

## A "Peregrine Galley" Átépítés.

Hozzájadt: Baksa Béla  
2008. december 05. Péntek 12:43  
Utolsó frissítés 2011. július 18. Hétfő 10:11

Az első hajás a Golden Star Brigg elkészítése után gondolkodtam, hogy melyik legyen a második megépítendő hajás makettem. A felkészülésként rendelkező Állás szabadidőm figyelembevételevel újra megépítettem a hajás makettem. Hosszas tárgyalás után a választás a Sergal cég Golden Star Brigg-re esett. A makett méretaránya megfelelő arányú (1:60) -gy az elkészítendő hajás méretei nagyon imponálóak (925mm hossz, és 860mm magasság). A makettekkel adódóan a kidolgozhatóság és a részletgazdagság éppen megfelelő.

Mielőtt rátérnék a makett jellemzőire szeretném egy pár sorban összefoglalni azokat az adatokat, amelyeket az első hajással 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 Ázsiáig kőzt. 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 keresztteltek és 1716. május 29.-án a zrececsátok. Az újabb építésre 1733-ban került sor Richard Stacy alapján és ekkor kapta meg a név kőzismert észak-amerikai nevet. A konstrukció nagyszerűséget mutatja az újabb királyi

jacht építésénél az észak-amerikai terveit használták némi módosítással. Az újregedő hajás még egy drasztikus változaton ment át, amelynek során harci

szlup lett belőle és megkapta a Golden Star nevet. A szomorú vég 1761-ben érte utol

mikor teljes személyzettel elsüllyedt a Biscay térségben.

Az első benyomások a maketról.

A doboz kinyitása és a tartalom szemrevételezése után vegyes érzéseim támadtak. A kidolgozottság nagyon megfelelt a gyártási színvonalnak. Bár sikerült itt-ott meglepetést okoznia. Kicsit ricsodálkoztam a csak palánk és a anyagára és

jól látható, hogy egy pár lárvát helyett a fogakat fogok gyártani. Nagyon sok égygyári minőség, kiképzése éppen csak nyomokban hasonlít a valamikori eredeti részek formájához, kiképzéséhez látom, hogy kezdőként a praktikus dolog közt a hajás építését, de vagy megelégszünk a kapott anyag felhasználásával nyert minőséggel, vagy sok mindent újra kell gyártani, feljavítani, ha igényesebb munkát szeretnénk végezni. Igyekeztem minél többet utána olvasni a korábbi építéseknek, ebben sokat segítettek az alábbi szakirodalmak. Elsőként mindenekelőtt megemlíteném Dr. Marjai Imre hajásmodelljezés című könyvét, mint az legfontosabb magyar nyelvű könyvet. Aki merészebb és elkalandozik az angol nyelvű szakirodalom felé, annak biztosan sok segítséget nyújt majd Wolfram zu Mondfeld - Historic Ship Models című könyve. Ez a könyv sok szíves oldalon keresztül mutatja be rengeteg ábra segítségével a különböző korok hajás építését a gerinc lefektetés vitorlák és kőtelek felkerüléséig. De ha már vitorla és kőtel, akkor még egy fontos könyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models című könyvében szenciánsan mutatja be a különböző típusú vitorlák és a hozzá tartozó kőtelzetet. Nem tudok felsorolni a kihagyni egy könyvet, ami talán a makett építéshez kevesebb segítséget ad, de témájában az alapművet köpviseli Fredrik Henrik Af Chapman - Architectura Navalis Mercatoria című a XVIII. században írt könyve. A könyvek mellett sok segítséget találtam az interneten is. Szerencsére elöggő sok angol nyelvű honlap foglalkozik a hajással, makettezéssel és ezekről rengeteg tippet 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"ról

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 mogyoró, lime, balsa, vágott palánkok, árbocok és a rétegelt lemezből elvágott ágytálpak, terelő

A szerelési rajzok, a rétezből 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



Az alap palánk felrakása után bejelöltem és kivágtam az ájgy<sup>o</sup> nyálcsokat és lefűszeltem a fedőzet fűlő borda végéket. Já<sup>3</sup> 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 di<sup>3</sup> furnőrből<sup>3</sup> vágott lapokkal, illetve beszereltem a vízmeder gerendákat. (Az őrt használok di<sup>3</sup> furnőrt, mert ez hasonló-t legjobban, a kittben található<sup>3</sup> mogyoróhoz, amiből sajnos elöggő<sup>o</sup> keveset adtak.)

