

## A Golden Hind Árpád-társa

Hozzájadt: welcome  
2005. február 27. Vasárnap 10:40  
Utolsó frissítés 2007. szeptember 06. Csütörtök 12:35

Miután rátaláltam erre a honlapra, érlelődött bennem a gondolat, hogy több máshoz hasonló utájn belekezdjek egy hajás Árpád-társába, de mindig halogattam, nem igazán tudtam, hogy is végjajak bele.

Az utájn felgyorsultak az események: ki tudtam alakítani otthon egy kis máshelyecskeket, valamint Siófokon (Hajásmakettez 'Találkozás') nagyon sokat láttam, tanultam, és lendületemben úgy gondoltam, nem lehetetlen megárpád-teni fából egy hajás. Egy készlet vásárlásait eleve elvettem, mivel nagyon drágáinak találtam és a másh felszerszámozásával egyélt sokba került volna, ezért egyértelmű volt, hogy teljesen saját készítésű lesz makett.

Hosszas bingőzés, áprengés utájn a Golden Hind elkészítésével mellett döntöttem több ok miatt:

- Szép hajás, de nem túl nagy és bonyolult (csak 12 ágyó van rajta)
- Elég részletes rajzot találtam (Mamoli)
- Gyerekkorom egyik kedvenc témája volt a "Királyi kalásza"
- Nincsenek róla konkrét adatok, ezért egy bizonyos szabadságot kaptam a kidolgozásra (szótném: minden elkészített makett kb. 1/4-ét nézik, ki tudja milyen volt az eredeti?!)

Tehát a Mamoli (1:53) rajza alapján kezdtem el. Furcsának találtam ezt a méretarányt, de kezdőként nem akartam belebonyolódni az átalakításba, ezek a rajzok már beváltak!?!)

Á

Minden szöpen haladt, kívágtam a gerincet, a bordákat (4-es rétegelt lemezből), csak a készítségét asztali dekopírású mentünk (vagyis ez volt a 10-es borda sem magasságra, sem szélességre, formára nem illik bele a készítségbe. Ásajat kívágtam helyette és igyekeztem kiszobrászkodni a formáit. Másodjára talán sikerült, majd a

palánkoszárak kiderül.

Â

Âsszeragasztás elát kiszabtam a fedélzeteket, mivel ezek is pozícionálják a bordákat. Itt is volt egy kis probléma: a kívágások nem az eredeti rajzban megadott helyre kerültek (a fotón jól látszik!). Gondoltam, hogy a nyomtatásnál változott a méretarány, de a hossz és a szélesség jó volt. A fedélzetekhez magam készá-tettem rétegelt lemezt, sehol nem kaptam 1,5 vastagságú: kőt 0,7-es furnőrt száliránnyal keresztben Âsszerasztottam. Tudom, nem szabványos, mivel mindig páratlan számú lapnak kell lenni, de szerencsére nem hódott el, tőkéletesen lehetett vele dolgozni.

Â

Itt csak nyersen feldobáltam a fedélzeteket, hogy látszódjon már valami!

Â

Felavattam a kőrfőrszet: feldaraboltam a "pallókat". A felsőbb fedélzetek alatti területeken le kell rakni deszkákat, mivel azok felragasztása után kőrélményes "bebőjni". Kőzöpen végigvezettem, hogy a padlázat folyamatos legyen.

Â

A hajó orr és far részénél tőmő betéteket kellett felragasztani. Kőlőnősen az orrnál szenvedtem meg: alig megfogható alakja van, végül kőzből kinagyoltam, majd felragasztva adtam meg a végő formáját.

Á

Á•gy Ájll palÁjnközÁjs elÁ'tt.

Á

Ledaraboltam a palÁjnkokat, ez persze csak a tÁrredÁke az egÁcsnek. MÁg csinÁjnom kell csavaros szorÁ-tÁkat Ács kell ennem egy vagdalthÁs konzervet.

