

## A "Peregrine Galley" Átépítés.

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

Az első hajóm a "Golden Star" Brigg elkészítése után gondolkodtam, hogy melyik legyen a második megépítendő hajóm makett. A felkészülésem során rendelkezésre álló szabadidőm figyelembevételevel újra megépítettem a hajóm makettjét. Hosszas tárgyalások után a választás a Sergal cég "Peregrine Galley" makettjére esett. A makett méretaránya megfelelő arányú (1:60) -gy az elkészítendő hajóm 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 hajóval kapcsolatban gyűjtöttem össze.

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

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

ellátott hajó 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 hajóra idővel felfigyelt a Királyi Haditengerészet 1714-ben királyi jacht szolgálatra rendelték és megkezdte az építést. A hajót építette után "Caroliner" keresztelték és 1716. május 29-án vízre bocsátották. Az újabb építésre 1733-ban került sor Richard Stacy alapján és ekkor kapta meg a új név "Royal Carolina" nevet. A konstrukció nagyszerűséget mutatja az újabb királyi

jacht építésénél a "Royal Caroline" terveit használták némi módosítással. Az újregédű hajó egy drasztikus változáson 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 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 anyagjára és

járni látható, hogy egy pár lárvát gőz helyett a tetelt lemez alkatrész helyett a fogakat fogok gyártani. Nagyon sok érzésváltozás, minőségi, kiképzése éppen csak nyomokban hasonlít a valamikori eredeti részek formájához, kiképzéséhez. Látnom, hogy kezd a részre praktikus dolog kattintani hajótenni, 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 korábbi építéseknek, ebben sokat segítettek az alábbi szakirodalmak. Elsőként mindenekelőtt megemlíteném Dr. Marjai Imre hajómodellkészítés 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 újra segített és a különböző korok hajóépítését a gerinc lefektetés vitorlák és kőtelek felkerüléseig. De ha már vitorla és kőtelek, akkor még egy fontos könyv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models című könyvében szenciánsan mutatja be a különböző vitorlák és a hozzá tartozó kőtelek lefektetését. Nem tudok felsorolni a kihagyni egy könyvet, ami talán a makett építéshez kevesebb segítséget ad, de témájában az alapművet képviseli Fredrik Henrik Af Chapman - Architectura Navalis Mercatoria című a XVIII. században írt könyve. A könyvek mellett sok segítséget találtam az interneten is. Szerencsére elönggő sok angol nyelvű honlap foglalkozik a hajózással, makettezéssel és ezekről rengeteg információt nyerhetünk munkánkhoz.

Leírás egy pár honlap címet, amelyeket el szerettem látni: <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 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, szervizgott, 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 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, illetve korrigáltam.

Á



Az alap palánk felrakása után bejelöltem és kivágtam az ájgy<sup>0</sup> nyálkásokat és lefűszeltem a fedőzet felületét a borda végéig. Járdászer erre az, hogy a fedőzet szintjével egybeeső palánkokat nem ragasztjuk fel, csak odaszűjeljük. Itt benyúlva egy keskeny fűszelappal viszonylag könnyen átvághatjuk a bordákat. Végül természetesen a helyekre ragasztjuk ezeket, a palánkokat is.

Ez után a belső oldalak burkolása kávévezetett diás furnőrből végzett lapokkal, illetve beszereltem a vízmeder gerendákat. (Azért használok diás furnőrt, mert ez hasonló-t legjobban, a kávéban található mogyoróhoz, amiből sajnos elgőggesztés keveset adtak.)

A kávévezetés a fűszel és a fűszel elköszés-tése volt. A belső burkolat itt is diás furnőr.

Furnőrral kávébeszegttem a rakodnyálkások belső áleit is, majd a padlával szintbe csiszoltam.

A második palánkrőteg felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a járd elköszés-tett felület miatt. A használatos ájzatás és pájkás meleg-tás mádszerrel történt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkrőgzés-tés elköszés-tése volt.

