

## A HMS Speedy Áp-tÁse.

Hozzáadta: Aller Mát  
 2007. november 09. Péntek 21:54  
 Utolsó frissítés 2008. november 24. Hétfő 14:31

Ez egy kis egyárbocos cutter 1828-bás.

Mikor eldöntöttem, hogy Áp-teni fogok egy hajásmakettet, sokat vajudtam, hogy melyiket Áp-tsem. Sok Átletem volt (leginkább nagy hajás k lebegtek a szemem elé "a kezdés az csak ilyen :)), de aztán több tapasztalt kolléga tanácsa alapján egy kisebb hajás mellett döntöttem. Ekkorra már hosszasan elkészté-tási fázist tudtam magam magárgátt, szerszámokat vásároltam, infókat gyűjtöttem. A hajás egy nagyon jó megáp-tett makettjéről sikerült találni (sajnos kis áret) kápet. Ezek is nagyon sokat segítettek.

Á A tervrajza megtalálható a tervrajzgyűjteményben, Án is onnan szedtem. Azzal kezdtem, hogy az eredetileg 1:48-as rajzot 1:50-es léptékben kinyomtattam. Ez nem lényeges igazság, Án Á-gy akartam. Első ránézésre nem is tűnt bonyolultnak a hajás, aztán hamarosan kiderült, hogy tartogat meglepetéseket a kicsike! Többek között azt, hogy a dőrsfa alatt klinker palánkozással van palánkozva! Először azt gondoltam, hogy hiba a rajzban, mert ebben a korban már rég nem használtak klinkert, de aztán kiderült némi internetes kutakodás után, hogy ennél a típusnál biztosan megmaradt. A dőrsfa felett viszont már karvel palánkozással kell palánkozni.

Egy réteg palánkozás mellett döntöttem, Á-gy a megá 10 bordához terveztem még tőzet (vagyis a tőzedik a mellvéd szintjében van majd később világos lesz). A palánkok ugyanis Á-gy még jobban felfekszenek majd. A tőzet alapján meg lehetett határozni a bordák megfelelő pontjait a bordametszeten és már csak egy jó árbévonalás kellett a pontok között. Gykeztem kis (nagyjából 1mm) ráhagyással dolgozni a tervezett bordák nélkül, nehogy kisebb legyen a kellenél, a főtőzetet meg lehet csiszolni.

Á Á



•gy festett elászszerakva.

Á

A valódi gerincet, orr-és fartákköt 5mm-esre gyalult, gázölt bakk lőcból vjgtam ki, utána csiszoltam, reszeltem a megfelelő formáira.

Á

Ágy nözett ki ragasztás közben.

Á

•gy elkészülve. Ekkor a bordák még nem voltak a helyükre ragasztva.

Á

Á

Mielőtt felragasztottam a gerincet, fartákköt és orrtákköt, a gerinclemez a tatnál és az orrnál a kőpen látható módon mindkét oldalon 1-1 mm-rel kikénnytettem. Ez azért kellett, mert az illető helyeken a palánkok szinte lap szerint fognak elhelyezkedni és kellett a hely a palánkok vastagságjának.

Á

A kévetkezés melés röz az volt, hogy a bordák kéz oldalként egy-egy, ahol a bordába reget vjgtam, ott kétté tartott szabtam a hulladékok réteget lemezbe. Ágy bordáiról bordáira haladva ragasztottam össze a bordákat gerinclemezrel. Erről a fázisról csak ez a kép van, de a későbbi képeken majd még jól láthatóak lesznek a tartó Ezzel elkészülve én össze csiszoltam a bordákat egy egységes felletté, szakmai mászóval és lezseltem a szélét.

Á

Á

Az orrnál és a tatnál támbakat építettem be, amiket a megfelelő víz-vonalak és hosszanti metszetek alapján vőkonyabb darabokból ragasztottam össze. Ágy fest az orr és a tat éžnyersen.

Â

Â

Â

Â•gy pedig hosszas reszelés és csiszolgatás után.

Â

Nos már semmi sem választott el a palánkózástól. A klinker palánközissal kapcsolatban tapasztalati tanácsal konzulenseim sem tudtak ellátni (ők egyébként Hajás mester és Flamenco voltak, Wercome pedig szerszámok terén segített sokat) mert még ők sem készítették ilyet.

