

A Golden Hind Áp-tÁse

Contributed by wercome
2005. February 27. Sunday 10:40
Last Updated 2007. September 06. Thursday 12:35

There are no translations available

Miáta rítalítam erre a honlapra, ÁrlelÁdÁtt bennem a gondolat, hogy tÁbb mÁanyaghá³ utÁjn belekezdjek egy faháj³ Áp-tÁsÁbe, de mindig halogattam, nem igazÁjn tudtam, hogy is vÁgjak bele.

AzutÁjn felgyorsultak az esemÁnyek: ki tudtam alakÁ-tani otthon egy kis mÁhelyecs³Át, valamint SiÁ³fokon (Haj³makettezÁ' TalÁlkoz³) nagyon sokat lÁttam, tanultam, Ás lendÁ³letemben Ágy gondoltam, nem lehetetlen megÁp-teni fÁb³l egy haj³t. Egy kÁszlet vÁsÁrlÁsÁt eleve elvettem, mivel nagyon drÁgÁnak talÁltam Ás a mÁ felszersÁjmozÁsÁval egyÁ³tt tÁ sokba kerÁ³lt volna, ezÁrt egyÁrtelmÁ volt, hogy teljesen sajÁt kÁsz-tÁsÁ lesz makett.

Hosszas bÁngÁszÁs, tÁprengÁs utÁjn a Golden Hind elkÁsz-tÁse mellett dÁntÁttm tÁbb ok miatt:

- SzÁp haj³, de nem tÁl nagy Ás bonyolult (csak 12 Ágy⁰ van rajta)
- ElÁg rÁszletes rajzot talÁltam (Mamoli)
- Gyerekkorom egyik kedvenc tÁmÁja volt a "KirÁlynÁ' kalÁ³za"
- Nincsenek rÁla konkrÁt adatok, ezÁrt egy bizonyos szabadsÁgot kaptam a kidolgozÁsÁra (szÁtnÁztem: minden elkÁsz-tett makett kÁlÁnbÁzik, ki tudja milyen volt az eredeti?!)

TehÁt a Mamoli (1:53) rajza alapjÁjn kezdtem el. FurcsÁnak talÁltam ezt a mÁretárÁnyt, de kezdÁ'kÁnt nem akartam belebonyolÁdni az ÁtalakÁ-tÁsba, ezek a rajzok mÁr bevÁltak!?!)

Á

Minden szÁpen haladt, kivÁgtam a gerincet, a bordÁkat (4-es rÁtegelt lemezbÁ'l), csak a kÁlcsÁnkÁrt asztali dekopÁ-rfÁrÁsz ment tÁnkre (vÁgÁ³l is ez vÁrhat³ Ás tÁrvÁnyszerÁ, ha kÁlcsÁnkÁrÁ³nk valamit!) Ás az allÁsszerakÁsakor kiderÁ³lt, hogy a 10-es borda sem magassÁgra, sem szÁlessÁgre, formÁra nem illik bele a kÁrnyezetÁbe. Ášjat vÁgtam helyette Ás igyekeztem kiszobrÁszkodni a formÁt. MÁsodjÁra talÁjn sikerÁ³lt, majd a

palánkóznál kiderül.

Â

Âsszeragasztás elát kiszabtam a fedélzeteket, mivel ezek is pozícionálják a bordákat. Itt is volt egy kis probléma: a kívágások nem az eredeti rajzban megadott helyre kerültek (a fotón jól látszik!). Gondoltam, hogy a nyomtatásnál változott a méretarány, de a hossz és a szélesség jó volt. A fedélzetekhez magam készá-tettem rétegelt lemezt, sehol nem kaptam 1,5 vastagságot: kőt 0,7-es furnőrt száliránnyal keresztben összerasztottam. Tudom, nem szabványos, mivel mindig páratlan számú lapnak kell lenni, de szerencsére nem házódott el, tőlképesen lehetett vele dolgozni.

