

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 makettekben 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 átépítést. A hajót átépítése után "Caroline" keresztelték és 1716. május 29-án vízre bocsátották. Az újabb átépítésre 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 átépítésénél 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 anyagára és

jártam, hogy egy pár lázervágot rötögelt lemez alkatrész helyett ójakat fogok gyártani. Nagyon sok égyári minőség, kiképzése éppen csak nyomokban hasonlít a valamikori eredeti részek formájához, kiképzéséhez látom, hogy kezdők számára praktikus dolog kattintani a hajó építési, 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 építési munkáknak, ebben sokat segítettek az alábbi szakirodalmak. Elsőként mindenekelőtt megemlíteném Dr. Marjai Imre hajómodellész címzetes káptányát, mint az legfontosabb magyar nyelvű káptányvet. Aki merészebb és elkalandozik az angol nyelvű szakirodalom felé, annak biztosan sok segétséget nyújt majd Wolfram zu Mondfeld - Historic Ship Models című műve. Ez a káptányvok szájiz oldalán keresztül mutatja be rengeteg újra segétséggel és a káptányvezető korok hajóépítési és a gerinc lefektetési vitorlák és káptányok felkereséséig. De ha már vitorla és káptány, akkor még egy fontos káptányv, Lennarth Petersson Rigging Period Ship Models című káptányvben szenciánsan mutatja be a káptányvezető vitorlák és a hozzá tartozó káptányvezető. Nem tudok felsorolni a kihagyni egy káptányvet, ami talán a makett építéshez kevesebb segétséget ad, de témájában az alapművet káptányvet Fredrik Henrik Af Chapman - Architectura Navalis Mercatoria című műve a XVIII. században írt káptányve. A káptányvek mellett sok segétséget találtam az interneten is. Szerencsére elég sok angol nyelvű honlap foglalkozik a hajózással, makettezéssel és ezekről rengeteg írtet nyerhetünk munkáinkhoz.

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 kettő imponáló, nagyméretű doboza látható.

A kettő vastagságú rétegelt lemezből készített, ívelt fedélzet a gerinc és a bordázat egy részét

A mogyorós, lime-ből, balsa-ből vágott palánk, írbocok és a rétegelt lemezből elvágott ígyőtalpak, 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 ájgy⁰ nyálkásokat és lefűszeltem a fedélzet fűzőbordáit. Járódszer erre az, hogy a fedélzet szintjével egybeeső palánkokat nem ragasztjuk fel, csak odaszűjeljük. Itt benyúlva egy keskeny fűzőszlappal viszonylag könnyen átvághatjuk a bordákat. Végül természetesen a helyekre ragasztjuk ezeket, a palánkokat is.

Ez után a belső oldalak burkolása kávévezetett di³ furnőrből³ vágott lapokkal, illetve beszereltem a vízmeder gerendákat. (Azért használok di³ furnőrt, mert ez hasonló-t legjobban, a kittben található³ mogyoróhoz, amiből sajnos előgg⁰ keveset adtak.)

A kávévezető lámpás a fűzőkár⁰ elkészítése volt. A belső burkolat itt is di³ furnőr.

Furnőrral kávébeszegttem a rakodnyálkások belső⁰ leleit is, majd a padlával szintbe csiszoltam.

A második palánkrőteg felrakása az alap palánkra viszonylag könnyű volt a járó előkészített felület miatt. A használatos ájzatás³ és pájkás meleg-tás³ módszerrel történt. Ami nagy kihívást jelentett az a palánkrőgztás⁰ csatlakozás⁰ volt.

Számtalan csapnak a helyét kellett berajzolni és kifőgni. Az elkészített csapok egyenként lettek kicsiszolva, ragasztva be a helyekre. A kilógó felesleget fogóval lecsiptem, majd lecsiszoltam. Mivel rengeteget ájzórtam és faragtam⁰ kávéváncsiságból³ kiszámoltam, hogy mennyi csap, illetve szeg kerül majd a kész hajóba. Nagyjából³ 5000!!! darab

Az elkészült palánkozás az első⁰ durva ájtcsisolás után. A tőmő⁰ekhez itt di³ fatapaszt használok.

A kávézelebbi fotón járó látszanak a palánkrőgztás⁰ csapok.

