

## Independence 1775

Hozzáadta: Tóth Gyula  
2007. november 29. Csütörtök 00:17  
Utolsó frissítés 2009. augusztus 25. Kedd 09:49

Ebben a cikkben első fahajásom, az amerikai Independence szkóner építéséről olvashattok. A makett az Artesania Latina kitábozásból készült, 1:35 méretarányban. Olyan cikket próbálok elérni, amelyben arra koncentrálok, hogyan lehet egyszerre mászerekkel és eszközökkel fahajásmakettet építeni, mert úgy gondolom, nem én vagyok az egyetlen, akinek nincs lehetőségem hely fenntartására, s esetleg csak néhány győztes ter vagy egy asztal áll rendelkezésre egy kicsi lakásban, viszont a makettezés iránti vágya olthatatlan. Remélem, hogy az építési folyamatjának szíves megfigyelése nyomon követésével, s a tapasztalataim megosztása hasznosnak bizonyul, első sorban mindazok számára, akiket eddig érdekeltek a makettezés tartott vissza attól, hogy fahajásmakett építésébe fogjanak.

### Elsőzmények

Bár kiskoromban is próbálkoztam más anyag modellekkel, valahogy sohasem tartott sokáig egy-egy konkrét témára irántam való érdeklődésem. A más anyaggal való bánásmódot valamilyen szinten megtanultam, vagy inkább megszoktam, ezért is amikor néhány éve a vitorlás hajók elkezdtek érdekelni, más anyag hajók építésébe fogtam. Néhány modell kipróbálására utaján (Alexander von Humbolt [Revell], Santa Maria [Revell], Le Glorieux [Heller]) azonban levontam a tanulságokat, melyek közül a legfontosabb, hogy a más anyag vitorlászajó modell nem éri el a megfelelő esztétikai szintet, s ennek legfőbb oka, hogy a fa természetesen esztétikus, másrészt pedig - néhány kritikával élve - nem tud festeni. Eleinte féltem a fától, de végül legyőzve féllelmeimet, időn tavalással elhatároztam, beleválok fahajás építésébe. Első nekifutásra mindenképpen egy nevesebb gyártású egyszerűbb kitábozás megépítését választottam. Ennek fő oka, mint ahogy mondtam, hogy jelenleg nincs lehetőségem hely kialakítására, s a kitek csaknem károszre gyártott elemeinek megmunkálása nem igényel drága gépeket (tehát egyszerre nagy beruházást), csupán egyszerűbb kézzel készíthető részeket és néhány egyszerűbb dolgot, ami szintén lehet, ha az ember első hajója megépítésénél gyakorlatlan keze alól nem egy nagy családtagot akar viszontlátni sok munka után.

### Építési folyamat: 1. rész

A vásárlás után az Independence-re esett. Viszonylag egyszerű szkóner, s 25.000 Ft-ért egy méteres és súlyos dobozba nyomnak a vásárlást kezdéskor. A doboz kibontva megnyugtatóan kárpalt a szemem elé. Nagyjából minden rendben, semmi sem sérült, nem tört el, károsabb az is kiderült, hogy az alaktandó faanyagokból (pl. palánk) is adtak rendesen. Van sok kártevő, sok szövegalkatrész, teljesen készre varrt vitorlák, aminek igen megérdemelt, valamint káros és szíves veges alkatrészekkel és a fesszeállításra is átmutatók, illetve több oldalas kézikönyv. Az elemek többsége a kipattintás megoldás, tehát láccsal vagy csavarokkal ki falapokra kis csapokat hagyva. Egyetlen hiányosság volt, hogy az egyik íggyő hiányzott. Felmentem az Artesania Latina weboldalára, ahol volt lehetőség a hiányzó kártya, spanyolul... Ártam is nekik e-mailen angolul, hogy sajnos nem tudok spanyolul, s lass csodát, egy héten belül kis csomagot találtam a postai dobozomban, amiben duplán pótolják a hiányt.

