

A "Peregrine Galley" ÁopÁ-tÁse.

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

There are no translations availableAz els@ haj@3m a @ezGolden Star@• Brigg elk@szÁ-tÁse utÁjn gondolkod@ba estem, hogy melyik legyen a m@isodikk@nt meg@pÁ%lÁ' haj@3 makettem. A felk@szÁ%lts@gem @cs rendelkez@sre Ájll@3 szabadid@figyelembev@tel@vel @jra egy kitt meg@pÁ-tÁse j@t@hetett szÁjm@-tÁjsba. Hosszas t@preng@s utÁjn a v@laszt@js a S@ezPeregrine Galley@• n@v-re hallgat@3 makettj@re esett. A makett m@retarÁnya megfelel@' arÁjny@0 (1:60) Á-gy az elk@haj@3 m@retei nagyon impoz@nsak (925mm hossz, @cs 860mm magassÁg). A m@reték@l ad@d@3an a kidolgozhat@sÁg a r@szletgazdagsÁg @ppen megfelel@'.

Miel@tt r@jt@rn@k a makett jellemz@s@re szeretn@om egy p@r sorban @sszefoglalni azokat az adatokat, amelyeket az e haj@3val kapcsolatban gy@jt@ttem @ssze.

A haj@3t 1700-ban @pÁ-tett@k az angliai Deptfordban Villiam Lee tervei alapj@n,

kapit@nya Lord Berkley of Stratton lett. A klasszikus pink @pÁ-t@s@± teljes vitorl@jzattal

ell@jtott haj@3t fut@rszolg@latra sz@nt@jk Anglia @s az Ásvil@ig k@tzt. Fegyverzete 16 db

6 fontos Ágy@0 @s 8 db k@zi Ágy@0. A 218 tonn@js szlup f@bb param@tere: hossza 27,4m, sz@less@ge a f@borda gerend@j@j@l: 7,3m, legnagyobb mer@l@se: 3,7m. A gyors fut@s@ haj@3ra id@vel felfigyelt a Kir@lyi Haditenger@szet Á 1714-ben kir@lyi jacht szolg@latra rendelt@k @s megkezdt@k @t@pÁ-t@s@t. A haj@3t @t@pÁ-tÁse utÁjn @ezCaroline kereszelt@k @s 1716. m@jus 29.-@n v@-zre bocs@jtott@jk. Az @jabb @t@pÁ-t@sre 1733-ban ker@lt sor Richard Stacy alapj@n @s ekkor kapta meg a m@r k@zismert @ezRoyal Carolina@• nevet. A konstrukci@s nagyszer@s@g@t mutatja az @jabb kir@lyi

jacht @pÁ-t@s@n@l a @ezRoyal Caroline@• terveit haszn@lt@jk n@mi m@d@s@-tÁjssal. Az @reged@' haj@3 m@g egy szdrasztikus v@ltoz@son ment @t, amelynek sor@n harci

szlup lett bel@le @s megkapta a @ezPeregrine@• nevet. A szomor@ v@g 1761-ben @rte utol

mikor teljes szem@lyzettel els@llyedt a Biscay @b@lben.

Az els@ benyom@jsok a maketr@l.

A doboz kinyit@jsa @s a @ezbeltartalom@• szemrev@telez@s utÁjn vegyes @rz@seim t@madtak. A kidolgozottsÁg megfelel@ a gy@rt@s Ájszintj@nek. B@r siker@lt itt-ott meglepet@s@ okoznia. Kicsit r@csod@lkoztam a @zvak pal@nk@• anyag@jra @s