Számtalan csapnak a helyét kellett berajzolni és kifőni. Az elköszés-tett csapok egyenként lettek kicsiszolva, ragasztás befejezve az elköszés-tett helyekre. A kilógás feleslegét fogóval lecsúptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ájrtam és faragtam a kávévájncsiszógából kiszámoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg kerül majd a kávé hajába. Nagyjából 5000!!! darab

Az elköszés-tett palánkozás az első durva ájtsziszolás után. A fűszel-tésekhez itt diás fatapaszt használok.

A kávézelebbi fotón járdálszanak a palánkrőgzés-tés csapok.

A palánkozás után a korlátok, lámpások, dőrfűszel elköszés-tése és felszerelés kávévezetett. Ezek elköszés-tésén) a kapott rajzokra támaszkodtam. A tartásznál megfigyelhetők a kávézi ájgyuk tartásokjai, illetve az ájzold alapja is.

A teljes fotón látszik még a gallion és a felszerelt terpesztánc páncélok is.

Egy hajtás nézet a főtáncról.

{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 kőzfőtáncokat és kőzfőtáncvezetőket készíttettem a rőtregelt lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért díjazásukat gyártottam. A főtáncokhoz hasonlóan ismét egy főtáncot le a gyári és az utáni gyártott elemeket.

A mérések rögzítése végett felkerült a főtáncra egy páncélok is.

A horgonycsatlakozás elállítását a gyári alkatrészekből készíttettem el, de minél tovább nézegettem, rájöttem, hogy nem valószínű. Ilyen esetekben jönnék a kérdések, hogy elcsúsznak-e a dobozban található alkatrészekből a csatlakozásokkal, vagy készítek-e másikat?

Némi kutatómunka után találtam rajzot egy korábbi horgonycsatlakozásról. Ennek segítségével az egészét újra készítettem alsó részén még a kilincsszerkezetet is elkészíttettem. A főtáncot hígított szeszes díjazással kenem a szíradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Végül az egész puha ruhával átdolgoztam.

A kormánylapot két oldalról véssük elvatosan eltávolítottam a felső rétegeket, majd díjazással beborítottam a lapokat és az öleket kőre. A furnőr csatlakozás egymás mellé ragasztása olyan hatást kelt, mintha támaszt fadarabok lenne össze csapolva. A fel- csiszolás után kővetkezett ismét a szokásos páncélok és narancsolaj.

A sorban az ágyuk kővetkeztek. A lámpa kocsik anyaga természetesen vékony rőtregelt lemez, ezért elállítását is



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 tét.

A hajáton lévő zszl tartó anyaga gyárilag szintén réteget lemez volt. Ezrt az leket krrbeszegtém diá padladeszkával borítottam be.

Mindjrt más az rsszhatás.

Krben készílnék a pcsák is.

Lpcsák készzen, pcolva.

A hajáharang állványja egy korlitrésszel egytt kálán egységet képez.

A hajáharang (réz és esztergácp hájáján) fából készílt, amit aranyszn-n± festékekkel kentem t. Az egész a vógszerelés idején került a helyére.

A szellőzárak pcolva, fellet kezelve.

A terpesztár párkányokat 3 x 0,5 mm-es mogyoró cső-kokkal burkoltam be, a tőm kényes k diáfáb lettek 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 telegelt lemezből készült részeket 3 x 0,5 mm-es mogyoró lapokkal burkoltam be.

Ez után a tereb merevítő gerendázat és a korlátok kátfvetkeztek. 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 ásszeszerelve és pácra.

A kátfvetkezés a hajás elárbocjának elkészítéséhez volt. Az árbocok elkészítéséhez főleg a gyári rajzokra hag illetve egy pár internetes oldal anyagát használtam fel. A rudakat máre daraboltam, majd fórgápebe fogva kőposra alakítottam. Az árbocfejek nagyszágesítéséhez Proxxon marógápet használtam (természetesen ez a mávelet elvégezhető vőssel, vagy tőreszelővel is). A járromfák a gyári lőzervőgottak, de az őleket káfrbeszegtém bők furnórral, hogy ne látszódjanak az egymásra ragasztott lemezek őlei.