Marjai Késztésünk hajásmodell c. cikknyelvben van egy fejezet ahol já tanácsokat ad klinker palánközásra. Erre most nem térnék ki, de ha valakit behatásban érdekel a téma bátran keressen meg privátban. Ahhoz képest csönnyt változtattam (Flamenco tanácsára), hogy a képen látható mádon a palánkot keresztmetszetben rombusz alakúra csiszoltam. Egyébként ebben az időben már Á-gy (is) csináltak. Ágy sokkal finomabban néz ki a felület, és valószínűleg jobbak is voltak az áramlási tulajdonságai (mivel Á-gy simább). Â

Â

Â

Â

Â

Â

A Wercome által publikált, A Golden Hind építése c. cikkben bemutatott palánkleszorástakat készítettem én is. Mádosítottam rajtuk, hogy magába a leszorást elembe én nem egy lyukat fúrtam, hanem egy horonyt készítettem (2 lyuk, a készlete levél felesleget szikával és társzelével vételem el). Erre azért volt szükség, mert a palánközítéskor Á-gy nagyon pontosan be lehet állítani.

Á

A tervrajz szerint a dőrrzsfa alatt 16 sor palánkot kell elhelyezni. Bejelöltem a dőrrzsfa alsó szélénél szintjét minden bordán, majd a dőrrzsfa és a gerinc közötti távolságot elosztottam 16 részre. Ezt bejelöltem a bordákon. Így megkaptam minden palánk lefutását. A képen kicsit halványan, de látszanak a jelölések. A palánkok szélessége a főbordán nagyjából 5mm, az orr felé keskenyednek, a tat felé pedig kicsit szélesednek és általában 1-1,5 mm-t fednek.

Itt látszik egy kis turpisság is. A képen az orr felé li második bordára (H-jelzésű) kénytelen voltam egy vékony láragasztani lap szerint, mert nagy igyekezetemben től sokat csiszoltam le beléle még annak idején. Így már já felfeksznek a palánkok Á

Á

A palánkok anyaga gázmentes, 10 mm-es deszkából, 1 mm-es szeltem ki az 1 mm vastag szeleteket. A palánkok a valóságban 6-8 m hosszúak voltak, én is próbáltam betartani (arányosan persze) ezeket a méreteket. Á

Á

Á

A palánkokat a hajótest kisebb gázmentes leti sugarú réssein (leginkább a tőrkén) a már sokaknak bevált forrasztópájkás módszerrel hajlítottam. Előtte kb. 20 percre beáztattam a főt. Nhol kellett előre is hajlítani a palánkokat, ez már korlátozottabb körülményekben lehetséges csak, de ha az ember nem feszíti től az anyagot, akkor szépen meg lehet csinálni. Á

Á

A palánkok átfedését is beragasztottam. Á

Á

A 9. sor palánkjai. Á

Á

Á

Á

A jelenlegi állapot (2007. 11. 09.)

{mospagebreak title=2. rész}

Â

Â

Â

Â

Â

Â

A klinkeres részben már csak három sor hiányzott, először ezt kellett befejezni. Ehhez a próba kedvőort készítek egy kis eszközt, amivel egyformára tudom csiszolni mindegyik palánkát. A kőpen látható. Egy 10 mm vastag deszkájból vágtam egy darabot és a szomszédoddal (aki asztalos és vannak megfelelő gépei) elvágattam 45 fokos szög szerint kicsit kisebb szögben lenne az igazi, de egyrészt a gép ennél laposabb szögben nem tud vágni, másrészt meg a többi palánknál sem csiszoltam ennél kisebbre. A kő fadarabot felcsavaroztam a gépi sármány helyére és gyakorlatilag készen is volt. Egyébként bevált, nagyban megkönnyítette a munkát. Ha valaki hasonló technikával akar építeni figyeljék a sablon használatát a palánkák lecsiszolására (ha nem is pont ilyen három sor palánk felrakása nem kétféleképpen semmiben az eddiektől)

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Itt látható a palánkosz és a klinkerpalánkosz elkészítése utáni állapota.

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Sorban a következő feladat a tat kidolgozása volt. Oldalvezetőként a két sávközéki árpályát fel, ebből az alsó, a vízszint feletti árpályát a tányeres sávk. Ez még a fedélzet szintje alatt van. A felső, ami tulajdonképpen a mellvéd hátsó fala domború hátrafelé. Ezt én is így csináltam, láttam pár speedy makettet (valószínűleg kitből árpályát), melyeken sávk és nekem nagyon nem tetszett a tat vízszintre átgabarált darab "gerenda" alkotja, melyek párban egymásnak támaszkodnak. Ezeket az oldalvezetői árpályán szerkesztettem meg. A két sávk közötti árpályát a mellvéd árpályát felvezetőben, a bevizont a gerinccel párhuzamos. A valószínűleg valószínűleg volt még ilyen gerenda és mindegyik a tat felvezetői árpályát (mint az enyémén a sávk), de felesleges egy ilyen modellen ezeket követni, ugyanis nem fog látszani és én csak plusz munka jár a tervezéssel. A gerendák helyét a tatnál árpályát tett árpályákba vezetem szikével és mikromarókkal, majd pontosan beállítva a helyekre ragasztottam őket. Itt látható a kész árpályák gerendák a ragasztva és látszik a támaszkodó palánkosz is.

