

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 illés 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 paraméterei: 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 megkezdtek építést. A hajót építette után "Caroliner" keresztelték és 1716. május 29-án vőzre bocsátották. Az újabb építésre 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 építésénél a "Royal Caroline" terveit használták némi módosítással. Az újregédű hajó egy drasztikus változáson ment át, amelynek során harci

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

mikor teljes személyzettel elsüllyedt a Biscay térségben.

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 segétséget nyújt majd Wolfram zu Mondfeld - Historic Ship Models című könyve. Ez a könyv sok szíves oldalon keresztül mutatja be rengeteg ábra segítségével a különböző korok hajóépítését a gerinc lefektetés vitorlák és kőtelek felkerüléséig. De ha már vitorla és kőtelek, akkor még egy fontos könyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models című könyvében szenciánsan mutatja be a különböző vitorlák és a hozzá tartozó kőtelek lefektetését. Nem tudok felsorolni a kihagyni egy könyvet, ami talán a makett építéshez kevesebb segétséget ad, de témájában az alapművet képviseli Fredrik Henrik Af Chapman - Architectura Navalis Mercatoria című a XVIII. században írt könyve. A könyvek mellett sok segétséget találtam az interneten is. Szerencsére elöggő sok angol nyelvű honlap foglalkozik a hajózással, makettezéssel és ezekről rengeteg írtet 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 hajóról a "Peregrine Galley" -ről

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

A kettő vastagságú rétegelt lemezből készített, ászerváltott, fedőzet a gerinc és a bordázat egy részét

A mogyoró, lime, balsa, vágott palánkok, árbocok és a rétegelt lemezből elvágott ágytálpak, terep

A szerelési rajzok, a rézből készített fémrészek 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 akril és léc. A léceket a megfelelő hosszúságnál háromszögletű részelővel részeltem be, majd az öleknő grafitceruzával hőtámítottam. Ezzel próbáltam utánozni a pallók készítésénél alkalmazott kétrányos tőrőnt. (Még profi megoldás, ha a padlászatok oldalaira fekete kartonpapírt ragasztunk és a felrakás után szintbe, csiszoljuk.) A tőrőnt-tű csapok furataihoz sablont készíttettem, majd a léceket a felragasztás után 0,7mm-es fűrészvel kifőrtam. A tőrőnt-tű csapok anyagul hengeres keményfa fogpiszkálók szolgáltak. Ezeket korongcsiszolóval tőhegyesre csiszoltam, majd ragasztásba mártva beütöttem a helyükre. A szűradás után a felesleget fogóval lecsőptem és az egészét kőlével durvasőgő csiszolópapírral felcsiszoltam.

A kézelebbi képen jól látszónak a tőrőnt-tű csapok és a kétrányos tőrőnt imitálós grafitlő besőttés.

A kévetkező fűziban elkészíttettem a tűfedőzet padlászata is és a fűfedőzet kőtt fűgőőleges oldalfalait bő készletben találhatók 3 mm széles mogorós lécekkel.

Á

{mospagebreak title=3. rész}

A vakpáink elkészítése nem mindennapi feladat volt a kapott balsa lécekből. A technika itt is a már ismert pákás hajás-tű módszer volt, de itt nagyon kellett vigyázni a vőkony balsa puhasőga, tőrőntkenység miatt.

A balsa felőlet előkészítése, felcsiszolása viszont könnyű volt az anyag puhasőga miatt. A kisebb felőleti egyenetlensőgeket fatapasszal tőnttettem el, majd az egészét tőrőnt felcsiszoltam. Az őgy nyert egyenetles felőletre a kőlé hőjázat felrakása már könnyebb volt

Az alap palánk felrakása után bejelöltem és kivágtam az ájgy⁰ nyálkásokat és lefűszeltem a fedélzet fűzőbordáit. Járódszer erre az, hogy a fedélzet szintjével egybeeső palánkokat nem ragasztjuk fel, csak odaszűjeljük. Itt benyúlva egy keskeny fűszelappal viszonylag könnyen átvághatjuk a bordákat. Végül természetesen a helyekre ragasztjuk ezeket, a palánkokat is.

