

## A Golden Hind Árpád-társa

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

Miután rátaláltam erre a honlapra, örültem, hogy talán már anyagok utájn belekezdjek egy hajás Árpád-társába, de mindig halogattam, nem igazán tudtam, hogy is végjakk bele.

Az utájn felgyorsultak az események: ki tudtam alakítani otthon egy kis helyecskeket, valamint Siófokon (Hajásmakettez Találkozás) nagyon sokat láttam, tanultam, és lendületemben úgy gondoltam, nem lehetetlen megépíteni egy hajást. Egy készlet vásárlását eleve elvettem, mivel nagyon drágájának találtam és a más felszerszámozással egyúttal sokba került volna, ezért egyértelmű volt, hogy teljesen saját készítésű lesz makett.

Hosszas bányászás, tárgypregálás után a Golden Hind elkészítése mellett döntöttem több ok miatt:

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

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

Á

Minden szöveg haladt, kívágtam a gerincet, a bordákat (4-es rétegelt lemezből), csak a készletet asztali dekora-részes mentünk (vagyis ez volt a rész, ha készletet nem valamilyen más az allás szeraksakor kiderült, hogy a 10-es borda sem magasságra, sem szélességre, formára nem illik bele a készletbe. Ásztat kívágtam helyette és igyekeztem kiszobrászkodni a formát. Másodjára talán sikerült, majd a

palánkóznál kiderül.

Â

Âsszeragasztás elátt kiszabtam a fedélzeteket, mivel ezek is pozícionálják a bordákat. Itt is volt egy kis probléma: a kivágások 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 vastagságot: kőt 0,7-es furnőrt száliránnyal keresztben ásszerasztottam. Tudom, nem szabványos, mivel mindig páratlan számú lapnak kell lenni, de szerencsére nem házódott el, tőkéletesen lehetett vele dolgozni.

Â

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

Â

Felavattam a fűrészeszet: feldaraboltam a "pallókat". A felsőbb fedélzetek alatti területeken le kell rakni deszkákat, mivel azok felragasztása után kőrőlményes "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 kőzöl 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 csinÁlnom 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 meleg-téssel formáltam, ezután 10 percig áztattam vízben, ágy könnyebben lehetett a bordához és az elázó palánkokhoz igazítani.

Â

Ebben az állapottban 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, ágy ott már jobban lehet javítani, gittelni.

Â

Mivel a máshelyem fűtése csak fölig megoldott, má-nuszos idő estén nem érdemes bemelegíteni, ezért olyan alkatrészeket vettem elére, 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 csatlakoztattam, a tengelyekhez kártyaféle borsos fűrészelt lapokat, majd csiszolva kerekíttettem le a végeket. Láthatóak a feldarabolt oldallapok is.

Â

Az egyéves csatlakozásokat egy esztergályos kollégám "gámbólytette", mivel 8+4 éves van szűz, nem akartam ennyi időt várni. Szóval megcsinálta, de mielőtt valaki bejelentkezne, elrúgom, hogy a végére elgőgnyős volt.

Â

•me a prototípust, egy 24 lb-s egyéves.

Â

Mivel hideg van, elkészítettem a tölgyi kocsit is, már csak az egyéves csatlakozásokat lefogató vasalásokat kell megcsinálnom.

Â

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

Á

Az ablakok végül több rétegűek: alapja az ájszág, ezután ismét egy vkony papírral keretezik sűrűn (mondjuk, hogy Sir Francis Drake körkötet tanulmányoz gyertyafényen!), majd egy itlászás máanyag lap (1/4veget imitálva), a rácsozat pedig máanyag szunyoghál, egy kicsit rombuszosra hova metél szírkével lefestve.

