

A "Peregrine Galley" Átépítés.

Hozzájadt: Baksa Béla
2008. december 05. Péntek 12:43
Utolsó frissítés 2011. július 18. Hétfő 10:11

Az első hajóm a "Golden Star" Brigg elkészítése után gondolkodtam, hogy melyik legyen a második megépítendő hajóm makett. A felkészülésként rendelkezőm szabadidőm figyelembevételevel újra megépítettem a hajókat. Hosszas tárgyalások után a választás a Sergal cég "Peregrine Galley" makettjére esett. A makett méretaránya megfelelő arányú (1:60) -gy az elkészült hajó méretei nagyon imponálóak (925mm hossz, és 860mm magasság). A makettekben a kidolgozhatóság és a részletgazdagság éppen megfelelő.

Mielőtt rátérnék a makett jellemzőire szeretném egy pár sorban összefoglalni azokat az adatokat, amelyeket az első hajóval kapcsolatban gyűjtöttem össze.

A hajót 1700-ban építették az angliai Deptfordban William Lee tervei alapján,

kapitánya Lord Berkley of Stratton lett. A klasszikus pink-építés teljes vitorlázattal

ellátott hajó futárszolgálatra szánták Anglia és az Ázsiáig kőzt. Fegyverzete 16 db

6 fontos ágyú és 8 db kőzi ágyú. A 218 tonnás szlup főbb paramétere: hossza 27,4m, szélessége a főborda gerendájánál: 7,3m, legnagyobb mélysége: 3,7m. A gyors futású hajóra idővel felfigyelt a Királyi Haditengerészet 1714-ben királyi jacht szolgálatra rendelték és megkezdte az átépítést. A hajót átépítése után "Caroliner" keresztelték és 1716. május 29-án a zrece bocsátották. Az újabb átépítésre 1733-ban került sor Richard Stacy alapján és ekkor kapta meg a új név "Royal Carolina" nevet. A konstrukció nagyszerűséget mutatja az újabb királyi

jacht átépítésénél a "Royal Caroline" terveit használták némi módosítással. Az újregédű hajó egy drasztikus változás mentén, amelynek során harci

szlup lett belőle és megkapta a "Peregrine" nevet. A szomorú vég 1761-ben érte utol

mikor teljes személyzetel elsőlyt a Biscay tengerben.

Az első benyomások a maketról.

A doboz kinyitása és a tartalom szemrevételezése után vegyes érzéseim támadtak. A kidolgozottság nagyon megfelelt a gyártási színvonalnak. Bár sikerült itt-ott meglepetést okoznia. Kicsit ricsodálkoztam a "vak palánk" anyagára és

jártam, hogy egy pár ízervágot rötgelt lemez alkatrész helyett ójakat fogok gyártani. Nagyon sok "gyári" minőség, kiképzése éppen csak nyomokban hasonlít a valamikori eredeti részek formájához, kiképzéséhez látom, hogy kezdők részére praktikus dolog kitérni a hajó építésére, de vagy megelégszünk a kapott anyag felhasználásával nyert minőséggel, vagy sok mindent újra kell gyártani, feljavítani, ha igényesebb munkát szeretnénk végezni. Igyekeztem minél többet utánaolvasni a korábbi építéseknek, ebben sokat segítettek az alábbi szakirodalmak. Elsőként mindenképpen megemlíteném Dr. Marjai Imre hajómodelljezés című könyvét, mint az legfontosabb magyar nyelvű könyvet. Aki merészebb és elkalandozik az angol nyelvű szakirodalom felé, annak biztosan sok segítséget nyújt majd Wolfram zu Mondfeld - Historic Ship Models című könyve. Ez a könyv sok szíves oldalon keresztül mutatja be rengeteg újra segített és a "kínai" korok hajó építését a gerinc lefektetés vitorlák és kőtelek felkerüléseig. De ha már vitorla és kőtelek, akkor még egy fontos könyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models című könyvében szenciánsan mutatja be a "kínai" vitorlák és a hozzá tartozó kőtelek lefektetését. Nem tudok felsorolni a kihagyni egy könyvet, ami talán a makett építéshez kevesebb segítséget ad, de témájában az alapművet képviseli Fredrik Henrik Af Chapman - Architectura Navalis Mercatoria című a XVIII. században írt könyve. A könyvek mellett sok segítséget találtam az interneten is. Szerencsére elég sok angol nyelvű honlap foglalkozik a hajózással, makettezéssel és ezekről rengeteg tippet nyerhetünk munkánkhoz.

