

A "Peregrine Galley" ÁopÁ-tÁse.

Hozzájadt: Baksa Bá@la
2008. december 05. PÁntek 12:43
Utolsó frissítés 2011. július 18. Hétfé 10:11

Az első hajás a Golden Star® Brigg elkészítése után gondolkodásba estem, hogy melyik legyen a másodiknak megépítendő hajás makett. A felkészüléskor a rendelkezésre álló szabadidőm figyelembevételevel újra megépítettem az általam készített szállításra. Hosszas tárgyalás után a választás a Sergal cégé a Peregrine Galley® makettjére esett. A makett méretaránya megfelelő arányú (1:60) -gy az elkészült hajás méretei nagyon imponáló (925mm hossz, és 860mm magasság). A makettkészítés során a kidolgozhatóság és a szelvénygazdagság éppen megfelelő.

Mielőtt rátérnék a makett jellemzőire szeretném egy pár sorban összefoglalni azokat az adatokat, amelyeket az előző hajásval kapcsolatban gyűjtöttem össze.

A hajás 1700-ban építették az angliai Deptfordban William Lee tervei alapján,

kapitánya Lord Berkley of Stratton lett. A klasszikus pink építésű teljes vitorlázattal

ellátott hajás futárszolgálatra szánták Anglia és az Ásvilág között. 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 hajásra idővel felfigyelt a Királyi Haditengerészet 1714-ben királyi jacht szolgálatra rendelték és megkezdtek építést. A hajás építése után az észak-amerikai keresztelek és 1716. május 29-án a zrececsőzték. Az őt jobbat építésre 1733-ban került sor Richard Stacy alapján és ekkor kapta meg a név: Royal Carolina®. A konstrukció nagyszerűséget mutatja az őt jobbat királyi

jacht építésénél az észak-amerikai terveit használták a mai másokkal. Az eredeti hajás még egy drasztikus változaton 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 tengerben.

Az első benyomások a maketről.

A doboz kinyitása és a tartalom szemrevételezése után vegyes észrevételek jöttek. A kidolgozottság nagyon megfelelt a gyártási színvonalnak. Bár sikerült itt-ott meglepetést okoznia. Kicsit rászodálkoztam a csak palánk és a anyagjára és

jártam át, hogy egy pár lárvát gótt a tetőlemez alkatrészhelyett a fogakat gyártani. Nagyon sok észrevétel mindezen, kiképzése éppen csak nyomokban hasonlít a valószínű eredeti részek formájához, kiképzéséhez. Láttam, hogy kezdőként a gyakorlati dolog jobb a hajás építésénél, 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 hajás építéséről, ebben sokat segítettek az alábbi szakirodalmak. Elsőként mindenekelőtt megemlíteném Dr. Marjai Imre hajásmodellje és a kinyitást, mint az legfontosabb magyaryelvű kézikönyvet. Aki merészebb és elkezd az angol nyelvű szakirodalom felé, annak biztosan sok segítséget nyújt majd Wolfram zu Mondfeld - Historic Ship Models és a kinyitást, mint az oldalon keresztül mutatja be rengeteg íjra segítésével a kényelmes és korok hajás építését a gerinc lefektetését a vitorlák és a kályhák felállításáig. De ha már vitorla és a kályhák, akkor még egy fontos kézikönyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models és a kinyitást ben szentációján mutatja be a kényelmes vitorlák és a hozzá tartozó kályhák lefektetését. Nem tudok felsorolni a kihagyott kézikönyvet, ami talán a makett építéséhez kevesebb segítséget ad, de a témájában az alapművet közzé teszi Fredrik Henrik Af Chapman - Architectura Navalis Mercatoria és a XVIII. században írt kézikönyve. A kézikönyvek mellett sok segítséget találtam az interneten is. Szerencsére először sok angol nyelvű honlap foglalkozik a hajás építéssel, makettkészítéssel és ezekről rengeteg írtet nyerhetünk munkánkhoz.

