

A "Peregrine Galley" ÁopÁ-tÁse.

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

Az első hajás a Golden Star Brigg elkészítése után gondolkodásba estem, hogy melyik legyen a második megépítendő hajás makettem. A felkészülésként rendelkező Állás szabadidőm figyelembevételevel újra megépítettem a hajás makettjét. Hosszas tárgyalások után a választás a Sergal cég "Peregrine Galley" makettjére esett. A makett méretaránya megfelel a 1:60 - gy az elkészült hajás méretei nagyon impozánsak (925mm hossz, és 860mm magasság). A makettekkel adásán 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 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 Ásvilág kőzet. Fegyverzete 16 db

6 fontos Ágyó és 8 db kőzi Ágyó. A 218 tonnás szlup főbb paraméterei: hossza 27,4m, szélessége a főborda gerendájánál: 7,3m, legnagyobb mélysége: 3,7m. A gyors futás hajásra idővel felfigyelt a Királyi Haditengerészet 1714-ben királyi jacht szolgálatra rendelték és megkezdte a hajás-építést. A hajás-építés után "Caroliner" keresztelték és 1716. május 29.-én vőzre bocsátották. Az őjabb építésre 1733-ban került sor Richard Stacy alapján és ekkor kapta meg a hajás kőzismert "Royal Carolina" nevet. A konstrukció nagyszerűséget mutatja az őjabb királyi

jacht-építésnél a "Royal Caroline" terveit használták némi módosítással. Az "eregded" hajás még 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-öbölben.

Az első benyomások a maketról.

A doboz kinyitása és a beltartalom szemrevételezése után vegyes érzéseim támadtak. A kidolgozottság megfelelt a gyártási Árszintjének. Bár sikerült itt-ott meglepetést okoznia. Kicsit ricsodálkoztam a "vak palánk" anyagára és

jól látható, hogy egy pár lőzervágot rőtegelt lemez alkatrész helyett ójakat fogok gyártani. Nagyon sok "gyári" minőség, kiképzése éppen csak nyomokban hasonlít a valamikori eredeti részek formájához, kiképzéséhez. Látom, hogy kezdők részére praktikus dolog kitérni a hajás-építésre, 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 kor hajás-építésének, ebben sokat segítettek az alábbi szakirodalmak. Elsőként mindenképpen megemlíteném Dr. Marjai Imre hajásmodelljezés című könyvét, mint az legfontosabb magyar nyelvű könyvet. Aki merészebb és elkalandozik az angol nyelvű szakirodalom felé, annak biztosan sok segítséget nyújt majd Wolfram zu Mondfeld - Historic Ship Models című könyve. Ez a könyv sok szíves oldalon keresztül mutatja be rengeteg Ábra segítségével a különböző "korok hajás-építését a gerinc lefektetés vitorlák és kőtelek felkerüléseig. De ha már vitorla és kőtel, akkor még egy fontos könyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models című könyvében szenciánsan mutatja be a különböző "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 elöggő sok angol nyelvű honlap foglalkozik a hajással, makettezéssel és ezekről rengeteg írtletet nyerhetünk munkáinkhoz.

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"-ről

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

A kettő falvastagságát rögzített lemezből készített, ászerváltott, fedőzet a gerinc és a bordázat egy részét

A mogyorós, lime-ből, balsa-ből vágott palánk, árbocok és a rögzített lemezből elvágott ágytálpak, terelő

A szerelési rajzok, a rögzített 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

Másodikként a fűfedőzet és az orrfűzet padlászata tőrőnt. 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 ől őtsződnak a rőgz-tő facsapok és a kőtrányos tőm-tőst imitőő grafittal besőttő.

A kővetkező őjziban elkősz-tőtem a tőfedőzet padlászata is és a fűfedőzet kőt őőggőleges oldalfalőt b kőszletben táőlhatő 3 mm szőles mogorő őcekekkel.

