

A Golden Star brigg 1:150-tal

Hozzáadta: Gateway
2007. május 03. Csütörtök 18:30
Utolsó frissítés 2007. szeptember 05. Szerda 22:24

Az interneten való böngészés közben akadtam rá; kávéinfóle hajászal és hajás makettekkel foglalkozó oldalakra. Nagyon megtetszett a <http://hajomakett.hu> oldalon található cikkek hangvitele és a sok praktikus tanács, amivel a tagok segítettek egymást. Nagyon hasznosak és látványosak a kávéinfóle fotósorozatok és leírások, amelyek egy jó makett elkészítését mutatják be.

Bevezetés

Mivel jómagam is rendelkezem makettesi múltal (mely főleg máanyag repülőgéppel és 1:150-es hajóval) úgy gondolom, hogy belevágok és megpróbálok elkészíteni egy fa hajás makettet. A hajás is már nagyon régóta érdekelt, sok ez kapcsolatos könyvem van. Páratlan szerencsével sikerült megszereznem a hármas Marjai fűle hajás makettet, kávényel is egy antikváriumból. Természetesen nekem is az ismert "Keményes" viltózat jutott, amit a gyakori forgatás csak to rontott. Majd megpróbálok valahol jórakövetni. A hiányzó szerszámokat megvásároltam, a pincébe fiam segétséggel lecipeltem egy régi asztalt és kialakítottam a makettesi helyemet.

A feltételek készen álltak, most jött a nagy kérdés: melyik legyen az első hajás? A "Kemmodel" honlapján akadt számomra ideális hajásra a Mantua cég "Golden Star" nevezetű briggje. Viszonylag egyszerű kivitel, de azonnal felszerelhető. (Ezt opcionálisan kávényel lehet megrendelni egy pár euróért.) Mretarány: 1:150, a makett hossza 520 mm. Nem utolsósorban, hogy az ára 20 ezer forint alatt van, így ha véletlenül kifogna rajtam, nem kibíratatlan veszteség. Interneten megrendeltem a hajást és vártam. A közben idét arra használtam fel, hogy keressek némi segétséget az interneten. (Lassan kitaláljátok, hogy szímmá-technikával foglalkozom J). Amit találtam az a Dry Dock Model honlapja volt, amin "Mindmaster" kávényel fotókat a saját hajójának állásáról. A köpet tanulmányaimból, hogy én egy pár dolgot másköppen valósított meg.

Nemsokára megérkezett postán a várva várt hajás és a megrendelt katalógus. (Kávényel a Kemmodel kávényel munkatársának Nagy Tibornak és Várás Lászlónak akik gyorsan beszerezték és eljuttatták a megrendelt makettet.) hajás meg van, indulhat az állászerelés!

{mospagebreak title="1. rész"}

Első lépés a hajás dobozával és a rajta található fotó tanulmányozásával. Vajon az enyém is jó fog kinézni? Na de lássuk, mi van a dobozban belül!

Napfényre kerültek az alkatrészek! A rögzített lemezből készített gerinc és bordázat, a palánk anyaga és a csomagolásban lévő átfittingek. Majr az első látszólagra feltűnt, hogy ez egy kezdőknek szánt makett egyszerre alkalmas. Ez az egyszerre jellegű fedőlapokat is, amelyek 2mm-es rögzített lemezből készültek. Na és a fedőlapok borítók deszkák? A hajpadló? Hát az, bizony itt nincs! Valami megoldást kell találni, mert ez bizony egy elgigonytelenül mutat. Megnéztem a Dry Dock Modell-t, de az itt található megoldás is elgigonytató kiábrándító volt. Itt a fedőlapok átpalánkozása és ceruzával és vonalzóval történő. L Valahogy hajpallót kell készíteni! Elővettem kárpitot és ebből kiszámtam a fedőlapokat borítók deszkák mőreteit. Volt otthon 0,75 mm vastag bők furnő (hasított) lemez, amiből elkezdtem sniccerrel egyesével lesabni a hajpallókat. Mintegy 200 db kis lapocskát vőle és csiszoltam meg, amit egyesével felragasztottam a fedőlapokra. Kezdsnek jő volt!

