

A "Peregrine Galley" ÁopÁ-tÁse.

Hozzájadt: Baksa Bőla
2008. december 05. Péntek 12:43
Utolsó frissítés 2011. július 18. Hétfő 10:11

Az első hajás a Golden Star Brigg elkészítése után gondolkodásba estem, hogy melyik legyen a második megépítendő hajás makett. A felkészülésként rendelkező Állás szabadidőm figyelembevételevel újra megépítettem a hajás makett. Hosszas tárgyalások után a választás a Sergal cég Golden Star Brigg makettjére esett. A makett méretaránya megfelelő arányú (1:60) -gy az elkészítendő hajás méretei nagyon imponáló (925mm hossz, és 860mm magasság). A makettekkel adásán a kidolgozhatóság és a részletgazdagság éppen megfelelő.

Mielőtt rátérnék a makett jellemzőire szeretném egy pár sorban összefoglalni azokat az adatokat, amelyeket az első hajással kapcsolatban gyűjtöttem össze.

A hajás 1700-ban építették az angliai Deptfordban William Lee tervei alapján,

kapitánya Lord Berkley of Stratton lett. A klasszikus pink építésű teljes vitorlázattal

ellátott hajás futárszolgálatra szánták Anglia és az Ásvilág kőzet. Fegyverzete 16 db

6 fontos Ágyú és 8 db kőzi Ágyú. A 218 tonnás szlup főbb paraméterei: hossza 27,4m, szélessége a főborda gerendájánál: 7,3m, legnagyobb mélysége: 3,7m. A gyors futású hajásra idővel felfigyelt a Királyi Haditengerészet 1714-ben királyi jacht szolgálatra rendelték és megkezdte az építést. A hajás építése után a Royal Caroline keresztelték és 1716. május 29-án vízre bocsátották. Az őjabb építésre 1733-ban került sor Richard Stacy alapján és ekkor kapta meg a új név Royal Carolina nevet. A konstrukció nagyszerűségét mutatja az őjabb királyi

jacht építésének a Royal Caroline terveit használták némi módosítással. Az újregedő hajás meg egy drasztikus változás mentett, amelynek során harci

szlup lett belőle és megkapta a Golden Star nevet. A szomorú vég 1761-ben érte utol

mikor teljes személyzettel elsüllyedt a Biscay térségben.

Az első benyomások a maketról.

A doboz kinyitása és a tartalom szemrevételezése után vegyes érzéseim támadtak. A kidolgozottság nagyon megfelelt a gyártási színvonalnak. Bár sikerült itt-ott meglepetést okoznia. Kicsit ricsodálkoztam a csak palánk és a anyagjára és

jártam, hogy egy pár lázervágot rötgelt lemez alkatrész helyett ójakat fogok gyártani. Nagyon sok égyári minőség, kiképzése éppen csak nyomokban hasonlít a valamikori eredeti részek formájához, kiképzéséhez látom, hogy kezdők részére praktikus dolog kiténi a hajás építését, de vagy megelégszünk a kapott anyag felhasználásával nyert minőséggel, vagy sok mindent újra kell gyártani, feljavítani, ha igényesebb munkát szeretnénk végezni. Igyekeztem minél többet utánaolvasni a korábbi építéseknek, ebben sokat segítettek az alábbi szakirodalmak. Elsőként mindenképpen megemlíteném Dr. Marjai Imre hajásmodelljezés című könyvét, mint az legfontosabb magyar nyelvű könyvet. Aki merészebb és elkalandozik az angol nyelvű szakirodalom felé, annak biztosan sok segítséget nyújt majd Wolfram zu Mondfeld - Historic Ship Models című könyve. Ez a könyv sok szíves oldalon keresztül mutatja be rengeteg újra készült hajásról a hajás építését a gerinc lefektetését vitorlák és kőtelek felkerülését. De ha új vitorla és kőtelek, akkor még egy fontos könyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models című könyvében szenciánsan mutatja be a hajás építését a hozzá tartozó kőtelek elvezetését. Nem tudok felsorolni a kihagyni egy könyvet, ami talán a makett építéshez kevesebb segítséget ad de témájában az alapművet képviseli Fredrik Henrik Af Chapman - Architectura Navalis Mercatoria című a XVIII. században írt könyve. A könyvek mellett sok segítséget találtam az interneten is. Szerencsére elöggő sok angol nyelvű honlap foglalkozik a hajással, makettezéssel és ezekről rengeteg tippet nyerhetünk munkánkhoz.

