyan nem volt, amit mások már ne Ártak volna meg, Ágyhogy azzal nem foglalkozom. A festéshez nincs valami nagy Árkem, Ás fÁlek is tá'le, mert ha ekkor az ember elront valamit, azt már lehet kijavítani. Ágy Árzem most se nagyon remekeltem, el'szár azt gondoltam, hogy csak pácolok Ás 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 Ás natár részeket egyaránt matt fÁny, híg-tott lakkal ecseteltem aranyozás volt a legkellemetlenebb, mert a festék olaj bázisú volt, beszívárgott a maszkolás alá, Ás 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 tehetség, sose sikerül igazán jó kÁpeket kÁszÁ-teni. tÁl sÁtÁt, vagy tÁl 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 hÁjt egy panelban hol van termÁs fÁny.

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

Áopp ezÁrt most ÁttÁrek az Ágyuk elkÁszÁ-tÁsÁre. Kell 4db elÁ'renÁzÁ' 12 fontos, 16 db oldalra nÁzÁ' 6 fontos, Á fontos a taffelÁpÁ-tmÁnyre, Ágyhogyl lesz 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.

TehÁjt valÁszÁ-nÁ±leg januÁjr is lesz mÁjr, mire a kÁvetkezdÁ' 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 ismerős, vagy készen megvásárolja, vagy valahogy megkészd 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 műanyagcsigás kőp, aminek fejébe egy levigott fejű facsavart fogtam, vele szembe tartva csigás egy L alakúra összeállított fa lapba szillesztett jütők villanymotor tengelye. Egy készímasztás lemez kész. Túl sokat nem akartam vele bajlódni, ezért csak ideiglenesen lett rögzítve az egész pillanatszerűtákkal. Megelőző vastagságú fa rődből levigtam az alapanyagot, a köt végébe szűkséges vastagságú főrészel befűző egyik felét behajtottam a facsavarba, a másikat a villanymotor tengelyére húztam és májra indult is az esztergályozás. A furat készpontos lett. A köt csigás egybeesésének a pontossága nem olyan fontos, mert a kész is kőzzel kell vezetni. Az elkészült ügyös oldalát árttam és egy vékony rődből levigott csapot vertem bele. Most májra csatoltam bronz szálakat akról festékkel kellett lefesteni és kész. Persze nem olyan ítványos mint a fém, de ha jól megválasztom a fémbeállított esztergályozott ügyös sem éppen téves megoldás a korabeli ívegeknek. Itt mindenféleképpen a precizitás lenne a jés, de házilag kivitelezhetetlen.

Az ügyös talpak elkészítéséhez az itt látható fém sablont készítem. Ezt egy megfelelő vastagságú rődből elkészítve, egy krokodil csipesszel rögzítem, a szabad végénél satuba szorítottam, a hozzáíphető részen lombfűrésszel körbe vigtam, aztán tészelvel kiigazítottam, majd kivéve a satuból a másikat oldalánál befogtam és megmunkálva befejeztem. A kerekeket a csigákhoz hasonlóan mádon esztergályoztam, az összeragasztás meg előlét sebb nehézséget nem okozott, ahogy a tengelyek elkészítése sem. Aztán pőcolás, és a csigák felhúléte a lafettára. Itt a szűgnek elő kell írni, mert előlétben beverhetetlen, vagy mindent szőtrepsz. Hogy miért nem festetem pőrosra az ügyös talpakat? Mert úgy gondoltam, ez egy kalászhajás, ráadásul berber, és nem valószínű, hogy mindenben körvették az európai szokásokat.

Az ügyök felrakása a fedélzetre nem jelentett igazán nagy munkát, mert a tervből teljesen nyilvánvaló, hogy fixre voltak kötve és nem rendelkeztek vontatókkel, azaz nem lehetett előre hátra mozgatni őket. Akkor hogyan tárták? Nos a koránál íthajolva, ami nem lehetett valami kellemes elfoglaltság egy tközet hevőben. Azért volt mindez így, mert a mozgatáshoz nem volt előg hely. Ezért nincs ügyös ablak sem.

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

Á

Â Ezek a képek kissé jobbak 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 helyzen 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 tájékoztatom 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 májr a látványával 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 merevsággát. 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 tábbet, a vákonyabbnál kevesebbet kell. A vitorlacsák-kok varrásísi vonalait is ábrázoltam, ami megkálnnyá-ti majd a további munkát. Ez a szabásminta.

