

## Independence 1775

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

Ebben a cikkben első fahajás, az amerikai Independence szkóner építéséről olvashattok. A makett az Artesania Latina kitábozás, 1:35 méretarányban. Olyan cikket próbálok létrehozni, amelyben arra koncentrálok, hogyan lehet egyszerű műszerekkel és eszközökkel fahajást készíteni, mert úgy gondolom, nem én vagyok az egyetlen, akinek nincs lehetőségem hely fenntartására, s esetleg csak néhány gyűjtőter vagy egy asztal áll rendelkezésre egy kicsi lakásban, viszont a makettezés iránti vágya olthatatlan. Remélem, hogy az építési folyamatának szívesen köves nyomon követés, s a tapasztalataim megosztása hasznosnak bizonyul, első sorban mindazok számára, akiket eddig érintett a szállítás tartott vissza attól, hogy fahajást készítsen.

### Elsőzmények

Bár kiskoromban is próbálkoztam műanyag modellekkel, valahogy sohasem tartott sokáig egy-egy konkrét terv megvalósítására. A műanyaggal való bánásmódot valamilyen szinten megtanultam, vagy inkább megszoktam, ezért is amikor néhány éve a vitorlás hajók elkezdtek érdekelni, műanyag hajók építésébe fogtam. Néhány modell kipróbálására utajin (Alexander von Humbolt [Revell], Santa Maria [Revell], Le Glorieux [Heller]) azonban levontam a tanulságokat, melyek közül a legfontosabb, hogy a műanyag vitorlájshajó modell nem éri el a megfelelő esztétikai szintet, s ennek legfőbb oka, hogy a fa természetesen esztétikus, másrészt pedig - némi átkritikával - nem tud festeni. Eleinte féltem a fától, de végül legyőzve féllelmeimet, időn tavalással elhatároztam, beleválok fahajás építésébe. Első nekifutásra mindenápphen egy nevesebb gyártás egyszerűbb kitábozást megépítettem. Ennek fő oka, mint ahogy mondtam, hogy jelenleg nincs lehetőségem hely kialakítására, s a kitek csaknem kizárólag gyártott elemeinek megmunkálása nem igényel drága gépeket (tehát egyszerre nagy beruházást), csupán egyszerűbb kézzel készíthető részeket és némi türelemet. Emellett kitábozásban lehet dolgozni, ami szintén lehet, ha az ember első hajója megépítésénél rájogos, és gyakorlatlan keze alól nem egy nagy családtagot akar visszontlítani sok munka után.

### Építés: 1. rész

A választás tehát az Independece-re esett. Viszonylag egyszerű szkóner, s 25.000 Ft-ért egy méteres és súlyos doboznak a vásárlás kezdése. A dobozt kibontva megnyugtatóan káprázolt a szemem elől. Nagyjából minden rendben, semmi sem sérült, nem tört el, kérésre 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 kápes és szívesen alkatrészjegyzék és árszámjegyzék, illetve több oldalas kártevőelzáró. Az elemek többsége a kipattintás megoldás, tehát láccsal vagy csapokkal ki falapokra kis csapokat hagyva. Egyetlen hiányosság volt, hogy az egyik igény hiányzott. Felmentem az Artesania Latina weboldalára, ahol volt lehetőség a kártevő elzárására, spanyolul... Ártam is nekik e-mailen angolul, hogy sajnos nem tudok spanyolul, s lass csodát, egy hónap múlva kis csomagot találtam a postai dobozomban, amiben duplán pakolták a hiányt.

Az árszámjegyzék-táblát szokásos módon a bordalemezek és a gerinclemez árszámjegyzékkel kezdtem. A kártevőanyag Pa Fa Express. Sajnos az elemek anyaga kritikán aluli tegelet lemez, így a gerinclemez hiába gázmentes, természetesen, természetesen gázmentes maradt, ráadásul itt-ott a tegek elváltak egymástól, ezért a gázmentesítést senkinek sem ajánlom a tegelet lemezen. Sebaj, beragasztottam a keresztmetszeteket, ezután elkészítettem a fedélzet padlást és a fedélzet nyílásokat, ami szintén tegelet lemez alpra került. Ezeket a helyekre raktam, s ez kissé egyenesített a gerinclemezen. Emellett a gerinclemeznél lementem a távolgásokat az egyes szelvények között, majd 4mm-es balsafa rődből ezeknek megfelelő hosszúságú párokat vágtam, amiket a bordalemezek között ragasztottam a gerinclemez felé elg távol mindkét oldalon, mintegy kiakelve őket. Ezzel kiegyenesedett a teljes gerinclemez. Száradás után ráspollyalakítottam a hajó káprázó felé a vitorlák szálait a palánkokhoz.

