

A H.M.S. Victory Áp-tÁse

Contributed by viola

2004. October 18. Monday 19:59

Last Updated 2007. September 04. Tuesday 11:28

There are no translations availableA cikksorozatban nyomkÁvethetjÁk a szerÁ hajÁjnak Áp-tÁsÁt.

- Alap :Á Panart VICTORY

- MÄretÁny: 1:78

- Teljes hossz: 1300 mm

FotÁmaratott dÁ-szÁ-tÁsek, az Ásszes ÁgyÁ az ÁgyÁnyÁ-lÁsok keretezÁse, a hajÁfenÁk rÁz borÁ-tÁsÁnak anyaga tartalma a kittnek.Á A kitt Ájra 82 e pÁnz.

A gerinc Ás a borda ÁsszerakÁsa hagyomÁnyos mÁdon tÁrtÁnt. A csomagban lÁvÁ lemezekbÁl a lÁzerrel mÁjr kivá elemeket ki kell szÁpen szedni, lesorjÁzni, sorrendben felilleszteni beÁllÁ-tani, be kellett illeszteni egyidejÁleg kÁt fedÁlzetet ami kÁsÁbb nem lÁjthatÁ (elsÁsorban merevÁ-tÁ feladatuk van) tovÁbbÁj 3 sor 10 x 5 mm lÁcet, melyek a a lÁjthatÁ fedÁlzeti rÁszeken lÁvÁ Ágyukat fogjÁjk tartani. Ha ez megvan az egÁszet szÁpen Ássze kell ragasztani.

A fenti rajzon talÁjn lÁjthatÁ, hogy vÁjz ÁsszeÁllÁ-tÁs mibÁl Áll Ás hol vannak a majdan ÁgyÁtartÁ feladatot ellÁjtÁ lÁ. Nem egy nagy kunszt.

A kitt doboza a fa alapanyagokkal.

FotÁmaratott kÁlsÁ dÁ-szÁ-tÁ elemek.

Ágyócsővek , drót , Ás a róz bor-tás lemezei.

A kitt egyb darabjai , oszlopok , csigák , hálá³ stb.

Fedőzeti rások alapanyaga , Ágyány-lások keretei , csigák , kátelek. A kátel rendk-vál¹l kevés. Biztosan kell m sok mretben Ás mterben is.

Ilyen táblák³l vannak kivágvá lózerrel a fbb darabok. Mint gerinc , bordák , stb.

Ez a f'fedőzet . Ebben az állapotban már az alapra fel van ragasztva a fedőzet padlázata. A padlázat 0,5 x 3 mm x 900 mm mahagá³ni . Ezt 60 mm hosszó darabokra vágva fól hossz eltolással kell felragasztani az alapra.

Itt már az Ásszeáll-tott gerincre Ás bordázatra kerül az első palá³nsor. Anyaga hárs 2x 6X 900 mm . Megjegyzem ennél a há³nál nem lehet egy rötég palá³nkkal dolgozni. A Price de Neuchatel (Constucto) esetében (ami szintén dupla palá³kozás⁰) elég volt , s't jobb , csak az első palá³nsort felrakni nagyon gondosan , mert az első sor 2,5 mm vastag mogyorá³ fa anyag. Szó³pen felrakva Ás Ásszeecsizolva nagyon mutatás. Ennek az első palá³nsora hársfa. Kávetkezésá³ppen muszá³ij felrakni mert ez adja a stabilitást , majd a 0,5 mm mahagá³ni má³sodik sort mert csak Ágy nöz majd ki já³l. A puha há³rssal ká³nnyá³ dolgozni , de nem maradhat vógleges , hiszen puhafa lóvón polá³-rozhatatlan. Ezért az első sor felrakásának precizitásá³ra ká³lálá³ná³sebb figyelmet nem fordítottam . Lá³tszik is.

A hajás felállításában az alsó fedélzet már a helyén. Látjuk a korábban említett két stabilizációs fedélzet sávját is. A fedélzeti nyílásokat az eredeti terv nem keretezteti körbe mert a majdani kerékhelyénél a fedélzeti rács miatt nem lehet. Ám viszont a tervet eltervelem a lejáratot nyithatóan kívánom majd elkészíteni és lejárás írásban a körbe ami szintén lehet. Ezért kereteztem le a fedélzeti nyílást. A keresztben látható rudcskákat a ragasztásig maradnak.

