

## A "Peregrine Galley" Átépítés.

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

Az első hajóm a "Golden Star" Brigg elkészítése után gondolkodtam, hogy melyik legyen a második megépítendő hajóm makett. A felkészülésként rendelkezőm illés szabadidőm figyelembevételevel újra megépítettem a hajókat. Hosszas tárgyalások után a választás a Sergal cég "Peregrine Galley" makettjére esett. A makett méretaránya megfelelő arányú (1:60) -gy az elkészült hajó méretei nagyon imponálóak (925mm hossz, és 860mm magasság). A makettekkel 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 hajót 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 hajót építette után "Caroliner" keresztelték és 1716. május 29-án vőzre bocsátották. Az őjabb építésre 1733-ban került sor Richard Stacy alapján és ekkor kapta meg a már ismert "Royal Carolina" nevet. A konstrukció nagyszerűséget mutatja az őjabb királyi

jacht építésénél a "Royal Caroline" terveit használták némi módosítással. Az újregedő hajó egy drasztikus változáson ment át, amelynek során harci

szlup lett belőle és megkapta a "Peregrine" 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 "vak palánk" anyagára és

jártam, hogy egy pár ízervágot rötgelt lemez alkatrész helyett ójakat fogok gyártani. Nagyon sok "gyári" minőség, kiképzése éppen csak nyomokban hasonlít a valamikori eredeti részek formájához, kiképzéséhez látom, hogy kezdőként a praktikus dolog kiténi 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 utána olvasni a kor hajó építésének, ebben sokat segítettek az alábbi szakirodalmak. Elsőként mindenképpen megemlíteném Dr. Marjai Imre hajómodellész 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 műve. Ez a könyv sok szíves oldalon keresztül mutatja be rengeteg ábra segítségével a különböző korok hajó építését a gerinc lefektetés vitorlák és kőtelek felkerüléséig. De ha már vitorla és kőtel, akkor még egy fontos könyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models című könyvében szenciánsan mutatja be a különböző típusú vitorlák és a hozzá tartozó kőtelzetet. 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 elég sok angol nyelvű honlap foglalkozik a hajózással, 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 térbeli rajz az eredeti hajásról a "Peregrine Galley"ról

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

A kettő vastagságú rétegelt lemezből készített, ászerváltott, fedőzet a gerinc és a bordázat egy részét

A mogyorós, lime-ből, balsa-ből vágott palánk, 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.

Á

Á

Másodiként a fűfedőzet és az orrfűzet padlászása tőrtőnt. A hajás padlászása anyaga 0,75mm vastag akril és léc. A léceket a megfelelő hosszúságnál háromszögletű reszelővel reszeltem be, majd az öleknő grafitceruzával hőtámítottam. Ezzel próbáltam utánozni a pallók kőzetét alkalmazott kőtrányos tömő-tőst. (Még profi megoldás, ha a padlászók oldalaira fekete kartonpapírt ragasztunk és a felrakás után szintbe, csiszoljuk.) A rőgző-tő facsapok furataihoz sablont készőtettem, majd a léceket a felragasztás után 0,7mm-es főrővel kifőrtam. A rőgző-tő csapok anyagául hengeres kemőnyfa fogpiszkálók szolgáltak. Ezeket korongcsiszóval tőhegyesre csiszoltam, majd ragasztóba mártva beőtttem a helyőkre. A szőradás után a felesleget fogővel lecsőptem és az egőszet kőlőnfőle durvasőgő csiszópapírral felcsiszoltam.

A kőzelebbi kőpen ől őtsződnak a rőgző-tő facsapok és a kőtrányos tömő-tőst imitőő grafittal besőttő

A kővetkező őjziban elkőszőtettem a tűfedőzet padlászását is és a fűfedőzet kőt őőggőleges oldalfalőit b kőszletben talőlhatő 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 máj ismert pőkő hajő-tő módszer volt, de itt nagyon kellett vigyőzni a vőkony balsa puhasőga, tőrőkenysőge miatt.

A balsa felőlet előkősző-tőse, felcsiszóása viszont kőnyő volt az anyag puhasőga miatt. A kisebb felőleti egyenetlensőgeket fatapasszal tőnttettem el, majd az egőszet tőbbsőőr felcsiszoltam. Az őgy nyert egyenetles felőletre a kőlő hőjázat felrakása máj kőnyőbb volt

Az alap palánkj felrakása után bejelöltem és kivágtam az ájgy<sup>o</sup> nyálkásokat és lefűszeltem a fedélzet fűzői és borda végéket. Járdászer erre az, hogy a fedélzet szintjével egybeeső palánkokat nem ragasztjuk fel, csak odaszűjeljük. Itt benyúlva egy keskeny fűszelappal viszonylag könnyen átvághatjuk a bordákat. Végül természetesen a helyekre ragasztjuk ezeket, a palánkokat is.