Leírás egy pár honlap címet, amelyeket el szeretettel ajánlotok: <http://www.drydockmodels.com/>, <http://www.jotika-ltd.com/>, <http://pagesperso-orange.fr/gerard.delacroix/>

É <http://www.shipmodels.com.ua/>, <http://modelshipworld.com/phpBB2/portal.php> .

A megszerzett tapasztalatok felhasználásával igyekszem az építés során minél többet kihozni ebből a kútból. Remélhetőleg ez majd az elkészült maketten is, látszik majd.

{mospagebreak title=2. rész}

Kezdetnek egy térbeli rajz az eredeti hajásról a "Peregrine Galley" -ről

A második lépésben az olasz Sergio által gyártott kettős, nagyméretű doboza látható.

A kettős vastagságú rétegelt lemezből készített, szervizgott, fedőzet a gerinc és a bordázat egy részét

A mogyorós, lime-ből, balsa-ből vagy palánkok, árbocok és a rétegelt lemezből elvált vagy talpak, terep

A szerelési rajzok, a rétezből készített formák és a vitorla anyagul szolgáló vászon. Nagyjából ez található a dobozban.

Az építés első fázisában a bordák beragasztása történt a gerincbe. Sajnos már itt tapasztalhatóak voltak gyártási pontatlanságok, amit részletesen, illetékesekkel korrigáltam.

Á

Á

Másodiként a fűfedőzet és az orrfűzet padlászata tőrőnt. A hajás padlászata anyaga 0,75mm vastag ázliemeű léc. A léceket a megfelelő hosszúságnál háromszögletű reszelővel reszeltem be, majd az ölekn grafiteruzával hőtámítottam. Ezzel próbáltam utánozni a pallók kőzetét alkalmazott kőtrágyos tőmőst. (Mög prof megoldás, ha a padlászatk oldalaira fekete kartonpaprt ragasztunk és a felrakás után szintbe, csiszoljuk.) A rőgző-tő facsapok furataihoz sablont készőtettem, majd a léceket a felragasztás után 0,7mm-es főrővel kifőrtam. A rőgző-tő csapok anyagul hengeres kemőnyfa fõpiskák szõgõltak. Ezeket korongcsiszolóval tőhegyesre csiszoltam, majd ragasztóba mőrtva beőtttem a helyõkre. A szõradás után a felesleget fogóval lecsõptem és az egõszet kőlőnfőle durvasõgõ csiszolópaprral felcsiszoltam.

A kőzelebbi kőpen jő lőtszõdnak a rőgző-tő facsapok és a kőtrágyos tőmőst imitőlő grafittal besõttõ

A kővetkező fõzisban elkõszőtettem a tűfedőzet padlászata is és a fűfedőzet kő fõggőleges oldalait b kőszletben találhatõ 3 mm szõles mogorõ léccekekkel.

Á

{mospagebreak title=3. rősz}

A vakpánk elkõsző-tőse nem mindennapi feladat volt a kapott balsa léccekből. A technika itt is a mő ismert pőkő hajlő-tő mődszer volt, de itt nagyon kellett vigyőzni a vőkony balsa puhasõga, tőrőkenysõge miatt.

A balsa felőlet előkõsző-tőse, felcsiszolása viszont kőnyõ volt az anyag puhasõga miatt. A kisebb felőleti egyenetlensõgeket fatapasszal tőnttettem el, majd az egõszet tőbbszõr felcsiszoltam. Az õgy nyert egyenetles felőletre a kőlső hõjázat felrakása mőr kőnyebb volt

Az alap palánk felrakása után bejelöltem és kivágtam az ájgy^o nyálkásokat és lefűszeltem a fedőzet fűlő borda végéket. Já³ módszer erre az, hogy a fedőzet szintjével egybeeső palánkokat nem ragasztjuk fel, csak odaszűgeljük. Itt benyúlva egy keskeny fűszlappal viszonylag könnyen átvághatjuk a bordákat. Végül természetesen a helyükre ragasztjuk ezeket, a palánkokat is.

Ez után a belső oldalak burkolása kávévezetett di³ furnőrből³ vágott lapokkal, illetve beszereltem a vízmeder gerendákat. (Az őrt használok di³ furnőrt, mert ez hasonló-t legjobban, a kittben található³ mogyoróhoz, amiből sajnos elöggő keveset adtak.)