Az árbocrudakat tartás főkét főköt ismét a maróval alakítottam ki, az őkeket tőreszelővel reszeltem ki. Kő a szokásos pácolás és viaszolás a kátfbandás ezután kátfvetkezik.

A sorban a fűzőröccék elcsúszás-tól védve.

A fűzőröccék pácolva és felületkezelve.

Végül a tartóerő.

A tartóerő pácolva és viaszolva.

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

Egy kézi képet az erőfejről. Jól látható a védőréteget, ami a kéteket védte a kidőrtés miatt.

Az erőcsúszás utáni hozzáálltam a legértane a vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfű használlok, a köpös-től egy állványba fogott fűrész- géppel és kőzetben durvaságú csiszoló pappal vagy vitorlarudak készítésén találhatók nyolcszögformát védő kony mogyoró lécetek 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 szemléteket védő kony rétegekből állítottam ki, meghajlítottam, majd forrasztással és pákával szerszerezve végül 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 kísérleteztem. 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 nyakát vékony árnál készílt véddá'falia van (sajnos csak a drágább borok 1/4 csomagolják -gy, az olcsóbb borokon máanyag van) és ez a fália puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az árn szinte teljesen rugalmatlan, -gy kánnynen 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 már sok-sok tennivaló van.

{mospagebreak title=7. rész}

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

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrárboc vitorlarúdjai.

Az előbbi vitorlarúdjai. Árdemes megemlíteni, hogy a baloldali kátelek főleg tartókátelei nagyon vékony csőmáival be lettek bandázsolva, -gy jobb lett a tartásuk.

A főbb vitorlarúdjai következtek.

Végül a tárboc vitorlarúdjai.

Az orrárbocra is felkerültek a csigák és az előtárcsákat feszítő 'Doodshofd-kengyel' alsó részei.

A vitorlarudak után az árbocok következtek. Először a bandázsokat készíttettem el, majd a rugózási gyárat alakítottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással rugóztattam. A kápen az előbbi árboc lathat.

A fűrboc derék, tőrzs és sudárszár.

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 ártreszteltem, majd még polárpapírral ártcsiszoltam. A győmőnt tésztelést az őrt használok szávese mert a finom szemcsőzete révőn az ilyen apró tőrgyakat jobban lehet vele megdolgozni, még a hagyományos tésztelével. Az őra sem megfizethetetlen, egy hat darabos készlet kb. 1500 Ft volt. A makrózott fotó n jő lőtszik a készlet nbsőg a győri és az alakított csiga készlet.

A győri kitt tartalmaz egy pőri speciális 0,8 mm-es rétegelt lemezt, amibe lőzerrel belemartók a mintákat. Ezekből a készlet részek aranyozva lettek, még a belső mőlyőtt részek a hajó oldalfestővel megegyező kők színre lefestve. A festőshez nullás ecsetet használtam, de nhol még ez is soknak tőnt. A nehezen hozzáfőrhő részeknél tőhegyesre faragott fadarab hegyő mőrtogattam a festőkbe és ezzel vittem fel a felőltre a kők szőnt. Ennő a munkőnől igen hasznosnak bizonyult még egy nagy-tő szemőveg is! A kőpen a tatősz őzoldalsőbei ő és a homloklemez őthatő.

A tatő-sző, a hőtső ablakok és a hajó ő őz n ővtőblőja ő. A kitt tartalmazta még a hajó gallion rőcsőzát ő is anyagbő, de ez annyira tővol őllt a valőszőgtő, hogy ezt nem használtam fel.