Á

ElkÁszÁ-tettem a szorÁ-tÁkat a palÁjnközÁjshoz, nem igazÁjn lÁjtszik a kÁpen, hogy a szegeken M1,2-es menet van. Oforatba kÁzzel be lehet csavarni Ács meglepÁ'en erÁ'sen tartja a palÁjnkot.

Á

Mivel az oldalpalÁjnközÁstÁ tartottam legjobban, alig vÁrtam, hogy elkezdjem, de ismÁt el kellett halasztanom, mivel rÁjÁttem, elÁ'szÁr a hajÁ hÁjtsÁ felÁ¼letÁt Ács a gerincet kell burkolni, mivel ezekre rÁjtakarnak a palÁjnkok.

Â

Elkezdtem végre a palánkost és mondhatom könnyebben ment, mint gondoltam. A kőpen láthatóak a szorítóak a munka közben. A palánkokat vegyes módszerrel hajlítottam, az orronál a konzervdobozos, gázgá's technikával, vagyis melegtéssel formáltam, ezután 10 percig áztattam vízben, így könnyebben lehetett a bordához és az elázó palánkokhoz igazítani.

Â

Ebben az állapotban van jelenleg, végre látom, hogy kezd gőmbölyödni a hajótest

Â

Igyekszem precízzen felrakni a palánkokat, mivel nem szeretnék még egy réteget rajtenni, talán sikerül is, mivel hamarosan elértem a vízvonalat, amely alatt festve lesz, így ott már jobban lehet javítani, gittelni.

Â

Mivel a máshelyem fűtése csak előig megoldott, má-nuszos idő estén nem érdemes bemelegíteni, ezért olyan alkatrészeket vettem előre, melyeket a lakásban is lehet csinálni. Nekikezdtem az ágyáshoz, a kocs oldalának profiljára martam egy láccet és ezt szeletelve kaptam meg az oldallapokat.

Â

A kerekeket szintén szeletelés módszerrel készíttettem kis esztergályt csővekből, a tengelyekhez kártyefájból fűrészeltem láncokat, majd csiszolva kerekíttettem le a végüket. Láthatóak a feldarabolt oldallapok is.

Â

Az űgyűcsőveket egy esztergályos kollégám "gőmbölyítette", mivel 8+4 űgyűrű van szű, nem akartam ennyi űntűgetni. Szűpen megcsinálta, de mielőtt valaki bejelentkezne, elrűlom, hogy a végűre elűg nyűgűs volt.

Â

•me a prototűpus, egy 24 lb-s űgyű.

Â

Mivel hideg van, elkűszűlt a tűbbi kocsis, műr csak az űgyűcsőveket lefogatű vasalűsokat kell megcsinálnom.

Â

Elkezdtem az ajtókat és ablakokat, itt szerelmesedtem bele a keretelésbe! Főszelni is jó lehet (0,5x1 mm-es cékek végigamig), de ezeket az á-veket szinte pillanatok alatt csiszoltam ki: nem tört, nem hasadt. Vagyre a Szuperinfás is jó valamire: A kereteket összeállítottam az ájságra is leragasztottam, á-gy lett egy kis alapja, az ajtólap íceit is ásszetartja, azért Szuperinfás, mert ez elég vékony papír.

Á

Az ablakok végül több rétegűek: alapja az ájsáig, ezután ismét egy vékony papírral keretezik sárga (mondjuk, hogy Sir Francis Drake körkötet tanulmányoz gyertyafényen!), majd egy itlászás anyag lap (1/4veget imitálva), a rácsozat pedig anyag szunyoghás, egy kicsit rombuszosra hözva metál szákkal lefestve.

Á

Az ajtók és ágyak vasalását, egy boros 1/4veg zárráslíjábál készáltam, mely 0,15mm vastag alumínium, ezt nagyon könnyű volt darabolni, hajlítani, például a sarokvas 0,5-ás rózdrátra van tekerve, á-gy ha 1/4lín csinált volna meg az ajtólapot, akár nyílra is. A szegecsket (vagy csavarokat?) egy legénylyá-tett hegyű biztosítással domborítottam az alumíniumba hátulra, majd elírál egy kicsit kiegyengettem, festettem, felragasztottam a helyre. Itt emlétem meg, hogy ez a fotás is nem megy jól, elá'szeretettel készá-tek homályos képeket, itt meg a matt fevasalás!

