

A "Peregrine Galley" Átépítés.

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

Az első hajó a Golden Star Brigg elkészítése után gondolkodtam a másodikra, hogy melyik legyen a másodikra megépítendő hajó makett. A felkészülésként rendelkező szabadiidőm figyelembevételevel újra megépítettem a hajókat. Hosszas tárgyalások után a választás a Sergal cég Golden Star Briggére esett. A makett méretaránya megfelelő (1:60) - gy az elkészítését hajómodellezésben nagyon imponáló (925mm hossz, és 860mm magasság). A makettből adódóan a kidolgozhatóság és a részletgazdagság éppen megfelelő.

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

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

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

ellátott hajó futárszolgálatra szánták Anglia és az Ázsiáig kőzt. 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 hajóra idővel felfigyelt a Királyi Haditengerészet 1714-ben királyi jacht szolgálatra rendelték és megkezdte az építést. A hajó építése után az észak-amerikai keresztteltek és 1716. május 29-án a zrece bocsátották. Az újabb építésre 1733-ban került sor Richard Stacy alapján és ekkor kapta meg a új névvel Royal Carolina nevet. A konstrukció nagyszerűségét mutatja az újabb királyi

jacht építésénél az észak-amerikai nevet használták némi módosítással. Az újregedő hajó egy drasztikus változásra ment át, amelynek során harci

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

mikor teljes személyzetel elsőlyt a Biscay tengerben.

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 kezdőként a részre praktikus dolog kitérni a hajó építésére, 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 hajómodellkészítés című könyvét, mint az legfontosabb magyar nyelvű könyvet. Aki merészebb és elkalandozik az angol nyelvű szakirodalom felé, annak biztosan sok segétséget nyújt majd Wolfram zu Mondfeld - Historic Ship Models című könyve. Ez a könyv sok szíves oldalon keresztül mutatja be rengeteg újra segétséggel és a különböző korok hajóépítését a gerinc lefektetés vitorlák és kőtelek felkerüléséig. De ha új vitorla és kőtelek, akkor még egy fontos könyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models című könyvében szenciánsan mutatja be a különböző vitorlák és a hozzá tartozó kőtelek lefektetését. Nem tudok felsorolni a kihagyni egy könyvet, ami talán a makett építéshez kevesebb segétséget ad, de témájában az alapművet képviseli Fredrik Henrik Af Chapman - Architectura Navalis Mercatoria című a XVIII. században írt könyve. A könyvek mellett sok segétséget találtam az interneten is. Szerencsére elég sok angol nyelvű honlap foglalkozik a hajóépítéssel, 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. Remélem ez majd az elkészült maketten is, látszik majd.

{mospagebreak title=2. rész}

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

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

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

A mogyorós, lime-ből, balsa-ből vágott palánkok, árbocok és a rétegelt lemezből elvágott ágytálpak, terelő

A szerelési rajzok, a rétezből készített fémrészek 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.

É

Á

Másodikként a fűfedőzet és az orrfűzet padlászata tőrte. A hajás padlászata anyaga 0,75mm vastag akril és léc. A léceket a megfelelő hosszúságnál háromszögletű reszelővel reszeltem be, majd az öleknő grafitceruzával háztam. Ezzel próbáltam utánozni a pallók kőzet alkalmazott kőtrányos tőm-tőst. (Még prof megoldás, ha a padlászatk oldalaira fekete kartonpaprt ragasztunk és a felrakás után szintbe, csiszoljuk.) A rőgz-tő facsapok furataihoz sablont kész-tettem, majd a léceket a felragasztás után 0,7mm-es főrőval kifőrtam. A rőgz-tő csapok anyagul hengeres kemőnyfa fogpiszkálók szolgáltak. Ezeket korongcsiszóval tőhegyesre csiszoltam, majd ragasztba mőrtva beőtttem a helyőkre. A szőradás után a felesleget fogőval lecsőptem és az egőszet kőlőnfőle durvasőgő csiszópaprral felcsiszoltam.

A kőzelebbi kőpen jő lőtsződnak a rőgz-tő facsapok és a kőtrányos tőm-tőst imitőő grafittal besőttő.

