

## 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 Golden Star Brigg makettjére esett. A makett méretaránya megfelel a 1:60 - gy az elkészült hajás méretei nagyon imponálóak (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 építésű teljes vitorlázattal

ellátott hajás futárszolgálatra szánták Anglia és az Ásvilág kőzet. 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 futás hajásra idővel felfigyelt a Királyi Haditengerészet 1714-ben királyi jacht szolgálatra rendelték és megkezdte a hajás építését. 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 észak-amerikai nevet. A konstrukció nagyszerűséget mutatja az újabb királyi

jacht építésének a észak-amerikai terveit használták némi módosítással. Az újregedő hajás még egy drasztikus változásra ment át, amelynek során harci

szlup lett belőle és megkapta a észak-amerikai 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 Árszintjének. Bár sikerült itt-ott meglepetést okoznia. Kicsit ricsodálkoztam a észak-amerikai anyagára és

jártam, hogy egy pár ízerzőgott rötgelt lemez alkatrész helyett ójakat fogok gyártani. Nagyon sok égyári minőség, kiképzése éppen csak nyomokban hasonlít a valamikori eredeti részek formájához, kiképzéséhez látom, hogy kezdőként a praktikus dolog kiténi 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 korábbi építéseknek, 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 szájjal oldalon keresztül mutatja be rengeteg ábra segítségével a hajás építésének korok hajás építését a gerinc lefektetését vitorlák és kőtelek felkerüléséig. De ha már vitorla és kőtelek, akkor még egy fontos könyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models című könyvében szenciánsan mutatja be a hajás építésének vitorlák és a hozzá tartozó kőtelek lefektetését. 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 írtetlet nyerhetünk munkáinkhoz.

Leírás 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 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 rézből 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 történt. A hajás padlászás anyaga 0,75mm vastag akril és léc. A léceket a megfelelő hosszúságnál háromszögletű részelővel reszeltem be, majd az öleknő grafitceruzával hőtámítottam. Ezzel próbáltam utánozni a pallók készítői alkalmazott kétrétegű tömítést. (Még profi megoldás, ha a padlászódeszkák oldalaira fekete kartonpapírt ragasztunk és a felrakás után szintbe, csiszoljuk.) A rétegű-tű csapok furataihoz sablont készíttettem, majd a léceket a felragasztás után 0,7mm-es fűrészvel kifűrtam. A rétegű-tű csapok anyagul hengeres keményfa fogpiszkálók szolgálták. Ezeket korongcsiszolóval tűhegyesre csiszoltam, majd ragasztásba mártva beűtűtettem a helyűkre. A szűradás után a felesleget fogűvel lecsűptem és az egűszet kűlűnfűle durvasűgű csiszolópapírral felcsiszoltam.

A kézelebbi képen jűlű lűtszűdnak a rétegű-tű csapok és a kétrétegű tömítést imitűlű grafittal besűtűtű

A kévetkezű fűzisban elkűszűtettem a tűfedőzet padlászásait is és a fűfedőzet kűtű fűggűleges oldalait is kűszűletben talűlűhatű 3 mm szűles mogorű lűcekkel.

Á

{mospagebreak title=3. rűszű}

A vakpalűnk elkűszűtűse nem mindennapi feladat volt a kapott balsa lűcekbűl. A technika itt is a májű ismert pűkű hajű-tű máűdszer volt, de itt nagyon kellett vigűzni a vűkony balsa puhasűga, tűrűkenysűge miatt.

A balsa felűlet elűkűszűtűse, felcsiszolűsa viszont kűnnűű volt az anyag puhasűga miatt. A kisebb felűleti egyenetlensűgeket fatapasszal tűntettem el, majd az egűszet tűbbsűű felcsiszoltam. Az űgy nyert egyenetles felűletre a kűlűsű hűjűzet felrakűsa májű kűnnűűbb volt

Az alap palánk felrakása után bejelöltem és kivágtam az ájgy<sup>o</sup> nyálkásokat és lefűszeltem a fedélzet fűlő borda végéket. Já<sup>3</sup> módszer erre az, hogy a fedélzet 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 di<sup>3</sup> furnőrből<sup>3</sup> vágott lapokkal, illetve beszereltem a vízmeder gerendákat. (Az őrt 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 fűkőr elkészítése volt. A belső burkolat itt is di<sup>3</sup> furnőr.

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

A második palánkrőteg felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a já<sup>3</sup> előkészített felület miatt. A használatos ájtatás<sup>3</sup> és pájkás meleg-tűs módszerrel történt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkrőgző<sup>o</sup> csatlakozás<sup>o</sup> volt.