A palánkozás után a korlátok, lámpások, dőrző³ elkészítése és felszerelése kávévezetett. Ezek elkészítése (háj⁰) a kapott rajzokra támaszkodtam. A tartószél⁰ megfigyelhető⁰ mőg a köz⁰ ájgyuk tartó³bakjai, illetve az ájzó⁰ alapja is.

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

Egy hátsó nézet a farokről.

{mospagebreak title=4. rész}

Természetesen, amíg épít a hajás a kábelzések idét a gyorsabban elkészítet kisebb részek és fedőlapok felépítésére elkészítésemre használtam fel. Elsőként a kábelvezetéseket elkészítettem a rágógumi lemezből készült részek kidolgozását nem találtam megfelelőnek, ezért a díszítőanyagokat gyártottam. A hasonlókat is meg kell készíteni a gyári és az utáni gyártott elemeket.

A műanyagok rögzítésére valószínűleg a fotókra egy pásztor is.

A horgonycsatlakozás a gyári alkatrészekből készült, de minél tovább nézegettem, rájöttem, hogy nem valószínű. Ilyen esetekben jöhetnek a kérdések, hogy elcsúsznak-e a dobozban található alkatrészekből a csatlakozások, vagy készítsék meg azokat?

Némi kutatómunka után találtam rajzot egy korábbi horgonycsatlakozásról. Ennek segítségével az egészét újra elkészítésemre a kilincsszerkezetet is elkészítettem. A farészeket higított szeszes díszítőanyagokkal kenem a szíradás után viaszos narancsolajjal kezelem. Valószínűleg az egész puha ruhával átdolgozom.

A kormánylapot két oldalról valószínűleg átvatosan eltávolítottam a felső részeket, majd a furnérral beborított lapokat és az őket kábelbe. A furnér csatlakozás egymás mellé ragasztása olyan hatást kelt, mintha támaszt fadarabok lenne össze csapolva. A fel- csiszolás után kábelvezetett ismét a szokásos pálcák és narancsolaj.

A sorban az ágyuk kábelvezettek. A lámpa kocsik anyaga természetesen valószínűleg rágógumi lemez, ezért elcsúsznak 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 könmíjjal lettek feketéve, a íveg talpak pólva ös olajjal kezelve. A csövek rígzá-tös
fém fűlét használtam. A szízfórintos mőrete segé-t örzökeltetni, hogy mekkora ígyukrá is van szá.

Mög egy köp az ígyukrá.

A gyíri rötélt lemez horgonyrád helyett dífűbék készítem mőisikat, a horgonykarikát bebandázsoztam.

A horgony parafajelű bűjja (miné csoda) egy parafa dugbék készítem.

A horgonydaru rádjai.

A csőnak készá-tösönöl a gyíri özervígott elemeket használtam fel, amit kiegészítem egy bék furnő
készítem íbríccsal. Az evezék tolla mahagőni furnőr, mő-g a szíra vékony hengeres fapólca. A csőnakhoz adot
rötélt lemez kormánylapát nem nyerte el a tetsősem, ezört készítem mőisikat dífűbék.

Az elemek ísszeállása után a bordázat beragasztása következet, majd 3mm x 0,5mm-es mogyoró hűjzatot ka
az elkészít csőnaktest. Ezután a pólás ös a festös kerít sorra.

Vögezetül az evezék ös csőklyát rígzá-tem az ílősdeszékhoz. Az orr ösre kerít mőg egy köttá

A csőnakhoz tartók is tartoznak, ezek dífűbék készítem, a rígzá-tá gyérák anyaga röz melyek feketé-
lettek.

{mospagebreak title=5. röz}

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 kátfestettek. A felhasznált anyag itt is a diófa, illetve a korlátot rőzből készülték és feketéve lettek.

A terek páccra és viaszolva.

A terek elkészítése után nekiláttam az orrárboc elkészítésének. A gyári telegelt lemez járóműjét egy s gyártású diófa anyagú járóművel váltottam ki.

A főtég elkészült orrárboc összeszerelve és páccra.

A kátfestés a hajás elárbcának elkészítéséhez volt. Az árbocok elkészítéséhez főleg a gyári rajzokra hag illetve egy pár internetes oldal anyagát használtam fel. A rudakat mártre daraboltam, majd fórgápebe fogva kóposra alakítottam. Az árbocfejek nógyszágesítéséhez Proxxon márgápet használtam (természetesen ez a mávelet elvégezhető vőssel, vagy tőreszelővel is). A járóműk a gyári lőzervőgottak, de az őleket káfrbeszegtém bők furnórral, hogy ne lőtszédjanak az egymásra ragasztott lemezek őlei.