A kővetkező főzisban elkősző-tőtem a tőfedőzet padlászata is és a fűfedőzet kőt főggőleges oldalfalőit b kőszletben találhatő 3 mm szőles mogorő őcekekkel.

Á

{mospagebreak title=3. rősz}

A vakpalőnk elkősző-tőse nem mindennapi feladat volt a kapott balsa őcekből. A technika itt is a mőir ismert pőkő hajő-tő mődszer volt, de itt nagyon kellett vigyőzni a vőkony balsa puhasőga, tőrőkenysőge miatt.

A balsa felőlet előkősző-tőse, felcsiszősa viszont kőnyő volt az anyag puhasőga miatt. A kisebb felőleti egyenetlensőgeket fatapasszal tőnttettem el, majd az egőszet tőbbsőr felcsiszoltam. Az őgy nyert egyenetles felőletre a kőlső hőjázat felrakősa mőir kőnyebb volt

Az alap palánk felrakása után bejelöltem és kivágtam az ájgy^o nyálkásokat és lefűszeltem a fedőzet fűlő borda végéket. Já³ módszer erre az, hogy a fedőzet 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 előggő keveset adtak.)

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

Furnőrral kávébeszegttem a rakodényálkások 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 pájkás meleg-tűs módszerrel történt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkrőgző csatlakozás volt.

Számtalan csapnak a helyöt kellett berajzolni és kifőni. Az elkészített csapok egyenként lettek kicsiszolva, ragasztva be a helyükre. A kilógó felesleget fogóval lecsőptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ázfőrtam és faragtam a kávéváncsiságból kiszámoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg kerül majd a kész hajóba. Nagyjából 5000!!! darab

Az elkészült palánkozás az első durva ájtcsiszolás után. A tőlművekhez itt di³ fatapaszt használlok.

A kávézelebbi fotón já³ látszanak a palánkrőgző csapok.

A palánkozás után a korlátok, lámpások, dőrzsfűk elkészítése és felszerelése kávévezetett. Ezek elkészítése (há-ján) a kapott rajzokra támaszkodtam. A tartószőr megfigyelhető a kőzi ájgyuk tartóbakjai, illetve az ázóld alapja is.

A teljes fotón látszik még a gallion és a felszerelt terpesztárrakányok is.

Egy hajtás nézet a farokkérrel.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kőzben időt a gyorsabban elkészítet kisebb részek és fedőlapok felépítésére elkészítésemre használtam fel. Elsőként a kőzfolyókat és kőzvezetékét készíttettem a rötögelt lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért díjazásért a díjakat gyártottam. A fűszereket is meg kell készíteni, ezért a gyári és az utáni gyártott elemeket.

A mérések rögzítésével végezték a fotókra egy pontozás is.

A horgonycsatlakozás elállítását a gyári alkatrészekből készíttettem el, de minél tovább nézegettem, rájöttem, hogy nem valószínű. Ilyen esetekben jönnék a kérdések, hogy elcsúsznak-e a dobozban található alkatrészekből a csatlakozások, vagy készítek-e másikat?

Némi kutatómunka után találtam rajzot egy korábbi horgonycsatlakozásról. Ennek segítségével az egészét újra megcsatlakoztattam alsó részén még a kilincsszerkezetet is elkészítettem. A farészeket hígított szeszes díjazással kenem a száradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Végül az egész puha ruhával átdörzsölöm.

A kormánylapát két oldalról véssük elvatosan eltávolítottam a felső részeket, majd díjazással beborítottam a lapokat és az öleket kőzbe. A furnőr csatlakozás egymás mellé ragasztása olyan hatást kelt, mintha támaszt fadarabok lenne fűszere csapolva. A fel- csiszolás után kőzvetkezett ismét a szokásos pác és narancsolaj.

A sorban az ágyuk kőzvetkeztek. A lámpa kocsik anyaga természetesen vékony rötögelt lemez, ezért elállítását is

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 ÁörzÁökelteni, hogy mekkora ÁjgyukrÁ³ is van szÁ³.

MÁög egy kÁöp az ÁjgyukrÁ³.

