

A Golden Star brigg 1:150 makettje

Contributed by Gateway
2007. May 03. Thursday 18:30
Last Updated 2007. September 05. Wednesday 22:24

There are no translations availableAz interneten valóban megvan az a hajómodell, amelyre a Golden Star brigg makettje készült. Nagyon megtetszett a <http://hajomakett.hu> oldalon található cikk hangvitele és a sok praktikus tanács, amivel a tagok segítettek egymást. Nagyon hasznosak és informatív nyosak a hajómodell készítésével kapcsolatos cikkek és leírások, amelyek egy jó makett elkészítését mutatják be.

Bevezetés

Mivel jómagam is rendelkezem makettesi múltal (mely főleg műanyag repülőgépek készítésével foglalkozott) úgy gondoltam, hogy belevágok és megpróbálok elkészíteni egy fa hajó makettet. A hajózás és a makettelés nagyon közelebb hozta a hobbimhoz, sok ez kapcsolatos könyvem van. Páratlan szerencsével sikerült megszereznem a hű-res Marjai hajómodell készítő könyvet is egy antikváriumból. Természetesen nekem is az ismert "Kemény" válogatás jutott, amit a gyakori forgatás csak to rontott. Majd megpróbálok valahol jórakapcsolatot találni. A hiányzó szerszámokat megvásároltam, a pincébe fiam segítéssel lecipeltem egy régi asztal és kialakítottam a makettesi helyemet.

A feladatok között álltak, most jött a nagy kérdés: melyik legyen az első hajó? A "Kemmodel" honlapján akad szívmomra ideális hajó a Mantua cég "Golden Star" nevezetű briggje. Viszonylag egyszerű kivitel, de azonnal felszerelhető. (Ezt opcionálisan lehet megrendelni egy pár euróért.) Méretarány: 1:150, a makett hossza 520 mm. Nem utolsósorban, hogy az ára 20 ezer forint alatt van, így ha véletlenül kifogna rajtam, nem kibárhatalan vesztésem. Interneten megrendeltem a hajó és a vártam. A készítését idáig arra használtam fel, hogy keressek némi segétséget az interneten. (Lassan kitaláljátok, hogy szívesen foglalkozom J). Amit találtam az a Dry Dock Model honlapja volt, amin "Mindmaster" készíti a hajómodell készítését. A képeket tanulmányoztam, hogy én egy pár dolgot másképpen készítsék meg.

Nemsokára megérkezett postán a várt hajó és a megrendelt katalógus. (Készítsd el a Kemmodel makett munkatársának Nagy Tibornak és Várás Lászlónak akik gyorsan beszerezték és eljuttatták a megrendelt makettet.) hajó meg van, indulhat az összeszerelés!

{mospagebreak title="1:150 Golden Star 1. rész"}

Első lépés a hajó dobozával és a rajta található fotó tanulmányozásával. Vajon az enyém is jó fog kinézni? Na de lássuk, mi van a dobozban belül!

Napfényre kerültek az alkatrészek! A rögzített lemezből készített gerinc és bordázat, a palánk anyaga és a csomagolásban lévő átfűtőszalag. Majd az első lépésre feltűnt, hogy ez egy kezdőknek szánt makett egyszeres alkalommal. Ez az egyszeres jellegű fedőlapot is, amelyek 2mm-es rögzített lemezből készültek. Na és a fedőlapot borító deszkák? A hajópadló? Hát az, bizony itt nincs! Valami megoldást kell találni, mert ez bizony egy elég nyitott mutat. Megnéztem a Dry Dock Modell-t, de az itt található megoldás is elég jóra jött. Itt a fedőlapok és palánkokat ceruzával és vonalzóval tűrték. L. Valahogy hajópallót kell készíteni! Elővettem a nyitott és ebből kiszámoltam a fedőlapot borító deszkák méreteit. Volt otthon 0,75 mm vastag 1/4" furnér (hasított) lemez, amiből elkezdtem sniccerrel egyesével lesabni a hajópallót. Mintegy 200 db kis lapocskát vágott le és csiszoltam meg, amit egyesével felragasztottam a fedőlapokra. Kezdetnek jó volt!

(Azóta beszéltem egy profi hajóépítő ismerőssel, aki mosolyogva azt javasolta, hogy legkezelebb egy cső-kbarral vigyem le a deszkákat és hosszát háromszögletű támaszokkal reszeljem be. A ítvány ugyan az, az elkészítés viszont sokkal gyorsabb és nem csúszkálnak el a lapocskák.) Hát majd legkezelebb! A részek kitűztésére vizes bolygót használtam, ezt később majd befogja a páncél és egy a toldásoknál szépen besütödi.

