

A Szent István csatahajó 3. április-típusa

Contributed by Steer

2005. February 23. Wednesday 19:24

Last Updated 2009. April 28. Tuesday 17:25

There are no translations availableA cikksorozatban a hajó 3. április-típusát kaphatjátok nyomon.

- Méret: 1:200

- Hossza: 760 mm

- Saját típus

Gyerekkorom óta érdekelt ennek a tragikus sorsú hajónak a története. Később látni láttam a sokak által ismert filmrészlet volt rajm nagy hatással, ami a hajó pusztulását ábrázolta. Ugyanolyan borzalommal ábrázolt el annak idején, mint a Hindenburg katasztrófáját megjelenítő képek. Amikor a Szent István nekünk magyaroknak sokkal többet jelent, mint egy elpusztult csatahajó. Első királyunk nevét viselte az első magyar típusú csatahajó és első harci feladatában a tengerbe merült. A világháború utján a szerencsétlen magyar sors jelképevé vált. Egyre többet olvasok a korszakról, érleltem bennem, hogy el kellene készíteni a hajó modelljét. Ez az érlelés több mint 30 évig végig ment az idén nyáron belekezdtem.

Elsőként a rajz beszerzése, és ábrázolása volt a feladat. Mivel rajzot csak a Viribus Unitis-ről tudtam szerezni, a tervezésnél meg kellett nézni a Szent István sajátosságainak megfelelően. A későbbi munkákhoz szükséges anyagok nem sok, de látványban jellegzetes elterjedések voltak a hajóosztály májori hajóhoz (Tegethof, Prinz Eugen, Viribus Unitis) között.

A hajótest

Az első lépés a rajz alapján a bordák és a gerinc 2 mm-es sztirol lemezből készítésével kezdtem. Sajnos a sztirol és a készítés nem szorosan egymáshoz tart, meg lehet látni, hogy a felületen a víz gőgöt okoz. Ezen az ábrán a kis csiszolással lehetett javítani. Elsőként a hajótest ábráját készítem és erre kerültek fel a bordák és a gerinc.

Az április-típusú hajó hasznos dolog, stabilan tartja a szerkezetet, nincs csavarodás, ferdés és minden részhez fix pontot ad, hiszen a vízszinttel párhuzamos. Ezen kívül a vízszintvonal is ellenőrizhető folyamatosan az április-típus alatt.

Az április-típusú hajó utján a bordák becsiszolása következett a hajótest ábrájának megfelelően és kezdődhetett a palánk készítése. A palánkok szintén sztirol lemezből készültek, vastagságuk 1 mm. Ezt egyszerűen tapátaválgatóval szabtam fel a vízszintvonal mellett. A palánkok felrakását az alsó vízszintvonalban kezdtem, mivel a felső fedélzet többeszer is megtámasztja, ezért ehhez az ábrát nem lehetett igazítani. Itt a hajó oldalán meg kell egyenesíteni, ezért 8 mm palánkszalaggal kezdtem, felváltva egyszer a jobb, aztán a baloldalon. Később a nagyobb gőgök miatt 6 mm-re csökkentettem a szalag vastagságát.

A ragasztáshoz a műanyag makettekkel bevált Humbrol Precision ragasztót használtam. Ezzel könnyen és gyorsan lehet a palánkokat is ragasztani. Mivel a palánkozás egyrétleg, ráadásul igen vékony, meglehetősen pontosan dolgozni, hiszen 1 mm-es palánkot nem nagyon lehet csiszolással kiegyengetni. A palánkozás végével az alap-tárgyárról levéve, kiegészítő 'belső' bordázatot kapott a test.

Aztán csiszolás, majd a vízvonal alatti és feletti páncéllévelek, a farrész és a kimaradt felső fedélzet alatti palánkok felragasztását kellett még elvégezni. A fedélzet borítása elátt még el kell készíteni az ablaknyílásokat, a hajócsatornát, kormánylapátokat, valamint az oldalsó 12 db 150 mm-es léveleg kazamatáit.

Az utóbbiakat kezdtem elkészíteni, ezeket ugyanis részben lefedi a fedélzet. A kazamatákat 2 és 3 mm-es sztirol lapból formáztam meg, kizárólag a páncéllévelet 2 mm-es lemezből léveleg füllőit hajtottam meg, majd összeragasztottam.

Ezután a két fél kerélt ragasztásra és beillesztése a hajóba.

A lévelek forgó páncéllévelet egyenként esztergáltam 7 mm sztirolból, alul féllel lezárva és a lévelek helyét kialakítva.

Á

Itt elmondok egy apró ötletet arra az esetre, ha valamiben kicsi, nem szabályos kör alakú lyukat kell reszelni. Erre nagyon alkalmasak a kis átmérőjű csavarok. A tűreszelők leggyakrabban nagyobb mint 3 mm, ráadásul kőpos kialakításúak. Az én esetemben a nyílások 2,2 mm szélesek.

Á A jelen állapot.

Á

Folyt. Követ. Steer, Áshelyi Léviszi