

XV. száji zadi karakk Áp-tÁse

Hozzájadt: Nemo
2007. február 26. Hétfő 19:52
Utolsó frissítés 2014. október 21. Kedd 21:39

A hajó Áp-tÁse akkor fogant meg bennem, amikor befejeztem az első fa vitorlázómat, egy rémai gabonaszállító. Á gondoltam, hogy valami nagyobbat kellene készíteni, had foglalja a helyet a szobámban.

Választásom egy kereskedelmi karakra esett, mert 1:50-esben meglehetősen nagy. A tervrajzok Lengyelországban készülték, W. A. mester flamand rajzkarca alapján. A rajzok méretaránya 1:50 és 1:100, én az 50-es mellett döntöttem, mert Á-gy méretileg Ásszehasonlítható az első hajómmal. Mindez 2002-ben történt és sajnos azóta nem haladtam sokat, csak a bordák készülték el és lettek Ásszeállítva. De most folytatni tudom, készítnet Wercome-nak a segítőgőrt.

A rajz készletet.

A bordák és a gerinc 8 mm-es tegezt lemez, a bordák merevítése menetes-szárral történt, mert Á-gy könnyű beállítani a bordákat derékszögűre. Ezt nézetet a továbbiakban is meg fogom tartani, Á-gy láttható majd, hogy hogyan halad a hajó.

Tat felállítás

A palánkhoz 1,5 mm X 6 mm hársfát használok. A fedélzeten áll egy 1:50-es figura, ami 3,6 cm magas, így látható mekkora lesz a hajó.

A figura készült.

Sajnos mint kiderült, nem tudom minősíteni a lámpákat, mert vizesen hajlítja is tükörnek. De ez nem igazán számít, mivel nem kell, hanem festeni fogom a hajót.

{mospagebreak title=2.rész}

A fedélzet a helyén, az oldalpáncsok és a tartó málr a végleges magasságon van.

A tartófalat oldalánál egy 2 mm-es kartonlappal merevítettem ki a kilógó lámpákat, mert így könnyebben tudtam a helyére ragasztani a tartókat, és sokkal masszívabb lett a szerkezet.

Az előzőekben említettem, hogy eltérnek a lámpák hajlástípusai, de a 2 mm-es anyagvastagságnak köszönhetően csiszolástípusai eltérnek a társnyoma.

A tá, és a társ.

Eddig készítek el, de ezek a lámpák már több hetesek, már nem itt tartok!

Â {mospagebreak title=3.rés}

TUDOM, glettelve van, és festeni fogom, remélem a hátsógerinc alatti ízt megőrzöm.

Felkerültek a díszlámpák, a belső burkolat, és még további alkatrészek. Már 1 hete folyamatosan csiszolom a hátsótestet, hogy festeni tudjam.

Imodoztam egy kicsit, hogy hogyan is fog kinézni. A fedélzeti alkatrészek nagy hányada is elkészült, a mentőcső kifejezetten bázisra vagyok.

Itt is látszik, hogy még van bőven csiszolnivalóm a testen.

Többek között a gallionfigura is elkészült. Nem én találtam ki, ez győző ki a rajzokon. Azt, hogy ez milyen lenne a mai napig nem tudtam kideríteni.

Â
A mentőcsőnek. Klinker hájjazat, amit előg érdekes volt kivitelezni.

Â
Ugyancsak a csőnek, több hibája van mint szeretném, de valószínűleg nem opát-tek jjat, mert előg sokat szenvedtem vele.

Â
Az orrfedélzet sablonnal, gy kérelbe írom, hogy milyen formát fog lteni a karakk.

Â

Â {mospagebreak title=4.rÂsz}

Â

A hajás jelenlegi állapotban. A fedézetek mög szerelés alatt állnak, és még hiányosak is.

Â

Az orrfedézet rícsszerkezete, az árbác kiváltásokkal. A kényelmük fognak még itt problémát okozni.

Â

Tatfedézet szerkezete, szintén kényelmük nélkül, és persze csiszolatlanul.

Â

Egy elkészült fedézet. Matt lakkozás után be is lehet szerelni a hárrba.

Â

Erre mondta azt a kedvesem, hogy nem normális. Nem tudom miért.

Â

Elkészült a mentásnak is, bár még lehet, hogy kap még egy vdrt és egy kis hordót.