(Azta beszőtem egy profi hajpőpő-tő ismerő'sőmmel, aki mosolyogva azt javasolta, hogy legkőzelebb egy cső-kő vőgjam le a deszkákat és a hosszőit hőromszőglető tőreszelővel reszeljem be. A őtvőny ugyan az, az elkősző-tő viszont sokkal gyorsabb és nem csőszkőlnak el a lapocskák.) Hőit majd legkőzelebb! A ősek kitőltőre vizes bő folyőkony őit hasznőltam, ezt kősbőbb majd befogja a pőic és őgy a toldőisoknőil szőpen besőttődik.

Elkészőtek a fedőlapok! ősszerasztottam a bordákat és a gerincet, majd felraktam a fedőlapokat. Lelkesedő felraktam az első palánkot is. Termőszetesen ez volt az ősszes kőző a legkőnyebb. Kezdetben nagyon tartottam a palánkozőstő, az ővek hajlő-tőstő. Tőbbfőle mődszer kőző a pőkőis melegő-tő vőjt be a legjobban.

Heteket vett őnybe a palánkok felrakősa, de egyszer csak kősz lett! A palánkok rőgző-tősnő bevettem minő amivel csak sző-tani lehet. Gumigőrő, sző-tőcsipesz illetve jő bevőlt az un. tőrkőptő. A munka azőrt is tartott sokőig, mert meg kellett vőrni a kővetkező palánk felrakősinőil az előzőleg felrakott őcnő a ragasztő megkőttő. Ragasztő a őEmfibois 885ő tő-pust hasznőlom, nekem bevőlt.

A palánkozőis legkritikusabb ősze a hajőorr. Sok idő't őttőtem el a meghajlő-tő idomok becsiszolőisőval. Szerencső csak kis hőzagok keletkeztek, amelyeket az ismert folyőkony őival tőntettem el. Ebben őtezik kőőnfőle sző-nezető. Megszőradőis utőin jő csiszolhatő. Ha nincs kőznő ilyen, jő hasznőlhatő a palánk anyagőbő kősző-tő csiszolő őssekeverve ragasztőval.

Egy kőp előő is. Viszonylag szimmetrikusra sikerőlt a palánkok felrakősa.

Mivel a palánkorsók felrakása kárpizben maradt kiesé idé, ezt az írbocok és a vitorlarudak elkészítésére használtam. Mire darabolás, káposztás illetve a vitorlarudaknál pácolás. Sok helyen azt olvastam, hogy a terebknél hajtul vándákorlított használtak. Mivel ez az eredeti maketten ez hiányzott, így azokat elkészítettem. Csőnyájnak találtam, hogy a járomfájknál lájtszik a ragasztott lemez éle, ezért ezeket furnórral beborítottam.

A fent maradó idében a fedélzeti felszeréseit elkészítettem elé. Kormánykerék, lápcsák, csőrrel, rakodány- / Kárlán futam volt a horgonyok elkészítése. A fa rózsa alakra csiszolása, pácolása, bandácsolása és a horgonyok kárpizlével való bebandácsolása. Amivel nagyon nem tudtam kibárálni az a kárpizfogó bakok állásrása volt. Májra a ragasztott lemez a lájtszó élekkel! Valami más megoldást kell találnom.

Az elkészítet fedélzeti elemeket felraktam a helyekre és végre találtam megoldást a kárpizfogó bakra is! A kritikus darabok helyet alfabáráll elkészítettem őket. Jobb lett volna kárpiz (nem csak az éze miatt J) de azt sajnos nem tudtam szerezni. Szerencsére az alma is jár faragható, csiszolható a sárá, tármár szájszerkezete miatt. A kárpiz fogó bakokat végül lepácoltam és a fedélzetre ragasztottam. A horgonycsőrrel a rászni szerkezet fogait lácekből kialakítottam.