A látható szinten változtatással a rajzokhoz képest. Eredetileg a tatkabinokba nem lehet belépni. Ám így szeretném ha a belépés biztosított lehetne, hogy sikerül-e az majd elvlik. Ezért a tatkabinok padlóját szinten lepadlóztam falait fehérre festettem. A padlózás kábelbeni állapotot mutatja a kép.

Felállításban a hajás. Az alsó fedélzet melletti hajásoldal (ahol is majd ügyük lesznek a csipetők látszanak) csak a palánkhoz. Ami azt jelenti, hogy a bordák belső fele nincs burkolva. Valószínűleg az eredeti is volt. Ám belső is leburkolom az alsó fedélzet oldalát és a benyúló felfedélzet alját. Talán mutatásabb lesz. A burkolást mint a hajás testen. Egy réteg hárs, majd a mahagóni.

A leírás szerint ha kész az első (belső) palánk sor (a hárs) csiszolás után ragasztással le kell kenni a vitorlák a hajástestet. Abból a célból, hogy majd az ügynyílások kivágásakor (két borda között ügynyílás is kegybemaradjon a palánk sor. Ám ezt nem tartottam megbízhatónak ezért mikor a palánkhoz kb. 2/3 nál tartott a legfelső szímmel a vitorlák (mert ekkor még jó lehet a feni alulról is) meggyantával és a vegyaport paplannal belső is megerősítettem. Ez később nem lehet az és biztosítja, hogy a 104 ügynyílás kivágásakor ne essen esetleg a palánkok. Remélem. A képen a már megszilárdult meggyantás paplan látható még eldolgózás (szintben csiszolás előtt).

A fenti képeken az látjuk, hogy eldolgózás előtt hogyan nézett ki a belső felkasított vegyaport a meggyantával.

2004.02.16.

Az első sor palánkkal elkészült hajótest.

A második palánsor felhelyezése.

A második fedélzet a kormánykerékkel, második sor palánkozás kábelben.

Ezek a halszájknak látszó valamik a mentőcsónakok fűszeragasztott vázai. (gerinc , borda)

A befestett fűtőfedélzet szírad. Az eredeti fűtőfedélzet nyers színű . A hajón a tarcsa fűtőt színű . A festést diófakéreggel amit az asztalosok használnak oldottam meg. Így sötétbarna lett.

Igy néz ki a fűtőfedélzet festés után , vagy akár gyári formájában . (a szárszárakra gondolok)

•gy nöz ki mőhviasszal valő Ájtdőrsőőő utőjn . (nincs sző'ő'sőődőő)

Festő alatt az egyik őjrboc platformja. (kőtszer kell festeni.)

A hőrom őjrboc

Az elkőszőőlt mőisodik sor palőnkozőis , nyers őjllapotban . A csizolőis , hibajavő-tőis , porustőmő-tőő , stb. ezutőjn kővetkezik.

Az egyik keresztőd , főkőőő őjllapotban.

A fenti keresztőd kőőőő őőő rőőő leburkolva 3x0,5 mm lőőekkel.

Folytatősa hamarosan...

A csiszolt porsztípműtett testen, felrajzolás után az ígyány-lícsok elkészítése.

A kész ígyány-lícs sorok a testen. Készítsen a majdani bejáratit ajtó. Elkészítés módja : Felrajzoltam (sablon) a ny-lícsokat majd 5 mm fűrészvel nagy fordulatszámú géppel kifartam a jelölések közepén. A fűrésznek ójnak illesznie kell lenni. Azért kell a nagy fordulatszám, hogy ne tőpje a fűrész a fát . Utána nagyfordulatú 10000-300000 gá 3 mm spirálhornyó ujjmaróval a rajz szerint kimunkáltam a ny-lícsokat, majd reszelővel kiigazítottam a sarkokat ill. a kisebb hibákat.

