

## A Golden Hind Árpád-társa

Hozzáadta: wercome  
 2005. február 27. Vasárnap 10:40  
 Utolsó frissítés 2007. szeptember 06. Csütörtök 12:35

Miután rátaláltam erre a honlapra, örültem dőlt bennem a gondolat, hogy több máshoz hasonló utájn belekezdjek egy hajás Árpád-társába, de mindig halogattam, nem igazán tudtam, hogy is végjakk bele.

Az utájn felgyorsultak az események: ki tudtam alakítani otthon egy kis máshelyecskeket, valamint Siófokon (Hajásmakettez 'Találkozások) nagyon sokat láttam, tanultam, és lendületemben úgy gondoltam, nem lehetetlen megárpád-teni fából egy hajás. Egy készlet vásárlásait eleve elvettem, mivel nagyon drágáinak találtam és a másh felszerszámozásával egyúttal sokba került volna, ezért egyértelmű volt, hogy teljesen saját készítésű lesz makett.

Hosszas bányászás, tárgypregálás után a Golden Hind elkészítésével mellett döntöttem több ok miatt:

- Szép hajás, de nem túl nagy és bonyolult (csak 12 ágyú van rajta)
- Elég részletes rajzot találtam (Mamoli)
- Gyerekkorom egyik kedvenc témája volt a "Királyi kalásza"
- Nincsenek róla konkrét adatok, ezért egy bizonyos szabadságot kaptam a kidolgozásra (szótnéztem: minden elkészített makett kb. 1/4 árban, ki tudja milyen volt az eredeti?!)

Tehát a Mamoli (1:53) rajza alapján kezdtem el. Furcsának találtam ezt a méretarányt, de kezdőként nem akartam belebonyolítani az általalásba, ezek a rajzok már beváltak!?!)

Á

Minden szőpen haladt, kivágtam a gerincet, a bordákat (4-es rétegelt lemezből), csak a kálcánkat asztali dekopárral mentünk (vagyis ez volt a 10-es borda sem magasságra, sem szélességre, formára nem illik bele a kárcsba. Ásjat váságtam helyette és igyekeztem kiszobrászkodni a formát. Másodjára talán sikerült, majd a

palánkóznál kiderül.

Â

Âsszeragasztás elát kiszabtam a fedőzeteket, mivel ezek is pozícionálják a bordákat. Itt is volt egy kis probléma: a kivágások 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 fedőzetekhez magam készá-tettem rötegett 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, tőkéletesen lehetett vele dolgozni.

Â

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

Â

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

Â

A hajás orr és far részénél tőmő betőteket kellett felragasztani. Kőlőnősen az orrnál szenvedtem meg: alig megfogható alakja van, végőül kőzölől kinagyoltam, majd felragasztva adtam meg a végő 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-tettem a szorÁ-tÁkat a palÁjnközÁjshoz, nem igazÁjn lÁjtszik a kÁpen, hogy a szegeken M1,2-es menet van. Olyan 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 hajó hÁjtsÁ felÁ¼letÁt Ács a gerincet kell burkolni, mivel ezekre rÁjtakarnak a palÁjnkok.

Â

Elkezdtem végre a palánkoszt és mondhatom könnyebben ment, mint gondoltam. A kőpen láthatóak a szorító-3k 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 precízzen 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 előre, melyeket a lakásban is lehet csinálni. Nekikezdtem az ágyáshoz, a kocs oldalának profiljára martam egy láccet és ezt szeletelve kaptam meg az oldallapokat.

Â

A kerekeket szintén szeletelés módszerrel készíttettem kis esztergályt csővekből, a tengelyekhez kártyefájból fűrészeltem láncokat, majd csiszolva kerekíttettem le a végüket. Láthatóak a feldarabolt oldallapok is.

Â

Az űgyőcsőveket egy esztergályos kollégám "gőmbőlytette", mivel 8+4 űgyőörő van sző, nem akartam ennyi űntőgetni. Szőpen megcsinálta, de mielőtt valaki bejelentkezne, előrulom, hogy a végőre előg nyőgő volt.

