

A Golden Hind Árpád-társa

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

Miután rátaláltam erre a honlapra, örültem, hogy talán már anyagok utájn belekezdjek egy hajás Árpád-társába, de mindig halogattam, nem igazán tudtam, hogy is végjajk bele.

Az utájn felgyorsultak az események: ki tudtam alakítani otthon egy kis helyecskét, valamint Siófokon (Hajásmakettez Találkozás) nagyon sokat láttam, tanultam, és lendületben úgy gondoltam, nem lehetetlen megépíteni a hajás. Egy készlet vásárlásait eleve elvettem, mivel nagyon drágájnak találtam és a más felszerszámozással egyúttal sokba került volna, ezért egyértelmű volt, hogy teljesen saját készítésű lesz makett.

Hosszas bányászás, tárgypregés utájn a Golden Hind elkészítésével mellett döntöttem talán 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 konkrét adatok, ezért egy bizonyos szabadságot kaptam a kidolgozásra (szóval: minden elkészített makett készíthető, ki tudja milyen volt az eredeti?!)

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

Á

Minden szöveg haladt, kívágtam a gerincet, a bordákat (4-es rétegelt lemezből), csak a készítményekhez asztali dekopírású színt kellett (vagyis ez is az érthető és a készítményhez, ha készítményekről valamilyen és az állászerakásakor kiderült, hogy a 10-es borda sem magasság, sem szélesség, formájára nem illik bele a készítménybe. Ásztat kívágtam helyette és igyekeztem kiszobrászkodni a formáit. 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 rétegelt lemezt, sehol nem kaptam 1,5 vastagságú: 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 hajó orr és far részénél tőmő betőteket kellett felragasztani. Kőlőnősen az orrnál szenvedtem meg: alig megfogható alakja van, végőül kőzből 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 csinÁjnom 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 vÁjrtam, 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 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, ágy 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, ágy 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 ágyához, a kocs oldalának profiljára mertem egy láccet és ezt szeletelve kaptam meg az oldallapokat.

Â

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

Â

Az egyécsévéket egy esztergályos kollégám "gámbálytette", mivel 8+4 egyévről van szó, nem akartam ennyi anyagot megvásárolni. Szópen megcsinálta, de mielőtt valaki bejelentkezne, elrúgom, hogy a végére elég nyárgás volt.

Â

•me a prototípus, egy 24 lb-s egyé.

Â

Mivel hideg van, elkészít a többi kocsit is, már csak az egyécsévéket lefogató vasalásokat kell megcsinálnom.

Â

Elkezdtem az ajtókat és ablakokat, itt szerelmesedtem bele a keretelésbe! Főszelni is jó lehet (0,5x1 mm-es cékek végigamalgam), de ezeket az üvegeket szinte pillanatok alatt csiszoltam ki: nem tört, nem hasadt. Végre a Superinflex is jó valamire: A kereteket összeillesztésnél az üvegigra is leragasztottam, üveg lett egy kis alapja, az ajtólap cékeit is összeszereltem, az új Superinflex, mert ez elég jó üveg papírral.

Á

Az ablakok végül a legrosszabbaknak: alapja az üvegigra, ezután ismét egy üveg papírral keretezik sűrűn (mondjuk, hogy Sir Francis Drake körkörös tanulmányoz gyertyafényénél!), majd egy üvegtároló anyag lap (1/4 véget imitálva), a rácszat pedig üveg szunyogháló, egy kicsit rombuszosra hözve metálszalaggal lefestve.

Á

Az ajtókat és üveg vasalatát, egy borosveg zárral felszereltem, mely 0,15mm vastag alumínium, ezt nagyon könnyű volt darabolni, hajlítani, például a sarokvas 0,5-ös rózsdára van tekerve, üveg ha a végén csinált volna meg az ajtólapot, akár nyíl is. A szegecsket (vagy csavarokat?) egy legényemberrel tett hegyes biztosítékkel domborítottam az alumíniumba hőtűrő, majd elhelyeztem egy kicsit kiegyengettem, festettem, felragasztottam a helyére. Itt emlétem meg, hogy ez a fotó is nem megy jól, el szerettem volna homályos képeket, itt meg csak a matt fényes!