Számtalan csapnak a helyét kellett berajzolni és kifőni. Az elkészített csapok egyenként lettek kicsiszolva, ragasztva be a helyükre. A kilógó felesleget fogóval lecsűptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ázfőrtam és faragtam<sup>o</sup> kávévájncsiszógőből<sup>3</sup> kiszűmoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg kerül majd a kész hajóba. Nagyjából<sup>3</sup> 5000!!! darab

Az elkészült palánkozás az első<sup>o</sup> durva ájtcsiszolás után. A tőlmű<sup>o</sup> sekhez itt di<sup>3</sup> fatapaszt használlok.

A kávézelebbi fotón<sup>3</sup> látszanak a palánkrőgző<sup>o</sup> csapok.

A palánkozás után a korlátok, lámpások, dőrző<sup>o</sup> elkészítése és felszerelése kávévezetett. Ezek elkészítése (há-ján) a kapott rajzokra támaszkodtam. A tartó<sup>o</sup> megfigyelhető<sup>o</sup> mőg a köz<sup>o</sup> ájgyuk tartó<sup>o</sup> bakjai, illetve az ázó<sup>o</sup> alapja is.

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

Egy hátsó nézet a főkárral.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kázzsákos idét a gyorsabban elkészítet kisebb részek és fedőlapok felépítésére elkészítésemre használtam fel. Elsőként a kázzsákos fogakat és kázzsákos vezetékét készíttettem a rágott lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért a díszítő részeket gyártottam. A főkázzsákos miatt egyébként fotóztam le a gyári és az utáni gyártott elemeket.

A mérések rögzítése végett felkerült a fotókra egy pénzérmé is.

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

Némi kutatómunka után találtam rajzot egy korábbi horgonycsatlakozásról. Ennek segítségével az egészét újra gyártottam alsó részén még a kilincsszerkezetet is elkészítettem. A főrészeket hígított szeszes díszítővel kenem a szíradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Végül az egész puha ruhával átdörzsöltem.

A kormánylapát két oldalról véssük elvatosan eltávolítottam a felső részeket, majd a furnérral beborított lapokat és az öleket kázzsákosra. A furnér csatlakozás egymás mellé ragasztása olyan hatást kelt, mintha támaszt fadarabok lenne össze csapolva. A fel- csiszolás után kázzsákosított ismét a szokásos páncél és narancsolaj.

A sorban az ágyuk kázzsákosítottak. A lámpa kocsik anyaga természetesen vékony rágott lemez, ezért elállítására is

Íjthatás öleket ragasztottam le vékony b<sup>1</sup>/<sub>4</sub>kk furnőr cs-kokkal, illetve pici ökeket készítem a csívek h<sup>3</sup>/<sub>4</sub>ts<sup>3</sup> v<sup>3</sup> ögy néznek ki az ísszeszerelt íveg kocsik.

A röz ígyöcsívek kőnmíjjal lettek feketéve, a íveg talpak p<sup>1</sup>/<sub>2</sub>colva ös olajjal kezelve. A csívek rígzá-tös fóm f<sup>3</sup>/<sub>4</sub>it használtam. A szízfórintos mőrete segé-t őrzőkelteni, hogy mekkora ígyukr<sup>3</sup>/<sub>4</sub> is van sz<sup>3</sup>.

Mög egy köp az ígyukr<sup>3</sup>/<sub>4</sub>.

A gyíri rötégelt lemez horgonyröd helyett diáfíjb<sup>3</sup>/<sub>4</sub> készítem m<sup>1</sup>/<sub>2</sub>sikat, a horgonykarikát bebandázsoztam.

A horgony parafajel<sup>3</sup>/<sub>4</sub> b<sup>3</sup>/<sub>4</sub>j<sup>3</sup>/<sub>4</sub>ja (min<sup>3</sup>/<sub>4</sub> csoda) egy parafa dug<sup>3</sup>/<sub>4</sub>b<sup>3</sup>/<sub>4</sub> készí<sup>1</sup>/<sub>4</sub>lt.

A horgonydaru r<sup>3</sup>/<sub>4</sub>djai.

A cs<sup>3</sup>/<sub>4</sub>nak készá-tösönöl a gyíri őzervígot elemeket használtam fel, amit kiegészítem egy b<sup>1</sup>/<sub>4</sub>kk furnőr készí-tett íbríccsal. Az evez<sup>3</sup>/<sub>4</sub>k tolla mahag<sup>3</sup>/<sub>4</sub>ni furnőr, m<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-g a szíra vékony hengeres fapílcika. A cs<sup>3</sup>/<sub>4</sub>nakhoz adott rötégelt lemez kormánylapát nem nyerte el a tetsősem, ezőrt készítem m<sup>1</sup>/<sub>2</sub>sikat diáfíjb<sup>3</sup>/<sub>4</sub>.

