

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

- MÄretÁjny: 1:78

- Teljes hossz: 1300 mm

FotÁmaratott dÁ-szÁ-tÁsek, az Ásszes ÁigyÁ az ÁigyÁnyÁ-lÁsok keretezÁse, a hajÁfenÁk rÁz borÁ-tÁjsÁnak 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 kivárt elemeket ki kell szÁpen szedni, lesorjÁzni, sorrendben felilleszteni beÁllÁ-tani, be kellett illeszteni egyidejÁleg kÁt fedÁlzetet ami kÁsÁ'bb nem lÁjthatÁ (elsÁ'sorban 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-tÁjs mibÁl Áll Ás hol vannak a majdan ÁigyÁtartÁ 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 kevás. Biztosan kell m sok máretben Ás máterben is.

Ilyen táblák³l vannak kivágvá lózerrel a fá'bb darabok. Mint gerinc , bordák , stb.

Ez a fá'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 eltölással kell felragasztani az alapra.

Itt már az Ásszeáll-tott gerincre Ás bordázatra kerál 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 , sá't jobb , csak az első palá³nsort felrakni nagyon gondosan , mert az első sor 2,5 mm vastag mogyorá³ fa anyag. Szópen felrakva Ás Ásszeecsizolva nagyon mutatás. Ennek az első palá³nsora hársfa. Kávetkezésá³ppen muszáj 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 polá-rozhatatlan. Ezért az első sor felrakásának precizitásá³ra kál³l³l³sebb figyelmet nem fordítottam . Lá³tszik is.

A hajás felállításában az alsó fedélzet már a helyén. Látjuk a korábban említett két stabilizációs fedélzet sávját. A fedélzeti nyílásokat az eredeti terv nem keretezteti körbe mert a majdani kerékháló fedélzeti rács miatt nem látható. Én viszont a tervet eltérően a lejáratot nyithatóan kívánom majd elkészíteni és lejárás írást kiegészítve ami szintén látható lesz. Ezért kereteztem le a fedélzeti nyílást. A keresztben látható rudacsok a ragasztásig maradnak.

A látható szintén változtatással a rajzokhoz képest. Eredetileg a tatkabinokba nem lehet belépni. Én úgy szeretném ha a belépés biztosított lehetne, hogy sikerül-e az majd elvlik. Ezért a tatkabinok padlóját szintén 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 két oldalán palánkossal. Ami azt jelenti, hogy a bordák belső fele nincs burkolva. Valószínűleg az eredeti is így volt. Én belépés is leburkolom az alsó fedélzet oldalait és a benyúló felfedélzet alját. Talán mutatásabb lesz. A burkolást írtam mint a két oldal hajástestén. 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. Én ezt nem tartottam megbízhatónak ezért mikor a palánkoss kb. 2/3 nál tartott a legfelső szímmel a vitorlák (mert ekkor még jó lehet feni alulról is) meggyantával és a vegyapó paplannal belépés megerősítettem. Ez később nem látható 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 belépés felkaszított vegyapó meggyantával.

2004.02.16.

Az első sor palánkkal elkészült hajótest.

A második palánsor felhelyezése.

A második fedélzet a kormánykerékkel, második sor palánkozás kőzben.

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

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

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

•gy nöz ki mőhviasszal valő Ájtdőrsőllős utőjn . (nincs szőrsősdős)

Festős alatt az egyik őrboc platformja. (kőtszer kell festeni.)

A hőrom őrboc

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

Az egyik keresztőd , főkősz őjllapotban.

A fenti keresztőd kőzőpső rősze leburkolva 3x0,5 mm lőcekkal.

Folytatősa hamarosan...

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

A kész ígyány-lícs sorok a testen. Kézzel a majdani bejárat ajtó. Elkészítés módja : Felrajzoltam (sablon) a ny-lícsokat majd 5 mm fűrészvel nagy fordulatszámú géppel kifartam a jelölések közé. A fűrésznek ójnak illesznie kell lenni. Azért kell a nagy fordulatszám, hogy ne tőpje a fűrész a fát. Utána nagyfordulatú 10000-300000 g/min 3 mm spirálhornyú ujjmáróval 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 ígyányszíj a feljelölés nem volt pontos, a jelölés szerinti kézzelre fűrész mint látszik a szélre sikerült. Nem nagy baj a keret takarni fogja.

A tattkabin falainak beillesztése, felragasztása. A test nagyon könnyű csiszolóval átvázva és 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'ál'nbá'z' mő'retekben.

Az egyik fedőzeti ígyó. Az innen eső tengely fedőlemezőbő' mő'g hiányzik 2 szeg. Egyőbkőnt az ígyó 12 dar (ha jő' sző'moltam)

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

Egy felszerelésre kész kereszttréd.

A fenti kereszttréd készleki készpe.

A tapaszt készteleket bandácsolva raktam fel. Előg macerás ekkora helyen felrakni a bandázst, de lesz ez még rosszabb is.

A róz készlet tartás és a kereszttréd hosszabát tartás anyag 0,6 mm.

Ezen talán jobban látszik a készlet elkészítését. Természetesen a munka csak csipesszel ill. csipeszekkel megy. Öregesebb kisebb készlettel 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 kűrbecsiszűs utűn.

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

Itt talűn jobban űtszik egy ajtű kűsz űllapotban műg vasalűs nűlű.

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

A tattedézet kálsá burkolatának felragasztása. Az ablakok mögött az "áveg" dakronból van.

A hajó vízvonal alatti részére kerélsá vízrész burkolat felragasztás közben. A víz felett íthatás papírcsá vízvonalat jelzésé segédeszköz.