A gyÁjri rÁötegelt lemez horgonyrÁ°d helyett diÁ³fÁjbÁ³ kÁöszÁ-tettem mÁisikat, a horgonykarikÁjt bebandÁjzsoztam.

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

A horgonydaru rÁ°djai.

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 tetsÁösem, ezÁört kÁöszÁ-tettem mÁisikat diÁ³fÁjbÁ³.

Az elemek Á¶sszeÁjllÁ-tÁjja utÁjn a bordÁjzat beragasztÁjja kÁ¶vetkezet, majd 3mm x 0,5mm-es mogyorÁ³ hÁöjzatosot 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 v-zpumpa, de mivel (a korabeli rajzok alapján) a haján kett volt, készítettem t át.

A hajáton lévő zszl tartás anyaga gyárilag szintén rétegelt lemez volt. Ezrt az leket krrbeszegtém diá padladeszkával borítottam be.

Mindjárt más az rsszhatás.

Krben készültnek a lpcsák is.

Lpcsák készzen, pcolva.

A hajáharang állványja egy korlitrésszel egytt kálán egységet képez.

A hajáharang (réz és esztergácp hájain) fábál készült, amit aranyzá-nál festékekkel kentem át. Az egész a vgszerelés idején került a helyére.

A szellőzárak pcolva, felület kezelve.

A terpesztár párkányokat 3 x 0,5 mm-es mogyoró csákokkal burkoltam be, a taim krnyákrk diáfábál lettek kialakítva.

A kátfogó bakok anyaga dió, pácra és viaszolva.

{mospagebreak title=6. rész}

A sok fedélzeti "fitting" elkészítése után hozzákezdtém 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 kátfekttek. A felhasznált anyag itt is a diófa, illetve a korlát rőzből készülték és feketéve lettek.

A terek pácra és viaszolva.

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

A főtlig készült orrárboc fsszeszerelve és pácra.

A kátfektő a hajás elárőrbocjának elkészítését volt. Az árbocok elkészítéséhez főtleg a gyári rajzokra haó illetve egy pár 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 vővel, vagy tőreszelővel is). A járomfák a gyári lőzervőgottak, de az őleket káfrbeszegttem bőtőkk furnőrral, hogy ne lőtősződjának az egymőisra ragasztott lemezek őlei.

Az árbocrudakat tartő főtőkek főtőskőt ismőt a marőval alakítottam ki, az őkeket tőreszelővel reszeltem ki. Kőtő szokősos pácra és viaszolőis a káftőbandőzs ezután kátfekttek.

A sorban a fűzőröccék elkészítése kiegészített.

A fűzőröccék pácolva és felületkezelve.

Végül a tatöröccék.

A tatöröccék pácolva és viaszolva.

Készítettem egy kötetet az ideiglenesen készített-tett öccökéről, de természetesen egy kész szerelve csak a készlet felrakása során lesz.

Egy készlet az öccök fejről. Jól látható a védőréteget, ami a készletet védte a kidőrtés idején.

Az öccök elkészítése után hozzáálltam a legyártani a vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfű használok, a köpöcsöt egy állványba fogott fűrészgáppal és kiegészítővel durvaságú csiszoló pappal vagy vitorlarudak készítésén található nyolcszögletű vörösmogyoró lécet ragasztással alakítottam ki. A készlet anyagát ismét a javított díj.

A vitorlarudak pácolva, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt szárnyvitorlarudakkal pácolva, viaszolva. A szárnyvitorlarudak tartását az egyvezetett szemcsésvegeket a vörösmogyoró lécet lemezből vágtam ki, meghajlítottam, majd forrasztással és pákával készítem. Végül az egész fekete modell festékkel lefestetem.

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 készletem. 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 vágda felia van (sajnos csak a drágább borok 1/4 csomagolják a gy, az olcsóbb borokon más anyag van) és ez a felia puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az 3/4 szinte teljesen rugalmatlan, a gy kánnynen hajlathat, ragaszthat bármilyen felületre pillanatragasztással.