Â

Itt csak nyersen feldobáltam a fedélzeteket, hogy látszódjon már valami!

Â

Felavattam a fűrészeszet: feldaraboltam a "pallókat". A felsőbb fedélzetek alatti területeken le kell rakni deszkákat, mivel azok felragasztása után kőrőlményes "bebőjni". Kőzöpen végigvezettem, hogy a padlázat folyamatos legyen.

Â

A hajó orr és far részénél tőlmár betéteket kellett felragasztani. Kőlátnál az orrnál szenvedtem meg: alig megfogható alakja van, végül kőzből kinagyoltam, majd felragasztva adtam meg a végleges formáját.

Á

Á•gy Ájll palÁjnközÁjs elÁ'tt.

Á

Ledaraboltam a palÁjnkokat, ez persze csak a tÁrredÁke az egÁcsnek. MÁg csinÁlnom kell csavaros szorÁ-tÁkat Ács kell ennem egy vagdalthÁs konzervet.

Á

ElkÁszÁ-tetem a szorÁ-tÁkat a palÁjnközÁjshoz, nem igazÁjn lÁjtszik a kÁpen, hogy a szegeken M1,2-es menet van. O1 furatba kÁzzel be lehet csavarni Ács meglepÁ'en erÁ'sen tartja a palÁjnkot.

Á

Mivel az oldalpalÁjnközÁstÁ tartottam legjobban, alig vÁrtam, hogy elkezdjem, de ismÁt el kellett halasztanom, mivel rÁjjÁttem, elÁ'szÁr a hajÁ hÁjtsÁ felÁ¼letÁt Ács a gerincet kell burkolni, mivel ezekre rÁjtakarnak a palÁjnkok.

Â

Elkezdtem végre a palánkost és mondhatom könnyebben ment, mint gondoltam. A kőpen láthatóak a szorítóak a munka közben. A palánkokat vegyes módszerrel hajlítottam, az orronál a konzervdobozos, gázgá's technikával, vagyis meleg-téssel formáltam, ezután 10 percig áztattam vízben, á-gy könnyebben lehetett a bordához és az elázó palánkokhoz igazítani.

Â

Ebben az állapottban van jelenleg, végre látom, hogy kezd gőmbölyödni a hajótest

Â

Igyekszem precíz-en felrakni a palánkokat, mivel nem szeretnék még egy réteget rajtenni, talán sikerül is, mivel hamarosan elértem a vízvonalat, amely alatt festve lesz, á-gy ott már jobban lehet javítani, gittelni.

Â

Mivel a máshelyem fűtése csak fölig megoldott, má-nuszos idő estén nem érdemes bemelegíteni, ezért olyan alkatrészeket vettem elére, melyeket a lakásban is lehet csinálni. Nekikezdtem az ágyá'hoz, a kocs oldalának profiljára martam egy láccet és ezt szeletelve kaptam meg az oldallapokat.

Â

A kerekeket szintén szeletelés módszerrel készíttettem kis esztergályt csévékből, a tengelyekhez kártyefájból fészkeltem láncokat, majd csiszolva kerekíttettem le a végeket. Láthatóak a feldarabolt oldallapok is.

Â

Az egyécsévéket egy esztergályos kollégám "gámbálylétte", mivel 8+4 egyórás van szás, nem akartam ennyiét elntégetni. Szópen megcsinálta, de mielőtt valaki bejelentkezne, elrúgom, hogy a végére elóg nyágás volt.

Â

•me a protópus, egy 24 lb-s egyé.

Â

Mivel hideg van, elkészít a tóbbi kocsis, már csak az egyécsévéket lefogató vasalásokat kell megcsinálnom.

Â

Elkezdtem az ajtókat és ablakokat, itt szerelmesedtem bele a keretelésbe! Főszelvény is kész lehet (0,5x1 mm-es cékek vágtam már), de ezeket az á-veket szinte pillanatok alatt csiszoltam ki: nem tört, nem hasadt. Végre a Szuperinfá is kész valamire: A kereteket összeállítottam az ájszagra is leragasztottam, á-gy lett egy kis alapja, az ajtólap íceit is állszetartja, azért Szuperinfá, mert ez elég vkony papírr.