Ezen a képen látszik a két-két darab, amit kiszerkesztettem. A képen alul látható elemre a ragasztásnál volt az árpályák, az nem került fel a hajóra, csak a szíradék árpályákban mintegy sablonként volt ott.

A keresztirányú merevítést a tat alsó sarkjára ragasztott 1,5mm vastag falappal oldottam meg. Ezt 0,8 mm es palánkokkal borítottam be. Ide kell majd fűzni a kormánylapot, de azt majd később.

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Miután ezzel megvoltam el készítettem a dőrszfa felrakását. Erre azért kellett eddig várni, mert a tatra is raktar oldalra. A dőrszfa 2mm vastag és 6 mm széles cső-közből készült. Mőretezésénél a palánkoknál már emlírt nyelveket alkalmaztam. Vastagsága miatt kevésbé hajlékony, úgyhogy szinte mindegyik darabot hajlítani kellett áztatva párával. Leginkább a tatnál okozott nehézséget, mert ott szinte meg kell csavarni a hossz tengelye körül. Itt látható pára kap az el készült dőrszfáról. A jobb oldalon látszik hogy véletlenül kitértem a bordát. Ez azért mert közben kikénytettem a két belső lá a megfelelő mőre. Egyenlőre még csak nagyoltam, később majd h palánkozás k-várla merevít-ti majd egybecsiszoló a két.

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

A továbbiakban folytattam a talpalánkosítást immár a domboró részével. Kérlek figyelmesen átdemelt a sá-k és a domboró rész talpalánkosítása.

A hajtulást nézetben látszik a derékszög vastagsága, ahogy ráborul a tatra. Ilyen vastagságú anyaggal lesz körbe "szegve" a tat. A társaság a tat sá-kja talpalánkosításánál is lesz vízszintesen takaróval, ezzel mintegy keretbe lesz foglalva a talpalánkosítása. Ha kicsit zavaros lenne a képvetkezés részben ki fog derékelni mire gondolok itt.

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Ezen a képeken látszik a tat sá-k és domboró része.

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Itt pedig áttekintés képek láthatók az elkészült klinkerpalánkósról alulnézetben.

Á

Á

Á

Á

Á

Á

Á

Á

Á

A mellvéd palánkósa kiegészítik, ezt még nem kezdtem el. Előkészítettem annyit csináltam, hogy az orrnél a palánkvágások számára beépítettem az orrtáke magát egy a mellvéd vastagságának megfelelő toldást, majd ebből orrtákebe vágtam egy nutot. A képeken mindez látszik remélhetőleg.

Á Folyt képv.

{mospagebreak title=3. rész}

A munkát, ahogy az előző rész végén beharangoztam, a mellvéd palánkóssal folytattam. Ide már karvelpalánkkal. Ezt klasszissal egyszerűbb dolgom volt, mint a díszes alatt a klinkerrel. Itt is ávesen futnak a palánkok, tehát, ahol kellett ott hajlítottam át a csatlakozásra is, megjegyzem nagyon minimálisan.

Ezzel a pár sorral elkészült a mellvéd tetejére, a palánkóssal fűző még egy csőket ragasztottam, itt ugyan vastagabb palánk van kiegészítve a korlát alatt és így ez kiegészíti az alatta lévő szintjével. A képeken látszik, hogy a társ az orr irányában ez keskenyedik. Egyébként ennek a szélnek az alsó részén adja az üvegablakok felső határát.

Á

Nos itt tennék egy rövidebb kitörést a kutterek palánkozásjáról. Az anatomy of the Ship sorozat, The naval cutter Alert 1777 c. részében olvastam a következőket. A kutterek a holland yachtoktól eredeztethetők, s az ottani gyakorlat szerint klinker palánkozást kaptak.

Ennek a palánkozási módnak az volt a nagy előnye, hogy kisebb hajóknál nagyméretűben erősítette a szerkezetet. Hártyája viszont, hogy a palánkok károsított hajlamos a szivárgásra, ráadásul áramlástani tulajdonságai rosszabbak, mint a sima felületnek, tehát lassítja a hajót. Hogy ezeket a problémákat áthidalják, bevezették a kutterek karvel palánkozását. A drótrészleccel felfűzött mindig karvel palánkozást használtak, ezt fontos hangsúlyozni. Nagyjából azt mondhatjuk, hogy 1800-ig klinker palánkozással épültek a kutterek, 1800-1810-ig mindkét mód használatos volt, majd 1810 után csak a karvel maradt életben. Így tehát az én 1828-as kutterem valószínűleg nem is klinker palánkozással készült, de ha már rajta van, én le nem veszem!

