

## XV. szárazdi karakok Áp-tÁse

Contributed by Nemo

2007. February 26. Monday 19:52

Last Updated 2014. October 21. Tuesday 21:39

There are no translations available. A hajózási Áp-tÁse akkor fogant meg bennem, amikor befejeztem az első fa vitorlázómat, egy rémai gabonaszállító. Ágy gondoltam, hogy valami nagyobb kellene kőszá-teni, had foglalja a helyet a szobámban.

Vásztásom egy kereskedelmi karakra esett, mert 1:50-esben meglehetősen nagy. A tervrajzok Lengyelországban kőszá-tek, W. A. mester flamand rőzmetsző rőzkarca alapján. A rajzok méretaránya 1:50 és 1:100, én az 50-es mellett döntöttem, mert Ágy méretileg Ásszehasonlítható az első hajómmal. Mindez 2002-ben történt és sajnos azóta nem haladtam sokat, csak a bordák kőszá-tek el és lettek Ásszeállítva. De most folytatni tudom, kőszá-let Wercome-nak a segítségét.

A rőzmetszet.

A bordák és a gerinc 8 mm-es rőtegelt lemez, a bordák merevítése menetes-szárral történt, mert Ágy könnyű beállítási a bordákat derőkszálga-re. 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 hárst használok. A fedélzeten áll egy 1:50-es figura, ami 3,6 cm magas, így lehetne mekkora lesz a hajó.

A figura készre.

Sajnos mint kiderült, nem tudom minősíteni a céleket, mert vizesen hajlamosak is lennének. De ez nem igazán számít, mivel nem próbálni, hanem festeni fogom a hajót.

{mospagebreak title=2.rés}

A fedélzet a helyén, az oldalpalánkos és a tényleg a végleges magasságon van.

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

Az előzőekben említettem, hogy eltérnek a láccok hajlítási módjai, de a 2 mm-es anyagvastagságnak köszönhetően csiszolási módjai eltérnek a tárcs nyoma.

A tárcs a tárcsok.

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

Â {mospagebreak title=3.ről}

TUDOM, glettelve van, tárcs festeni fogom, emlékeztetlek a hajógerinc alatti tárcsok megfestésére.

Felkerültek a tárcsok, a belső burkolat, tárcsok további alkatrészek. Már 1 hete folyamatosan csiszolom a hajót, 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.

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

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

Å  
Az orrfedélzet sablonnal, gy kértélbe írom, hogy milyen formát fog ílteni a karakk.

Å

Â {mospagebreak title=4.rÂsz}

Â

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

Â

Az orrfedézet rcs szerkezete, az árbás kiváltásokkal. A kényelkék fognak még itt problémát okozni.

Â

Tatfedézet szerkezete, szintén kényelkék nélkül, és persze csiszolatlanul.

Â

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

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 víz-pumpájának, most itt van az ön kélményom.

Â

A festés ezen az oldalon majdnem kész, még a drszcek 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 egy ájobb része, és az első rötég festést is megkaptam. Még hiányzik a felső gerendarcs szerkezet.

Â

Â A tatfedézet kényelkgerendái a helyükön. Ha felkerül a fedézetburkolat, beépítet lesz a kabin, és a tat

Â

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

Â

Â A felső fedélzet-vel gerendasorjával rendszeren megszereltem, mivel a gerince merlesek, befelé-vel dnek, szélben felfelé tartanak. Csak a második próbákra sikerült őket kiviteleznem.

Â

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

Első sorban a festést akarom a kényelmében 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 rícsszerkezetnek a fedélzet teljes hosszát le kellene fedni, de a rajzok nem vették figyelembe az orrból pontos helyét.

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

Hiányzik még a kényelmét, az árbócok kiegészítései, és egy-egy 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 faanyagom foygott el.

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

Mivel éppen építé anyag hiányban szenvedem, a kivetkezé írásra a hajótest festésének kijavítása, A fedélzetek matt lakkot kapnak, minden más satin-t.