Ez után a belső oldalak burkolása kávévezetett di<sup>3</sup> furnőrből<sup>3</sup> vágott lapokkal, illetve beszereltem a vízmeder gerendákat. (Azért használok di<sup>3</sup> furnőrt, mert ez hasonló-t legjobban, a kittben található<sup>3</sup> mogoróhoz, amiből sajnos előgg<sup>o</sup> keveset adtak.)

A kávévezető lámpás a fűzők<sup>o</sup> elkészítése volt. A belső burkolat itt is di<sup>3</sup> furnőr.

Furnőrral kávébeszegttem a rakodnyálkások belső<sup>o</sup> leleit is, majd a padlával szintbe csiszoltam.

A második palánkj felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a járó előkészített felület miatt. A használatos ájzatás<sup>o</sup> és pájkás meleg-tás<sup>o</sup> mádszerrel tőrtőnt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkjűző-tás<sup>o</sup> csak elkészítése volt.

Számtalan csapnak a helyét kellett berajzolni és kifőni. Az elkészített csapok egyenként lettek kicsiszolva, ragasztva be a helyekre. A kilógás<sup>o</sup> feleslegét fogóval lecsiptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ájzórtam és faragtam<sup>o</sup> kávé-ájncsiszógó<sup>o</sup> kiszámoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg kerül majd a kész hajóba. Nagyjából 5000!!! darab

Az elkészült palánkj az első<sup>o</sup> durva ájtcsiszolás után. A tőmő<sup>o</sup>ekhez itt di<sup>3</sup> fatapaszt használlok.

A kávézelebbi fotón<sup>o</sup> látszanak a palánkjűző-tás<sup>o</sup> csapok.

A palánkj után a korlátok, lámpások, dőrző<sup>o</sup> elkészítése és felszerelése kávévezetett. Ezek elkészítése (háj) a kapott rajzokra támaszkodtam. A tartó<sup>o</sup> megfigyelhető<sup>o</sup> mőg a kőzi ájgyuk tartó<sup>o</sup>bakjai, illetve az ájzó alapja is.

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

Egy hajtás nézet a farétkérről.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kézbensé idét a gyorsabban elkészítet kisebb részek és fedélze felépítmenyek elkészítésére használtam fel. Elsőként a kétféle fogakat és kétféle vezetékét készített röttegelt lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért díjazt azokat gyártottam. Az összehasonlítás miatt egyrészt a gyári és az után gyártott elemeket.

A mérések rögzítésként végeztél felkerült a fotókra egy pénzéme is.

A horgonycsatlót elszár a gyári alkatrészekből készítetttem el, de minél tovább nézegettem, rájöttem, hogy nem valószínű. Ilyen esetekben jónak a kérdések, hogy elgedjek meg a dobozban található alkatrészekből a dolgokkal, vagy készítsék másikat?

Némi kutatómunka után találtam rajzot egy korábbi horgonycsatlóról. Ennek segítségével az egészét újragyártás alsó részén még a kilincsszerkezetet is elkészítettem. A farészeket hígított szeszes díjazással kenem és szórads után viaszos narancsolajjal kezelem. Végül az egész puha ruhával átdőrzsöltem.

A kormánylapot két oldalról véssével átvatosan eltávolítottam a felső résztegeket, majd díjazással beborított lapokat és az öleket képre. A furnőr csák egy másik mellé ragasztás olyan hatást kelt, mintha tért a fadarabok lenne össze csapolva. A fel- csiszolás után kétféle készített ismét a szokásos pánc és narancsolaj.

A sorban az ágyuk kétféle készített. A ívveg kocsik anyaga természetesen vékony röttegelt lemez, ezért elszár is 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 ÁörzÁökeltni, 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 parafajelzÁ bÁ³jÁjja (minÁ 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 evezÁk tolla mahagÁ³ni furnÁör, mÁ-g a szÁjra vÁökony hengeres fapÁlcika. 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 hÁöjzatosat kÁ az elkÁöszÁ¼lt csÁ³naktest. EzutÁjn a pÁicolÁj Áös a festÁös kerÁ¼lt sorra.

VÁögezetÁ¼ az evezÁket 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-tÁ gyÁ±rÁ±k anyaga rÁöz melyek feketÁ-t lettek.

