

A "Peregrine Galley" Átépítése.

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

Az elsősorban hajás a Golden Star-Brigg elkészítése után gondolkodtam a másodikra, hogy melyik legyen a másodikra megépítendő hajás makett. A felkészülés során az elkészítésre állás szabályaikat figyelembe véve a megépítendő hajás megválasztásához szükséges volt a hajás megválasztása a Sergal cég Golden Star-Brigg hajás megépítése esetén. A makett méretaránya megfelel az arányoknak (1:60) -gy az elkészítéshez szükséges méretei nagyon imponálóak (925mm hossz, és 860mm magasság). A makett adáskor a kidolgozására és a készletgazdagságára is megfelelő.

Mielőtt rátérnék a makett jellemzőire szeretném egy pár sorban összefoglalni azokat az adatokat, amelyeket az elkészítés során a 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-építés teljes vitorlázattal

ellátott hajás 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 futásra idővel felfigyelt a Királyi Haditengerészet 1714-ben királyi jacht szolgálatra rendelték és megkezdte az építést. A hajás építése után az észak-amerikai kereszttel és 1716. május 29-án a zrece bocsátották. Az újabb építésre 1733-ban került sor Richard Stacy alapján és ekkor kapta meg a hajás kőzismert név Royal Carolina nevet. A konstrukció nagyszerűséget mutatja az újabb királyi

jacht építésének a Royal Caroline nevet használták némi módosítással. Az újregedő hajás meg 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 tengerben.

Az elsősorban benyomások a maketról.

A doboz kinyitása és a tartalom szemrevételezése után vegyes észrevételek jelentek meg. A kidolgozottság megfelelt a gyártás színvonalának. Bár sikerült itt-ott meglepetést okoznia. Kicsit rászorítottam a csak palánk és anyagára és

jártam ki, hogy egy pár lárvát raktam le helyett azokat fogok gyártani. Nagyon sok észrevétel van a minőség, kiképzés és a csomópontok csak nyomokban hasonlítanak a valódi eredeti részek formájához, kiképzéséhez. Láttam, hogy kezdésre praktikus dolog közt-alkatú hajás-építést, 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 hajás építéséről, ebben sokat segítettek az alábbi szakirodalmak. Elsőként mindenekelőtt 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 hajás és a készítésükének a gerinc lefektetését a vitorlák és kőzelek felkészüléséig. De ha már vitorla és kőzet, akkor meg egy fontos könyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models című könyvében szenciánsan mutatja be a készítésének a vitorlák és a hozzá tartozó kőzetét. Nem tudok felsorolni a kihagyott könyvet, ami talán a makett építéshez kevesebb segítséget ad, de talán ebben az alapművet köpviseli 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 hajással, makettezéssel és ezekkel a rengeteg tippetet 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 hajóról a "Peregrine Galley" -ről

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

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

A mogyorós, lime-ből, balsa-ből vagy palánkok, árbocok és a rétegelt lemezből elvált gották, terelő

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

Á

Másodiként a fűfedőzet és az orrfűzet padlászása tűrtent. 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 kárpát alkalmazott kárpátos tűrtentét. (Még profi megoldás, ha a padlászások oldalaira fekete kartonpapírt ragasztunk és a felrakás után szintbe, csiszoljuk.) A tűz-tű csapok furataihoz sablont készíttettem, majd a léceket a felrakás után 0,7mm-es fűrészvel kifőrtam. A tűz-tű csapok anyagul hengeres keményfa fogpiszkálók szolgáltak. Ezeket korongcsiszolóval tűhegyesre csiszoltam, majd ragasztásba mártva beültettem a helyükre. A szűradás után a felesleget fogóval lecséptem és az egészét kárpátle durvaságú csiszolópapírral felcsiszoltam.

A kárpátzelebbi kárpát jáló lészésnek a tűz-tű csapok és a kárpátos tűrtentét imitálós grafitlappal besűrtentem.

A kárpátvezető fűziban elkészíttettem a fűfedőzet padlászását is és a fűfedőzet kárpát fűgálgáleges oldalait is kárpátzetben találhatók 3 mm széles mogyorós lécekkel.

Á

{mospagebreak title=3. rész}

A vakpálánk elkészítése nem mindennapi feladat volt a kapott balsa lécekből. A technika itt is a már ismert pájkás hajás-tű mádszer volt, de itt nagyon kellett vigyázni a vékony balsa puhaságra, tűrtentés miatt.

A balsa felület előkészítése, felcsiszolása viszont könnyű volt az anyag puhasága miatt. A kisebb felületi egyenetlenségeket fatapasszal tánttettem el, majd az egészét tűbbesűr felcsiszoltam. Az új nyert egyenetlen felületre a kárpát hűzet felrakása már könnyebb 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 rakodnyálkások belső³ űleit is, majd a padlával szintbe csiszoltam.