Á

Az ajtók és ágyak vasalását, egy borosveg zárral liábbá kőszá-tettem, mely 0,15mm vastag alumínium, ezt nagyon könnyű volt darabolni, hajlítani, például a sarokvas 0,5-ás rőzdrőtra van tekerve, á-gy ha 1/4lín csinált volna meg az ajtólapot, akár nyílna is. A szegecsket (vagy csavarokat?) egy legámbálytett hegyű biztosítással domborítottam az alumíniumba hátulra, majd elírál egy kicsit kiegyengettem, festettem, felragasztottam a helyre. Itt emlétem meg, hogy ez a fotászás nem megy jól, elá'szeretettel kőszá-tek homályos köpeket, itt meg kök a matt fevasalás!

Á

A nyí-lászárrák kősen.

Á

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

Â

Egy kis egyveleg a mártérek árkeltetésére.

Â

Továbbra is a lakásban véggezhetők munkálatokat folytattam, elkezdtem a dő-szű-tő'elemek faragását. Kiterjedt használtam, indigóval felmáztam a mintát egy vékony léc, 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 szárazulásmintesen le tudom választani az "alkotásom". Azért a Technocolt választottam, mert emlékeztem, hogy a vízben elengedi a felületet, az első esetben azonban rájöttem, hogy valóban kinyel le tudtam szedni a segédlepről a faragványom, de a vizet felszívta és eldeformálódott (megdobta magát). Szoknom kell még a főt! Ezek után nem áztattam, szikával végtam le, kinyel 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 Proxox főrő, marógáppal alakítottam a formákat.

Â

Itt vannak az aprósajgok nyersen, nálhol egy kicsit egyszerűsége: pl. Anjou lilium.

Â

Ez itt a hűtés szerszámok. A csé-merrel megkésztetem, az állatbrózon még van javítani való (napocskafej oroszlan, kengurusz sarkany!!!!)

Â

A festéssel talán javult valamiképp a csé-mer. Messziről jobban néz ki!

Â

Időközben még befejeztem a fűfedézet palástját és beburkoltam a mellvéd belső oldalát.

Â



Folytatódott a palánkkozás, de az alsó részénél már szűgtem a palánkokat, mivel majd felferre lesz festve, ki tudom "gittelni" a lyukakat. Mivel kis szűget nem találtam, gombostűvel gyártottam, jó volt, csak átvatosan kellett kalapálni, mert ha acél volt, könnyen tört, ha vas, könnyen elhajlott. Mátyásanyagból vágtam kis alátéteket, hogy a szűgek ne süllyedjenek bele a fába.

Á

Kész lett a palánkkozás! Nekem hosszú menetnek tartom! Már az előző kápen is látszik, hogy kész-tettem egy új lefogatólapot, 14-es kazánlemez teleőrva M6-os menettel, ágy búrmit le tudok rögzíteni csavarokkal. Jó vizsgázott, mivel a selye miatt nem mozdult el még a szegelés közben sem ács stabilan fogta a hajót.

Á

Itt látszdnak a szűgek helyei, illetve alul már egy kicsit elnagyoltam a palánkok illesztését tudván, hogy festve lesz.

Á

Az utasítás alapján palánkkozás után le kell venni a fedélzet fűtő-áramlás bórkat, kicsit tartottam tőle, ezért ezeket a palánkokat is beragasztottam, hogy ne essen szét, mikor kivágom a bórkat. Először vízszintesen fűtőcsatlakozással sűrűn bevagdostam, majd szikével könnyen le lehetett venni a palánkról, kis maróval igazítottam meg a végén.

Á

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 szellőzőcsövekkel. A kápen balra jobbra kivehető elkészítés 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.

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

és ez oldalt.