Leírásom egy pár honlap címet, amelyeket el szeretettel ajánlotok: <http://www.drydockmodels.com/>, <http://www.jotika-ltd.com/>, <http://pagesperso-orange.fr/gerard.delacroix/>

É <http://www.shipmodels.com.ua/>, <http://modelshipworld.com/phpBB2/portal.php> .

A megszerzett tapasztalatok felhasználásával igyekszem az építés során minél többet kihozni ebből a kútból. Remélhetőleg ez majd az elkészült maketten is, látszik majd.

{mospagebreak title=2. rész}

Kezdetnek egy térbeli rajz az eredeti hajásról a "Peregrine Galley" -ről

A második lépésben az olasz Sergio által gyártott kettős, nagyméretű doboza látható.

A kettős vastagságú rétegelt lemezből készített, szervizgott, fedélzet a gerinc és a bordázat egy részét

A mogyorós, lime-ből, balsa-ből vagy palánkok, árbocok és a rétegelt lemezből elvált vagy talpak, terep

A szerelési rajzok, a rétezből készített formák és a vitorla anyagul szolgáló vászon. Nagyjából ez található a dobozban.

Az építés első fázisában a bordák beragasztása történt a gerincbe. Sajnos már itt tapasztalhatóak voltak gyártási pontatlanságok, amit részletesen, illetékesekkel korrigáltam.

Á

Az alap palánk felrakása után bejelöltem és kivágtam az ájgy^o nyálcsokat és lefűszeltem a fedélzet fűlő borda végéket. Já³ módszer erre az, hogy a fedélzet szintjével egybeeső palánkokat nem ragasztjuk fel, csak odaszűgeljük. Itt benyúlva egy keskeny fűszlappal viszonylag könnyen átvághatjuk a bordákat. Végül természetesen a helyükre ragasztjuk ezeket, a palánkokat is.

Ez után a belső oldalak burkolása kávévezetett di³ furnőrből³ vágott lapokkal, illetve beszereltem a vízmeder gerendákat. (Az őrt használok di³ furnőrt, mert ez hasonló-t legjobban, a kittben található³ mogyoróhoz, amiből sajnos elöggő^o keveset adtak.)

A kávévezető lámpás a fűkőr elkészítése volt. A belső burkolat itt is di³ furnőr.

Furnőrral kőrbeszegtam a rakodnyálcsok belső öleit is, majd a padlával szintbe csiszoltam.

A második palánkrőteg felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a já³ előkészített felület miatt. A használatos ájtatás és pákás meleg-tűs módszerrel történt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkrőgzető csatlakozás volt.

Számtalan csapnak a helyöt kellett berajzolni és kifőni. Az elkészített csapok egyenként lettek kicsiszolva, ragasztva be a helyükre. A kilőgő feleslegét fogóval lecsőptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ázfőrtam és faragtam a kő-váncsisőgből kiszőmoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg keről majd a kősz hajóba. Nagyjából 5000!!! darab

Az elkészített palánkozás az első durva ájtcsiszolás után. A tőmősekhez itt di³ fatapaszt használlok.

A kőzelebbi fotón já³ látszanak a palánkrőgzető csapok.

A palánkozás után a korlátok, lámpások, dőrőzfők elkészítése és felszerelése kávévezetett. Ezek elkészítésénél a kapott rajzokra támaszkodtam. A tartósző megfigyelhető mőg a kőzi ájgyuk tartóbakjai, illetve az őzold alapja is.

A teljes fotón látszik még a gallion és a felszerelt terpesztánc páncélok is.

Egy hajtás nézet a farokkőrrel.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kőzbensé idét a gyorsabban elkészítet kisebb részek és fedőlapok felépítmenyek elkészítésére használtam fel. Elsőként a kőzfogakat és kőfővezetékét készítették a rőtegelt lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért díjazókat gyártottam. A főszezonlatásáig miatt egyt fotóztam le a gyári és az után gyártott elemeket.

A mőretek őrzőketése vőgett felkerült a fotókra egy pőnzőme is.

A horgonycsőrlőt elsző a gyári alkatrészekből készíttetem el, de minél tovább nézegettem, rájöttem, hogy nem valószínű. Ilyen esetekben jőnnek a kőrdősek, hogy előgedjek meg a dobozban található alkatrészekből őrdősekkel, vagy késző-tsek mőjikat?

