

hajók belső palánkora 1.5 mm vastag puha ramin, ami nedvesen könnyen alakítható akár kővel is. A palánkokat tehát némi víz hatására könnyen felrakhatjuk, a hajók orra felé a tat felé haladva, s a bordalemezék ragasztás mellett szeggel is rögzítettem őket, akár csak az oldalfalat. A miniatűr szegeket egyébként a kit nagy szájmban tartalmazza is. Természetesen a palánkokat egymáshoz is ragasztani kell hosszanti irányban. Könnyen az állásirányi támaszt, az első pár palánkot a fedélzetet és a gerinc közötti támaszt 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 felül is a palánkokat megfelelőképpen keskenyíteni kellett a két vég felé. Az oldalak elmozdítása 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 ák-vek, de éppen ezért jó, hogy lesz második sor. Száradás után levagdostam a palánkok kiállítását végül s eltávolítottam az állás 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 előtézésem ezen a ponton időhiány miatt félrebbre abbamaradt, viszont úgy látom, hogy a tökéletesre készült és megkötött első palánk sor rettentő kemény alapot ad a makettnek. Ennek talán az is az oka, hogy a nedvesen beszívta a ragasztást egy részét. Sajnos az oldalfal elvált a negyedkétről a hajók tálját mégsem bírta olyan jól, ahogy az orránál, a gerinc közöttében 1-2 mm-re levált a helyére. Sebaj, előfordult lyukakat és ragasztással támasztottam fel őket, majd facsavarral visszahoztam az oldalfalakat a helyére. Száradás után mini készlettel kissé kézzel állítottam a facsavarok fejét, hogy ne álljanak ki az oldalfalak széljéből. Végül a gyémánt foglászani, de nem lenne jó, ha egy év múlva a kész makett ugrana szét. Itt javasolnám mindenkinek, hogy egyrészt soha ne rakjon fel szárazon faszál elemeket, az ilyeneket nedvesen hajlítsa, másrészt ha kész a palánk sor, feltétlenül várja meg a teljes száradást, különben kellemetlen meglepetések röhögő kőszámb.

Na, most jöhet a második sor palánk! Itt már az esztétika is számít, úgy minden palánk alakját és felhelyezését kell gondolni egyrészt, hogy az ák-vek, másrészt, hogy a palánkok futása a test végénél rendben legyen. Mivel több rész palánkozásra van szükség, az első részen az ember természetesen, hogyan néz ki a hajók, tehát van, hogy a második sor készre sikerüljön. Szerencsére a 0.6 mm vastag palánk jól hajlítható kővel szárazon is amint jött a ragasztás, állásra merőlegesen is hajlandó kissé meghajlani támaszra nézők. A tapasztalatom az, hogy a mahagóni inkább támaszik, a ramin meg inkább hajlik. A palánkozást felül lefelé véghezvittem, az első pár világos szálpalánk a mellvél tetejéről indul, e felül kézzel még egy rövidebb hátra, ahol magasabb a hajók oldalfala. Az alapkonceptus az, hogy kb. 20 befűtött gumi röhögőztam a testre, majd ezek alá az utolsó felrakott palánkra befűtöttim a könnyűvetkezt, a testen beragasztom a helyet majd rögzítetem. A befűtött gumi kivételül tartják a vékony palánkokat, illetve a Palma Fa Express gyorsan megköt annyira, hogy már nem csúszik el a felhelyezett darab, úgy nincs szükség a palánkozásra (de azért nem kell kapkodni!). Természetesen itt nagy figyelmet kell fordítani a palánkok megfelelő és szimmetrikus vékony tálására, illetve toldására a végénél. Első makettim állásán még egyszerűen igyekeztem esztétikusan végézni a palánkozást, a korábbi és valószínűleg jobban megfelelő bonyolultabb technikákat egyelőre inkább gyakorlottabb kezekre bízom.

A hajókra először most készülték a kőpek, de a gőrem, kőszámb szorgalmasabb leszek.

A teljes hajóktest a második palánk sor szorító befűtött gummival dekorálva.

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

Az orr részénél a kővel gumifogatsai.

Ugyanez kázelebbre!

A hajás tatja a kormánylapit nyálisával. A fát kár egy darabban kerál fál kásá'bb.

Itt látszanak a szegek helyei a palánkokon a bordalemezeken (a ká bal oldalán a sárga gumi mentén), illetve látszik hogy melyik palánk volt az első, amit felraktam. Nagyjából ká zárt 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 dőrszerendáknál, mind alul, a gerincnél szépen lettek volna fálrakva, 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, ágy kevesebb a hibalehetőség. Ahol kell, széket az ember a palánkokat, ahol kell toldalolja, de feszgetni, nyomorgatni nem szabad! Ezt a folyamatot mutatja a kávetkezé kápsor (a kápeken náha fejjel lefelé van a hajás test, de ettől még az alja az alja, tehát ágy fogom á-rni...):

Itt még csak fálról haladtam lefelé, látszik, hogy kezdé lávon hogyan vkonyítottam a palánkokat elál (cs)

Á

Á Itt már a gerinc felől is kázelednk, viszont felre már nem kerál fel a palánk, az lesz az utolsó, ami a testen lápiros vonal kárnyán eléri a kormánylapit nyálisát. A gumik lekeráltak, mert a gerinc miatt nem fogták az alsó palánkokat, viszont itt alig van hajális bennük és tekintve, hogy 0.6mm vastag a palánkanyag, a Palma Fa Expresszel dolgozva elóg volt 5 percre megfogni kázzel...

