

# A Golden Hind Áp-tÁse

Contributed by wercome  
2005. February 27. Sunday 10:40  
Last Updated 2007. September 06. Thursday 12:35

There are no translations available

Miért a rajtaltam erre a honlapra, Árléldétt bennem a gondolat, hogy tbb máanyaghá<sup>3</sup> utjn belekezdjek egy hajás Áp-tÁsebe, de mindig halogattam, nem igazjn tudtam, hogy is vjgjak bele.

Azutjn felgyorsultak az események: ki tudtam alak-tani otthon egy kis máhelyecske<sup>0</sup>t, valamint Si<sup>3</sup>fokon (Haj<sup>3</sup>makettez<sup>3</sup> Tal<sup>3</sup>lkoz<sup>3</sup>) nagyon sokat láttam, tanultam, Ás lend<sup>1</sup>letemben Ágy gondoltam, nem lehetetlen megÁp-teni fáb<sup>3</sup>l egy haj<sup>3</sup>t. Egy kÁszlet vÁsÁrlÁsÁjt eleve elvettem, mivel nagyon drÁgÁnak találtam Ás a má felszersÁjmozÁsÁival egy<sup>1</sup>tt t<sup>0</sup> sokba kerÁlt volna, ezÁrt egyÁrtelm<sup>±</sup> volt, hogy teljesen sajÁjt kÁsz-tÁsÁ± lesz makett.

Hosszas bÁngÁszÁs, tÁprengÁs utjn a Golden Hind elkÁsz-tÁse mellett dÁntÁttem tbb ok miatt:

- SzÁp haj<sup>3</sup>, de nem t<sup>0</sup>l nagy Ás bonyolult (csak 12 Ágy<sup>0</sup> van rajta)
- ElÁg rÁszletes rajzot találtam (Mamoli)
- Gyerekkorom egyik kedvenc tÁmÁja volt a "KirÁlynÁ kalÁza"
- Nincsenek rÁla konkrÁt adatok, ezÁrt egy bizonyos szabadsÁgot kaptam a kidolgozÁsÁra (szÁtnÁztem: minden elkÁsz-tett makett kÁlÁnbÁzik, ki tudja milyen volt az eredeti?!)

Téhjt a Mamoli (1:53) rajza alapjn kezdtem el. FurcsÁnak találtam ezt a máretárÁnyt, de kezdÁkÁnt nem akartam belebonyolÁdni az Átalak-tÁsba, ezek a rajzok májr bevÁltak!?!)

Á

Minden szÁpen haladt, kivÁgtam a gerincet, a bordÁkat (4-es rÁtegelt lemezbÁl), csak a kÁlcsÁnkÁrt asztali dekop-rfÁrÁsz ment tÁnkre (vÁgÁl is ez vÁrhat<sup>3</sup> Ás tÁrvÁnyszerÁ±, ha kÁlcsÁnkÁrÁ<sup>1</sup>nk valamit!) Ás az allÁsszerakÁsakor kiderÁlt, hogy a 10-es borda sem magassÁgra, sem szÁlessÁgre, formÁra nem illik bele a kÁrnyezetÁbe. Ášjat vÁgtam helyette Ás igyekeztem kiszobrÁszkodni a formÁt. MÁsodjÁra talÁjn sikerÁlt, majd a

palánkoszáraknál kiderül.

Â

Âsszeragasztás elátt 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, tőnkétesen 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 kőrlálmányes "bebjni". Kőzopen végigvezettem, hogy a padlázat folyamatos legyen.

Â

A hajó orr és far részénél a tőlmő betéteket kellett felragasztani. Kőlálmősen 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 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 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 ágyához, a kocs oldalának profiljára mertem egy láccet és ezt szeletelve kaptam meg az oldallapokat.