j@l @jthat@s, hogy egy p@r l@zerv@gott r@tegelt lemez alkat@s helyett @jakat fogok gy@rtani. Nagyon sok @zgy@ri@• min@s@ge, kik@pzs@se @ppen csak nyomokban hasonl@-t a valamikori eredeti r@szek form@j@j@hoz, kik@pzs@s@hez l@tom, hogy kezd@k r@s@re praktikus dolog kitt-b@l haj@3t @pÁ-teni, de vagy megel@gsz@nk a kapott anyag felhasznál@js@val nyert min@s@ggel, vagy sok mindent @jra kell gy@rtani, feljav@-tani, ha ig@nyesebb munk@t szeretn@v@gezni. Igyekeztem min@l t@bbet ut@jna@ olvasni a kor haj@3@pÁ-t@s@nek, ebben sokat seg@-tettek az al@bbi szakirodalmak. Els@k@nt minden@ppen megemlé-ten@m Dr. Marjai Imre Haj@3modellez@s c@-m@± k@nyv@t, mint az legfontosabb magyar nyelv@s k@nyvet. Aki mer@szebb @s elkalandozik az angol nyelv@s szakirodalom fel@s, annak biztosan sok seg@s@get ny@jt majd Wolfram zu Mondfeld - Historic Ship Models c@-m@± m@±ve. Ez a k@nyv sok sz@jz oldalon keresztül mutatja be rengeteg @jbra seg@s@g@vel a k@l@nb@z@ korok haj@3@pÁ-t@s@t a gerinc lefektet@ vitorl@k @s k@telek felker@l@s@ig. De ha m@r vitorla @s k@t@l, akkor m@g egy fontos k@nyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models c@-m@± k@nyv@ben szen@ci@s-san mutatja be a k@l@nf@le vitorl@kat @s a hozz@ tartoz@ k@t@lzetet. Nem tudok a felsor@lsb@l kihagyni egy k@nyvet, ami tal@jn a makett @pÁ-t@s@shez kevesebb seg@s@get ad de t@m@j@ban az alapm@vet k@pviseli Fredrik Henrik Af Chapman - Architectura Navalis Mercatoria c@-m@± a XVIII. sz@zadban @-rt k@nyve. A k@nyvek mellett sok seg@s@get tal@ltam az interneten is. Szerenc@s@re el@gg@ sok angol nyelv@s honlap foglalozik a haj@3@jssal, makettez@s@ssal @s ezekr@l rengeteg @tletet nyerhet@nk munk@jinkhoz.

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 kettős, nagyméretű doboza látható.

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

A mogyorós, lime-ből, balsa-ből vágott palánkok, árbocok és a rétegelt lemezből elvágott ágytálpak, terelő

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

Másodikként a fűfedőzet és az orrfűzet padlászata tőrte. A hajás padlászata anyaga 0,75mm vastag akril és léc. A léceket a megfelelő hosszúságnál hármszögletű reszelővel reszeltem be, majd az öleknő grafitceruzával háztam. Ezzel próbáltam utánozni a pallók kőzet alkalmazott kőtrányos tőm-tőst. (Mög prof megoldás, ha a padlászatk oldalaira fekete kartonpaprt ragasztunk és a felrakás után szintbe, csiszoljuk.) A rőgz-tő facsapok furataihoz sablont kész-tettem, majd a léceket a felragasztás után 0,7mm-es főrőval kifőrtam. A rőgz-tő csapok anyagul hengeres kemőnyfa fogpiszkálók szolgáltak. Ezeket korongcsiszóval tőhegyesre csiszoltam, majd ragasztba mőrtva beőtttem a helyőkre. A szőradás után a felesleget fogőval lecsőptem és az egőszet kőlőnfőle durvasőgő csiszópaprral felcsiszoltam.

A kőzelebbi kőpen őő lőtsződnak a rőgz-tő facsapok és a kőtrányos tőm-tőst imitőő grafittal besőttő

A kővetkező őőziban elkősző-tettem a tűfedőzet padlászata is és a fűfedőzet kő főggőleges oldalfalőit b kőszletben talőhatő 3 mm szőles mogorő őőekkel.

Á

{mospagebreak title=3. rősz}

A vakpalőnk elkősző-tőse nem mindennapi feladat volt a kapott balsa őőekbő. A technika itt is a mő ismert pőőő hajő-tő mődszer volt, de itt nagyon kellett vigyőzni a vőkony balsa puhasőga, tőrőkenysőge miatt.