Á

Az ablakok végül több rétegű állnak: alapja az ájszág, ezután ismét egy vkony papírrlap kerülvezik sárga (mondjuk, hogy Sir Francis Drake körköt tanulmányoz gyertyafényen!), majd egy álltszám anyag lap (1/4veget imitálva), a rácsozat pedig anyag szunyoghál, egy kicsit rombuszosra hova metál szárral lefestve.

Á

Az ajtókat és ágyak vasalatát, egy borosveg zárral készítem, mely 0,15mm vastag alumínium, ezt nagyon könnyű volt darabolni, hajlítani, például a sarokvas 0,5-ös rózdra van tekerve, á-gy ha 1/4 állcsinált volna meg az ajtólapot, akár nyílra is. A szegecsket (vagy csavarokat?) egy legénylyett hegyű biztosítással domborítottam az alumíniumba hátulra, majd eléllrál egy kicsit kiegyengettem, festettem, felragasztottam a helyre. Itt emlétem meg, hogy ez a fotás is nem megy töl, elég szerettel késztek homályos képeket, itt meg képek a matt fevasalás!

Á

A nyílászárók kész.

Á

Sok fenékszivattyút láttam mostanában a lapon, így nem maradhattam le. Erről csak annyit, hogy természetesen kiterjedőben készült, rusztikus tölgy pácolással.

Â

Egy kis egyveleg a mérések rögzítésére.

Â

Továbbra is a lakásban véggezhetők munkálatokat folytattam, elkezdtem a dő-szál-tá'elemek faragását. Kiterjedt használtam, indigóval felmésoltam a mintát egy vékony léc, kiterjedtem, majd felragasztottam egy falra Technocol Rapiddal, mivel ilyen kicsi darabokat nehéz lett volna közben megmunkálni. Olyan ragasztót kellett választanom, ami a faragás közben elég merev, de a munka után szárazulá'smentesen le tudom választani az "alkotásom". Azért a Technocolt választottam, mert emlékeztem, hogy a vízben elengedi a felületet, az első esetben azonban rájöttem, hogy valóban kinyel le tudtam szedni a segédlepről a faragvány nyom, de a vizet felszívta és eldeformálódott (megdobta magát). Szoknom kell még a fát! Ezek után nem áztattam, szikával végtam le, kinyel mivel ez a ragasztó nem lesz túl kemény, inkább gumiszerű marad.

Â

Igazából nem is faragtam, mivel csak néhány esetben használtam vasat, hanem kicsi marókat használva egy Proxxo fűrész-, marógéppel alakítottam a formákat.

Â

Itt vannak az aprásák nyersen, nahol egy kicsit egyszerstve: pl. Anjou lilium.

Â

Ez itt a hts rász sszerakva. A cmerrel megkzdttem, az illatbrzolszon mg van javtani val (napocskafej orozlín, kengurusz sárkány!!!!)

Â

A festssel talín javult valamicsköt a cmer. Messzir' jobban nöz ki!

Â

Idákzben mg befejeztem a f'fedzet pallzst Ás beburkoltam a mellvdek bels' oldaljt.

Â

Folytatódott a palánkkozás, de az alsó részénél már szűgtem a palánkokat, mivel majd felferre lesz festve, ki tudom "gittelni" a lyukakat. Mivel kis szűget nem találtam, gombostűvel gyártottam, jó volt, csak átvatosan kellett kalapálni, mert ha acél volt, könnyen tört, ha vas, könnyen elhajlott. Mátyanyagból vágtam kis aljátékokat, hogy a szűgek ne süllyedjenek bele a fába.