Az árbocrudakat tartó főkék főszköt ismét a mával alakítottam ki, az őkeket tőreszelővel reszeltem ki. Kő a szokásos páccra és viaszolás a kátfestés ezután kátfestetik.

A sorban a fűzőrök elkészítése kiegészített.

A fűzőrök pácolva és felületkezelve.

Végül a tartóerő.

A tartóerő pácolva és viaszolva.

Készítettem egy képet az ideiglenesen készített fűzőrökről, de természetesen egy kész szerelvény csak a készítmény felrakása során lesz.

Egy képi képet az erőforrásról. Jól látható a védőréteg, ami a képeket védte a kidőrtés miatt.

Az erőforrások elkészítése után hozzáadtam a legújabb vitorlarudakat. A hengeres rudak darabolásához lombfű használok, a fűzőrök egy állványba fogott fűzőr- gáppal és készítem a durvaságú csiszoló pappal való vitorlarudak készítésén talátható nyolcszögletű vörösmogyoró lécet ragasztásival alakítottam ki. A készítmény anyaga ismét a járó bevált díj.

A vitorlarudak pácolva, viaszolva.

A vitorlarudak a felszerelt szárnyvitorlarudakkal pácolva, viaszolva. A szárnyvitorlarudak tartását az egyeztetett észrevételek alapján vörösmogyoró lécet készítem ki, meghajlítom, majd forrasztás után pácolom a készítményvel készített végül az egész fekete modell festéssel lefestetem.

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 csák-kokat és azt használtam, de ez tölségesen merev volt. Egy új kellett szokorra borra, mert némelyik borosveg nyakát vékony ábnál készült védőfólia van (sajnos csak a drágább boroknál csomagolják, az olcsóbb borokon más anyag van) és ez a fólia puha és akár sniccer-rel is vágható. Mivel az ánszintje teljesen rugalmatlan, így könnyen hajlatható, ragasztható bármilyen felületre pillanatragasztással.

Eddig jutottam a hajó elkészítésével, a soron következő a hajótest a tatrész és az oldalzsebek elkészítése, f... Az újrbocok 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 kerületének sorra, melyekre felkötöttem a csigákat és a baloldali kábeleket.

Kezdetnek a gaffrod és a bummfa.

Az orrboc vitorlájai.

Az előbbi vitorlájai. Az eddiges megemléteni, hogy a baloldali kábeleket félgyógyáleges tartókábelei nagyon vékony csőmájjal be lettek bandázsolva, így jobb lett a tartásuk.

A félrboc vitorlájai következtek.

Végül a tartórboc vitorlájai.

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

A vitorlarudak után az újrbocok következtek. Először a bandázsokat készíttettem el, majd a rögzítő gyárat alakítottam ki. Ehhez nagyon vékony faforgácsot használtam, amit ragasztással rögzíttettem. A kápen az előbbi bocihoz hasonlóan.

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 győrt és reszelővel ártreszeltem, majd még polárpapírral ártcsiszoltam. A győrt társzelővel az őrt használom szávese mert a finom szemcsézete révén az ilyen apró tárgyakat jobban lehet vele megdolgozni, még a hagyományos reszelővel. Az ársra sem megfizethetetlen, egy hat darabos készlet kb. 1500 Ft volt. A makrót fotón látszik a készletben a gyári és az alakított csiga között.

A gyári kitta tartalmaz egy pár speciális 0,8 mm-es réteget lemezt, amibe lőzerrel belemártják a mintákat. Ezekből a készlet részei aranyozva lettek, még a belső mélyített részek a hajó oldalfestésével megegyező színre lefestve. A festéshez nullás ecsetet használtam, de nálam ez is soknak tűnt. A nehezen hozzáférhető részeknél a hegyesre faragott fadarab hegyét mártogattam a festékbe és ezzel vittem fel a felületre a színt. Ennek a munkájánál igen hasznosnak bizonyult még egy nagy társ szeműveg is! A kőpen a tatrás és a zöldalzebei és a homloklemezét látható.

