

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 létrehozni, amelyben arra koncentrálok, hogyan lehet egyszerre mászerekkel és eszközökkel fahajásmakettet építeni, mert úgy gondolom, nem én vagyok az egyetlen, akinek nincs lehetőségem helyfenntartására, 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 kövessetek nyomokat, s a tapasztalataim megosztása hasznosnak bizonyul, első sorban mindazok számára, akiket eddig érintett ez a téma, hogy fahajásmakett építésébe fogjanak.

Elsőzmények

Bár kiskoromban is próbálkoztam más anyag modellekkel, valahogy sohasem tartott sokáig egy-egy konkrét terv megvalósítására. 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 vitorlájshajó 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 helykialakítására, s a kitek csaknem kétszere 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.

Építés: 1. rész

A vászlasztás tehát az Independece-re esett. Viszonylag egyszerű szkóner, s 25.000 Ft-ért egy méteres és súlyos doboznak a vászlasztás kezdése. A dobozt kibontva megnyugtatóan kárpótlást a szemem elé. Nagyjából minden rendben, semmi sem sérült, nem tört el, később az is kiderült, hogy az alak-tandó faanyagokból (pl. palánk) is adtak rendesen. Van sok kártevő, sok szövegalkatrész, teljesen kétszere varrt vitorlák, aminek igen megvárta, valamint kétszere és szívesen alkatrészegek és néhány szövegalkatrész, illetve több oldalas kézikönyv. Az elemek többsége a kipattintás megoldás, tehát láccsal vagy falapokra kis csapokat hagyva. Egyetlen hiányosság volt, hogy az egyik igényes hiányzott. Felmentem az Artesania Latina weboldalára, ahol volt lehetőség a kártya, spanyolul... Ártam is nekik e-mailen angolul, hogy sajnos nem tudok spanyolul, s lass csodát, egy héten múlva kis csomagot találtam a postai dobozomban, amiben duplán pakolták a hiányt.

Az első lépés a szokásos módon a bordalemezek és a gerinclemez készítésével kezdtem. A készlet anyagát a Fa Express. Sajnos az elemek anyaga kritikán aluli tegelet lemez, így a gerinclemez hiába gáz, a készlet, természetesen, természetesen maradt, ráadásul itt-ott a tegek elváltak egymástól, ezért a gáz, a készlet senkinek sem ajánlott 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, a távolgásokat oldalon, mintegy kiakelve őket. Ezzel kiegyenesedett a teljes gerinclemez. Száradás után ráspollyal alakítottam a hajókat a vég felől a bordák szélét a palánkhöz.

A palánkhöz kétszer, ami az építést is jelenti, mert előre nem tudhattam, lettem első palánksora hogyan sikerült. Első hajó készítésénél mindenképpen ilyen modellt ajánlok! Első lépés az oldalfalak felrakása volt. A hajótest szövegalkatrészei (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 oldallal fészeltetem a megfelelő helyen és rákötöttem. Száradás után nagyjavból felvette az ávet, ezután palánkhözvettem a belső oldalt, 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 felé a tat felé haladva, s a bordalemezék ragasztás mellett szeggel is ráigazítottam őket, akár csacsak az oldalfalat. A miniatűr szegeket egyébként a kit nagy szájmban tartalmazza is. Természetesen a palánkokat egymáshoz is ragasztani kell hosszanti irányban. Kázzal az árszelellésit átmutatva, az első pár palánkot a fedélzet és a gerinc közötti helyre raktam fel a hosszban, így a bordalemezék közötti korábban rakott tartásokat ki lehetett venni. Ezután mindkét oldalon szimmetrikusan, az oldalfaltól lefelé és a gerinctől felfelé raktam fel a palánkokat. Természetesen a kázzal felrakott palánkhöz kázzal alulról és felülről is a palánkokat megfelelő káppon keskenyíteni kellett a káttal való kázzal. oldalak elkészítése 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 káttal s eltávolítottam az árszes szeget. Ezután beraktam a több darabba állás gerincet a helyére, majd hozzá csiszoltam a testet. A részeket és az egyenetlenségeket stukkóval gipsszel gletteltem majd simára csiszoltam a testet.