A kávévezető lőpő³ a fűkőr elkősző-tőse volt. A belső burkolat itt is di³ furnőr.

Furnőrral kőrbeszegtam a rakodnyálkások belső őleit is, majd a padlával szintbe csiszoltam.

A májodik palánkrőteg felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a já³ előkősző-tett félét miatt. A használatos ájtatás³ és pájkás meleg-tűs módszerrel tőrőnt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkrőgző-tű csa elkősző-tőse volt.

Szűmtalan csapnak a helyöt kellett berajzolni és kifőrni. Az elkősző-tett csapok egyenkőnt lettek kicsiszolva, ragasztva beőve az előkősző-tett helyükre. A kilőgő³ feleslegét fogóval lecsőptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ázfőrtam és faragtam³ kő-vájncsisőgből³ kiszűmoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg keről majd a kősz hajőba. Nagyjából³ 5000!!! darab

Az elkőszőőlt palánkozás az első³ durva ájtcsiszolás után. A tőrőmő-tősekhez itt di³ fatapaszt használlok.

A kőzelebbi fotőn já³ lőtszanak a palánkrőgző-tű csapok.

A palánkozás után a korlátok, lőpcák, dőrőzfők elkősző-tőse és felszerelőse kávévezetett. Ezek elkősző-hőjén) a kapott rajzokra tőmaszkodtam. A tat ősznő megfigyelhető³ mőg a kőzi ájgyuk tartőbakjai, illetve az őzold alapja is.

A teljes fotón látszik még a gallion és a felszerelt terpesztárrakmányok is.

Egy hátsó nézet a farokkérrel.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kájbenszű időt a gyorsabban elkészítet kisebb részek és fedőlapok felépítésművelet elkészítésére használtam fel. Elsőként a kábfelületet a kábfelvezetőket készítő teterőtegelte lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért a díszítőanyagokat gyártottam. A hasonlóthatás miatt egyélt fotóztam le a gyári és az utáni gyártott elemeket.

A műretek örököltése végett felkerült a fotókra egy pénzéme is.

A horgonycsatlakozás elszűrés a gyári alkatrészekből készült tettem el, de minél tovább nézegettem, rájöttem, hogy nem valószínű. Ilyen esetekben jónak a kérdések, hogy elgedjek meg a dobozban található alkatrészekből a dolgokkal, vagy kész-tsek másikat?

Némi kutatómunka után találtam rajzot egy korábbi horgonycsatlakozásról. Ennek segítségével az egész az egész csatlakozás alsó részén még a kilincsszerkezetet is elkészítettem. A farészeket hígított szeszes díszítőccal kenem a száradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Végül az egész puha ruhával átdőrzsölöm.

A kormánylapát két oldalról vésszük elvatosan eltávolítottam a felső résztegeket, majd a furnérral beborított lapokat és az öleket kárra. A furnér csőkek egymás mellé ragasztása olyan hatást kelt, mintha a fadarabok lenne össze csapolva. A fel- csiszolás után a kárfelvezető ismét a szokásos pác és narancsolaj.

A sorban az ágyuk kárfelvezettek. A ívveg kocsik anyaga természetesen vékony tegelte lemez, ezért elszűrés is

Íjthatás öleket ragasztottam le vékony békák furnőr csökökkel, illetve pici ökeket készítem a csövek hajtásá vágy néznek ki az ísszeszerelt íveg kocsik.

A roz ígyöcsövek könmájjal lettek feketéve, a íveg talpak pólva ös olajjal kezelve. A csövek ígztá-tös föm föliát használtam. A szízfórintos márete segé-t örzökeltetni, hogy mekkora ígyukrá is van szá.

Mög egy köp az ígyukrá.

A gyári rétegelt lemez horgonyröd helyett diáfájbá köszé-tem máikat, a horgonykarikát bebandázsoztam.

A horgony parafajelá bájjja (miná csoda) egy parafa dugbá köszélt.

A horgonydaru rádjai.

A csának köszé-tösönö a gyári özervígott elemeket használtam fel, amit kiegészí-tem egy békák furnő köszé-tett íbráccsal. Az evezák tolla mahagáni furnőr, má-g a szára vékony hengeres fálcika. A csánakhoz adott rétegelt lemez kormánylapát nem nyerte el a tetsösem, ezört köszé-tem máikat diáfájbá.

