

## A "Peregrine Galley" ÁopÁ-tÁse.

Contributed by Baksa Bőla  
2008. December 05. Friday 12:43  
Last Updated 2011. July 18. Monday 10:11

There are no translations availableAz első hajás a Golden Star• Brigg elkészítette utáin gondolkodásba estem, hogy melyik legyen a másodikként megépítendő hajás makettem. A felkészüléskor az általam megrendelt készletre Állás szabadidő figyelembevételével Ájra egy kettő megépítendő hajás lehetett számításba. Hosszas tárgyalások utáin a végülisztársaság a S• Peregrine Galley• névre hallgatású makettjére esett. A makett méretaránya megfelelő arányú (1:60) Ágy az első hajás méretei nagyon impozánsak (925mm hossz, Ás 860mm magasság). A méretekből adódóan a kidolgozásÁig a részletgazdagság Áppen megfelelő.

Mielőtt rátérnénk a makett jellemzőire szeretnénk egy pár sorban Ásszefoglalni azokat az adatokat, amelyeket az első hajással kapcsolatban gyűjtöttünk Ássze.

A hajás 1700-ban építette az angliai Deptfordban Villiam Lee tervei alapján,

kapitánya Lord Berkley of Stratton lett. A klasszikus pink ÁpÁ-tÁs± teljes vitorlájzattal

ellátott hajás futárszolgálatra szánták Anglia Ás az Ásvilág kőzt. Fegyverzete 16 db

6 fontos Ágy Ás 8 db kőzi Ágy. A 218 tonnás szlup főbb paramétere: hossza 27,4m, szélessége a főborda gerendájánál: 7,3m, legnagyobb mélysége: 3,7m. A gyors futás hajásra idővel felfigyelt a Királyi Haditengerészet 1714-ben királyi jacht szolgálatra rendelt Ás megkezdte ÁpÁ-tÁsÁt. A hajás ÁpÁ-tÁse utáin ÁCarolir keresztele Ás 1716. május 29.-én vÁ-zre bocsátották. Az Ájabb ÁpÁ-tÁsre 1733-ban került sor Richard Stacy alapján Ás ekkor kapta meg a máj kőzismert ÁRoyal Carolina• nevet. A konstrukciás nagyszerűségét mutatja az Ájabb királyi

jacht ÁpÁ-tÁsÁn Á Á Royal Caroline• terveit használták némi módosítással. Az Áregedő hajás mágy drasztikus vÁltozáson ment Át, amelynek során harci

szlup lett belőle Ás megkapta a Peregrine• nevet. A szomorú vÁg 1761-ben Árte utol

mikor teljes személyzettel elsüllyedt a Biscay ÁbÁiben.

Az első benyomások a maketról.

A doboz kinyitása Ás a beltartalom• szemrevételezése utáin vegyes Árzéseim támadtak. A kidolgozottság megfelelt a gyártás Árszintjének. Bár sikerült itt-ott meglepetést okoznia. Kicsit ricsodálkoztam a Ávak palánká• anyagára Ás

Ál Áthatás, hogy egy pár ízervágot rőtegelt lemez alkatész helyett Ájkat fogok gyártani. Nagyon sok Ágyri• minősége, kiképzése Áppen csak nyomokban hasonlít a valamikori eredeti részek formájához, kiképzéséhez. Átom, hogy kezdőként rőszáre praktikus dolog kettőből hajás ÁpÁ-teni, de vagy megelégszünk a kapott anyag felhasználásával nyert minőséggel, vagy sok mindent Ájra kell gyártani, feljavítani, ha igényesebb munkát szeretnénk végezni. Igyekeztem minél többet utáina Á olvasni a kor hajás ÁpÁ-tÁsÁnek, ebben sokat segítettek az alábbi szakirodalmak. Elsőként mindenképpen megemlíteném Dr. Marjai Imre Hajásmodellész cÁ-mÁ kőnyvát, mint az legfontosabb magyar nyelvű kőnyvet. Aki merősebb Ás elkalandozik az angol nyelvű szakirodalom felé, annak biztosan sok segÁtsÁget nyújt majd Wolfram zu Mondfeld - Historic Ship Models cÁ-mÁ mÁve. Ez a kőnyv sok száiz oldalon keresztül mutatja be rengeteg Ájra segÁtsÁg Ável a kő ÁnbÁzÁ korok hajás ÁpÁ-tÁsÁt a gerinc lefektetés vitorlák Ás kőtelek felkerüléskig. De ha máj vitorla Ás kőtel, akkor mágy egy fontos kőnyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models cÁ-mÁ kőnyvÁben szenzációsan mutatja be a kő ÁnfÁle vitorlák Ás a hozzá tartozó kőtelzetet. Nem tudok a felsorolásból kihagyni egy kőnyvet, ami taláin a makett ÁpÁ-tÁshez kevesebb segÁtsÁget ad de tÁmÁjában az alapmÁvet kőpviseli Fredrik Henrik Af Chapman - Architectura Navalis Mercatoria cÁ-mÁ a XVIII. században Árt kőnyve. A kőnyvek mellett sok segÁtsÁget találtam az interneten is. Szerencsére elÁggÁ sok angol nyelvű honlap foglalkozik a hajásÁssal, makettezÁssel Ás ezekről rengeteg Átletet nyerhetünk munkáinkhoz.

