

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 végjajjak bele.

Az utájn felgyorsultak az események: ki tudtam alakítani otthon egy kis máshelyecskeket, valamint Siófokon (Hajásmakettező Találkozó) nagyon sokat láttam, tanultam, és lendületemben úgy gondoltam, nem lehetetlen megépíteni egy hajást. Egy készlet vásárlásait eleve elvettem, mivel nagyon drágáinak találtam és a máshelyszerszámozással egyúttal sokba került volna, ezért egyértelmű volt, hogy teljesen saját készítésű lesz makett.

Hosszas bányászás, tárgypregálás után a Golden Hind elkészítésével 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 róla konkrét adatok, ezért egy bizonyos szabadságot kaptam a kidolgozásra (szótnéztem: 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 belebonyolódni az átalakításba, ezek a rajzok már beváltak!?!)

Á

Minden szöveg haladt, kívágtam a gerincet, a bordákat (4-es rétegelt lemezből), csak a kálcákát asztali dekopírás mentünk (vagyis ez a vízhatlakság és a víznyelőkészítés, ha kálcákát ránk valamit!) és az állsszerakásakor kiderült, hogy a 10-es borda sem magasságra, sem szélességre, formára nem illik bele a kálcákába. Ásztat kívágtam helyette és igyekeztem kiszobrászkodni a formát. Másodjára talán sikerült, majd a

palánkoszárak kiderül.

Á

Ásszeragasztás elátt kiszabtam a fedőlapokat, 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 fedőlapokhoz magam készíttettem rögzített lemezt, sehol nem kaptam 1,5 vastagságú: kőt 0,7-es furnőrt száliránnyal keresztben ásszerasztottam. Tudom, nem szabványos, mivel mindig páratlan számú lapnak kell lenni, de szerencsére nem hódott el, tőkéletesen lehetett vele dolgozni.

Á

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

Á

Felavattam a fűrészeszet: feldaraboltam a "pallókat". A felsőbb fedőlapok alatti területeken le kell rakni deszkákat, mivel azok felragasztása után kőrőlményes "bebőjni". Kőzárópen végigvezettem, hogy a padlózat folyamatos legyen.

Á

A hajó orr és far részénél a fűrészes betéteket kellett felragasztani. Kőlátnál sen az orrnál szenvedtem meg: alig megfogható alakja van, végül kőzáró'l kinagyoltam, majd felragasztva adtam meg a végleges 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-tetem 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 palánkozást és mondhatom könnyebben ment, mint gondoltam. A kápen láthatóak a szorítóak a munka közben. A palánkokat vegyes módszerrel hajlítottam, az orronál a konzervdobozos, gázárgás technikával, vagyis meleg-tással 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 gámbolylyogni 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 fátáca csak fölig megoldott, má-nuszos idő estén nem árdemes bemelegíteni, ezért olyan alkatrészeket vettem elére, melyeket a lakásban is lehet csinálni. Nekikezdtem az ágyákhöz, a kocs oldalának profiljára martam egy láccet és ezt szeletelve kaptam meg az oldallapokat.

Â

A kerekeket szintén szeletelés módszerrel készíttettem kis esztergályt csévékből, a tengelyekhez kártyefájból fészkeltem láncokat, majd csiszolva kerekíttettem le a végeket. Láthatóak a feldarabolt oldallapok is.

Â

Az egyéves csévéket egy esztergályos kollégám "gámbólytette", mivel 8+4 évesről van szó, nem akartam ennyi időt várni. Szóval megcsinálta, de mielőtt valaki bejelentkezne, elrúgom, hogy a végére elég nyúgós volt.

Â

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

Â

Mivel hideg van, elkészítettem a többi kocsit is, már csak az egyéves csévéket lefogatom vasalásokat kell megcsinálnom.

Â

Elkezdtem az ajtókat és ablakokat, itt szerelmesedtem bele a keretelésbe! Főszelvény is jár lehet (0,5x1 mm-es léceket választottam meg), de ezeket az á-veket szinte pillanatok alatt csiszoltam ki: nem tárt, nem hasadt. Végre a Szuperinfá is jár valamire: A kereteket összeállítottam az ájszagra is leragasztottam, á-gy lett egy kis alapja, az ajtólap léceit is állszetartja, az árt Szuperinfá, mert ez elég vkony papírr.