Á

Kész lett a palánkkozás! Nekem hosszú menetnek tartom! Már az előző kápen is látszik, hogy kész-tettem egy új lefogatólapot, 14-es kazánlemez teleőrva M6-os menettel, ágy búrmit le tudok rugzteni csavarokkal. Jó vizsgázott, mivel a slya miatt nem mozdult el még a szegelés káben sem á stabilan fogta a hajót.

Á

Itt látszdnak a szűgek helyei, illetve alul már egy kicsit elnagyoltam a palánkok illesztését tudván, hogy festve lesz.

Á

Az utasítás alapján palánkkozás után le kell venni a fedélnet fűzőrű bordákat, kicsit tartottam tle, ezért ezeken a palánkok áleit is beragasztam, hogy ne essen szét, mikor kivágom a bordákat. Először vízszintesen fűzőrcsávval sűrűn bevagdostam, majd szikával könnyen le lehetett venni a palánkról, kis marával igaz-tgattam a végén.

Á

Ilyen lett, most jöttön majd a belső borítás és a padlózat.

Á

Elkészítettem az állványt, mivel ez nem egy cirkalmas hajó lesz, kifejezetten egyszerűre alakítottam.

Állványon, bepálinkozva, még a végén hajómakett lesz!

Időközben több más alkatrészrel is foglalkoztam, például a szellőzőcsokkal. A kápen balra jobbra kávetethető elkészítési folyamata, ez teljesen egyezik a szakkönyvekben leírtakkal.

Az erkély is kész lett.

Ebben semmi különleges nem volt, összesze kellett ragasztani a sok kis deszkát, láccet. Ez már be van pácolva, tehát a hajótest is ilyen színű lesz.

Izgató, hogy fog kinézni, ezért ideiglenesen felraktam a faragásokat. Ez lesz hátul,

Ás ez oldalt.

Felszegeltem, illetve ragasztottam a dőrszfákat a hajás oldalára, szíradás után kihőttem a szegeket, Ás faszegeket (fogpiszkál) Áttem a megmaradt lyukakba. Amárkírdtem egy keveset, ugyanis felrakás elát a Áceket szőpen bepícoltam diópcal, hogy sÁtebbek legyenek, mint a hajás test. Az orrnál nagyon meg kellett hajlítani a dőrszfákat, ezért beíztattam v-zebe. A kőpen keresztbe raktam egy szőp sÁt Ácet, ilyen lett volna terv szerint, a hajás pedig íjtni, hogy Ágy kiíjzott a píc, hogy mág a testnél is vilígosabb. Egy kis plusz munka lett a dologb: maszkolás Ás ismÁt tÁbszÁri pícolás. A kőpen íjtni mág, hogy a dő-szÁ-tÁfestÁs sÁvjÁjt is kimaszkoltam.

Ilyen lett a festÁs, egyszerÁst-tettem az elÁ-rt dő-szÁ-tÁsen, tól soknak talíltam mind esztÁtikailag, mind munkailag. Ideiglenesen feltettem az erkályt, ajtát, ablakot, hogy íssam, hogy fog kinÁzni a háts rÁsz.

Az orr rÁcsozata.

Az orr falai maszkolás Ás festÁs kÁzben. Itt kell megemlítenem, hogy a Tamiya maszkolászalag remekül bevíjt a fÁnÁl is. Felrakáskor bele kell nyomkodni a fa ézetÁbe, hogy ne tudjon alífolyni a festÁk!

A víz-vonal alatti részt szírpisztollyal festettem, a gy elte maszkolássalal pontosan meghatároztam a festés vonalát, majd szigetelássalal és ájságpapárral becsomagoltam a nem festendő részt.

Ágy szőpen lefőjtam fehérre. Láthatóan kőtet csavar a gerincen, ide kőtet M3-as menetet főrtam, ezzel lesz rögzítve a talpához, illetve a kőssábbiekben mág másra is használom ezeket a furatokat.

Időközben elkészítettem néhány apró alkatrészt: bakokat, korlátokat, szellőzárócsokat.