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. Remélem 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, átválasztott, fedőlemez a gerinc és a bordázat egy részét

A mogyorós, lime-ből, balsa-ből válogott palánkok, árbocok és a rétegelt lemezből elválasztott ágytálcák, terep

A szerelési rajzok, a rétezből készített fémrészek és a vitorla anyagokból szolgáltatás van. 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 padlászása tőrtőnt. A hajás padlászása anyaga 0,75mm vastag akril és léc. A léceket a megfelelő hosszúságnál háromszögletű részelővel részeltem be, majd az öleknő grafiterzővel hőtámítottam. Ezzel próbáltam utánozni a pallók készítésénél alkalmazott kétrányos tömőanyagot. (Még profi megoldás, ha a padlászó deszkák oldalaira fekete kartonpapírt ragasztunk és a felrakás után szintbe, csiszoljuk.) A részelő-tű csapok furataihoz sablont készíttettem, majd a léceket a felragasztás után 0,7mm-es fűrészvel kifőrtam. A részelő-tű csapok anyagul hengeres keményfa fogpiszkálók szolgáltak. Ezeket korongcsiszolóval tűhegyesre csiszoltam, majd ragasztásba mártva beültettem a helyükre. A szűradás után a felesleget fogóval lecsőptem és az egészét kőlisztes durvaszűző csiszolópapírral felcsiszoltam.

A kézelebbi képen jól látszónak a részelő-tű csapok és a kétrányos tömőanyagot imitáló grafittal beszőtt

A készítésben elkészíttettem a fűfedőzet padlászását is és a fűfedőzet kőtt fűgárgáleges oldalait is készíttettem 3 mm széles mogyorós léccel.

Á

{mospagebreak title=3. rész}

A vakpáink elkészítése nem mindennapi feladat volt a kapott balsa lécekből. A technika itt is a már ismert pájkás hajás módszer volt, de itt nagyon kellett vigyázni a vékony balsa puhaságra, tömőanyag miatt.

A balsa felület előkészítése, felcsiszolása viszont könnyű volt az anyag puhasága miatt. A kisebb felületi egyenetlenségeket fatapasszal tánttettem el, majd az egészét tömőanyag felcsiszoltam. Az így nyert egyenetlen felületre a kőliszt hőjázat felrakása már könnyebb volt

Az alap palánk felrakása után bejelöltem és kivágtam az ájgy<sup>o</sup> nyálkásokat és lefűszeltem a fedőzet felületét a borda végéig. Járdászer erre az, hogy a fedőzet 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 kávévezetett diás furnőrből végzett lapokkal, illetve beszereltem a vízmeder gerendákat. (Azért használok diás furnőrt, mert ez hasonló-t legjobban, a kávévezetett találatához, amiből sajnos előzőleg keveset adtak.)

A kávévezetett lámpa a fűszelappal elkészítéskor volt. A belső burkolat itt is diás furnőr.

Furnőrral kávébeszegttem a rakodnyálkások belső áleit is, majd a padlával szintbe csiszoltam.

A második palánkrőteg felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a járó előkészített felület miatt. A használatos ájzatás és pájkás meleg-tás mádszerrel történt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkrőgzés csatlakozás 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 kávévezetett ájgából kiszámoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg kerül majd a kész hajóba. Nagyjából 5000!!! darab

Az elkészített palánkozás az első durva ájcsiszolás után. A tálmásokhoz itt diás fatapaszt használok.