Az elemek ísseá-llá-tása után a bordázat beragasztása következet, majd 3mm x 0,5mm-es mogyorás hájzátot ka az elkészélt csánaktest. Ezután a pólis ös a festös kerélt sorra.

Vögezeté az evezák ös csájklyát ígztá-tem az íádeszkához. Az orr ösre kerélt má-g egy köttá-

A csánakhoz tartákak is tartoznak, ezek diáfájbá köszélték, a ígztá-tá gyárák anyaga roz melyek feketé-lettek.

{mospagebreak title=5. röz}

A kit t-ben nem szerepelt, de én azrt készítettem egy kompasz szekrényt.

A kittnek tartozka egy v-zpumpa, de mivel (a korabeli rajzok alapján) a haján kett volt, készítettem t át.

A hajáton lévő zszl tartás anyaga gyárilag szintén rétegelt lemez volt. Ezrt az leket krrbeszegtém diá padladeszkával borítottam be.

Mindjárt más az rsszhatás.

Krben készílnék a pcsák is.

Lpcsák készzen, pcolva.

A hajáharang állványja egy korlitrsszel egytt kálán egységet képez.

A hajáharang (róz s esztergagóp há-ján) fábál készílt, amit aranyzá-ná festékekkel kentem át. Az egész a vgszerelés idején kerül a helyére.

A szellőzárak sok pcolva, fellet kezelve.

A teresztár párkányokat 3 x 0,5 mm-es mogyorás csákokkal burkoltam be, a taim kénykényk diáfábál lettek kialakítva.

A kábelvezetőfogó bakok anyaga dió, pólcolva és viaszolva.

{mospagebreak title=6. rész}

A sok fedélzeti átfűtő elköszönlése után hozzákezdtem az árbocozat részeinek elkészítéséhez. Első kerélt sorra. A gyári telegelt lemezből készült részeket 3 x 0,5 mm-es mogyoró lapokkal burkoltam be.

Ez után a tereb merevítő gerendázat és a korlátok kábelvezetők. A felhasznált anyag itt is a diófa, illetve a korlátot rőzből készülték és feketéve lettek.

A terek polcolva és viaszolva.

A terek elkészítése után nekiláttam az orrárboc elkészítésének. A gyári telegelt lemez járóműjét egy s gyártású diófa anyagú járóművel váltottam ki.

A főtég elkészült orrárboc átszerelve és polcolva.

A kábelvezető a hajó elárbocjának elkészítéséhez volt. Az árbocok elkészítéséhez főleg a gyári rajzokra hag illetve egy pár internetes oldal anyagát használtam fel. A rudakat előre daraboltam, majd forásgápbé fogva kőposra alakítottam. Az árbocfejek nagyszálgésához Proxxon marógápet használtam (természetesen ez a mővelet előgezhető vőssővel, vagy tőreszelővel is). A járóműk a gyári lőzervőgottak, de az őleket kábelbeszögtem bőkk furnőrral, hogy ne lőtsződjanak az egymőisra ragasztott lemezek őlei.

Az árbocrudakat tartő főkő főkőöt ismőkő a marőval alakítottam ki, az őkeket tőreszelővel reszeltem ki. Kő a szokősos polcolő és viaszolő a kábelvezetőbandőzs ezután kábelvezetők.

A sorban a fűzőrbock elkészítése kiegészült.

A fűzőrbock pácolva és felületkezelve.

Végül a tatőrbock.

A tatőrbock pácolva és viaszolva.

Készítettem egy köpöt az ideiglenesen állásig tartó fűzőrbockokról, de természetesen egy állásig tartó fűzőrbockokkal csak a készítését felrakása során lesz.

Egy készlet köp az fűzőrbockokról. Jól látható a védőréteget, ami a készletet védte a kidőléstől.

Az fűzőrbockok elkészítése után hozzáadtam a legújabb vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfűzőt használok, a köpöt egy állványba fogott fűzőrbock- gáttal és készítem a durvaságú csiszoló pappal való vitorlarudak készítésén talátható nyolcszögletű vitorlaanyagot kony mogyoró lécet ragasztásival alakítottam ki. A készlet anyagát a javított dió.

A vitorlarudak pácolva, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt színyvitorlarudakkal pácolva, viaszolva. A színyvitorlarudak tartását az egyvezetett szemléteket a köpön rögzítem ki, meghajlítottam, majd forrasztással és pákával állásig tartó az egész fekete modell festéssel lefestetem.

