

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. kÁzepÁi Ájtette a spanyol Ás a francia haditengerészet is. Nem csak hadi, de kereskedelmi forgalomban is elÁfordult. Az Áp-tÁsÁ szokásos lamellás Ásszerakás módszerrel indult, a terv alapján megrajzoltam a gerinc Ás borda sablonokat ezeket papÁrba kivÁgtam Ás az alaplemezeire tapÁtarasztÁval ráragasztottam, ez a módszer sokkal pontosabb kivÁgást biztosít, mint a szokásos karbon papÁros ÁtmÁsolás. Árdekességként elmondom, hogy a bordasablonok kidolgozásán szÁjmÁ-tÁgÁpet hasznÁltam, a rajzokat scanneltem, kettÁvÁgtam, tÁkrÁztem, majd Ájra illesztettem, ez Ágy sokkal pontosabb elÁjárás mind a fÁloldal karbon papiros ÁtmÁsolása. Persze ez egy tÁrelemjÁtÁk, mert ahhoz hogy pontosan illeszkedjen, szÁksÁg van a scannelÁs után egy-kÁt fokos forgatÁsra, Ás a scannelÁsnál is el kell talÁlni a megfelelő bontÁst ahhoz, hogy a mÁret ne vÁltozzon. Mivel a bordarajz a palÁnkozott mÁreteket adja meg ebből a palÁnk vastagsÁgát - nálam 1mm - le kellett venni. A lamellák kivÁgása után a papÁrt lemosÁssal eltÁvolÁtottam, a hajók vÁzÁt ÁsszeÁllÁtottam, Ás a gÁrbÁleteknek megfelelően lecsiszoltam. VigyÁzni kell arra is, hogy a hajók elején Ás vÁgÁn, ahol a vÁ-zvonal hajÁsa nagy, a bÁvÁlÁ oldalon megfelelő rájhagyÁssal dolgozzunk, kÁlÁnben a palÁnkna nem lesz megfelelő a felfekvése.

Az Áp-tÁsÁ korai fÁziséjénél nincs kÁp, mert akkor még nem volt digitális gép, ezÁrt csak szÁbeli beszÁmolás. A gerinclemez kiszabásánál a gerincet figyelmen kÁ-vÁl hagytam, az csak később kerül felragasztásra. Ezután kÁvetkezett a fedélzet palÁnkozása, majd a mellvÁdet tartÁ bordák elkÁszÁ-tÁse, ehhez egy tartÁkeretre volt szÁami a sÁlya hosszÁra csavarozott kÁt fÁggÁleges, a felsÁ rÁszÁn a mellvÁd Á-vÁnek megfelelően ledolgozott rÁteglemez bÁl Ás az erre szÁgezt vÁ-zszintes tartÁlemezbÁl Ájlt, aminek kÁzepÁt a mellvÁd felsÁ vonala szerint kivÁgtam, a bordák helyén kis bevÁgÁsokat alkalmaztam. A bordákat ezekbe illesztve a fedélzethez ragasztottam. Ezután a kÁtoldali ÁgyÁ fedélzet kÁvetkezett. Hasonlóan oldottam meg az orr Ás a tat Áp-tÁsÁt is.

Mivel a hajók nem kitbál ÁpÁl a megfelelő nyersanyag elÁteremtÁsÁrÁl magamnak kellett gondoskodni, a bordákat Á gerinclemez kÁ-sÁrletkÁppen - sokaknak talÁjn megdÁbbentÁ módon -5 mm-es laminÁlt padlÁbÁl kÁszÁtettem, tÁkÁletesen bevÁjt, kissÁ nehÁz fÁrÁszelni, de csiszolni annÁl kÁnnyebb Ás a palÁnkozÁs 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 feldolgoÁshoz kell nÁhÁny alapgÁp, amit máj bemutatam egy korÁbbi cikkben. A bordázatra egy rÁteg palÁnk kerül, 1mm vastagsÁgÁ, 4mm széles, 120 mm hosszÁ csÁ-kokbÁl, de a vÁgeken természetesen elkeskenyednek, szÁlesednek Ás rÁvidÁlnek a szÁksÁg szerint felrakÁs a 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 hÁmÁrsÁkletekre beÁllÁtott vasalÁval a helyén szÁjÁtottam, Ágy tÁkÁletesen idomul a felÁleire, 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 ennÁl a mÁretarányánál megvalÁsÁthatatlan, kÁpzeljÁk el, e cm-es szÁgefj a maketten 50- szer kisebb, 0,4 mm lenne.