A második palánkrőteg felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a já³ előkészített felület miatt. A használatos ájtatás³ és pájkás meleg-tűs módszerrel történt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkrőgzető³ csatlakozás³ elkészítése volt.

Számtalan csapnak a helyét kellett berajzolni és kifőni. Az elkészített csapok egyenként lettek kicsiszolva, ragasztva be a helyükre. A kilógó felesleget fogóval lecsiptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget áztattam és faragtam³ a vízincsiságból³ kiszámoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg kerül majd a kész hajóba. Nagyjából³ 5000!!! darab

Az elkészült palánkozás az első³ durva ájtcsiszolás után. A tőlművekhez itt di³ fatapaszt használok.

A kávézelebbi fotón³ látszanak a palánkrőgzető³ csapok.

A palánkozás után a korlátok, lámpások, dőrző³ elkészítése és felszerelése kávévezetett. Ezek elkészítése (há-án) a kapott rajzokra támaszkodtam. A tartószél³ megfigyelhető³ mőg a közeli ájgyuk tartó³ bakjai, illetve az ázó³ alapja is.

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

Egy hajtás nézet a farokkormányról.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kőzben időt a gyorsabban elkészíthető kisebb részek és fedőlapok felépítésére elkészítésemre használtam fel. Elsőként a kőzföldfogakat és kőzföldvezetőkét készíttettem a rőtegelt lemezből készítt részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért díjazásukat győrtöttem. A főszezonlatosáig miatt egyétt fotóztam le a győri és az utőjn győrtött elemeket.

A mőretek őrzőket őse vőgett felkerőtt a fotókra egy pőnzőme is.

A horgonycsőrlő előszőrt a győri alkatrészekből készíttettem el, de minőtt tovább nézegettem, rájőtttem, hogy nem valőshő. Ilyen esetekben jőnnek a kőrdősek, hogy előgedjek meg a dobozban található alkatrészekből ő dolgokkal, vagy késző-tsek mőjsikat?

Nőmi kutatómunka utőjn talőttam rajzot egy korhő horgonycsőrlőő. Ennek segőtsőgővel az egőszet őjragyő csőrlő őlső őszőn mőg a kilincsszerkezetet is elkősző-tettem. A fa részeket hígőtt szeszes díőpőccal kenem ő szőradő utőjn viaszos narancsolajjal kezelem. Vőgő ő az egőszet puha ruhőval őtdőrső ő őm.

A kormőnylapő kőtt oldalő ő ővel ővatosan eltővőttam a felső őtegeket, majd dí ő furnőrral beborőtt lapokat ős az őleket kőbbe. A furnőr csőkok egymő mellő ragasztősa olyan hatőst kelt, mintha ő ő fadarobk őssze csapolva. A fel- csizolő utőjn kővetkezett ismőtt a szokősos pőc ős narancsolaj.

A sorban az őgyük kővetkeztek. A ő őveg kocsik anyaga természetesen vőkony őtegelt lemez, ezért előszőrt is ő

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 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 v-zpumpa, de mivel (a korabeli rajzok alapján) a haján kett volt, készítettem t tét.

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

Mindjrt más az rsszhatás.

Krben készílnék a pcsák is.

Lpcsák készzen, pcolva.

A hajáharang állványja egy korlitrésszel egytt kálán egységet képez.

A hajáharang (réz és esztergácp hájáján) fából készült, amit aranyzá-nál festékekkel kentem t. Az egész a vógszerelés idején került a helyére.

A szellőzárak pcolva, fellet kezelve.

A terpesztár párkányokat 3 x 0,5 mm-es mogyoró cső-kokkal burkoltam be, a tőm kényes k diáfáb 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 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 kátfestettek. A felhasznált anyag itt is a diófa, illetve a korlátot rőzből készülték és feketéve lettek.

A terek pára és viaszolva.

A terek elkészítése után nekiláttam az orrárboc elkészítésének. A gyári telegelt lemez járóműt egy s gyártású diófa anyagból járóművel véltam ki.

A főtég elkészült orrárboc összeszerelve és pára.

A kátfestés a hajás elárbcának elkészítése volt. Az árbocok elkészítéséhez főleg a gyári rajzokra hag illetve egy pár internetes oldal anyagát használtam fel. A rudakat előre daraboltam, majd forásgápbé fogva kóposra alakítottam. Az árbocfejek nagyszálgésához Proxxon marógápet használtam (természetesen ez a mávelet elvégezhető vésszel, vagy tészeléssel is). A járóműk a gyári lőzervágtak, de az öleket kátfestegtem bók furnórral, hogy ne látszódjanak az egymásra ragasztott lemezek ölei.