Â

Emlékszem mekkora sikere volt Wercome vízpumpájának, most itt van az ön kélményom.

Â

A festés ezen az oldalon majdnem kész, még a drzsecek alját kell lefesteni. A másikk oldal még nem ill-gy.

Â

A taton ezek után készült el a galéria.

Â {mospagebreak title=5.rÂsz}

Â

Â Elkészült az orrfelépés ny egy ább része, és az első rötég festést is megkapta. Még hiányzik a felső gerendarács szerkezet.

Â

Â A tatfedézet kényelmükgerendái a helyenként. Ha felkerül a fedézetburkolat, beépítet lesz a kabin, és a tat

Â

Â Az orrfedélzet kényelméért. A végleges lakkozás után ide is beszerelhetők a májra elkészült fedélzeti alkatrészek.

Â

Â A felső fedélzet á-ves gerendasorával rendesen megszereltem, mivel a gerince merőlegesek, befelé á-velődnék, szélességben felfelé tartanak. Csak a májodik próbákra sikerült őket kiviteleznem.

Â

Â Ezen a képen látszik igazán, hogy is fog kinézni a hajó orra.

Első sorban a festést akarom a kabinváltóban befejezni, hogy a lakkozás után elkezdhessem összeszerelni a hajót, mert a későbbiekben nem lehet majd hozzáférni az alsóbb fedélzetekhez.

Â

Â Az orrfedélzet tartógerendái beszerelés után.

{mospagebreak title=6.rész}

Â

Elkészült az orrfedélzet gerendái. Nem a tervek szerint készült, mivel a rácsszerkezetnek a fedélzet teljes hosszát le kellene fedni, de a rajzok nem vették figyelembe az orrból pontos helyét.

Ez májra az orrfedélzet végső magassága. Az oldalpálánk belső oldalára a furatok közé májra be kell ragasztani a függőleges láncokat, mivel ezek a hosszanti lyukak 3 láncot á-velnek át, és a középső láncot nem tartani semmi.

Hiányzik májra a kabin, az árbócok kabinok, és egy á-alkatrészek. Ez az egész szerkezet májra és összeszerelve, mert előg sok alkatrész hiányzik májra az orrfedélzetek alsóbb szintjeiről, plusz nincs lelakozva a teteje.

Tatfedőzeti gerendarács és a köt fedőzet felkötés szerkezete. Itt is elírttem a hajás test végső magasság faanyag fogott el.

Ugyanaz kézelebbre. A fedőzeten állás figura méretarányos a hajáshoz. Ez is mutatja mekkora méretre lehetett eredetileg ez a karak.

Mivel éppen építésmunka anyag hiányban szenvedem, a felvetkezéssel írtam meg a hajás test festésének javítását, a fedőzetek matt lakkot kapnak, minden más satin-t.

Amíg a lakkozás szűz, további alkatrészeket készítek el. Főleg a felőzet leírásait, és a felőlbakkokat, horgonyokat.

Á

{mospagebreak title=7.rés}

Itt a tavasz, elkerülte a hajás is a mélyhely mélyre.

A től folyamán nem haladtam semmit, így itt az ideje folytatni. A rdekesség köp, a karak mellett egy szinten 1:50-arányú, 8 lakásos társasház makettja látható. A rzkelhet, mekkora is lehetett a hajás a valóságban.

Folytatódott a hajás test és a felépítőanyagok festése. Minden a végleges színre lett festve, ha a tatfedőzet mellődkorlétja elkészült, kezdődik a lakkozás és az összeszerelés.

Kétfázisú vízszintes azorrfedélzet keresztfalának klinker hálójával.

A májor emelt hiányos tatfedélzet. A korlátot után felkerülnek a dő-szpajzsok, és az ágyak elkészítése, elhelyezkedésük végül.

Egyelőre csak a fűzők készítése el teljes mértékben, a többi árbóc szerelvénye is mihamarabb készül, mivel az összeszerelés egyik első pontja az árbócok elhelyezése.

Itt látszik igazán, hogy milyen hatalmas, négyes fedélzetek vannak a hajón. Az a tervem, hogy mindenfelől zsákokat, hordókat és kábeleket helyezek el, az négyes terek felszámolására.

{mospagebreak title=8.rész}

Á

Elkészítjük a tatfedélzet is, így a hajótest nagyobb árcsmunkái befejeződtek.