{mospagebreak title=5. rÁösz}

A kit t-ben nem szerepelt, de én az őrt készíttettem egy kompasz szekrényt.

A kittnek tartozóka egy víz-pumpa, de mivel (a korabeli rajzok alapján) a hajón kettő volt, készíttettem két őt.

A hajón taton lévő víz tartó anyaga gyárilag szintén rétegelt lemez volt. Ez őt az öleket kőbebesztem dió padlódeszkával borítottam be.

Mindjárt máis az állsszatás.

Közben készítek a lócsák is.

Lócsák készén, pácolva.

A hajóharang állványja egy körülréssel egytől készíten egyet készpez.

A hajóharang (réz és esztergálp hárjén) fából készílt, amit aranyozó festékekkel kentem őt. Az egész a vízszereles idején kerül a helyre.

A szellőzárócsok pácolva, felület kezelve.

A terpesztő párkányokat 3 x 0,5 mm-es mogyoró cső-kokkal burkoltam be, a tőm kőnyőkk dió fából lettek kialakítva.

A kátfogó bakok anyaga dió, pácra és viaszolva.

{mospagebreak title=6. rész}

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

Ez után a tereb merevítő gerendázat és a korlátok kátfestettek. A felhasznált anyag itt is a diófa, illetve a korlátot rögzítő kátfesték és fekete tve lettek.

A terek pácra és viaszolva.

A terek elkészítése után nekiláttam az orrárboc elkészítésének. A gyári rögzített lemez járomfát egy sor gyártási diófa anyagból járomfával váltottam ki.

A főtárcsák elkészült orrárboc összeszerelve és pácra.

A kátfestés a hajás elárbocjának elkészítéséhez volt. Az árbocok elkészítéséhez főleg a gyári rajzokra használtam fel. A rudakat előre daraboltam, majd forrasztóbe fogva posztra alakítottam. Az árbocfejek nagyszámságához Proxxon marasztópet használtam (természetesen ez a módszer elvezethetővel, vagy társzelével is). A járomfák a gyári lezerválgottak, de az őket kátfestés után furnárral, hogy ne látszódjanak az egymásra ragasztott lemezek elei.

Az árbocrudakat tartó fák fészkét ismét a marással alakítottam ki, az őket társzelével reszeltem ki. Később a szokásos pácolás és viaszolás a kátfestés után kátfestetik.



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 kész kötet az öccökéről. Jól látható a védőréteget, ami a készletet védte a kidőzéstől.

Az öccök elkészítése után hozzáadtam a legújabb vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfű használok, a köpöcsöt egy állványba fogott fűrészgáttal készítem. A készletet durvaságú csiszoló pappal végül a vitorlarudak készítésénél talátható nyolcszögletű vörösvörös 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 szemcsés köpöcsöt vörösvörös lécet ki, meghajlítottam, majd forrasztással és pákával készítem. Végül az egész fekete modell festéssel lefestetem.

A gaffrodhoz és a bummfa vögeihez a köszlet tartalmaz ugyan alkatrészeket, de inkább gyártottam másikat.

A rudak pácolva, viaszolva és vasalással felszerelve. A vasalások anyagjával sokáig károsultem. Először a vízszintes dobozokból vágtam vököny cső-kokat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellett szokorra, mert némelyik borosveg nyakát vököny ánből készült vödőfőlia van (sajnos csak a drágább borokból csomagolják, az olcsóbb borokon más anyag van) és ez a főlia puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az ánszinte teljesen rugalmatlan, így könnyen hajlathat, ragaszthat bármilyen felületre pillanatragasztással.

Eddig jutottam a hajás elkészítésével, a soron következő a hajástest a tatrész és az oldalzsebek elkészítése, f. Az úrbocok beszerelése után lassan felkerül az állásállítás, vitorlák és a futókák, csigák. Addig viszont még sok-sok tennivaló van.

{mospagebreak title=7. rész}

Az utolsó jelentkezésem óta eltelt időszakot a félhónapos "épről" munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak kerétek sorra, melyekre felállítottam a csigákat és a balás káteleket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrúrboc vitorlarúdjai.

Az előúrboc vitorlarúdjai. Érdemes megemlíteni, hogy a balás kátelek főgá'leges tartókátelei nagyon vököny cőrnél be lettek bandázsolva, így jobb lett a tartásuk.

A főúrboc vitorlarúdjai következtek.

Végül a tatúrboc vitorlarúdjai.

Az orrúrbocra is felkerültek a csigák és az előtárcsákat feszítő 'Doodshofd-kengyel alsó részei.