A fesszeállításra szokásos módon a bordalemezek és a gerinclemez fesszeállításával kezdtem. A kétféle anyag Pal Fa Express. Sajnos az elemek anyaga kritikán aluli tegelet lemez, így a gerinclemez hiába gázoltem, próbáltam, reménytelenül gárolbe maradt, ráadásul itt-ott a tegek elváltak egymástól, ezért a gázolást senkinek sem ajánlom a tegelet lemezen. Sebaj, beragasztottam a keresztmetszeteket, ezután elkészítettem a fedélzet padlástját és a fedélzet nyálkáját, ami szintén tegelet lemez alpra került. Ezeket a helyekre raktam, s ez kissé egyenesített a gerinclemezen. Emellett a gerinclemeznél lementem a távolgokat az egyes szelvények között, majd 4mm-es balsafa rődből ezeknek megfelelő hosszúságú párokat vágtam, amiket a bordalemezek között ragasztottam a gerinclemezre. Először a távol mindkét oldalon, mintegy kiékelve őket. Ezzel kiegyenesedett a teljes gerinclemez. Száradás után ráspollyal alakítottam a hajókat a vég felől a bordák szélét a palánkozásokhoz.

A palánkozás kettős, ami azért is jó, mert előre nem tudhattam, lettem első palánksora hogyan sikerül. Első hajó készítésénél mindenképpen ilyen modellt ajánlok! Első lépés az oldalfalak felrakása volt. A hajótest szépsége (valamint egyben legnagyobb nehézsége is), hogy az elején az oldalfal és az alatta lévő néhány palánksor is negyedik lépésben hajlanak a gerinchez. Az oldalfal tegelet lemez volt, ennek a hajlást úgy végeztem, hogy a beáztatott lemezt egy befűtött oldálra feszítettem a megfelelő helyen és rákötöttem. Száradás után nagyjavál felvette az ívet, ezután palánkozottam a belső oldalát, majd a helyre raktam ragasztással és szegeléssel.

hajók belső palánkora 1.5 mm vastag puha ramin, ami nedvesen kánnnyen alakítható akár kázzal is. A palánkokat tehát némi áztatás és kázi hajlítás után nedvesen raktam fel, a hajók orra felől a tat felé haladva, s a bordalemezék ragasztás mellett szeggel is ráigazítottam őket, akár csak az oldalfalat. A miniatűr szegeket egyébként a kit nagy szájmban tartalmazza is. Természetesen a palánkokat egymáshoz is ragasztani kell hosszanti irányban. Képvisezőt az árszétválasztási ártmutató, az első pár palánkot a fedélzet és a gerinc közötti félúton raktam fel a hosszban, így a bordalemezek közötti korábban rakott tartókat ki lehetett venni. Ezután mindkét oldalon szimmetrikusan, az oldalfaltól lefelé és a gerinctől felfelé raktam fel a palánkokat. Természetesen a készre felrakott palánkhöz kézzel alulról és felülről is a palánkokat megfelelő káppon keskenyíteni kellett a két vég felé. Az oldalak elkészülte után a hajók hátulján kellett még egy keveset palánkozni. Mindezek után megvártam a teljes száradást. Természetesen a dolog nem sikerült valami tökéletesre, sok helyen pontatlan a palánkozás és nem illeszkednek jól az á-vek, de éppen ezért jó, hogy lesz második sor. Száradás után levagdostam a palánkok kiállítását végül s eltávolítottam az összes szeget. Ezután beraktam a több darabot állás gerincet a helyére, majd hozzá csiszoltam a testet. A részeket és az egyenetlenségeket stukkóval gipsszel gletteltem majd simára csiszoltam a testet.

Az építkezés ezen a ponton időhiány miatt félrebbre abbamaradt, viszont így láthatóvá vált, hogy a tökéletesen kiszáradt és megkötött első palánk sor rettentő kemény alapot ad a makettnek. Ennek talán az is az oka, hogy a nedvesen beszávat a ragasztás egy részét. Sajnos az oldalfal elöl a negyedkétlélre hajlítását mégsem bírta olyan jól, ahogy az orránál, a gerinc közelében 1-2 mm-re levált a helyére. Sebaj, előlértam lyukakat és ragasztással továbbá fűllet, majd facsavarral visszahoztam az oldalfalakat a helyére. Száradás után mini készírással kissé kiegészítettem a facsavarok felet, hogy ne álljanak ki az oldalfalak széljénél. Végül ágysem fog látszani, de nem lenne jó, ha egy év múlva a kész makett ugrana szét. Itt javasolnám mindenkinek, hogy egyrészt soha ne rakjon fel szárazon fészállelemeket, az ilyeneket nedvesen hajlítsa, másrészt ha kész a palánk sor, feltétlenül várja meg a teljes száradást, különben kellemetlen meglepetések érhetik később.