Á

A nyílászárók kész.

Á

Sok fenékszivattyút láttam mostanában a lapon, így nem maradhattam le. Erről csak annyit, hogy természetesen kiterjedőben a kőszál, rusztikus tölgy pácolással.

Â

Egy kis egyveleg a mártérek árkeltetésére.

Â

Továbbra is a lakásban véggezhetők munkálatokat folytattam, elkezdtem a dő-szál-tá'elemek faragását. Kiterjedt használtam, indigával felmáztam a mintát egy vaskony lácre, kiterjedtem, majd felragasztottam egy falra Technocol Rapiddal, mivel ilyen kicsi darabokat nehéz lett volna közben megmunkálni. Olyan ragasztót kellett választanom, ami a faragás közben elég merev, de a munka után sűrűlőmentesen le tudom választani az "alkotásom". Azért a Technocolt választottam, mert emlékeztem, hogy a vízben elengedi a felületet, az első esetben azonban rájöttem, hogy valóban kinyerő le tudtam szedni a segédlepről a faragványom, de a vizet felszívta és eldeformálódott (megdobta magát). Szoknom kell még a fát! Ezek után nem áztattam, szikával végtam le, kinyerő mivel ez a ragasztás nem lesz túl kemény, inkább gumiszerű marad.

Â

Igazából nem is faragtam, mivel csak néhány esetben használtam vasat, hanem kicsi marókat használva egy Proximo főről, marógáppal alakítottam a formákat.

Â

Itt vannak az aprásák nyersen, nálhol egy kicsit egyszer-s-tve: pl. Anjou lilium.

Â

Ez itt a hás rász Ásszerakva. A c-merrel megk¼zdttem, az Állatbrázoláson még van jav-tani valás (napocskafej-s oroszlan, kenguruszer-s sárkány!!!!)

Â

A festéssel talán javult valamicskét a c-mer. Messziről jobban néz ki!

Â

Időközben még befejeztem a f-fedézet pallásait és beburkoltam a mellvédek belső oldalait.

Â



Ilyen lett, most jöttin majd a belső borítás és a padlázat.

Á

Elkészítettem az állványt, mivel ez nem egy cirkalmas hajó lesz, kifejezetten egyszerűre alakítottam.

Állványon, bepálinkozva, még a végén hajómakett lesz!

Időközben több más alkatrészrel is foglalkoztam, például a szellőzőcsokkal. A kápen balra jobbra kávetetők elkészítésének folyamata, ez teljesen egyezik a szakkönyvekben leírtakkal.

Az erkély is kész lett.

Ebben semmi különleges nem volt, összesze kellett ragasztani a sok kis deszkát, láccet. Ez már be van pácolva, tehát a hajótest is ilyen színű lesz.

Izgatott, hogy fog kinézni, ezért ideiglenesen felraktam a faragásokat. Ez lesz hátul,

Ás ez oldalt.

Felszegeltem, illetve ragasztottam a dőrszfákat a hajás oldalára, szíradás után kihőttem a szegeket, Ás faszegeket (fogpiszkál) Áttem a megmaradt lyukakba. Amatárkítem egy keveset, ugyanis felrakás elát a Áceket szőpen bepícoltam diápcal, hogy sÁtebbek legyenek, mint a hajás test. Az orrnál nagyon meg kellett hajlítani a dőrszfákat, ezért beíztattam v-zebe. A kőpen keresztbe raktam egy szőp sÁt Ácet, ilyen lett volna terv szerint, a hajás pedig íjtni, hogy Ágy kiízott a píc, hogy mág a testnél is vilígosabb. Egy kis plusz munka lett a dologb: maszkolás Ás ismÁt tÁbszÁri pícolás. A kőpen íjtni mág, hogy a dő-szÁ-tÁfestÁs sÁvjÁjt is kimaszkoltam.