Leírásom 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 történelmi 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, szervizgott, fedélzet a gerinc és a bordázat egy részét

A mogyorós, lime-ből, balsa-ből vagy palánkok, árbocok és a rétegelt lemezből elvált vagy talpak, terelő

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 padlászása tőrőnt. A hajáspadlászás anyaga 0,75mm vastag akril és léc. A léceket a megfelelő hosszúságnál háromszögletű részelővel részeltem be, majd az öleknő grafitceruzával hőtájt. Ezzel próbáltam utánozni a pallók kőzet alkalmazott kőtrányos tőrőnt. (Még prof megoldás, ha a padlászók oldalaira fekete kartonpaprt ragasztunk és a felrakás után szintbe, csiszoljuk.) A rőgz-tű csapok furataihoz sablont kész-tettem, majd a léceket a felragasztás után 0,7mm-es főrővel kifőrtam. A rőgz-tű csapok anyagul hengeres keményfa fogpiszkálók szolgáltak. Ezeket korongcsiszolóval tőhegyesre csiszoltam, majd ragasztba mőrtva beőtettem a helyőkre. A szőradás után a felesleget fogővel lecsőptem és az egőzet kőlőle durvasőgő csiszőpaprral felcsiszoltam.

A kőzelebbi kőpen őő lőtsződnak a rőgz-tű csapok és a kőtrányos tőrőnt imitőő grafittal besőő

A kővetkező őőziban elkősz-tettem a tűfedőzet padlászásit is és a fűfedőzet kő főőgőleges oldalfalőit b kőszletben talőhathat 3 mm szőles mogorő őőekkel.

Á

{mospagebreak title=3. rősz}

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

A balsa felőlet előkősz-tőse, felcsiszősa viszont kőőnyő volt az anyag puhasőga miatt. A kisebb felőleti egyenetlensőgeket fatapasszal őőntettem el, majd az egőzet tőrőbbsőő felcsiszoltam. Az őgy nyert egyenetles felőletre a kőőő hőőzet felrakősa mőő kőőnyebb volt

Az alap palánk felrakása után bejelöltem és kivágtam az ájgy^o nyálcsokat és lefűszeltem a fedélzet fűlő borda végéket. Járdászer erre az, hogy a fedélzet 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 diás furnőrből vágott lapokkal, illetve beszereltem a vízmeder gerendákat. (Azért használok diás furnőrt, mert ez hasonló-t legjobban, a kittben található mogyoróhoz, amiből sajnos előggő keveset adtak.)

A kávévezető lámpás a fűnkőr elkészítése volt. A belső burkolat itt is diás furnőr.

Furnőrral kávébeszegttem a rakodnyálcsok belső leleit 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 csatlakozása volt.

Számtalan csapnak a helyöt kellett berajzolni és kifőni. Az elkészített csapok egyenként lettek kicsiszolva, ragasztva be a helyükre. A kilógás feleslegét fogóval lecsőptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ázórtam és faragtam a kávéváncsiságba kizámoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg kerül majd a kész hajóba. Nagyjából 5000!!! darab

Az elkészített palánkozás az első durva ájtszolás után. A tőmősekhez itt diás fatapaszt használok.

A kávézelebbi fotón járó látszanak a palánkrőgzés csapok.

A palánkozás után a korlátok, lámpások, dőrző felőkészítése és felszerelése kávévezetett. Ezek elkészítése (háj) a kapott rajzokra támaszkodtam. A tartásznál megfigyelhető mőg a közeli ájgyuk tartásokjai, illetve az ázó alapja is.

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

Egy hátsó nézet a főkárral.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kázzsákos idét a gyorsabban elkészítet kisebb részek és fedőlapok felépítésére elkészítésemre használtam fel. Elsőként a kázzsákos fogakat és kázzsákos lvezeteket készíttettem a rötögelt lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért a díszítő részeket gyártottam. A főkázzsákos-szerű miatt egyélt fotóztam le a gyári és az után gyártott elemeket.

A mörtek örzökeltése végett felkerült a főkra egy páncél is.

