

## 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. Ász 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 Ágy másképp Ásszehasonlítva 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 rétegelt lemez, a bordák merevítése menetes-szárral történt, mert Ágy könnyűbeállítani a bordákat derékszögűre. Ezt nézetet a továbbiakban is meg fogom tartani, Ágy látható majd, hogy hogyan halad a hajó.

Tat felállítás

A palánkhozhoz 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 szörnyű, mivel nem pörögni, hanem festeni fogom a hajót.

{mospagebreak title=2.rész}

A fedélzet a helyén, az oldalpáncél és a tatnál már a végleges magasságon van.

A tatfedélzet 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 láccék hajlítási módjai, de a 2 mm-es anyagvastagságnak készíthetően csiszolási módjai eltérnek a társas nyoma.

A tá, a tá a tátkár.

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

Â {mospagebreak title=3.rész}

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

Felkerültek a drótláccék, a belső burkolat, a tá 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 győző ki a rajzokon. Azt, hogy ez milyen lenne a mai napig nem tudtam kideríteni.

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

Â  
Ugyancsak a csőnek, több hibája van mint szeretném, de valószínűleg nem opátok ájjat, mert előg sokat szenvedtem vele.

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

Â

Â {mospagebreak title=4.rÂsz}

Â

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

Â

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

Â

Tatfedélzet szerkezete, szintén kényelmük nélkül, és persze csiszolatlanul.

Â

Egy elkészült fedélzet. 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 drótsícek 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 ájobb része, és az első rötég festést is megkapta. Még hiányzik a felső gerendarács szerkezet.

Â

Â A tatfedélzet kényelmükgerendái a helyükön. Ha felkerül a fedélzetburkolat, beépítet lesz a kabin, és a tat

Â

Â Az orrfedélzet készíthető. A végleges lakkozás után ide is beszerelhetők a már elkészült fedélzeti alkatrészek.

Â

Â A felső fedélzet á-ves gerendasorával rendszeren megszereltem, mivel a gerince merőlegesek, befelé velődnék, szélességben felfelé tartanak. Csak a második próbák között sikerült őket kiviteleznem.

Â

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

Első sorban a festést akarom a készítésben 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 orrírás pontos helyét.

Ez már az orrfedélzet végső magassága. Az oldalpálánk belső oldalára a furatok készítéséig meg kell ragasztani a függőleges láncokat, mivel ezek a hosszanti lyukak 3 láncot velőnek át, és a készítésük láncot nem tartani semmi.

Hiányzik még a készíthető, az írásból készült készíthető, és egyébként alkatrészek. Ez az egész szerkezet meg nem szerelhető, mert előg 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 anyagot 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 következőkben írok a hajótest festésének javítására, a fedélzetek matt lakkot kapnak, minden más satin-t.

Amíg a lakkozás szűz, további alkatrészeket készítek el. Főleg a kőt fedélzet leállítását, és a kőt felbontást, 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 keddeggel képp, a karak mellett egy szinten 1:50-arányú, 8 lakásos társasház makettja látható. A közölkései, mekkora is lehetett a hajó a valóságban.

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

Kétfázisú-vízrelebegő elvezetőt az orrfedélzet keresztfalának klinker hálójával.

A májra emelt víznyos tatfedélzet. A korlátot víz felkerülnek a dő-szpajzsok, és az ágyak elvezető-tároló, elhelyezkedésükkel.

Egyelőre csak a fűzők kábelét el teljes mértékben, a többi víz szerelvényezése is mihamarabb szakmával, mivel az összeszerelés egyik első pontja az árcikkek elhelyezése.

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

{mospagebreak title=8.rés}

Á

Elvezetőt a tatfedélzet is, így a hajótest nagyobb vízcsomóji befejeztek.

A fedélzetek májra megkapják a matt lakkozást, a tatfedélzet előtt a víz szerelvény is elvezető. Itt lesznek a hordó-szpajzsai.

A májra emelt víznyos 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 technológiával be igazán, mint látható.

A hármaskosárban a fémárbrát kezdtem el megépíteni. A két vízszintes elembe vannak a fémág 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 ŕllŕkŕtŕzet 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 ŕllŕkŕtŕzet, ahogy Wercome a talŕlkozŕn megjegyezte: hŕrfa.

{mospagebreak title=10.rész}

Â

Nemmi 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 kábelvezete okozta a legtöbb munkát, mint az várható volt. A nagyméretű csigák miatt a kábelvezetést megkezdésük után.

A hajó elkészült. A fedélzeten csak alig-alig sikerült elhelyezni bármit is, kifogytam a tartók 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 kábelvezetéssel, bár ennél biztosan fogok szárazbetűt építeni.

A kősz hajó. A vitorlák ki lettek vasalva, de kemény-tve nem, ezért az összes fogta magát és egy győre rődött akart.

A vitorlák győre rődőse itt is látszik, de egy kicsit cöletszerőbb, mintha kikemény-tve raktam volna fel őket.

11 és fél év munkája. Lehetett volna gyorsabb, pontosabb munka is, de sokat tanultam belőle egy is. A legfontosabb tanulsága ennek a hajónak: a győri tervrajzot nagyon jól kell ellenőrizni, ha kell digitalizálni. Akármít is mondok erről a maketről, hiányozni fog az építőse, és ha nem építettem volna meg, biztos, hogy most azonnal nekiállnák meg