A kávézelebbi fotón jól látszanak a palánkrőgzés csapok.

A palánkozás után a korlátok, lámpák, dőrfűszelappal elkészítéskor és felszerelés kávévezetett. Ezek elkészítésénél a kapott rajzokra támaszkodtam. A tartásznál megfigyelhetők a kávévezetett ájgyuk tartásbakjai, illetve az ájz alapja is.

A teljes fotón látszik még a gallion és a felszerelt terpesztánc páncélok is.

Egy hajtás nézet a főtáncról.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kábelzések idét a gyorsabban elkészítet kisebb részek és fedőlapok felépítésére elkészítésemre használtam fel. Elsőként a kábelzések felvezetését készítettem a rötögelt lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért a díszítő részeket gyártottam. A hasonlókat is meg kell készíteni a gyári és az utáni gyártott elemeket.

A rétegek rögzítése végül felkerült a főtáncra egy páncél is.

A horgonycsatlakozás a gyári alkatrészekből készült, de minél tovább nézegettem, rájöttem, hogy nem valószínű. Ilyen esetekben jöhetnek a kérdések, hogy elcsúsznak-e a dobozban található alkatrészekből a csatlakozásokkal, vagy készítsék meg saját maga?

Némi kutatómunka után találtam rajzot egy korábbi horgonycsatlakozásról. Ennek segítségével az egész részt újra megcsináltam alsó részén még a kilincsszerkezetet is elkészítettem. A főrészeket hígított szeszes díszítővel kenem a szíradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Végül az egész puha ruhával átdolgoztam.

A kormánylapot két oldalról véssük elvatosan eltávolítottam a felső rétegeket, majd a furnérral beborított lapokat és az öleket kábelbe. A furnér csatlakozás egymás mellé ragasztása olyan hatást kelt, mintha támaszt fadarabok lenne össze csapolva. A fel- csiszolás után kábelvezetett ismét a szokásos páncél és narancsolaj.

A sorban az ágyuk kábelvezettek. A lámpa kocsik anyaga természetesen vékony rötögelt lemez, ezért elcsúsznak is a



A kit t-ben nem szerepelt, de én azért készíttettem egy kompasz szekrényt.

A kittnek tartozik egy víz-pumpa, de mivel (a korabeli rajzok alapján) a hajón kettő volt, készíttettem kétét is.

A hajótaton lévő víz tartály anyaga gyárilag szintén rétegzett lemez volt. Ezért az öleket körbeszegtem dió padlódeszkával borítottam be.

Mindjárt máris az ísszhatás.

Közben készítek a lámpák is.

Lámpák készén, pácolva.

A hajóharang állványja egy körítrésszel egytől készítenéget készpez.

A hajóharang (réz és esztergálp hárjén) fából készült, amit aranyozó-nál festékekkel kentem át. Az egész a vízszereles idején kerül a helyére.

A szellőzárócsok pácolva, felület kezelve.

A terpesztáró párnákat 3 x 0,5 mm-es mogyoró cső-kokkal burkoltam be, a tőm kényes kényes dió fából 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 kátfekttek. A felhasznált anyag itt is a diófa, illetve a korlát rőzből készülték és feketéve lettek.

A terek pára és viaszolva.

A terek elkészítése után nekilittam az orrárboc elkészítésének. A gyári telegelt lemez járromfát egy s gyártású diófa anyagból járromfával viltottam ki.

A főtlig elkészült orrárboc fsszeszerelve és pára.

A kátfektző a hajás elárőrbocjának elkészítéséhez volt. Az árbocok elkészítéséhez főtleg a gyári rajzokra ha illetve egy pára internetes oldal anyagát használtam fel. A rudakat mőre daraboltam, majd főtőgőpbe fogva kőposra alakítottam. Az árbocfejek nőtgyészteséhez Proxxon marőgőpet használtam (termőszetesen ez a mővelet előgezhető vőssel, vagy tőreszelővel is). A járromfák a gyári lőzervőgottak, de az őleket káfrbeszegttem bőtőkk furnőrral, hogy ne lőtősződjának az egymőisra ragasztott lemezek őlei.

Az árbocrudakat tartő főtőkek főtőskőt ismőt a marőval alakítottam ki, az őkeket tőreszelővel reszeltem ki. Kőt a szokősos pára és viaszolőis a káftőbandőzs ezután kátfekttek.