Â

Őme a prototőpus, egy 24 lb-s űgyő.

Â

Mivel hideg van, elkőszőlt a tőbbi kocsis is, mőir csak az űgyőcsőveket lefogató vasalősokat 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, az árt Szuperinfá, mert ez elég vékony papír.

Á

Az ablakok végül több rétegű állnak: alapja az ájszág, ezután ismét egy vékony papírral keretezik sűrűn (mondjuk, hogy Sir Francis Drake körkörös tanulmányoz gyertyafényén!), majd egy itlászás máanyag lap (1/4veget imitálva), a rácsozat pedig máanyag szunyogháló, egy kicsit rombuszosra hözva metálszalaggal lefestve.

Á

Az ajtókat és ágyak vasalatát, egy borosveg zárral állítottam, mely 0,15mm vastag alumínium, ezt nagyon könnyű volt darabolni, hajlítani, például a sarokvas 0,5-ös rózdra van tekerve, á-gy ha 1/4lín csinált volna meg az ajtólapot, akár nyílra is. A szegecsket (vagy csavarokat?) egy legénylyett hegyű biztosítással domborítottam az alumíniumba hőtűrő, majd elállítottam egy kicsit kiegyengettem, festettem, felragasztottam a helyére. Itt emlétem meg, hogy ez a fotó is nem megy tőre, elá szerettel készá-tek homályos képeket, itt meg a matt fevasalás!

Á

A nyílászárók kész.

Á

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

Â

Egy kis egyveleg a műretek árkeltetésére.

Â

Továbbra is a lakásban véggezhetők munkálatokat folytattam, elkezdtem a dő-szű-tő'elemek faragását. Kiterjedt használtam, indigóval felmáztam 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 sűrűlőmentesen 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 faragványom, de a vizet felszívta és eldeformálódott (megdobta magát). Szoknom kell még a főt! Ezek után nem áztattam, szikával végtam le, kinyel mivel ez a ragasztás nem lesz túl kemény, inkább gumiszerű marad.

Â

Igazából nem is faragtam, mivel csak néhány esetben használtam vésőt, hanem kicsi marókat használva egy Proxox főrő, marógáppal alakítottam a formákat.

Â

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

Â

Ez itt a hts rász sszerakva. A c-merrel megkzdttem, az illatbrzolon még van javtani val (napocskafej orozlín, kengurusz sárkány!!!!)

Â

A festéssel talín javult valamicsköt a c-mer. Messzir' jobban nöz ki!

Â

Idákzben még befejeztem a f'fedzet pallzást és beburkoltam a mellvédek bels' oldalát.

Â



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

Á

Kész lett a palánkozás! 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 rugzá-teni csavarokkal. Jó vizsgázott, mivel a slya miatt nem mozdult el még a szegelés káben sem á stabilan fogta a hajó.

Á

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

Á

Az utas-tás alapján palánkozás után le kell venni a fedézet fűzőrű bórkat, kicsit tartottam tle, ezért ezeken a palánkok áleít is beragasztam, hogy ne essen szét, mikor kivágom a bórkat. Előszűr vízszintesen fűzőrcsával 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 szellőzőrácsokkal. 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,

Ács ez oldalt.

Felszegeltem, illetve ragasztottam a dőrzsfájkat a hajláj oldalára, szíradájis utájin kihőztam a szegeket, Ács faszegeket (fogpiszkájiláj) Átőtttem a megmaradt lyukakba. Amatőrkőtdtem egy keveset, ugyanis felrakájis előtt a lőceket szőpen bepőcoltam diőpőccal, hogy sőttőtebbek legyenek, mint a hajlájtest. Az orrőjl nagyon meg kellett hajlőtani a dőrzsfájkat, ezőrt beőztattam vőzbe. A kőpen keresztbe raktam egy szőp sőttőtt lőcet, ilyen lett volna terv szerint, a hajláj pedig lőjni, hogy őgy kihőzött a pőc, hogy mőg a testnől is vilőgosabb. Egy kis plusz munka lett a dologbő: maszkolájis Ács ismőtt tőbbsőri pőcolájis. A kőpen lőjni mőg, hogy a dő-sző-tőfestőcs sővjőjt is kimaszkoltam.