A palánkok két, ami az építést is jót juttat, mert előre nem tudhattam, lettem első palánksora hogyan sikerül. Első hajó készítésének mindenápphen ilyen modellt ajánlok! Első lépés az oldalfalak felrakása volt. A hajótest szöveg (valamint egyben legnagyobb nehézség 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 oldalra feszítettem a megfelelő helyen és rákaptartottam. Száradás után nagyjavál felvette az ávet, ezután palánkozottam a belső oldalát, majd a helyre raktam ragasztással és szegeléssel.

hajók belső palánkora 1.5 mm vastag puha ramín, 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. Kézzel az állásait is átmutatva, az első pár palánkot a fedélzet és a gerinc között félúton a bordalemezék felé 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 a végéig 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 félre abbamaradt, viszont úgy látom, hogy a tökéletesen kiszáradt 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 elöl a negyedkánálra hajlítását mégsem bírta olyan jól, ahogy az orránál, a gerinc közelében 1-2 mm-re levált a helyéről. Sebaj, elől a lyukakat és ragasztástól a főtámaszokat, majd facsavarral visszahoztam az oldalfalakat a helyére. Száradás után mini kázzal kissé kázzal a facsavarok felét, hogy ne álljanak ki az oldalfalak szárazon. Végül a gyémánt foglaltat, de nem lenne jó, ha egy év múlva a kész makett ugrana szét. Itt javasolnám mindenkinek, hogy egyrészt soha ne rakjon fel szárazon fém elemeket, 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, úgy minden palánk alakját és felhelyezését kell gondolni egyrészt, hogy az á-vek, másrészt, hogy a palánkok futása a test végénél rendben legyen. Mivel több rész palánkozásra van szükség, az első részen az ember éremegtanulhatja, hogyan néz ki a hajók, tehát van, hogy a második sor készre sikerüljön. Szerencsére a 0.6 mm vastag palánk jól hajlított kázzal szárazon is amint ájtitta a ragasztást, a felületre merőlegesen is hajlandó kissé meghajlani a kázzal. A tapasztalatom az, hogy a mahagóni inkább tényleg, a ramín meg inkább hajlik. A palánkozást felülről lefelé véghezvittem, az első pár világos száraz palánk a mellvél tetejéről indul, a főtámasz kerületét még egy részre, ahol magasabb a hajók oldalfala. Az alapkonceptus az, hogy kb. 20 befűtött gumit ráhúztam a testre, majd ezek alá az utolsó felrakott palánkra befűtött kázzal a készre, a testen beragasztom a helyet majd rácsúsztatom. A befűtött gumik 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 vékonyra-tárasra, illetve toldásra a végénél. Első makettm a végnél még egyszerűen igyekezek esztétikusan végezni a palánkozást, a korábbi és valószínűleg jobban megfelelő bonyolultabb technikákat egyelőre inkább gyakorlottabb kezűkre bízom.

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

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

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

Az orr részénél a gumifogatsai.

Ugyanez kázelebbre!

A hajás tatja a kormánylapit nyálisával. A fát 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 kázen 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 gerincen szőpen 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 szőrazon ellenőrizni, ágy kevesebb a hibalehetőség. Ahol kell, szőkét az ember a palánkokat, ahol kell toldalókolja, 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 lennőn hogyan vőkonyítottam a palánkokat elöl (cső)

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 kárnően előri a kormánylapit nyálisával. A gumik lekerátek, mert a gerinc miatt nem fogják az alsó palánkokat, viszont itt alig van hajális bennük és tekintve, hogy 0.6mm vastag a palánkanyag, a Palma Fa Expresszel dolgozva előg 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 tett 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 precízen mérni kell szabni, különösen 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 beállították a h és hogyan fekszenek majd fel a végleges, kész palánkjai. Így a kőpen látható módon a kőt sort összekapcsoló palánk is kellemesen a helyére került.

Â

Â

A palánkozás elkészítése nagyszerű, de persze vannak problémák. A kivetkezett képek jó illusztrálják a rossz véleményed adta hibákat, a keletkezett részeket, illetve, hogy a mahagoni porózus jellege miatt mennyi ragasztó került a kezemre! (és persze a testre...).