A horgonycsatlót elszár a gyári alkatrészekből készíttettem el, de minél tovább nézegettem, rájöttem, hogy nem valószínű. Ilyen esetekben jónak a kérdések, hogy elögedjek meg a dobozban található alkatrészekből a dolgokkal, vagy készítek másikat?

Némi kutatómunka után találtam rajzot egy korábbi horgonycsatlótól. Ennek segítségével az egészét a jagyócsatlót alsó részén még a kilincsszerkezetet is elkészíttettem. A főrészeket hígított szeszes díszítőccal kenem a száradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Végül az egész puha ruhával átdörzsölöm.

A kormánylapot két oldalról véssével átvatosan eltávolítottam a felső részeket, majd a furnérral beborított lapokat és az öleket kázzsákosra. A furnér csök egymás mellé ragasztása olyan hatást kelt, mintha a főkázzsákos fadarabok lenne össze csapva. A fel- csiszolás után kázzsákosított ismét a szokásos páncél és narancsolaj.

A sorban az ágyuk kázzsákosítottak. A lőveg kocsik anyaga természetesen vékony rötögelt lemez, ezért elszár is a

Íjthatás öleket ragasztottam le vékony bék furnőr csökökkel, illetve pici ökeket készítem a csövek hűtéséig vagy néznek ki az íjsszeszerelt íjveg kocsik.

A roz ígycsövek kőnmájjal lettek feketéve, a íjveg talpak pólva ös olajjal kezelve. A csövek íjgztős fém fűtést használtam. A szízfórintos mőrete segít őrzőkelteni, hogy mekkora ígyukrá is van sz.

Mőg egy kőp az ígyukrá.

A győri őtegelt lemez horgonyrőd helyett diőfőbő készítem mőisikat, a horgonykarikát bebandázsoztam.

A horgony parafajelő bőjőja (minő csoda) egy parafa dugbő készítem.

A horgonydaru ődjai.

A csőnak késző-tősonő a győri őzervőgott elemeket használtam fel, amit kiegészítem egy bék furnőr késző-tett íjbrőccsal. Az evező kolla mahagőni furnőr, mő-g a szőra vékony hengeres fapőlcika. A csőnakhoz adott őtegelt lemez kormőnylapát nem nyerte el a tetsősem, ez őrt késző-tetem mőisikat diőfőbő.

Az elemek ősszeőllősa utőin a bordőizat beragasztősa kővetkezet, majd 3mm x 0,5mm-es mogorő hőjázatot kő az elkőőlt csőnaktest. Ezutőin a pőcolőis ős a festő kerőlt sorra.

Vőgezető az evezőket ős csőklyőit őgztőtem az őődeszkőhoz. Az orr őszre kerőlt mőg egy kőttő.

A csőnakhoz tartőbakok is tartoznak, ezek diőfőbő készőlteek, a őgztő-tő győrő anyaga őz melyek feketéve lettek.

{mospagebreak title=5. ősz}

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

A kittnek tartozóka egy víz-pumpa, de mivel (a korabeli rajzok alapján) a hajón kettő volt, készíttettem két őt.

A hajótaton lévő víz tartó anyaga gyárilag szintén rétegelt lemez volt. Ez őt az őleket körbeszegtem dió padlódeszkával borítottam be.

Mindjárt máis az ősszhatás.

Közben készítek a lócsák is.

Lócsák készén, pácolva.

A hajóharang állványja egy körülrésszel egytől készíten egyet készpez.

A hajóharang (réz és esztergálp hűjén) fűbél készílt, amit aranyozó-nál festékekkel kentem őt. Az egész a vízszereles idején körül a helyre.

A szellőzárócsok pácolva, felület kezelve.

A terpesztő párkányokat 3 x 0,5 mm-es mogyoró cső-kokkal burkoltam be, a tőim környékét diófűbél 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 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 pácra és viaszolva.

A terek elkészítése után nekiláttam az orrárboc elkészítésének. A gyári rögzített lemez járomfát egy s gyártású diófa anyagból járomfával váltottam ki.

A főtég elkészült orrárboc összeszerelve és pácra.