Á

{mospagebreak title=3. rősz}

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

A balsa felőlet előkősz-tőse, felcsiszősa viszont kőnyő volt az anyag puhasőga miatt. A kisebb felőleti egyenetlensőgeket fatapasszal tőntettem el, majd az egőszet tőbbsőr felcsiszoltam. Az őgy nyert egyenetles felőletre a kőlő hőjzat felrakősa mőj 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 elöggő^o keveset adtak.)

A kávévezető lőpő^o a fűkőr elkősző-tőse volt. A belső burkolat itt is di³ furnőr.

Furnőrral kőrbeszegtam a rakodnyálkások belső őleit is, majd a padlával szintbe csiszoltam.

A má³sodik palánkrőteg felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a já³ előkősző-tett fűlet miatt. A használatos ájzatás³ és pájkás meleg-tűs módszerrel tűrtőnt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkrőgző-tű csa elkősző-tőse volt.

Szűmtalan csapnak a helyöt kellett berajzolni és kifőrni. Az elkősző-tett csapok egyenkőnt lettek kicsiszolva, ragasztva beőve az előkősző-tett helyükre. A kilőgő³ felesleget fogóval lecsőptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ázfőrtam és faragtam^o kő-vájncsisőgből³ kiszűmoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg keről³ majd a kősz hajőba. Nagyjából³ 5000!!! darab

Az elkősző³lt palánkozás az első³ durva ájtsiszolás után. A tűmő-tősekhez itt di³ fatapaszt használlok.

A kőzelebbi fűn³ já³ lőjtszanak a palánkrőgző-tű csapok.

A palánkozás után a korlátok, lőpcő³k, dőrzfőjk elkősző-tőse és felszerelőse kávévezetett. Ezek elkősző-hőjűn) a kapott rajzokra tűmaszkodtam. A tat ősznő^o megfigyelhető³ mőg a kőzi ájgyuk tartőbakjai, illetve az őzold alapja is.

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

Egy hajtás nézet a farokkőrrel.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kőzbensé idét a gyorsabban elkészítet kisebb részek és fedőlapok felépítésmények elkészítésére használtam fel. Elsőként a kőzfőtőfogakat és kőzfőtővezetékét készíttettem a rőtégelt lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért díjazásért a díjakat gyártottam. A főszezonlathatásig miatt egyélt fotóztam le a gyári és az után gyártott elemeket.

A mőretek őrzőketése vőgett felkerült a fotókra egy pőnzőme is.

A horgonycsőrlét elszőrt 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 őrdősekkel, vagy késző-tsek mőjsikat?

Nőmi kutatómunka után találtam rajtot egy korhő horgonycsőrlét. Ennek segőtsővel az egőszet őjragyőcsőrlét alső részőn még a kilincsszerkezetet is elkészíttettem. A fa részeket hígított szeszes díjazással kenem őszőradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Vőgő az egőszet puha ruhával őtdőrsőm.

A kormőnylapot kőtd oldalra vősevel ővatosan eltővőttem a felső rőtégeket, majd dí furnőrral beborőttem a lapokat és az őleket kőrbe. A furnőrcsőkok egymás mellő ragasztása olyan hatőst kelt, mintha tőmő fadarabok lenne őssze csapolva. A fel- csiszolás után kővetkezett ismőtd a szokásos pőjc és narancsolaj.

A sorban az őgyük kővetkeztek. A őveg kocsik anyaga természetesen vőkony rőtégelt lemez, ezért elszőrt is a

Íjthatás öleket ragasztottam le vékony békák furnőr cső-kokkal, illetve pici ökeket készítem a csővek hűtsé v
 űgy néznek ki az ísszeszerelt íveg kocsik.

A röz ígyöcsővek kőnmíjjal lettek feketé-tve, a íveg talpak pőcolva ös olajjal kezelve. A csővek rőgzé-tő
 főm főliíit használtam. A szőzforintos mőrete segé-t őrzőkelteni, hogy mekkora ígyukrá is van szá.