A kővetkező nagy dilemmő az őgyőnyő-lő sok lecsukhatő őt ő okoző. A kitt részekőnt kapott eloxőlt aluőntvő nem igazőn illettek az elkőszőő hajőhoz. Tehő elővettem a palőnkőzősnől megmaradt anyagokat és elkősző-tette főbő az őt őkat. A vasalőshoz sikerőlt vőkony réz lemezt szereznem őgy ezek ebbő l kőszőő ltek el. A lemezbő l vőkony cső-kokat vőgtam egy régi ollőval (biztosan jőtt az őlőnek), a vőgeket hegyes fogőval meghajlő-tottam ő főr őg őpbe fogott vőkony csiszolőkoronggal a vőgeket bekőszőő ltem. Ide kerő ltek a vastagabb rézdrőtbő hajlő-tott zsanőrok, amelyeket elkalapőlt vőg ő csapok tartanak a helyő kőn. A fatőblőkra a felerő-ső-tőst vőkony huzalbő l készőő lte szegekkel vőgeztem. Mőri csak kőz őpre kellett felszerelni a felhőz ő kőtt ő vasalő őt.

De tőr őnk vissza a hajőtesthez. Kővetkezett a festő. A hajőtest felső része ő és a dőrszfő k őzti rősz kők ő festve, még a dőrszfő k fekete szőre lettek őben pőccal kenve. A gallion rőcs aranyozva lett. Maga a test kapott (a fedőzet kivőtelővel) egy enyhe barna pőcolőst. A pőcolőst őtő k ővetkezett a nőlam jő bevőlt narancsolajban oldott őhvaszos kezelő. Ez nagyon jő t őm ő-ti a fa pőrusait ő ad egy kicsi selymes főnyt.

Ezt kővet őn a helyőkre kerő ltek az őrbocok tőrs ősői illetve a hőtső zőszlőtartő.

Egy hőtső n őzet ahol jő l őtszik a felszerelt fartő k őr ő és az ablakok.

A hajő felő l ő.

Vőg ő l egy kőp el ő l ő. Itt mőri őthat ő ak a terpesztő pőrk őnyokra felszerelt őzmacskafejek ő. A győri vasalő r őzdrőtt hozz ő forraszt ő őval er ő-s ő-tettem meg, mert k ő l ő nben a feszt ő és hat ő őra sz őnt ny őlt volna. Vőg ő l őg őszet fekete őre festettem modell festőkkel. Jelenleg itt tartok. Kővetkezik az őj l ő k őtt őzet, illetve az őrbocok ősszeszerel őse.

{mospagebreak title=8. rás}

Egy hátsó kárp a fartávkárrol.

Egy oldalnézet az árbocárzsekkel.

A hajó orr része.

A kávetkez munkafázis az állásátzet felszerelése volt. Előként az árbocárzsek oldalfesz-tá (csarnak) kátelei kávetkeztek. (Ezeknek a menetirány szerinti első káteleit bebandájsoltam, csak sajnos fotás felbontása miatt nem látszik.)

Az elártskátelek az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfesz-tve, itt a fotásn mág világos száná kátelekkel, amit kásább (a szakirodalom átnázése után) sáttát szánáre cseréltem.

A hágszáj lak felkátése a klasszikus 8-as alakú hurokkal végeztem, a pontos távolságtartás végett egy oda cs papár-sablont használtam. Itt nagyon fontos,

hogy ne legyenek tálságosan feszesre házva a kátelek! Fontos mág a megfelelő vastagsáig kiválasztása is. Nagyon kás makettnél láttam azt, hogy a hágszáj lakat tálságosan vastag kátélbál kásztik, pedig ezek a valásáigbancol vastagsáigak voltak és szinte minden esetben kátrányozottak és nem nyers kender kátelek!

A derkárbcok és az oldalfesz-tá kátelei.

A derkárbcok a hágszáj lak felkátése után.

Egy káveli kárp a hajóorrán, ahol jáni az oldalsó védélhájlát, ami a vézbeeséstől ávta a észszákságá tengeréseket. (Igen az a lyukkal ellátott állás szerkezet az.)

Valamint jáni az elárbcok távönál a tarcskátelelet megfesz-tá blokkokat.

A kátélfogbakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kárp az ásszeállt-árbocát és a teljes állásátzetel felszerelt hajórán.