Volt otthon még ragóval nagyon vékony angol forrasztó árnóm. Ebből vágtam egy darabot és ellapítottam, majd ebbe elkészítettem el az ajtók vasalását. A szegek helyét táhegygel imitáltam. Ha most kezdeném elállni a hajót valószínűleg a lápcsákat is kicsérálnom valami májra. Sajnos az ilyen helyeken járni ki az egyszerű makett hajtáryai.

Viszont viszonylag jár sikerültek a kárpizfogók (legalább is az eredetihez képest). Elkészítetek a horgonydaruk is.

Még egy kárpizeli kárp az ajtókáráll és a lápcsákra!

A tatnál felszereltem a korlátokat és a vízszlár tartó rudazatot. A korlát oszlopok át lettek főrva szögeltés elátott kálálban elrepednek. Felkerátek a drórszfák is és látszik a kormány rudazata is.

A hajórr része egy más állásból az általam készített kifogás bakkal.

Sokat íprengtem azon, hogy maradjon natúr fa szárna a hajó, vagy használjak valami szarnezést? A szakirodalomban azt látják, hogy a korabeli hajókat kátrányos illetve gyantás kencével tették vízhatlanná. A hajók vízvonal alatti része pedig egy speciális anyaggal védtek a főrakagylók ellen, ami a benne lévő álom miatt fehér színű volt. Nos ezáltal láttam, hogy az alsó részt fehérre festem, felül pedig pólom a hajótestet. Igyekeztem a fedélzeti világos pólót használni, mert az állandó srolást ez világosabb volt, mint a hajó tálbi része. A festést a fehér részhez szebb felület miatt főrjással oldottam meg. A kátrányos, gyantás felület utáinzásra viszont enyhén viaszos anyag kentem át a hajótestet. A kapott felület nem volt matt, mint a póló is után, de nem is volt csillogás, mint a lakkozásnál.

Ezt a viaszolás felületkezelést természetesen az egész testen alkalmaztam kivéve az árbocokat és a padlást deszkáit.

A hajóhoz ágyukat nem adtak, ezért az ágyó sor ablakai bezárva kerátek fel a hajótestre. Az élethásóget igyekeztem az ablakokra szerelt nyitási kátelekkel, illetve az ajtóknál alkalmazott vakony forrasztás nbál készített ážvasalással hangsúlyozni.

A pólóást és a viaszolást a fedélzeti felőpátmányeknél is alkalmaztam.

A hajótest elkészítése és az árbocok beépítése után jött a kábelvezetés dilemája, a kábelvezetés. A gyárilag hozott fajtájú vastagságú nyers kender szála nem felelt meg a mozgás kábelvezetésnek, de az állás kábelvezetésnek valami más megoldást kellett találnom. A kábelvezetés során természetesen misztikusnak tűnt, így arra az elhatározásra jutottam, hogy ezt olyasvalaki készítse, aki ebben profi. Ellátogattam Susányi Oszkához aki lelkesen segített a megfelelő kábelvezetés megvalósításában és rengeteg gyakorlati tanácsot adott. Készítettem a sok tanácsot és segítettél! A kábelvezetés beszerzése után elszárm a csarnak és pártás kábelvezetés kerékeket fel, majd felraktam a kábelvezetésre a vastag tarcsa kábelvezetés is. Itt tartozom egy vallomással. A makett kicsi mérete miatt a hajószálat nem tudtam alkalmazni a klasszikus nyolcas formájú felkötést, mert mindig elhőzta az oldalsó merevítő kábelvezetését! A szálat hagyományosan hurokkal raktam fel, majd egy csepp ragasztással rögzítettem, majd a ragasztás megszáradása után a felesleges részeket csipesszel lecsaptam. Remélem a kábelvezetés (nagyobb méretű) hajómon ezt is megfelelően tudom elkészíteni.

A kábelvezetéssel párhuzamosan felkerestek a fedélzetre a lépcsők korlátjai is, amiket modelleztem festékkel fekete színre festve.

{mospagebreak title="A hajótest és 2. rész"}

Furcsa módon a szíjlatot végigam sniccerrel, ebből a készítését a terek merevítő rudazata.

Egy kábel az orr rész felől.

Kész az állás kábelvezetés, kábelvezetés a vitorlázat!

