

## 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 gondolkodtam, hogy melyik legyen a második. Megépítettem a felkészültségemmel rendelkező szabadidőm figyelembevételével újra megépítettem a hajás makettjét. Hosszas tárgyalás után a választás a Sergal cég Peregrine Galley-re esett. A makett méretaránya megfelel a 1:60 - gy az elkészült hajás méretei nagyon imponálóak (925mm hossz, és 860mm magasság). A makettekkel adódóan a kidolgozhatóság és a részletgazdagság éppen megfelel.

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

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

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

ellátott hajásról szólnak Anglia és az Ásvilág kőzet. Fegyverzete 16 db

6 fontos és 8 db kőzi és 0. 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 hajást építette után az észak-amerikai keresztesek 1716. május 29-én a zrececsákot. Az újabb építésre 1733-ban került sor Richard Stacy alapján és ekkor kapta meg a új kőzismert az Royal Carolina nevet. A konstrukció nagyszerűségét mutatja az újabb királyi

jacht építésének az az Royal Caroline nevet használták némi módosítással. Az újregedő hajás meg egy drasztikus változaton ment át, amelynek során harci

szlup lett belőle és megkapta az 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 beltartalom szemrevételezése után vegyes érzéseim támadtak. A kidolgozottság megfelel a gyártási színvonalnak. Bár sikerült itt-ott meglepetést okoznia. Kicsit ricsodálkoztam az a pár palánk és anyagára és

jártam, hogy egy pár lázervágot rötgelt lemez alkatrész helyett ójakat fogok gyártani. Nagyon sok égyári és minősége, kiképzése éppen csak nyomokban hasonlít a valamikori eredeti részek formájához, kiképzéséhez látom, hogy kezdők részére praktikus dolog kitérni a hajást építeni, de vagy megelégelünk 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 hajás építésének, ebben sokat segítettek az alábbi szakirodalmak. Elsőként mindenképpen megemlíteném Dr. Marjai Imre Hajásmodellés 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 ábra segítségével a különböző korok hajás építését a gerinc lefektetés vitorlák és kőtelek felkerüléséig. De ha új 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 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 hajással, makettezéssel és ezekről rengeteg írtet 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 hajóról a "Peregrine Galley"ról.

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 vagy palánkok, árbocok és a rétegelt lemezből elvált vagy talpak, terep

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 tűrtent. A hajás padlászása anyaga 0,75mm vastag akril és léc. A léceket a megfelelő hosszúságnál háromszögletű reszelővel reszeltem be, majd az öleknél 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 készítem, majd a léceket a felrakás után 0,7mm-es fűrészvel kifűrtam. A tűz-tű csapok anyagul hengeres keményfa fogpiszkálók szolgáltak. Ezeket korongcsiszolóval tűhegyesre csiszoltam, majd ragasztásba mártva beűttem a helyükre. A szűradás után a felesleget fogóval lecsűptem és az egészét kűlűnfűle durvasűgű csiszolópapírral felcsiszoltam.

A kűzelebbi kűpen jű lűtszűdnak a tűz-tű csapok és a kűrtűnyos tűrtentét imitűlű grafittal besűtűtű

A kűvetűezű fűzisban elkűszűtettem a tűfedőzet padlászásűt is és a fűfedőzet kűt fűggűleges oldalfalűt bűkűszűletben talűlűhatű 3 mm szűles mogorű lűcekkal.

Á

{mospagebreak title=3. rűsz}

A vakpűnk elkűszűtűse nem mindennapi feladat volt a kapott bűsa lűcekbű. A technika itt is a műr ismert pűkű hajű-tű műdszer volt, de itt nagyon kellett vigűzni a vűkony bűsa puhasűga, tűrűkenysűge miatt.

A bűsa felűlet elűkűszűtűse, felcsiszűsa viszont kűnnyű volt az anyag puhasűga miatt. A kisebb felűleti egyenetlensűgeket fatapasszal tűntettem el, majd az egészét tűbbsűr felcsiszoltam. Az űgy nyert egyenetles felűletre a kűlsű hűjűzet felrakűsa műr kűnnyebb volt

Az alap palánk felrakása után bejelöltem és kivágtam az ájgy<sup>o</sup> nyálcsokat és lefűszeltem a fedélzet fűzőbordáig. Járdászer erre az, hogy a fedélzet szintjével egybeeső palánkokat nem ragasztjuk fel, csak odaszűjeljük. Itt benyúlva egy keskeny fűzőszlappal 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> mogyoróhoz, amiből sajnos előgg<sup>o</sup> keveset adtak.)

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

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

A második palánkrőteg 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 történt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkrőgzítés<sup>o</sup> csak elkészítése volt.