A sorban a fűzőröccék elkészítése elkezdődött.

A fűzőröccék pácolva és felületkezelve.

Végül a tatöröccék.

A tatöröccék pácolva és viaszolva.

Készítettem egy képet az ideiglenesen összeállított öccékéről, de természetesen így összeszerelve csak a készlet felrakása során lesz.

Egy kézi képet az öccéről. Jól látható a védőréteg, ami a kéteket védte a kidőrtés idején.

Az öccék elkészítése után hozzáadtam a legújabb vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfűzőt használtam, a fűzőt egy állványba fogtam fűző- géppel és a fűzőt durvaságú csiszoló pappal vagy vitorlarudak készítésénél használhatom nyolcszögletű vörösmogyoró lécet ragasztással alakítottam ki. A készlet anyaga ismét a bevált dió.

A vitorlarudak pácolva, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt szárnyvitorlarudakkal pácolva, viaszolva. A szárnyvitorlarudak tartását az úgynevezett "szem" végüket a vörösmogyoró lécemmel állítottam ki, meghajlítottam, majd forrasztással és pákával összeszereltem. Végül az egész fekete modell festékkel lefestettem.

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 károsultem. Először a vízszintes dobozokból vágtam vékony csák-kokat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellett szokorra borra, mert némelyik borosveg nyakát vékony ámbál készlet vándá'fá'lia van (sajnos csak a drágább borok a csomagolják -gy, az olcsóbb borokon máanyag van) és ez a fá'lia puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az ánszinte teljesen rugalmatlan, -gy ká'nyen hajlathat, ragaszthatá bármilyen felére pillanatragasztással.

Eddig jutottam a hajás elkészítésével, a soron következnek a hajtest a tatrész és az oldalzsebek elkészítése, f. Az úrbocok beszerelése után lassan felkerül az állkészlet, vitorlák és a futá'k, csigák. Addig viszont má sok-sok tennivaló van.

{mospagebreak title=7. rész}

Az utolsó jelentkezősem óta eltelt időszakot a ká'nfá'le á'zaprás'kosá' munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak keré'itek sorra, melyekre felkötöttem a csigákat és a lálá' ká'iteket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrúrboc vitorlarúdjai.

Az elő'úrboc vitorlarúdjai. Á'rdemes megemlíteni, hogy a lálá' ká'itelek fá'ggá'leges tartá'kái nagyon vékony cőrnálval be lettek bandá'zsolva, -gy jobb lett a tartásuk.

A fá'úrboc vitorlarúdjai következtek.

Végül a tatúrboc vitorlarúdjai.

Az orrúrbocra is felkerültek a csigák és az elő'tarcs ká'iteket feszítá' Doodshofd-kengyel alsó részei.

A vitorlarudak után az úrbocok következtek. Először a bandá'zsokat készlettem el, majd a rágzátá' gyárás'ket alakítottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással rágzáttem. A kőpen az elő'úrboc lálthat.

A fűrboc derék, tőrzs és sudársára.

A tatrboc két része.

A csigák felkészítése az őrt is tartott olyan sokáig, mert a gyárilag kapott csigákat töltségesen nyersnek, formátlan találtam és az őrt egyenként átdolgoztam. A csigákat egy hegyes csőrű fogóba szorítva elszűr egy lapos győnt tésztával eleresztetem, majd még polárpapírral átcsiszoltam. A győmőnt tésztával az őrt használom száveseb mert a finom szemcsézete révén az ilyen apró tárgyakat jobban lehet vele megdolgozni, még a hagyományos tésztával. Az ára sem megfizethetetlen, egy hat darabos készlet kb. 1500 Ft volt. A makézt fotón látszik a készletben a gyári és az alakított csiga között.

A gyári kitért tartalmaz egy pár speciális 0,8 mm-es réteget lemezt, amibe lőzerrel belemarták a mintákat. Ezekből a készlet részét aranyozva lettek, még a belső mélyített részek a hajó oldalfestésével megegyező színre festve. A festéshez nullás ecsetet használtam, de ahol még ez is soknak tűnt. A nehezen hozzáférhető részeknél tésztával hegyesre faragott fadarab hegyét mőrtogattam a festékre és ezzel vittem fel a felületre a készlet színét. Ennél a munkánál igen hasznosnak bizonyult még egy nagy társ szemű vegyszer! A készletben a tatás és a homloklemez látható.