Â

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

Â

Az űgyűcsűveket egy esztergályos kollégám "gűmbűlyűtette", mivel 8+4 űgyűrű van szű, nem akartam ennyi űntűgetni. Szűpen megcsinűlta, de mielőtt valaki bejelentkezne, elűrulom, hogy a vűgűre elűg nyűgűs volt.

Â

űme a protűpus, egy 24 lb-s űgyű.

Â

Mivel hideg van, elkűszűlt a tűbbi kocsis is, műr csak az űgyűcsűveket lefogatű vasalűsokat kell megcsinűlnom.

Â

Elkezdtem az ajtókat és ablakokat, itt szerelmesedtem bele a keretkészítésbe! Főszelvény is kész lehet (0,5x1 mm-es céklékkel készítem majd), de ezeket az ablakokat szinte pillanatok alatt csiszoltam ki: nem törtem, nem hasadt. Végre a Szuperinfá is kész valamire: A kereteket összeállítottam az ajtószíjra is leragasztottam, így lett egy kis alapja, az ajtólap láncokat is készíthetem, az új Szuperinfá, mert ez elég jó vitorla papírral.

Á

Az ablakok végül a tálba kerülnek: alapja az ajtószíj, ezután ismét egy vitorla papírral készíthetjük a szíjra (mondjuk, hogy Sir Francis Drake tálakat tanulmányoz gyertyafényben!), majd egy átlátszó műanyag lap (1/4 véget imitálva), a rácsokat pedig műanyag szunyoghálóval, egy kicsit rombuszosra hözve metálszalaggal lefestve.

Á

Az ajtókat és a gyök vasalatát, egy boros végű szálalával készítem, mely 0,15mm vastag alumínium, ezt nagyon könnyű volt darabolni, hajlítani, például a sarokvas 0,5-ös rózsdára van tekerve, így ha a lánc csinálat volna meg az ajtólapot, akár nyílna is. A szegecsket (vagy csavarokat?) egy legényemberrel tett hegyű biztosítékkel domborítottam az alumíniumba hőtűrő, majd elhelyeztem egy kicsit kiegyengettem, festettem, felragasztottam a helyére. Itt emlétem meg, hogy ez a fotó is nem megy tőlem, elismeréssel köszönetek homályos képeket, itt meg kérek a matt fényű vasalás!

Á

A nyílnak készítek 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 árkeltetésére.

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 kinyerőn 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, kinyerőn 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 hts rász sszerakva. A c-merrel megkzdttem, az illatbrzolson mg van javtani val (napocskafej orozlín, kenguruszer srkiny!!!!)

Â

A festssel talín javult valamicsköt a c-mer. Messzir' jobban nöz ki!

Â

Idkzben mg befejeztem a f'fedzet pallzst Ás beburkoltam a mellvdek bels' oldaljt.

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. Mátyanyagból vágtam kis aljátékokat, 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 selya 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 fedélnél a bordákat, kicsit tartottam tőle, ezért ezeket 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 jöttön 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 szellőzőrácsokkal. A kápen balra jobbra kivehető elkészítési folyamat, ez teljesen egyezik a szakanyagokban 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. Amárkírdtem egy keveset, ugyanis felrakás elát a Áceket szőpen bepícoltam diópcal, hogy sÁtebbek legyenek, mint a hajástest. 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 haján pedig íjtni, hogy Ágy kiíjzott 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-tettem 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 háts rÁsz.

Az orr rÁcsozata.

Az orr falai maszkolás Ás festÁs kÁzben. Itt kell megemlítenem, hogy a Tamiya maszkolászalag remekül 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 az alsó részekkel becsomagoltam a nem festendő részt.

A gy szípen lefújtam fehérré. Látthatóan a kőcsavar a gerincen, ide a kőcs M3-as menetet fűrtam, ezzel lesz rögzítve a talpához, illetve a kőcsámbikben a kőcs másra is használom ezeket a furatokat.