Mőg egy kőp az ígyukrá.

A győri rőtegelt lemez horgonyrőd helyett diőfőbő készítem mőisikat, a horgonykarikőit bebandőzsoztam.

A horgony parafajelő bőjőja (minő csoda) egy parafa dugőbő készítem.

A horgonydaru rődjai.

A csőnak készé-tősonő a győri őzervőgott elemeket használtam fel, amit kiegőszé-ttem egy békák furnő
 készé-tt íbrőccsal. Az evező k tolla mahagőni furnőr, mő-g a szőra vékony hengeres fapőlcika. A csőnakhoz adot
 rőtegelt lemez kormőnylapőit nem nyerte el a tetsősem, ezőrt készé-ttem mőisikat diőfőbő.

Az elemek ősszeőllő-tősa utőin a bordőizat beragasztősa kővetkezet, majd 3mm x 0,5mm-es mogyőő hőjázatot k
 az elkőszé-it csőnaktest. Ezutőin a pőcolőis ős a festő kerő-it sorra.

Vőgezető az evezőket ős csőklyőit rőgzé-ttem az őlődeszkőhoz. Az orr rőszre kerő-it mőg egy kőtő

A csőnakhoz tartőbakok is tartoznak, ezek diőfőbő készítem, a rőgzé-tő győrő anyaga röz melyek feketé-t
 lettek.

{mospagebreak title=5. rősz}

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 rétegt lemez volt. Ezrt az leket krrbeszegt diá padladeszkával borítottam be.

Mindjrt más az rsszhatás.

Krben készültnek a pcsák is.

Lpcsák készzen, pcolva.

A hajáharang állványja egy korlitrsszel egytt kálán egységet képez.

A hajáharang (róz s esztergagóp há-ján) fábál készült, amit aranyzá-nál festékekkel kentem t. Az egész a vgszerelés idején került a helyére.

A szellőzárak pcolva, fellet kezelve.

A terpesztár párkányokat 3 x 0,5 mm-es mogyoró csákokkal burkoltam be, a taim kényes kálál 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 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 járromfát egy s gyártású diófa anyagból járromfával váltottam ki.

A főtég elkészült orrárboc összeszerelve és pára és viaszolva.

A kátfestés a hajás elárbcának elkészítéséhez volt. Az árbocok elkészítéséhez főleg a gyári rajzokra hagytam és egy pár internetes oldal anyagát használtam fel. A rudakat előre daraboltam, majd forrásig főve fogva kőposzta alakítottam. Az árbocfejek nagyszélességéhez Proxxon marógépet használtam (természetesen ez a művelet elvégezhető vésővel, vagy reszelővel is). A járromfák a gyári léczerválgottak, de az őket kátfestettem bőrk furnárral, hogy ne látszódjanak az egymásra ragasztott lemezek élei.

Az árbocrudakat tartó fákékek fészkét ismét a maróval alakítottam ki, az őket reszelővel reszeltem ki. Később a szokásos pára 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 öccékéről, de természetesen így összeszerelve csak a készlet felrakása során lesz.

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

Az öccék elkészítése után hozzáálltam a legyártani a vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfű használok, a köpöcsöt egy állványba fogott fűrészgáppal és a fűzőröccék durvaságát csiszolópapírral a vitorlarudak készítésénél találgatható nyolcszögletű vörösvirágos mogyoróhéjak rágasztásával alakítottam ki. A készlet anyaga ismét a javított dió.

A vitorlarudak pácolva, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt szárnyvitorlarudakkal pácolva, viaszolva. A szárnyvitorlarudak tartását az egyvezetett árszemcséket a vörösvirágos rögökből vágtam ki, meghajlítottam, majd forrasztással a pácolással összeszerelve végül az egész fekete modell festékkel lefestettem.