Na, most jöhet a második sor palánk! Itt már az esztétika is számít, így minden palánk alakját és felhelyezését kell gondolni egyrészt, hogy az á-vek, másrészt, hogy a palánkok futása a test végénél rendben legyen. Mivel többretegű palánkozásról van szó, az első rétegen az ember természeténél fogva, hogyan néz ki a hajók, tehát van, hogy a második sor készre sikerüljön. Szerencsére a 0.6 mm vastag palánk jól hajlító kázzal szárazon is amint ájtitta a ragasztás, állásra merőlegesen is hajlandó kissé meghajlani tökéletesen nélkülöz. A tapasztalatom az, hogy mahagóni inkább több félrik, a ramin meg inkább hajlik. A palánkozást felülről lefelé végzem, az első pár világos szá palánk a mellvélde tetélrél indul, e felől kerüllet még egy félvidebb hátra, ahol magasabb a hajók oldalfala. Az alapkonceptus az, hogy kb. 20 befűtesgumit ráhúztam a testre, majd ezek alá az utolsó felrakott palánkra befűteszám a képvisezőt, a testen beragasztom a helyet majd rácsúszatom. A befűtes gumik kívüllisan tartják a vékony palánkokat, illetve a Palma Fa Express gyorsan megköt annyira, hogy már nem csúszik el a felhelyezett darab, így nincs szükség ájfént mindenféle technikával kilyuggatni a testet, valamint gyakorlatilag folyamatosan és gyorsan végezhető a palánkozás (de azért nem kell kapkodni!). Természetesen itt nagy figyelmet kell fordítani a palánkok megfelelő és szimmetrikus vékonyítására, illetve toldására a végénél. Első makettm iváon még egyszerűen igyekezek esztétikusan végezni a palánkozást, a korábbi és valószínűleg jobban megfelelő bonyolultabb technikákat egyelőre inkább gyakorlottabb kezekre bízom.

A hajókra először most készülték képek, de a gérem, később szorgalmasabb leszek.

A teljes hajóktest a második palánk sor szorítás befűtes gumikkal dekorálva.

Ugyanez oldalról, látszik, hogy 4 világos palánk sor van felül, aztán az alatt már mind mahagóni szá-nál lesz.

Az orr részénél kék gumifogatsai.

Ugyanez kázelebbre!

A hajás tatja a kormánylapít nyálkával. A fát egy darabban kerélfelkötésbe.

Itt látszanak a szegek helyei a palánkokon a bordalemezeken (a kőp bal oldalán a sárga gumi mentén), illetve látszik hogy melyik palánk volt az első, amit felraktam. Nagyjából kázelebbre fut és látható hogy a felette lévő palánkok belefutnak, mielőtt elérnék a hajás orrát.

Reméltem egyenes lett.

Á

Az elsőekben láttam tovább folytattam a palánkozást. Szerettem volna, ha a palánkok mind felül, a dőrzgerendáknál, mind alul, a gerincnél szépen lettek volna felrakva, ezért a palánkozást alulról is elkezdtem. Természetesen a palánkokat sohasem feszgettem, mindig pontosan illeszkednek a testre. Ezt a gumigyűrés alatt nagyon egyszerűen lehet szírazon ellenőrizni, így kevesebb a hibalehetőség. Ahol kell, széket az ember a palánkokat, ahol kell toldalékolja, de feszgetni, nyomorgatni nem szabad! Ezt a folyamatot mutatja a kávetkezés kőpsor (a kőpeken néha fejjel lefelé van a hajástest, de ettől még az alja az alja, tehát így fogom ázni...):

Itt még csak felülre haladtam lefelé, látszik, hogy kezdőként hogyan vkonyítottam a palánkokat elül (cs)

Á

Á Itt már a gerinc felül is kázelebbre, viszont felülre már nem kerélfel palánk, az lesz az utolsó, ami a testen látható piros vonal kázelebbre eléri a kormánylapít nyálkával. A gumik lekerélfel, mert a gerinc miatt nem fogják az alsó palánkokat, viszont itt alig van hajálk és bennük és tekintve, hogy 0.6mm vastag a palánkanyag, a Palma Fa Expresszel dolgozva eléggé volt 5 percre megfogni kázelebbre.

Itt meg egy trékk. Az a palánk, ami összekapcsolja a felső és az alsó palánkozást egy illeszkedett a testre hajtul.