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

A hajás elkezdése óta úgy gondoltam, hogy egy fajta alkatrész lesz, amit biztosan meg kell vennem: a kőcsfogcszegeket. De megakadt a szemem ezen az esztergált fogpiszkálón, és az jutott eszembe, hogy ez nekem van elnyolva: le kell venni a kőcsot a vízszintre, a fejrészen meg kell igazítani a vízdiuszt, a mäsik vízszintet pedig ki kell hegyezni. Ez a fogpiszkálás kb. 2,5 mm átmérőjű, a gy pont hözán belement a Proxon 2,35-es patronjába, tőrszelővel és csiszolópaprral könnyedén ki lehetett alakítani a kívánt formát. Az ötvenegyhány darabot dőltőn megcsináltam.

A fedőzet egy része "berendezve".

A kisebb alkatrészek lakkozása, lésztásznak 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 jót tudtam 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 jót bevőlt fogpiszkálás módszerrel pőcoltam az alkatrészeket.

Készítettem 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 pántjai rögzílemezbe'l, alul az Őgyőnyő-lás ablakblájinak zsanőjai alulemezbe'l (a már említett borosveg zárlásia) kőszőlték.

A kormánylapát felszerelve.

Kősz a fedőzet, minden felkerőlt a helyre.

Az Őrbőcök a kosarakkal, melyekkel volt egy kis kalandom: a sok kis alkatrőszbe'l Ősszeragasztottam, majd vizes pőccal lekentem. Kőlőnősen a kerek körőtrősz teljesen megdobta magát Ős szőtesett az egősz. Őjra bepőcoltam Ős kőző szorő-tva szőradt meg, Őgy megtartotta a formőjőit Ős lehetett Őjra Ősszeragasztani.

Szobrősz biztos nem leszek, de azőrt prőbőjőlkoztam. Ha valakinek nem vilőgos, ez szarvastehőnefej!

Felragasztottam a dő-sző-tőseket, valamint felkerőlték 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.

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

A Proxonhoz csináltam csiszolókorcsákat, a megasztartó alapra kőttőlcsigát ragasztószalagot tettem és erre ragasztottam fel a bórakivágyával kibarabolt csiszolópapírt, így könnyen cserélhető a papír.

Egy egyszerű csiszoló szerkezetet készítettem, hogy a csigák lekerekítései egyformák legyenek. A kis esztartó fejekbe nyakok lettek marva ( minden körhöz 3-3 fémle kell ), ezeket behelyeztem a csigákat és elforgattam a csiszolókorcsa előt. Szópen a kőttőlcsigát, egy szőpsőghibája volt: minden csigának hat oldalát kellett megcsiszolni. vége felől már elöggőntam!

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

Csak nem tetszettek igazán a gőppel lekerekített csigák, így közben még kőttőlcsigát készítettem mindet. Ezt az csináltam, mivel a lések maradtak a sarkok, és azt tapasztaltam, hogy pácolásakor szeret szársádni az éleken. Itt ke megjegyeznem, ennyi munka után, így látom soha nem fogok felnőni ahhoz, hogy szerelt csigákat készítssek, esetleg nyugdíjas koromban!

Megkezdtem a kőttőlcsigák felszerelését. Mivel ez már csak kőttőlcsigák és cőrna hulladékokkal jár, bekőttőlcsigát a most már perfect vagyok Balázs és Mária showbő, igaz csak rádiószintén.

Az oldalként 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 számszót használtam. Féllelmeimmel ellentétben egész jól lehetett halmozni a széllel.

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

És akkor jött a gondok: Az oldalkénti természetesen az egyéni- és kézi zsepőre esett el, mindkét oldalon kellett ragasztanom az egyéniakat szőpferdőn, legalább arra is tudnak látni!

Simán beleakadtam az egyik egyéniébe, látható, hogy a rugózárt kaptam jól szerepelt, megfogta az egyéniécsövet.