A kávévezető lőpő<sup>o</sup> a fűkőr elkősző-tőse volt. A belső burkolat itt is di<sup>3</sup> furnőr.

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

A má<sup>3</sup>sodik palánkrőteg felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a já<sup>3</sup> előkősző-tett félét miatt. A használatos ájzatás<sup>3</sup> és pájkás meleg-tűs módszerrel tűrtőnt. 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 be a kősző-tett helyükre. A kilőgő<sup>3</sup> feleslegét fogóval lecsőptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ázfőrtam és faragtam<sup>o</sup> kő-vájncsisőgből<sup>3</sup> kiszűmoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg keről majd a kősző hajőba. Nagyjából<sup>3</sup> 5000!!! darab

Az elkőszőőlt palánkozás az első<sup>o</sup> durva ájtsiszolás után. A tűmő-tősekhez itt di<sup>3</sup> fatapaszt használlok.

A kőzelebbi fotőn já<sup>3</sup> lőtszanak a palánkrőgző-tű csapok.

A palánkozás után a korlátok, lőpcsők, dőrzfők elkősző-tőse és felszerelőse kávévezetett. Ezek elkősző-hőjén) a kapott rajzokra tűmaszkodtam. A tat ősznő<sup>o</sup> megfigyelhető<sup>o</sup> mőg a kőzi ájgyuk tartőbakjai, illetve az őzold alapja is.

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

Egy hajtás nézet a farokkormányról.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kőzbenszár idét a gyorsabban elkészítet kisebb részek és fedőlapok felépítésművelet elkészítésére használtam fel. Elsőként a kőzfolyókat és kőfolyóvezetékét készíttettem a rőtegelt lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért a díszítőanyagokat győrtöttem. A fűszerehasonlítás miatt egyélt fotóztam le a győri és az utőjn győrtött elemeket.

A műretek rőzkeltése végett felkerült a fotókra egy pőnzőme is.

A horgonycsőrlő előszőrr a győri alkatrészekből készíttettem el, de minől tovább nézegettem, rőjőjtem, hogy nem valóságos. Ilyen esetekben jőnnek a kőrdősek, hogy előgedjek meg a dobozban található alkatrészekből a kőrdősekkel, vagy késző-tsek műsikat?

Nőmi kutatőmunka utőjn találtam rajzot egy korhő horgonycsőrlőrlő. Ennek segőtsőgővel az egőszet őjragyőcsőrlő alső részőn még a kilincsszerkezetet is elkészíttettem. A fa részeket hígított szeszes díszőpőccal kenem őszőradőjs utőjn viaszos narancsolajjal kezelem. Vőgől az egőszet puha ruhőval őtdőrsőőm.

A kormőnylapőjt kőt oldalőrlővel vősővel ővatosan eltővőttam a felső rőtegeket, majd a furnőrral beborőtt lapokat és az őleket kőrbe. A furnőr csőkok egymőjs mellő ragasztősa olyan hatőst kelt, mintha őmőj fadarabok lenne őssze csapolva. A fel- csizolőjs utőjn kővetkezett ismőt a szokőjsos pőjc és narancsolaj.

A sorban az őgyűk kővetkeztek. A őőveg kocsik anyaga természetesen vőkony rőtegelt lemez, ezért előszőrr is a

Iájthatás Áöleket ragasztottam le vÁökony bÁ¼kk furnÁör csÁ-kokkal, illetve pici Áökeket kÁöszÁ-tettem a csÁ¶vek hÁjtsÁ³ vÁ Á•gy nÁöznek ki az Á¶sszeszerelt IÁ¶veg kocsik.

A rÁöz ÁjgyÁ°csÁ¶vek kÁönmÁjjal lettek feketÁ-tve, a IÁ¶veg talpak pÁicolva Áös olajjal kezelve. A csÁ¶vek rÁ¶gzÁ-tÁös fÁöm fÁ³liÁjt hasznÁjltam. A szÁjzforintos mÁörete segÁ-t ÁörzÁökelteni, hogy mekkora ÁjgyukrÁ³ is van szÁ³.

MÁög egy kÁöp az ÁjgyukrÁ³.

A gyÁjri rÁötegelt lemez horgonyrÁöd helyett diÁ³fÁjbÁ³ kÁöszÁ-tettem mÁisikat, a horgonykarikÁjt bebandÁjzsoztam.

A horgony parafajelzÁ bÁ³jÁjja (minÁ csoda) egy parafa dugÁ³bÁ³ kÁöszÁ¼lt.