Felszegeltem, illetve ragasztottam a dőrszfákat a hajás oldalára, szíradás után kihőttem a szegeket, és faszegeket (fogpiszkáló) áttem a megmaradt lyukakba. Amikor rakdtem egy keveset, ugyanis felrakás elát a céceket szőpen bepácoltam diópcal, hogy sőtőbbek legyenek, mint a hajás test. Az orránál nagyon meg kellett hajlítani a dőrszfákat, ezért bejztattam v-zbe. A kőpen keresztbe raktam egy szőp sőtőt ícet, ilyen lett volna terv szerint, a hajás pedig íjtni, hogy őgy kiázott a páic, hogy még a testnél is világosabb. Egy kis plusz munka lett a dologból: maszkolás és ismét tőbszóri pácolás. A kőpen íjtni még, hogy a dő-sz-tő festés sőtjít is kimaszkoltam.

Ilyen lett a festés, egyszersttem az elát-rt dő-sz-tősen, tő soknak találtam mind esztőtikailag, mind munkailag. Ideiglenesen felttem az erkőlyt, ajtót, ablakot, hogy íssam, hogy fog kinőzni a hős rősz.

Az orr rőcsozata.

Az orr falai maszkolás és festés kőben. Itt kell megemlítenem, hogy a Tamiya maszkolászalag remekül bevált a főnő is. Felrakáskor bele kell nyomkodni a fa ézetőbe, hogy ne tudjon alőfolyni a festők!

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

A gy szípen lefűjtam fehérré. Leítható kőt csavar a gerincen, ide kőt M3-as menetet fűrtam, ezzel lesz rugó-tve a talpához, illetve a kősbőbbiekben még másra 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 kőtárfogószégeket. De megakadt a szemem ezen az esztergált fogpiszkálón, és az jutott eszembe, hogy ez nekem van előnyöve: le kell venni a kőt a vízgátló, a fejrészen meg kell igazítani a vízdiuszt, a másikat pedig ki kell hegyezni. Ez a fogpiszkáló kb. 2,5 mm átmérőjű, a gy pont hűzasan belement a Proxon 2,35-es patronjába, tőreszelővel és csiszolópapírral könnyedén ki lehetett alakítani a vízgátló formát. Az ötvenegyhány darabot előlőtn megcsináltam.

A fedőzet egy része "berendezve".

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

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

Megjött a segétségem: Renáta

A Proxon gépemnek már rögebben készítettem egy kis felfogólapot, melyet már többször jótudtam használni. Nem egy exkluzív kivétel, de a cőlnak tökéletesen megfelel, például most a macskafejek vőgső kialakítására.

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

A jót bevőlt fogpiszkáló és másdszerrel pőcoltam az alkatrészeket.

Készítettem egy kis hajó-tő készítőőket, hogy egyformák legyenek a vasalatok, ítható, hogy rőzdrőtből kész szemeket beletőve őnnal forrasztottam őssze, majd reszeltem, csiszoltam, festettem.

Lefestve az űsszes "vas". Jobb oldalon a kormánylapít pntjai rőzlemezbe'l, alul az űgyőnyű-lűs ablakblűjnak zsanőriai alulemezbe'l (a műr emlű-tett borosűveg zűrűűlia) kőszűltek.

A kormánylapít felszerelve.

Kősz a fedőzet, minden felkerűlt a helyőre.

Az űrbőcok a kosarakkal, melyekkel volt egy kis kalandom: a sok kis alkatrőszbe'l űsszeragasztottam, majd vizes pűcca lekentem. Kűlűnűsen a kerek korlűtrősz teljesen megdobta magűt űs szőtesett az egősz. űjra bepűcoltam űs kűzű szorű-tva szűradt meg, űgy megtartotta a forműjűt űs lehetett űjra űsszeragasztani.

Szobrűsz biztos nem leszek, de azőrt prűbűlkoztam. Ha valakinek nem vilűgos, ez szarvastehőnefej!

Felragasztottam a dű-szű-tőseket, valamint felkerűltek a macskafejek.

Gyakorlatilag ezzel kősz a hajűtest, kűvetkezik a kűtőlverő, a csigűk kőszű-tőse, a kűtőzet felőpű-tőse, varrűsa. Az elmaradt mentűcsűnakot űs horgonyokat azt hiszem, a vőgőre hagyom.