Ez után a belső oldalak burkolása következett di³ furnőrből vágott lapokkal, illetve beszereltem a vízmeder gerendákat. (Azért használok di³ furnőrt, mert ez hasonló-t legjobban, a kittben található mogyoróhoz, amiből sajnos előggő keveset adtak.)

A következő lépés a fűzőr elkészítése volt. A belső burkolat itt is di³ furnőr.

Furnőrral körbeszegtem a rakodnyálkások belső eleit is, majd a padlával szintbe csiszoltam.

A második palánkrőteg felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a járólélek miatt. A használatos ájzatás és pájkás meleg-tás módszerrel történt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkrőgzés csatlakozása volt.

Számtalan csapnak a helyét kellett berajzolni és kifőni. Az elkészített csapok egyenként lettek kicsiszolva, ragasztva be a helyekre. A kilógó felesleget fogóval lecsiptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ártam és faragtam a víz-áncsiszógőből kiszámoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg kerül majd a kész hajóba. Nagyjából 5000!!! darab

Az elkészült palánkozás az első durva ájtsziszolás után. A tőmősekhez itt di³ fatapaszt használok.

A következő lépés a vízmeder ájtsziszolás a palánkrőgzés csapok.

A palánkozás után a korlátok, lépcsők, dőrfűzők elkészítése és felszerelése következett. Ezek elkészítésénél a kapott rajzokra támaszkodtam. A tartószöveg megfigyelhető még a kész ájgyuk tartóbakjai, illetve az ájz alapja is.

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

Egy hajtás nézet a farokkormányról.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kabinzárak idét a gyorsabban elkészíthető kisebb részek és fedélzet felépítésmunkák elkészítésére használtam fel. Elsőként a kabinzárakat és a kabinvezetékét készíttettem a röttegelt lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért a díszítőanyagokat gyártottam. A fűszerszerűség miatt egyrészt fotóztam le a gyári és az utána gyártott elemeket.

A műanyagok rögzítésére végeztünk fel a fotókra egy pincelát is.

A horgonycsatlakozást a gyári alkatrészekből készíttettem el, de minél tovább nézegettem, rájöttem, hogy nem valószínű. Ilyen esetekben jönnék a kérdések, hogy elcsúsznak-e a dobozban található alkatrészekből a csatlakozások, vagy készítek másikat?

Némi kutatómunka után találtam rajzot egy korábbi horgonycsatlakozásról. Ennek segítségével az egészét újra megcsatlakoztattam alsó részén még a kilincsszerkezetet is elkészíttettem. A farészeket hígított szeszes díszítővel kenem a szíradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Végül az egész puha ruhával átdőrzsölöm.

A kormánylapot két oldalról véssük elvatosan eltávolítottam a felső részeket, majd a furnérral beborított lapokat és az őket kinyittem. A furnér csatlakozás egymás mellé ragasztása olyan hatást kelt, mintha a fadarabok lennének csapva. A fel- csiszolás után a kinyitve készült ismét a szokásos pincelát és narancsolaj.

A sorban az ágyuk kinyitve. A lámpa kocsik anyaga természetesen vékony röttegelt lemez, ezért a csatlakozás is

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 kárbeszegtem diápadládeszkával borítottam be.

Mindjárt más az ásszhatás.

Közben készültnek a csák is.

Lcsák készzen, pácolva.

A hajáharang állványja egy korlátrással egytt kálán egységet képez.

A hajáharang (róz s esztergagóp há-ján) fábál készült, amit aranyzá-nál festékekkel kentem át. Az egésza vógszerelés idején került a helyére.

A szellőzárak pácolva, felület kezelve.

A terpesztár párkányokat 3 x 0,5 mm-es mogyoró csákokkal burkoltam be, a tőm kényes ká k diáfábál lettek kialakítva.

A kátfogó bakok anyaga dió, pácra és viaszolva.

{mospagebreak title=6. rész}

A sok fedélzeti "fitting" elkészítése 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 kátfogók. A felhasznált anyag itt is a diófa, illetve a korlátot rőzből készülték és feketéve lettek.

A terek pára és viaszolva.

A terek elkészítése után nekiláttam az orrárboc elkészítésének. A gyári telegelt lemez járómfát egy s gyártású diófa anyagból járómfával váltottam ki.