Nőmi kutatásunka után találtam rajzot egy korhő horgonycsőrlő. Ennek segőtsővel az egőzet őjragyócsőrlő alső részén még a kilincsszerkezetet is elkészíttettem. A fa részeket hígított szeszes dízópőccal kenem őszőradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Vőgő az egőzet puha ruhával őtdőrsőm.

A kormőnylapjót kőt oldalő vősevel ővatosan eltővőttam a felső rőtegeket, majd díző furnőrral beborőttam a lapokat és az őleket kőrbe. A furnőr csőkok egymás mellő ragasztása olyan hatőst kelt, mintha tőmő fadarabok lenne ősse csapolva. A fel- csizolás után kővetkezett ismő a szokásos pőc és narancsolaj.

A sorban az őgyük kővetkeztek. A őveg kocsi anyaga természetesen vőkony rőtegelt lemez, ezért elsző a

Iájthatás Áöleket ragasztottam le vÁökony bÁ¼kk furnÁör csÁ-kokkal, illetve pici Áökeket kÁöszÁ-tettem a csÁ¶vek hÁjtsÁ³ vÁ Á•gy nÁöznek ki az Á¶sszeszerelt IÁ¶veg kocsik.

A rÁöz ÁjgyÁ°csÁ¶vek kÁönmÁjjal lettek feketÁ-tve, a IÁ¶veg talpak pÁicolva Áös olajjal kezelve. A csÁ¶vek rÁ¶gzÁ-tÁös fÁöm fÁ³liÁjt hasznÁjltam. A szÁjzforintos mÁörete segÁ-t ÁörzÁökeltetni, hogy mekkora ÁjgyukrÁ³ is van szÁ³.

MÁög egy kÁöp az ÁjgyukrÁ³.

A gyÁjri rÁötegelt lemez horgonyrÁöd helyett diÁ³fÁjbÁ³ kÁöszÁ-tettem mÁisikat, a horgonykarikÁjt bebandÁjzsoztam.

A horgony parafajelzÁ³ bÁ³jÁjja (minÁ³ csoda) egy parafa dugÁ³bÁ³ kÁöszÁ¼lt.

A horgonydaru rÁödjai.

A csÁ³nak kÁöszÁ-tÁösÁönÁö a gyÁjri IÁözervÁjgott elemeket hasznÁjltam fel, amit kiegÁöszÁ-tettem egy bÁ¼kk furnÁö kÁöszÁ-tett IÁjbrÁjccsal. Az evezÁ³k tolla mahagÁ³ni furnÁör, mÁ-g a szÁjra vÁökony hengeres fapÁjlcika. A csÁ³nakhoz adott rÁötegelt lemez kormÁjnylapÁjt nem nyerte el a tetszÁösem, ezÁört kÁöszÁ-tettem mÁisikat diÁ³fÁjbÁ³.

Az elemek Á¶sszeÁjllÁ-tÁjja utÁjn a bordÁjzat beragasztÁjja kÁ¶vetkezet, majd 3mm x 0,5mm-es mogyorÁ³ hÁöjzatosat kÁ az elkÁöszÁ¼lt csÁ³naktest. EzutÁjn a pÁicolÁj³ Áös a festÁös kerÁ¼lt sorra.

VÁögezetÁ¼ az evezÁ³ket Áös csÁjklyÁjt rÁ¶gzÁ-tettem az Á¼lÁösdeszÁjhoz. Az orr rÁöszre kerÁ¼lt mÁög egy kÁ¶tÁö

A csÁ³nakhoz tartÁ³bakok is tartoznak, ezek diÁ³fÁjbÁ³ kÁöszÁ¼ltek, a rÁ¶gzÁ-tÁ³ gyÁ±rÁ±k anyaga rÁöz melyek feketÁ-t lettek.

{mospagebreak title=5. rÁösz}

A kit t-ben nem szerepelt, de én azrt készítettem egy kompasz szekrényt.

A kittnek tartozka egy vő-zpumpa, de mivel (a korabeli rajzok alapján) a haján kettő volt, készítettem két őjat.

A hajáton lévő zőszőtartó anyaga győrilag szintén rétegelt lemez volt. Ezrt az öleket kőbeszegtem diő padlódeszkával borítottam be.

Mindjrt más az ősszhatás.