Ilyen lett a festÁs, egyszerÁst-tem az elÁ-rt dő-szÁ-tÁsen, tól soknak talíltam mind esztÁtikailag, mind munkailag. Ideiglenesen feltettem az erkÁlyt, ajtÁt, ablakot, hogy íssam, hogy fog kinÁzni a hátsÁ rÁsz.

Az orr rÁcsozata.

Az orr falai maszkolás Ás festÁs kÁzben. Itt kell megemlítenem, hogy a Tamiya maszkolászalag remek¼l bevíjt a fÁnÁl is. FelrakÁskor bele kell nyomkodni a fa ézetÁbe, hogy ne tudjon alífolyni a festÁk!

A víz-vonal alatti részt szírpisztollyal festettem, a gy előtte maszkolószalaggal pontosan meghatároztam a festés vonalát, majd szigetelőszalaggal és szíjsgönggyel becsomagoltam a nem festendő részt.

A gy szíjopen lefűztem fehérré. Látthatóan kőcsavar a gerincen, ide kő M3-as menetet fűztem, ezzel lesz rugó-tvé a talpához, illetve a kősbőbökben mőg mőjsra is használom ezeket a furatokat.

Időközben elkészítettem néhány apró alkatrészt: bakokat, korlátokat, szellőzárócsokat.

A hajás elkezdése óta úgy gondoltam, hogy egy fajta alkatrész lesz, amit biztosan meg kell vennem: a kőfogószegeket. De megakadt a szemem ezen az esztergált fogpiszkálón, és az jutott eszembe, hogy ez nekem van előny: le kell venni a kő a vőgőből, a fejrészen meg kell igazítani a rődiuszt, a mőjsik vőgőpedig ki kell hegyezni. Ez a fogpiszkáló kb. 2,5 mm átmőrájús, a gy pont hőzősan belemert a Proxxon 2,35-űs patronjőba, tőreszelővel és csiszolópaprral kőnnyedőn ki lehetett alakítani a vőgső formát. Az őtvenegynéhány darabot dőlutőn megcsináltam.

A fedőzet egy része "berendezve".

A kisebb alkatrészek lakkozása, lésztásnak a kis kártyátartás szemek is, melyeket rőzdrőtből hajlítgattam.

A hajás test, lakkozásra előkészítve. Itt alkalmaztam az M3-as furatokat: egy kis tartólapot készítettem rötegelt lemezből, amelyre felcsavaroztam a hajást, a forgatható satuba befogva teljesen kártyába tudom lakkozni, kivéve két kicsi foltot a gerinc alján, de ez utólag könnyen és láthatatlanul pótolható. Ágy nem kell több részletben lakkozni (festeni).

Megjött a segétségem: Renáta

A Proxon gépnek már rögebben készítettem egy kis felfogatólapot, melyet már többbszer jártam használni. Nem egy exkluzív kivétel, de a cőlnak tökéletesen megfelel, példájul most a macskafejek vőgsál kialakítására.

Rudakat esztergáltam, felszeleteltem, majd egy sablonban kifőrtam a macskafejeket, ugyanezzel az osztással belefőrtam egy hengeres szőba, mely befogható a kisgőpbe, és kis csapocskákat ragasztottam bele. Ezekre felhőzva tőreszelővel és csiszolópapőrral alakítottam ki a kártyabefutás nőt és gőmbőlyéttem le a szemecskéket.

A já bevőlt fogpiszkálás módszerrel pőcoltam az alkatrészeket.

Készíttem egy kis hajlítás készítőket, hogy egyformák legyenek a vasalatok, lésztás, hogy rőzdrőtből kész szemeket beletőve ánnal forrasztottam őssze, majd reszeltem, csiszoltam, festettem.