Á

A nyíl-írást írtam készre.

Á

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

Â

Egy kis egyveleg a mártérek árkeltetésére.

Â

Továbbra is a lakásban véggezhetők munkálatokat folytattam, elkezdtem a dő-szél-tá'elemek faragását. Kiterjedt használtam, indigóval felmésoltam a mintát egy vékony lácre, 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 "alkotá'som". Azért a Technocolt választottam, mert emlékeztem, hogy a vízben elengedi a felületet, az első esetben azonban rájöttem, hogy valóban kinyerő le tudtam szedni a segédlepről a faragványom, de a vizet felszívta és eldeformálódott (megdobta magát). Szoknom kell még a fát! Ezek után nem áztattam, szikával végtam le, kinyerő 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 Proxox főrő, marógáppal alakítottam a formákat.

Â

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

Â

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

Â

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

Â

Idkzben még befejeztem a f'fedlzet pallzst Ás beburkoltam a mellvédek 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. Mátyásanyagból vágtam kis alátéteket, 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 közben 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 fedélzet fűzőrű bórkat, kicsit tartottam tle, ezért ezeken a palánkok áleleit is beragasztam, hogy ne essen szét, mikor kivágom a bórkat. Először vízszintesen fűzőrcsával sűrűn bevagdostam, majd szikával könnyen le lehetett venni a palánkról, kis marával igaz-tgattam a végén.

Á

Ilyen lett, most jöttin 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 kivehető elkészítés folyamata, ez teljesen egyezik a szakkönyvekben leírtakkal.

Az erkély is kész lett.

Ebben semmi különleges nem volt, összesze kellett ragasztani a sok kis deszkát, ícet. 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, száradás után kihőttem a szegeket, Ás faszegeket (fogpiszkáló) Áttem a megmaradt lyukakba. Amatárkítem 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 tÁbbszÁri pícolás. A kőpen íjtni mág, hogy a dő-szÁ-tÁfestÁs sÁíjít 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 kÁíjben. Itt kell megemlítenem, hogy a Tamiya maszkolászalag remek¼l bevíjt a fÁnÁl is. FelrakÁskor bele kell nyomkodni a fa ézetÁbe, hogy ne tudjon aláfolyni a festÁk!

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

A gy szíjopen lefűjttem fehérré. Látthatóan a kőcsavar a gerincen, ide a kőcs M3-as menetet fűrtam, ezzel lesz rögzítve a talpához, illetve a kőcsámbikben a mőg májra 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 kőcsfogószégeket. De megakadt a szemem ezen az esztergált fogpiszkálón, és az jutott eszembe, hogy ez nekem van előnyöve: le kell venni a kőcsot a vízgámból, a fejrészen meg kell igazítani a vízdiuszt, a májsgágot pedig ki kell hegyezni. Ez a fogpiszkáló kb. 2,5 mm átmérőjű, a gy pont hűzasan belement a Proxon 2,35-es patronjába, tőreszelővel és csiszolópapalal kőcsnnyedőn ki lehetett alakítani a vízgás formát. Az őtvenegyhány darabot dőltőn megcsináltam.

A fedőzet egy része "berendezve".

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

A hajásstest, lakkozásra elásksz-tve. Itt alkalmaztam az M3-as furatokat: egy kis tartáslapot kász-tettem rásregelt lemezbás, amelyre felcsavaroztam a hajásst, a forgathás satuba befogva teljesen kárbe tudom lakkozni, kivásve kásot kicsi foltot a gerinc alásin, de ez utáslag kárnyen ás lásthatatlanul pásolhasás. Ágy nem kell tásbb rászetben lakkozni (festeni).

Megásst a segás-ságem: Renásita

A Proxxon gásemnek másr rásgebben kász-tettem egy kis felfogatáslapot, melyet másr tásbbsásr más tudtam hasznás. Nem egy exklzás-v kivitelás, de a cáslnak táskáletesen megfelel, pásldásul most a macskafejek vásgsás kialakás-tásásra.