Az állás kábelvezetés felrakása után elkerestek a vitorlázók. Hát ezek bizony a csomagolás és az utazás hatáskörébe nem kerültek ki, mintha a kutya szíjlatból hőztem volna ki. Szerencsére egy kis keményítő-tű és egy gyors vasalás segített.

helyzetben. Kiválasztottam az orr vitorláját és felkötöttem a vitorlaródra. A vitorlák felhelyezése viszonylag könnyen ment, csak a rengeteg kötél és csiga felkötése sok időbe került. A kötélek és vitorlák felszerelésével majdnem időt töltöttem el, mint a hajótest elkészítésével.

Az orrvitorla után az előbbi vitorlázata és kötélrendszere következett. Helyekre került a kormány-mechanizmus kábeljei.

Egy fotó a vitorlák belső oldaláról, itt jól láthatóak a karkötélek és a bevonókötélek.

Helyekre kerültek a kötélcsatlakozók és a kötélcsatlakozók szegek. Egy kis segéddeszkával elkészítettem a kötélcsatlakozók helyekre illesztettem. A folyamat az előbbi után a fűzőcsatlakozó megismétlése, majd felkerült a hátsó csonkavitorla is.

Lassan elkészült a hajó. Még két megmaradt dolog nem nyerte el a tetszemet, a zsilip és a gyári állvány. Ilyenkor a megfelelő zsilipkat választok a zsilipokra cseréltem, amelyekre a mintát tintasugaras nyomtatással készíttettem el egy speciális fűzőre, amelyet a feleslegem a vizszondarabokra vasalt. (Neki azért ebben nagyobb a rutinja J.) Az állványt gázolt bűkkéből készítettem, amihez esztergáltattam két tartó árbócot. Csiszolás után az állványt mahagóni és dió szeszes (gyorsabban szárad!) fapálcával keveréssel kentem át. Száradás után a már említett viasz felületkezeléssel átkezeltem, majd puha ruhával áttöröltem. Így szép selyemfényű felületet kaptam.

Az elkészült állványra helyezett hajó anyegesebben szebben mutat, mint a régi egyszerű állványon.

Az elkészült hajó állványon nagyon sokat javított a pluszkötél beszerzett kötélrendszert. Ezt a hatást a kithez kap

kötfajta vastagságú nyers kender szárnak készítelekkel soha nem értem volna el.

A gyári készítelek éppen megfeleltek a mozgáskészítélhez. A hajáshoz végül 11 fajta készíteleket használtam fel.

A gyári makett fedélzete kicsit résnek hatott ezért elgondolkoztam, hogy milyen plusz felszereléssel lehetne kicsit feljavítani. Szinte minden hajás tartozéka volt a fenékvíz-pumpa, gondoltam, hogy erről sem hiányozhat! Készítettem hát egy víz-pumpát. A víz-dongákat a vízvezeték csatlakozásánál csináltam, még a kifolyócső egy víz golyócsővel a vízvezeték csatlakozására a már említett ellapított forrasztásán szolgált. A rudazat vízvezeték csatlakozásánál készült, a feketére festettem. A talp vízvezeték csatlakozásánál. Természetesen ez is pácolva, majd viaszolva lett.

Az orr részbe került az elmaradhatatlan jelzőharang. Az állvány anyagul itt is alufém szolgált. A harangot fémre alakítottam ki, majd makett festékkel aranyszárnakre festettem ezzel utánozva a harang víz anyagát. A harang nyelve vízvezeték csatlakozásán készült.

Egy pillantás a fűzőterebjére.

A fedélzeti rakodás nyílások zárás fedélre vízvezeték csatlakozásán készült nyitási karikat. (Az ilyen apró rész még jobban élethű teszik a maketteket.)

forrásom a már jó bevált "Kemmodel". Remélem elkészítésem során majd kamatoztatom a "Golden Star" k szerzett tapasztalataimat. Végül szeretnék még egyszer köszönetet mondani Susányi Oszkának és Lukács Lászlának, akik tanácsaikkal, ajándékaikkal sokat segítettek! Köszönetem.