Ásjabb kÁpek az Áp-tÁsrÁl:

Á

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

{mospagebreak title=2.rész}

A cikk első részét azzal zártam, hogy az Áp-tás további folyamatáról is beszámoló cikket fogok megjelentetni a lapombamon. 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 láttak 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 jött 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 fÁnykÁpÁsznek 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 termÁszes fÁny.

Ebben az ÁllapotÁban a hajÁtest mÁjr csaknem teljesen kÁsz, mÁg a tatsÁtor vÁzÁjt kell elkÁszÁ-teni, Ás a taffelÁpÁ-tmÁny oldalÁra, az ÁgyÁ° lÁ'Ásek alÁ jÁjn 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 megcsinÁjni, kell valami vÁltozatossÁig 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.

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

hajÁmester

{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 megvárja, 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 fűző, csak ez maradt, mert ehhez egy eszközt otthon is össze lehet barkácsolni. Mint ezt itt.

Az alapja egy falpra ragasztott műanyagcsigás kisgép, aminek fejébe egy levágott fejű facsavart fogtam, vele szembe tartva csigára egy L alakúra készített lapba szűlyesztett jétek villanymotor tengelye. Egy készmasztás lemez kész. Túl sokat nem akartam vele bajlódni, ezért csak ideiglenesen lett ragasztva az egysz pillanatszerűtől. Megelőző vastagságú fa rődből levágtam az alapanyagot, a két végébe szűkséges vastagságú fűrészvel befűző egyik felét behajtottam a facsavarba, a másikat a villanymotor tengelyére húztam és májra indult is az esztergályozás. A furat készpontos lett. A két csigás egybeesésének a pontossága nem olyan fontos, mert a kész is kőzzel kell vezetni. Az elkészült ügyös oldalát árttam és egy vékony rődből levágott csapot vertem bele. Most májra csigák bronz szára akárl festékekkel kellett lefesteni és kész. Persze nem olyan látványos mint a fém, de ha jól megvázzák fémbe a esztergályozott ügyös sem éppen tőletes másolata a korabeli lávegeknek. Itt mindenféleképp a precizitás lenne a jés, de házilag kivitelezhetetlen.

Az ügyőtalpak elkészítéséhez az itt látható fém sablont készítem. Ezt egy megfelelő vastagságú rődből elkészítve, egy krokodil csipesszel ragasztom, a szabad végénél satuba szorítottam, a hozzájárhat a részen lombfűréssel körbe vágtam, aztán tő reszelővel kiigazítottam, majd kivéve a satuból a másikat oldalánál befűző gy megmunkálva befejeztem. A kerekeket a csigákhoz hasonlóan mádon esztergályoztam, az összeragasztás meg előlősebb nehézséget nem okozott, ahogy a tengelyek elkészítéséről sem. Aztán pőcolás, és a csigák felhúléte a lafettára. Itt a szűgnek elő kell őrni, mert előlőben beverhetetlen, vagy mindent szőtrepsz. Hogy miért nem festetem pőrosra az ügyőtalpakat? Mert őgy 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 vontatók készletekkel, azaz nem lehetett előre hátra mozgatni őket. Akkor hogyan tőltőttők? Nos a korán áthajolva, ami nem lehetett valami kellemes elfoglaltság egy őtközlet hevőben. Azért volt mindez őgy, 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 taffelőpőtmőny oldaldőse is. Ez főkifaraghatatlan volt. Ezt az egyszerű dőst vékony rőzdről hajlőtgattam és aranyfestéssel ellőtvá, az oldallapok ragasztottam, nem éppen a legjobban sikerőlt.

Á

Â Ezek a képek kiss  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: haj mester

 

{mospagebreak title=4.r sz} 

Ebben a részben a vitorlázat elkészítéséről, a k t fon 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 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 merevságot. Az alábbiakban tatvitorla elkász-tását láthatjuk

Â

Â

A vitorla kiszabásához a tervrajzról májsolatot kász-tettem egy papárlapra. Erre rárajzoltam a beszegáshoz szánt kászteri 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 rálgzátve, puha, 2B-s, tompa hegyá ceruzával ásp egy vonalzával elágeztem a kálberajzást. A szabásmintát az anyagról leváve, a hiányzó részeket kieszá-tettem Arra is figyelni kell, hogy az anyag szávási vonalai megfelelően essenek. Ezt kálánsen a hájromszálg alakú vitorláknl lehet elszáni.