Az ártékezés ezen a ponton időhiány miatt félrebbre abbamaradt, viszont így láthatóvá vált, hogy a tökéletes kiszáradás megkésztett első palánk sor rettentő kemény alapot ad a makettnek. Ennek talán az is az oka, hogy a nedvesen beszívta a ragasztást egy részesét. Sajnos az oldalfal előre a negyedik révre hajlítását mégsem bírta olyan jól, úgyhogy az orránál, a gerinc közelében 1-2 mm-re levált a helyére. Sebaj, előrefelé lyukakat és ragasztástól a felfelé őket, majd facsavarral visszahoztam az oldalfalakat a helyére. Száradás után mini kázzal kissé kázzal a facsavarok felé, hogy ne álljanak ki az oldalfalak szárából. Valószínűleg így fog látszani, de nem lenne jó, ha egy ártékezés a kázzal makett ugrana részesét. Itt javasolnám mindenkinek, hogy egyrészt soha ne rakjon fel szárazon fészál elemeket, az ilyeneket nedvesen hajlítsa, másrészt ha kázzal 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 több részes palánk sor is van, az első részesen az ember éremegtanulhatja, hogyan néz ki a hajók, tehát van, hogy a második sor szépre sikerüljön. Szerencsére a 0.6 mm vastag palánk jól hajlított kázzal szárazon is amint ájtitta a ragasztást, ártékezésre merlelgesen is hajlandó kissé meghajlani tökéletesen néz ki. A tapasztalatom az, hogy a mahagóni inkább tölrik, a ramin meg inkább hajlik. A palánkozást felülre lefelé kázzal kázzal, az első pár világos szá palánk a mellvéd tetejére indul, e felfelé kerület még egy résvidebb hátra, ahol magasabb a hajók oldalfala. Az alapkonceptus az, hogy kb. 20 befűtőgumit ráhúztam a testre, majd ezek alá az utolsó felrakott palánkra befűtőim a kázzal kázzal, a testen beragasztom a helyre majd rácsúszatom. A befűtő gumik kivételként tartják a vékony palánkokat, illetve a Palma Fa Express gyorsan megkésztett annyira, hogy már nem csúszik el a felhelyezett darab, így nincs szükség ártékezésre mindenféle technikával kilyuggatni a testet, valamint gyakorlatilag folyamatosan és gyorsan kázzal a palánkozás (de ártékezés nem kell kapkodni!). Természetesen itt nagy figyelmet kell fordítani a palánkok megfelelő és szimmetrikus vékony-tájságra, illetve toldáságra a kázzal. Első makettm a kázzal egyszerűen igyekezek esztétikusan kázzal a palánkozást, a korábbi és valószínűleg jobban megfelelő bonyolultabb technikákat egyelőre inkább gyakorlottabb kezűre bízom.

A hajókra először most készülték kázzal, de a gázzal, később szorgalmasabb leszek.

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

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

Az orr részes trékkázzal gumifelfogatásai.

Ugyanez kázelebbre!

A hajás tatja a kormánylapít nyálcsával. 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 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 dőrszerendékkel, 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 toldalcolja, 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 felül haladtam lefelé, látszik, hogy kezdőként hogyan vkonyítottam a palánkokat elül (cs)

Á

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

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 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 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 kiemeltem már "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, készült palánkjai. Így a kőpen látható módon a kőt sort összekapcsoló palánk is kellemesen a helyére került.

Â

Â

A palánkozás elkészülte nagyszerű, de persze vannak problémák. A kivetkezett képek jó illusztrálják a rossz véleményadás adta hibákat, a keletkezett részeket, illetve, hogy a mahagóni 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 mahagónin 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, felvevők a gerinc előtt. 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 elvégzésére. Lemértem a szükséges sugarat 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 köne...). A dörzsölést kiegészítem, 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 hajsűrővel (ezt szeretném hajás mester-t megkövetni, a palánkoknál nem, de itt már szűkség volt a meleg hajlítás-meleg szűrő technika). Pár perc alatt kész, aztán megnéztem, mit fűztem. A formájában eltávolítva alatt sem rogtta magát vissza az anyag, úgyhogy felraktam. A felrakást megint csak gumigyűzővel vágtem, de most eleve alakra volt hajlítás a fa, tehát először közzel helyre tettem, majd átvatosan ráhözgáltam kb. egy teljes csomat befűző gumit a testre. Végzetül kis farigcsálás után felkerültek 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 porüstömélés a kereskedelemben bárhol kapható olcsó folyékony fűvel. Mahagóni szűkség kellett, kőnnny felvinni, pl. gumikesztyűben "belemasszíroztam" a részekbe (szabad közzel nem ajánlatos fogdosni), 30-60 perc alatt szűrad, aztán csiszolható, ragasztható, lakkozható. Szűradás után ójfént csiszoltam. Jelenleg itt járrok:

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

Á Csiszolás és tömítés után még Photoshopnál is máj a kép :-).

Á

A hajás cska oldalra. Gyakorlatilag eltűntek az illesztési hibák.