A gaffrodhoz és a bummfa végeihez a készlet tartalmaz ugyan alkatrészeket, de inkább gyártottam másikat.

A rudak pácolva, viaszolva és vasalással felszerelve. A vasalások anyagjával sokáig készletem. Először a 1/4 sűrűs dobozokból vágtam vékony csákákat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellett szokorra borra, mert némelyik borosveg nyakát vékony ámból készült védőfólia van (sajnos csak a drágább borok 1/4 csomagolják így, az olcsóbb borokon más anyag van) és ez a fólia puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az árszintje teljesen rugalmatlan, így könnyen hajlatható, ragasztható bármilyen felületre pillanatragasztással.

Eddig jutottam a hajó elkészítésével, a soron következnek a hajótest a tatrész és az oldalzsebek elkészítése, f... Az árbocok beszerelése után lassan felkerül az állókészlet, vitorlák és a futókák, csigák. Addig viszont már sok-sok tennivaló van.

{mospagebreak title=7. rész}

Az utolsó jelentkezésem óta eltelt időszakot a 1/4 infóle "Zaprakos" munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak kerületek sorra, melyekre felállítottam a csigákat és a baloldali kábeleket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrárboc vitorlarúdjai.

Az előbbi vitorlarúdjai. A legördemes megemléteni, hogy a baloldali kábeleket főleg tartókábelei nagyon vékony csőmájjal be lettek bandázsolva, így jobb lett a tartásuk.

A főbb vitorlarúdjai következtek.

Végül a tatárbc vitorlarúdjai.

Az orrárbocra is felkerültek a csigák és az előtárcs kábeleket feszítő 'Doodshofd-kengyel' alsó részei.

A vitorlarudak után az árbocok következtek. Először a bandázásokat készíttettem el, majd a rugókat gyártást alaktottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással rugóztattam. A kápen az előbbi árboc állatható.

A fűrboc derék, tőrzs és sudársára.

A tatrboc két része.

A csigák felkészítése az őrt is tartott olyan sokáig, mert a gyárilag kapott csigákat társágosan nyersnek, formátlan találtam és az őrt egyenként átdolgoztam. A csigákat egy hegyes csőrű fogóba szorítva elszűr egy lapos győnt tőreszeléssel átreszeltem, majd még polárpapírral átcsiszoltam. A győmőnt tőreszeléssel az őrt használom szávesebs mert a finom szemcsőzete révön az ilyen apró tárgyat jobban lehet vele megdolgozni, még a hagyományos tőreszeléssel. Az őra sem megfizethetetlen, egy hat darabos készlet kb. 1500 Ft volt. A makrőzött fotón jól látszik a készletben a győri és az alakított csiga készlete.

A győri kitt tartalmaz egy pőr speciális 0,8 mm-es réteget lemezt, amibe lőzerrel belemarták a mintákat. Ezekből a készlet részét aranyozva lettek, még a belső mőlyőtt rések a hajó oldalfestésével megegyező színre festve. A festéshez nullás ecsetet használtam, de nálhol még ez is soknak tűnt. A nehezen hozzáférhető résekhez tőhegyesre faragott fadarab hegyő mőrtogattam a festőbe és ezzel vittem fel a felőletre a készletet. Ennél a munkőn jól igen hasznosnak bizonyult még egy nagy-tő szemőveg is! A kőpen a tatősz és oldalzsebei és a homloklemez is látható.

A tatő-sző, a hős ablakok és a hajó és az őz gallion részét is anyagból, de ez annyira tővol őllt a valóságig, hogy ezt nem használtam fel.

A készlet nagy dilemmő az őgyőnyő-lő sok lecsukható ajtó okozták. A kitt résekőnt kapott eloxált aluőntvő nem igazőn illettek az elkőszőő hajóhoz. Tehő elővettem a palőnközősnő megmaradt anyagokat és elkősző-tette főbő az ajtókat. A vasalőshoz sikerőlt vőkony réz lemezt szereznem őgy ezek ebből a készlet el. A lemezből vőkony csőkokat vőgtam egy régi ollóval (biztosan jőtt az őlőnek), a vőgeket hegyes fogóval meghajlőttam ő főrgőpbe fogott vőkony csiszolőkoronggal a vőgeket bekőszőőtem. Ide kerőtek a vastagabb rézdrőtbő hajlőtt zsanőrok, amelyeket elkalapőlt vőgő csapok tartanak a helyőkőn. A fatőblőkra a felerő-ső-tőst vőkony huzalbő készlettel szegeztem. Mőjr csak készőpre kellett felszerelni a felhőző készlető vasalőst.