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

Â

Â

Â

Â

A hosszabbik oldal mentén megkezdtem a beszélgetést. Ennek első lépéseket a vitorla szegélyét bevezetem, azt felhajtási vonalra fektetve egy 15 cm hosszú fémlemezt, forrasztással a kábelvel felereltem rá a kábelre és rácszt az szíjra vasaltam. Lépésekenként ilyen módon végigmentem a vitorla oldalán. Ezt megismételtem újra a második felhajtással is. Ekkor már nem vezettem, mert a végtől az első felhajtás visszaegyenesezik. 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 igaztani kellett. Ilyen okok miatt, ezért mindig a hosszanti varrások cső-kokra merőleges oldalt hagyjuk utolsónak, mert nem mutat valami jó, ha az oldal nem párhuzamos a cső-kokkal. Ez a leírás természetesen csak a latin vitorlára igaz, más alakoknál más a szabály.

Lehet mászkál is. A behajtandó félre egy maszkoló cső-kot ragasztunk. Ilyenkor a végső nem vizezzék. A felhajtás ugyanúgy történik, mint az előző esetben, vasalással és lemezzel. Végül a ragasztó cső-kot lefejtjük a behajtást véglegesre vasaljuk. A cső-k leszedése meglehetősen macerás, ha ugyanis nem vagyunk átvatosak, a szíj a szíj lakat magával viszi és 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 cső-kot is kellett varrni a fogószálak kábeleket szíjmákra. Ez úgy készült, hogy egy 10 mm vastagon cső-kot oldalból 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 átvatosan kivasaltam. Ez az átvatos azt jelenti, hogy a vasalás csak ráhelyezzük, nem hűtjük, mert ekkor a vitorla olyan mértékben deformálódik, hogy kezdhetjük el a munkát a munkát.

A vitorlát kábelrel is el kell látni. Ezek a szegélykábellek és a fogószálak kábeleik. 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 ráigazítottam 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 pontos mértékben varrni, és ha a kész vitorlák rövidnek bizonyul az nagy bosszúság. Az OBI-ban vásárolt békka rudakból faragtam ki ezeket megfelelő alakra és méretre. Az első és a második rudat darabokból készült. A rudakat erősen hűtött barna festékkel szívtattam.

A kárpitosi munkákat nem akarom részletezni, mert erről is rengeteg az irodalom. A kárpitoszat a tervrajz és a hajókészítési kárpitosz alapjain kárpitoszható.

A kárpitoszokat a gy fontam. Primitív, mint minden magam készíttettem, de jó munkák.

Á
Á

Á

A kárpitoszok anyaga Anchor nevű horgoláscső. Kapható 10, 20, 40, 60, 80 átmérőű vastagságban. Az ettől vastagabb kárpitoszokat persze sodorni kell. Ezek kombinációjából viszont rengeteg sok márt hozható ki, olyan sok, amennyire nincs is szükség. Mivel csak fehér szálban kapható a festés kikerülhetetlen volt. Ez a használati utasítást kárpitoszve egyszerű dolog. Az illékony kárpitoszhoz barna ruhafestéket használtam. Mivel a gombolyag egyben nem festhető, motring kárpitosz-tettem bele, hogy a dohányzó asztal szálra tekertem, hogy össze ne gabalyodjon több helyen csőrnél lazán átkárpitosztam, aztán festettem, szárítottam, majd egy papírhengerre csavartam. A futó kárpitosz festéséhez alábbi keveréket használtam. Egy dl vízben megfőzök 2 db teafiltert, 2 kárpitoszkanál kárpitosz és egy csipetnyi szárga ruhafestéket teszek bele, ezzel egy tejeskávát készítek. A fonalat egyszerűen áthúzom az oldaton, papírhengerre csavarom és szárítottom, hogy ahogy a kárpitosz látható.

Egy jó tanács. A kárpitoszokat mindig a sodrás elött fessük meg.

Kárpitosz a hajók kárpitoszát és a vitorlázást.

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