A vitorlarudak után az úrbocok következtek. Először a bandázásokat készíttettem el, majd a rugós-tá' gyártást alaktottam ki. Ehhez nagyon vököny faforgácsot használtam, amit ragasztással rugósíttettem. A kőpen az előúrboc állathat.

A fűrboc derék, tőrzs és sudársára.

A tatrboc két része.

A csigák felkészítése az őrt is tartott olyan sokáig, mert a gyárilag kapott csigákat társágosan nyersnek, formátlan találtam és az őrt egyenként átdolgoztam. A csigákat egy hegyes csőrű fogóba szorítva elszűr egy lapos győnt, és reszeléssel átreszeltem, majd még polárpapírral átcsiszoltam. A győmőnt átreszeléssel az őrt használom szávese, mert a finom szemcsézete révén az ilyen apró tárgyakat jobban lehet vele megdolgozni, még a hagyományos reszeléssel. Az őra sem megfizethetetlen, egy hat darabos készlet kb. 1500 Ft volt. A makéztott fotón látszik a készlet és az alakított csiga készlet.

A gyári kitt tartalmaz egy pár speciális 0,8 mm-es réteget lemezt, amibe lőzerrel belemarták a mintákat. Ezekből a készlet részei aranyozva lettek, még a belső mélyített részek a hajó oldalfestésével megegyező színre festve. A festéshez nullás ecsetet használtam, de ahol még ez is soknak tűnt. A nehezen hozzáférhető részeknél a hegyesre faragott fadarab hegyét mőrtogattam a festékbe és ezzel vittem fel a felületre a készlet színét. Ennek a munkájánál igen hasznosnak bizonyult még egy nagy társ szemű vegyszer! A készlet a tatás és oldalzsebei és a homloklemezét látható.

A tat-szár és a hűts ablak és a hajó áhnyálkblájja. A kit tartalmazta még a hajó gallion részét is anyagból, de ez annyira távol állt a valóságtól, hogy ezt nem használtam fel.

A készlet nagy dilemmát az ágyőnylő és lecsukható ajtó okoztak. A kitt részeként kapott eloxált aluöntvény nem igazán illett az elkészített hajóhoz. Tehát elvettem a palánkhoz tartozó megmaradt anyagokat és elkészítettem a fűrbocot az ajtót. A vasaláshoz sikerült vőkony réz lemezt szereznem és gy ezek ebből készlet el. A lemezből vőkony csőket vőgtam egy régi ollóval (biztosan jó tett az ólónak), a vőgeket hegyes fogóval meghajlítottam a fűrbocra fogott vőkony csiszolókoronggal a vőgeket bekészítettem. Ide kerültek a vastagabb rézdrótból hajlított zsanérok, amelyeket elkalapált vőgő csapok tartanak a helyükön. A fatblájkra a felerősítést vőkony huzalból készlet szegekkel vőgeztem. Mőir csak készletpre kellett felszerelni a felhőzt készlet vasalását.

De törőnk vissza a hajótesthez. Készletkezett a festés. A hajótest felső része és a dőrszfűk készlet részét készlet festve, még a dőrszfűk fekete színre lettek őben páccal kenve. A gallion rész aranyozva lett. Maga a test kapott (a fedőzet kivételével) egy enyhe barna pácolást. A pácolás után készletkezett a nálam jó bevőlt narancsolajban oldó őhviaszos kezelés. Ez nagyon jó mőti a fa pársait és ad egy kicsi selymes fűnyt.

Ezt készleten a helyükre kerültek az őrbocok tőrzs részei illetve a hűts zőszlőtartó.

Egy hűts őzet ahol látszik a felszerelt fűrkő ő és az ablakok.

A hajó felőrlő.

Vőgő egy készlet előrlő. Itt mőir láthatóak a terpesztő párkőnyokra felszerelt őmacskafejek. A gyári vasalás rézdróttal hozzáforrasztásával erősítettem meg, mert készletben a festés hatására szánt nyőlt volna. Vőgő őzet fekete őre festetem modell festékkel. Jelenleg itt tartok. Készletkezik az őllő készlet, illetve az őrbocok ősszerelése.

{mospagebreak title=8. rász}

Egy hajtás kárp a fartávkárrol.

Egy oldalrészlet az árbocárzsekkal.

A hajó orr része.

A kárvetkezés munkafázis az állásrészlet felszerelése volt. Először a kárvetkezést az árbocárzsekek oldalfeszítés (csarnak) kárvetkeztek. (Ezeknek a menetirány szerinti első kárvetkezést bebandájsoltam, csak sajnos fotás felbontása miatt nem látszik.)