Eddig jutottam a hajó elkészítésével, a soron következnek a hajótest a tatrész és az oldalzsebek elkészítése, f. Az árbocok beszerelése után lassan felkerül az állókészlet, vitorlák és a futókák, csigák. Addig viszont már sok-sok tennivaló van.

{mospagebreak title=7. rész}

Az utolsó jelentkezősem óta eltelt időszakot a 1/4 infóle "Zaprakos" munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak kerületek sorra, melyekre felkötöttem a csigákat és a baloldali káteleket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrárboc vitorlarúdjai.

Az előbbi vitorlarúdjai. A 2. ordemes megemléteni, hogy a baloldali kátelek felgárgá leges tartókátelei nagyon vékony csőrnélbe lettek bandázsolva, a gy jobb lett a tartásuk.

A felőbbi vitorlarúdjai kátelek.

Végül a tatárbc vitorlarúdjai.

Az orrárbocra is felkerültek a csigák és az előtárcs káteleket feszítő Doodshofd-kengyel alsó részei.

A vitorlarudak után az árbocok következtek. Először a bandázsokat készlettem el, majd a rugózási gyártásokat alakítottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással felgárgá tettem. A kápen az előbbi árboc lathat.

A fárboc derék, társas sudársára.

A tatárboc kőt része.

A csigák felkötése az őrt is tartott olyan sokáig, mert a gyárilag kapott csigákat töltségesen nyersnek, formátlan találtam és az őrt egyenként átdolgoztam. A csigákat egy hegyes csőrű fogóba szorítva elszár egy lapos győnt tésztelével ártreszteltem, majd még polárpapírral ártcsiszoltam. A győmánt tésztelét az őrt használom száveseb mert a finom szemcsézete révén az ilyen apró tárgyakat jobban lehet vele megdolgozni, még a hagyományos tésztelével. Az ára sem megfizethetetlen, egy hat darabos készlet kb. 1500 Ft volt. A makázott fotón jól látszik a készletben a gyári és az alakított csiga között.

A gyári kitt tartalmaz egy pár speciális 0,8 mm-es rétegelt lemezt, amibe lőzerrel belemartják a mintákat. Ezekből a készlet részek aranyozva lettek, még a belső molygott részek a hajás oldalfestésével megegyező színre lefestve. A festéshez nullás ecsetet használtam, de ahol még ez is soknak tűnt. A nehezen hozzáférhető részeknél a hegyesre faragott fadarab hegyét mártogattam a festékbe és ezzel vittem fel a felületre a színt. Ennél a munkánál igen hasznosnak bizonyult még egy nagy társ szemű vegyszer! A kőpen a tatás szőlőoldalzebeje és a homloklemezét látható.

A tatás, a hajtás ablak és a hajás éznővőblájja. A kit tartalmazta még a hajás gallion ricsozatát is anyagból, de ez annyira távol állt a valóságtól, hogy ezt nem használtam fel.

A kővetkezé nagy dilemmát az ágyőny-lások lecsukhatóságot okozták. A kitt részeket kapott eloxált aluöntvény nem igazán illett az elkészült hajáshoz. Tehát elvettem a palánkhoz maradt anyagokat és elkészítettem a fájókat az ártakat. A vasalóhoz sikerült vőkony réz lemezt szereznem és gy ezek ebből készült el. A lemezből vőkony csőkokat vőgtam egy rézgi ollóval (biztosan jól tett az ollónak), a vőgeket hegyes fogóval meghajlítottam a fórtárgybe fogott vőkony csiszolókoronggal a vőgeket bekészítettem. Ide kerültek a vastagabb rézdrábák hajlított zsanérok, amelyeket elkalapált vőgés csapok tartanak a helyükön. A fatáblákra a felerősítést vőkony huzalból készült szegekkel vőgeztem. Máj csak kőzöpre kellett felszerelni a felhőz készített vasalókat.

De törőnk vissza a hajástesthez. Kővetkezett a festés. A hajástest felső része és a dőrszárk kőzeti rész kőkő festve, még a dőrszárk fekete színre lettek őben páccal kenve. A gallion rics aranyozva lett. Maga a test kapott (a fedőzet kivételével) egy enyhe barna pácolást. A pácolás után kővetkezett a nálam jó bevált narancsolajban oldó őhviaszos kezelés. Ez nagyon jól tárt a párusait és ad egy kicsi selymes főt.