A főtég elkészült orrárboc összeszerelve és pára és viaszolva.

A kátfogó a hajláng elárbocjának elkészítéséhez volt. Az árbocok elkészítéséhez főleg a gyári rajzokra hagytam és egy pár internetes oldal anyagát használtam fel. A rudakat előre daraboltam, majd forrasztóbe fogva kőposzta alakítottam. Az árbocfejek nagyszélességéhez Proxxon marógépet használtam (természetesen ez a művelet elvégezhető vésővel, vagy reszelővel is). A járómfák a gyári léczervegőgottak, de az őket kátfogó beszéltem bármely furnérral, hogy ne létszárdjanak az egymásra ragasztott lemezek elei.

Az árbocrudakat tartó fák fészköt ismét a maróval alakítottam ki, az őket reszelővel reszeltem ki. Később a szokásos pára és viaszolás a kátfogóbandázs ezután kátfogók.

A sorban a fűzőröccék elkészítése kiegészített.

A fűzőröccék pácolva és felületkezelve.

Végül a tatöröccék.

A tatöröccék pácolva és viaszolva.

Készítettem egy képet az ideiglenesen készített öntött öntvényekről, de természetesen egy kész szerelvény csak a készlet felrakása során lesz.

Egy képi képet az öntvényekről. Jól látható a védőréteget, ami a képeket védte a kidőrtés idején.

Az öntvények elkészítése után hozzáadtam a legújabb vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfű használok, a kőposztát egy állványba fogott fűrészgáppal és kiegészítővel durvaságú csiszoló pappal vagy vitorlarudak készítésénél található nyolcszögletű vaskony mogyoróhéjak rágasztásával alakítottam ki. A készlet anyagát ismét a járt bevált dió.

A vitorlarudak pácolva, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt szárnyvitorlarudakkal pácolva, viaszolva. A szárnyvitorlarudak tartását az egyeztetett ábrák alapján végeztük. Vaskony rézlemezbe állítottam ki, meghajlítottam, majd forrasztással és pákával készítették. Végül az egész fekete modell festékkel lefestettem.

A gaffrodhoz és a bummfa vögeihez a köszlet tartalmaz ugyan alkatrészeket, de inkább gyártottam másikat.

A rudak pácolva, viaszolva és vasalással felszerelve. A vasalások anyagjával sokáig károlteztem. Először a 1/2 sárkány dobozokból vágtam vököny cső-kokat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellett szoknora borra, mert némelyik boros 1/4 vég nyakát vököny 3/4 köszlet vököny 1/4 dőlése van (sajnos csak a drágább borok 1/4 csomagolják a gy, az olcsóbb borokon más anyag van) és ez a féle puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az 3/4 szinte teljesen rugalmatlan, a gy kánnnyen hajlathat, ragaszthat bármilyen felére pillanatragasztással.

Eddig jutottam a hajók 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 még sok-sok tennivaló van.

{mospagebreak title=7. rész}

Az utolsó jelentkezésem óta eltelt időszakot a 1/4 infóle "Ézaprólkos" munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak kerületek sorra, melyekre felkötöttem a csigákat és a lóbalók káteleket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrárboc vitorlarúdjai.

Az előbbi vitorlarúdjai. Érdemes megemlíteni, hogy a lóbalók kátelek főleg tartókátelei nagyon vököny cőrnél be lettek bandázsolva, a gy jobb lett a tartásuk.

A főbb vitorlarúdjai következtek.

Végül a tartórboc vitorlarúdjai.

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

A vitorlarudak után az árbocok következtek. Először a bandázásokat kőszlettettem el, majd a rögözést a gyárakat alakítottam ki. Ehhez nagyon vököny faforgácsot használtam, amit ragasztással rögzítettem. A kőpen az előbbi lóthat.

A fűrboc derék, tőrzs és sudárszár.

A tatrboc két része.

A csigák felkészítése az őrt is tartott olyan sokáig, mert a gyárilag kapott csigákat többszörösen nyersnek, formátlannal álltam és az őrt egyenként átdolgoztam. A csigákat egy hegyes csőrű fogóba szorítva elszűr egy lapos győnt részeltelvel ártreszeltem, majd még polárpapírral ártcsiszoltam. A győmőnt részeltelt az őrt használom száveseb mert a finom szemcsőzete révön az ilyen apró tárgyakat jobban lehet vele megdolgozni, még a hagyományos részeltelvel. Az őra sem megfizethetetlen, egy hat darabos készlet kb. 1500 Ft volt. A makrőzött fotón jól látszik a készletben a gyári és az alakított csiga között.