Itt látszik , hogy nem kell nagyon pontosan kidolgozni a ny-lícsokat, mert a később belekerülő ígyány-lícs keretek peremével takarják az esetleges hibákat. Az alsó alig látható ígyános a feljelölés nem volt pontos, a jelölés szerinti készítés mint látszik a szőlőre sikerült. Nem nagy baj a keret takarni fogja.

A tattkabin falainak beillesztése, felragasztása. A test nagyon könnyű csiszolóval átvázva lecsiszolva 800-as papírral. Egy el van készítésre a festésre. Ha nem lenne festve természetesen nem szabadna kigittelni, de akkor nem

kellene. A natúr felületen 0,1 mm 0,05 mm rás vagy egyenetlenség alig vagy egyáltalán nem észrevehető. A szárnre felület viszont nagyon kidobja a hibákat.

Az okkersírga oldal festett állapotban. A tölbbi rész kitakarva.

Az egyik mentá'snak palánkó's ká'zben . Négy darab ká'szál, ká'lá'nbá'z mő'reteken.

Az egyik fedőzeti á'gyá'. Az innen eső tengely fedő'lemező'bál mő'g hiányzik 2 szeg. Egyő'bkő'nt az á'gyá' 12 dar (ha jál szá'moltam)

Egy más'ik mentá'snak palánkó'sa. A palánk mő'rete 3x0,5 mm!

Egy felszerelésre kész keresztmód.

A fenti keresztmód készíti képe.

A taposó készletek bandázsolva raktam fel. Előző macerálás ekkora helyen felrakni a bandázst, de lesz ez még rosszabb is.

A rózsa készlet tartás és a keresztmód hosszabát tartás anyag 0,6 mm.

Ezen talán jobban látszik a készlet elkészítését. Természetesen a munka csak csipesszel ill. csipeszekkel meg. Összevesebb kisebb kézzel lehet, hogy menne.

Az űgyűnyű-űsok ajtajai alap anyag szinten. Alul 2 szűl 6x2 mm hűrs űc rajta 0,5x6 mm mahagűni kűzte a trutyi a ragasztű.

A fentiek kűrbecsiszolűs utűjn.

A fenti ajtűk pirosra festve űs felragasztva az ajtűk kűlsű fekete fedele. Kell belűle kb. 70 db.

Itt talűjn jobban űtszik egy ajtű kűsz űllapotban műg vasalűs nűlűl.

A hajás test a korábban mutatott sárga festés utáni fekete festéssel. Természetesen a dőrzogerendák, ajtók, ágyak, mág sehol.

A tattedézet kálsá burkolatjának felragasztása. Az ablakok mággátt az "áveg" dakronból van.

A hajás vízvonal alatti részre kerélsá vízrész burkolat felragasztás közben. A rész felett íthatás papírcsá vízvonalat jelzésé segédeszköz.

A második részben mutatott halszájkák, és a harmadikban íthatás bordázás alatt ívák csásnak mág mindig fés elrehabilitált állapotban. Ez a kép kb. 1:1.

Ezek a csásnak padládeszközji lesznek.

Lassacska;in befejez'dik a v'z-vonal alatti test r'z lemezekkel val' burkol'sa. A k'open 2:1 nagy-t'sban l' that' a lemezel's.

Az 'gy'ny'-l'sok be'p-tve a testbe. A ny'-l'soknak beny' oldalfalat is k'sz'tetem (ezt a le-r's nem tartalom ez is turb'z'snak h'-vom , lehet , hogy helytelen') mert az 'gy'cs'vek mellett be lehetett volna l'itni a haj'testbe.

Az 'gy'ny'-l'sok feletti vasalatok felhelyez'se. Az eredeti haj'n ezek a vasalatok a fekete r'szen vannak. 'on az'tetem a fekete vasalatot s'rga oldalra mert szinten 'gy mutat'sabb.

Az oldals' fekete d'rzsgerend'k felhelyezve. A d'rzsl'cek a pal'inkoz'ssal p'rhuzamosak. Az eredetin a fekete fest's vonalvezet'se nem k'veti a pal'inkoz's vonal't. Ezt a megold't mutat'sabbnak 's logikusabbnak tartom. (

lehet vitatkozni !! bűj r vűj ltoztatni műj r nem sokat)

A bug Őpű-tűsűnek kezdete.