Amíg a lakkozás szírad, további alkatrészeket készítek el. Főleg a kőt fedélzet lejtésit, és a kőt bakkokat, v horgonyokat.

Á

{mospagebreak title=7.rés}

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

A től folyamán nem haladtam semmit, gy itt az ideje folytatni. A rdekesség képp, a karak mellett egy szinten 1:50- arányú, 8 lakásos társasház makettja látható. A rzkelheté, 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-vízremerítési eljárást az orrfedélzet keresztfalának klinker hálójával.

A már említett víznyomásos fedélzet. A korlátot víz felkerülnek a dő-szpajzsok, és az ágyak elválasztása, elhelyezkedésük végleges.

Egyenlőre csak a fűzők kábelét el teljes mértékben, a többi víz szerelvénye is mihamarabb száraz, mivel az összeszerelés egyik első pontja az ágyak elhelyezése.

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

{mospagebreak title=8.rés}

Á

Elválasztási fedélzet is, egy a hajótest nagyobb árcsmunkái befejeztek.

A fedélzetek már megkapták a matt lakkozást, a fedélzet elülső víz szerelvénye is elválasztási. Itt lesznek a hordók.

A májor elübb említett d-szajzsok.

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

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

A vitorlarudak esztergálása feladta a leckét. Ilyen hosszban és vékonyágban májor igazán szeret a fenyő anyag "belengeni". Szerintem első esztergálásra jó lesz, de legkésőbb májor májor anyagot fogok használni.

Többesbőrlőre próbálkoztam, de végül elkészítettem a kukázás horgony is. Próbálkoztam a tussel, forrasztással, ragasztós technológia beigazán, mint látható.

A három ábrákos ábrát a fűzőcsonkát kezdtem el megépíteni. A készítésű vízszintes elembe vannak a fűző beragasztva, az alsó és felső elemeket csak ezek után lehet pontosan mértegni és kivágni.

{mospagebreak title=9.rés}

Â

A tatkabin mág beszerelés elátt, ez a káop lemaradt az elámuzá rászekbául. A jobb sarokban káot darab hordá kerá elhelyezásre, pájr zsák és egy láda, az asztal és káot szák a berendezés.

A fájrboc kosájr festés elátt.

A fájrboc kosájr festve, helyre ragasztva

Elkésztélt a másik káot árboc kosájr is

Az állkálzet szerelésé kezdádik.

A tarcskálzet macskafejei elág sok problémát és munkát jelentettek. A macskafejek rágá-táse dráttal tártá szegellem fel a zárácét, majd a rázkarcot alapul véve láncal rágá-tettem az egységeket a háátesthez.

A tarcskáltek rágá-tásónál kiderélt számomra, hogy a kálét amit használtam nagyon szeret csavarodni, természetesen arra amerre nekem nem volt já.

Az állkálzet, ahogy Wercome a találkozásn megjegyezte: háirfa.

{mospagebreak title=10.rész}

Â

Nemmi gondolkodás, próbálkozás és szenvedés után sikerült elkészíteni a hajás ágyait. Nem lettek olyan igazán mint amit szerettem volna, de elmegy.

A vitorlák felvarrása a tartóbocon kezdődött. Ahogy a vitorla a helyére került, a teljes futókészletet rendszerként el az adott bocon.

A fűzők bocon készítése okozta a legtöbb munkát, mint az várható volt. A nagyméretű csigák miatt a készlet másképp alakult.

A hajás elkészült. A fedélen csak alig-alig sikerült elhelyezni bűrt is, kifogytam a tartalék alkatrészekből.

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

A fűzők bocon kosár a nekem száraz készlettel, bűrt enni biztosan fogok szárazbetűt építeni.

A kocsz 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»r»rd»se itt is látszik, de egy kicsit célszer»bb, 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 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