

# A Golden Star brigg 1:150-tal

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

Az interneten való bejelentésem után hamarosan a honlapomon is megjelentek a hajászással kapcsolatos makettekkel foglalkozó oldalak. 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 hajászással kapcsolatos fotósorozatok és leírások, amelyek egy jó makett elkészítését mutatják be.

## Bevezetés

Mivel jómagam is rendelkezem makettesi múltal (mely főleg műanyag repülőgépek 1:100-as méretűjével foglalkozott) úgy gondolom, hogy belevágok és megpróbálok elkészíteni egy fa hajás makettet. A hajászás már nagyon régóta érdekelt, sok ez kapcsolatos könyvem van. Páratlan szerencsével sikerült megszereznem a hármas Marjai-féle hajás makettest, amely egy antikváriumból. Természetesen nekem is az ismert "Kemény-könyv" válogatott jutott, amit a gyakori forgatás csak to rontott. Majd megpróbálok valahol jórakapcsolatot találni. A hiányszűrés során megvásároltam, a pincébe fiam segétséggel lecipeltem egy régi asztalt és kialakítottam a makettest helyemet.

A feltevések között álltak, most jött a nagy kérdés: melyik legyen az első hajás? A "Kemmodel" honlapján akad szíjmomra ideális hajásra a Mantua cég "Golden Star" nevezetű briggje. Viszonylag egyszerű kivitel, de azonnal felszerelhető. (Ezt opcionálisan lehet megrendelni egy pár euróért.) Méretarány: 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 kibontás után azonnal fel, hogy keressek némi segétséget az interneten. (Lassan kitaláljátok, hogy szíjművészetekkel foglalkozom J). Amit találtam az a Dry Dock Model honlapja volt, amin "Mindmaster" készíti a hajásjainak összeszerelési útmutatóit. A képeket tanulmányoztam, hogy én egy pár dolgot másképpen készítsék meg.

Nemsokára megérkezett postán a várt hajás és a megrendelt katalógus. (Készítsd el a Kemmodel makett munkatársának Nagy Tibornak és Várkonyos Lászlónak akik gyorsan beszerezték és eljuttatták a megrendelt makettet.) hajás meg van, indulhat az összeszerelés!

{mospagebreak title="1:150-as 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!

Napfőnyre kerétek az alkatrészek! A rögzített lemezből készített gerinc és bordázat, a palánk anyaga és a csomagolásban lévő átfűtő. Majd az első látszólagra feltűnt, hogy ez egy kezdőknek szánt makett egyszeri alkalomra. Ez az egyszeri jelleg jellemezte a fedőlapokat is, amelyek 2mm-es rögzített lemezből készültek. Na és a fedőlapok borítók deszkák? A hajópadló? Hát az, bizony itt nincs! Valami megoldást kell találni, mert ez bizony egy elgondolható igénytelenül mutat. Megnéztem a Dry Dock Modell-t, de az itt található megoldás is elgondolható kiábrándító volt. Itt a fedőlapok átpalánkozása és ceruzával és vonalzóval történő. L Valahogy hajópallót kell készíteni! Elővettem kárpitot és ebből kiszámoltam a fedőlapok borítók deszkák méreteit. Volt otthon 0,75 mm vastag 1/4" furnér (hasított) lemez, amiből elkezdtem sniccerrel egyesével lesabni a hajópallót. Mintegy 200 db kis lapocskát vágott le és csiszoltam meg, amit egyesével felragasztottam a fedőlapokra. Kezdek jónak lenni!

(Azóta beszéltem egy profi hajóépítővel, aki mosolyogva azt javasolta, hogy legkisebb egy cső-kbár végigjam le a deszkákat és a hosszát háromszögletű támaszokkal részeljem be. A látszólag ugyan az, az elkészítését viszont sokkal gyorsabb és nem csúszkálnak el a lapocskák.) Hát majd legkisebb! A részek kitűntesre vizes befolyókony fűtést használtam, ezt később majd befogja a páncél és egy a toldásoknál szépen besűtődik.

Elkészültek a fedőlapok! Ásszeragasztottam a bordákat és a gerincet, majd felraktam a fedőlapokat. Lelkesedéssel felraktam az első palánkot is. Természetesen ez volt az összes készülő legkisebb. Kezdetben nagyon tartottam a palánkozástól, az ávek hajlástól. Többfeléle módszerrel a páncél és meglehetősen végigbe a legjobban.

Heteket vett igénybe a palánkok felrakása, de egyszer csak kész lett! A palánkok rögzítésénél bevettem mindegyikkel csak szorítani lehet. Gumigyűrű, szorítócsipesz illetve jűt be az un. tárcsák. A munka azért is tartott sokáig, mert meg kellett várni a kárpitok palánk felrakásánál az előzőleg felrakott láncnál a ragasztás megkötését. Ragasztás a 885-ös tápust használok, nekem bevált.