Az árbocrudakat tartó főkék főszköt ismét a maróval alakítottam ki, az ökeket tészeléssel reszeltem ki. Kó a szokásos párolás és viaszolás a kátfestés ezután kátfestetik.

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 öccékről, de természetesen így összeszerelve csak a készlet felrakása során lesz.

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

Az öccék elkészítése után hozzáadtam a legújabb vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfű használok, a köpöcsöt egy állványba fogott fűrészgáttal. A készletben lévő durvaságú csiszoló pappal a vitorlarudak kőzetén található nyolcszögletű vékony mogyoróhéjak rágasztásával alakítottam ki. A készlet anyaga ismét a járt bevált dió.

A vitorlarudak pácolva, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt szárnyvitorlarudakkal pácolva, viaszolva. A szárnyvitorlarudak tartását az úgynevezett "szem" végüket vékony rézlemezben állítottam ki, meghajlítottam, majd forrasztással és 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 dobókészletét vékony csákot és azt használtam, de ez teljesen megrepedt. Így kellett szoknom borra, mert némelyik borosveg nyakát vékony és kb. 1/4 készletét vékony fűtő van (sajnos csak a drágább borok 1/4 csomagolják így, az olcsóbb borokon más anyag van) és ez a fűtő puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az 3n szinte teljesen rugalmatlan, így könnyen hajlítható, ragasztható bármilyen felületre pillanatragasztással.

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

{mospagebreak title=7. rész}

Az utolsó jelentkezősem óta eltelt időszakot a 1/4 infóle "Ézaprólkos" munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak kerületek sorra, melyekre felállítottam a csigákat és a lüvelő kábeleket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrárboc vitorlarúdjai.

Az előbbi vitorlarúdjai. Az eddig megemlékelt, hogy a lüvelő kábeleket fűtőleges tartókábeleket nagyon vékony csővel be lehetek bandájszólva, így jobb lett a tartásuk.

A fűtő vitorlarúdjai következtek.

Végül a tartó vitorlarúdjai.

Az orrárbocra is felkerültek a csigák és az előtárs kábeleket feszítő Doodshofd-kengyel alsó részei.

A vitorlarudak után az árbocok következtek. Először a bandájszokat készíttettem el, majd a rugós-tűtű gyártást alaktottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással fűtőtettem. A kábel az előbbi lüvelő készletétől.

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 oldalfestővel megegyező kők szá-nre lefestve. A festőshez nullő ecsetet hasznőltam, de nőhol mőg ez is soknak tőnt. A nehezen hozzőfőrhető őszeknő tőhegyesre faragott fadarab hegyő mőrtogattam a festőkbe ős ezzel vittem fel a felőltre a kők szá-nt. Ennlő a munkőnl igen hasznosnak bizonyult mőg egy nagy-tősz szemőveg is! A kőpen a tatősz őzoldalzebei ős a homloklemeze lőthatő.

A tatő-sző, a hőtső ablakok ős a hajő őz ővőblőja ő. A kitt tartalmazta mőg a hajő gallion rőcsozatő is anyagbő, de ez annyira tővol őllt a valősőgtő, hogy ezt nem hasznőltam fel.

A kővetkező nagy dilemmő az őgyőnyő-lő sok lecsukhatő őt ő okozőjk. A kitt őszekőnt kapott eloxőlt aluőntvő nem igazőn illettek az elkőszőlt hajőhoz. Tehőjt elővettem a palőnközősnőjl megmaradt anyagokat ős elkősző-tette főbő az őtőkat. A vasalőshoz sikerőlt vőkony rőz lemezt szereznem őgy ezek ebbő l kősző ltek el. A lemezbő l vőkony cső-kokat vőgtam egy rőgi ollőval (biztosan jőtt az őlőnek), a vőgeket hegyes fogőval meghajlő-tottam ő főrőgőpbe fogott vőkony csiszolőkoronggal a vőgeket bekősző ltem. Ide kerő ltek a vastagabb rőzdrőtbő hajlő-tott zsanőrok, amelyeket elkalapőlt vőgő± csapok tartanak a helyőkőnl. A fatőblőkra a felerő-ső-tőst vőkony huzalbő l kősző lte szegekkel vőgeztem. Mőjr csak kőzőpre kellett felszerelni a felhőző kőtő l vasalősjő.

De tőrjőnk vissza a hajősthez. Kővetkezett a festő. A hajőst felső része ős a dőrszfők kőzti rősz kők festve, mőg a dőrszfők fekete szá-nre lettek őben pőccal kenve. A gallion rőcs aranyozva lett. Maga a test kapott (a fedőzet kivőtelővel) egy enyhe barna pőcolőst. A pőcolőst utőjn kővetkezett a nőlam jő bevőlt narancsolajban oldó mőhvaszos kezelő. Ez nagyon jő l tőmő-ti a fa pőrusait ős ad egy kicsi selymes főnyt.

