

A H.M.S. Victory Áp-tÁse

Hozzáadta: viola
2004. október 18. Hétfő 19:59
Utolsó frissítés 2007. szeptember 04. Kedd 11:28

A cikksorozatban nyomkövetjük a szerző hajásnak Áp-tÁsét.

- Alap : Á Panart VICTORY
- Mőretaríny: 1:78
- Teljes hossz: 1300 mm

Fotómaratott dő-sz-tÁse, az Ásszes Ágy az Ágyny-Ások keretezÁse, a hajfenék rőz bor-tÁsának anyaga tartalma a kittnek. A kitt Ára 82 e pőnz.

A gerinc Ás a borda ÁsszerakÁsa hagyományos mődon tÁrtÁnt. A csomagban lővÁ lemezekbÅl a lőzerrel mÅjr kivá elemeket ki kell szőpen szedni, lesorjÁzni, sorrendben felilleszteni bejllÁ-tani, be kellett illeszteni egyidejÅleg kÅt fedőzetet ami kÅsÅbb nem lÁjthatÁ (elsÅsorban merev-tÁ feladatuk van) tovÁbbÅ 3 sor 10 x 5 mm lőcet, melyek a a lÁjthatÁ fedőzeti rőszeken lővÁ Ágyukat fogjÁjk tartani. Ha ez megvan az egőszet szőpen Ássze kell ragasztani.

A fenti rajzon talÁjn lÁjthatÁ, hogy vÅjz ÁsszejllÁ-tÁs mibÅl jll Ás hol vannak a majdan ÁgytÁrtÁ feladatot ellÁjtÁ lÅ Nem egy nagy kunaszt.

A kitt doboza a fa alapanyagokkal.

Fotómaratott kÅls dő-sz-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 táblák³ 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 mahagáni . Ezt 60 mm hosszó darabokra vágva fól hossz eltolással kell felragasztani az alapra.

Itt már az Ásszeáll-tott gerincre Ás bordázatra kerál az első palánsor. Anyaga hárs 2x 6X 900 mm . Megjegyzem ennél a hársnál nem lehet egy rötég palánkkal dolgozni. A Price de Neuchatel (Constucto) esetében (ami szintén dupla palánkozás) elég volt , s't jobb , csak az első palánsort felrakni nagyon gondosan , mert az első sor 2,5 mm vastag mogyorá fa anyag. Szópen felrakva Ás Ásszeecsizolva nagyon mutatás. Ennek az első palánsora hársfa. Kávetkezésáskóppen muszáj felrakni mert ez adja a stabilitást , majd a 0,5 mm mahagáni második sort mert csak Ágy nöz majd ki já³. A puha hárssal kánná± dolgozni , de nem maradhat vógleges , hiszen puhafa lóvón polá-rozhatatlan. Ezért az első sor felrakásának precizitásáira kálálánnásebb figyelmet nem fordítottam . Látszik 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 keretezti mert a majdani keret miatt nem lehet. Ám viszont a tervet elvárásainak megfelelően a lejárati nyílásokat a korábban említett fedélzeti nyílásokkal együtt meg kell tervezni. Ezért kereteztem le a fedélzeti nyílásokat. A keresztben látható rudcsokk a ragasztásig maradnak.

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

Felállításban a hajás. Az alsó fedélzet melletti hajásoldal (ahol is majd ügyök lesznek a csipetkés látszanak) csak a palánkhoz tartozik. Ami azt jelenti, hogy a bordák belső fele nincs burkolva. Valószínűleg az eredeti terv volt. Ám belépés 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 hajás testen. Abból a célból, hogy majd az ügyönyv-nyílások kivágásakor (két borda között ügyönyv-nyílás is kegybemaradjon a palánk sor. Ám ezt nem tartottam megbízhatónak ezért mikor a palánkhoz kb. 2/3 nál tartott a legfelső szímmel a belépés (mert ekkor még jó lehet a feni alulról is) meggyantával és a vegyaport paplannal a belépés megerősítettem. Ez később nem lehet az biztosítja, hogy a 104 ügyönyv-nyílás 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 vegyaport a meggyantával.

2004.02.16.

Az első sor palánkkal elkészült hajótest.

A második palánksor felhelyezése.

A második fedélzet a kormánykerékkel, második sor palánkoszék között.