A balsa felőlet előkősző-tőse, felcsiszősa viszont kőnyő volt az anyag puhasőga miatt. A kisebb felőleti egyenetlensőgeket fatapasszal tőnttettem el, majd az egőszet tőbbsőő felcsiszoltam. Az őgy nyert egyenetles felőletre a kőlső hőjázat felrakősa mő 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 káttben található³ mogyoróhoz, amiből sajnos elöggö^o keveset adtak.)

A kávévezető lőpő^o a fűkőr^o elkősző-tőse volt. A belső burkolat itt is di³ furnőr.

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

A má^osodik palánkrőteg felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a já³ előkősző-tett fűlet miatt. A használatos ájtatás^o és pákás 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 beűtve az előkősző-tett helyükre. A kilőgő³ feleslegét fűgő³val lecsőptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ázfőrtam és faragtam^o kő-vájncsisőgő³ kiszőmoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg keről majd a kősz hajőba. Nagyjőbő³ 5000!!! darab

Az elkőszőűt palánkozás az első^o durva őjtcsiszolás után. A tőrőmő-tősekhez itt di³ fatapaszt használlok.

A kávézelebbi fűőn já³ lőtszanak a palánkrőgző-tű csapok.

A palánkozás után a korlátok, lőpcő^ok, dőrőzfő^o elkősző-tőse és felszerelőse kávévezetett. Ezek elkősző-hő-jőin) a kapott rajzokra tőmaszkodtam. A tat őőőő^o megfigyelhető^o mőg a kőzi ájgyuk tartőbakjai, illetve az őőőő alapja is.

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

Egy hátsó nézet a farokkőrrel.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kőzben időt a gyorsabban elkészíthető kisebb részek és fedőlapok felépítésére elkészítésemre használtam fel. Elsőként a kőzlet felmérését és a kőzetlevezetést készítettem a tetejére 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 műanyagok rögzítésére valószínűleg a fotókra egy párnyelvre is.

A horgonycsatlakozást a gyári alkatrészekből készítem el, 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 azokat?

Némi kutatómunka után találtam rajzot egy korábbi horgonycsatlakozásról. Ennek segítségével az egész szerkezetet a csatlakozás alsó részén még a kilincsszerkezetet is elkészítem. A farészeket hígított szeszes díszítővel kenem a száradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Valószínűleg az egész puha ruhával átdolgozom.

A kormánylapot két oldalról a vízszintes elválasztóval vízszintesen elválasztottam a felső részeket, majd a furnérral beborított lapokat és az őket körbe. A furnér csatlakozás egymás mellett ragasztása olyan hatást kelt, mintha a fadarabok lennének össze csapolva. A fel- csiszolás után a felvezetett ismét a szokásos páncél és narancsolaj.

A sorban az ágyuk kővetkeztek. A lágy kocsik anyaga természetesen valószínűleg rötögelt lemez, ezért a csatlakozás is

Íjthatás öleket ragasztottam le vékony bék furnőr csökökkel, illetve pici ökeket készítem a csövek hűtsé v
gy néznek ki az ísszeszerelt íveg kocsik.

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

Mög egy köp az ígyukrá.

A gyíri rötélt lemez horgonyrád helyett dífábá köszé-tetem máikat, a horgonykarikát bebandázsoztam.

A horgony parafajelá bájja (miná csoda) egy parafa dugábá köszélt.

A horgonydaru rádjai.

A csának köszé-tösönöl a gyíri özervígott elemeket használtam fel, amit kiegészé-tetem egy bék furnö
köszé-tett íbráccsal. Az evezák tolla mahagáni furnör, má-g a szára vékony hengeres fapálcika. A csánakhoz adot
rötélt lemez kormánylapát nem nyerte el a tetsösem, ezöt köszé-tetem máikat dífábá.

Az elemek ísseálla-tása után a bordázat beragasztása következet, majd 3mm x 0,5mm-es mogyoró hözjázatot ka
az elköszélt csánaktest. Ezután a pólás ös a festös kerélt sorra.