A gyári kett tartalmaz egy pár speciális 0,8 mm-es réteget lemezt, amibe lőzerrel belemartják a mintákat. Ezekből a készlet részek aranyozva lettek, még a belső mőlytett részek a hajás oldalfestéssel megegyező készlet szá-nre lefestve. A festéshez nullás ecsetet használtam, de ahol még ez is soknak tűnt. A nehezen hozzáférhető részeken a hegyesre faragott fadarab hegyét mőrtogattam a festékbe és ezzel vittem fel a felületre a készlet szá-nt. Ennél a munkánál igen hasznosnak bizonyult még egy nagy-tűs szemőveg is! A kőpen a tatrősz ézoldalzebei és a homloklemezé látható.

A tat-szár és, a hős ablakok és a hajás éznővtőblőja. A kett tartalmazta még a hajás gallion részcsőzát is anyagból, de ez annyira tővol állt a valóságtól, hogy ezt nem használtam fel.

A készletvezés nagy dilemmát az őgyőnyő-lő sok lecsukható ajtó okozták. A kett részekét kapott előxált aluőntvő nem igazán illettek az elkészített hajához. Tehát elvettem a palőnközősnő megmaradt anyagokat és elkészítettem a főbő az ajtókat. A vasalóshoz sikerőlt vőkony réz lemezt szereznem őgy ezek ebből készlet el. A lemezből vőkony csőkokat vőgtam egy régi ollóval (biztosan jól tett az őlőnek), a vőgeket hegyes fogóval meghálőttem a főrőgőpbe fogott vőkony csiszolókoronggal a vőgeket bekészíttem. Ide kerültek a vastagabb rézdrőtből hajlőt zsanőrok, amelyeket elkalapőlt vőgő csapok tartanak a helyőkőn. A fatőblőkra a felerőst vőkony húzalból készlet ltegekkkel vőgeztem. Mőjr csak készletpre kellett felszerelni a felhőző készlető vasalóőjt.

De tőrnőnk vissza a hajás testhez. Készletvezett a festés. A hajás test felső része és a dőrszfő készlető készlető festve, még a dőrszfő fekete szá-nre lettek őben pőccal kenve. A gallion rész aranyozva lett. Maga a test kapott (a fedőzet kivőtelővel) egy enyhe barna pőcolőst. A pőcolőst őjőn készletvezett a nőlam jól bevőlt narancsolajban oldó őhviaszos kezelő. Ez nagyon jól őmő-ti a fa pőrusait és ad egy kicsi selymes főnyt.

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

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

A hajás felőrlő.

Vőgőő egy kőp előrlő. Itt mőjr láthatóak a terpesztő pőrkőnyokra felszerelt ézmacskafejek. A gyári vasaló részdrőt hozzá forrasztással erősttettem meg, mert készletben a festő és hatőőra szőnt nyőlt volna. Vőgőő őgőzet fekete őre festtem modell festőkkel. Jelenleg itt tartok. Készletvezik az őjőőőzet, illetve az őrbocok ősszerelése.

{mospagebreak title=8. rás}

Egy hátsó kárp a fartávkárrol.

Egy oldalnézet az árbocárzsekkel.

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 sajnos fotás felbontása miatt nem látszik.)

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

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

hogy ne legyenek tálságosan feszesre hzva a kátelek! Fontos még a megfelelő vastagsáig kiválasztása is. Nagyon kás makettnél láttam azt, hogy a háigszájlakat tálságosan vastag kátálbá kásztik, pedig ezek a valásáigbarcol vastagsáigak 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 kázei kárp a hajóorrán, ahol látni az oldalsó védák háját, ami a vézbeeséstől ávta a észszákságá tengeréseket. (Igen az a lyukkal ellátott állás szerkezet az.)

Valamint látni az elárbc távát a tarcskátelelet megfesz-tá blokkokat.