A második részben mutatott halszájk, és a harmadikban íthatás bordázás alatt ívák csának mág mindig fáz elrehabilitált állapotban. Ez a kép kb. 1:1.

Ezek a csának padlások lesznek.

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

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

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

Az oldals' fekete d' r' zgerend' k felhelyezve. A d' r' zsl' c' ek a pal' j' nkoz' s' s' sal p' r' huzamosak. Az eredetin a fekete fest' s vonalvezet' se nem k' v' veti a pal' j' nkoz' s' s' vonal' t. Ezt a megold' st mutat' sabbnak ' s logikusabbnak tartom. (

lehet vitatkozni !! bűjör vűjtoztatni műjör nem sokat)

A bug Őpŕ-tŕsŕnek kezdete.

A bug az oldalgerendűkkel felűrűl.

Ugyanaz oldalnűzetben.

Az orrkabin a helyűn. A rűzsaszűnű kockűk fűű műűg csapűajtűk kerűlnek. (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. Egyrészt 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 így, 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 ígyő, 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 "zsanérjai" helyekre rágz-tve.

Az Ágyány-Ís ajtaja felszerelve, a 2 db felső nyitás ill. rágz-tákkal, és az alsó behözés káttal. A felső furaton keresztül a hátestbe mennek az Ágyány fűző, az alsó az ablakon keresztül az Ágyányok mellé.

Egy Ágyány-Ís ajtó káttal. A felső káttal rágz-téshez van szék az 5. részben mutatott káttal szemekre. Ásszeszerelve káttal lálthat az alábbi káttal.

A galion felső rész csózata és a horgonydaruk.

A tatt galéria fűzősz állapotban. Ezen a káttal valamennyire álltsanak a májr beépített Ágyányok is.

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

A csÁnak csÁsztatÁ.

A majdnem kÁsz galion. HiÁnyoznak a galionfigurÁk Ás az orrÁrbc 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 rakodényel-

ás lepcsője (a terveken nincs rajta) az eredeti hajónál felfedezni véltem ezért megpá-

A rakodényel-ek fedelei illetve rögzözata.

A felig nyitott ajtó hivatott az előző képen látható lepcső "láthatóvá" tételre.

Fedélzeti Ágyó

A háttérben a kormányállás és a kabin részlete.

hátsó kárpattal. A visszafogó kárpatok még hiányoznak.

A fedélzeti Ágyó felállításában.

A fedélkőzi Ágyak , házák és visszafogó kátelekkel.

Fédélzet Ágyai oldalán .

A "berendezett" táfélzet.

Fédélzet a főrőc helyen , kátelekkel és fedélzeti rőcsokkal.

A galion majdnem kőszén.

Főfedélzet a tőrőkepart székrennyel, oldallépcső; (főlkész) és az egyik ágytartólyal (mőg hájlás nőlk

Főfedélzet első része, haranglábbal.

Elsőrboc helye, rőcsokkal, bakokkal.

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

A felhelyezett oldalrészek.

Fedélzeti lejárás.

Ezután a kábelvezetékhez csatlakoztatják azokat a hajótesten és fedélzeten lévő apró alkatrészeket, melyek a vízben lenniük, ha jelenlegi állapotban már a helyükre raknák őket.

A fedélzet a komplett alkatrészekkel és a fedélzeti padló "szegelése".

Macskafejek felszerelve

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

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

Az árboc társán az oldalfeszítők kábeljeinek bekötése szemből.

Ezeket a képeket azért készítettem, mert ha az összes állókábelzet felszerelésre kerül, valóságban leg nem felfigyelendővel el kell figyelni, hogy jó felvett kábel-tsek. Azt szerettem volna, hogy jól ki legyen venni a honnan?, a hova?, a miért? És hogyan? kérdésekre a választ.

A fűrésztűrsz és a derékszögű ill. a tereb kőtelei bekötése és híg kőtelei.

A fűrésztűrsz oldalkőtelei és híg kőtelei a belső (hajótest felől) oldalról nézve.

A fűrésztűrsz oldal és híg kőtelei és kőtelei a kőlső oldalról nézve..jpg

A fűrésztűrsz oldalkőteleinek bekötése az oldalpárkányon.

A derékszögű fűrésztűrsz kőtelei és híg kőtelei.

A fűderékszár oldalképletei.

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

Alulnézetben a fűárbrácsos a fűderékszár állás kávetétele, majdnem kész állapotban.

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

Az oldalképfelirat tereb alatti rész.

Feszítőkötő, a feszítőkötők és a tereb képzett hígkötőkkel.

Főárbóc tereb oldalképfeliratai, és képfelirat elhelyezése.

Oldalárbócnál a macskafejekkel, az oldalfeszítők és hígkötők.

A főárbóc tarcsák.

A hajóorr kábeleinek bekötése.

A tattólzet elrendezése , látszik a troló rekeszek hála.

A ttrbnál a kábel tekercsek ill kábelvágók.

Az egyik trolóhála a hajópárkányon.

Az orrjárbánc kitételének alsó része.

Egy kereszttréd rögztése ill. bekéte az árbáncchoz.

Felső gaffvitorla réd kitétele.

Gallion a kétébekétekkel és csigákkal. A ligás ág kátelek később kerélinek a helyükre.

Keresztréd bekéte.

Orrárbc egyik tartókáptelének bekáptása a hajótesten.

Tarcskáptól Ás keresztud.

Á

Ezután már csak a káosz hajóráll káosz-tek felvételeket.

- A jelen állapotban a tartárbc káosz.
- A fárbc felső káot kerestrdja káosz. Hiányzik az alsó keresztrod.
- Az orrárbc máog keresztudak nélkül.
- Az orrsudár káosz. (majdnem)

Kápek az elkáozállt hajóráll.