Számtalan csapnak a helyöt kellett berajzolni és kifőni. Az elkészített csapok egyenként lettek kicsiszolva, ragasztva be a készített helyekre. A kilógás<sup>o</sup> feleslegét fogóval lecsőptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ájzartam és faragtam<sup>o</sup> kávévájncsisőgőből<sup>o</sup> kiszőmoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg keről majd a kész hajóba. Nagyjából<sup>o</sup> 5000!!! darab

Az elkészített palánkozás az első<sup>o</sup> durva ájtsiszolás után. A tőmősekhöz itt di<sup>3</sup> fatapaszt használlok.

A kávézelebbi fotón<sup>o</sup> járó lájtszanak a palánkrőgzítés<sup>o</sup> csapok.

A palánkozás után a korlátok, lámpások, dőrzőfőjk elkészítése és felszerelése kávévezetett. Ezek elkészítése (hájón) a kapott rajzokra támaszkodtam. A tartósző megfigyelhető<sup>o</sup> mőg a köző ájgyuk tartóbakjai, illetve az ájzoldala alapja is.

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

Egy hátsó nézet a farokkérrel.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kőzbensé idét a gyorsabban elkészítet kisebb részek és fedőlapok felépítésmények elkészítésére használtam fel. Elsőként a kőzfolyókat és kőfolyóvezetékét készíttettem a rötögelt lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért díjazókat gyártottam. A fűszerehasonlításáig miatt egyélt fotóztam le a gyári és az után gyártott elemeket.

A mőretek rőzkeltése végett felkerült a fotókra egy pőnzőme is.

A horgonycsőrlét elszár a gyári alkatrészekből készíttettem el, de minél tovább nézegettem, rájöttem, hogy nem valószínű. Ilyen esetekben jőnnek a kőrdősek, hogy előgedjek meg a dobozban található alkatrészekből a dőldőkkel, vagy kész-tsek másikat?

Nőmi kutatómunka után találtam rajzot egy korábbi horgonycsőrlét. Ennek segítségével az egőzet őjragyócsőrlét alsó részén még a kilincsszerkezetet is elkészíttettem. A fa részeket hígított szeszes díjazóval kenem a száradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Vőgő az egőzet puha ruhával átdőrsőm.

A kőnylapát kőt oldalra véssével ávatosan eltávolítottam a felső rőtegeket, majd dí furnőrral beborított lapokat és az őleket kőre. A furnőrcsőkok egymás mellő ragasztása olyan hatást kelt, mintha tőmő fadarabok lenne fűsse csapolva. A fel- csizolás után kővetkezett ismét a szokásos pőc és narancsolaj.

A sorban az őgyük kővetkeztek. A lőveg kocsik anyaga természetesen vékony rötögelt 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 ÁörzÁökelteni, 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 rÁ°djai.

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 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 készílnék a pcsák is.

Lpcsák készzen, pcolva.

A hajáharang állványja egy korlitrésszel egytt kálán egységet képez.

A hajáharang (réz és esztergácp hájain) fábál készílt, amit aranyszn-n± festékekkel kentem át. 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 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 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 készletek és fekete-tve lettek.

A terek pácra és viaszolva.

A terek elkészítése után nekiláttam az orrárboc elkészítésének. A gyári rögzített lemez járomfát egy 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 hivatkoztam, illetve egy pár internetes oldal anyagát használtam fel. A rudakat előre daraboltam, majd forrasztóbe fogva kóposra alakítottam. Az árbocfejek nagyszélességéhez Proxxon marasztópet használtam (természetesen ez a módszer elvileg alkalmazható, vagy társzelével is). A járomfák a gyári lezerválgottak, de az őket kátfestettem bőrkórral, hogy ne látszódjanak az egymásra ragasztott lemezek élei.

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 elkezdődött.

A fűzőröccék pácolva és felületkezelve.

Végül a tatöröccék.

A tatöröccék pácolva és viaszolva.

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

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

Az öccék elkészítése után hozzáadtam a legújabb vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfű használok, a kőposzt egy állványba fogott fűrészgáppal és kőzetporral durvaságú csiszoló pappal vagy vitorlarudak készítésénél használhatók nyolcszögletes vöröses mogyorós láncok ragasztásával alakítottam ki. A készlet anyaga ismét a javított dió.

A vitorlarudak pácolva, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt szárnyvitorlarudakkal pácolva, viaszolva. A szárnyvitorlarudak tartását az egyeztetett szemlélet alapján vékony réteggel végeztem 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 dobozokból vágtam vékony csák-kokat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellel szokor borra, mert némelyik boros 1/4 veg nyakít vékony 3nb 3l készlet 1/4lt 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 3n szinte teljesen rugalmatlan, -gy ká'nyen hajlthat, ragaszthatá' bármilyen felére pillanatragasztá'val.