A hajás elkezdése óta úgy gondoltam, hogy egy fajta alkatrész lesz, amit biztosan meg kell vennem: a kőtetőfogászegeket. De megakadt a szemem ezen az esztergált fogpiszkálón, és az jutott eszembe, hogy ez nekem van elnagyolva: le kell venni a kőtet végéből, a fejrészen meg kell igazítani a rögzítést, a májsik végét pedig ki kell hegyezni. Ez a fogpiszkáló kb. 2,5 mm átmérőjű, a gy pont hőzán belement a Proxon 2,35-ös patronjába, tőreszelvel és csiszoláppárral kőnnyedőn ki lehetett alakítani a végssé formát. Az őtvenegynéhány darabot dőlutőn megcsináltam.

A fedőzet egy része "berendezve".

A kisebb alkatrészek lakkozása, lészésnek a kis tartólapok is, melyeket rögzítettem hajlítottam.

A hajótest, lakkozásra előkészítve. Itt alkalmaztam az M3-as furatokat: egy kis tartólapot készíttettem rögzített lemezből, amelyre felcsavaroztam a hajót, a forgatható sáuba befogva teljesen körbe tudom lakkozni, kivéve a kicsi foltot a gerinc alján, de ez utólag könnyen és láthatatlanul pótolható. Így nem kell több részletben lakkozni (festeni).

Megjött a segítségem: Renita

A Proxon gépnek már rögzítettem egy kis felfogólapot, melyet már többször is tudtam használni. Nem egy exkluzív kivétel, de a csónak teljesen megfelel, például most a macskafejek végső kialakítására.

Rudakat esztergáltam, felszeleteltem, majd egy sablonban kifertam a macskafejeket, ugyanezzel az osztással beferítam egy hengeres szűrőbe, mely befogható a kisgömbbe, és kis csapocskákat ragasztottam bele. Ezekre felhözva tölteszelvel és csiszológéppel alakítottam ki a körbefutó nőt és gőmbölytettem le a szemecskéket.

A jól bevált fogpiszkálós módszerrel pácoltam az alkatrészeket.

Készíttettem egy kis hajlító készleket, hogy egyformák legyenek a vasalatok, látható, hogy rögzítettem a készletet belevé énnel forrasztottam össze, majd reszeltem, csiszoltam, festettem.

Lefestve az Ősszes "vas". Jobb oldalon a kormánylapát pántjai rögzítembe, alul az egyonyalás ablakblájának zsanéjai alulbe (a már említett borosveg zárlat) készítek.

A kormánylapát felszerelve.

Kész a fedélzet, minden felkerült a helyre.

Az úrbocok a kosarakkal, melyekkel volt egy kis kalandom: a sok kis alkatrészbe Ősszeragasztottam, majd vizes páccal lekentem. Kézen a kerek körtrész teljesen megdobta magát és szöcs az egész. Őjra bepácoltam és kész szoríva száradt meg, így megtartotta a formáját és lehetett Őjra Ősszeragasztani.

Szobrás biztos nem leszek, de azért próbálkoztam. Ha valakinek nem világos, ez szarvastehőnfel!

Felragasztottam a dősz-téseket, valamint felkerült a macskafejek.

Gyakorlatilag ezzel kész a hajás test, következik a tölverés, a csigák kész-tése, a tölzet felépítése, varrása. Az elmaradt mentésnak és horgonyokat azt hiszem, a végre hagyom.

Elkezdtem a kőttőlcsigák készítését a már jól ismert darabolás módszerrel: a lécnek nagy oldalába kb. 0,5 mm-tot martam, majd a kőttőlcsigával visszahelyeztem.

A Proxonhoz csináltam csiszolótárcsákat, a megasztalt alapra kőttőlcsigát ragasztószalagot tettem és erre ragasztottam fel a békivágással kibarabolt csiszolópapírt, így könnyen cserélhető a papír.