Á

Az ablakok végül több rétegű állnak: alapja az ájszág, ezután ismét egy vkony papírral keretezik sárga (mondjuk, hogy Sir Francis Drake tórköpet tanulmányoz gyertyafényen!), majd egy álltszám anyag lap (1/4veget imitálva), a rácsozat pedig anyag szunyoghál, egy kicsit rombuszosra hova metél székkel lefestve.

Á

Az ajtókat és ágyak vasalatát, egy borosveg zárral állítottam, mely 0,15mm vastag alumínium, ezt nagyon könnyű volt darabolni, hajlítani, például a sarokvas 0,5-ös rózdra van tekerve, á-gy ha 1/4lét csinált volna meg az ajtólapot, akár nyílra is. A szegecseket (vagy csavarokat?) egy legénylyett hegyű biztosítással domborítottam az alumíniumba hátulra, majd eléllt egy kicsit kiegyengettem, festettem, felragasztottam a helyre. Itt emlétem meg, hogy ez a fotás is nem megy töl jár, el szerettel késztek homályos köveket, itt meg kök a matt fevasalás!

Á

A nyíl-lásjárak kész.

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 műretek árkeltésére.

Â

Továbbra is a lakásban véggezhetők munkálatokat folytattam, elkezdtem a dő-szű-tá'elemek faragását. Kiterjedt használtam, indigával 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 fát! Ezek után nem áztattam, szikával végtam le, kinyel mivel ez a ragasztó nem lesz túl kemény, inkább gumiszerű marad.

Â

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

Â

Itt vannak az aprósajgok nyersen, nhol egy kicsit egyszerstve: pl. Anjou lilium.

Â

Ez itt a htsz rász sszerakva. A c-merrel megkzdttem, az illatbrzolon még van javítani val (napocskafej orozlín, kengurusz sárkány!!!!)

Â

A festéssel talín javult valamicsköt a c-mer. Messziről jobban néz ki!

Â

Időközben még befejeztem a f'fedézet pallásait és beburkoltam a mellvéddek belső oldalait.

Â

Folytatódott a palánkkozás, de az alsó részénél már szűgtem a palánkokat, mivel majd felfelé 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 felől a bordákat, kicsit tartottam tőle, ezért ezeken a palánkokat is beragasztottam, hogy ne essen szét, mikor kivágom a bordákat. Először vízszintesen fúrásztárcsával 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 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.

Izgató, 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 aláfolyni a festÁk!

A víz-vonal alatti részt szírpisztollyal festettem, a gy elte maszkolással pontosan meghatároztam a festés vonalát, majd szigetelással és ársárgapárral becsomagoltam a nem festendő részt.

A gy szípen lefójtam fehérré. Látthatóan kőcsavar a gerincen, ide kő M3-as menetet fórtam, ezzel lesz rögzítve a talpához, illetve a kősbőbbiekben márg mársra 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 kellennem: a kőfogószégeket. De megakadt a szemem ezen az esztergált fogpiszkálón, és az jutott eszembe, hogy ez nekem van elnagyolva: le kell venni a kőt a fogóból, a fejrészen meg kell igazítani a rögzítést, a mársik fogót pedig ki kell hegyezni. Ez a fogpiszkáló kb. 2,5 mm átmérőjű, a gy pont hőzsan belement a Proxon 2,35-es patronjába, tőreszeléssel és csiszoláspárral kőnnyedőn ki lehetett alakítani a vőgső formát. Az ötvenegyhány darabot dőlután megcsináltam.

A fedőzet egy része "berendezve".

A kisebb alkatrészek lakkozása, lészésnek a kis tartólapok is, melyeket rögzítettem hajlítottam.