Kőben készítők a őpcsők is.

Lőpcsők ősen, őjcolva.

A hajáharang állvőnya egy korlőtrőssel egytt kőlőn egységét képez.

A hajáharang (őz ős esztergagőp hő-jőin) főbő ő készítők, amit aranyő-nő festőkkel kentem őjt. Az egősz a vőgszerelős idejőn kerő a helyőre.

A szellőző őjcsok őjcolva, felőlet kezelve.

A terpesztő őrkőnyokat 3 x 0,5 mm-es mogyorő cső-kokkal burkoltam be, a tőim kőnyőkk diőfőbő lettek kialakítva.

A kátfogó bakok anyaga dió, pácra és viaszolva.

{mospagebreak title=6. rész}

A sok fedélzeti ázfitting elkészítése után hozzákezdtem az árbocozat részeinek elkészítéséhez. Első kerélt sorra. A gyári telegelt lemezből készült részeket 3 x 0,5 mm-es mogyoró lapokkal burkoltam be.

Ez után a tereb merevítő gerendázat és a korlátok kátfektettek. A felhasznált anyag itt is a diófa, illetve a korlát rőzből készülték és feketéve lettek.

A terek pára és viaszolva.

A terek elkészítése után nekilittam az orrárboc elkészítésének. A gyári telegelt lemez járromfát egy s gyártású diófa anyagból járromfával viltottam ki.

A főtlig elkészült orrárboc ásszeszerelve és pára és viaszolva.

A kátfektető a hajás elárőrbocjának elkészítéséhez volt. Az árbocok elkészítéséhez főtleg a gyári rajzokra hag illetve egy pára internetes oldal anyagát használtam fel. A rudakat mőre daraboltam, majd főtőgőpbe fogva kőposra alakítottam. Az árbocfejek nőtgyészteséhez Proxxon marőgőpet használtam (termőszetesen ez a mővelet előgezhető vőssel, vagy tőreszelővel is). A járromfák a gyári lőzervőgottak, de az őleket kátfbeszegttem bőtőkk furnőrral, hogy ne lőtősződjának az egymőisra ragasztott lemezek őlei.

Az árbocrudakat tartő faőkek főtőskőt ismőt a marőval alakítottam ki, az őkeket tőreszelővel reszeltem ki. Kőtő szokősos pára és viaszolősa kátfőbandőzs ezután kátfektetik.

A sorban a fűzőröccék elkészítése elkezdődött.

A fűzőröccék pácolva és felületkezelve.

Végül a tatöröccék.

A tatöröccék pácolva és viaszolva.

Készítettem egy képet az ideiglenesen összeállított öccékéről, de természetesen így összeszerelve csak a készlet felrakása során lesz.

Egy kézi képet az öccéről. Jól látható a védőréteget, ami a kéteket védte a kidőrtés idején.

Az öccék elkészítése után hozzáálltam a legyártani a vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfűzőt használok, a köpöcsöt egy állványba fogott fűrészgáttal. A készletben lévő durvaságú csiszoló pappal a vitorlarudak készítésénél a nyolcszögletű vöröses mogyorós lécet ráragasztással alakítottam ki. A készlet anyaga ismét a járt bevált díj.

A vitorlarudak pácolva, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt szárnyvitorlarudakkal pácolva, viaszolva. A szárnyvitorlarudak tartását az egyvezetett szemcsésvegeket a vöröses réteggel végeztem ki, meghajlítottam, majd forrasztással a pákával összeszereltem. Végül az egész fekete modell festékkel lefestettem.

A gaffrodhoz és a bummfa végeihez a készlet tartalmaz ugyan alkatrészeket, de inkább gyártottam másikat.

A rudak pácolva, viaszolva és vasalással felszerelve. A vasalások anyagjával sokáig kísérleteztem. Először a 1/4 sűrűs dobozokból vágtam vékony csákákat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellel szokor borra, mert némelyik boros 1/4 vég nyakát vékony 3/4 készlet 1/4t véddá'fá'lia van (sajnos csak a drágább borok 1/4 csomagolják -gy, az olcsóbb borokon má'anyag van) és ez a fá'lia puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az 3/4 szinte teljesen rugalmatlan, -gy ká'nyen hajlathat, ragaszthat 3/4 bármilyen felére pillanatragasztással.