Ezt követően a helyükre kerültek az árbocok társ részei illetve a hajtás zőszlőtartás.

Egy hajtás őzet ahol jól látszik a felszerelt fártkő ő és az ablakok.

A hajás felőrlő.

Vőgő egy kőp előrlő. Itt májr láthatóak a terpesztő pártkőnyokra felszerelt őmacskafejek. A gyári vasaló rézdrábát hozzáforrasztással érősőttem meg, mert készletben a festés hatásra szárt nyőlt volna. Vőgő őzet fekete őre festettem modell festékekkel. Jelenleg itt tartok. Kővetkezik az őllő készítés, illetve az árbocok ősszeszerelése.

{mospagebreak title=8. rás}

Egy hátsó kárp a fartávkárrol.

Egy oldalnézet az árbocárzsekkel.

A hajó orr része.

A kávetkez munkafázis az állásátzet felszerelése volt. Elsőként az árbocárzsek oldalfesz-tá (csarnak) kátelei kávetkeztek. (Ezeknek a menetirány szerinti első káteleit bebandájsoltam, csak sajnos fotás felbontása miatt nem látszik.)

Az eltarcskátelek az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfesz-tve, itt a fotán még világos szá-ná± kátelekkel, amit később (a szakirodalom átnézése után) sáttát szá-ná±re cseréltem.

A háigszájlak felkátése a klasszikus 8-as alakú hurokkal végeztem, a pontos távolságtartás végett egy oda cs papár-sablont használtam. Itt nagyon fontos,

hogy ne legyenek tálságosan feszesre hzva a kátelek! Fontos még a megfelelő vastagsáig kiválasztása is. Nagyon kás makettnél láttam azt, hogy a háigszájlakat tálságosan vastag kátélbá kásztik, pedig ezek a valásáigbancol vastagságúak voltak és szinte minden esetben kátrányozottak és nem nyers kender kátelek!

A derkárbcok és az oldalfesz-tá kátelei.

A derkárbcok a háigszájlak felkátése után.

Egy kázei kárp a hajóorrán, ahol jáni az oldalsó védák háilát, ami a vé-zbeeséstől ávta a észszákságá tengeréseket. (Igen az a lyukkal ellátott állás szerkezet az.)

Valamint jáni az elárbcok távön a tarcskátelelet megfesz-tá blokkokat.

A kátélfogbakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kárp az ásszeállt-árbocát és a teljes állásátzetel felszerelt hajórán.

Ez után egy igen keserves időszak kávetkezett az ép-tásban. Mivel életemben még kát leszakadt gombnál tább varrtam (pláne varrógáppel!) á-gy egy kedves ismerásám neje seg-tett a vitorlák ásszevársában. Hála és kászt! Árte! Nekem észsaké a szegákátzet felvársa maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Végül azárt csak elkászték és a fotán az orrvitorla, a repálá'-orrvitorla és az elárbc-tarcsvitorla láthatá.

Ezen a épen a állás és a bels vakvitorla láthatá felvárs a vitorlarudakra.

(Itt a fogásókátelek egy kicsi ássze-vissza állnak, de a felszerelés után majd rendezem áket.)

Az elárórboc tálrs, derók és sudárvitorlájja felvarrva a vitorlarudakra és jálíthaták a szárvitorlák kitolható ródjai is.

A fárórboc tálrs, derók és sudárvitorlájja.

A keresztárboc derókvitorlájja.

A gaffvitorla a gaffróddal és a bumfával.

A kávetkezé komoly áproject a hajóágyuk és a hozzá tartozó fók és visszahözés káttázet felszerelésével kellenél kicsit szenvedésebbre sikerült, mert a fent lávák állókáttázet miatt nehezen lehetett hozzáférni az ágyához és a csigákhoz. Ezt legkzelebb elbb elkésztem, még mielőtt felraknám az állókáttételeket!

Még egy kóp a fedézetrel és az ágyókról.