Lefestve az Ősszes "vas". Jobb oldalon a kormánylapát pntjai rőzlemezbe'l, alul az ŐgyőnyŐ-lŐs ablakblŐjnak zsanőrajai alulemezbe'l (a mŐr emlŐ-tett borosŐveg zŐrŐŐlia) kőszŐltek.

A kormánylapát felszerelve.

Kősz a fedőzet, minden felkerŐlt a helyőre.

Az ŐrbŐcok a kosarakkal, melyekkel volt egy kis kalandom: a sok kis alkatrőszbe'l Ősszeragasztottam, majd vizes pŐcca lekentem. KŐlŐnŐsen a kerek korlŐtrősz teljesen megdobta magŐt Ős szőtesett az egősz. Őjra bepŐcoltam Ős kŐzŐ szorŐ-tva szŐradt meg, Őgy megtartotta a formŐjŐt Ős lehetett Őjra Ősszeragasztani.

SzobrŐsz biztos nem leszek, de azőrt prŐbŐlkoztam. Ha valakinek nem vilŐgos, ez szarvastehőnfej!

Felragasztottam a dŐ-szŐ-tőseket, valamint felkerŐltek a macskafejek.

Gyakorlatilag ezzel kősz a hajŐtest, kŐvetkezik a kŐtőlverős, a csigŐk kőszŐ-tőse, a kŐtőzet felőpŐ-tőse, varrŐsa. Az elmaradt mentŐcsŐnakot Ős horgonyokat azt hiszem, a vŐgőre hagyom.



Az oldalként létre a macskafejeket egy drótból meghajlított tartó segítségével kaptam fel, így mind egyformán viselkednek az alsó sorban.

Égy néznek ki a megfeszítés előtt.

A hajószél felkötéséhez egy számvázat használtam. Főléleimmel ellentétben egészen jól lehetett halmozni.

Égy néz ki megfeszítve, hajószéllel. Egy kis problémám volt, azt hiszem nem vertem elég szorosra a kötelek nagy volt a nyújtása, és most sem olyan feszes, mint ahogy szerettem volna.

És akkor jött a gondok: Az oldalként termésként az új nyelési kiegészítőre esett el, mindkét oldalon kellett ragasztanom az újakat szőpferden, legalább arra is tudni!

Simán beleakadtam az egyik újba, látható, hogy a rugózási kiegészítő jól szerepelt, megfogta az újcsövet.

Az újkosár és a felső oldalkötélek

Az újközelítés teljesen kész. Következnek a vitorlák (egy-kötés mosogatót biztosan meg kell tenni a feleslegem!), mivel a köztételt csak akkor tudom csinálni, ha a vitorlák felkészültek a vitorlarudakra.

Nagy nehezen elkezdtem a vitorlázók készítését, ugyanis ha egy ój, teljesen idegen dologgal találkozom, akkor azt én meg szoktam gondolni. A varrás is ide tartozik, nem gondoltam volna, hogy egyszer varrásgéppel el kell készítenem! Kezdek napig a varrásgépet próbálgattam: a gombok, kallantyók mit változtatnak, milyen szoros fűtést érdemes használni, hogy kell beállítani az alsó és felső szíjat, tudok-e egyáltalán egyenesen haladni, stb.

Beszereztem a vitorlaanyagot, hogy milyen, ne kezdjék! Bementem a szövőszékbe és kaptam a legközelebbi vitorlaszöszanyagot, látnyeg, hogy ne selyem vagy tiszta műszál legyen. Végül persze megint kiderült, hogy mire kell (már megnevezettek egyszer, mikor tolmáccsal vel mentem cserélni), de az új segített és a készletben sikerült kiválasztani ezt a szerintem egyszerű és kezelhető anyagot. Amint látható a vitorlaszát kifeszítettem és pontosan felrajzoltam a kerékvonalat, a hajtásokat és a varrási vonalakat is.

A dolog szépsége az volt, hogy a Mamoli vitorlázók nélküli makettet készített, így nem volt vitorlarajz hozzá, ezért onnan ísszeszedettem rajzokat, másírtam, terveztem!