Elkészültek a fedőlapok! Ás szeragasztottam a bordákat és a gerincet, majd felraktam a fedőlapot. Lelkesedtem felraktam az első palánkot is. Természetesen ez volt az összes készülő legkezelebb. Kezdetben nagyon tartottam a palánkokat, az ávek hajlástait. Tábbfeléle mádszer készülő a páncél és meleggés vágott be a legjobban.

Heteket vett igénybe a palánkok felrakása, de egyszer csak kész lett! A palánkok rögzítésénél bevettem mindegyikkel csak szorítani lehet. Gumigyűrű, szorítócsipesz illetve javított az un. tárcsák. A munka az órát is tartott sokáig, mert meg kellett venni a készülő palánk felrakásánál az előzőleg felrakott ácnál a ragasztó megkötését. Ragasztó a 885-ös típusú használatom, nekem bevált.

A palánkokat legkritikusabb része a hajóorr. Sok időt töltöttem el a meghajlított idomok becsiszolásával. Szerencsére csak kis hirtelenségek keletkeztek, amelyeket az ismert folyékony fűvel tántottam el. Ebben látható a készülő nézet. Megszáradás után jól csiszolható. Ha nincs készülő ilyen, jól használható a palánk anyagából készített csiszoló keverékkel ragasztóval.

Egy lépés előrelé is. Viszonylag szimmetrikusra sikerült a palánkok felrakása.

Mivel a palánksorok felrakása kábelben maradt kiesésű idős, ezt az írbocok és a vitorlarudak elkészítésére használtam. Mire darabolás, káposztás illetve a vitorlarudaknál pácolás. Sok helyen azt olvastam, hogy a terebknél hajtul vándorlót használtak. Mivel ez az eredeti maketten ez hiányzott, így azokat elkészítettem. Csőnyájnak találtam, hogy a járomfájknál látszik a ragasztott lemez, ezért ezeket furnóval beborítottam.

A fent maradó idősben a fedélzeti felszereléseket elkészítettem. Kormánykerék, lámpák, csőrű, rakodónyál- / Kábel futam volt a horgonyok elkészítésére. A fa rúd alakra csiszolás, pácolás, bandázás és a horgonyok kábelével való bebandázás. Amivel nagyon nem tudtam kibárálni az a kábel fogó bakok állásrész volt. Mire a ragasztott lemez a látszó csövekkel! Valami más megoldást kell találnom.

Az elkészítet fedélzeti elemeket felraktam a helyekre és végre találtam megoldást a kábel fogó bakra is! A kritikus darabok helyet alfabárállás elkészítettem őket. Jobb lett volna kábel (nem csak az á-ze miatt J) de azt sajnos nem tudtam szerezni. Szerencsére az alma is jár faragható, csiszolható a sűrű, tálmas szíjszerkezete miatt. A kábel fogó bakokat végül lepácoltam és a fedélzetre ragasztottam. A horgonycsőrűnél a racsni szerkezet fogait látszó kialakítottam.

Volt otthon még ragó nagyon vékony angol forrasztó árnóm. Ebből vágtam egy darabot és ellapítottam, majd elkészítettem az ajtó vasalását. A szegek helyét táp hegygel imitáltam. Ha most kezdeném elírni a hajót valószínűleg a lámpák is kicsérlném valami másra. Sajnos az ilyen helyeken járni ki az egyszerű makett hajtáryai.

Viszont viszonylag jár sikerültek a kábel fogók (legalább is az eredetihez képest). Elkészítetek a horgonydaruk is.

Még egy kábeli kábel az ajtókról és a lámpákra.

A tatnál felszereltem a korlátokat és a vízszíntartó rudazatot. A korlát oszlopok át lettek főrva szűgelve elátottak a vízben elrepedésnek. Felkerült a vízszíntartó is és látszik a kormány rudazata is.

A hajóorr része egy más állásból az általam készített kifogás bakkal.

Sokat foglalkozom azon, hogy maradjon natúr a szőnyeg a hajó, vagy használjak valami szőnyegest? A szakirodalomban azt látom, hogy a korabeli hajókat kátrányos illetve gyantás kencével tették vízhatlanná. A hajó vízszint alatti része pedig egy speciális anyaggal védtek a fűzőanyagok ellen, ami a benne lévő szőnyeg miatt volt. Nos ez a dolog, hogy az alsó részt fűzőre festem, felül pedig póló a hajótestet. Igyekeztem a fedélzeti világos pólót használni, mert az állandó sűrűség ez világosabb volt, mint a hajó tőbi része. A festést a fűző részén szebb felület miatt fűzővel oldottam meg. A kátrányos, gyantás felület utáncsiságra viszont enyhén viaszos anyagot kentem át a hajótestet. A kapott felület nem volt matt, mint a póló is utánc, de nem is volt csillogó, mint a lakkozásnál.