Az elemek ísszeíllá-tísa utíjn a bordízat beragasztísa kívetkezet, majd 3mm x 0,5mm-es mogor<sup>3</sup>/<sub>4</sub> hőjázatot ka az elkészí<sup>1</sup>/<sub>4</sub>lt cs<sup>3</sup>/<sub>4</sub>naktest. Ezután a p<sup>1</sup>/<sub>2</sub>colás ös a festös kerí<sup>1</sup>/<sub>4</sub>lt sorra.

Vőgezetí<sup>1</sup>/<sub>4</sub> az evez<sup>3</sup>/<sub>4</sub>ket ös csíjklyát rígzá-tetem az í<sup>1</sup>/<sub>4</sub>lősdesz<sup>3</sup>/<sub>4</sub>hoz. Az orr röszre kerí<sup>1</sup>/<sub>4</sub>lt mög egy kí<sup>1</sup>/<sub>4</sub>tí<sup>3</sup>/<sub>4</sub>.

A cs<sup>3</sup>/<sub>4</sub>nakhoz tart<sup>3</sup>/<sub>4</sub>bakok is tartoznak, ezek diáfíjb<sup>3</sup>/<sub>4</sub> készí<sup>1</sup>/<sub>4</sub>ltek, a rígzá-tí gy<sup>3</sup>/<sub>4</sub>r<sup>3</sup>/<sub>4</sub> anyaga röz melyek feketé-<sup>3</sup>/<sub>4</sub> lettek.

{mospagebreak title=5. rös}

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

A kittnek tartozik egy víz-pumpa, de mivel (a korabeli rajzok alapján) a hajón kettő volt, készíttettem kétét is.

A hajótaton lévő víz tartó anyaga gyárilag szintén rétegzett lemez volt. Ezért az öleket körbeszegtem dió padlódeszkával borítottam be.

Mindjárt máris az ísszhatás.

Közben készítek a lámpák is.

Lámpák készszen, pácolva.

A hajóharang állványja egy körítrésszel egytől készíten egyet készpez.

A hajóharang (réz és esztergálp hárjén) fából készült, amit aranyozással festékekkel kentem át. Az egész a vízszereles idején kerül a helyére.

A szellőzárak pácolva, felület kezelve.

A terpesztárak párnákat 3 x 0,5 mm-es mogyoró cső-kokkal burkoltam be, a tőm kényelmes kényes 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 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 gyártási diófa anyagból járromfával váltottam ki.

A főtég elkészült orrárboc összeszerelve és pára és viaszolva.

A kátfestés a hajó 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 léczervegottak, de az őket kátfestettem bőrkfűrral, hogy ne látszódjanak az egymásra ragasztott lemezek élei.

Az árbocrudakat tartó fák fészkét ismét a maróval alakítottam ki, az őket reszelővel reszeltem ki. Később a szokásos pára és viaszolás a kátfestés ezután kátfestetik.





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 dobzokból vágtam vékony csákákat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellett szokorra borra, mert némelyik boros¼veg nyakát vékony ábnál készílt véddá'fá'lia van (sajnos csak a drágább borok ¼ csomagolják -gy, az olcsóbb borokon má'anyag van) és ez a fá'lia puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az á' szintje teljesen rugalmatlan, -gy ká'nyen hajlathat, ragaszthat bármilyen fel¼letre pillanatragasztással.

Eddig jutottam a hajó elkészítésével, a soron következik a hajótest a tatrész és az oldalzsebek elkészítése, f. Az írbocok beszerelése után lassan felkerül az állkészlet, vitorlák és a futóká'itek, csigák. Addig viszont má' sok-sok tennivaló van.

{mospagebreak title=7. rész}

Az utolsó jelentkezősem óta eltelt időszakot a ¼infá'le á'zaprólkosá' munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak keré'itek sorra, melyekre felkötöttem a csigákat és íbal ká'iteket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrírboc vitorlaró'jai.

Az előírboc vitorlaró'jai. Á'rdemes megemlíteni, hogy a íbal ká'itelek fá'ggá'leges tartóká'itelei nagyon vékony cőrnálval be lettek bandázsolva, -gy jobb lett a tartásuk.

A fá'írboc vitorlaró'jai következtek.

Végül a tatírboc vitorlaró'jai.

Az orrírbocra is felkerültek a csigák és az előtarcs ká'iteket feszítá' Doodshofd-kengyel alsó részei.

A vitorlarudak után az írbocok következtek. Először a bandázásokat készíttettem el, majd a rágzátá' gyá'ket alakítottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással rágzátíttettem. A kőpen az előírboc íthat.