Egy egyszerű csiszológépet készítettem, hogy a csigák lekerekítése egyformák legyenek. A kis esztétikus fejekbe kőttőlcsigák lettek marva (minden csigához 3-3 fémle kell), ezeket behelyeztem a csigákat és elforgattam a csiszolótárcsa előtt. Szóval minden csigának egy szomszédja volt: minden csigának hat oldalát kellett megcsiszolni. Végül felmáztaloztam!

Ezek a legkisebb kőttőlcsigák kőttőlcsiszolva. Ki hinné, hogy ez 167 db!!!

Csak nem tetszettek igazán a géppel lekerekített csigák, így közben még kőttőlcsigát készítettem mindet. Ezt azért csináltam, mivel a kőttőlcsigák maradtak a sarkok, és azt tapasztaltam, hogy pácolásakor szeret szétmenni az éleken. Itt kérem megjegyezni, ennyi munka után, így látom soha nem fogok feladni ahhoz, hogy szerelt csigákat készítsék, esetleg nyugdíjas koromban!

Megkezdtem a kőttőlcsigák felszerelését. Mivel ez már csak kőttőlcsigák és csőrna hulladékokkal jár, bekészítettem a most már perfect vagyok Balázs és Mária showját, igaz csak rádiójáték szinten.

Az oldalként a macskafejeket egy drótból meghajlított tartó segítségével kaptam fel, így mind egyformán viselkednek az alsó sorban.

Égy néznek ki a megfeszítés előtt.

A hajószél felkötéséhez egy számszót használtam. Főelmeimmel ellentétben egészen jól lehetett halmozni a széllel.

Égy néz ki megfeszítve, hajószéllel. Egy kis problémám volt, azt hiszem nem vertem elég szorosra a köteleket, nagy volt a nyújtás, és most sem olyan feszes, mint ahogy szerettem volna.

És akkor jött a gondok: Az oldalként természetesen az egyéni- és kézi zsepőre esett el, mindkét oldalon kellett ragasztanom az egyéni szót fordítva, legalább arra is tudnak látni!

Simán beleakadtam az egyik egyénibe, látható, hogy a rugózárt kaptam jól szerepelt, megfogta az egyéni csövet.

Az ábrákhoz a felső oldalkéntek

Az állóként teljesen kész. Kötnek a vitorlák (egy-köt mosogatásért biztos segít a feleségem!), mivel futóként a kötetet csak akkor tudom csinálni, ha a vitorlák felkötésénél a vitorlarudakra.

Nagy nehezen elkezdtem a vitorlázók készítését, ugyanis ha egy ój, teljesen idegen dologgal találkozom, akkor azt én meg szoktam gondolni. A varrás is ide tartozik, nem gondoltam volna, hogy egyszer varrásgéppel el kell kezdeni! Kezdetek napján a varrásgépet próbáltam: a gombok, kallantyúk mit változtatnak, milyen szoros fűtést érdemes használni, hogy kell befűzni az alsó és felső szíjat, tudok-e egyáltalán egyenesen haladni, stb.

Beszereztem a vitorlaanyagot, hogy milyen, ne kezdjék! Bementem a szőnyegboltba és kaptam a legközelebbi vitorlaszerelő anyagot, látnyeg, hogy ne selyem vagy tiszta műszál legyen. Végül persze megint kiderült, hogy mire kell (már megnevezettek egyszer, mikor tolmáccsal vel mentem cserélni), de az új segített és a készletben sikerült kiválasztani ezt a szerintem egyszerű és kezelhető anyagot. Amint látható a vitorlaszövet kifeszítettem és pontosan felrajzoltam a kárvonalat, a hajtásokat és a varrási vonalakat is.

A dolog szempontja az volt, hogy a Mamoli vitorlázók nélkül makettet készített, így nem volt vitorlarajz hozzá, ezért onnan ísszeszedettem rajzokat, másírtam, terveztem!

Kiszabtam a vitorlázók, megcsináltam a főgárges ísszevarrások imitálásait, ezeket előg gyorsan és egyenesen lehetett varrni. Ezután a vitorla szegéséhez visszahajtottam az anyagot és levasaltam.