Eddig jutottam a hajás elkészítésével, a soron következnek a hajtest a tatrész és az oldalzsebek elkészítése, f. Az úrbocok beszerelése után lassan felkerül az állás ká'zet, vitorlák és a futá'k, csigák. Addig viszont má' sok-sok tennivaló van.

{mospagebreak title=7. rész}

Az utolsó jelentkezésem óta eltelt időszakot a ká'nfá'le "Zaprások" munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak keré'itek sorra, melyekre felkötöttem a csigákat és a lálá' ká'iteket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrúrboc vitorlarúdjai.

Az elő'úrboc vitorlarúdjai. Érdemes megemlíteni, hogy a lálá' ká'itelek fágá'leges tartá'kái nagyon vékony cőrnálval be lettek bandá'zsolva, -gy jobb lett a tartásuk.

A fá'úrboc vitorlarúdjai következtek.

Végül a tatúrboc vitorlarúdjai.

Az orrúrbocra is felkerültek a csigák és az elő'tarcs ká'iteket feszíté' Doodshofd-kengyel alsó részei.

A vitorlarudak után az úrbocok következtek. Először a bandázásokat készíttettem el, majd a rágá'tá' gyár'ket alakítottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással rágá'tettem. A kőpen az elő'úrboc lálathat.

A fűrboc derék, tőrzs és sudársára.

A tatrboc kőt része.

A csigák felkötése az őrt is tartott olyan sokáig, mert a gyárilag kapott csigákat tőlságosan nyersnek, formátlan találtam és az őrt egyenként átdolgoztam. A csigákat egy hegyes csőrű fogóba szorítva elszűr egy lapos győnt tőreszelővel átreszeltem, majd még polárpapírral átciszoltam. A győmőnt tőreszelő az őrt használom száveseb mert a finom szemcsőzete révőn az ilyen aprő tőrgyakat jobban lehet vele megdolgozni, mőg a hagyományos tőreszelővel. Az őra sem megfizethetlen, egy hat darabos kőszlet kb. 1500 Ft volt. A makőzött fotőn jő lőtszik a kőlőnbsőg a győri ős az alakőtt csiga kőzőtt.

A győri kitt tartalmaz egy pőri speciőlis 0,8 mm-es őtegelt lemezt, amibe lőzerrel belemartők a mintőkat. Ezeklő a kőlső őszek aranyozva lettek, mőg a belső mőlyőtt őszek a hajő oldalfestőszővel megegyező kők sző-nre lefestve. A festőshez nullőis ecsetet hasznőltam, de nőhol mőg ez is soknak tőnt. A nehezen hozzőfőrhő őszeknő tőhegyesre faragott fadarab hegyő mőrtogattam a festőkbe ős ezzel vittem fel a felőltre a kők sző-nt. Ennlő a munkőnőjl igen hasznosnak bizonyult mőg egy nagyő-tőš szemőveg iső! A kőpen a tatősz őzoldalzsebeiő ős a homloklemeze lőthatő.

A tatő-sző-tőš, a hőtső ablakok ős a hajő őzňővtőblőjaő. A kitt tartalmazta mőg a hajő gallion őcsozatő is anyagbő, de ez annyira tővol őllt a valőšőgtő, hogy ezt nem hasznőltam fel.

A kővetkező nagy dilemmő az őgyőnyő-lőšok lecsukhatő őtő okozők. A kitt őszekőnt kapott eloxőlt aluőntvő nem igazőn illettek az elkőszőőlt hajőhoz. Tehőjt elővettem a palőnkozőšnőjl megmaradt anyagokat ős elkősző-tette főbő az őtőkat. A vasalőshoz sikerőlt vőkony őz lemezt szereznem őgy ezek ebbő l kőszőőlte el. A lemezbő l vőkony cső-kokat vőgtam egy őgő ollőval (biztosan jőtt az őlőnek), a vőgeket hegyes fogőval meghajlő-tottam ő főrőšgőpbe fogott vőkony csiszolőkoronggal a vőgeket bekőszőőltőtem. Ide kerőlte a vastagabb őzdrőtbő hajlő-tott zsanőrok, amelyeket elkalapőlt vőgő± csapok tartanak a helyőkőn. A fatőblőkra a felerőš-tőst vőkony huzalbő l kőszőőlt szegekkel vőgeztem. Mőir csak kőzőpre kellett felszerelni a felhőző kőtő vasalőšőjt.