Rudakat esztergásltam, felszeleteltem, majd egy sablonban kifásrtam a macskafejeket, ugyanezzel az osztásissal belefásrtam egy hengeres szásrba, mely befoghasás a kisgásbe, ás kis csapocskáskat ragasztottam bele. Ezekre felhászva tásreszelásvel ás csiszoláspapásrral alakás-tottam ki a kárbebutás násot ás gásmbáslyás-tettem le a szemecskásket.

A más bevásilt fogpiszkásás másdszerrel páscoltam az alkatrészeket.

Kász-tettem egy kis hajl-tás kász-lásket, hogy egyformásjk legyenek a vasalatok, lásthatás, hogy rászdrásbás kás szemeket beletásve ásnal forrasztottam ásse, majd reszeltem, csiszoltam, festettem.

Lefestve az űsszes "vas". Jobb oldalon a kormánylapít pítntjai rőzlemezbe'l, alul az űgyőnyű-lűs ablakblűjnak zsanőrjai alulemezbe'l (a műr emlű-tett borosűveg zűjrűűlia) kőszűltek.

A kormánylapít felszerelve.

Kősz a fedőzet, minden felkerűlt a helyőre.

Az űrbőcok a kosarakkal, melyekkel volt egy kis kalandom: a sok kis alkatrőszbe'l űsszeragasztottam, majd vizes pűcca lekentem. Kűlűnűsen a kerek korlűtrősz teljesen megdobta magűt űs szőtesett az egősz. űjra bepűcoltam űs kűzű szorű-tva szűradt meg, űgy megtartotta a forműjűt űs lehetett űjra űsszeragasztani.

Szobrűsz biztos nem leszek, de azőrt prűbűlkoztam. Ha valakinek nem vilűgos, ez szarvastehőnfel!

Felragasztottam a dű-szű-tőseket, valamint felkerűltek a macskafejek.

Gyakorlatilag ezzel kősz a hajűtest, kűvetkezik a kűtőlverő, a csigűk kőszű-tőse, a kűtőzet felőpű-tőse, varrűsa. Az elmaradt mentűcsűnakot űs horgonyokat azt hiszem, a vőgőre 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 csiszolókorcsákat, a megasztalt alapra kőművescsiszolószalagot tettem és erre ragasztottam fel a bakelitlappal kibarabolt csiszolópapírt, így könnyen cserélhető a papír.

Egy egyszerű csiszolószerszámot készítettem, hogy a csigák lekerekítése egyformák legyenek. A kis asztalt fejembe tartottam (minden körhöz 3-3 fordulat kell), ezeket behelyeztem a csigákat és elforgattam a csiszolókorcsát. Szépen működött, egy szerszámra volt: minden csigának hat oldalát kellett megcsiszolni. Végül felmáztam a kész darabokat.

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

Csak nem tetszettek igazán a géppel lekerekített csigák, így közben még inkább meggyőződtem arról, hogy a kézzel készített csigák sokkal szebbek. Itt keveset megjegyznem, ennyi munka után, így látom soha nem fogok feladni ahhoz, hogy szerelt csigákat készítssek, esetleg nyugdíjas koromban!

Megkezdtem a kőművescsigák felszerelését. Mivel ez már csak kőművescsigákra és csak a hulladékokkal jár, beállítottam a szerszámokat a legjobbra, hogy a csigák készítése a lehető legkönnyebb legyen.

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

Égy néznek ki a megfeszítés előtt.

A hajószél felkötéséhez egy számvázat használtam. Főleggelmeimmel 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 nyúlása, és most sem olyan feszes, mint ahogy szerettem volna.

És akkor jöttek a gondok: Az oldalként természetesen az egyénnyel is kellékre esett el, mindkét oldalon kellett ragasztanom az egyéneket szorosan, legalább arra is tudni!

Simán beleakadtam az egyik egyénebe, látható, hogy a rugózárt kaptam jól szerepelt, megfogta az egyénét.