A hajótest, lakkozásra elkészítve. Itt alkalmaztam az M3-as furatokat: egy kis tartólapot készíttettem rögzített lemezből, amelyre felcsavaroztam a hajót, a forgatható sáuba befogva teljesen körbe tudom lakkozni, kivéve a kicsi foltot a gerinc alján, de ez utólag könnyen és láthatatlanul pótolható. Így nem kell több részletben lakkozni (festeni).

Megjött a segítségem: Renita

A Proxon gépnek már rögzítettem egy kis felfogólapot, melyet már többször is tudtam használni. Nem egy exkluzív kivétel, de a csónak teljesen megfelel, például most a macskafejek végső kialakítására.

Rudakat esztergáltam, felszeleteltem, majd egy sablonban kifertam a macskafejeket, ugyanezzel az osztással befertam egy hengeres sáuba, mely befogható a kisgépbe, és kis csapocskákat ragasztottam bele. Ezekre felhözva tölteszelvel és csiszológéppel alakítottam ki a körbefutó nőt és gőmbőllytettem le a szemecskéket.

A jól bevált fogpiszkálóval és módszerrel políroztam az alkatrészeket.

Készíttettem egy kis hajlított készletet, hogy egyformák legyenek a vasalatok, látható, hogy rögzítettem a készletet belekivéve ánnal forrasztottam össze, majd reszeltem, csiszoltam, festettem.

Lefestve az űsszes "vas". Jobb oldalon a kormánylapít pítjai rőzlemezbe'l, alul az űgyőnyű-űs ablakblűjnak zsanőjai alulemezbe'l (a műr emlű-tett borosűveg zűrűűia) 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 űszeragasztottam, 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 űszeragasztani.

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 kűtőverő, a csigűk kőszű-tőse, a kűtőzet felőpű-tőse, varrűsa. Az elmaradt mentűcsűnakot űs horgonyokat azt hiszem, a vőgőre hagyom.

Elkezdtem a kőttőlcsigák készítését a már ismert darabolás módszerrel: a lécnek nagy oldalába kb. 0,5 mm-tot martam, majd a kőttőlcsigával visszahelyeztem.

A Proxonhoz csináltam csiszolótárcsákat, a megasztalt alapra kőttőlcsigák ragasztásához ragasztottam fel a bakelitlappal kibarabolt csiszolópapírt, így könnyen cserélhető a papír.

Egy egyszerű csiszolószerkezetet készítettem, hogy a csigák lekerekítései egyformák legyenek. A kis asztaltálcára fejtettem a csigák marva (minden csigához 3-3 fűle kell), ezeket behelyeztem a csigákat és elforgattam a csiszolótárcsa előtt. Szóval minden csigának egy szomszédja volt: minden csigának hat oldalát kellett megcsiszolni. Végül felmáztalattam!

Ezek a legkisebb kőttőlcsigák kőttőlbecsiszolgatva. Ki hinné, hogy ez 167 db!!!

Csak nem tetszettek igazán a géppel lekerekített csigák, így közben még kőttőlcsigák készítését tettem mindet. Ezt azért csináltam, mivel a csigák maradtak a sarkok, és azt tapasztaltam, hogy pácolásakor szeret szétmenni az éleken. Itt kell megjegyezni, ennyi munka után, így látom soha nem fogok feladni ahhoz, hogy szerelt csigákat készítsék, esetleg nyugdíjas koromban!

Megkezdtem a kőttőlcsigák felszerelését. Mivel ez már csak kőttőlcsigák és csőrna hulladékokkal jár, bekészítettem a most már perfect vagyok Balázs és Mária showját, igaz csak rádiójáték szinten.

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

Égy néznek ki a megfeszítés előtt.

A hajószél felkötéséhez egy számvázat használtam. Főleggelmeimmel ellentétben egészen jól lehetett halmozni a szélrel.

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

És akkor jött a gondok: Az oldalként termésként az új nyelési kátelek esetében, mindkét oldalon kellett ragasztanom az újakat szűp ferdén, 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 új kátelek teljesen kész. Kétféleképpen a vitorlák (egy-két mosogatót biztosan meg kell tenni a feleségem!), mivel a kátelek 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! Kezdetek napján a varrásgépet próbáltam: 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 kezdjék! Bementem a szövetboltba és kaptam 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 cserélni), de az új segített 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 szempontja az volt, hogy a Mamoli vitorlázók nélkül a makett készítése, így nem volt vitorlarajz hozzá, ezért onnan írtam le a rajzokat, másrészt természetesen, terveztem!