Ezek a halszájlemeznek létszámuk valamik a mentőcsónakok fűszeragasztott vázai. (gerinc , borda)

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

Igy néz ki a fűkötő festés után, vagy akár gyári formájában. (a szárszékre gondolok)

•gy néz ki máshviasszal valószínűleg azonos utájn . (nincs szársásdás)

Festés alatt az egyik írboc platformja. (kétszer kell festeni.)

A három írboc

Az elkészült második sor palánkozás , nyers állapotban . A csizolás , hibajavítás , porustámasztás , stb. ezután következik.

Az egyik keresztred , félkész állapotban.

A fenti keresztred készítésére rősze leburkolva 3x0,5 mm léccekkal.

Folytatása 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 középn. 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 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 ígyánosnál a feljelölés nem volt pontos, a jelölés szerinti készítésnél mint látszik a szőlőre sikerült. Nem nagy baj a keret takarni fogja.

A tatkabin falainak beillesztése, felragasztása. A test nagyon könnyű csiszolóval átváza és lecsiszolva 800-as papírral. Így el van készítés 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 szírt felület viszont nagyon kidobja a hibákat.

Az okkersírga oldal festett állapotban. A tölbi rász kitakarva.

Az egyik mentásnak palánkozás közben. Négy darab kászál, kálánban mőretekben.

Az egyik fedőzeti így. Az innen eső tengely fedőlemezéből még hiányzik 2 szeg. Egyébként az így 12 darab (ha jól számoltam)

Egy más mentásnak palánkozása. A palánk mőrete 3x0,5 mm!

Egy felszerelésre kész keresztmód.

A fenti keresztmód készíti képe.

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

A róz készíteleket tartás és a keresztmód hosszabát tartás anyag 0,6 mm.

Ezen talán jobban látszik a készíteleket 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 kűrbecsiszűs 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 nűlű.

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

A tattedézet kálsá burkolatnak felragasztása. Az ablakok mággátt az "veg" dakronból van.

A hajóvonal alatti részre kerélsá vőrsőz burkolat felragasztás kőzben. A rész felett íthat papá-rcsá-vonalat jelzésé segédeszköz.

A második részben mutatott halszájk, és a harmadikban íthat bordázás alatt évá csának mágg mindig fáelárehaladottabb állapotban. Ez a kőp kb. 1:1.

Ezek a csának padládeszkőji lesznek.

Lassacska; n 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'-tettem (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' jtni 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' tettem a fekete vasalatot s' jrga oldalra mert szinten 'gy mutat'sabb.

Az oldals' fekete d' r'zgerend'k felhelyezve. A d' r'zsl'cek a pal'jnkoz'ssal p' rhuzamosak. Az eredetin a fekete fest's vonalvezet'se nem k' v'eti a pal'jnkoz's vonal't. Ezt a megold't mutat'sabbnak 's logikusabbnak tartom. (

lehet vitatkozni !! bármilyen változtatni bármilyen nem sokat)

A bug a főoldalnak kezdete.

A bug az oldalgerendákkal felülről.

Ugyanaz oldalon belül.

Az orrkabin a helyén. A részletesen kockák felállítását csapájték kerülnék. (ha el nem felejttem).

Szemből a hajás. Egy dőrzogerenda a röz burkolat határijn móg hiinyzik.

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 kitalíalom milyen ragasztás hajlandás a behajlított röz lemezeket biztonságosan megtartani

Itt az íthatás, hogy milyen kőrtörögztás szemeket kell gyártanom, hogy valamelyest mutatás legyen és 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 belő kb. 200 db. A fűrumban egy rásban ilyesmire gondoltam amikor a modell felturbóztását említettem. A röz drótot sk. kell lehozni, kőt okbás. Egyrészt nem biztos, hogy kapsz megfelelő mörűt (nekem 0,55 mm kell ehhez) mörűsről amit kapsz, ha mörűretben 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 lehozod 0,55 mm mörűre olyan kemény lesz, hogy vidáman lehet vele dolgozni.

Most olyan fűzisban tart a munka, hogy ítványos vltózsok nincsenek. Sok egyforma ígyó, sok, nyálísfedő, sok fenőklemez stb. és, 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 Ágyák fál, az alsó az ablakon keresztül az Ágyák mellé.