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

{mospagebreak title=7. rész}

Az utolsó jelentkezésem óta eltelt időszakot a 1/4 infóle "Zaprások" munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak keré'itek sorra, melyekre felállítottam a csigákat és a balá' ká'iteket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrúrboc vitorlarúdjai.

Az elő'úrboc vitorlarúdjai. %rdemes megemlíteni, hogy a balá' ká'itelek f'ggá'leges tartá'kái nagyon vékony cőrnálval be lettek bandá'zsolva, -gy jobb lett a tartásuk.

A f'úrboc vitorlarúdjai ká'vetkeztek.

Végül a tatúrboc vitorlarúdjai.

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

A vitorlarudak után az úrbocok ká'vetkeztek. Először a bandá'zsokat készítettem el, majd a rágá'tá' gyá'ket alakítottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztá'val rágá'tettem. A kőpen az elő'úrboc állthat.

A fűzőcsatok, tűrőcsatok sudárszára.

A tatfűzőcsat rőcsze.

A csigák felkötése az őrt is tartott olyan sokáig, mert a gyárilag kapott csigákat többszörösen nyersnek, formátlanul találtam és az őrt egyenként átdolgoztam. A csigákat egy hegyes csőrű fogába szorítva elszűr egy lapos győnt tőreszeléssel átreszeltem, majd még polárpapírral átcsiszoltam. A győmőnt tőreszeléssel az őrt használom száveseb mert a finom szemcsőzete révőn az ilyen aprő tőrgyakat jobban lehet vele megdolgozni, még a hagyományos tőreszeléssel. Az őra sem megfizethetlen, egy hat darabos csőzet 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 mintőket. Ezeköl a kőlső rőcsök aranyozva lettek, még a belső mőlyőtt rőcsök a hajő oldalfestőssővel megegyező kők sző-nre lefestve. A festőshez nullőis ecsetet hasznőltam, de nőhol még ez is soknak tőnt. A nehezen hozzőfőrhő rőcsőknő tőhegyesre faragott fadarab hegyő mőrtogattam a festőkbe ős ezzel vittem fel a felőltre a kők sző-nt. Ennöl a munkőnőil igen hasznosnak bizonyult még egy nagy-tőss szemőveg is! A kőpen a tatősz őzoldalzebeie ős a homloklemez őthatő.

A tatő-sző, a hőtső ablak ős a hajő őznővtőblőja! A kit tartalmazta még a hajő gallion rőcsőzatő is anyagbő, de ez annyira tővol őllt a valőssőgtő, hogy ezt nem hasznőltam fel.

A kővetkező nagy dilemmő az őgyőnyő-lőisok lecsukhatő őtő okoző. A kitt rőcsőket kapott eloxőlt aluőntvő nem igazőn illettek az elkőszőőlt hajőhoz. Tehő elővettem a palőnkőzősnőil megmaradt anyagokat ős elkősző-tette főbő az őtőkat. A vasalőshoz sikerőlt vőkony rőz lemezt szereznem őgy ezek ebből kőszőőlte el. A lemezből vőkony cső-kokat vőgtam egy rőgi ollőval (biztosan jőtt az őlőnek), a vőgeket hegyes fogőval meghajlő-tottam ő főrőgőpbe fogott vőkony csiszolőkoronggal a vőgeket bekőszőőltem. Ide kerőlte a vastagabb rőzdrőtbő hajlő-tott zsanőrok, amelyeket elkalapőlt vőgő± csapok tartanak a helyőkőn. A fatőblőkra a felerő-ső-tőst vőkony huzalbő kőszőőlt szegekkel vőgeztem. Mőri csak kőzőpre kellett felszerelni a felhőző kőtő vasalősjő.

De tőrőnk vissza a hajőtesthez. Kővetkezett a festő. A hajőtest felső rősze ős a dőrszfők kőzti rősz kők festve, még a dőrszfők fekete sző-nre lettek őben pőccal kenve. A gallion rőcs aranyozva lett. Maga a test kapott (a fedőzet kivőtelővel) egy enyhe barna pőcolőst. A pőcolőis utőn kővetkezett a nőlam jő bevőlt narancsolajban oldott őhviaszos kezelő. Ez nagyon jől tőmő-ti a fa pőrusait ős ad egy kicsi selymes főnyt.

Ezt kővetően a helyőkre kerőlte az őrbocok tőrs rőszei illetve a hőtső zőszlőtartő.

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

A hajő felőlrő.