A fedélzetek májor megkapják a matt lakkozást, a tatfedélzet előtt lévő rücsszerkezet is elkészül. Itt lesznek a hordó-szpajzsai.

A májor előbb emelt dő-szpajzsok.

Az apróbb munkákkal haladtam igazán az elmúlt időszakban, például a horgonykötéletek rögzítése.

A fedélzeti kabin berendezésnek is nekifogtam, az asztalon és a két széken kívül még a hordó és az elhelyezve.

A vitorlarudak esztergálása feladta a leckét. Ilyen hosszban és vékonyaságban már igazán szeret a fém anyag "belengeni". Szerintem első esztergálásra jó lesz, de legelőzelebb már más anyagot fogok használni.

Többesrészre próbálkoztam, de végül elkészítettem a kukázás horgony is. Próbálkoztam a fémcszel, forrasztással, ragasztós technológiával is, mint látható.

A hármas csatlakozás a fémcszel kezdtem el megépíteni. A két vízszintes elembe vannak a fémcszel beragasztva, az alsó és felső elemeket csak ezek után lehet pontosan mérni és kivágni.

{mospagebreak title=9.rés}

Â

A tatkabin mŕg beszerelés elŕtt, ez a kŕp lemaradt az elŕmzŕ rŕszekbŕl. A jobb sarokban kŕt darab hordŕ kerŕ elhelyezŕsre, pŕr zsŕjk ŕs egy lŕda, az asztal ŕs kŕt szŕk a berendezŕs.

A fŕrbc kosŕr festŕs elŕtt.

A fŕrbc kosŕr festve, helyŕre ragasztva

Elkŕszŕt a mŕsik kŕt ŕrbc kosŕr is

Az ŕllkŕtŕzet szerelŕse kezdŕdik.

A tarcskŕtŕzet macskafejei elŕg sok problŕmŕt ŕs munkŕt jelentettek. A macskafejek rŕgzŕ-tŕse drŕttal tŕrtŕ szegellem fel a zŕrŕcet, majd a rŕzkarcot alapul vŕve lŕnccal rŕgzŕ-tettem az egysŕgeket a hajŕsthez.

A tarcskŕtelek rŕgzŕ-tŕsŕnŕl kiderŕt szŕmomra, hogy a kŕtŕtŕ amit hasznŕltem nagyon szeret csavarodni, termŕszetesen arra amerre nekem nem volt jŕ.

Az ŕllkŕtŕzet, ahogy Wercome a talŕlkozŕn megjegyezte: hŕrfa.

{mospagebreak title=10.rész}

Â

Nem mi gondolkodás, próbálkozik és szenvedés után sikerült elkészíteni a hajó győit. Nem lettek olyan igaz mint amit szerettem volna, de elmegy.

A vitorlák felvarrása a tartóboconál kezdődött. Ahogy a vitorla a helyre került, a teljes futókövetési rendszer készült el az adott bocon.

A fűzőbocon készítése okozta a legtöbb munkát, mint az várható volt. A nagyretés csigák miatt a készlet márkádképes.

A hajó elkészült. A fedélzeten csak alig-alig sikerült elhelyezni bármit is, kifogytam a tartalék alkatrészekből.

Az orr-fedélzet. A horgonyok lekövetése azt hiszem kissé fiktív lett, a jobb oldali horgonyon rajta van a csigasor, amivel lehet emelni. A bal oldali horgony rögzítve van.

A fűzőbocon kosár a nekem száraz készletével, bár ennél biztosan fogok szárazbetűpárteni.

A kocs hajás. A vitorlák ki lettek vasalva, de kemény-tve nem, ezért az összes fogta magát és egy gyár»r»rd»tt akart.

A vitorlák gyár»rd»se itt is látszik, de a gy kicsit csetszer»bb, mintha kikemény-tve raktam volna fel őket.

11 és fél év munkája. Lehetett volna gyorsabb, pontosabb munka is, de sokat tanultam belőle a gy is. A legfontosabb tanulsága ennek a hajásnak: a gyári tervrajzot nagyon jól kell ellenőrizni, ha kell digitalizálni. Akármiről is mondom erről a maketről, hiányozni fog az építé»se, és ha nem építettem volna meg, biztos, hogy most azonnal nekiálln»k meg