Â

A palánkozás befejezése előtt tehát a gy nézett ki a modell. Látható, hogy már csak egy kis toldás kell hirtre (előző nagyított kép), illetve növelni, a testen nem teljes hosszban végigfut, erősen keskenyített palánk kell. Ezeket precízre kell szabni, különben az utolsó, hogy pontosan illeszkedjenek. Ezt az alulról és felől egyszerre palánkozást nem módosítottam, hanem az eredeti palánkozás tollal és filccel kiemeltém már "szemvezető" palánkot (szaggatott tollcsák és piros filccsák a fenti képeken), és ezekben is lehetett látni, hogyan beledolgozik a h és hogyan fekszenek majd fel a végleges, készült palánkjai. Így a kápen látható módon a káot sort összekapcsoló palánk is kellemesen a helyére került.

Â

Â

A palánkozás elkészülte nagyszerű, de persze vannak problémák. A kivetkezés képek jól illusztrálják a rossz vékonytás adta hibákat, a keletkezett réseket, illetve, hogy a mahagóni porózus jellege miatt mennyi ragasztó került a kezemre! (és persze a testre...).

A nagyított kápen látszanak a réseket, ragasztó törlőfolyások, stb. Ez van, ha gumiszalaggal és kázzal dolgozik az er meg ha a mahagónin átjárt a ragasztó. Szerintem nem kellemes látvány.

Â Itt már kicsit jobb, bár ez a kép igazából a toldásokot mutatja, meg hogy hogyan kellett szabni a palánkok elejét, felvegyük a gerinc-vét. Azért itt is vannak hibák.

Á

A palánkzás befejezése után jött a test első csiszolása. Ehhez P220-as papírt használtam. Ezzel elég sokáig kell dörzsölni a testet, de kipróbáltam egy P150-est is, az meg megennél a 0.6mm-t nagyon gyorsan, és egyébként is csak az illeszkedési hibákat akartam eltüntetni. A részek persze magmaradtak, de arra is van megoldás. De ne szaladjunk ennyire előre. A következő lépés a dörzsölés felrakása volt. Mint látható, az orr részén hajlik, ez mindenképpen szakszerű volt a dörzsölés elvégzésére hajlítására. Lemértem a szakszerű gesugarat és a következő lett:

Szerintem vicces. A hajás gépbe teljesen megfelelt egy szabványos CD v. DVD tartó hengernek. Kötőbiztosítva van beleszerelve az oldalába (valamilyen okból kifolyólag itthon eszméletlen mennyiségű ilyenünk van, nem mintha köntös...). A dörzsölést kiegészítem, mondhatni "no perc" alatt és ezután úgy hajlottak, hogy csomót is lehetett volna kinyitni rajjuk. Állásilag valami afrikai diákból vannak. Eddig jónak bizonyult. A szűrőt melegen végeztem hajszűrővel (ezt szeretném hajás mester-t megkövetni, a palánkoknál nem, de itt már szakszerű volt a meleg hajlítás-meleg szűrő technika). Pár perc alatt kész, aztán megnéztem, mit fűztem. A formájából eltávolítva alatt sem rogtta magát vissza az anyag, úgyhogy felraktam. A felrakást megint csak gumigyűzővel végeztem, de most eleve alakra volt hajlítás a fa, tehát először közzel helyre tettem, majd átválasztottam kb. egy teljes csomót befűző gumit a testre. Végeztem a kis farigcsálás után felkerültek a dörzsölést átszekert elemek is. Nem szépek, de sebaj, az alsó dörzsfa és ezek az elemek feketére lesznek festve.

Á

No, a neheze megvan alapon következett a ragasztás nyomainak eltávolítása, egy második finom csiszolás (ez is P220-as, illetve P320-as papírral), majd porüstöm a kereskedelemben bárhol kapható olcsó folyékony fájval. Mahagóni szálnak kellett, könnyű felvinni, pl. gumikesztyűben "belemasszíroztam" a részekbe (szabad közzel nem ajánlatos fogdosni), 30-60 perc alatt szárad, aztán csiszolható, ragasztható, lakkozható. Száradás után öfent csiszoltam. Jelenleg itt járrok:

Á Ez lenne az ez elem, ami a kötő dörzsölést átszekert hajtul. Sajna eredetileg nem illettek a helyekre, úgyhogy itt-ott erősebb rajbeszélés kellett első sorban szike formájában.

Á Csiszolás és tömés után még Photoshop nélkül is májra készült :-).

Á

A hajás cska oldalról. Gyakorlatilag eltértek az illesztési hibák.

Á

Itt láthatás, hogy az alsó dőrszfa pont ott csatlakozik be a gerinchez, ahol a  $\frac{1}{4}$ lsá palánsoron a legteljebb hibát vettem a sok fogasztás miatt, de mindezeket játkonyan takarja. Erre is számítottam.