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

Â

A palánkozás befejezése előtt tehát egy nézett ki a modell. Látható, hogy már csak egy kis toldás kell hirtre (előző nagyított kép), illetve néhány, a testen nem teljes hosszban végigfutó, 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 palánkozáson tollal és filccel kiemeltém a "szemvezető" palánkot (szaggatott tollcsák és piros filccsák a fenti képeken), és ezekben is lehetett látni, hogyan állnak a háló és hogyan fekszenek majd fel a végleges, kész rakott 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 kivetkezésképek jó illusztrálják a rossz véleményadás adta hibákat, a keletkezett réseket, illetve, hogy a mahagnin porózus jellege miatt mennyi ragasztó került a kezemre! (és persze a testre...).

A nagyított kápen látszanak a résegek, ragasztó törlőfolyások, stb. Ez van, ha gumiszalaggal és kázzal dolgozik az ember meg ha a mahagnin állt 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-váot. 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 megennő a 0.6mm-t nagyon gyorsan, és egyből 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 gépbelete elteljesen 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 kötni rájuk. Állásilag valami afrikai diákból vannak. Eddig jónak bizonyult. A szűrőt-étést melegen végeztem hajszűrő-étéssel (ezt szeretném hajás-mester-t megkövetni, a palánkoknál nem, de itt már szakszerű volt a meleg hajlítás-meleg szűrő-étés technika). Pérc alatt kész, aztán megnéztem, mit fűztem. A formájából eltávolítva alatt sem rögtön 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 átvatosan ráhözgáltam kb. egy teljes csomat befűző gumit a testre. Végeztem a kis farigcsálás után felkerültek hirtre a dörzsölést ásszekréti 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 bírhol kapható olcsó folyékony fűvel. Mahagóni szőnyeg kellett, könnnyű felvinni, pl. gumikesztyűben "belemasszíroztam" a részekbe (szabad közzel nem ajánlatos fogdosni), 30-60 perc alatt szárad, aztán csiszolható, ragasztható, lakkozható. Száradás után ójfént csiszoltam. Jelenleg itt járrok:

Á Ez lenne az ez elem, ami a kötet dörzsölést ásszekréti hirtül. Sajna eredetileg nem illettek a helyekre, úgyhogy itt-ott erősebb rábeszélés kellett első sorban szike formájában.

Á Csiszolás és tömítés után még Photoshop nálkál is májs a kép :-).

Á

A hajáscska 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 pár elem és a jobb csiszolás is kivetkez most már a rustálás-tá anyag eltávolítására, 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 kapásból a kezdődött, hogy az elemek sehogy se akartak a rajzokon, kőpes átmutatásban látható helyekre illeszkedni. Megnéztem az interneten is pár oldalt, ahol ezt a házt kösz-tették és megnyugodtam, nekik sem ment... A faszemp a kivetkez volt: a fásirboctásrs kőtblandásnak akadálymentes elhelyezkedésért biztosítani kell. Alapvetően gondolkodtam, hogy a bandázsnak vágt nyálás futásáival párhuzamosan kerületnek fál a szerkezeti elemek. Ez az alsó kettőnél, melyek teljesen a testhez csatlakoznak, simán ment. Szerencsére a kettő kőzál a felső (azaz vágál kőzálpsá) 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 másol, mert nekik nem itt csatlakozik az elem.). Jálhet a felső szerkezeti elemek berakása. Ez volt a másik probléma. Ha párhuzamosan fut az alsókkal, ahogy a le-rás szál, nem ári el a gerincet!!! Magyarul kisebbeket adtak a kellenél. Másik részről a beprábjtam azt az esetet is oldalról bñ rondán néz ki, egyáltalán nem kőveti a ház alakját. Ahogy majd látni is lehet, félál a vízszintes vonalat választottam, alul pedig meghagytam a bandázs nyálásáival párhuzamos futást. Mit ne mondjak, ezzel a házással já kitoltam magammal a fágáleges elemek tekintetében! Já megnézem, hát ide MINDEN látezár irány hajlász-csavarodász-tekeredá fágáleges lácek kellett volna. Ami a kőpen látszik, annyi jáltt ássze, nem kevés idő alatt, mivel a legkisebb fágáleges elem (elál) teljese nagyságga (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 erősen hajlanak, rendszeren 3D-ben állnak. Az alakításuk az volt szokásos, mert megváltoztattam a galion szerkezetét. Ha a felső szerkezeti elemek az alsókkal párhuzamosan futnak, erre valószínűleg nem lenne szükség. A

Az ide 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 kitérésze, csak éppen készítés hosszabb, mint a hajó falának vastagsága, úgyhogy mini készírável szépen ledarálom a vájnt mörtre.

