

## XV. száji zadi karakk Áp-tÁse

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

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

Vásztásom egy kereskedelmi karakra esett, mert 1:50-esben meglehetősen nagy. A tervrajzok Lengyelországban készülték, W. A. mester flamand rajzmetsző rajzkarca alapján. A rajzok méretaránya 1:50 és 1:100, én az 50-es mellett döntöttem, mert így még mindig összehasonlítható az első hajómmal. Mindez 2002-ben történt és sajnos azóta nem haladtam sokat, csak a bordák készülték el és lettek összeállítva. De most folytatni tudom, készítenet Wercome-nak a segítőgőrt.

A rajzmetszet.

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

Tat felől nézve

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

A figura készlet.

Sajnos mint kiderült, nem tudom minősíteni a céket, 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 helyen, az oldalpalánkos és a tényleg a végleges magasságon van.

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

Az előzőekben említettem, hogy eltérnek a lácek hajlástípusai, de a 2 mm-es anyagvastagságnak köszönhetően csiszolástípusai eltérnek a társ nyoma.

A tat, és a társ.

Eddig készült el, de ezek a lácek már több hetesek, már nem itt tartok!

Â {mospagebreak title=3.rés}

TUDOM, glettelve van, és festeni fogom, remélem a hajgerinc alatti áthúzókat megérem.

Felkerültek a drótlácek, a belső burkolat, és még további alkatrészek. Már 1 hete folyamatosan csiszolom a hajtestet, 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 gy néz 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 opák-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 kényelők fognak még itt problémát okozni.

Â

Tatfedézet szerkezete, szintén kényelők nélkül, és persze csiszolatlanul.

Â

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

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 drótsícek alját kell lefesteni. A másikk oldal még nem illi-gy.

Â

A taton ezek után készült el a galéria.

Â {mospagebreak title=5.rÂsz}

Â

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

Â

Â A tatfedézet kényelőkgerendái 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 már elkészült fedélzeti alkatrészek.

Â

Â A felső fedélzet á-ves gerendasorával rendesen megszereltem, mivel a gerince merlesek, befelé dőlnek, szögben felfelé tartanak. Csak a második próbák között sikerült őket kiviteleznem.

Â

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

Első sorban a festést akarom a kázelővben 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.rés}

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 már az orrfedélzet végső magassága. Az oldalpálánk belső oldalára a furatok közé még be kell ragasztani a függőleges láceket, mivel ezek a hosszanti lyukak 3 láccal rendelkeznek, és a középső láccal nem tartanak semmi

Hiányzik még a kényelméért, az árbócok káttárási, és egyébként alkatrészek. Ez az egész szerkezet még nem összeszerelve, mert először sok alkatrészt hiányzik még az orrfedélzetek alsóbb szintjeiről, plusz nincs lelakozva a teteje.

Tatfedélzeti gerendarács és a kőt fedélzet felkötés szerkezete. Itt is elterem a hajótest végső magasság faanyag fogott el.

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

Mivel éppen építésmunka anyag hiányban szenvedem, a felvetkezéskor a hajótest festésének javítása, a fedélzetek matt lakkot kapnak, minden más satin-t.

Amíg a lakkozás szűz, további alkatrészeket készítek el. Főleg a felület lekezelését, és a felületbakkokat, v horgonyokat.

Á

{mospagebreak title=7.rés}

Itt a tavasz, elkerül a hajó is a mély helyre.

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 hajó a valóságban.

Folytatódott a hajótest és a felépítőanyagok festése. Minden a végleges színre lett festve, ha a tatfedélzet mellédkorlátja elkészül, kezdődik a lakkozás és az összeszerelés.

Kétfázisú vízszintes azorrfedélzet keresztfalának klinker hálójával.

A májor emelt hiányos tattedélzet. 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 árbóc terek felszámolására.

{mospagebreak title=8.rész}

Á

Elkészült a tattedélzet is, így a hajótest nagyobb árcsmunkái befejeződtek.

A fedélzetek májor megkapták a matt lakkozást, a tattedélzet előtt lévő rücsszerkezet is elkészült. 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 vékonyágban már igazán szeret a fém anyag "belengeni". Szerintem első esztergálásra jó lesz, de legkésőbb már más anyagot fogok használni.

Többesbőri próbálkozásra, de végül elkészült a kukázás horgony is. Próbáltam intéssel, forrasztással, ragasztós technológiát be igazán, mint látható.

A hármas csatlakozás a fém csatlakozást kezdtem el megépíteni. A két vízszintes elembe vannak a fém beragasztva, az alsó és felső elemeket csak ezek után lehet pontosan mértegni 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 elhelyezŕre, 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 hajŕtesthez.

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, próbálkozás 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 helyére került, a teljes futókábelvezetési rendszer került el az adott bocon.

A fűzőbocon kábelvezetése okozta a legtöbb munkát, mint az várható volt. A nagyméretű csigák miatt a kábelvezetést megkezdtem a legkisebb méretekkel.

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

Az orr-fedélzet. A horgonyok lekapcsolása 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 kábelvezetéssel, bár ennél biztosan fogok szárazbetűt építeni.

A kocsz hajás. A vitorlák ki lettek vasalva, de kemény-tve nem, ezért az összes fogta magát és a gy gy»rmdt akart.

A vitorlák gy»rmdse itt is látszik, de a gy kicsit cletszerbb, mintha kikemény-tve raktam volna fel őket.

11 és fál v munka. Lehetett volna gyorsabb, pontosabb munka is, de sokat tanultam belüle a gy is. A legfontosabb tanulsága ennek a hajásnak: a gyári tervrajzot nagyon jól kell ellenőrizni, ha kell digitalizálni. Akármít is mondok erről a maketról, hiányozni fog az ép-tse, és ha nem ép-tettem volna meg, biztos, hogy most azonnal nekiállnák meg