A kátfestés a hajás elárbocjának elkészítése volt. Az árbocok elkészítéséhez főleg a gyári rajzokra hagytam és egy pár internetes oldal anyagát használtam fel. A rudakat előre daraboltam, majd forrásig főve fogva posztra alakítottam. Az árbocfejek nagyszélességéhez Proxxon marógépet használtam (természetesen ez a módszer elvezethető másokkal, vagy társzelével is). A járomfák a gyári léczerveggel, de az öleket kátfestettem bőrkfűrral, hogy ne látszódjanak az egymásra ragasztott lemezek elei.

Az árbocrudakat tartók fészekét ismét a maróval alakítottam ki, az öleket társzelével reszeltem ki. Később a szokásos pácolás és viaszolás a kátfestés ezután kátfestetik.

A sorban a fűzőröccék elkészítését követően.

A fűzőröccék pácolva és felületkezelve.

Végül a tartóerő.

A tartóerő pácolva és viaszolva.

Készítettem egy képet az ideiglenesen összeállított rüccokről, de természetesen egy-egy szerszerezve csak a készlet felrakása során lesz.

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

Az erőcsatlakozás utáni hozzáálltam a legyártani a vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfű használok, a köpöcsöt egy állványba fogott fűrészgáppal és a felület durvaságát csiszolópapírral vagy vitorlarudak készítésén található nyolcszögletű vaskony mogyorólécek ragasztásával alakítottam ki. A készlet anyagát ismét a javított díj.

A vitorlarudak pácolva, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt szárnyvitorlarudakkal pácolva, viaszolva. A szárnyvitorlarudak tartását az egyvezetett szemérvégeket a vaskony rézlemezben állítottam ki, meghajlítottam, majd forrasztással és pákával szerszereztem. 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 csákákat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellett szokorra, mert némelyik borosveg nyakát vékony árnál készült védőfólia van (sajnos csak a drágább boroknál csomagolják, az olcsóbbakon máshogy van) és ez a fólia puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az árn szinte teljesen rugalmatlan, így könnyen hajlathat, ragaszthat bármilyen felületre pillanatragasztással.

Eddig jutottam a hajó 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 jelentkezősem óta eltelt időszakot a félhónapos "éprázás" munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak kerületek sorra, melyekre felállítottam a csigákat és a lüvelő kábeleket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrárboc vitorlarúdjai.

Az előbbi vitorlarúdjai. Aördemes megemléteni, hogy a lüvelő kábeleket félgyógyáleges tartókábelei nagyon vékony csőmájjal be lettek bandázsolva, így jobb lett a tartásuk.

A félárboc vitorlarúdjai következtek.

Végül a tatárboc vitorlarúdjai.

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

A vitorlarudak után az árbocok következtek. Először a bandázsokat készíttettem el, majd a rágzástól gyártottakat alakítottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással rágzást tettem. A kápen az előbbi lüvelő kábelek.

{mospagebreak title=8. rász}

Egy hátsó kőp a fartávkőrről.

Egy oldalrészlet az árbocárzsekkel.

A hajó orr része.

A kővetkezé munkafázis az állásrészlet felszerelése volt. Elsőként az árbocárzsek oldalfeszíté (csarnak) kőtelei kővetkeztek. (Ezeknek a menetirány szerinti első kőteleit bebandájsoltam, csak sajátos fotó felbontása miatt nem látszik.)

Az első tarcsakőtelek az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfeszítve, itt a fotón még világos színnel kőtelekkel, amit később (a szakirodalom ajánlása utján) sőtét színnel cseréltem.

A hátsószárlak felkötése a klasszikus 8-as alakú hurokkal véggeztem, a pontos távolságtartás véggett egy oda csapár-sablont használtam. Itt nagyon fontos,

hogy ne legyenek túlságosan feszesre húzva a kőtelek! Fontos még a megfelelő vastagság kiválasztása is. Nagyon kősz makettnél láttam azt, hogy a hátsószárlakat túlságosan vastag kőteléből kőszák, pedig ezek a valóságban col vastagságúak voltak és szinte minden esetben kőtrányozottak és nem nyers kender kőtelek!