Á

Itt láthatás, hogy az alsó dőrszfa pont ott csatlakozik be a gerinchez, ahol a $\frac{1}{4}$ lsá palánsoron a legtblbb hibít vátettem a sok fogasztás miatt, de mindezeket játkonyan takarja. Erre is számá-tottam.

Á

Hít ez lenne a (majdnem) teljes kőp. Persze a lakozás eltt mőg felkerál pír elem ōs ōjabb csizolás kővetkez most már a püstm-tá anyag eltávolása cőljábá, hiszen náha oda is ment, ahova nem kell...

Á

Ebben rőszben bemutatom a galion, a korlátok ōs a tat kőszálőcső.

A galion

A galion meglehetesen egyszer, felőp-tőcsőhez 6 db elemet kapunk a dobozban, oldalankőnt 3-at, ezek a kőpeken láthatás vő-zszintes elemek. Nem mondhatni, hogy egyszer a dolog, mert az elemek persze lőzervőgottak, ōgy csak kőt dimenzióban van alakjuk, a harmadikban hasáb az egősz, szával csizolni kell. Sajnos az őp-tőcső kapásbá ōg kezdődött, hogy az elemek sehogy se akartak a rajzokon, kőpes ōtmutatásban láthatás helyákre illeszkedni. Megnőztem az interneten is pír oldalt, ahol ezt a hátkősz-tettők ōs megnyugodtam, nekik sem ment... A fá' szempő a kővetkez' volt: a fá'rbctőrs kőtblbandásnak akadálymentes elhelyezkedőst biztos-tani kell. Alapvetőer gondolkodtam, hogy a bandásznak vőgott nyálás futásáival pírhuzaamosan kerálnek fá' a szerkezeti elemek. Ez az alsó kettőnő, melyek teljesen a testhez csatlakoznak, simán ment. Szerencsőre a kettő kőzál a felső (azaz vőgál kőzőpsá) pont a felső dőrszgerenda alatt csatlakozik a testhez, pont annyi hely volt, hogy ez lőtrejőhessen (megj. A le-rás szerint vagy a gerenda van sokkal feljebb, vagy a gerinc van másol, mert nekik nem itt csatlakozik az elem.). Jőhet a felső szerkezeti elemek berakása. Ez volt a másik problőma. Ha pírhuzaamosan fut az alsókkal, ahogy a le-rás szál, nem őri el a gerincet!!! Magyarul kisebbeket adtak a keltőnő. Másik rőszrő őn beprőbőltam azt az esetet is oldalá bőn rondán nőz ki, egyáltalán nem kőveti a hátkő alakját. Ahogy majd látni is lehet, félál tehít a vő-zszintes vonalat vőlasztottam, alul pedig meghagytam a bandás nyálásáival pírhuzaamos futást. Mit ne mondjak, ezzel a hőzással já' kitoltam magammal a fágá'leges elemek tekintőben! Jő megnőztem, hít ide MINDEN lőtez' irőny hajás-csavarodás-tekered' fágá'leges lőcek kellett volna. Ami a kőpen lőtszik, annyi jőtt őssze, nem kevés idő alatt, mivel a legkisebb fágá'leges elem (elő) teljese nagysáiga (a felső vő-zszintes elembe csatlakozás rőszával egyál) nincs 1cm, ōs ōgy kellett konkrőtan 3D-ben hajtogatni. Nőzzál meg most rőszletesebben is.

Á

Talán látható, hogy a fűgáleges elemei a galionnak erősen hajlanak, rendszeren 3D-ben állnak. Az alakításuk azért volt szükséges, 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 marással lesítem, hogy nagy fórával ne bántsam a testet. A bele valószínűleg a kitársze, csak éppen készszer hosszabb, mint a hajás falának vastagsága, úgyhogy mini készszárral valószínűleg lecsiszolom a fóránt mártre.

Az oldalról. Látható, hogy az első kő keresztelének úgy kell elhelyezkednie, hogy a vízszintes majd a vízszintesbanda szabadon elférjen. A hátsó keresztelének elhelyezése megint nem könnyű, neki is kissé lefelé kell hajlania, hogy alul a helyre férjen.

Az ugyanez a másik oldalon.

Az hátsó 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 úgybe futna a felső része.

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

Az felkerültek egyből szerkezeti elemek. 2.5cm hosszú, 1x3mm-es lácek, ezeket nedves társ után kőzzel a fórával lehetett hajlítani, nem volt szükség máris trákra, és gyorsabban ragadnak a helyekre a Palma Fa Express-től, minthogy visszahúgnak magukat. Járó hatásuk, hogy sok hibát eltakarnak a galionelemek és a test csatlakozásánál. Emellett jól vezetnek a szemet a galion kőrről. Szerintem ha egy nem is helyes, de mindenképpen jól néz ki.