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

A galion felső rágzozata és a horgonydaruk.

A tatt galéria fálkál sz állapotban. Ezen a kállel valamennyire láltsanak a májr beállított Ágyákcsálvek is.

Az Ágyőnyő-látsok Ás Ágyők beáopá-tve , kőtelekkel , ablakkal.

A csőnak csősztatá.

A majdnem kősz galion. Hiányoznak a galionfigurák Ás az orrírbc Ás kapcsolt rőszei. (majd legkőzelebb ?)

A fenőkveret Ás kormány kősz Állapotban.

Aki hasonlő fenőkverettel ellőtt hajót kő-vőin áopá-teni a lezírő (gerinc , hajóorr , hajófar) kősz¼ljőn fel e halom problémára Ás maceróra a ragasztást illetően.

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 elzáró kábel lezáró "lezárvá" tárolni.

Fedélzeti Ágyó

A hálóban a kormányállás és a kabin része.

háza kábeltelekkel. A visszafogó kábel még hiányoznak.

A fedélzeti Ágyó felállításában.

A fedélkőzi Ágyak , házák és visszafogó kátelekkel.

Fédélzet Ágyai oldalán .

A "berendezett" tattfedélzet.

Fédélzet a fűző helyével, kátelekkel és fedélzeti rúcsokkal.

A galion majdnem károsan.

Főfeladat a tartókeret szereléssel, oldallapok, (felkötés) és az egyik ágytartással (még hátralévő

Főfeladat első része, haranglábbal.

Első rész helye, részcsokkal, bakokkal.

A tatt a merevtesttel, a vízszintes lédar és vízszintes tartó rud helye.

A felhelyezett oldalrészek.

Fedélzeti lejáró.

Ezután a kábelvezeték kerül azokon a hajótesten és fedélzeten lévő apróságok, melyek ottban lennének, ha jelenlegi állapotban már a helyükre raknám őket.

A fedélzet a komplett ágyakkal és a fedélzeti padlók "szegelősei".

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 leg nem felfigyelendővel el kell figyelni, hogy jó felvett kábel-tsek. Azt szerettem volna, hogy jó ki legyen venni a a honnan?, a hova?, a miért? És hogyan? kérdésekre a választ.

A főábrák címszövege a fődokumentáció ill. a tereb képek beállításai a háttér képek.

A főábrák címszövege oldalképek a háttér képek a belső (háttértest felül) oldalra nézve.

A főábrák címszövege oldal a háttér képek a képtároló a képek oldala nézve..jpg

A főábrák címszövege oldalképek beállításai az oldalpárkányon.

A fődokumentáció fészé-tá képek a háttér képek.

A fűderékszár oldalképletei.

A hajószár felkötésének párhuzamosságait elágás-tendák a 6 mm széles palánk eselék. Csipetével megkönnyen lehet a kővetkez sor párhuzamosságait ill. egyenességet biztosítani.

Alulnézetben a fűárbrácsok és a fűderékszár állás kővetőzete, majdnem kész állapotban.

Alulnézve a fűárbrács tereb a bekötésekkel. A tereb feletti oldalképlet jobb oldalon kész, a mássikon fűlma kész.

Az oldalképfelirat tereb alatti rész.

Feszítőkötő, a feszítőkötők és a tereb képzett hálókötőkkel.

Főárbóc tereb oldalképfeliratai, és képfelirat elhelyezése.

Oldalírány a macskafejekkel, az oldalfeszítők és hálókötők.

A főárbóc tarcsák.

A hajóorr kábeleinek bekötése.

A tattkötőzet elrendezése, látszik a tároló rekeszek helye.

A tárcsnál a köteltekercsek ill kötélvégek.

Az egyik tárolóhely a hajópárkányon.

Az orrjárbánc kitételének alsó része.

Egy kereszttréd rögztése ill. bekéte az árbáncchoz.

Felső gaffvitorla red kitétele.

Gallion a kitételbetelekkel és csigákkal. A ligás ágak kitételek közötti kerélinek a helyükre.

Keresztréd bekéte.

Orrárbc egyik tartókátfelének bekötése a hajótesten.

Tarcskát és keresztud.

Á

Ezután már csak a kősz hajórái kősz-tek felveteleket.

- 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.