De tőrjőnk vissza a hajőtesthez. Kővetkezett a festőš. A hajőtest felső része ős a dőrzšfők kőzti ősz kők festve, mőg a dőrzšfők fekete sző-nre lettek őben pőccal kenve. A gallion őcs aranyozva lett. Maga a test kapott (a fedőzet kivőtelővel) egy enyhe barna pőcolőst. A pőcolőš utőjn kővetkezett a nőlam jő bevőlt narancsolajban oldó mőhvaszos kezelőš. Ez nagyon jő l őmő-ti a fa pőrusait ős ad egy kicsi selymes főnyt.

Ezt kővetően a helyőkre kerőlte az őrbocok tőrzš őszei illetve a hőtső zőszlőtartő.

Egy hőtső nőzet ahol jő l őtszik a felszerelt fartőkő ős az ablakok.

A hajő felőlrő.

Vőgő l egy kőp előlrő. Itt mőir lőthatőšak a terpesztő pőrkőnyokra felszerelt őzmacskafejekő. A győri vasalőš őzdrőtt hozzőj forrasztőšőval erőšő-tettem meg, mert kőlőnben a fesztőš hatőšőra szőnt nyőlt volna. Vőgő l őgőzet feketőre festettem modell festőkkel. Jelenleg itt tartok. Kővetkezik az őjllőkőzet, illetve az őrbocok őšszeszerelőse.

{mospagebreak title=8. rás}

Egy hátsó kőp a fartávkárrol.

Egy oldalnézet az árbocárzsekkel.

A hajó orr része.

A kővetkezé munkafázis az állásátzet felszerelése volt. Elsőként az árbocárzsek oldalfesz-tá (csarnak) kőtelei kővetkeztek. (Ezeknek a menetirány szerinti első kőteleit bebandájsoltam, csak sajátos fotó felbontása miatt nem látszik.)

Az eltarcskőtelek az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfeszítve, itt a fotón még világos szőnű kőtelekkel, amit később (a szakirodalom ajánlása utján) sőtét szőnűre cseréltem.

A háigszájak felkötése a klasszikus 8-as alakú hurokkal véggeztem, a pontos távolságtartás véggett egy oda csapár-sablont használtam. Itt nagyon fontos,

hogy ne legyenek tölságosan feszesre hűzva a kőtelek! Fontos még a megfelelő vastagság kiválasztása is. Nagyon kősz makettnél láttam azt, hogy a háigszájakat tölságosan vastag kőtáblák kőszák, pedig ezek a valóságban col vastagságúak voltak és szinte minden esetben kőtrányozottak és nem nyers kender kőtelek!

A derékárbcok és az oldalfesz-tá kőtelei.

A derékárbcok a háigszájak felkötése utján.

Egy kőzeli kőp a hajóorrán, ahol látni az oldalsó védőhájt, ami a vízbeeséstől ávta a észszákságú tengerészeket. (Igen az a lyukkal ellátott állás kő szerkezet az.)

Valamint látni az elárbcok távát a tarcskőtelelet megfeszíté blokkokat.

A kőtálfogó bakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kőp az ásszeállított árbocát és a teljes állás kőtázzettel felszerelt hajóról.

Ezután egy igen keserves időszak kővetkezett az építésben. Mivel életemben még kőt lezakadt gombájt tártam (pláne varrógóppel!) Á-gy egy kedves ismerősöm neje segített a vitorlák ásszevárájában. Hája és kőszárte! Nekem észsaké a szegő kőtázzet felvárája maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Végül az őrt csak elkészíttek és a fotón az orrvitorla, a repőhá-orrvitorla és az elderék-tarcsvitorla látható.

Ezen a kőpen a hálsá és a belső vakvitorla látható felvárva a vitorlarudakra.

(Itt a fogásolókőtelek egy kicsi ássze-vissza állnak, de a felszerelés utján majd rendezem őket.)

Az elárórboc tőrzs, derék és sudárvitorlaja felvarrva a vitorlarudakra és járáthatóak a szárvitorlák kitalatárádjai is.

A fárórboc tőrzs, derék és sudárvitorlaji.

A keresztárboc derékvitorlaja.

A gaffvitorla a gaffróddal és a bumfával.