A kátálfogás bakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kárp az ásszeáll-tott árbocat és a teljes állásátzetel felszerelt hajórán.

Ez után egy igen keserves idszak kávetkezett az ép-tásban. Mivel életemben még kát leszakadt gombáil tább varrtam (pláne varrásgáppel!) ágy egy kedves ismerásám neje seg-tett a vitorlák ásszevársában. Hála és kásztárte! Nekem észsaká a szegákátzet felvársa maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Végül azárt csak elkásztátek és a fotásn az orrvitorla, a repálá'-orrvitorla és az elárbc-tarcsvitorla láthatás.

Ezen a épen a állás és a bels vakvitorla láthatás felvárs a vitorlarudakra.

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

Az elárborc tőrzs, derék és sudárvitorlaja felvarrva a vitorlarudakra és járthatóak a szárvitorlák kitalálásáig is.

A fárborc tőrzs, derék és sudárvitorlaji.

A keresztárboc derékvitorlaja.

A gaffvitorla a gaffróddal és a bumfával.

A kávetkezés komoly projekt a hajáságyuk és a hozzá tartozó fók és visszahozás káttázet felszerelésével a kicsit szenvedésbe sikerült, mert a fent lávát állás káttázet miatt nehezen lehetett hozzáférni az ágyához és a csigához. Ezt legkésőbb elbbsélem, még mielőtt felraknám az állás káttételeket!

Még egy ká a fedélzetéről és az ágyókról.

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

Az ásszes ágyó a helyen.

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

A kápeken már a kász káttázet és a felszerelt ázfitingek járthatóak.

Itt elsőként a horgonycsatló hajtánya.
(Fotó-106)

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

Egy fotó a hajásfarról, ahol járni a tálímpát és a kormánylapát biztosított.

Egy ká a hajás hátsó részéről.

Egy más a hajás első részéről, ahol járni megfigyelhető a rágzá-tett horgony a bájával, illetve a terpesztés párkálás szárvitorlák kihajthatásáig is.

A teljes fedőzet átlátszó.

Egy köp elírás!

Egy köp oldalra!

Állás vezetésél egy köp hirtelen!

Záró gondolatok:

A fórumon már többször elhangzott, hogy lehetőségek szerint kerülnék a gyári kit-ből való makett építését, azaz pontatlansága és hiányossága miatt. Ezt ön a következő

gondolatokkal egészteném ki: Azoknak, akik most ismerkednek a hajás makett építésével és viszonylag szerszámmal, géppel rendelkeznek, ön kezdetnek a gyári dobozos kit-eket ajánlanám. Természetesen nagyon fontos a megépítés-tendő makett kiválasztásánál, hogy lehetőség szerint a legjobb pontossággal gyártott

makettek közül válasszunk. (Ön a "Peregrine Galley" nagyjavítás kiegészítésnek átvélem.) Nagyon sokat javított elkészült hajás megjelenésén, ezért írom, ha a

legkritikusabbnak átvétl részegységeket saját magunk újra legyártjuk, vigyázva arra, hogy az általunk készített csatlakozásokat autentikusra sikerüljenek! Készüljünk fel arra is, hogy a gyári csomagolásban található alkatrészek közül néhány sokkal kevesebbet adnak a szükségesnél (pl. kiegészítő szegek, blokkok) és ezeket magunknak kell majd legyártani.

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

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

foglalkoznak és az a gy kinyomtatott rajzok segítségével elkészíthetjük a modelleket. Fontos a megfelelő faanyag kiválasztása is! Jár magam a fedőzeti részek és a palánk elkészítéséhez diót használok, míg a fedőzet deszkákhöz a világos nyár az egyik legjobb. (A gyártásértékben nagyon szép nyárfa nyelvszorító lapocskákat lehet kapni kb. 300 Ft-ért.) Természetesen az egyik legjobb anyag a kő, de ennek a beszerzése kicsit macerásabb (Zatik) és nem is olcsó. A felületkezelésre ön a lakkokat nem szeretem, helyettük len olajos kezelést javaslom.

Végül is készült a doboz vagy csak rajz alapján a hajás, ilyen vagy olyan méretarányban a lakk akkor is alkotás árán marad.

Gateway (Baksa Béla)