Vögezetél az evezák ös csájklyát rígzé-tetem az éládeszkhöz. Az orr ösre kerélt még egy köttá

A csánakhoz tartábakok is tartoznak, ezek dífábá köszélték, a rígzé-tá gyárák anyaga öz melyek feketé-
lettek.

{mospagebreak title=5. röz}

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

A kitnek tartozika egy víz-pumpa, de mivel (a korabeli rajzok alapján) a hajón kettő volt, készítettem kétét is.

A hajón a víz tartály anyaga gyárilag szintén rétegeztetett lemez volt. Ezért az öleket kirészegettem diápadladeszkával borítottam be.

Mindjárt még az üsszhatás.

Közben készültnek a csák is.

Csák kész, pácolva.

A hajóharang állványja egy körülszel egyáltalán egycsövet készítek.

A hajóharang (rész és sztergagóp háján) főbb részét, amit aranyozással festéssel kentem át. Az egészet a vízszerelem idején kerül a helyére.

A szellőzőrácscsok pácolva, felületkezelve.

A terpesztárcsákat 3 x 0,5 mm-es mogyorócsúcsokkal burkoltam be, a tárcsákat kényelmesen díszíthetem kialakítva.

A kátfogó bakok anyaga dió, pácra és viaszolva.

{mospagebreak title=6. rész}

A sok fedélzeti ázfitting elkészítése után hozzákezdtém az árbocozat részeinek elkészítéséhez. Első kerélt sorra. A gyári rögzített lemezből készült részeket 3 x 0,5 mm-es mogyoró lapokkal burkoltam be.

Ez után a tereb merevítő gerendázat és a korlátok kátfestettek. A felhasznált anyag itt is a diófa, illetve a korlátot rögzítő készletek és fekete-tve lettek.

A terek páccra és viaszolva.

A terek elkészítése után nekikittam az orrárboc elkészítésének. A gyári rögzített lemez járromfát egy s gyártású diófa anyagból járromfával váltottam ki.

A főtég elkészült orrárboc összeszerelve és páccra.

A kátfestés a hajás elárbcának elkészítéséhez volt. Az árbocok elkészítéséhez főleg a gyári rajzokra hagytam illetve egy pár internetes oldal anyagát használtam fel. A rudakat előre daraboltam, majd forrásig főve fogva kóposra alakítottam. Az árbocfejek nagyszélességéhez Proxxon marógépet használtam (természetesen ez a művelet elvégezhető vésővel, vagy reszelővel is). A járromfák a gyári léczerválgottak, de az ékeket kátfestettem bőrk furnérral, hogy ne látszódjanak az egymásra ragasztott lemezek élei.

Az árbocrudakat tartó fémek fészkét ismét a maróval alakítottam ki, az ékeket reszelővel reszeltem ki. Később a szokásos páccra és viaszolás a kátfestés ezután kátfestetik.

A sorban a fűzőrök elkészítése kiegészített.

A fűzőrök pólóval és felületkezelve.

Végül a tatőrök.

A tatőrök pólóval és viaszolva.

Készítettem egy képet az ideiglenesen állásiglyított rőkökről, de természetesen így állásiglyítva csak a készítés felrakása során lesz.

Egy képi képet az rőkökről. Jól látható a védőréteg, ami a képeket védte a kidőrzés idején.

Az rőkök elkészítése után hozzáadtam a legújabb vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfű használok, a köpöcsöt egy állványba fogott fűrészgáppal és kiegészítő 'durvaság' csiszoló pappal vagy vitorlarudak készítésén található nyolcszögletű vörösmogyoró lécet ragasztással alakítottam ki. A készítés anyagát a járó bevált díj.