Ilyen lett a festőcs, egyszerőstőtettem az előőrt dő-sző-tősen, től soknak talőltam mind esztőtikailag, mind munkailag. Ideiglenesen feltettem az erkőlyt, ajtőtt, ablakot, hogy lőssam, hogy fog kinőzni a hőtső rősz.

Az orr rőcsozata.

Az orr falai maszkolájis Ács festőcs kőzben. Itt kell megemlőtenem, hogy a Tamiya maszkolájiszalag remekől bevőjt a főnlő is. Felrakőskor bele kell nyomkodni a fa erezetőbe, hogy ne tudjon alőfolyni a festők!

A víz-vonal alatti részt szírpisztollyal festettem, a gy előtte maszkolószalaggal pontosan meghatároztam a festés vonalát, majd szigetelőszalaggal és szíjsgönggyel becsomagoltam a nem festendő részt.

A gy szíjcsapok lefűztem fehérré. Lehetővé tette a kábel csavar a gerincen, ide kábel M3-as menetet fűztem, ezzel lesz rögzítve a talpához, illetve a kábelcsatlakozásokban még másra is használom ezeket a furatokat.

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

A hajás elkezdése óta úgy gondoltam, hogy egy fajta alkatrész lesz, amit biztosan meg kell vennem: a kábelcsatlakozásokat. De megakadt a szemem ezen az esztergált fogpiszkálón, és az jutott eszembe, hogy ez nekem van előnyös: le kell venni a kábel végét, a fejrészen meg kell igazítani a rögzítést, a másik végét pedig ki kell hegyezni. Ez a fogpiszkáló kb. 2,5 mm átmérőjű, a gy pont hűzve belement a Proxon 2,35-es patronjába, természetesen csiszolópapírral könnyedén ki lehetett alakítani a kívánt formát. Az ötvenegyhét darabot előltem megcsináltam.

A fedélzet egy része "berendezve".

A kisebb alkatrészek lakkozása, lésztásznak a kis kártyátartás szemek is, melyeket rászdrásbásl hajl-tgattam.

A hajásstest, lakkozásra eláskászt-tve. Itt alkalmaztam az M3-as furatokat: egy kis tartáslapot kászt-tettem rásstegelt lemezbásl, amelyre felcsavaroztam a hajásst, a forgathás satuba befogva teljesen kártybe tudom lakkozni, kivásve kásst kicsi foltot a gerinc alásjn, de ez utáslag kártynnyen és lásjthatatlanul pásstolhás. Ágy nem kell tásbb rásstletben lakkozni (festeni).

Megásstt a segásst-sásgem: Renásjta

A Proxxon gásstemnek másjr rásstgebben kásst-tettem egy kis felfogatáslapot, melyet másjr tásbbbsásstjr jásl tudtam hasznás. Nem egy exkluzás-v kivitelás, de a cásstlnak tásstásstletesen megfelel, pásstldásjul most a macskafejek vásstás' kialakás-tásjásra.

Rudakat esztergásjltam, felszeleteltem, majd egy sablonban kifásstam a macskafejeket, ugyanezzel az osztásissal belefásstam egy hengeres sásstba, mely befoghás a kisgásstbe, és kis csapocsásstkat ragasztottam bele. Ezekre felhászva tásstreszelásvel és csiszoláspapásst-rral alakásstottam ki a kártyrbe futás násstot és gásstmbásstlyásst-tettem le a szemecsásstket.

A jásst bevásstlt fogpiszkasásst és másdszerrel pásstcoltam az alkatrészeket.

Kásst-tettem egy kis hajl-tás kásst-sásstásstket, hogy egyformásjk legyenek a vasalatok, lássthas, hogy rászdrásbásl kásst szemeket beletásve ástnnal forrasztottam ástssze, majd reszeltem, csiszoltam, festettem.

Lefestve az Ársszes "vas". Jobb oldalon a kormánylapít pntjai rőzlemezbe'l, alul az Ágyőnyő-lás ablakblájinak zsanőjai alulemezbe'l (a mőir emlő-tett borosőveg zőirőőlia) kőszőltek.