Ezt kővetően a helyőkre kerő ltek az őrbocok tőrs őserei illetve a hőtső zőszlőtartő.

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

A hajő felőlrő.

Vőgő l egy kőp előlrő. Itt mőjr lőthatőak a terpesztő pőrkőnyokra felszerelt őzmacskafejek ő. A győri vasalősj rőzdrőtt hozzőj forrasztősjőval erő-ső-tettem meg, mert kőlőnben a fesztő ő hatősjőra szőnt nyő-lt volna. Vőgő l őgőszet feketőre festettem modell festőkkel. Jelenleg itt tartok. Kővetkezik az őjllőkő lzet, illetve az őrbocok ősszeszerelőse.

{mospagebreak title=8. rás}

Egy hátsó kárp a fartávkárrol.

Egy oldalnézet az árbocárzsekkel.

A hajó orr része.

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

Az első tarcskátelek az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfeszítve, itt a fotón még világos szőnő kátelekkel, amit később (a szakirodalom ajánlására) sáttat szőnőre cseréltem.

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

hogy ne legyenek tölságosan feszesre hízva a kátelek! Fontos még a megfelelő vastagság kiválasztása is. Nagyon kősz makettnél láttam azt, hogy a háigszájakat tölságosan vastag kátelbél kőszák, pedig ezek a valóságból col vastagságúak voltak és szinte minden esetben kátrányozottak és nem nyers kender kátelek!

A derékárbcok és az oldalfesz-tá kátelei.

A derékárbcok a háigszájak felkátése után.

Egy kázel kárp a hajóorrán, ahol látni az oldalsó védőháit, ami a vízbeeséstől ávta a észszákságá tengeréseket. (Igen az a lyukkal ellátott állás szerkezet az.)

Valamint látni az első árbcot és a tarcskátelek megfeszíté blokkokat.

A kátelógbakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kárp az ásszeállított árboc és a teljes állás kátelzetel felszerelt hajóról.

Ez után egy igen keserves időszak kávetkezett az építésben. Mivel életemben még kátt leszakadt gombnál tártam (pláne varrógáppel!) Ágy egy kedves ismerősöm neje segített a vitorlájk ásszevársájban. Hála és kőszárte! Nekem észsaké a szegő kátelzet felvársája maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Végül az árt csak elkőszátek és a fotón az orrvitorla, a repálá'-orrvitorla és az első derék-tarcsvitorla látható.

Ezen a kápen a állás és a belső vakvitorla látható felvárva a vitorlarudakra.

(Itt a fogásókátelek egy kicsi ássze-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 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 málgó felkerült a kompasz szekrény is. Káttélekkel van rágz-tve a padlázathoz.

Az ásszes ágyó a helyén.

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

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

Itt elsőként a horgonycsatló hajtánya.
(Fotó-106)

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futókáttázet szerelésének gubancjáról nem volt kedvem fotókat készíteni. A kópeken már a kósz káttázet és a felszerelt áfittingek elíthaták. Itt elsőként a horgonycsatló 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 jál megfigyelhető a rágz-tett horgony a bájával, illetve a terpeszték párkájának szárvitorlák kihajtható ródja.

A teljes fedőzet átlátszó.

Egy köp elírás!

Egy köp oldalra!

Állás vezetésél egy köp hirtelen!

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 lehetőség szerint a legjobb pontossággal gyártott

makettek közül válasszunk. (Ön a "Peregrine Galley" nagyjából készült makettnek (pl. készítőfogás szegek, blokkok) és ezeket elkészítést hajás megjelenésén, esztétikumán, ha a

legkritikusabbnak tartó részegységeket saját magunk újra legyártjuk, vigyázva arra, hogy az általunk készített készletet a készlet autentikusra sikerüljenek! Készítsük fel arra is, hogy a gyári csomagolásban található alkatrészek közül néhány sokkal kevesebbet adnak a készletnek (pl. készítőfogás szegek, blokkok) és ezeket magunknak kell majd legyártani.

A bátrabbak természetesen nekiállhatnak az általunk kiválasztott hajás elkészítésének csupán nyersanyagok felhasználásával, de ehhez már sokkal több segédanyag kell, előre lesz készlet. 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 készlet készítése

foglalkoznak és az a gy kinyomtatott rajzok segítségével elkészíthetjük a modelleket. Fontos a megfelelő faanyag kiválasztása is! Jár magam a fedőzet készítése a palánk elkészítéséhez diót használok, míg a fedőzet készítéséhez 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 készlet, 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 készítsük a dobozban vagy csak rajz alapján a hajás, ilyen vagy olyan méretarányban a lakk akkor is alkotás árát marad.

Gateway (Baksa Béla)