Ezt a viaszolást felületkezelést természetesen az egész testen alkalmaztam kivéve az árbocokat és a padlást deszkáit.

A hajóhoz ágyukat nem adtak, ezért az ágyzó ablakai bezárva kerültek fel a hajótestre. Az ölethősziget igyekeztem az ablakokra szerelt nyitási kábellekkel, illetve az ajtóknál alkalmazott vakony forrasztás áncsálást készíttetni.

A pólókat és a viaszolást a fedélzeti felőpátményeknél is alkalmaztam.

A hajótest elkészítése az árbócok beépítése után jött a kábelvezetés dilemája, a kábelvezetés. A gyárilag hozott fajtájú vastagságú nyers kender szála nem felelt a mozgás kábelvezetésnek, de az állás kábelvezetésnek valami más megoldást kellett találnom. A kábelvezetés töltségénél természetesen fontosabb volt a minőség, így arra az elhatározásra jutottam, hogy ezt olyasvalaki készítse, aki ebben profi. Ellátogattam Susányi Oszkárhoz aki lelkesen segített a megfelelő kábelvezetés kiválasztásában és rengeteg gyakorlati tanjával látott el. Készítettem a sok tanácsot és segítő szót! A kábelvezetés beszerzése után elszármaztam a csarnak és a páncél kábelvezetés kerékeket fel, majd felraktam a kábelvezetésre a vastag tarcsa kábelvezeteket is. Itt tartozom egy vallomással. A makett kicsi mérete miatt a hajószálat nem tudtam alkalmazni a klasszikus nyolcas formájú felkötést, mert mindig elhőzta az oldalsó merevítő kábelvezetést! A szálat hagyományosan hurokkal raktam fel, majd egy csepp ragasztással rögzítettem, majd a ragasztás megszáradása után a felesleges részeket csipesszel lecsaptam. Remélem a kábelvezetés (nagyobb méretű) hajómon ezt is megfelelően tudom elkészíteni.

A kábelvezetéssel párhuzamosan felkerestem a fedélzetre a lámpák korlátjai is, amiket modelleztem festékkel fekete színre festve.

{mospagebreak title="A hajótest 2. rész"}

Furcsa módon a szálat végig tartam sziccerrel, ebből a készítését a terek merevítő rudazata.

Egy kábel az orr rész felől.

Kész az állás kábelvezetés, kábelvezethet a vitorlázat!

Az állás kábelvezetés felrakása után elkerültek a vitorlázók. Hát ezek bizony a csomagolás és az utazás határára átnéztek ki, mintha a kutya szájába hőztam volna ki. Szerencsére egy kis keményítő-talaj és egy gyors vasalás segített.

helyzetben. Kiválasztottam az orr vitorláját és felkötöttem a vitorlarúdra. A vitorlák felhelyezése viszonylag könnyen ment, csak a rengeteg kötél és csiga felkötése sok időbe került. A kötéletek és vitorlák felszerelésével majdnem időt töltöttem el, mint a hajótest elkészítésével.

Az orrvitorla után az előbbi vitorlázata és kötélrendszere következett. Helyekre került a kormány-mechanizmus kiegészítői.

Egy fotó a vitorlák belső oldaláról, itt jól láthatóak a karkötéletek és a bevonókötéletek.

Helyekre kerültek a kötélvezetők és a kötélvezető szegek. Egy kis segéddeszkával elkészítettem a kötélvezetőket és helyekre illesztettem. A folyamat az előbbi után a fűzők megismétlése, majd felkerült a hátsó csonkavitorla is.

Lassan elkészült a hajó. Még két megmaradt dolog nem nyerte el a tetszemet, a zsilip és a gyári állvány. A maradványok zsilipjeit és a zsilipokra cseréltem, amelyekre a mintát tintasugaras nyomtatással készítettem el egy speciális fűzőre, amelyet a feleslegem a viziondarabokra vasalt. (Neki azért ebben nagyobb a rutinja J.) Az állványt gázoltam be a készítem, amihez esztergáltattam két tartó. Csizolás után az állványt mahagóni és dió szeszes (gyorsabban szárad!) fapálcával keveréssel kentem át. Száradás után a már említett viasz felületkezeléssel végeztem el, majd puha ruhával áttöröltem. Egy szép selyemfátyal felületet kaptam.

Az elkészült állványra helyezett hajóanyagok sokkal gyorsabban mutatnak, mint a régi egyszerű állványon.

Az elkészült hajó állványon nagyon sokat javított a pluszkötél beszerzett kötélrendszere. Ezt a hatást a kithez kap

kötfajta vastagságú nyers kender szárnak kártyákkal soha nem értem volna el.