A kormánylapít felszerelve.

Kősz a fedőzet, minden felkerőlt a helyőre.

Az őrbőcok a kosarakkal, melyekkel volt egy kis kalandom: a sok kis alkatrőszbe'l ősszeragasztottam, majd vizes pőcca lekentem. Kőlőn ősen a kerek korlőtrősz teljesen megdobta magőit ős szőtesett az egősz. őőjra bepőcoltam ős kőz ő szorő-tva szőradt meg, őgy megtartotta a formőjőit ős lehetett őjra ősszeragasztani.

Szobrősz biztos nem leszek, de azőrt prőbőjkoztam. Ha valakinek nem vilőgos, ez szarvastehőnefej!

Felragasztottam a dő-sz őtőket, valamint felkerőltek a macskafejek.

Gyakorlatilag ezzel kősz a hajőtest, kővetkezik a kőtőlverős, a csigők kősz őtőse, a kőtőzet felőp őtőse, varrősa. Az elmaradt mentőcsőnakot ős horgonyokat azt hiszem, a vőg őre hagyom.

Elkezdtem a kőművescsigák készítését a már jól ismert darabolás módszerrel: a lécek nagy oldalába kb. 0,5 mm-t martam, majd a kőművescsigával visszafelé fordítottam.

A Proxonhoz csináltam csiszolótárcsákat, a megasztalt alapra kőművescsiszológépet tettem és erre ragasztottam fel a bórakivágot kőművescsiszológéppel, így könnyen cserélhető a papír.

Egy egyszerű csiszológépet készítem, hogy a csigák lekerekítései egyformák legyenek. A kis asztaltálcára fejekbe tálcák lettek marva ( minden tálcához 3-3 tálcát kell ), ezeket behelyeztem a csigákat és elforgattam a csiszolótárcsát előtől. Szóval minden tálcán egy szomszédos tálcán volt: minden csigának hat oldalát kellett megcsiszolni. Végül felmáztam a már elkészült tálcákat!

Ezek a legkisebb kőművescsigák kőművescsiszológéppel. Ki hinné, hogy ez 167 db!!!

Csak nem tetszettek igazán a géppel lekerekített csigák, így közben még kőművescsiszológéppel megcsiszoltam mindet. Ezt azért csináltam, mivel a tálcák maradtak a sarkok, és azt tapasztaltam, hogy pácolásakor szeret szétránszárítani az tálcákra. Itt kérem megjegyezni, ennyi munka után, így látom soha nem fogok feladni ahhoz, hogy szerelt csigákat készítssek, esetleg nyugdíjas koromban!

Megkezdtem a kőművescsiszológépet felszerelését. Mivel ez már csak kőművescsiszológéppel és csiszológéppel, bekészítettem a most már perfect vagyok Balázs és Mária showbóját, igaz csak rádiójáték szinten.

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

Ögynéznek ki a megfeszítés előtt.

A hajószél felkötéséhez egy számvázat használtam. Főlélemeimmel ellentétben egészen jól lehetett halmozni a széllel.

Ögynéz 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 termésként az új nyelési kötésekre esett el, mindkét oldalon kellett ragasztanom az újakat szőpferden, legalább arra is tudnak látni!

Simán beleakadtam az egyik újba, látható, hogy a rugózási kötések jól szerepelt, megfogta az újcsövet.

Az újkosár és a felső oldalkötélek

Az újkötelet teljesen kész. Következnek a vitorlák (egy-kötet mosogatásért biztos segít a feleségem!), mivel a kötelet csak akkor tudom csinálni, ha a vitorlák felkészültek 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! Kezdeni napig a varrásgépet próbáltam: a gombok, kallantyúk mit változtatnak, milyen szoros fűtést érdemes használni, hogy kell beállítani az alsó és felső szíjat, tudok-e egyáltalán egyenesen haladni, stb.