A horgonydaru rÁ°djai.

A csÁ³nak kÁöszÁ-tÁösÁönÁö a gyÁjri IÁözervÁjgott elemeket hasznÁjltam fel, amit kiegÁöszÁ-tettem egy bÁ¼kk furnÁö kÁöszÁ-tett IÁjbrÁjccsal. Az evezÁk tolla mahagÁ³ni furnÁör, mÁ-g a szÁjra vÁökony hengeres fapÁlcika. A csÁ³nakhoz adott rÁötegelt lemez kormÁjnylapÁjt nem nyerte el a tetszÁösem, ezÁört kÁöszÁ-tettem mÁisikat diÁ³fÁjbÁ³.

Az elemek Á¶sszeÁjllÁ-tÁjja utÁjn a bordÁjzat beragasztÁjja kÁ¶vetkezet, majd 3mm x 0,5mm-es mogyorÁ³ hÁöjzatosat kÁ az elkÁöszÁ¼lt csÁ³naktest. EzutÁjn a pÁicolÁj Áös a festÁös kerÁ¼lt sorra.

VÁögezetÁ¼ az evezÁket Áös csÁjklyÁjt rÁ¶gzÁ-tettem az Á¼lÁösdeszÁjhoz. Az orr rÁöszre kerÁ¼lt mÁög egy kÁ¶tÁö

A csÁ³nakhoz tartÁ³bakok is tartoznak, ezek diÁ³fÁjbÁ³ kÁöszÁ¼ltek, a rÁ¶gzÁ-tÁ gyÁ±rÁ±k anyaga rÁöz melyek feketÁ-t lettek.

{mospagebreak title=5. rÁösz}

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

A kittnek tartozka egy v-zpumpa, de mivel (a korabeli rajzok alapján) a haján kett volt, készítettem t át.

A hajáton lévő zszl tartás anyaga gyárilag szintén rétegelt lemez volt. Ezrt az leket kárbeszegtem diápadládeszkával borítottam be.

Mindjárt más az ásszhatás.

Közben készültnek a pcsák is.

Lpcsák készzen, pácolva.

A hajáharang állványja egy korlátrással egytt kálán egységet képez.

A hajáharang (róz s esztergagóp há-ján) fábál készült, amit aranyzá-nál festékekkel kentem át. Az egész a vógszerelés idején került a helyére.

A szellőzárak pácolva, felület kezelve.

A terpesztár párkányokat 3 x 0,5 mm-es mogyoró cső-kokkal burkoltam be, a tőm kényes ká k diáfáb 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 kátfestettek. A felhasznált anyag itt is a diófa, illetve a korlátot rőzből készülték és feketéve lettek.

A terek pácra és viaszolva.

A terek elkészítése után nekiláttam az orrárboc elkészítésének. A gyári telegelt lemez járromfát egy s gyártású diófa anyagból járromfával 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 forásgápbé fogva kóposra alakítottam. Az árbocfejek nagyszálgésához Proxxon marógápet használtam (természetesen ez a mávelet elvégezhető vésővel, vagy tészelővel is). A járromfák a gyári lőzerváigottak, de az öleket kátfestettem bók furnórral, hogy ne látszódjanak az egymásra ragasztott lemezek ölei.

Az árbocrudakat tartó főkék főszköt ismét a maróval alakítottam ki, az ökeket tészelővel reszeltem ki. Kés a szokásos pácolás és viaszolás a kátfestés után kátfestetik.



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 egy-egy öccészereléssel csak a készlet felrakása során lesz.

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

Az öccék elkészítése után hozzáálltam a legyártani a vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfű használok, a köpöcsöt egy állványba fogott fűrészgáttal. A készletben lévő durvaságú csiszoló pappal a vitorlarudak készítésénél a nyolcszögletű vöröses mogyoróhéjak rágasztásával alakítottam ki. A készlet anyaga ismét a javított dió.

A vitorlarudak pácolva, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt szárnyvitorlarudakkal pácolva, viaszolva. A szárnyvitorlarudak tartását az egyvezetett szemcsés köpöcsöt vöröses réteggel készítettem ki, meghajlítottam, majd forrasztással a pácolással készített 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 kísérleteztem. Először a 1/4 sűrűs dobozokból vágtam vékony csákákat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellel szokor borra, mert némelyik boros 1/4 vég nyakát vékony 3/4 készlet vágda felia van (sajnos csak a drágább borok 1/4 csomagolják -gy, az olcsóbb borokon más anyag van) és ez a felia puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az 3/4 szinte teljesen rugalmatlan, -gy könnyen hajlathat, ragaszthat bármilyen felületre pillanatragasztással.