Kiszabtam a vitorlázók, megcsináltam a főgárges ísszevarrások imitálásait, ezeket előg gyorsan és egyenesen lehetett varrni. Ezután a vitorla szegéséhez visszahajtottam az anyagot és levasaltam.

A szegést elöggő a szélén kellett varrni, így a varrógép tappancsa és továbbtája hajlamos volt fölrenyomni anyagot, pedig ezen a részen látszik meg legjobban, ha nem párhuzamos a vitorla széle és a szegésvarrás. Ezért készítettem egy kis segédlejt: egy fa lécre (ami egyenes!) csiszolópapírt ragasztottam, ez jól tapad a vitorlaanyaghoz (mint a tápáztár).

Ráfodva az anyagra és nekinyomva a tappancshoz lezörkét és vezetékét is funkcionált, így átvatosan egyenes és párhuzamos lett a varrás. Általában a vége fele szeretett volna kicsavarodni az anyag, de egy kis ellentartással irányba lehetett tartani.

Egy oldal be van szegve.

Megvarrva az összes vitorla, egy időre előg volt a gépi varrásbél! Nem vállalok ártást, kosztálom!

A vitorla szegéséhez hozzátartozik a kész felvarrása, ezt már kézzel állítottam a TV elé, mint állreganyám hámozást. Tulajdonképpen ez előg jól haladt, a rengeteg állás ellenére is.

Azt hiszem a fűleket egy kicsit nagyra hagytam, legkifejelebb erre figyelnem kell, mert felszerelésnél időtlenél nem lesz ki.

Elmaradtam a dokumentációban, itt már tulajdonképpen szerelésre kész a vitorla. Amikről nincs fotó: Csináltam egy lyukaszt (mint a búrlyukaszt) 1 mm-es furattal, ezzel áttettem ki a toldatvitorla és a vitorláról felkötéséhez szükséges lyukakat. Felkötöttem a toldatvitorlát, majd ágy egy kis időre teába áztattam, hogy ne ferekek maradjanak. Ezután felcsomoztam a vitorlát a rudakra, majd az elre megkötöttem a csigákat is felszereltem.

A csigákat a hajóra is a megfelelő helyekre felkötöttem, a vitorlák felszerelésénél már csak be kell fűzni a kötelet. Talán az egyik leglátványosabb folyamat lesz, mikor felhözöm a vitorlákat!

A hajó szinte már teljesen kész, de néhány apróságig elmaradt. Az egyik a mentőcsónak, melyhez előg nehezen fog hozzá. Az interneten találtam elkészítési másképeket, de néhány részletnél kétségek voltak. Mindenesetre egy darabot kialakítottam a csónak formájú (ez is könnyebben ment, mint gondoltam!) és felcsavaroztam egy tegelet lemezre, bejelöltem a bordák helyeit és kifertam akkorára, hogy a borda anyagát észszápon hozásán bele lehessen

A bordákat először kis részekbe kellett hajtani, ezért mindent bevettem: először beajkítottam, majd az egyik oldalon beraktam a lyukba a borda egyik végét, forrasztópájkával melegítve ráhajtottam a formákra, becsúsztatva a másik oldalon a furatba, ezek tartják a helyén a bordákat. Az egyik felismerem az volt, hogy a végén a csónakot levágva a formákra szétvágjuk az egészet, ezért a pájkával jól megvasaltam, ezért látszik a párkálódás, de azért vigyáztam, hogy ne el.

A palinkozást a legfelsővel kezdtem, mert ez adta meg a csónak felső részét. Egyébként végig kiterítést használtam 2x0,5 mm-es deszkákat.

Elkészítéskor a palinkozás, egy-két helyen látni részt, főnyerszót a láccok között, de emlémem az egész hajó figyelmet az apró hibákról.

Levágtam a csónakot a mesterdarabról és nagyon megkínnyebbítettem, hogy nem nyál-ít szét, a palinkok (no meg bordasírtás) szépen megtartották a formájukat.