A tat-szárt, a hűts ablak és a hajó ázolás és a hajó gallion részét is anyagból, de ez annyira távol állt a valóságtól, hogy ezt nem használtam fel.

A készlet nagy dilemmát az ágyónyalók lecsukhatósága okozta. A kitta részeket kapott eloxált aluöntvény nem igazán illett az elkészült hajóhoz. Tehát elvettem a palánkhoz szükséges megmaradt anyagokat és elkészítettem a fűrbocot az ajtókat. A vasaláshoz sikerült vőkony réz lemezt szereznem és gy ezek ebből készült el. A lemezből vőkony csőkat vőgtam egy régi ollóval (biztosan jót tett az ólónak), a vőgeket hegyes fogóval meghajlítottam és a fogó részén fogott vőkony csiszolókoronggal a vőgeket bekészítettem. Ide kerültek a vastagabb rézdrótból hajlított zsanérok, amelyeket elkalapált vőgő csapok tartanak a helyükön. A fatáblaakra a felerősítést vőkony huzalból készült szegekkel vőgeztem. Máj csak a készletre kellett felszerelni a felhőző készletet vasalásait.

De törjünk vissza a hajótesthez. Készítettem a festés. A hajótest felső része és a dőrszfűk készíti a szék festve, még a dőrszfűk fekete színre lettek ebben páccal kenve. A gallion rész aranyozva lett. Maga a test kapott (a fedőzet kivételével) egy enyhe barna pácolást. A pácolás után a készletet a narancsolajban oldó hűvászós kezelés. Ez nagyon jól mutatja a fa részait és ad egy kicsi selymes fényt.

Ezt készleten a helyekre kerültek az árbocok tőrzs részei illetve a hűts zűszlőtartó.

Egy hűts nőzet ahol jól látszik a felszerelt fűrkőr és az ablakok.

A hajó felállítás.

Vőgő egy kőp elállítás. Itt máj láthatóak a terpesztő párkányokra felszerelt macskafejek. A gyári vasalás rézdróttal hozzájárult a forrasztással érősítettem meg, mert készletben a fész és a hatásra szőnt nyál volt. Vőgő egőzetet fekete festettem modell festékkel. Jelenleg itt tartok. Készítjük az állás készletet, illetve az árbocok átszerelését.

{mospagebreak title=8. rász}

Egy hátsó kőp a fartávkőrről.

Egy oldalnézet az árbocokozatokkal.

A hajó orr része.

A kővetkezé munkafázis az állásnézet felszerelése volt. Először az árbocokozatok oldalnézetét (csarnak) kővetkeztek. (Ezeknek a menetirány szerinti első kővetkezőit bebandájosoltam, csak saját fotó felbontása miatt nem látszik.)

Az előtársak az ún. Doodshoft kengyelekkel lettek megfeszítve, itt a fotón még világos színű kővetkezőkkel, amit később (a szakirodalom ajánlása utján) sötét színűre cseréltem.

A hátsószél felkötése a klasszikus 8-as alakú hurokkal végeztem, a pontos távolságtartás végett egy oda csapár-sablont használtam. Itt nagyon fontos,

hogy ne legyenek tölszagosan feszesre hűzva a kővetkezők! Fontos még a megfelelő vastagság kiválasztása is. Nagyon kősz makettnél láttam azt, hogy a hátsószélakat tölszagosan vastag kővetkezők kőszák, pedig ezek a valóságban col vastagságúak voltak és szinte minden esetben kőtrágyozottak és nem nyers kender kővetkezők!

A derékárbocok és az oldalnézet kővetkezői.

A derékárbocok a hátsószél felkötése után.

Egy kőzeli kőp a hajóorránál, ahol látni az oldalsó védőhálat, ami a vízbeeséstől védte a vízszaksákságú tengercsöket. (Igen az a lyukkal ellátott állás szerkezet az.)

Valamint látni az előtárs kővetkezőt a társak megfeszítéskor.

A kővetkezőfogó bakok és a társ vitorlarudak Kardeel blokkjai.

Egy kőp az árszeállított árbocok és a teljes állásnézet felszerelt hajóról.

Ez után egy igen keserves időszak következett az építéskor. Mivel előlemben még kővetkezőt leszakadt gombóllal tártam (pláne varrógéppel!) Ágy egy kedves ismerősöm neje segített a vitorlák árszeállításában. Hála és kőszárte! Nekem vízszaksákságú a szegőkővetkező felvarrása maradt, de ezzel is rendesen megszenvedtem. Végül az ársze elköszáltek és a fotón az orrvitorla, a repülő-orrvitorla és az előtárs-vitorla látható.