A nagyított képen látszanak a részek, ragasztó törlőfolyások, stb. Ez van, ha gumiszalaggal és kézzel dolgozik az ember meg ha a mahagonin ájtja a ragasztó. Szerintem nem kellemes látvány.

Â Itt már kicsit jobb, bár ez a kép igazából a toldáskolást 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 szűkség volt a dörzsölés elre hajlítására. Lemertem a székség sugarát és a következő lett:

Szerintem vicces. A hajás gépbe letele elteljesen megfelelt egy szabványos CD v. DVD tartó hengernek. Köt biztossá van beleszóra az oldalába (valamilyen okból kifolyólag itthon eszméletlen mennyiségű ilyenünk van, nem mintha kéne...). A dörzsölést kigázálom, mondhatni "no perc" alatt és ezután úgy hajlottak, hogy csomót is lehetett volna kőtni rájuk. Állásilag valami afrikai dióba vannak. Eddig jónak bizonyult. A szűrőt melegen vágtem hajsűrőt-val (ezt szeretném hajás-mester-t megkövetni, a palánkoknál nem, de itt már székség volt a meleg hajlítás-meleg szűrő-technika). Pár perc alatt kész, aztán megnéztem, mit fáztem. A formájából eltávolítva alatt sem rogtta magát vissza az anyag, úgyhogy felraktam. A felrakást megint csak gumigyűzővel vágtem, de most eleve alakra volt hajlító a fa, tehát először kézzel helyre tettem, majd átvatosan ráhözgáltam kb. egy teljes csomat befázó gumit a testre. Vágtem a kis farigcsálás után felkerültek hirtre a dörzsölést ásszeketi 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 fájval. Mahagóni szőné kellett, kőnnny felvinni, pl. gumikesztyűben "belemasszároztam" a részekbe (szabad kézzel 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 kéte dörzsölést ásszeketi hirtul. Sajna eredetileg nem illettek a helykre, 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 dőrsfa pont ott csatlakozik be a gerinchez, ahol a palánkson a legnagyobbb hibát vettem a sok fogasztás miatt, de mindezeket játkonnyan takarja. Erre is számítottam.

Â

Hát ez lenne a (majdnem) teljes kép. Persze a lakozás eltt még felkerül a pár elem és a jobb csiszolás is kávetkez 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 képeken 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, szálval csiszolni kell. Sajnos az építés kapásbál a kezdődött, hogy az elemek sehogy se akartak a rajzokon, képes átmutatásban látható helyekre illeszkedni. Megnéztem az interneten is pár oldalt, ahol ezt a házt képszátték és megnyugodtam, nekik sem ment... A fő szempont a kávetkezés volt: a fűrbóctárs kértábandájsának akadálymentes elhelyezkedését biztosítani kell. Alapvetően gondolkodtam, hogy a bandájsnak vágt nyálás futásáival párhuzamosan kerületnek fűl a szerkezeti elemek. Ez az alsó kettőnél, melyek teljesen a testhez csatlakoznak, simán ment. Szerencsére a kettő káztál a felső (azaz vágá' káztáps) pont a felső dőrsgerenda 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.). Járhet a felső szerkezeti elemek berakása. Ez volt a másikk 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 oldalbál n rondán nöz ki, egyáltalán nem káveti a hást alakját. Ahogy majd látni is lehet, félál tehát a vízszintes vonalat választottam, alul pedig meghagytam a bandájs nyálásáival párhuzamos futást. Mit ne mondjak, ezzel a házással já kitoltam magammal a fűggleges elemek tekintetében! Já megnéztem, hát ide MINDEN látezár irány hajás-csavarodás-tekeredő fűggleges lácek kellett volna. Ami a képen látszik, annyi játt ássze, nem kevés idő alatt, mivel a legkisebb fűggleges elem (elál) teljese nagysága (a felső vízszintes elembe csatlakozó részével egyál) nincs 1cm, és a gy kellett konkrétan 3D-ben hágotatni. Nözálk 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 szokásos. A

Az ide csak annyit, hogy a horgonykötési nyálkái úgy készítem, hogy mini fórával lyukat fórtam, azt mini maróval készítem, hogy nagy fórával ne bántsam a testet. A bele valószínűleg a kitársze, csak éppen készszer hosszabb, mint a hajás falának vastagsága, úgyhogy mini készírável készítem lejárítam a vájnt máretre.