A cikk második részének utolsó kárpén írtát elemet megváltoztattam. Ez az orrtárcsák belső megerősítése. Látom, hogy ott nem jött fel az orrtárcsák tetejéig, hanem a majdani mellvéd szintjében marad. Látjuk, hogy én ezt felhoztam egy vonalba az orrtárcsák tetejével. A rajzon az előbbi megoldás volt, minden más forrásban, viszont az utóbbi írtam, így hát ezt kiegészítettem.

A bordák belső felső részének szintbe csiszolása már annál kevésbé volt. Annak idején én úgy terveztem, hogy kivágom ezeket az a helyekre majd az ágyóablakok felületének megfelelő helyen beragasztok bükki láncokat. Aztán végül is inkább nem vágtam ki az ágyóablakot, az én én is nagyobb munka lett volna, csak azokat, amelyek az ágyóablakok körül voltak. Így viszont meglehetősen sok anyagot kellett eltávolítani, mert az elején a fent vázolt okok miatt csak nagyolva vágtam ki a bordák belső felső részét. Tehát szintbecsiszolás, majd az ágyóablakok helyének kijelölése az a feladat beragasztása. A kárpénen végül a széllel írtanak a felületük, azért festetem le előre a kárpénen belül, de majd látjuk, hogy másképp alakult ez is. Egy kárpén majd később még mellékelek a kárpénre, amivel a csiszolást véghezvittem, de ebben a pillanatban éppen 400 km-re vagyok tőle és elfelejtettem lefűzni.

Ezek után kicsit a hajótest körül dolgoztam. Ezek csak az a rész van, mert van körül a fedélzeten az a szeretnem, ha azon keresztül nagyjából reális módon látszódik. Csak a fenék lesz lepalánkozva az oldaluk nem, oda remélhetőleg nem lehet majd a rácson keresztül belátni. A hátsó rész foglalkozik magába a fűzők felállításának helyét is. Én ezt egy darab fűzővel oldottam meg, ebbe egy négyzet alakú molydózt vágtam, aminek a talpának megfelelő kiemelkedése fog kerülni. A további mérvétől az a pozíciók a fedélzet szélén kell majd gondoskodni.

Ezek után visszatértem a mellvédhez és folytattam az üvegablakok kidolgozását. Kívételként a párnák nyak és szemöldökfalkák és ezzel már ki is alakultak az ablakok. A belső palánkozás is 1 mm-es b $\frac{1}{4}$ k láccel van, az ablakot ráhagytam egy kicsit, hadd legyenek től a palánkvégek. Csak miután már be volt palánkozva belső rész is a mellvéd, akkor kezdtem el a v $\frac{1}{4}$ l rész is kiférni az ablakokat, elször kinagyoltam marással, majd szikével és reszelével finoman letisztítottam. A belső palánkozás töltségeit is természetesen ekkor távolítottam el. A reszelés használat miatt a piros festés a legközelebb helyen lekopott az ablakkeretéről, ezt majd a mellvéd festésekor javítom ki.

Ezzel még nincs vége a belső palánkozásnak, két dolog hiányzik még. Az egyik a mellvéd és a fedélzet találkozásánál elhelyezkedő nagyon fontos ázsarokelem, ami tulajdonképpen egy megfelelő profilú láccel. Ennek az volt a hogy a fedélzetről lefolyó vizet ne engedje a mellvédnél a hajtestbe folyni, hanem vezesse el a kifolyóhoz. A másik dolog az erősebb vastagabb palánk, ami a felsőbb láccel szintjén kiemelkedik. A funkcióját hosszanti merevítés és ezek az egyszerűségeket kedvelem már egy réteg palánkozás elhelyezem fel, de a valóságban ezek még csak a bordák voltak, a vízszintes nem fog látszani. Ezeknek az elemeknek a felhelyezése már a kivételként rész tartalma lesz, de azért még annyit megcsináltam, hogy a profilozott láccelket legyártottam. Citlingeléssel csináltam, magyarul a profilt belekapartam a láccelbe. A köpeny látszik a szerkezet, amivel a kaparást végeztem és maga a kö munkadarab is. Szerintem elég jól sikerült, ahhoz képest, hogy elsőre csináltam, bár a profil sem től bonyolult. Nagyobb hajakon a vízszintes palánkozásban a vízvonal felett a dőrzsláccelhez hasonlóan vastagabb palánkok szolgálhatnak hosszanti merevítésre és ezeknek nagyon dőszes profilt szoktak adni.

Végül pedig kifértem a kormánynylapját áthaladására szolgáló lyukat a taton.

A jelenlegi állapot