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

A rudak pácolva, viaszolva és vasalással felszerelve. A vasalások anyagjával sokáig kísérleteztem. Először a 1/4 sűrűs dobozokból vágtam vékony csákákat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellel szokor borra, mert némelyik boros 1/4 vég nyakát vékony 3/4 készlet 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 hajók 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. Aördemes 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 tatőrboc 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 készíttettem el, majd a rögztető gyárakat alakítottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással rögzíttettem. A kápen az előbbi árboc lathat.

A fűrboc derék, tőrzs és sudárszár.

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 tőreszeléssel átreszeltem, majd még polárpapírral átcsiszoltam. A győmőnt tőreszeléssel az őrt használom szávesebs mert a finom szemcsőzete révőn az ilyen apró tőrgyakat jobban lehet vele megdolgozni, még a hagyományos tőreszeléssel. Az őra sem megfizethetetlen, egy hat darabos készlet kb. 1500 Ft volt. A makőzött fotőn jő lőtszik a kőlőnbsőg a győri ős az alakőtt csiga készőtt.

A győri kitt tartalmaz egy pőri speciőlis 0,8 mm-es őtegelt lemezt, amibe lőzerrel belemartők a mintőkat. Ezeklől a kőlső őszek aranyozva lettek, még a belső mőlyőtt őszek a hajő oldalfestővel megegyező kők sző-nre lefestve. A festőshez nullőis ecsetet hasznőltam, de nőhol még ez is soknak tőnt. A nehezen hozzőfőrhető őszeknő tőhegyesre faragott fadarab hegyő mőrtogattam a festőkbe ős ezzel vittem fel a felőltre a kők sző-nt. Ennlől a munkőnőjl igen hasznosnak bizonyult még egy nagy-tőss szemőveg is! A kőpen a tatősz őzoldalzsebei ős a homloklemeze lőthatő.

A tatő-sző-tő, a hőtső ablak ős a hajő őz ővőblőja ő. A kitt tartalmazta még a hajő gallion őcsozatő is anyagbő, de ez annyira tővol őllt a valőssőgtő, hogy ezt nem hasznőltam fel.

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

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

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

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

A hajő felőlrő.

Vőgől egy kőp előlrő. Itt mőir lőthatőak a terpesztő pőrkőnyokra felszerelt őzmacskafejek ő. A győri vasalőst őzdrőtt hozzőj forrasztőstőval erő-ső-tettem meg, mert kőlőnben a fesző-tő hatőstőra szőnt nyőlt volna. Vőgől őgőzet feketőre festettem modell festőkkel. Jelenleg itt tartok. Kővetkezik az őjllőkőzet, illetve az őrbocok ősszeszerelőse.

{mospagebreak title=8. rász}

Egy hátsó kőp a fartávkárrol.

Egy oldalnézet az árbocokozatokkal.

A hajó orr része.

A kővetkezé munkafázis az állásnézet felszerelése volt. Először az árbocokozatok oldalfeszítései (csarnak) kővetkeztek. (Ezeknek a menetirány szerinti első kővetkezőit bebandájosoltam, csak sajnos fotó felbontása miatt nem látszik.)

Az első tárcskák az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfeszítve, itt a fotón még világos színnel kővetkezőkkel, amit később (a szakirodalom ajánlása utján) sőt a színnel cseréltem.

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

hogy ne legyenek túlságosan feszesre húzva a kővetkezők! Fontos még a megfelelő vastagság kiválasztása is. Nagyon kősz makettnél láttam azt, hogy a hátsó szélvél vastag kővetkezőkkel kőszítik, pedig ezek a valóságban col vastagságúak voltak és szinte minden esetben kőtrányozottak és nem nyers kender kővetkezők!

A derékárbocok és az oldalfeszítései kővetkezői.

A derékárbocok a hátsó szélvél felkötése utján.

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

Valamint látni az első árboc távolságát a tárcskák megfeszítései blokkokat.

A kővetkező fogó bakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kőp az ásszeállított árbocok és a teljes állásnézet felszerelt hajóról.