Az ábrákhoz és a felső oldalkéntek

Az állókénti teljesen kész. Kétféleképpen a vitorlák (egy-két mosogatót biztosan meg kell tenni a feleslegem!), mivel futókénti csak akkor tudom csinálni, ha a vitorlák felkötésénél a vitorlarudakra.

Nagy nehezen elkezdtem a vitorlájik készítését, ugyanis ha egy ój, teljesen idegen dologgal találkozom, akkor azt â€º meg szoktam gondolniâ€º. A varrás is ide tartozik, nem gondoltam volna, hogy egyszer varrógépet elâ€ºl! Kezdek napig a varrógépet próbálgattam: a gombok, kallantyók mit változtatnak, milyen szoros fűket árdemes használni, hogy kell befűzni az alsó és felső szíjat, tudok-e egyáltalán egyenesen haladniâ€º, stb.

Beszereztem a vitorlaanyagot, hogy milyen, ne kódezzék! Bementem a â€ºrűsboltbaâ€º és kórtem a legvökon vöszonszerâ€º anyagot, lányeg, hogy ne selyem vagy tiszta mûszál legyen. Vöggâ€ºl persze megint kiderült, hogy mire kell ( mör megnözegettek egyszer, mikor tolámörâ€ºvel mentem cörnört venni!), de azört segöttek és a köszletbâ€º sikerült kiválasztani ezt a szerintem egösz jás és kezelhetâ€º anyagot. Amint lájthatâ€º a vösznat kifeszöttem és pontosan felrajzoltam a körvonalat, a hajtöjsokat és a varrösi vonalakat is.

A dolog köpsöge az volt, hogy a Mamoli vitorlájik nökâ€ºli makettet köszötett, ägy nem volt vitorlarajz hozzâ€º, ezö onnan ässzeszedegtettem rajzokat, möricsköttem, tervezgettem!

Kiszabtam a vitorlájikat, megcsinöltam a fögöleges ässzevarröjsok imitölöjst, ezeket elög gyorsan és egyenesen lehetett varrni. Ezután a vitorla szögösöhez 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 segédasztalt: egy fa lácre (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 vőge 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 varrásb! Nem vállalok állítást, kosztál!m!

A vitorla szegéséhez hozzátartozik a kátfelvarrása, ezt már kézzel állítottam a TV elétt, mint állreganyám halmazst. Tulajdonképpen ez előg jól haladt, a rengeteg állás ellenére is.

Azt hiszem a fűleket egy kicsit nagyra hagytam, legkészebb 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 áttettem ki a toldatvitorla és a vitorláról felkötéshez szükséges lyukakat. Felkötöttem a toldatvitorlát, majd egy kicsit 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 észszop hozásán 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 párrkálódás, de azért vigyáztam, hogy ne el.

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

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

Levágtam a csónakot a mesterdarabról és nagyon megkérlek, hogy nem nyáltsa, a palánkok (no meg borda rész) 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 mottómat, 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 megigazítottam részletével, 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 szerszemből vágtam, részletek ki. Járás részlete 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 átvéve.

Készíttettem egy kis segédasztalt a kábelkötetek gyártásához: nagyon egyszerűen egy fadarabot kifogattam szögek mentén (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 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 jobban. Használtam textilfilcet, ilyen-olyan festéket, selymet, vízsznatát! 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 futóka felület készítése, de nem is tudok mit mondani róla, mivel logikus és szövegben el lehet vezetgetni a károkra. Csak annyit, hogy először pillanatragasztással rögzítettem a csomókat, ha egy kicsit több kerül rá, kifehéredett és egy gámmal keletkezett, így írtam a hígított matt lakkra, ezt beszívja a károkba és megkeményedik anélkül, hogy látszana.

Egy károk az árbákosjáról.

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

•

Â

Â

Â

Â

Bekerült a vitrinbe. Kérem SZ!!!

Meg kell említenem, hogy valójában én legsoha 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 megépítését: Mordaunt (1681)