A szegést elöggő a szélén kellett varrni, így a varrógép tappancsa és továbbtája hajlamos volt fölrenyomni anyagot, pedig ezen a részen látszik meg legjobban, ha nem párhuzamos a vitorla széle és a szegésvarrás. Ezért készítettem egy kis segédlejt: egy fa lécre (ami egyenes!) csiszolópapírt ragasztottam, ez jól tapad a vitorlaanyaghoz (mint a tőpázár).

Ráfodva az anyagra és nekinyomva a tappancshoz lezörkét és vezetékét is funkcionált, így átvatosan egyenes és párhuzamos lett a varrás. Általában a vége fele szeretett volna kicsavarodni az anyag, de egy kis ellentartással irányba lehetett tartani.

Egy oldal be van szegve.

Megvarrva az összes vitorla, egy időre előg volt a gépi varrásból! Nem vállalok felelőst, köszt ¼m!

A vitorla szegéséhez hozzátartozik a kész felvarrása, ezt már kézzel állítottam a TV elé, mint állreganyám házműst. Tulajdonképpen ez előg jól haladt, a rengeteg állás ellenére is.

Azt hiszem a fűleket egy kicsit nagyra hagytam, legkisebb erre figyelnem kell, mert felszerelésnél időtlenél nem lesz ki.

Elmaradtam a dokumentációban, itt már tulajdonképpen szerelésre kész a vitorla. Amikről nincs fotó: Csináltam egy lyukaszt (mint a búrlyukaszt) 1 mm-es furattal, ezzel ártattam ki a toldatvitorla és a vitorláról felkötéséhez szükséges lyukakat. Felkötöttem a toldatvitorlát, majd egy kicsit kis időre teába áztattam, hogy ne ferekek maradjanak. Ezután felcsomoztam a vitorlát a rudakra, majd az elre megkötöttem a csigákat is felszereltem.

A csigákat a hajóra is a megfelelő helyekre felkötöttem, a vitorlák felszerelésénél már csak be kell fűzni a kötelet. Talán az egyik leglátványosabb folyamat lesz, mikor felhözöm a vitorlákat!

A hajó szinte már teljesen kész, de néhány apróságig elmaradt. Az egyik a mentőcsónak, melyhez előg nehezen fog hozzá. Az interneten találtam elkészítési másképeket, de néhány részletnél kétségek voltak. Mindenesetre egy darabot kialakítottam a csónak formáját (ez is könnyebben ment, mint gondoltam!) és felcsavaroztam egy rétegelt lemezre, bejelöltem a bordák helyeit és kifertam akkorára, hogy a borda anyagát átszárítsam bele lehessen

A bordákat először kis részekbe kellett hajtani, ezért mindent bevettem: először beajátattam, majd az egyik oldalon beraktam a lyukba a borda egyik végét, forrasztópájkával melegítve ráhajtottam a formára, becsúsztatva a másik oldalon a furatba, ezek tartják a helyén a bordákat. Az egyik feltevésem az volt, hogy a végén a csónakot levágva a formájára szétvágjuk az egészet, ezért a pájkával jól megvasaltam, ezért látszik a párhuzamos ív, de azért vigyáztam, hogy ne szakadjon el.

A palánkozást a legfelsővel kezdtem, mert ez adta meg a csónak felső részét. Egyelőre csak a végéig a kiterjesztést használtam, 2x0,5 mm-es deszkákat.

Elkészítéskor a palánkozás, egy-két helyen látni részt, felnyelés-kötést a láncok kiterjesztéséig, de emlémem az egész hajó figyelmét az apró hibáikra.

Levágtam a csónakot a mesterdarabjára és nagyon megkértem, hogy nem nyá-ít szét, a palánkok (no meg a borda részét) szépen megtartották a formájukat.

Hatalmas láncokból készült a lábrács is, kis tévtartókkal ragasztottam össze.

A peremmel elszárazítottam, mire a megfelelő Á-vekre meghajlítottam.