Eddig jutottam a haj elkészítésével, a soron következnek a hajtest a tatrész és az oldalzsebek elkészítése, f. Az írbocok 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 felkészülésre és munkák elvégzésére fordítottam vitorlarudak kerületek sorra, melyekre felkötöttem a csigákat és a balák káteleket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrír boc vitorlarúdjai.

Az előír boc vitorlarúdjai. Aördemes megemléteni, hogy a balák kátelek felgárgá leges tartókátelei nagyon vékony cőrnélval be lettek bandázsolva, -gy jobb lett a tartásuk.

A felír boc vitorlarúdjai következtek.

Végül a tatír boc vitorlarúdjai.

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

A vitorlarudak után az írbocok következtek. Először a bandázsokat készíttettem el, majd a rugózási gyárat alakítottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással rugózást tettem. A kőpen az előír boc lathat.

A fűrboc derék, tőrzs és sudársára.

A tatrboc két része.

A csigák felkészítése az őrt is tartott olyan sokáig, mert a gyárilag kapott csigákat társágosan nyersnek, formátlan találtam és az őrt egyenként átdolgoztam. A csigákat egy hegyes csőrű fogóba szorítva elszűr egy lapos győnt tésztelével árteszteltem, majd még polárpapírral átcsiszoltam. A győmőnt tésztelést az őrt használom szávese mert a finom szemcsőzete révön az ilyen aprú tőrgyakat jobban lehet vele megdolgozni, még a hagyományos tésztelével. Az őra sem megfizethetetlen, egy hat darabos készlet kb. 1500 Ft volt. A makrűzött fotón jő látszik a készletben a gyári és az alakított csiga között.

A gyári kett tartalmaz egy pár speciális 0,8 mm-es réteget lemezt, amibe rézerrel belemartják a mintákat. Ezekből a készlet részét aranyozva lettek, még a belső rétegek a hajás oldalfestéssel megegyező készlet száre lefestve. A festéshez nullás ecsetet használtam, de ahol még ez is soknak tűnt. A nehezen hozzáférhető részeken tésztelést hegyesre faragott fadarab hegyét mőrtogattam a festékre és ezzel vittem fel a felületre a készlet száre. Ennél a munkánál igen hasznosnak bizonyult még egy nagy-tűs szemű vegyszer! A készlet a tatrűz és oldalzsebei és a homloklemezét látható.

A tat-szű, a hűtső ablakok és a hajás ézűvőtblőja. A kett tartalmazta még a hajás gallion részét is anyagból, de ez annyira tővol állt a valóságtól, hogy ezt nem használtam fel.

A készlethez nagy dilemmát az őgyőnyő-lások lecsukható ajtó okozták. A kett készletet kapott eloxált aluöntvény nem igazán illett az elkészült hajához. Tehát elvettem a palánkhoz is megmaradt anyagokat és elkészítettem a fűből az ajtókat. A vasaláshoz sikerült vőkony réz lemezt szereznem és gy ezek ebből készletet el. A lemezből vőkony csőkokat vőgtam egy régi ollóval (biztosan jőtt az őlőnek), a vőgeket hegyes fogóval meghajlítottam a főrűgőpbe fogott vőkony csiszolókoronggal a vőgeket bekészítettem. Ide kerültek a vastagabb rézdrűtblő hajlított zsanőrok, amelyeket elkalapált vőgő csapok tartanak a helyükön. A fatőtblőkra a felerűst vőkony huzalból készletet szegekkel vőgeztem. Mőir csak készletre kellett felszerelni a felhűz készlet vasalását.

De tőrnk vissza a hajástesthez. Készletkezett a festés. A hajástest felső része és a dőrszfűk készlet részét készletre festve, még a dőrszfűk fekete száre 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 jő bevőlt narancsolajban oldó őhviaszos kezelés. Ez nagyon jő tőmő-ti a fa pőrűsait és ad egy kicsi selymes főnyt.

Ezt készleten a helyükre kerültek az őrbocok tőrzs részei illetve a hűtső zűszűtartó.

Egy hűtső őzet ahol jő látszik a felszerelt fűkőr ő és az ablakok.

A hajás felőrlő.