Hatalmas láccokból készült a lábrács is, kis távtartókkal ragasztottam össze.

A peremmel elszárazítottam, mire a megfelelő Á-vekre meghajlítottam.

A kősz csónak.

Ha egyszer elkezdek dolgozni!

Elsőként szerszámkészítési mőltamat, mikor elkezdtem a horgonyok készítését. Végre egy kis fém!!! Mindegyik darabban készült, jó kis reszelési gyakorlat volt, szerencsére a rezet nem túl nehéz megmunkálni.

Az alkatrészeket cinnel forrasztottam össze, a nehézség csak az volt, hogy néha hirtelen úgy kőz kellett volna!

A forrasztás után megigazítottam részletekkel, megcsiszoltam és festettem. A fa bronzsáit a nájlamból bevált boroskupakos alufóliából (lásd 2. rész) készíttettem, ennek csak az a baja, hogy nehezen viseli el magán a festéket, főleg az éleken.

Már csak a lámpa maradt. A rajz (ábra) szerint hatszögletű, ezért hatszög anyagból lett megszerelve az alsó felső része, az íves részeket 0,5 mm-es szerszeggel vágtam, részletek ki. Járás részletek és egy kis térfogat hozzá, nagy mozdulatokat nem kell végezni!

Az ideiglenesen íveszerakott lámpa.

A kész lámpa lefestve, és ami nem látszik (bár jobban tudnék fotózni!), be van ábrázolva.

Készíttettem egy kis segédasztalt a kábelkötetek gyártásához: nagyon egyszerűen egy fadarabot kifogattam szerszögek mentén (egy tizeddel nagyobb, hogy kábel ki lehessen húzni), betoltam a szerszögeket, rátekertem a kábeleket és matt lakkal bekentem. Szárítás után a szerszögeket kihúzva, a kábel megtartja a formáját és elöregedéssel egyben maradjon.

A tervrajz vitorla nélküli makettet ábrázol, így a vitorlakötetek lekövetési helyeit egyenesen el is hagyták, így Petro Zoltán javaslatára (sírfoki találkozás) beépíttettem plusz kábelkötegeket és bakokat.

A mentőcsónak is bekerült a helyre, illetve írták a károkra, hogy a szinten ráadásul a károk miatt fogtak szarvak.

Őgy aztán tele lett a fedélzet!

Hosszasan próbálkoztam a zűszelők károkra, be kell vallanom, az egész hajóépítésben ez fogott ki legjobban. Használtam textilfilcet, ilyen-olyan festéket, selymet, vízszatát! Futott, nem volt egyenes, nem tetszett a szőnyegek feladtam!

Megcsináltam papírből, messziről nem olyan rossz, de ha egyszer talállok megoldást, ki fogom cserélni.

Amiről nem írtam, az a futókábelzet károkra, de nem is tudok mit mondani róla, mivel logikus és szőnyeg elvezetgetni a károkra. Csak annyit, hogy először pillanatragasztással rögzítettem a csomókat, ha egy kicsit több került rá, kifehéredett és egy gámmal keletkezett, így írtam a higított matt lakkra, ezt beszívja a károkra és megkeményedik anélkül, hogy látszana.

Egy kárelt az írből kóros írről.

Van egy főkárok ismertem, őgy gondoltam, megöröme a hajóm, hogy normális minőségben meg legyen írták. Őgy aztán elvittem a égyereket! Őme nánny fotás a teljesen elkészült Golden Hind-ről.

Á

Â

Â

Â

Â

Bekerült a vitrinbe. KÉSZZ!!!

Meg kell említenem, hogy valójában én soha nem kezdtem volna bele egy hajás készítésébe, ha nem találkoztam ezzel a honlappal: rajzot, tanácsot, bittorát kaptam, technikákat lestem el és találkoztam egy remek kis társasággal. Köszönet az egész legényeknek, különösen az admirálisnak és Maszatomynak. (Köszönetek - a szerk.)

U.I.: Elkezdtem a következő hajás műpécsét: Mordaunt (1681)