Á vásznat kemény-tás vászbe áztattam, majd finoman kivasaltam. Ettál a vászon merev lesz, ami megkálnnyá-ti áspontosabbá teszi a szabást. A szabásmintát a vászonra helyezve, náhány ponton ragasztás szalaggal a vászonhoz ráágtve, puha, 2B-s, tompa hegyá ceruzával ásp egy vonalzával eláágeztem a kálberajzást. A szabásmintát az anyagról leváve, a hiányzó rászeket kiegészá-tettem Arra is figyelni kell, hogy az anyag szávási vonalai megfelelően essenek. Ezt kálánsen a hájromszágg alakó vitorláknl lehet elszáni.

A kálvetkezé lápásben varrásággáppel vágigvarrtam a vitorlacsák-kokat imitálás vonalat, majd jáás áles ollával kálrbev. a rajzot. A vitorla hosszabb oldalánál pontosan a szabási vonal mentán, a tábbi rászen kb. olyan 2 cm ráhagyással. Ez árt kell, nehogy a kásábbiek során kellemetlen meglepásben legyen rászánk azáltal, hogy nem lesz elegendé anyag. A felhajtás, a varrás során az anyag házadik. Az utolsá oldal beszegásánál nem biztos, hogy az eredetileg rajzolt vonalon adja ki a megfelelő alakot, ezért minden beszegás után a szabásmintával ellenárizzá, ásp ha kell, a rajzot másdosájuk. A sablonról természetesen a májr beszegett oldal ráhajtási féláát 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 fóliát, forrasztással a kábelvel felereltem rajta a kábelre és rácszt 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 ¼gyesek 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 csúszkókra merőleges oldalt hagyjuk utolsónak, mert nem mutat valami jó, ha az oldal nem párhuzamos a csúszkókkal. Ez a leírás természetesen csak a latin vitorlára igaz, más alakoknál más a szabály.

Lehet más módszer is. A behajtandó fóliára egy maszkoló csúszkót ragasztunk. Ilyenkor a vízszint nem vizezzük. A felhajtás ugyanúgy történik, mint az előző esetben, vasalással a fólia lemezzel. Végül a ragasztó csúszkót lefejtjük a behajtást véglegesre vasaljuk. A csúszkó 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 csúszkót is kellett varrni a fogószálak kábeleket számára. Ez úgy készült, hogy egy 10 mm vízszintes csúszkót 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, és óvatosan kivasaltam. Ez az óvatos azt jelenti, hogy a vasalás csak rajhelyezkedik, 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 szegélykábellek a fogószálak kábeleket. A fogószálak kábeleknél jelentkező gyakori probléma, a kábeleket vissza állnak, gyakran természetellenes pozícióba vesznek fel. Ezen ön úgy segítettem, hogy a végül egy csepp ragasztással a kábelre tettem 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, és ha a kész vitorla rövidnek bizonyul az nagy bosszúság. Az OBI-ban vásárolt barna rudakból faragtam ki ezeket megfelelő alakra és méretre. Az első és a vízszintes rudat darabokból készült. A rudakat erős barna festékkel szívtattam.

A kárpitosi munkákat nem akarom részletezni, mert erről is rengeteg az irodalom. A kárpitoszat a tervrajz és a hajókészítés kárpitos alapjain kárpitosítható.

A kárpitosokat a gy fontam. Primitív, mint minden magam készíttettem gőp, de jó másképp.

Á
Á

Á

A kárpitos anyag Anchor névű horgoláscső. Kapható 10, 20, 40, 60, 80 áras vastagságban. Az ettől vastagabb kárpitosokat 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 kárpitos egyszerű dolog. Az illékony kárpitoshoz barna ruhafestéket használtam. Mivel a gombolyag egyben nem festhető, motring kárpitosítottam beléle úgy, hogy a dohányzó asztal szálra tekertem, hogy össze ne gabalyodjon több helyen csőrnél lazán átkárpitosítottam, aztán festettem, szárítottam, majd egy papírhengerre csavartam. A fűző kárpitosított festéséhez alábbi keveréket használtam. Egy dl vízben megfűző 2 db teafiltert, 2 kárpitoskál kárpitos és egy csipetnyi szárga ruhafestéket teszek bele, ezzel egy tejeskávő szálnál készíttettem. A fonalat egyszerűen áthozom az oldaton, papírhengerre csavarom és szárítottam, úgy ahogy a kárpitos írtam.

Egy jó tanács. A kárpitosokat mindig a sodrás eltt fessék meg.

Kárpitos a hajók kárpitoszatáról 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