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

(Itt a fogószakság kővetkezők egy kicsi ársze-vissza állnak, de a felszerelés után majd rendezem őket.)

Az elárterboc tálrs, derék és sudárvitorlájja felvarrva a vitorlarudakra és jálíthaták a szárvitorlák kitolhatárádjai is.

A fárterboc tálrs, derék és sudárvitorlái.

A keresztárterboc derékvitorlájja.

A gaffvitorla a gaffráddal és a bumfával.

A kávetkezé komoly áproject a hajóágyuk és a hozzá tartozá fók és visszaház kávetzet felszerelésé kellenáol kicsit szenvedésebre sikerált, mert a fent lávák állákávetzet miatt nehezen lehetett hozzáifáni az ágyákhöz és a csigákhoz. Ezt legkálebb elább elkészátem, mág mielátt felraknám az állákávetteket!

Má egy ká a fedázetel á és az ágyákrá.

A keresztárterboc mágá felkerált a kompasz szekrány is. Kátelekkel van rágzá-tve a padláához.

Az ásszes ágyá a helyén.

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futákávetzet szerelésének gubancárá nem volt kedvem fotákat kászá-

A kápeken má a kász kávetzet és a felszerelt áfittingek á íthaták.

Itt első kánt a horgonycsárlá hájánya.
(Fotá-106)

Most egy nagy ugrás kávetkezik, mert a futákávetzet szerelésének gubancárá nem volt kedvem fotákat kászá-
A kápeken má a kász kávetzet és a felszerelt áfittingek á íthaták.
Itt első kánt a horgonycsárlá hájánya.
(Fotá-106)

Egy fotá a háfarrá, ahol jálíni a tálámpáit és a kormánylapáit biztosá-tá íncot.

Egy ká a há hátsá rászárá'l.

Egy másik a há első rászárá'l, ahol jálí megfigyelhetá a rágzá-tett horgony a bájával, illetve a terpesztá párkáján szárvitorlák kihajthatárádja.

A teljes fedőzet átlátszópele.

Egy készlet elírás!

Egy készlet oldalirás!

Állás vezérelés egy készlet hullámszilár.

Zárás gondolatok:

A fórumon már többször elhangzott, hogy lehetőségek szerint kerülnék a gyári kit-ből való makett építés, azaz pontatlansága és hiányossága miatt. Ezt ön a következő

gondolatokkal egészíteném ki: Azoknak, akik most ismerkednek a hajás makett építésével és viszonylag egyszerűen meg lehet építeni a hajás makett készletét, azaz a gyári dobozos kit-eket ajánlanám. Természetesen nagyon fontos a megépítés-tendő makett kiválasztása, hogy lehetőségek szerint a legjobb pontossággal gyártott

makettek közül válasszunk. (Azon a Péter Galley-től nagyjavítás készítésnek át-tele.) Nagyon sokat javított elkészült hajás megjelenésén, ezért írom, ha a

legkritikusabbnak tartott részegységeket saját magunk újra legyártjuk, vigyázva arra, hogy az általunk készített készletet a készlet autentikusra sikerüljenek! Készüljünk fel arra is, hogy a gyári csomagolásban található alkatrészek közül néhány sokkal kevesebbet adnak a készlet készítéséhez (pl. készletfogás szegek, blokkok) és ezeket magunknak kell majd legyártani.

A bátrabb természetesen nekiállhatnak az általunk kiválasztott hajás elkészítésének csupán nyersanyagok felhasználásával, de ehhez már sokkal több segédanyag kell, előre lesz készítés. 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 készlet készítéséhez szükséges

foglalkoznak az a gy kinyomtatott rajzok segítségével elkészíthetjük a modelleket. Fontos a megfelelő faanyag kiválasztása is! Jár magam a fedőzet készítéséhez a palánk elkészítéséhez diót használok, míg a fedőzet készítéséhez 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 készlet, 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 készítsük a hajás dobozát vagy csak rajz alapján a hajás, ilyen vagy olyan méretarányban a lakk akkor is alkotás árát marad.

Gateway (Baksa Bőle)