Beszereztem a vitorlaanyagot, hogy milyen, ne kezdjék! Bementem a szövőszékbe és kaptam a legközelebbi vitorlaszöszanyagot, látnyeg, hogy ne selyem vagy tiszta műszál legyen. Végül persze megint kiderült, hogy mire kell (már megnevezettek egyszer, mikor tolmáccsával mentem cserélni), de azóta segítették 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 szépsége az volt, hogy a Mamoli vitorlázók nélküli makettet készített, így nem volt vitorlarajz hozzá, ezáltal onnan ísszedeztettem rajzokat, másírtam, terveztem!

Kiszabtam a vitorlázók, megcsináltam a fűzőgárges ísszevarrások imitálásait, ezeket előg gyorsan és egyenesen lehetett varrni. Ezután a vitorla szögéhez 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 végére 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 varrósból! Nem vállalok felelőst, köszt ¼mért!

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

Azt hiszem a fűleket egy kicsit nagyra hagytam, legkészebb 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 áttettem ki a toldatvitorla és a vitorláról felkötéséhez szükséges lyukakat. Felkötöttem a toldatvitorlát, majd ágy együtt 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 vitorlát!

A hajó szinte már teljesen kész, de néhány apróságig elmaradt. Az egyik a mentőcsónak, melyhez előg nehezen fog hozzá. Az interneten találtam elkészítési módokat, 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 ázsza hözésáné 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 palánkhoz a legfelsővel kezdtem, mert ez adta meg a csónak felső részét. Egyelőre csak a végéig a kiterítést használtam, a 2x0,5 mm-es deszkákat.

Elkészítettem a palánkhöz is, egy-két helyen látni részt, felnyitást a láncok kiterítését, de emlémem az egész hajó felállítását az apró hibákról.

Levágtam a csónakot a mesterdarabról és nagyon megköszönöm, hogy nem nyitottam szét, a palánkok (no meg a bordák) 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 csónak.

Ha egyszer elkezdek dolgozni!

Elsőként szerszámkészítési mőltamat, mikor elkezdtem a horgonyok készítését. Végre egy kis fém!!! Min  
több darabban készült, jó kis reszelési gyakorlat volt, szerencsére a rezet nem túl nehéz megmunkálni.

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

A forrasztás után megigazítottam részletével, megcsiszoltam és festettem. A fa abroncsait a nájlal javítottam be. A boroskupakos aluféltől (lásd 2. rész) készíttettem, ennek csak az a baja, hogy nehezen viseli el magán a festéket, főleg az éleken.

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

Az ideiglenesen íveszerakott lampa.

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

Készíttettem egy kis segédasztalt a kábelkötetek gyártásához: nagyon egyszerűen egy fadarabot kifogattam szögek marataira (egy tizeddel nagyobbra, 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 el fog jenni egyben.

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

A mentőcsónak is bekerült a helyére, illetve láthatóak a káttárlótegek és a szinten rajadajskönt kőszá-tett káttárlófogás szarvak.

•gy aztán tele lett a fedélzet!

Hosszasan próbálkoztam a zászálók kőszá-tésével, be kell vallanom, az egész hajásépítésben ez fogott ki jobban. Használtam textilfilcet, ilyen-olyan festéket, selymet, vásznat. Futott, nem volt egyenes, nem tetszett a szá-ne! Feladtam!

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

Amiről nem írtam, az a futókáttárló kőszá-tése, de nem is tudok mit mondani róla, mivel logikus és szöpen el lehet vezetgetni a káttárlókat. Csak annyit, hogy először pillanatragasztással rögzítettem a csomókat, ha egy kicsit több kerül a rő, kifehéredett és egy gőm keletkezett, így ájtáltam a higított matt lakkra, ezt beszé-va a káttárló és megkeményedik anélkül, hogy látszódná.

Egy káttárló az árbéckosár.

Van egy főkőpész ismerősöm, úgy gondoltam, megördemli a hajás, hogy normális minőségben meg legyen ártá-ve. •gy aztán elvittem a ágyereket! •me nőhőny fotás a teljesen elkészült Golden Hind-ről.

•

Â

Â

Â

Â

Bekerült a vitrinbe. Készen!!

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

U.I.: Elkezdtem a következő hajás megépítését: Mordaunt (1681)