A tat-szár, a hős ablak és a hajó átváltóblaja. A kitért tartalmazta még a hajó gallion részét is anyagból, de ez annyira távol állt a valóságtól, hogy ezt nem használtam fel.

A készlet nagy dilemmát az új anyagok lecsukhatósága okoztak. A kitért kapott eloxált alumínium nem igazán illett az elkészített hajóhoz. Tehát elvettem a palánkhoz maradt anyagokat és elkészítettem a fűrbocot az új kitért. A vasaláshoz sikerült vőkony réz lemezt szereznem és győ ezek ebből a készletből el. A lemezből vőkony csőket vőgtam egy réz ollóval (biztosan jótt az olló), a vőgeket hegyes fogóval meghajlítottam és a fűrbocra vőgtam vőkony csiszolókoronggal a vőgeket bekészítettem. Ide kerültek a vastagabb rézdrótból hajlított zsanérok, amelyeket elkalapált vőgő csapok tartanak a helyükön. A fatáblaakra a felerősítést vőkony huzalból készült szegekkel vőgeztem. Mőir csak a készletre kellett felszerelni a felhőző készlet vasalását.

De törjünk vissza a hajótesthez. Készletkezett a festés. A hajótest felső része és a dőrszfűk készíti a készletet, még a dőrszfűk fekete színre lettek őben páccal kenve. A gallion rész aranyozva lett. Maga a test kapott (a fedőzet kivételével) egy enyhe barna pácolást. A pácolás után készletkezett a nálam jó bevőlt narancsolajban oldó őhviaszos kezelés. Ez nagyon jótt a fűrbocok és a fűrsait és ad egy kicsi selymes főt.

Ezt készleten a helyükre kerültek az újrbocok tőrzs részei illetve a hős zőszlőtartó.

Egy hős őzet ahol látszik a felszerelt fűkőrt és az ablakok.

A hajó felőrlő.

Vőgő egy készlet előrlő. Itt mőir láthatóak a terpesztő párkőnyokra felszerelt őmacskafejek. A gyári vasalás rézdróttal hozzáforrasztással érősítettem meg, mert készletben a fészár és hatásra szőtt nyőlt volna. Vőgő őzet fekete őre festettem modell festékekkel. Jelenleg itt tartok. Készletkezik az őllő készlet, illetve az újrbocok ősszeszerelése.

{mospagebreak title=8. rás}

Egy hátsó kárp a fartávkárrol.

Egy oldalnézet az árbocárzsekkel.

A háó orr rásze.

A kávetkezé munkafázis az állásárzet felszerelés volt. Elsőként az árbocárzsek oldalfeszé-tá (csarnak) kátelei kávetkeztek. (Ezeknek a menetirány szerinti első káteleit bebandájsoltam, csak sajnos fotás felbontása miatt nem látszik.)

Az elártskátelek az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfeszé-tve, itt a fotásn mág világos szé-ná± kátelekkel, amit kásá'bb (a szakirodalom átnázése után) sárét szé-ná±re cseréltem.

A háígászák felkárését a klasszikus 8-as alakú hurokkal végeztem, a pontos távolságtartás végett egy oda cs papá-r sablont használtam. Itt nagyon fontos,

hogy ne legyenek tálságosan feszesre házva a kátelek! Fontos mág a megfelelő vastagság kiválasztása is. Nagyon kás makettnél láttam azt, hogy a háígászákot tálságosan vastag kárébbá' kászá-tik, pedig ezek a valáságbancol vastagságúak voltak és szinte minden esetben kárányozottak és nem nyers kender kátelek!

A derékárbcok és az oldalfeszé-tá kátelei.

A derékárbcok a háígászák felkárésé után.

Egy kárel kárp a háóorrá, ahol jáni az oldalsó védák háilét, ami a vé-zbeeséstá' ávta a észszá'kságá' tengeréseket. (Igen az a lyukkal ellátott á'lkás szerkezet az.)

Valamint jáni az elárbcotárónál a tarcskátelelet megfeszé-tá' blokkokat.

A kárélfogás bakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kárp az ásszeállt-árbozatú és a teljes állásárzetel felszerelt háórá.