Ezután egy igen keserves időszak következett az építéskor. Mivel életemben még kőt leszakadt gombnál tártam (pláne varrógóppel!) Ágy egy kedves ismerősöm neje segített a vitorlák ásszeállításában. Hála és kőszérte! Nekem ázsóksó a szegő kővetkező felvarrása maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Végül az árt csak elkészíttek és a fotón az orrvitorla, a repülő-orrvitorla és az első derék-tárcsvitorla látható.

Ezen a kőpen a hátsó és a belső vakvitorla látható felvarrva a vitorlarudakra.

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

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

A fárórboc tálrs, derók és sudárvitorlájja.

A keresztárboc derókvitorlájja.

A gaffvitorla a gaffróddal és a bumfával.

A kávetkezé komoly áprojectâ a hajóágyuk és a hozzá tartozá fók és visszahöz kátlzet felszerelésé kellenél kicsit szenvedé sebbre sikerált, mert a fent lávâ állá kátlzet miatt nehezen lehetett hozzáifáni az ágyához és a csigákhoz. Ezt legkálebb elâbb elkészâtem, mág mielâtt felraknám az állá káteleket!

Má egy ká a fedélzetrâ és az ágyókrá.

A keresztárboc mágá felkerált a kompasz szekrény is. Kátelekkel van rágzâ-tve a padláához.

Az ásszes ágyó a helyén.

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futá kátlzet szerelésének gubancárá nem volt kedvem fotákat készâ-

A kápeken má a kász kátlzet és a felszerelt áfittingekâ íthaták.

Itt elsâkânt a horgonycsârlâ hajtánya.
(Fotá-106)

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futá kátlzet szerelésének gubancárá nem volt kedvem fotákat készâ-
A kápeken má a kász kátlzet és a felszerelt áfittingekâ íthaták.
Itt elsâkânt a horgonycsârlâ hajtánya.
(Fotá-106)

Egy fotá a hajáfará, ahol já ítni a tálámpâ és a kormánylapâ biztosâ-tá íncot.

Egy ká a hajá hátsá rászárâ'l.

Egy másik a hajá elsâ rászárâ'l, ahol já megfigyelhetâ a rágzâ-tett horgony a bájával, illetve a terpesztâ párkáj szárvitorlák kihajthatá ródja.

A teljes fedőzet átlátszó.

Egy köp elírás!

Egy köp oldalra!

Állás vezetésél egy köp hirtel!

Zárás 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 egészteném ki: Azoknak, akik most ismerkednek a hajás makett építésével és viszonylag szerszámmal, géppel rendelkeznek, ön kezdetnek 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" nagyjavítás kárpótlásnak ártalom.) Nagyon sokat javítottunk elkészült hajás megjelenésén, észtikumán, ha a

legkritikusabbnak ártalmat részlegesen saját magunk ájra legyártjuk, vigyázva arra, hogy az általunk készített készítmények autentikusra sikerüljenek! Készüljünk fel arra is, hogy a gyári csomagolásban található alkatrészek közül néhány sokkal kevesebbet adnak a szükségesnél (pl. kárpótlás 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 szükséges. Itt a legfontosabb a megfelelő méretarányú rajz kiválasztása. Kisebb hajásnál az 1:48 és 1:50-es méretarány választása célravezető, míg a nagyobbaknál az 1:60-es arány a legjobban elfogadott. Ha véletlenül

csak kedvező árú rajzhoz jutunk hozzá, azt í tudjuk számoltatni és rajzoltatni Photoshop segítségével. A nagyméretű rajzok kinyomtatásával kell a kárpótlás cölgek

foglalkozni 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 diót használok, míg a fedőzet 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 kárpótlás, de ennek a beszerzése kicsit macerásabb (Zatik) és nem is olcsó. A felületkezelésre ön a lakkokat nem szeretem, helyettük len olajos kezelést javaslok.

Végül is készült a doboz vagy csak rajz alapján a hajás, ilyen vagy olyan méretarányban a lécnyeg akkor is alkotás árán marad.

Gateway (Baksa Béla)