De tőrőnk vissza a hajótesthez. Kővetkezett a festés. A hajótest felső része és a dőrsfők készlető készlető festve, még a dőrsfők fekete színre lettek őben pőccal kenve. A gallion rész aranyozva lett. Maga a test kapott (a fedőzet kivőtelővel) egy enyhe barna pőcolőst. A pőcolőst őjőn készlető a nőlam jő bevőlt narancsolajban oldott őhviaszos kezelő. Ez nagyon jő tőmő-ti a fa pőrusait és ad egy kicsi selymes főnyt.

Ezt készletőn a helyőkre kerőtek az őrbocok tőrzs részei illetve a hős zőszlőtartó.

Egy hős őzet ahol jól látszik a felszerelt főtő készlet és az ablakok.

A hajó felőrlő.

Vőgőő egy kőp előrlő. Itt mőjr láthatóak a terpesztő pőrkőnyokra felszerelt őmacskafejekő. A győri vasalőst rézdrőtt hozzá forrasztőőval erő-ső-tettem meg, mert készletőben a festő-tő hatőőra szőnt nyőlt volna. Vőgőő őgőzet fekete őre festtem modell festőkkel. Jelenleg itt tartok. Kővetkezik az őjőő készlet, illetve az őrbocok ősszerelése.

{mospagebreak title=8. rás}

Egy hátsó kárp a fartávkárrol.

Egy oldalnézet az árbocárzsekkal.

A hajó orr része.

A kávetkez munkafázis az állásátzet felszerelése volt. Előként az árbocárzsek oldalfesz-tá (csarnak) kátelei kávetkeztek. (Ezeknek a menetirány szerinti első káteleit bebandájsoltam, csak saját fotás felbontása miatt nem látszik.)

Az eltarcskátelek az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfesz-tve, itt a fotásn még világos sz-ná kátelekkel, amit később (a szakirodalom átnézése után) sáttát sz-náre cseréltem.

A háigszájlak felkátése a klasszikus 8-as alakú hurokkal végeztem, a pontos távolságtartás végett egy oda cs papár-sablont használtam. Itt nagyon fontos,

hogy ne legyenek tőlságosan feszesre hzva a kátelek! Fontos még a megfelelő vastagság kiválasztása is. Nagyon kősz makettnél láttam azt, hogy a háigszájlakat tőlságosan vastag kátelbá kősz-tik, pedig ezek a valásáigbancol vastagságúak voltak és szinte minden esetben kátrányozottak és nem nyers kender kátelek!

A derkárbcok és az oldalfesz-tá kátelei.

A derkárbcok a háigszájlak felkátése után.

Egy kázel kárp a hajóorrán, ahol látni az oldalsó védőháit, ami a vézbeeséstől ávta a észszákságá tengeréseket. (Igen az a lyukkal ellátott állás szerkezet az.)

Valamint látni az elárbcot a tarcskátelelet megfesz-tá blokkokat.

A kátfogás bakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kárp az ásszeáll-tott árbocát és a teljes állás kátelzetel felszerelt hajórán.

Ez után egy igen keserves időszak kávetkezett az ép-tásban. Mivel életemben még kátt leszakadt gombnál tább varrtam (pláne varrógáppel!) Á-gy egy kedves ismerősöm neje seg-tett a vitorlák ásszevársában. Hála és kászáte! Nekem észsaké a szegákátzet felvársa maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Végül azárt csak elkőszátek és a fotásn az orrvitorla, a repálá'-orrvitorla és az elárbc-tarcsvitorla látható.

Ezen a kápen a állás és a bels vakvitorla látható felvárva a vitorlarudakra.

(Itt a fogás kátelek egy kicsi ássze-vissza állnak, de a felszerelés után majd rendezem áket.)

Az elárórboc tálrs, derók és sudárvitorlájja felvarrva a vitorlarudakra és jálíthaták a szárvitorlák kitolható ródjai is.

A fárórboc tálrs, derók és sudárvitorlájja.

A keresztárboc derókvitorlájja.