Vőgőrlő egy készlet előrlő. Itt mőir láthatóak a terpesztő pőrkőnyokra felszerelt ézűmacskafejek. A gyári vasalás rézdrűt hozzáforrasztásával erűst tettem meg, mert készletben a festés hatásra száre nyőlt volna. Vőgőrlő egőzetet fekete őre festettem modell festékekkel. Jelenleg itt tartok. Készletkezik az őjűkőzet, illetve az őrbocok ősszeszerelése.



Az elárórboc tálrs, derók és sudárvitorlájja felvarrva a vitorlarudakra és jálíthaták a szárvitorlák kitalhatá ródjai is.

A fárórboc tálrs, derók és sudárvitorlájja.

A keresztárboc derókvitorlájja.

A gaffvitorla a gaffróddal és a bumfával.

A kávetkezé komoly áprojectâ a hajóágyuk és a hozzá tartozá fók és visszahöz kátelzet felszerelésé kellenél kicsit szenvedé sebbre sikerált, mert a fent lávâ állá kátelzet miatt nehezen lehetett hozzáifáni az ágyához és a csigákhoz. Ezt legkálebb elâbb elkészâtem, mág mielâtt felraknám az állá káteleket!

Má egy ká a fedélzetrâ és az ágyókrá.

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

Az ásszes ágyó a helyén.

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futá kátelzet szerelésének gubancárá nem volt kedvem fotákat készâ-

A kápeken má a kász kátelzet és a felszerelt áfittingekâ íthaták.

Itt elsâkânt a horgonycsárlâ hájánya.  
(Fotá-106)

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futá kátelzet szerelésének gubancárá nem volt kedvem fotákat készâ-  
A kápeken má a kász kátelzet és a felszerelt áfittingekâ íthaták.  
Itt elsâkânt a horgonycsárlâ hájánya.  
(Fotá-106)

Egy fotá a hajáfará, ahol já ítni a tálámpâ és a kormánylapâ biztosâ-tá íncot.

Egy ká a hajá hájtsá rászárâ'l.

Egy másik a hajá elsâ rászárâ'l, ahol já megfigyelhetâ a rágzâ-tett horgony a bájával, illetve a terpesztâ párkáj szárvitorlák kihajthatá ródja.

A teljes fedélzet átlátható pé.

Egy kőp elír!

Egy kőp oldalrál.

Áos vőgezetl egy kőp hőtulrál.

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 egésztenem ki: Azoknak, akik most ismerkednek a hajás makett építésével és viszonylag szerszámmal, géppel rendelkeznek, ön kezdetnek 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-t nagyjából kőzipesnek átlélem.) Nagyon sokat javítottunk elkészült hajás megjelenésén, esztétikumán, ha a

legkritikusabbnak átlé rőszegységeket saját magunk ájra legyártjuk, vigyázva arra, hogy az ájtalunk készített csészint rőszek autentikusra sikerüljenek! Készüljünk fel arra is, hogy a gyári csomagolásban található alkatrészek közül jó néhány sokkal kevesebbet adnak a szükségesnél (pl. kőtőfogás szegek, blokkok) és ezeket magunknak kell majd legyártani.

A bátrabbak természetesen nekiállhatnak az ájtaluk kiválasztott hajás elkészítésének csupán nyersanyagok felhasználásával, de ehhez már sokkal több segédanyag kell, gőpre 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 árú rajzhoz jutunk hozzá, azt ájt tudjuk szájmoltatni és rajzoltatni Photoshop segítségével. A nagyméretű rajzok kinyomtatásával kell ájlni a cőgek

foglalkoznak és a gy kinyomtatott rajzok segítségével elkészíthetjük a modelleket. Fontos a megfelelő faanyag kiválasztása is! Jőmagam a fedélzeti rőszek és a palánk elkészítéséhez diőjt használlok, míg a fedélzet deszkájához a világos nyő-r az egyik legjobb. (A győszertőrakban nagyon szőp nyő-rfa nyelvlésőő-tő lapocskákat lehet kapni kb. 300 Ft-őrt.) Természetesen az egyik legjobb anyag a kőrte, de ennek a beszerzése kicsit macerősb (Zatik) és nem is olcső. A felőletkezelőre ön a lakkokat nem szeretem, helyettük len olajos kezelőst javaslom.

Vőgál is készíthetn dobozól vagy csak rajz alapján a hajás, ilyen vagy olyan méretarányban a őnyeg akkor is alkotás őrőme marad.

Gateway (Baksa Bőla)