A kősz csáznak.

Ha egyszer elkezdek dolgozni!

Ei! kapartam szerszámkészítési mótámat, mikor elkezdtem a horgonyok készítését. Végre egy kis fáma!!! Min
több darabból készült, jó kis reszelési gyakorlat volt, szerencsére a rezet nem túl nehéz megmunkálni.

Az alkatrészeket cinnel forrasztottam össze, a nehézsége csak az volt, hogy néha hirtelen úgy kőz kellett volna!

A forrasztás után megigazítottam részleivel, megcsiszoltam és festettem. A fa abroncsait a nájlamból bevált boroskupakos alufóliából (lásd 2. rész) készíttettem, ennek csak az a baja, hogy nehezen viseli el magán a festéket, főleg az éleken.

Már csak a lámpa maradt. A rajz (ábra) szerint hatszögletű, ezért hatszög anyagból lett megszerelve az alsó felső része, az ísszerakott lámpa elemeket 0,5 mm-es zlemezből vágtam, reszeltem ki. Járó részle és egy kis térfogat hozzá, nagy mozdulatokat nem kell végezni!

Az ideiglenesen ísszerakott lámpa.

A kész lámpa lefestve, és ami nem látszik (bár jobban tudnák fotózni!), be van ábrázolva.

Készíttettem egy kis segédasztalt a kábelkötetek gyártásához: nagyon egyszerűen egy fadarabot kifogattam szögek marataira (egy tizeddel nagyobb, hogy kázzal ki lehessen húzni), betoltam a szöveget, rátekertem a kábeleket és matt lakkal bekentem. Szárítás után a szöveget kihúzza, a kábel megmarad a formáját és elöregedni egyben marad.

A tervrajz vitorla nélküli makettet ábrázol, a gy a vitorlakötetek lekövetési helyeit egyenesen el is hagyták, a gy Petró Zoltán javaslatára (sírfoki találkozás) beépíttettem plusz kábelközfogásokat és bakokat.

A mentőcsónak is bekerült a helyére, illetve láthatóak a káttólkáttetek és a szintén ráadásúsként készített káttólfogó szarvak.

•gy aztán tele lett a fedélzet!

Hosszasan próbálkoztam a zűszűk kész-tésével, be kell vallanom, az egész hajóépítésben ez fogott ki jobbra. Használtam textilfilcet, ilyen-olyan festéket, selymet, vízsznát! Futott, nem volt egyenes, nem tetszett a szőne! Feladtam!

Megcsináltam papírből, messziről nem olyan rossz, de ha egyszer talállok megoldást, ki fogom cserélni.

Amiről nem írtam, az a futókáttélzet kész-tése, de nem is tudok mit mondani róla, mivel logikus és szőpen el lehet vezetgetni a káttételeket. Csak annyit, hogy először pillanatragasztóval ráigzattam a csomókat, ha egy kicsit több kerül a vízre, kifehéredett és egy gőz keletkezett, így ájtáltam a hígított matt lakkra, ezt beszővja a káttóli és megkeményedik anélkül, hogy látszódná.

Egy káttéli az árbűckosár!

Van egy főkőpő ismerőm, őgy gondoltam, megőrdemli a hajó, hogy normális minőségben meg legyen ártkő-tve. Őgy aztán elvittem a őgyereket! Őme nőhőny fotó a teljesen elkészűlt Golden Hind-ről.

Á

Â

Â

Â

Â

Bekerült a vitrinbe. Kérem SZ!!!

Meg kell említenem, hogy valójában én soha nem kezdtem volna bele egy hajó készítésébe, ha nem találkoztam ezzel a honlappal: rajzot, tanácsot, birtorítást kaptam, technikákat lestem el és találkoztam egy remek kis társasággal. Köszönet az egész legénységnek, különösen az admirálisnak és Maszatomynak. (Köszönetek - a szerk.)

U.I.: Elkezdtem a következő hajóm építését: Mordaunt (1681)