Az úrbakos és a felső oldalkéntek

Az új kaptam teljesen kész. Kétféleképpen a vitorlák (egy-két mosogatót biztosan a feleségem!), mivel futóként csak akkor tudom csinálni, ha a vitorlák felkötésén 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 varrógéppel el kell kezdeni! Kezdetek napján a varrógépet próbáltam: a gombok, kallantyók 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 tolmáccsal vel mentem cseréni), 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 szépsége az volt, hogy a Mamoli vitorlázók nélkül a makettet készített, így nem volt vitorlarajz hozzá, ez ottan állszeszedegettem rajzokat, másricsként, terveztem!

Kiszabtam a vitorlázók, megcsináltam a főgárgárges állszeszevarrások 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 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 varrósból! Nem vállalok felelőst, köztöm!

A vitorla szélességéhez hozzátartozik a kettő felvarrása, ezt már kézzel állítottam a TV elé, mint állreganyám hámozást. 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 lehet 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 átstam ki a toldatvitorla és a vitorláról felkötéséhez szükséges lyukakat. Felkötöttem a toldatvitorlák, majd egy kicsit későbbre tevébe áztattam, hogy ne ferekek maradjanak. Ezután felcsomoztam a vitorlák a rudakra, majd az elre megkötöttem 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 vitorlák!

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 tegelet lemezre, bejelöltem a bordák helyeit és kifertam akkorára, hogy a borda anyagát észszápon hözésán bele lehessen

A bordákat először kis részekbe kellett hajtani, ezért mindent bevettem: először beajkítottam, 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 párkálódás, de azért vigyáztam, hogy ne el.

A palánkózást a legfelsővel kezdtem, mert ez adta meg a csónak felső részét. Egyébként végig kiterítést használtam 2x0,5 mm-es deszkákat.

Elkészítéskor a palánkózás, egy-két helyen látni részt, felnyelés-köt a láccok kiterítését, de emlémem az egész hajó figyelmet az apró hibákról.

Levágtam a csónakot a mesterdarabról és nagyon megkértem, hogy nem nyáltsa, a palánkok (no meg borda részét) szépen megtartották a formájukat.

Hatalmas láccokból 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 mottómat, mikor elkezdtem a horgonyok készítését. Végre egy kis fém!!! Mintha több darabból 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 részleteivel, 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 részlete és egy kis térfogat, nagy mozdulatokat nem kell végezni!

Az ideiglenesen íveszerakott lampa.

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

Készíttettem egy kis segédasztalt a kábelkötetek gyártásához: nagyon egyszerűen egy fadarabot kifogattam szögekkel (egy tizeddel nagyobb, hogy kábel 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, így a vitorlakötetek lekövetési helyeit egyenesen el is hagyták, így Petro Zoltán javaslatára (sírfoki találkozás) beépíttettem plusz kábelkötegeket és bakokat.

A mentőcsónak is bekerült a helyre, illetve írták a károkra, és a szinten ráadásukon kőszá-tett károk fogás szarvak.

•gy aztán tele lett a fedélzet!

Hosszasan próbálkoztam a zűszlők kőszá-tással, be kell vallanom, az egész hajóépítésben ez fogott ki jobban. Használtam textilfilcet, ilyen-olyan festéket, selymet, vízszatát! 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 futókábelzet kőszá-tással, de nem is tudok mit mondani róla, mivel logikus és szöpen el lehet vezetgetni a kábeleket. Csak annyit, hogy először pillanatragasztással ráragasztottam a csomókat, ha egy kicsit több kerül rá, kifehéredett és egy gámmal keletkezett, így írtam a hígított matt lakkra, ezt beszéj a kábelről és megkeményedik anélkül, hogy látszódna.

Egy kábel az árbácskosárról.

Van egy fénypász is ismerősöm, úgy gondoltam, megöröme a hajóm, hogy normális minőségben meg legyen a kábel. •gy aztán elvittem a ágyereket! •me néhány fotó a teljesen elkészült Golden Hind-ről.

•

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)