Vőgől egy kőp előlrő. Itt mőri lőthatőak a terpesztő pőrkőnyokra felszerelt őzmacskafejek! A győri vasalőj rőzdrőtt hozzői forrasztősjővel erő-ső-tettem meg, mert kőlőnben a fesző-tőss hatősjőra sző-nt nyőlt volna. Vőgől őgőzet feketőre festtem modell festőkkel. Jelenleg itt tartok. Kővetkezik az őjilőkőzet, 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 sajnos fotás felbontása miatt nem látszik.)

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

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

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

A derkárbcok és az oldalfesz-tá kátelei.

A derkárbcok a hágszálak felkátése után.

Egy kázei kárp a hajóorrán, ahol látni az oldalsó védák háját, ami a vézbeeséstől ávta a észszákságá tengeréseket. (Igen az a lyukkal ellátott állás szerkezet az.)

Valamint látni az elárbc távát a tarcskátelelet megfesz-tá blokkokat.

A kátélfogbakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kárp az ásszeállt árbocát és a teljes állás káttéttel felszerelt hajórán.

Ez után egy igen keserves időszak kávetkezett az ép-tásban. Mivel életemben még kát leszakadt gombnál tább varrtam (pláne varrógáppel!) ágy egy kedves ismerásám neje seg-tett a vitorlák ásszevarrásában. Hála és kászt! Nekem észsaké a szegákátzet felvarrása maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Végül az árt csak elkászték és a fotásn az orrvitorla, a repálá'-orrvitorla és az elárbc-tarcsvitorla látható.

Ezen a épen a állás és a bels vakvitorla látható felvarrva a vitorlarudakra.

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

Az elárborc tőrzs, derék és sudárvitorlaja felvarrva a vitorlarudakra és jártatásak a szárvitorlák kitolhatás rajai is.

A fárborc tőrzs, derék és sudárvitorlaji.

A keresztárboc derékvitorlaja.

A gaffvitorla a gaffróddal és a bumfával.

A kávetkez komoly áproject a hajáságyuk és a hozzá tartozás fók és visszaházás káttázet felszerelésével kellenél kicsit szenvedéssebre sikerült, mert a fent lávát állás káttázet miatt nehezen lehetett hozzáférni az ágyához és a csigához. Ezt legkzelebb elbb elkésztem, még mielőtt felraknám az állás káttételeket!

Még egy ká a fedézetrel és az ágyókrá.

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 futás káttázet szerelésének gubancjár nem volt kedvem fotókat készí-

A kápeken már a kász káttázet és a felszerelt áfittingeké. Irtatásak.

Itt első ká a horgonycsár lá hajtánya.  
(Fotás-106)

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futás káttázet szerelésének gubancjár nem volt kedvem fotókat készí-  
A kápeken már a kász káttázet és a felszerelt áfittingeké. Irtatásak.  
Itt első ká a horgonycsár lá hajtánya.  
(Fotás-106)

Egy fotás a hajásfarrá, ahol jártani a tálámpát és a kormánylapát biztos-tás láncot.

Egy ká a hajás hátsás rászáról.

Egy másik a hajás első rászáról, ahol járt megfigyelhet a rágzá-tett horgony a bázával, illetve a terpesztés párkáján szárvitorlák kihajthatás rajja.

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 kitétel valamilyen makett építését, azaz pontatlansága és hiányossága miatt. Ezt ön a következők

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

makettek közül válasszunk. (Ön a Peregrine Galley-t nagyjából készítőnek ajánlom.) Nagyon sokat javítottunk az elkészült hajás megjelenésén, esztétikumán, ha a

legkritikusabbnak tartott részegységeket saját magunk újra legyártjuk, vigyázva arra, hogy az általunk készített készletet autentikusra sikerüljenek! Készüljünk fel arra is, hogy a gyári csomagolásban található alkatrészek közül néhány sokkal kevesebbet adnak a szükségesnél (pl. kitérfogás 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 szükség. 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 illetlenül

csak kedvező árú rajzhoz jutunk hozzá, azt itt tudjuk számoltatni és rajzoltatni Photoshop segítségével. A nagyméretű rajzok kinyomtatásával kell a legjobbat készíteni

foglalkoznak és az a gy kinyomtatott rajzok segítségével elkészíthetjük a modelleket. Fontos a megfelelő faanyag kiválasztása is! Jár magam a fedőzeti részek és a palánk elkészítéséhez díjazt használok, míg a fedőzet deszkákhöz a világos nyár az egyik legjobb. (A gyártásértékben nagyon szép nyárfa nyelvszorító lapocskákat lehet kapni kb. 300 Ft-ért.) Természetesen az egyik legjobb anyag a kő, de ennek a beszerzése kicsit macerásabb (Zatik) és nem is olcsó. A felületkezelésre ön a lakkokat nem szeretem, helyettük len olajos kezelést javaslom.

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

Gateway (Baksa Béla)