A palánkozás legkritikusabb része a hajóorr. Sok időt töltöttem el a meghajlított idomok becsiszolásával. Szerencsére csak kis hirtelenségek keletkeztek, amelyeket az ismert folyókony fűtéstől elmenttem el. Ebben látszik a látszólagos szűreztetés. Megszűradás útján jűt csiszolható. Ha nincs köznél ilyen, jűt használatos a palánk anyagából készített csiszoló keverékkel ragasztással.

Egy kőp előírás is. Viszonylag szimmetrikusra sikerült a palánkok felrakása.

Mivel a palánksorok felrakása kártyában 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 látszik a ragasztott lemez éle, ezért ezeket furnórral beborítottam.

A fent maradó idében a fedélzeti felszeréseket készítettem el. Kormánykerék, lápcsák, csőrrel, rakodány- és kártyán futam volt a horgonyok elkészítése. A fa rúd alakra csiszolása, pácolása, bandácsolása és a horgonyok kártyával való bebandácsolása. Amivel nagyon nem tudtam kibárálni az a kártyafogó bakok állásrása volt. Mire a ragasztott lemez a látszó élekkel! Valami más megoldást kell találnom.

Az elkészítet fedélzeti elemeket felraktam a helyekre és végre találtam megoldást a kártyafogó bakra is! A kritikus darabok helyet alfabárá k készítettem őket. Jobb lett volna kártya (nem csak az á-ze miatt J) de azt sajnos nem tudtam szerezni. Szerencsére az alma is jár faragható, csiszolható a sárá, tármár szerkezete miatt. A kész kártyafogó bakokat végül lepácoltam és a fedélzetre ragasztottam. A horgonycsőrrel a racsni szerkezet fogait lácekből kialakítottam.

Volt otthon még rágról nagyon vékony angol forrasztó ánom. Ebből vágtam egy darabot és ellapítottam, majd ebbe készítettem el az ajtók vasalását. A szegek helyét táhegygel imitáltam. Ha most kezdeném elírni a haját valész a lápcsákat is kicserélném valami másra. Sajnos az ilyen helyeken járni ki az egyszerű makett hajtásnyai.

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

Még egy kártya kész az ajtókról és a lápcsákra.

A tatnál felszereltem a korlátokat és a zsiszlárt rudazatot. A korlát oszlopok át lettek főrva szűgelés elát kálánben elrepednek. Felkerátek a drzsfák is és lészik a kormány rudazata is.

A háórr rásze egy más állásból az általam készített átfogó bakkal.

Sokat álprengtem azon, hogy maradjon natr fa szán a háó, vagy használjak valami sz-nezést? A szakirodalomban azt rják, hogy a korabeli hákat kátrányos illetve gyantás kencével tették v-zhatlanná. A háó v-zvonala alatti r pedig egy speciális anyaggal vdték a főkagylók ellen, ami a benne lévő álom miatt fehér sz-n volt. Nos ez dántáltem, hogy az alsó rászt fehérre festem, felül pedig pácolum a háótestet. Igyekeztem a fedézetnél világos pácot használni, mert az állandó srolást ez világosabb volt, mint a háó tálbi rásze. A festést a fehér rásznál szebb felület miatt fójással oldottam meg. A kátrányos, gyantás felület utánsáira viszont enyhén viaszos anyag kentem át a háótestet. A kapott felület nem volt matt, mint a pácolás után, de nem is volt csillogó, mint a lakkozásnál.

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

A háóhoz ágyukat nem adtak, ezért az ágyó sorablakait bezárva kerátek fel a háótestre. Az élethásóget igyekeztem az ablakokra szerelt nyitá kátelekkel, illetve az ajtánál alkalmazott vkony forrasztás nbál készített ávasalással hangsúlyozni.

A pácolást és a viaszolást a fedézet felőpátmányeknél is alkalmaztam.

A hajótest elkészítése az árbcok beépítése után jött a kárvetkező dilemma, a kávtárolt. A gyárilag hozott fajtát vastagságú nyers kenderszál nem felelt a mozgás kávtároltának, de az állás kávtároltának valami más megoldást találtam. A kávtároltás tőlságosan misztikusnak tűnt, így arra az elhatározásra jutottam, hogy ezt olyasvalaki szerzem be, aki ebben profi. Ellátogattam Susányi Oszkához aki lelkesen segített a megfelelő kávtároltás kiválasztásában és rengeteg gyakorlati tanjccsal látott el. Készítettem a sok tanácsot és segítőket! A kávtárolt beszerzése után elszárm a csarnak és patríc kávtárolt kerétek fel, majd felraktam a kávtárolt vastag tarcs kávtárolt is. Itt tartozom egy vallomással. A makett kicsi mérete miatt a hárgászálaknál nem tudtam alkalmazni a klasszikus nyolcas formájú felkötést, mert mindig elhőzta az oldalsó merevítő kávtároltát! A szálakat hagyományos hurokkal raktam fel, majd egy csepp ragasztással rögzítettem, majd a ragasztás megszáradása után a felesleges részeket csipesszel lecsptem. Remélem a kárvetkező (nagyobb méretű) hajómon ezt is megfelelően tudom elkészíteni.