A vitorlarudak pólóval, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt szárnyvitorlarudakkal pólóval, viaszolva. A szárnyvitorlarudak tartását az úgynevezett 'szem' végüket a vörösmogyoró lécet ki, meghajlítottam, majd forrasztással és pólóval állásiglyítva az egész fekete modell festéssel 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 1/4 sűrűs dobozokból vágtam vékony csákákat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellett szoknom borra, mert némelyik borosveg nyakait vékony 3/4 készlet védőfólia van (sajnos csak a drágább borok 1/4 csomagolják a gy, az olcsóbb borokon más anyag van) és ez a fólia puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az 3/4 szinte teljesen rugalmatlan, a gy kánnynen hajlathat, ragaszthat bármilyen felületre 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 illékészlet, vitorlák és a futák, csigák. Addig viszont még sok-sok tennivaló van.

{mospagebreak title=7. rész}

Az utolsó jelentkezésem óta eltelt időszakot a 1/4 infóle "Zaprások" munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak kerétek sorra, melyekre felállítottam a csigákat és a balák káteleket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrúrboc vitorlarúdjai.

Az előúrboc vitorlarúdjai. Aördemes megemléteni, hogy a balák kátelek főleg tartókátelei nagyon vékony csőmájjal be lettek bandázsolva, a gy jobb lett a tartásuk.

A főúrboc vitorlarúdjai következtek.

Végül a tatúrboc vitorlarúdjai.

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

A vitorlarudak után az úrbocok következtek. Először a bandázsokat készíttettem el, majd a rugó-tágyakat alakítottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással rugóztattam. A kápen az előúrboc lathat.

A fűzőrbock derék, tőrzs és sudárszár.

A tatőrbock kőrt része.

A csigák felkötése az őrt is tartott olyan sokáig, mert a győrilag kapott csigákat tőlságosan nyersnek, formátlan találtam és az őrt egyenként átdolgoztam. A csigákat egy hegyes csőr fogába szorítva elszőr egy lapos győrnélreszeléssel ártreszeltem, majd még polárpapírral ártcsiszoltam. A győmőntnélreszeléssel az őrt használom szávesebl mert a finom szemcsőzete révőn az ilyen aprő tőrgyakat jobban lehet vele megdolgozni, még a hagyományosnálreszeléssel. Az őra sem megfizethetlen, egy hat darabos kőszlet kb. 1500 Ft volt. A makőzött fotőn jő lőtszik a kőlőnbsőg a győri ős az alakőtt csiga kőzőtt.

A győri kitt tartalmaz egy pőr speciőlis 0,8 mm-es rőtegelt lemezt, amibe lőzerrel belemartő a mintőkat. Ezeklől a kőlső rőszek aranyozva lettek, még a belső mőlyőtt rőszek a hajő oldalfestővel megegyező kők szá-nre lefestve. A festőshez nullő ecsetet hasznőltam, de nőhol még ez is soknak őnt. A nehezen hozzőfőrhető rőszeknélhegyesre faragott fadarab hegyő mőrtogattam a festőkbe ős ezzel vittem fel a felőltre a kők szá-nt. Ennlől a munkőnl igen hasznosnak bizonyult még egy nagy-őő szemőveg is! A kőpen a tatősz őzoldalzsebei ős a homloklemeze lőthatő.

A tatő-sző, a hőtső ablak ős a hajő őz ővőblőja ő. A kitt tartalmazta még a hajő gallion rőcsozatő is anyagbő, de ez annyira ővol őllt a valőőőgtő, hogy ezt nem hasznőltam fel.

A kővetkező nagy dilemmő az őgyőnyő-lőőok lecsukhatő őtő okoző. A kitt rőszekőnt kapott eloxőlt aluőntvő nem igazőn illettek az elkőszőőlt hajőhoz. Tehőit elővettem a palőnközőőnl megmaradt anyagokat ős elkősző-tette főbő az őtőkat. A vasalőshoz sikerőlt vőkony rőz lemezt szereznem őgy ezek ebből kőszőőlte el. A lemezből vőkony cső-kokat vőgtam egy rőgi ollőval (biztosan jőtt az őlőnek), a vőgeket hegyes fogőval meghajlő-tottam ő főrőőpbe fogott vőkony csiszolőkoronggal a vőgeket bekőszőőlttem. Ide kerőőlte a vastagabb rőzdrőtbő hajlő-tott zsanőrok, amelyeket elkalapőlt vőgőő csapok tartanak a helyőkőnl. A fatőblőkra a felerőő-tőst vőkony huzalbő kőszőőlt szegekkel vőgeztem. Mőjr csak kőzőpre kellett felszerelni a felhőő kőtő vasalőőit.