A keresztárboc mágá felkerült a kompasz szekrény is. Káttélekkel van rágzá-tve a padláshoz.

Az ásszes ágyó a helyén.

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futókáttázet szerelésének gubancjáról nem volt kedvem fotókat készíteni.

A kópeken már a kós káttázet és a felszerelt áfittingek elíthaták.

Itt elsőként a horgonycsárlák hajtánya.
(Fotó-106)

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futókáttázet szerelésének gubancjáról nem volt kedvem fotókat készíteni. A kópeken már a kós káttázet és a felszerelt áfittingek elíthaták. Itt elsőként a horgonycsárlák hajtánya.
(Fotó-106)

Egy fotó a hajófaról, ahol jálítni a tálámpát és a kormánylapát biztosító íncot.

Egy kóp a hajó hátsó részéről.

Egy másikk a hajó első részéről, ahol jálí megfigyelhető a rágzá-tett horgony a bájával, illetve a terpeszték párkájának szárvitorlák kihajtható ródja.

A teljes fedélzet átlátható pé.

Egy kőp elír!

Egy kőp oldalrál.

Áos vőgezetl egy kőp hltulrál.

Zlrl gondolatok:

A fórumon már többször elhangzott, hogy lehetőségek szerint kerülnék a gyári kitbál val makett pát-tást, azo pontatlansága és hiányossága miatt. Ezt ön a következő

gondolatokkal egésztenem ki: Azoknak, akik most ismerkednek a hajás makett pát-szopsággal és viszo szerszámmal, góppel rendelkeznek, ön kezdetnek a gyári dobozos kit-eket ajánlanám. Természetesen nagyon fontos a megpát-tendé makett kiválasztásánál, hogy lehetőségek szerint a legjobb pontossággal gyártott

makettek kőzél vlasszunk. (ön a Peregrine Galley-t nagyjából kőzepesnek á-tálem.) Nagyon sokat javít-eltkőszált hajás megjelenésén, esztikumán, ha a

legkritikusabbnak á-tált rőszegységeket saját magunk ára legyártjuk, vigyázva arra, hogy az általunk kőszá-tett cőszá-nt rőszek autentikusra sikerüljenek! Kőszá-lyánk fel arra is, hogy a gyári csomagolásban található alkatrészek kőzél jás nőhnybál sokkal kevesebbet adnak a szákságesnél (pl. kőtfőfőgő szegek, blokkok) és ezeket magunknak kell majd legyártani.

A bátrabbak természetesen nekiállhatnak az általuk kiválasztott hajás elkőszá-tásának csupán nyersanyagok felhasználásával, de ehhez már sokkal több segédesszközre, gópre lesz szákság. Itt a legfontosabb a megfelelő máretarányú rajz kiválasztása. Kisebb hajáknál az 1:48 és 1:50-es máretarány vltasztása cőlravezetél, má-g a nagyobbaknál az 1:60-es arány a legjobban elfogadott. Ha vőletlenl

csak kedvező arányú rajzhoz jutunk hozzá, azt áit tudjuk szájmoltatni és rajzoltatni Photoshop segétsággal. A nagymáretájú rajzok kinyomtatásával kőlőnbázá cőgek

foglalkoznak és á-gy kinyomtatott rajzok segétsággal elkőszá-thetjk a modelleket. Fontos a megfelelő faanya kiválasztása is! Jásmagam a fedélzeti rőszek és a palánk elkőszá-tásához diát használok, má-g a fedélz deszkához a világos nyár az egyik legjobb. (A gyárgyártárakban nagyon száp nyárfa nyelvszorá-tő lapocskákat lehet kapni kb. 300 Ft-ért.) Természetesen az egyik legjobb anyag a kőrté, de ennek a beszerzése kicsit macerásabb (Zatik) és nem is olcsó. A feléltkezelésre ön a lakkokat nem szeretem, helyettük len olajos kezelést javasolok.

Vőgél is kőszá-lyán dobozbál vagy csak rajz alapján a hajás, ilyen vagy olyan máretarányban a lőnyeg akkor is alkotás árme marad.

Gateway (Baksa Bőla)