Az oldalról. Látható, hogy az első kő keresztelének úgy kell elhelyezkednie, hogy kőzáróttá majd a kőtábandá 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 hájt, a horgonykötési nyálkái nem éppen ugyanolyan magasra kerültek, van 0.5-1mm hiba, de belefér. A galion gyakorlatilag kész. Egy szerintem normálisabban néz ki, mintha az úgybe 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-tá után kőzzel a váj lehetett javítani, nem volt szokásos más trékre, és gyorsabban ragadnak a helyekre a Palma Fa Express-től, minthogy visszahúgnak magukat. Járóhatásuk, hogy sok hibát eltakarnak a galionelemek és a test csatlakozásánál. Emellett jól vezetnek a szemet a galion kőráll. 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 láncot a falhoz, csőpárfóval lecsaptem kissé fentebb, ragasztottam, majd szíradás után mini kárpótlással pillanatok alatt az összes oszlopot az oldal magasságáig kárpótlással.

Itt hajlanak az imert módon (fűzős és hajszál-tűs szál-tűs) a korlátok. Sikerült megcsinálni őket, malacom volt.

A sablon kárpótelebbre. Az alakot egyből a hajlázást vettem le, fehér lapra grafittal átmásoltam a gerbőletet.

A korlátok a helyükön. A probléma, hogy az előre gyártott elemek (az orr korlátja, a tőrő kárpótlás belső részén futó és a kárpótlás a kis fűzőleges hajlázás a hajló oldal emelkedésénél) más szálak, mint az elvileg ugyanaz a tőrő, amit meg kellett csinálni. Majd valami lesz... Kárpótlásban bekerült néhány kárpótlás is a fedőzet osztásaihoz maradék palánkba, az eredeti megoldás nem tetszett.

Á

A tat

Járat a feketelevés. A kitéhez adott tőrő enyhén szíva ronda. Nem más, mint egy egybeállított, rettentően kemény cink lap, lánczettel futtatva. Persze vastag is. Ezt kellene meghajlítani, és felragasztani egy lánczettel lemezre, amit előzőleg felszegelünk a farra. Felejtés. Flamenco-nak elkéldtem a lánczettel kárpótlást, ide inkább fel sem teszem. Meggyeztünk, kidobtam. Előtte azonban lemásoltam. Most megpróbáljuk, mit sikerül csinálni helyette.

Ez a lemásolt rajz. Ez tehát egy az egyben ki volt állítva egy rettentően kemény kb. 3mm vastag állványra, lánczettel futtatva. Még ha festem is, akkor se jár... Semmi más nem lesz festve.

Á Itt a lánczettel lemez, ami a tulajdonképpeni tőrő lesz. Másoltam a rajzról az ablakokat, a helyüket kivágtam keretet 2x2mm-es díszbe csináltam, maradékanyagból. Amit itt láthatok, az a hátulja. Némely részén fog a hajló belsejében felrakás után, de inkább az egész lapalánczot. Az a vég az ablakban a kitöltéshez más anyag dobozba kárpótlással, a rajcs meg azt imitálja, hogy az a vég nem egy darab, hanem kis darabokból álló lomszalagokkal van állítva, mások között azonnal kitört volna a felépítés miatt. A rajcsot a kitöltéshez, egy másikat alkatrész lesz belőle (hátlát), de ennyi nem fog hiányozni. Alkoholos filccel festettem fekete.

Á Hoppá. ez fog állítani. Illetve, mivel a hajló belsejében állított szerkezeti elemek vannak az ablak mögött, ezért a rajcs mögött a másikat oldalra felkerült egy láncz alufólia. Kissé visszatérő, mint az a vég, de legalább nem tartó el a molyoságot teljesen, mintha csak sima kók, fehér v. fekete lapot tettem volna az "a vég" mögött.



Felraktam a tászkát. Gyakorlott hajásópák máj biztos rájgátján-tálá' b-rásággal akasztatnának fel, de a csava marad. Mert Á-gy a tatták9r a helyén marad. Ragasztva persze van. Ugyanilyen megoldás van a hajás oldalával is eláll, amiről Á-rtam korábban is. A csavar fejét le fogom kájszárrálin, hogy sá-kba kerájlján, szegeket kiházom Ás palánkozom a tattákrát.

Á

Vágezetél mutatnók egy kápet a teljes hajásrál is.

Á

Á

Á

A kávetkezé' rászben jánnek a fedélzeti aprásák / vagy a test kálsá' befejezése. Emellett gondolkodom azon Á-rok egy cikket, hogy káne fányápezni a kászálá' hajáskat, hogy májsnak is Ártákelheté' Álmányt nyájsunk