A

Korlátok

A fűzággyá leges elemeket úgy raktam be, hogy elá szűrt hozzáimátem a 2x2mm-es láccet a falhoz, csapá fogával lecsaptem kissé fentebb, ragasztottam, majd szűradás után mini kűszűrűvel pillanatok alatt az összes oszlopot az oldal magasságáig kűszűrűltem.

Itt hajlanak az imert mádon (fázás és hajszűrű-tás szűrű-tás) a korlátok. Sikerült megcsinálni áket, malacom volt

A sablon kűzelebbre. Az alakot egyből a hajszűrű vettem le, fehér lapra grafittal átműsoltam a gűrbűletet.

Á Korlátok a helyükön. A probléma, hogy az elre gyűrt elemek (az orr korlátja, a tattűkűr belsű részén futás a kűp kűzepén a kis fűzággyá leges hajlázás a hajszűrű oldal emelkedésén) máis szűnás, mint az elvileg ugyan anyagú tűbbi rész, amit meg kellett csinálni. Majd valami lesz... Kűben bekerűlt nűhűny kűszűrű is a fedőzet osztásaihoz maradék palánkba, az eredeti megoldás nem tetszett.

Á

A tat

Jűhet a feketelevés. A kűhez adott tattűkűr enyhűny szűrűva ronda. Nem máis, mint egy egybeűntűtt, rettentűen keműny cink lap, rűzzel futtatva. Persze vastag is. Ezt kellene meghajlítani, és felragasztani egy rűtegelt lemezre, amit elázű leg felszegelűnk a farra. Felejtűs. Flamenco-nak elkűldtem a rűz tattűkűr kűpűt, ide inkább fel sem teszem. Megegyezűnk, kidobtam. Elűte azonban leműsoltam. Most megűtűjuk, mit sikerűl csinűln helyette.

Ez a leműsolt rajz. Ez tehát egy az egyben ki volt űntve egy rettentű keműny kb. 3mm vastag űtvűzetűl, rűzzel futtatva. Műg ha festem is, akkor se jű... Semmi máis nem lesz festve.

Á Itt a rűtegelt lemez, ami a tulajdonkűppen tattűkűrű lesz. Rűműsoltam a rajzbűrű z ablakokat, a helyűket kivűgtam keretet 2x2mm-es diűbűrű csinűltem, maradékanyagbűrű. Amit itt űjthatok, az a hűtulja. Nűmely rűsze űjtszani fog a hajszűrű belsejűbűl felrakűs utűn, de inkább az egűszet lapalűnkoztam. Az űveg az ablakban a kűűlűszűrű máanyag dobozűbűrű kűszűrűl, a rűcs meg azt imitűlja, hogy az űveg nem egy darab, hanem kis darabokbűrű űlomszalagokkal van űsszerakva, máiskűlűűben azonnal kűűrt volna a fellűpű fészűlűtsűgek miatt. A rűcsot a kűűlű szereztem, egy máisik alkatrűsz lesz belűle (hűűű), de ennyi nem fog hűűnyozni. Alkoholos filccel festettem feketeűre.

Á Hoppű. ez fog űjtszani. Illetve, mivel a hajszűrű belsejűben rűűgtűű szerkezeti elemek vannak az ablak máűgűűtt, ezűrt a rűcs máűgűű a máisik oldalra felkerűűl egy rűteg alufűűia. Kissű visszatűkrűű, mint az űveg, de legalűbb nem tűnteti el a műűűget teljesen, mintha csak sima kűk, fehér v. fekete lapot tettem volna az "űveg" máűűű.

Felraktam a tálkrát. Gyakorlott hajózási tapasztalásommal biztosan meg tudom oldani a feladatot, de a csavar marad. Mert a gyertya a helyén marad. Ragasztva persze van. Ugyanígy megoldás van a hajó oldalával is elállni, amiről a múltkor írtam is. A csavar fejét le fogom káncszárítani, hogy szákbaként le tudjam szedni, szegeket kihúzom és palánkhoz a tálkrát.

Á

Végezetül mutatnék egy képet a teljes hajóról is.

Á

Á

Á

A következőkben jönnék a fedélzeti apróságok és / vagy a testvéreim befejezése. Emellett gondolkodom azon is, hogy írok egy cikket, hogy nézzük meg a káncszárítást hajózási szempontból, hogy mi is lehet az elméleti nyújtásunk.