De tőrőnk vissza a hajőtesthez. Kővetkezett a festő. A hajőtest felső része ős a dőrszfő kőzti rősz kők festve, még a dőrszfő fekete szá-nre lettek őben pőccal kenve. A gallion rőcs aranyozva lett. Maga a test kapott (a fedőzet kivőtelővel) egy enyhe barna pőcolőst. A pőcolőst őnl kővetkezett a nőlam jő bevőlt narancsolajban oldott őhviaszos kezelő. Ez nagyon jől őmő-ti a fa pőrusait ős ad egy kicsi selymes főnyt.

Ezt kővetően a helyőkre kerőőlte az őrbockok tőrs rőszei illetve a hőtső őz őszlőőtartő.

Egy hőtső őz őz ahol jő lőtszik a felszerelt fartőkő r ős az ablakok.

A hajő felőlrő.

Vőgőő egy kőp előlrő. Itt mőjr lőthatőak a terpesztő pőrkőnyokra felszerelt őzmacskafejek ő. A győri vasalő rőzdrőő hozző forrasztőőval erőő-tettem meg, mert kőlőnben a fesztő ő hatőőra szőnt nyőlt volna. Vőgőő ő őz őzet feketőre festettem modell festőkkel. Jelenleg itt tartok. Kővetkezik az őllő kőtőzet, illetve az őrbock ősszerelőse.

{mospagebreak title=8. rás}

Egy hátsó ká a fartá kárrá'.

Egy oldalnézet az árbocárzsekkel.

A há³ orr rásze.

A kávetkezé munkafázis az állás kázet felszerelés volt. Első kánt az árbocárzsek oldalfesz-tá' (csarnak) kátelei kávetkeztek. (Ezeknek a menetirány szerinti első káteleit bebandájsoltam, csak saját fotás felbontása miatt nem látszik.)

Az első tarcskátelek az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfesz-tve, itt a fotásn mág világos szá-ná± kátelekkel, amit kásá'bb (a szakirodalom átnézése után) sáttát szá-ná±re cseréltem.

A há³szájlak felkátése 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 hözva a kátelek! Fontos mág a megfelelő vastagsáig kiválasztása is. Nagyon kás makettnél láttam azt, hogy a há³szájlakat tálságosan vastag kátélbá' kászá-tik, pedig ezek a valásáigbarcol vastagságúak voltak és szinte minden esetben kátrányozottak és nem nyers kender kátelek!

A derékárbcok és az oldalfesz-tá' kátelei.

A derékárbcok a há³szájlak felkátése után.

Egy kázel ká a há³orrá', ahol já'ni az oldalsó védák há'it, ami a vé-zbeeséstá' á'vta a észszá'kságá' tengeréseket. (Igen az a lyukkal ellátott á'lá'kás szerkezet az.)

Valamint já'ni az első árbc távát a tarcskátelelet megfesz-tá' blokkokat.

A kátélfogás bakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy ká a ásszeáll-tott árbocát és a teljes állás kázet felszerelt há³rá'.

Ez után egy igen keserves időszak kávetkezett az ép-tásban. Mivel életemben mág kát leszakadt gombná' tá'varttam (pláne varrágá'ppel!) á-gy egy kedves ismerésám neje segé-tett a vitorlá'k ásszevárá'sában. Há'la és ká'sz á'rté! Nekem észsaká' a szegák kázet felvárá'sa maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Vágá' az á'rt cs elkászá'lték és a fotásn az orrvitorla, a repá'á'-orrvitorla és az első derék-tarcsvitorla láthatá'.