Kiszabtam a vitorlázókat, megcsináltam a fűzővel és a fűzővel, ezeket először 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 továbbája hajlamos volt fölrenyomni anyagot, pedig ezen a részen látszik meg legjobban, ha nem pírhuzaamos a vitorla széle és a szegévarrás. Ezért készítettem egy kis segédeszkázt: egy fa léc (ami egyenes!) csiszolópapírt ragasztottam, ez jól tapad a vitorlaanyaghoz (mint a tőpázár).

Ráfodva az anyagra és nekinyomva a tappancshoz lezörkét és vezetékét is funkcionált, így ávatosan egyenes és pírhuzaamos 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 varrósból! Nem vállalok ártást, köztöm!

A vitorla szélességéhez hozzátartozik a kábel felvarrása, ezt már kézzel ártgattam a TV előt, mint áregényim házmázt. Tulajdonképpen ez előg jól haladt, a rengeteg ártás ellenére is.

Azt hiszem a fűleket egy kicsit nagyra hagytam, legkifejelebb erre figyelnem kell, mert felszerelésnél időtlenül néz 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 átártam ki a toldatvitorla és a vitorláról felkötéshez szükséges lyukakat. Felkötöttem a toldatvitorlát, majd egy kicsit későbbre teába áztattam, hogy ne ferekek maradjanak. Ezután felcsomoztam a vitorlát a rudakra, majd az elre megkötöttem a csigákat is felszereltem.

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

A hajá 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 tegelelt lemezre, bejelöltem a bordák helyeit és kifertam akkorára, hogy a borda anyagát észszop hűzősanâ• bele lehessen

A bordákat először kis részekbe kellett hajtani, ezért mindent bevettem: először beállítottam, majd az egyik oldalon beraktam a lyukba a borda egyik végét, forrasztópájkával melegítve behajtottam a formára, becsiszolva 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 párkálódás, de azért vigyáztam, hogy ne el.

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

Elkészítettem a palánkózt is, egy-két helyen látni részt, felnyelés-köt a láncok kiterítését, de emlémem az egész hajó figyelmet az apró hibákról.

Levágtam a csónakot a mesterdarabról és nagyon megkérlek, hogy nem nyá-ít szét, a palánkok (no meg borda rész) szépen 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!

Elsőként szerszámkészítési mőltamat, 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 részleteivel, megcsiszoltam és festettem. A fa bronzsáit a nájlal jól bevarrított boroskupakos alufóliával (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 szerszámokkal vágtam, részletek ki. Járás részlete és egy kis térfogat hozzá, nagy mozdulatokat nem kell végezni!

Az ideiglenesen íves szerkezetű 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 szögekkel (egy tizeddel nagyobb, hogy kábel ki lehessen húzni), betoltam a szöveget, rátekertem a kábeleket és matt lakkal bekentem. Szárítás után a szöveget 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 írtam a kajaktegek és a szintén ráadásoként készített kajakfogó szarvak.

•gy aztán tele lett a fedélzet!

Hosszasan próbálkoztam a vízszélkés készítésével, be kell vallanom, az egész hajóépítésben ez fogott ki jobban. Használtam textilfilcet, ilyen-olyan festéket, selymet, vízsznatát! 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 futókészlet készítése, de nem is tudok mit mondani róla, mivel logikus és szövegben el lehet vezetgetni a kajakteket. Csak annyit, hogy először pillanatragasztással rögzítettem a csomókat, ha egy kicsit több kerül a vízre, kifehéredett és egy gámmal keletkezett, így átálltam a hígított matt lakkra, ezt beszéj a kajakról és megkéményedik azonnal, hogy írtam.

Egy kajakzeli az új rakosjáról.

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

•

Â

Â

Â

Â

Bekerült a vitrinbe. Kérem SZ!!!

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. (Köszönetek - a szerk.)

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