Elkezdtem a kártyatálcák csiszolását a már ismert darabolás módszerrel: a lécnek nagy oldalán kb. 0,5 mm-tot martam, majd a kártyafelülettel visszafordítottam.

A Proxonhoz csináltam csiszolásiújságokat, a megasztrogált alapra kártyatálcás ragasztószalagot tettem és erre ragasztottam fel a bórakivágással kibarabolt csiszolópapírt, így kártyánnyen cserélhető a papír.

Egy egyszerű csiszolási szerkezetet készíttettem, hogy a csigák lekerekítései egyformák legyenek. A kis esztrogált fejekbe nőtök lettek marva ( minden körhöz 3-3 fűle kell ), ezeket behelyeztem a csigákat és elforgattam a csiszolásiújságot előt. Szóval minden körhöz egy szerszámra volt: minden csigának hat oldalát kellett megcsiszolni. Végül felmár elöggöztantam!

Ezek a legkisebb kártyatálcák kártya-becsiszolva. Ki hinné, hogy ez 167 db!!!

Csak nem tetszettek igazán a géppel lekerekített csigák, így közben még kártya-begyártást tettem mindet. Ezt az csináltam, mivel a lések maradtak a sarkok, és azt tapasztaltam, hogy pácolásakor szeret száradni az éleken. Itt megjegyznem, ennyi munka után, így látom soha nem fogok felnőni ahhoz, hogy szerelt csigákat készítssek, esetleg nyugdíjas koromban!

Megkezdtem a kártyatálcák felszerelését. Mivel ez már csak kártyatálcák és cseresznye hulladékokkal jár, bekártyáztam a most már perfektné vagyok Balázs és Mária show-ban, igaz csak rádiószínté szinten.

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

Ögynéznek ki a megfeszítés előtt.

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

Ögynéz ki megfeszítve, hajószéllel. Egy kis problémám volt, azt hiszem nem vertem elég szorosra a kátelek nagy volt a nyílása, és most sem olyan feszes, mint ahogy szerettem volna.

és akkor jöttek a gondok: Az oldalként termésként az újnyílás kátelek esetében, mindkét oldalon kellett ragasztanom az újkat szőpferden, legalább arra is tudni!

Simán beleakadtam az egyik újba, láttható, hogy a rugózási kátelek jól szerepelt, megfogta az újcsövet.

Az újkosár és a felső oldalkételek

Az újkáttétel teljesen kész. Kétféleképpen a vitorlák (egy-két mosogatót biztosan a feleségem!), mivel futóként a káttételt csak akkor tudom csinálni, ha a vitorlák felkötésénél 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 varrásgépet el kell vennem! Kezdek napig a varrásgépet próbálgattam: a gombok, kallantyúk 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 kórozzatok! Bementem a szövőszékbe és kórtam a legközelebbi vitorlaszerelő anyagot, látnyeg, hogy ne selyem vagy tiszta műszál legyen. Végül persze megint kiderült, hogy mire kell (már megnevezettek egyszer, mikor tolmácsolással mentem csornát venni!), de azóta segítették és a készletben sikerült kiválasztani ezt a szerintem egyszerű és kezelhető anyagot. Amint látható a vitorlaszövet kifeszítettem és pontosan felrajzoltam a kárvonalat, a hajtásokat és a varrási vonalakat is.

A dolog szépsége az volt, hogy a Mamoli vitorlázók nélküli makettet készített, így nem volt vitorlarajz hozzá, ezáltal onnan ísszeszededtem rajzokat, másricsként, terveztem!

Kiszabtam a vitorlázókat, megcsináltam a függőleges 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 továbbá-tája 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 tápázás).

Ráfodva az anyagra és nekinyomva a tappancshoz lezörkét és vezetékét is funkcionált, így átvatosan egyenes és párhuzamos lett a varrás. Általában a végére 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 varrósból! Nem vállalok felelőst, köszt ¼m!