Ezután egy igen keserves idászak kávetkezett az épé-tásben. Mivel életemben mág kárt leszakadt gombáil távvarrtam (pláne varrágáppel!) á-gy egy kedves ismerásám neje segé-tett a vitorlájk ásszevársájban. Hála és kászáte! Nekem észsaká• a szegákárzet felvársája maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Vágá' azárt csak elkászá'lte és a fotásn az orrvitorla, a repá'á'-orrvitorla és az elár-tarcsvitorla láthatá.

Ezen a kápen a á'lsá' és a belsá' vakvitorla láthatá felvársá a vitorlarudakra.

(Itt a fogásó kátelek egy kicsi ássze-vissza állnak, de a felszerelés után majd rendezem á'ket.)

Az elárórboc tőrzs, derók és sudrvitorlaja felvarrva a vitorlarudakra és járúthaták a szárvitorlák kitalatárádjai is.

A fárórboc tőrzs, derók és sudrvitorlaji.

A keresztárórboc derókvitorlaja.

A gaffvitorla a gaffrddal és a bumfával.

A kővetkezé komoly áproject a hajáságyuk és a hozzá tartozó fók és visszahözés kőtőzet felszerelésével kellenél kicsit szenvedéssebre sikerült, mert a fent ívára állás kőtőzet miatt nehezen lehetett hozzáifálni az ágyához és a csigához. Ezt legkőzelebb elbb elkésztem, még mielőtt felraknám az állás kőteleket!

Még egy kőp a fedőzetrel és az ágyókrá.

A keresztárórboc mőgő felkerült a kompasz szekrény is. Kőtelekkel van rőgz-tve a padlázathoz.

Az ősszes ágyó a helyén.

Most egy nagy ugrás kővetkezik, mert a futás kőtőzet szerelésének gubancjáról nem volt kedvem fotókat készí-

A kőpeken már a kősz kőtőzet és a felszerelt áfittingek járúthaták.

Itt első kőnt a horgonycsőrelé hajtánya.  
(Fotó-106)

Most egy nagy ugrás kővetkezik, mert a futás kőtőzet szerelésének gubancjáról nem volt kedvem fotókat készí-  
A kőpeken már a kősz kőtőzet és a felszerelt áfittingek járúthaták.  
Itt első kőnt a horgonycsőrelé hajtánya.  
(Fotó-106)

Egy fotó a hajásfarról, ahol járúni a tálámpát és a kormánylapát biztos-tá járúcot.

Egy kőp a hajás hátsó rőszéről.

Egy másikk a hajás első rőszéről, ahol járú megfigyelheté a rőgz-tett horgony a bájával, illetve a terpeszté párkán szárvitorlák kihajthatárádja.

A teljes fedőzet átlátszó.

Egy készlettel.

Egy készlet oldalal.

Az összes vágószerszám egy készlettel.

Záró gondolatok:

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

gondolatokkal egészítem ki: Azoknak, akik most ismerkednek a hajás makett építés szerszámmal és viszonylagos szerszámmal, géppel rendelkeznek, én kezdek a gyári dobozos kitétel ajánlani. Természetesen nagyon fontos a megépítés-tétel makett kiválasztása, hogy lehet-e szerint a legjobb pontossággal gyártott

makettek készítését válasszuk. (Én a Peregrine Galley-t nagyjavítók készítésnek építésem.) Nagyon sokat javított elkészítést hajás megjelenésén, esztétikumán, ha a

legkritikusabbnak építésem részegységeket saját magunk építésem legyártjuk, vigyázva arra, hogy az építésem készített készítmények autentikusra sikerüljenek! Készítésem fel arra is, hogy a gyári csomagolásban található alkatrészek készítését jó néhány sokkal kevesebbet adnak a készítéshez (pl. készítőfogók, szegek, blokkok) és ezeket magunknak kell majd legyártani.

A bátrabb természetesen nekiállhatnak az építésem kiválasztott hajás elkészítésének csupán nyersanyagok felhasználásával, de ehhez már sokkal több segédanyag, gépre lesz szükség. 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 arányú rajzhoz jutunk hozzá, azt ítélem tudjuk számolni az rajzolatni Photoshop segítségével. A nagyméretű rajzok kinyomtatásával készíthetjük a csomag

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

Végül is készíthetünk dobozt vagy csak rajz alapján a hajás, ilyen vagy olyan méretarányban a lényeg akkor is alkotás öröme marad.

Gateway (Baksa Béla)