A gaffvitorla a gaffróddal és a bumfával.

A kávetkezé komoly áproject a hajóágyuk és a hozzá tartozó fók és visszahöz káttázet felszerelésével kellenél kicsit szenvedésebbre sikerült, mert a fent lávák állókáttázet miatt nehezen lehetett hozzáférni az ágyókhöz és a csigákhoz. Ezt legkzelebb elbb elkésztem, még mielőtt felraknám az állókáttételeket!

Még egy ká a fedélzetről és az ágyókról.

A keresztárboc mág felkerült a kompasz szekrény is. Káttélekkel van rágzá-tve a padláshoz.

Az ásszes ágyó a helyén.

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futókáttázet szerelésének gubancjáról nem volt kedvem fotókat készíteni.

A kápeken már a kász káttázet és a felszerelt áfittingek elíthaták.

Itt elsőként a horgonycsatló hajtánya.
(Fotó-106)

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futókáttázet szerelésének gubancjáról nem volt kedvem fotókat készíteni. A kápeken már a kász káttázet és a felszerelt áfittingek elíthaták. Itt elsőként a horgonycsatló hajtánya.
(Fotó-106)

Egy fotó a hajófaról, ahol jálítni a tálámpát és a kormánylapát biztosító íncot.

Egy ká a hajó hátsó részéről.

Egy másikk a hajó első részéről, ahol jálí megfigyelhető a rágzá-tett horgony a bájával, illetve a terpeszték párkájának szárvitorlák kihajtható ródja.

A teljes fedőzet átlátszó.

Egy készlettel.

Egy készlettel.

Az összes vitorla egy készlettel.

Záró gondolatok:

A fórumon már többször elhangzott, hogy lehet-e szerint keréltől a gyári kitétel való makett építés, az pontatlansága és hiányossága miatt. Ezt én a következő

gondolatokkal egészíteném ki: Azoknak, akik most ismerkednek a hajás makett építésével és viszonylag szerszámmal, géppel rendelkeznek, én kezdenék a gyári dobozos kit-eket ajánlanám. Természetesen nagyon fontos a megépítés-tel makett kiválasztásánál, hogy lehet-e szerint a legjobb pontossággal gyártott

makettek készítését válasszuk. (Én a Peregrine Galley-t nagyjából készítesnek a tőlem.) Nagyon sokat javítottunk elkészítéstől hajás megjelenésén, esztétikumán, ha a

legkritikusabbnak a tőlt részegységeket saját magunk újra legyártjuk, vigyázva arra, hogy az általunk készített csatlakozásokat autentikusra sikerüljenek! Készen állunk fel arra is, hogy a gyári csomagolásban található alkatrészek készítésétől járó nehézségek sokkal kevesebbet adnak a készítéshez (pl. készletfoglalók, blokkok) és ezeket magunknak kell majd legyártani.

A bátrabb természetesen nekiállhatnak az általunk kiválasztott hajás elkészítésének csupán nyersanyagok felhasználásával, de ehhez már sokkal több segédanyag kell, előre lesz készítés. Itt a legfontosabb a megfelelő méretarányú rajz kiválasztása. Kisebb hajásnál az 1:48 és 1:50-es méretarány választása a legjobb, míg a nagyobbaknál az 1:60-es arány a legjobban elfogadott. Ha a lehető legkevesebb

csak kedvező árú rajzhoz jutunk hozzá, azt itt tudjuk számolni a rajzolatni Photoshop segítségével. A nagyméretű rajzok kinyomtatásával készíthetjük a csatlakozásokat

foglalkoznak és az a gy kinyomtatott rajzok segítségével elkészíthetjük a modelleket. Fontos a megfelelő faanyag kiválasztása is! Jár magam a fedőzet készítése és a palánk elkészítéséhez diót használok, míg a fedőzet készítéséhez a világos nyír az egyik legjobb. (A gyártás során nagyon szép nyírfa nyelvszorító lapocskákat lehet kapni kb. 300 Ft-ért.) Természetesen az egyik legjobb anyag a készlet, de ennek a beszerzése kicsit macerásabb (Zatik) és nem is olcsó. A felületkezelésre én a lakkot nem szeretem, helyettük len olajos kezelést javaslok.

Végül is készíthetünk doboztól vagy csak rajz alapján a hajás, ilyen vagy olyan méretarányban a lakk akkor is alkotás marad.

Gateway (Baksa Bőre)