Â

Hát ez lenne a (majdnem) teljes kőp. Persze a lakozás eltt még felkerül a pír elem és a jobb csiszolás kővetkez most már a rustálás anyag eltávolása, hiszen náha oda is ment, ahova nem kell...

Â

Ebben a részben bemutatom a galion, a korlátok és a társzálak.

A galion

A galion meglehetősen egyszerű, felépítéséhez 6 db elemet kapunk a dobozban, oldalanként 3-at, ezek a köpeken látható vízszintes elemek. Nem mondhatni, hogy egyszerű a dolog, mert az elemek persze lázervágtak, a gy csak két dimenzióban van alakjuk, a harmadikban hasábj az egész, szával csiszolni kell. Sajnos az építés kapásbál a kezdődött, hogy az elemek sehogy se akartak a rajzokon, köpes átmutatásban látható helyekre illeszkedni. Megnéztem az interneten is pír oldalt, ahol ezt a házt kösz-tették és megnyugodtam, nekik sem ment... A fá' szempont a következő volt: a fírboctás dőrsz kőtálbandásnak akadálymentes elhelyezkedés biztosítani kell. Alapvetően gondolkodtam, hogy a bandásznak vágt nyálás futásáival pír huzamosan kerületnek fál a szerkezeti elemek. Ez az alsó kettőnél, melyek teljesen a testhez csatlakoznak, simán ment. Szerencsére a kettő kőzál a felső (azaz vágál közál) pont a felső dőrszgerenda alatt csatlakozik a testhez, pont annyi hely volt, hogy ez látrejshessen (megj. a le-rás szerint vagy a gerenda van sokkal feljebb, vagy a gerinc van más, mert nekik nem itt csatlakozik az elem.). Jálhet a felső szerkezeti elemek berakása. Ez volt a más probléma. Ha pír huzamosan fut az alsókkal, ahogy a le-rás szál, nem ári el a gerincet!!! Magyarul kisebbeket adtak a kellenél. Másik részről a beprájtam azt az esetet is oldalról bñ rondán néz ki, egyáltalán nem követi a ház alakját. Ahogy majd látni is lehet, félál a vízszintes vonalat választottam, alul pedig meghagytam a bandás nyálásáival pír huzamos futást. Mit ne mondjak, ezzel a házással já kitoltam magammal a fágá' leges elemek tekintetében! Jál megnézem, hát ide MINDEN látezál irány hajás-csavarodás-tekeredál fágá' leges lácek kellett volna. Ami a köpen látszik, annyi jálssze, nem kevés idő alatt, mivel a legkisebb fágá' leges elem (elál) teljese nagysáiga (a felső vízszintes elembe csatlakozás részével egyál) nincs 1cm, és a gy kellett konkrétan 3D-ben hajtogatni. Nézzál meg most részletesebben is.

Â

Talán látható, hogy a fűgáleges elemei a galionnak erá'sen hajlanak, rendszeren 3D-ben állnak. Az alak-tűsük az volt szokásos, mert megváltoztattam a galion szerkezetét. Ha a felső szerkezeti elemek az alsókkal párhuzamosan futnak, erre valószínűleg nem lenne szokásos. A

Íde csak annyit, hogy a horgonykötő nyálkáját úgy készítem, hogy mini fórával lyukat fórtam, azt mini maróval készítem, hogy nagy fórával ne bántsam a testet. A bele valószínűleg a kitárolás, csak éppen készítés hosszabb, mint a hajó falának vastagsága, úgyhogy mini készírel szőpen ledarálam a k-vájt máretre.

Ó Oldalra. Látható, hogy az első kő keresztelének úgy kell elhelyezkednie, hogy kőzáróttá majd a kőtábandá szabadon elfőren. A hátsó keresztelének megint nem kőnyá, neki is kisső lefelő-előre kell hajlania, hogy alul a helyőre őren.

Ó Ugyanez a másoldalon.

Ó Hő, a horgonykötő nyálkái nem éppen ugyanolyan magasra kerültek, van 0.5-1mm hiba, de belefő. A galion gyakorlatilag kész. Őgy szerintem normálisabban nőz ki, mintha az őgbe futna a felső rőse.

Ó Ugyanez alóra. Látható, sokat kell mág majd javó-tani, csiszolni ős tármó-teni.