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

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

Az elárjrboc tárz, derák Ás sudárjvitorlájja felvarva a vitorlarudakra Ás jár Iáthaták a szárnnyvitorlák kitolhatár djai is.

A fárjrboc tárz, derák Ás sudárjvitorlájja.

A keresztárjrboc derákvitorlájja.

A gaffvitorla a gaffráddal Ás a bummfáival.

A kárvetkezár komoly ážprojectá a hájárjgyuk Ás a hozzá tartozár fák Ás visszahárzár kárítázet felszereláse kelleánál kicsit szenvedár sebbre sikerárlt, mert a fent lávár árllárkárítázet miatt nehezen lehetett hozzájárni az árjgyákhöz Ás a csigájkhoz. Ezt legkárzelebb elárbb elkászártem, mág mielártt felraknárjm az árllárkáríteleketá!

Mág egy kár a fedázetár Ás az árjgyárkrár.

A keresztárjrboc márgá felkerárlt a kompasz szekrány is. Kártelekkel van árjgár-tve a padláához.

Az ársszes árjgyár a helyán.

Most egy nagy ugrárj kárvetkezik, mert a futárkárítázet szereláseánek gubancárjárár nem volt kedvem fotárkat kászár-

A kárpeken már a kász kárítázet Ás a felszerelt ážfittingeká Iáthaták.

Itt elsárkárnt a horgonycsárllár hájárjnya.
(Fotár-106)

Most egy nagy ugrárj kárvetkezik, mert a futárkárítázet szereláseánek gubancárjárár nem volt kedvem fotárkat kászár-
A kárpeken már a kász kárítázet Ás a felszerelt ážfittingeká Iáthaták.
Itt elsárkárnt a horgonycsárllár hájárjnya.
(Fotár-106)

Egy fotár a hájárárjár, ahol jár Iájni a tatlármpárjt Ás a kormárnylapárjt biztosár-tár Iáncot.

Egy kár a hájár hájár rászárár!

Egy mársik a hájár elsár rászárár, ahol jár megfigyelhetár a árjgár-tett horgony a bárjárival, illetve a terpesztár párkrárj szárnnyvitorlák kihajthatár dja.

A teljes fedőzet átlátszó.

Egy köp elírás!

Egy köp oldalirás!

Állás vezetésél egy köp hirtel.

Zárás gondolatok:

A fórumon már többször elhangzott, hogy lehetőségek szerint kerülnék a gyári kit-ből való makett építését, azaz 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 kezdek a gyári dobozos kit-eket ajánlanám. Természetesen nagyon fontos a megépítés-tendő makett kiválasztásánál, hogy lehetőségek szerint a legjobb pontossággal gyártott

makettek közül válasszunk. (Én a Peregrine Galley-t nagyjából készítesnek a tőlem.) Nagyon sokat javítottunk az elkészült hajás megjelenésén, esztétikumán, ha a

legkritikusabbnak tartott 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 közül néhány sokkal kevesebbet adnak a szükségesnél (pl. kátfogók, szegek, blokkok) és ezeket magunknak kell majd legyártani.

A bonyolultabb 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 a legjobb, míg a nagyobbaknál az 1:60-es arány a legjobban elfogadott. Ha a lehető legkevesebb

csak kedvező árú rajzhoz jutunk hozzá, azt tudjuk számoltatni és rajzoltatni Photoshop segítségével. A nagyméretű rajzok kinyomtatásával a legkevesebb költség mellett

foglalkoznak az a gy kinyomtatott rajzok segítségével elkészíthetők 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 gyártás során nagyon szép nyárfa nyelvszorító lapocskákat lehet kapni kb. 300 Ft-ért.) Természetesen az egyik legjobb anyag a kátré, de ennek a beszerzése kicsit macerásabb (Zatik) és nem is olcsó. A felületkezelésre én a lakkokat nem szeretem, helyettük len olajos kezelést javaslok.

Végül is készítsd el a dobozban vagy csak rajz alapján a hajás, ilyen vagy olyan méretarányban a lakk akkor is alkotás marad.

Gateway (Baksa Bóla)