Az oldalról. Látható, hogy az első kő keresztelének úgy kell elhelyezkednie, hogy kőzetét majd a kötélabandát szabadon elférjen. A hátsó keresztelém elhelyezése megint nem könnyű, neki is kissé lefelé-re kell hajolnia, hogy alul a helyre férjen.

Az ugyanez a másik oldalon.

Az háj, a horgonykötő nyálkái nem éppen ugyanolyan magasra kerültek, van 0.5-1mm hiba, de belefér. A galion gyakorlatilag kész. Egy szerintem normálisabban néz ki, mintha az egybe futna a felső része.

Az ugyanez alulról. Látható, sokat kell még majd javítani, csiszolni és tölteni.

Az felkerültek egyből szerkezeti elemek. 2.5cm hosszú, 1x3mm-es lácek, ezeket nedves tésztával kőzzel a vájra lehetett hajlítani, nem volt szükség más trükkre, és gyorsabban ragadnak a helyekre a Palma Fa Express-tel, minthogy visszahúgnak magukat. Jótékony hatásuk, hogy sok hibát eltakarnak a galionelemek és a test csatlakozásánál. Emellett jól vezetnek a szemet a galion kőrére. Szerintem ha egy nem is helyes, de mindenképpen jól néz ki.

Az

Korlátok

A fűzőleges elemeket úgy raktam be, hogy először hozzáimáztam a 2x2mm-es láccet a falhoz, csőpárfogással lecsaptem kissé fentebb, ragasztottam, majd szíradás után mini kárpótló pillanatok alatt az összes oszlopot az oldal magasságáig kárpótlóltam.

Itt hajlanak az imert mádon (fűzős és hajszárító-szárító) a korlátok. Sikerült megcsinálni őket, malacom volt.

A sablon kárpótló. Az alakot egyből a hajlázó vettem le, fehér lapra grafittal átmásoltam a gerbilletet.

A korlátok a helyükön. A probléma, hogy az előre gyártott elemek (az orr korlátja, a taktókar belső részén futó és a kárpótló a kis fűzőleges hajlázó a hajló oldal emelkedésén) máris szűnőek, mint az elvileg ugyanaz a taktókar, amit meg kellett csinálni. Majd valami lesz... Kárpótló bekerült a hűtőny kárpótló is a fedélzet osztásaihoz maradék palánkba, az eredeti megoldás nem tetszett.

Á

A tat

Járat a feketelevés. A kitéz adott taktókar enyhén szűlvá 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 kárpótló, ide inkább fel sem teszem. Megegyeztünk, kidobtam. Előtte azonban lemásoltam. Most megállítjuk, mit sikerült csinálni helyette.

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

Á Itt a lácczelt lemez, ami a tulajdonképpeni taktókar lesz. Ráimásoltam a rajzból az ablakokat, a helyüket kivágtam keretet 2x2mm-es dióba csináltam, maradékanyagból. Amit itt láthatok, az a hűtő. Némely részén fog a hajló belsejéből felrakás után, de inkább az egész lapalájkóztam. Az áveg az ablakban a kitöltéshez máanyag dobozából kárpótlólt, a rács meg azt imitálja, hogy az áveg nem egy darab, hanem kis darabokból állómszalagokkal van állszerezva, máisképpenben azonnal kitört volna a fellépő feszültségek miatt. A rácsot a kitöltő szereztem, egy máisik alkatrész lesz belőle (hűtő), de ennyi nem fog hűtőnyozni. Alkoholos filccel festettem fekete.

Á Hoppá. ez fog látszani. Illetve, mivel a hajló 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 mállóget teljesen, mintha csak sima kók, fehér v. fekete lapot tettem volna az "áveg" mááll.

Felraktam a tőrűt. Gyakorlott hajóépítő-ként mindig biztosan ragasztom fel, de a csavar marad. Mert a gyertya a helyén marad. Ragasztva persze van. Ugyanilyen megoldás van a hajó oldalával is elöl, amiről a múltkoriban is. A csavar fejét le fogom káeszárúlni, hogy sá-kba kerüljen, szegeket kihúzom és palánkozom a tőrűt.

Â

Végezetül mutatnók egy képet a teljes hajóról is.

Â

Â

Â

A következőkben jönnék a fedélzeti apróságok és / vagy a test felépítése. Emellett gondolkodom azon is, hogy egy cikket, hogy néha fejezni a készülő hajókat, hogy máisnak is értekelhetem a munkát nyújtunk.