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

Azt hiszem a fűleket egy kicsit nagyra hagytam, legkisebbre erre figyelni kell, mert felszerelésnél időtlenél nem lehet ki.

Elmaradtam a dokumentációban, itt már tulajdonképpen szerelésre kész a vitorla. Amikor 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 egy kicsit későbbre tevébe 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 módokat, de néhány részletnél kétségek voltak. Mindenesetre egy darabot kialakítottam a csónak formájú (ez is könnyebben ment, mint gondoltam!) és felcsavaroztam egy rétegelt lemezre, bejelöltem a bordák helyeit és kifertam akkorára, hogy a borda anyagát ázszápon hűzősáncba 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 formára, becsúsztatva a másik oldalon a furatba, ezek tartják a helyén a bordákat. Az egyik felismerem az volt, hogy a végén a csónakot levágva a formájára szétvágjuk az egészet, ezért a pájkával jól megvasaltam, ezért látszik a párkálóidő, de azért vigyáztam, hogy ne el.

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

Elkészült a palánkózs, egy-két helyen látni részt, felnyelés-köt a láncok kiegészítet, de emlémem az egész hajószigetelést az apró hibáikkal.

Lejártam a csónakot a mesterdarabokból és nagyon megkínnyebbíttem, hogy nem nyál-ít szét, a palánkok (no meg borda rész) szőpen megtartották a formájukat.

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

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

A kősz csónak.

Ha egyszer elkezdek dolgozni!

Előkapartam szerszámkészletet, mikor elkezdtem a horgonyok készítését. Végre egy kis fém!!! Mintha több darabból 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 megvizsgáltam részletével, megcsiszoltam és festettem. A fa abroncsait a nájlal javítottam be. A boroskupakos aluféltől (lásd 2. rész) készíttettem, ennek csak az a baja, hogy nehezen viseli el magán a festéket, főleg az éleken.

Már csak a lampa 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. Járó részlet és egy kis térfogat hozzá, nagy mozdulatokat nem kell végezni!

Az ideiglenesen íves szerkezetű lampa.

A kész lampa lefestve, és ami nem látszik (bár jobban tudnák fotózni!), be van áztatva.

Készíttettem egy kis segédasztalt a kábelkötetek gyártásához: nagyon egyszerűen egy fadarabot kifogattam szerszögek mellett (egy tizeddel nagyobb, hogy kábel ki lehessen húzni), betoltam a szerszögeket, rátekertem a kábeleket és matt lakkal bekentem. Szárítás után a szerszögeket kihúvva, 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, illetve a szinten ráadásoként készített károk fogás szarvak.

•gy aztán tele lett a fedélzet!

Hosszasan próbálkoztam a vízszelők készítésével, be kell vallanom, az egész hajóépítésben ez fogott ki legjobban. Használtam textilfilcet, ilyen-olyan festéket, selymet, vízszelők! Futott, nem volt egyenes, nem tetszett a szél-ne! Feladtam!

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

Amiről nem írtam, az a futókábelzet készítése, de nem is tudok mit mondani róla, mivel logikus és szövegben el lehet vezetgetni a kábeleket. Csak annyit, hogy először pillanatragasztóval rögzítettem a csomókat, ha egy kicsit több kerül a vízre, kifehéredett és egy gámmal keletkezett, így ájtáltam a hígított matt lakkra, ezt beszéj a kábelre és megkeményedik azonnal, hogy látszódna.

Egy kábel az árbákosjáról.

Van egy fénypászka ismerősöm, úgy gondoltam, megöröme a hajóm, hogy normális minőségben meg legyen a kábel. •gy aztán elvittem a gyereket! •me néhány fotó a teljesen elkészült Golden Hind-ről.

•

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, bittorlást kaptam, technikákat lestem el és találkoztam egy remek kis társasággal. Köszönet az egész legényeknek, különösen az admirálisnak és Maszatomynak. (Készítésk - a szerk.)

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