A kávtároltakkal párhuzamosan felkerétek a fedélzetre a lócsák korlátai is, amiket modelleztem festékekkel feketére festve.

{mospagebreak title=Hajótest 2. rész}

Furcsán kicsi szálakat vágtam sniccerrel, ebből készült a terek merevítő rudazata.

Egy kávtárolt az orr rész felé.

Kész az állás kávtárolt, kárvetkező a vitorlázat!

Az állás kávtárolt felrakása után elkerétek a vitorlák. Hát ezek bizony a csomagolás és az utazás hatására néztek ki, mintha a kutya szájájból hőzta volna ki. Szerencsére egy kis keményítő és egy gyors vasalás segített.



kötfajta vastagságú nyers kender szál-nál kártyákkal soha nem értem volna el.

A gyári kártyák éppen megfeleltek a mozgáskártyához. A hajáshoz végül 11 fajta kártyát használtam fel.

A gyári makett fedélzete kicsit résnek hatott ezért elgondolkodtam, 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 golyó-dongák segítségével a már említett ellapított forrasztásán szolgált. A rudazat vízvezeték csatlakozásánál készült, a feketére festettem. A talp vízvezeték rudazat lemez. Természetesen ez is pácolva, majd viaszolva lett.

Az orr részbe került az elmaradhatatlan jelző harang. Az állvány anyagát itt is alufém szolgált. A harangot fúrás gátló alakítottam ki fából, majd makett festékkel arany-szál-nálre festettem ezzel utánozva a harang víz anyagát. A harang nyelve vízvezeték csatlakozásán készült.

Egy pillantás a fűző terebélyre.

A fedélzeti rakodás nyálkák sok víz fedélre vízvezeték csatlakozásánál készült nyitási karikat. (Az ilyen apró rész még jobban élethű teszik a maketteket.)

Működő egy kőp a hajóorr részéről. Itt már látni, hogy vastagabbra cseréltem a csőről a kőtelőt.

A táfedelzet felépítő-tervezéseit még egy saját magam által gyártott kompasz szekrényvel dobtam fel. A tervet ismét Marjai főle kőnyvból vettem. A szekrényben kőzárópon helyezkedik el az irányító, míg kőt oldalsó részben álló mőcseseket tartottak a skála megvilágítására. Ez a forma a kereskedelmi hajókra volt jellemző, a hadihajókon kőt irányítókat használtak. A szekrény anyaga a már sokat emlegetett bók furnőr, az irányító vőkony fa korong aranyra festve, utónozva az irányító rész testét. (A fotón nem igazán állítható, de a mőszerek mőg skálája is van! rajzolatáról a fotót az internetről szedtem le, majd lekicsinyítettem. Nyomtatással speciális állapadással főmszálló áztiketre ányomtatam, kivágtam és felragasztottam.)

Az ablakok állvegfelállite világoskő állapadással állia, a ázrőimőké furnőrcsők. A állvtállállra a betők felállszálltek.

A kis állzi állgyők barnáva lettek, majd állm csapokkal álls pillanat ragasztással állgálltettem helyállálln.

Háll ilyen lett álltem első áll hajó makettje. Utolsó momentumkőnt mőg a vitrint állszálltem el, amibe a makett kerállállr ennyi állt állntam áll ne porosodjon álldtellenáll a polcon.

Á

{mospagebreak title=Kővetkeztések, tanulások}

A hajó elkészálltállse során rengeteg tapasztalatot álls ismeretet nyertem. Sokat finomodott a technikáll álls az elkészáll folyamatok gyorsabbáll álltak. Kezddállnek megfelelt ez a viszonylag, egyszer álls álls makett, de mőg egyszer álls álláll áll ilyen állretarállnyáll (1:150) hajóhoz nem kezdek hozzááll. Tállállgosan kicsik a állretek álls a állszletgazdagsállg sem megfelelláll. A kis állretek miatt sokszor állnyszerálltem a csipeszek használlállra. Amit lehetett igyekeztem kicserállni vagy álltolni (kállállfogáll bak, áll-zpumpa, álláll harang stb.) de ha mőg egyszer kezdenállm egy álldolgot mőg kicserállállk. (pl. állállk) A állszálltálls varállza magállval ragadott álls állr álljabb 3 hajó állrja a dobó állszállállálltáll. A kállvetkező állr állszálláll hajó áll Peregrine Galley áll ami egy ún. állFast Cruiser áll. Jellegb fregattoknak. Hállrom állbocos, teljes vitorállzátáll hajó. állretarállnya 1:60, a állsz makett hossza 925 mm. Beszerállsi



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.