{mospagebreak title=8. rász}

Egy hátsó kőp a fartávkárrol.

Egy oldalnézet az árbocárzsekkel.

A hajó orr része.

A kővetkezé munkafázis az állásnézet felszerelése volt. Előzőt az árbocárzsek oldalfeszíté (csarnak) kőtelei kővetkeztek. (Ezeknek a menetirány szerinti első kőteleit bebandájsoltam, csak saját fotó felbontása miatt nem látszik.)

Az előtársakételek az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfeszítve, itt a fotón még világos szőnő kőtelekkel, amit később (a szakirodalom ajánlása utján) sőtöt szőnőre cseréltem.

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

hogy ne legyenek tölságosan feszesre hőzva a kőtelek! Fontos még a megfelelő vastagság kiválasztása is. Nagyon kősz makettnél láttam azt, hogy a hágszálakat tölságosan vastag kőtáblák kőszítik, pedig ezek a valóságban col vastagságúak voltak és szinte minden esetben kőtrányozottak és nem nyers kender kőtelek!

A derékárbcok és az oldalfeszíté kőtelei.

A derékárbcok a hágszálak felkötése utján.

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

Valamint látni az előárbcot és a társakételek megfeszíté blokkokat.

A kőtálfogó bakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

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

Ezután egy igen keserves időszak kővetkezett az építéskor. Mivel életemben még kőt lezakadt gombájt tártam (pláne varrógóppel!) égy kedves ismerősöm neje segített a vitorlájk ásszevárájában. Hája és kőszárte! Nekem észsaké a szegő kőtálcot felvárája maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Végül az ért csak elkészíttek és a fotón az orrvitorla, a repőlá-orrvitorla és az előderék-társvitorla látható.

Ezen a kőpen a állás és a belső vakvitorla látható felvárá a vitorlarudakra.

(Itt a fogó kőtelek egy kicsi ássze-vissza állnak, de a felszerelés utján 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 kővetkez komoly áproject a hajáságyuk és a hozzá tartozás fók és visszaházás kőtőzet felszerelésével kellenél kicsit szenvedéssebre sikerült, mert a fent lávát állás kőtőzet miatt nehezen lehetett hozzáférni az ágyához és a csigához. Ezt legkőzelebb elbb elkésztem, még mielőtt felraknám az állás kőteleket!

Még egy kőp a fedőzetrel és az ágyókrá.

A keresztárboc márgő felkerült a kompasz szekrény is. Kőtelekkel van rárgz-tve a padlászathoz.

Az ásszes ágyó a helyén.

Most egy nagy ugrás kővetkezik, mert a futás kőtőzet szerelésének gubancjárás nem volt kedvem fotókat készí-

A kőpeken már a kősz kőtőzet és a felszerelt áfittingeké. Irtatásak.

Itt első kőnt a horgonycsőrlát hajtánya.  
(Fotás-106)

Most egy nagy ugrás kővetkezik, mert a futás kőtőzet szerelésének gubancjárás nem volt kedvem fotókat készí-  
A kőpeken már a kősz kőtőzet és a felszerelt áfittingeké. Irtatásak.  
Itt első kőnt a horgonycsőrlát hajtánya.  
(Fotás-106)

Egy fotás a hajásfarrás, ahol jártni a tálámpát és a kormánylapát biztos-tás láncot.

Egy kőp a hajás hátsás rőszörál.

Egy másik a hajás első rőszörál, ahol járt megfigyelhet a rárgz-tett horgony a bászával, illetve a terpesztát párkájnszárnyvitorlák kihajthatás rajja.

A teljes fedőzet átlátszó.

Egy köp elírás!

Egy köp oldalra!

Állás vezetésél egy köp hirtelen!

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 egészíteném 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 lehetőségek szerint a legjobb pontossággal gyártott

makettek közül válasszunk. (Ön a "Peregrine Galley" nagyjavítás kárpótlásnak (pl. kárpótlás) nagyon sokat javított elkészítést hajás megjelenésén, esztétikumán, ha a

legkritikusabbnak tartott 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 szükségesnél (pl. kárpótlás szegek, blokkok) és ezeket magunknak kell majd legyártani.

A bátrabbak természetesen nekiállhatnak az általuk 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 számolni a rajzolatni Photoshop segítségével. A nagyméretű rajzok kinyomtatásával a legkevesebb költség

foglalkoznak és 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 elkészíthetünk dobozban vagy csak rajz alapján a hajás, ilyen vagy olyan méretarányban a lakk akkor is alkotás árán marad.

Gateway (Baksa Béla)