A gyári kártyák éppen megfeleltek a mozgáskártyához. A hajáshoz végül 11 fajta kártyát használtam fel.

A gyári makett fedélzete kicsit résnek hatott ezért elgondolkodtam, hogy milyen plusz felszereléssel lehetne kicsit feljavítani. Szinte minden hajás tartozéka volt a fenékvíz-pumpa, gondoltam, hogy erről sem hiányozhat! Készítettem hát egy víz-pumpát. A víz-dongákat a vízvezeték csatlakozásánál csináltam, még a kifolyócső egy víz golyócsővel a vízszelvényre a már említett ellapított forrasztásán szolgált. A rudazat vízvezeték csatlakozásán készült, a feketére festettem. A talp vízvezeték telegelt lemez. Természetesen ez is pácolva, majd viaszolva lett.

Az orr vízbe kerülő az elmaradhatatlan jelző harang. Az állvány anyagát itt is alufém szolgált. A harangot fémre alakítottam ki, majd makett festékkel aranyszárra festettem ezzel utánozva a harang víz anyagát. A harang nyelve vízvezeték csatlakozásán készült.

Egy pillantás a fűző terebélyre.

A fedélzeti rakodás nyálkások zárral fedélre vízvezeték csatlakozásán készült nyitási karikat. (Az ilyen apró rész még jobban élethű teszik a maketteket.)

Műg egy kőp a hajórr rőszörő! Itt mőir lőitni, hogy vastagabbra cserőltem a csőrlő kőtelő.

A táfőzet felőpő-tmőnyeit műg egy sajőit magam őltal győrtott kompasz szekrőnyel dobtam fel. A tervet ismő Marjai főle kőnyvbő' vettem. A szekrőnyben kőzőpen helyezkedik el az irőnytő, mő-g kőot oldalső rőszben őjjele mőcseseket tartottak a skőla megvilőgő-tőisőra. Ez a forma a kereskedelmi hajőkra volt jellemő, a hadihajőkon kőot irőnytőt hasznőltak. A szekrőny anyaga a mőir sokat emlegetett bőkk furnő, az irőnytő vőkony fa korong aranyra festve, utőnozva az irőnytő rőz testő. (A fotőn nem igazőn őrzőkelhető, de a mőszernek műg skőlőja is van! rajzolatő' fotőt az internető' szedtem le, majd lekicsinyő-tettem. Nyomtatőval speciőlis őntapadő főmsző-nő őetiketreő nyomtattam, kivőgtam ős felragasztottam.)

Az ablakok ővegfelőlete vilőgoskő őntapadő főlia, a őzrőmőkő furnőrcső-kok. A nővtőblőra a betők fel kőszőltek.

A kis kőzi őgyők barnő-tva lettek, majd főm csapokkal ős pillanat ragasztőval rőgző-tettem helyőkőn.

Hőit ilyen lett őletem első' fa hajő makettje. Utolső momentumkőnt műg a vitrint kősző-tem el, amibe a makett kerő mőir ennyi időt szőntam rő ne porosodjon vődtelenő' a polcon.

ő

{mospagebreak title=Kővetkeztetősek, tanulsőgok}

A hajő elkősző-tőse sorőin rengeteg tapasztalatot ős ismeretet nyertem. Sokat finomodott a technikőm ős az elkősző folyamatok gyorsabbő vőltak. Kezdősnek megfelelt ez a viszonylag, egyszerő ős olcső makett, de műg egyszer valősző-nőleg ilyen mőretarőnyő (1:150) hajőhoz nem kezdek hozző. Tőlsőgosan kicsik a mőretek ős a rőszletgazdagsőig sem megfelele. A kis mőretek miatt sokszor kőnyszerőltem a csipeszek hasznőlatőra. Amit lehetett igyekeztem kicserőlni vagy pőtolni (kőtőlfogő bak, vő-zpumpa, jelző harang stb.) de ha műg egyszer kezdenőm egy pő dolgot műg kicserőlnő. (pl. lőpcső'k) A kősző-tő varőzsa magőval ragadott ős mőir őjabb 3 hajő vőrja a dobo elkőszőlőst. A kővetkező mőir kőszőlő hajő a őPeregrine Galleyő ami egy un. őFast Cruiserő. Jellegb fregattoknak. Hőrom őrbocos, teljes vitorlőzatő hajő. Mőretarőnya 1:60, a kősz makett hossza 925 mm. Beszerősi

forrásom a már jó bevált "Kemmodel". Remélem elkészítésem során majd kamatoztatom a "Golden Star" k szerzett tapasztalataimat. Végül szeretnék még egyszer köszönetet mondani Susányi Oszkának és Lukács Lászlának, akik tanácsaikkal, ajándékaikkal sokat segítettek! Köszönetem.