Az első tarcsákártekek az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfeszítve, itt a fotásnál még világos színes kárvetkezéssel, amit később (a szakirodalom ajánlására) sárga színűre cseréltem.

A hajószéljék felkötését a klasszikus 8-as alakú hurokkal végeztem, a pontos távolságtartás végett egy oda csapár-sablont használtam. Itt nagyon fontos,

hogy ne legyenek tölszínesen feszesre húzva a kárvetkezések! Fontos még a megfelelő vastagság kiválasztása is. Nagyon káros makettnél láttam azt, hogy a hajószéljéket tölszínesen vastag kárvetkezők károsítják, pedig ezek a valóságban col vastagságúak voltak és szinte minden esetben kártyányozottak és nem nyers kender kárvetkezések!

A derékárbcok és az oldalfeszítés kárvetkezései.

A derékárbcok a hajószéljék felkötésére utal.

Egy kárvetkezési kárp a hajóorránál, ahol látni az oldalsó védőhálót, ami a vízbeeséstől védte a vízszintes kárvetkezéseket. (Igen az a lyukkal ellátott állás szerkezet az.)

Valamint látni az első árbcot és a tarcsákártelet megfeszítés blokkokat.

A kárvetkező bakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kárp az árszejlétől a teljes állásrészlettel felszerelt hajóorránál.

Ezután egy igen keserves időszak következett az építésben. Mivel előlemben még kárvetkezést szakadt gombnyúlással varrtam (pláne varrógéppel!) és egy kedves ismerősöm neje segített a vitorlák árszevarrásában. Hála és köszönet! Nekem ez csak a szegélykártelet felvarrása maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Még az az órta csak elkészültek és a fotásnál az orrvitorla, a repülő-orrvitorla és az első derék-tarcsavitorla látható.

Ezen a kárp a víz és a belső vakvitorla látható felvarrva a vitorlarudakra.

(Itt a fogásokról kárvetkezések egy kicsi ársze-vissza állnak, de a felszerelés után majd rendezem őket.)

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 kávetkező komoly áproject a hajóágyuk és a hozzá tartozó fók és visszahöz káttázet felszerelésével kellenél kicsit szenvedéssebre 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 ká a fedézetrel és az ágyókról.

A keresztárboc mág felkerült a kompasz szekrény is. Káttélekkel van rágz-tve a padláshoz.

Az ásszes ágyó a helyén.

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

A kápeken már a kász káttázet és a felszerelt áfittingek elíthaták.

Itt elsőként a horgonycsáló hajtánya.  
(Fotó-106)

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

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

Egy ká a hajó hátsó részéről.

Egy másikk a hajó első részéről, ahol jál megfigyelhető a rágz-tett horgony a bájával, illetve a terpesztő párkáinak szárvitorlák kihajtható ródja.

A teljes fedélzet átlátható péntek.

Egy kép elírás!

Egy kép oldalra!

Állás vezetésél egy kép hátulra!

Záró gondolatok:

A fórumon már többször elhangzott, hogy lehetőségek szerint kerülnék a gyári kit-ből való makett építését, azaz pontatlansága és hiányossága miatt. Ezt ön a következő

gondolatokkal egészíteném ki: Azoknak, akik most ismerkednek a hajás makett építésével és viszonylag szerszámmal, géppel rendelkeznek, ön kezdenek a gyári dobozos kit-eket ajánlanám. Természetesen nagyon fontos a megépítés-tendő makett kiválasztásánál, hogy lehetőségek szerint a legjobb pontossággal gyártott

makettek közül válasszunk. (Ön a "Peregrine Galley" nagyjából készült makettnek a tőlem.) Nagyon sokat javítottunk az elkészült hajás megjelenésén, esztétikumán, ha a

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

A bátrabb természetesen nekiállhatnak az általunk kiválasztott hajás elkészítésének csupán nyersanyagok felhasználásával, de ehhez már sokkal több segédanyag kell, előre lesz 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 ajánlani 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 fedélzeti részek és a palánk elkészítéséhez diót használok, míg a fedél deszkákhöz a világos nyár az egyik legjobb. (A gyártás során nagyon szép nyárfa nyelvszorító lapocskákat lehet kapni kb. 300 Ft-ért.) Természetesen az egyik legjobb anyag a kábelcsatlós, de ennek a beszerzése kicsit macerásabb (Zatik) és nem is olcsó. A felületkezelésre ön a lakkokat nem szeretem, helyettük len olajos kezelést javasolok.

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

Gateway (Baksa Béla)