A kővetkezé komoly áproject a hajóágyuk és a hozzá tartozó fók és visszahözés kőtőzet felszerelésével kellenél kicsit szenvedéssebre sikerült, mert a fent lávák állókőtőzet miatt nehezen lehetett hozzáférni az ágyókhöz és a csigákhoz. Ezt legkőzelebb elbb elkésztem, még mielőtt felraknám az állókőteleket!

Még egy kőp a fedőzetrel és az ágyókrá.

A keresztárboc mőgő felkerült a kompasz szekrény is. Kőtelekkel van rögzítve a padláshoz.

Az ősszes ágyó a helyén.

Most egy nagy ugrás kővetkezik, mert a futókőtőzet szerelésének gubancjáró nem volt kedvem fotókat készí-

A kőpeken már a kősz kőtőzet és a felszerelt áfittingek áráthatóak.

Itt első kőnt a horgonycsőrelé hajónya.
(Fotó-106)

Most egy nagy ugrás kővetkezik, mert a futókőtőzet szerelésének gubancjáró nem volt kedvem fotókat készí-
A kőpeken már a kősz kőtőzet és a felszerelt áfittingek áráthatóak.
Itt első kőnt a horgonycsőrelé hajónya.
(Fotó-106)

Egy fotó a hajóárró, ahol járáni a tálámpát és a kormánylapát biztos-táráncot.

Egy kőp a hajó hátsó részéről.

Egy másik a hajó első részéről, ahol járá megfigyelhet a rögzített horgony a bájával, illetve a terpeszté párkánszárvitorlák kihajthatórádja.

A teljes fedőzet átlátszó.

Egy köp elírás!

Egy köp oldalra!

Állás vezetésél egy köp hirtelen!

Zárás gondolatok:

A fórumon már többször elhangzott, hogy lehetőségek szerint kerülnék a gyári kitétel valamilyen makett építését, azaz pontatlansága és hiányossága miatt. Ezt én a következők

gondolatokkal egészíteném ki: Azoknak, akik most ismerkednek a hajás makett építésével és viszonylag szerszámmal, géppel rendelkeznek, én kezdek a gyári dobozos kitétel ajánlani. Természetesen nagyon fontos a megépítés-teljesítés makett kiválasztásánál, hogy lehetőségek szerint a legjobb pontossággal gyártott

makettek közül válasszunk. (Én a Peregrine Galley-t nagyjából készítő cégnek ajánlom.) Nagyon sokat javítottunk az elkészült hajás megjelenésén, ezért írok, ha a

legkritikusabbnak tartott részegységeket saját magunk újra legyártjuk, vigyázva arra, hogy az általunk készített készletet a lehető legautentikusra sikerüljenek! Készen állunk fel arra is, hogy a gyári csomagolásban található alkatrészek közül néhány sokkal kevesebbet adnak a szükségesnél (pl. kábelcsatlakozások, szegek, blokkok) és ezeket magunknak kell majd legyártani.

A bonyolultabb természetesen nekiállhatnak az általunk kiválasztott hajás elkészítésének csupán nyersanyagok felhasználásával, de ehhez már sokkal több segédanyag kell, előre lesz a szükséges. Itt a legfontosabb a megfelelő méretarányú rajz kiválasztása. Kisebb hajásnál az 1:48 és 1:50-es méretarány választása a legjobb, míg a nagyobbaknál az 1:60-es arány a legjobban elfogadott. Ha a lehető legkevesebb

csak kedvező árú rajzhoz jutunk hozzá, azt itt tudjuk számolni a rajzolatni Photoshop segítségével. A nagyméretű rajzok kinyomtatásával a legkevesebb költség mellett

foglalkoznak az a gy kinyomtatott rajzok segítségével elkészíthetők a modelleket. Fontos a megfelelő faanyag kiválasztása is! Jár magam a fedőzet készítésére a palánk elkészítéséhez szükséges anyagok, míg a fedőzet készítéséhez a világos nyír az egyik legjobb. (A gyártás során nagyon szép nyírfa nyelvszorító lapocskákat lehet kapni kb. 300 Ft-ért.) Természetesen az egyik legjobb anyag a kábelcsatlakozás, de ennek a beszerzése kicsit macerásabb (Zatik) és nem is olcsó. A felületkezelésre én a lakkot nem szeretem, helyettük len olajos kezelést javaslok.

Végül is a készítésénél a doboz vagy csak rajz alapján a hajás, ilyen vagy olyan méretarányban a készlet akkor is alkotás marad.

Gateway (Baksa Bőre)