A bug az oldalgerendűkkel felűrűl.

Ugyanaz oldalnűzetben.

Az orrkabin a helyűn. A rűzsaszű-nű kockűk fűűű műűg csapűajtűk kerűűnek. (ha el nem felejttem).

Szemből a hajás. Egy dőrzogerenda a röz burkolat határán móg hiányzik.

A tat felől móg, természetesen főkész állapotban. A v-z alatti röz bor-tás móg nem teljesen kész. A gerinc ragasztás (rögztás) problémát okoz. Móg sokat kell vakaróznom m-g kitaláalom milyen ragasztás hajlás a behajlított röz lemezeket biztonságosan megtartani

Itt az íthatás, hogy milyen kőrtörögztás szemeket kell gyártanom, hogy valamelyest mutatás legyen s hasonlít az eredetire. A kőpen alul íthatás 2 db szem az amit a készletben adnak. A felől íthatás 2 db szem ami karikával van ellátva az íltalam gyártott. Kell belé kb. 200 db. A fűrumban egy rásban ilyesmire gondoltam amikor a modell felturbázását említettem. A röz drótot sk. kell lehőzni, kőt okbás. Egyőst nem biztos, hogy kapsz megfelelő mőrsőrt (nekem 0,55 mm kell ehhez) mőrsőrt amit kapsz, ha mőretben jás is, de így. Lgy drótbás nem lehet ilyesmit csinálni, vagy a szemeket le kell ezáttel forrasztani. Abba meg nyugival bele lehet unni. Ha pl. 1,2 mm drótot kilgyás-tasz, vagy eleve lgy, mire lehőzod 0,55 mm mőre olyan kemőny lesz, hogy vidáman lehet vele dolgozni.

Most olyan fűzisban tart a munka, hogy ítványos vőltőzások nincsenek. Sok egyforma győ, sok, ny-lásfedől, sok fenőklemez stb. s, hogy ezekből 1-10-vagy 88 van kész az kőpileg mindegy, de munkaidőben nem.

Az Ágyány-Íst tartás vasalat "zsanéjai" helyekre rágz-tve.

Az Ágyány-Ís ajtaja felszerelve, a 2 db felső nyit ill. rágz-tá'kállel, és az alsó behözés kállel. A felső furaton keresztül a hajótestbe mennek az Ágyány fál, az alsó az ablakon keresztül az Ágyányok mellé.

Egy Ágyány-Ís ajtó kállel. A felső kállel rágz-téshez van szék az 5. részben mutatott kállel szemekre. Ásszerelve kállelkel Íthat az alábbi kállel.

A galion felső rágzozata és a horgonydaruk.

A tatt galéria fálkállel állapotban. Ezen a kállel valamennyire Ítszanak a májr beállított Ágyányok is.

Az Ágyöny-Ások Ás Ágyk beÁpÁ-tve , kÁtelekkel , ablakkal.

A csÁnak csÁsztatÁ.

A majdnem kÁsz galion. HiÁnyoznak a galionfigurÁk Ás az orrÁrboc Ás kapcsolt rÁszei. (majd legkÁzelebb ?)

A fenÁkveret Ás kormÁny kÁsz Állapotban.

Aki hasonlÁ fenÁkverettel ellÁított hajÁt kÁ-vÁjn ÁpÁ-teni a lezÁrÁsok (gerinc , hajÁorr , hajÁfar) kÁsz¼ljÁn fel e halom problÁmÁra Ás macerÁra a ragasztÁst illetÁen.

Á

A fedélzeti rakodányál

Ás lőpcséje (a terveken nincs rajta) az eredeti hajónál felfedezni véltem ezért megpá-tettem.

A rakodányál-Ások fedelei illetve rőcsozata.

A főlig nyitott ajtó hivatott az eláz kőpen lőtható lőpcsé "lőthatóvő" tőtelőre.

Főfedélzeti Ágyó

A hőtőben a kormányÁllás őcs tattkabin őszlete.

hőz kőtelekkel. A visszafogó kőtelek mőg hiőnyoznak.

A főfedélzeti Ágyó felőlnőzetben.

A fedélkőzi Ágyak , házák és visszafogó kátelekkel.