Ez után egy igen keserves idászak kávetkezett az ép-tásban. Mivel életemben mág kát leszakadt gombnál tább varrtam (pláne varrásgáppel!) ágy egy kedves ismerásám neje seg-tett a vitorlák ásszevársában. Hája és kásszárte! Nekem észsaké a szegákátzet felvársa maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Vágál azárt csak elkásáltek és a fotásn az orrvitorla, a repálá'-orrvitorla és az elár-tarcsvitorla láthatás.

Ezen a épen a állás és a bels vakvitorla láthatás felvárva a vitorlarudakra.

(Itt a fogásókátelek egy kicsi ássze-vissza állnak, de a felszerelés után majd rendezem áket.)

Az elárborc tőrzs, derék és sudárvitorlaja felvarrva a vitorlarudakra és jártatásak a szárvitorlák kitalatás rajai is.

A fárborc tőrzs, derék és sudárvitorlaji.

A keresztárboc derékvitorlaja.

A gaffvitorla a gaffrddal és a bumfával.

A kávetkez komoly áproject a hajáságyuk és a hozzá tartozó fók és visszahözés káttázet felszerelésével kellenél kicsit szenvedésbe sikerült, mert a fent lávát állás káttázet miatt nehezen lehetett hozzáférni az ágyához és a csigához. Ezt legkzelebb elbb elkésztem, még mielőtt felraknám az állás káttáteleket!

Még egy kóp a fedézetrel és az ágyókról.

A keresztárboc mátgá felkerült a kompasz szekrény is. Káttélekkel van rágtá-tve a padláshoz.

Az ásszes ágyó a helyén.

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futás káttázet szerelésének gubancjáról nem volt kedvem fotókat készíteni.

A kópeken már a kász káttázet és a felszerelt áfittingeké. Itt atásak.

Itt elsőként a horgonycsatlát hajtánya.  
(Fotás-106)

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futás káttázet szerelésének gubancjáról nem volt kedvem fotókat készíteni. A kópeken már a kász káttázet és a felszerelt áfittingeké. Itt atásak.  
Itt elsőként a horgonycsatlát hajtánya.  
(Fotás-106)

Egy fotás a hajásfarról, ahol jártni a tálámpát és a kormánylapát biztos-tájt.

Egy kóp a hajás hátsó rászáról.

Egy másik a hajás első rászáról, ahol járt megfigyelhet a rágtá-tett horgony a bájával, illetve a terpesztát párkálnak szárvitorlák kihajthatás rajja.

A teljes fedélzet átlátható péntek.

Egy kép elírás!

Egy kép oldalra!

Állás vezetésél egy kép hátulra!

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 következővel

gondolatokkal egészíteném 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 lehetőségek szerint a legjobb pontossággal gyártott

makettek közül válasszunk. (Ön a "Peregrine Galley" nagyjavítás kárpótlásnak ártalom.) Nagyon sokat javítottunk elkészült hajás megjelenésén, esztétikumán, ha a

legkritikusabbnak tartott részegységeket saját magunk újra legyártjuk, vigyázva arra, hogy az általunk készített csatlakozásokat autentikusra sikerüljenek! Készültünk fel arra is, hogy a gyári csomagolásban található alkatrészek közül néhány sokkal kevesebbet adnak a szükségesnél (pl. kárpótlás 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 célravezető, míg a nagyobbaknál az 1:60-es arány a legjobban elfogadott. Ha véletlenül

csak kedvezőtlen arányú rajzhoz jutunk hozzá, azt itt tudjuk számoltatni és rajzoltatni Photoshop segítségével. A nagyméretű rajzok kinyomtatásával a legkisebb méretű csatlakozások

foglalkoznak és a gyártott rajzok segítségével elkészíthetjük a modelleket. Fontos a megfelelő faanyag kiválasztása is! Jár magam a fedélzeti részek és a palánk elkészítéséhez díszítő használat, míg a fedélzet 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 kárpótlás, de ennek a beszerzése kicsit macerásabb (Zatik) és nem is olcsó. A felületkezelésre ön a lakkokat nem szeretem, helyettük len olajos kezelést javasolnék.

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

Gateway (Baksa Béla)