Ó Felkerőtek egyőb szerkezeti elemek. 2.5cm hossző, 1x3mm-es őcek, ezeket nedveső-tő utőjn kőzzel a k-vőj lehetett hajó-tani, nem volt szokásos más trőkre, ős gyorsabban ragadnak a helyőkre a Palma Fa Express-tő, minthogy visszafőgnőik magukat. Jőtkőny hatőjuk, hogy sok hibőjt eltakarnak a galionelemek ős a test csatlakozősnőjl. emellett jő vezetik a szemet a galion kőrő. Szerintem ha őgy nem is helyes, de mindenkőppen jő nőz ki.

Ó

Korlőjtök

A fűzőlegyes elemeket úgy raktam be, hogy először hozzáimáztam a 2x2mm-es láccet a falhoz, csőpá fogával lecsaptem kissé fentebb, ragasztottam, majd szíradás után mini kárpiszírással pillanatok alatt az összes oszlopot az oldal magasságáig kárpiszírást adtam.

Itt hajlanak az imert mádon (fűzős és hajszírást szírást) a korlátok. Sikerült megcsinálni őket, malacom volt.

A sablon kárpizelebbről. Az alakot egyből a hajlázást vettem le, fehér lapra grafittal átmásoltam a gárból.

A korlátok a helyükön. A probléma, hogy az előre gyártott elemek (az orr korlátja, a tőrkárpis belső részén futó és a kárpis kárpiszíráson a kis fűzőlegyes hajlázás a hajlázás oldal emelkedésén) máris szűnőek, mint az elvileg ugyanaz a tőrkárpis, amit meg kellett csinálni. Majd valami lesz... Kárpisben bekerült néhány kárpiszírást is a fedélzet osztásaihoz maradék palánkba, az eredeti megoldás nem tetszett.

Á

A tat

Já lehet a feketelevés. A kitéz adott tőrkárpis enyhén szíva ronda. Nem máis, mint egy egybeállított, rettentően kemény cink lap, lácczel futtatva. Persze vastag is. Ezt kellene meghajlítani, és felragasztani egy lácczelt lemezre, amit előzőleg felszegelünk a farra. Felejtés. Flamenco-nak elkéldtem a lácczelt kárpis kárpisét, ide inkább fel sem teszem. Megegyeztünk, kidobtam. Előtte azonban lemásoltam. Most megállítjuk, mit sikerül csinálni helyette.

Ez a lemásolt rajz. Ez tehát egy az egyben ki volt álltve egy rettentően kemény kb. 3mm vastag állványból, lácczel futtatva. Míg ha festem is, akkor se jár... Semmi máis nem lesz festve.

Á Itt a lácczelt lemez, ami a tulajdonképpeni tőrkárpis lesz. Ráimásoltam a rajzból az ablakokat, a helyüket kivágtam keretet 2x2mm-es dióba csináltam, maradékanyagból. Amit itt láthatok, az a háttulja. Némely részén fog a hajlázás belsejéből felrakás után, de inkább az egész lapalájkóztam. Az áveg az ablakban a kitöltéshez máanyag dobozást kárpiszírást, a rács meg azt imitálja, hogy az áveg nem egy darab, hanem kis darabokból állómszalagokkal van állszerezve, máiskárpisben azonnal kitört volna a fellépő fészáltségek miatt. A rácsot a kitől szereztem, egy máisik alkatrész lesz belőle (hájláz), de ennyi nem fog hiányozni. Alkoholos filccel festettem fekete.

Á Hoppá. ez fog látszani. Illetve, mivel a hajlázás belsejében állt szerkezeti elemek vannak az ablak máállt, ezért a rács mááll a máisik oldalra felkerült egy lácczel alufólia. Kissé visszatérő, mint az áveg, de legalább nem tánteti el a mállsget teljesen, mintha csak sima kók, fehér v. fekete lapot tettem volna az "áveg" mááll.

Felraktam a tálkrát. Gyakorlott hajózáspárok májor biztos rájgátján-tálá' bér-rásággal akasztatnának fel, de a csava marad. Mert Á-gy a tattákr a helyén marad. Ragasztva persze van. Ugyanilyen megoldás van a hajó oldalával is eláll, amiről Á-rtam korábban is. A csavar fejét le fogom kájszárráln, hogy sá-kba kerájlján, szegeket kiházom Ás palánkozom a tattákrát.

Á

Végezetül mutatnók egy kőpet a teljes hajórá is.

Á

Á

Á

A kávetkezé részben jánnek a fedélzeti aprásák / vagy a test kálsá' befejezése. Emellett gondolkodom azon Á-rok egy cikket, hogy kőne fányápezni a kőszálá' hajókat, hogy májnak is Ártákelheté' Álmányt nyájsunk