Fűtéles Ágyai oldalán .

A "berendezett" tetteles.

Fűtéles a fűtő helyen, kátelekkel és fűtési rúccokkal.

A galion majdnem kőszén.

Főfedélzet a tőrőktartó szekrényel, oldallépcső; (főlkész) és az egyik ágytartólyal (mög hálós nőrő

Főfedélzet első része, haranglábbal.

Elsőrboc helye, rőcsokkal, bakokkal.

A tatt a merev-tőkkel, a zászlóda és zászlóttartó rőd helye.

A felhelyezett oldalrészek.

Fedőzeti lejárás.

Ezután a kőtárolt kővetkezik az azok a hajótesten az fedőzeten lévő apróságok, melyek ottban lennének, ha jelenlegi állapotban már a helyükre raknám őket.

A fedőzet a komplett egyéssel az a fedőzeti padlók "szegelése".

Macskafejek felszerelve

Az oldalfeszítők kábeljeinek felszerelése az oldalpárkányra . A 4 sorban összeszeragasztott palánkdarabok hivatottak a acskafejek azonos távolságának beállítását segíteni.

Az árboc tárcsán az oldalfeszítők kábeljeinek bekötése oldalról. (nincs még mind fenn)

Az árboc tárcsán az oldalfeszítők kábeljeinek bekötése szemből.

Ezeket a képeket azért készítettem, mert ha az összes állókábelvezet felszerelésre kerül, valóságban nem fogunk annyira ügyeskedni a kábelvezetéssel, hogy jó felvett kábel-tsek. Azt szerettem volna, hogy jó ki legyen venni a honnan?, a hova?, a miért? És hogyan? Kérdésekre a választ.

A fűtőrendszer és a fűtőkészlet ill. a tereb kátfelületei bekötése és hűtő kátfelületei.

A fűtőrendszer oldalkátfelületei és hűtő kátfelületei a belső (hűtőtest felőli) oldalról nézve.

A fűtőrendszer oldal és hűtő kátfelületei és kátfelületei a kátszél oldalról nézve..jpg

A fűtőrendszer oldalkátfelületeinek bekötése az oldalsó nyomon.

A fűtőkészlet fűtő-tű kátfelületei és hűtőkátfelületei.

A fűderékszár oldalképletei.

A hárgászal felkötésnek párhuzamosságait elág-tend a 6 mm széles palánk eselék. Csipetével megkönnyen lehet a kávetkezés sor párhuzamosságait ill. egyenességet biztosítani.

Alulzetben a fűárbcrtárs a fűderékszár állás kávetélete, majdnem kész állapotban.

Alőírő nézve a fűárbc tereb a bekötésekkel. A tereb feletti oldalképlet jobb oldalon kész, a másikon főlma kész.

Az oldalképlet tereb alatti része.

Feszítőkötél, a feszítőkötélek és a tereb közlőtt hígkötélekkel.

Főárbóc tereb oldalkötél lekötelei, és kötélek elhelyezése.

Oldalárbócnál a macskafejekkel, az oldalfeszítőkötélek és hígkötélek.

A főárbóc tarcsakötéle.

A hajóorr kábeleinek bekötése.

A tattólzet elrendezése , látszik a trolás rekeszek hája.

A ttrbnál a kál tekercsek ill kálvgek.

Az egyik trolhája a hajópárkányon.

Az orrjárbánc kitételeknek alsó része.

Egy kereszttréd rögztése ill. bekéteése az árbáncchoz.

Felső gaffvitorla réd kitétele.

Gallion a kitételekkel és csigákkal. A ligás ágak kitételek között bb keréknek a helyükre.

Keresztréd bekéteés.

Orrárbc egyik tartókábelnek bekötése a hajótesten.

Tarcskábel Ás keresztud.

Á

Ezután már csak a kősz hajórái kősz-tek felvételeket.

- A jelen állapotban a tartárbc kősz.
- A f'árbc fels' kőt kerestrdja kősz. Hiányzik az als' keresztrod.
- Az orrárbc mág keresztudak nélkül.
- Az orrsudár kősz. (majdnem)

Köpek az elkőszt hajórái.