A derékárbcok és az oldalfeszíté kőtelei.

A derékárbcok a hátsószárlak felkötése utján.

Egy kőzeli kőp a hajóorrán, ahol látni az oldalsó védőhálat, ami a vízbeeséstől ávta a észszákságú tengerészeket. (Igen az a lyukkal ellátott állás szerkezet az.)

Valamint látni az első árbcot és a tarcsakőtelek megfeszíté blokkokat.

A kőtelőfogó bakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kőp az árszeállított árbocárz és a teljes állásrészlettel felszerelt hajóról.

Ezután egy igen keserves időszak kővetkezett az építéskor. Mivel életemben még kőt leszakadt gombnál tőb varrtam (pláne varrógéppel!) Á-gy egy kedves ismerősöm neje segített a vitorlájk árszevarrásában. Hála és kőszárte! Nekem észsaké a szegőkőtelő felvarrása maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Végül az ért csak elkészültek és a fotón az orrvitorla, a repálá'-orrvitorla és az első derék-tarcsavitorla látható.

Ezen a kőpen a állás és a belső vakvitorla látható felvarrva a vitorlarudakra.

(Itt a fogószák kőtelek egy kicsi ársze-vissza állnak, de a felszerelés utján majd rendezem őket.)

Az elárórboc tálrs, derók és sudárvitorlájja felvarrva a vitorlarudakra és járláthaták a szárvitorlák kitolhatá ródjai is.

A fárórboc tálrs, derók és sudárvitorlájja.

A keresztárboc derókvitorlájja.

A gaffvitorla a gaffróddal és a bumfával.

A kávetkezé komoly áprojectâ a hágyágyuk és a hozzá tartozá fók és visszahöz kátlzet felszerelésé kellenél kicsit szenvedésebbre sikerált, mert a fent lávâ állákátlzet miatt nehezen lehetett hozzáifáni az ágyákhöz és a csigákhoz. Ezt legkálebb elâbb elkészâtem, mág mielâtt felraknám az állákáteleket!

Mágy egy ká a fedélzetrâ és az ágyákrâ.

A keresztárboc mágá felkerált a kompasz szekrény is. Kátelekkel van rágzâ-tve a padláshoz.

Az ásszes ágyá a helyén.

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futákátlzet szerelésének gubancárâ nem volt kedvem fotákát kászâ-

A kápeken már a kász kátlzet és a felszerelt áfittingekâ láthaták.

Itt elsákânt a horgonycsârlâ hájánya.
(Fotâ-106)

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futákátlzet szerelésének gubancárâ nem volt kedvem fotákát kászâ-
A kápeken már a kász kátlzet és a felszerelt áfittingekâ láthaták.
Itt elsákânt a horgonycsârlâ hájánya.
(Fotâ-106)

Egy fotâ a háfarrâ, ahol járlâni a tálámpâ és a kormánylapâ biztosâ-tâ láncot.

Egy ká a há hájtsâ rászârlâ.

Egy másik a há elsâ rászârlâ, ahol járlâ megfigyelhetâ a rágzâ-tett horgony a bájával, illetve a terpesztâ párkâj szárvitorlák kihajthatá ródja.

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 ön a következő

gondolatokkal egészíteném ki: Azoknak, akik most ismerkednek a hajás makett építésével és viszonylag szerszámmal, géppel rendelkeznek, ön kezdenek 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" nagyjából készült makettnek a tőlem.) Nagyon sokat javítottunk az elkészült hajás megjelenésén, esztétikumán, ha a

legkritikusabbnak a tőlt 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. kitérfogás 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 a legjobb, míg a nagyobbaknál az 1:60-es arány a legjobban elfogadott. Ha a lehető legkevesebb

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

Fontos a megfelelő faanyag kiválasztása is! Jár magam a fedőzeti részek és a palánk elkészítéséhez díjazott használat, 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 kő, de ennek a beszerzése kicsit macerásabb (Zatik) és nem is olcsó. A felületkezelésre ön a lakkokat nem szeretem, helyettük len olajos kezelést javaslok.

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

Gateway (Baksa Béla)