

Magyar kiválóságok 1:120 méretarányban

# AMIKOR MEGCSAPOTT A MOZDONYFÜST

Régi adósságát törleszti e sorok szerzője, már évek óta tervben volt ugyanis, hogy széjjelnézünk a hazai kisszériás műhelyekben magyar gőzmozdonyok után kutakodva. Olyan sokat nem kell keresgelnünk, mert sajnos csak igen kevesek vállalkoznak a magas szinten kidolgozott, TT méretű gőzgépek megépítésére.



▲ A 324-es modelljén már-már fizikai lehetetlenség az ecsettel történő részletfestés. Az orrkapaszkodó ezen a példányon cseppet hosszabb lett, de a mester már javította a későbbi modelleken

▼ Bolgár modulkörnyezetben a Bivaly



Tóth Gábor

Az októberben esedékes Temofeszt hűséges látogatói már ismerősként köszönhetik Enyedi László és Lehoczki Gábor párosát, akik csak azért viszik ki terepasztalukat az Orient-csarnokba, hogy azon bemutatthassák szebbnél szebb alkotásaikat. Méretaránytól függetlenül, csodálók tucatjai veszik körül a közepes méretű asztalt, és érdeklődéssel figyelik Laci és Gábor elbeszéléseit a modellkészítés mikéntjéről. Annyi gyönyörű, magyar vasúti jármű került már ki a kezeik közül, hogy több lapszámot is megtölthetnénk a fényképekkel, így most csak két emblemikus füstöst választottunk a sorból: a 324-es és a 424-es szerkocsis gőzmozdonyok TT méretű modelljeit.

A legnagyobb példányban elkészült magyar mozdony, a 324-es hálás téma az egyedi modellépítőknél. Megannyi variáció képezhető le, ezáltal garantálható az egyediség, megőrizhető a gyűjtői érték. Az 1581-es számú gép Gábor sokadik



▲ Az aprólékos munka hálásan köszön vissza a megbízhatóan üzemelő modellen



▲ Apró gyártói figyelmetlenség: rossz pályaszámot kapott a mozdonyra. A hiba azóta orvosolva lett.



▲ Az alkotók, Lehoczki Gábor és Enyedi László munka közben

gőzmozdonymodellje, ezért mondhatni, hogy már kiforrott technológiával dolgozik. Mint minden gőzösnek, ennek is rézből esztergált hajtásháza van, amelybe gyári, illetve külön az igényei alapján gyártott fogaskerék sor kerül, ennek végére ugyancsak gyári méretezésű kerekeket rak. A rudazatot és a mozdony finomabb alkatrészeit fotómaratásos eljárással készíti, így garantálható az állandó minőségi színvonal. A mozdonyok és szerkocsik háza többnyire ugyancsak rézből, illetve öntött műgyantából áll össze.

Az úgyszintén népes családból származó 424-es örök vágyálma a vasútmodellezőknek, hiszen a szerkezeti kialakításából fakadóan az egyik legnehezebben elkészíthető modell. Esetünkben a 123-as Bivaly, vagy más néven Nurni pózol az objektív előtt. Az előbb bemutatott Prairie mozdony után egy fokkal bonyolultabb gépészeti összhangot figyelhetünk meg, százhuszadnyira kicsinyített méretben.

elhelyezett Mashima motor alkotja. A kerekek gyári beszerzésűek, milyen szerencse, hogy a több gyártót összevetve, szinte minden méret elérhető. Az előfutó kerekek forgóváza mindig is komoly kihívás volt modellezői szemmel, ezt Gábor ügyesen megoldotta anélkül, hogy romlott volna a gép működési esztétikája.

A modellek véglegesítését Laci és Gábor közösen, munkamegosztásban végzi. Van, aki a gyantaöntéssel foglalkozik, van, aki a réztáblák felhelyezésével. Mindketten azon modellezők táborát erősítik, akik meghallgatják a kritikát, az építő jellegűeket fel is használják az újabb fejlesztések során. Talán ez a legnagyobb erénye egy mai vasútmodellezőnek, hogy a magas szintű szakmai tudás mellett alázattal fogadják minden észrevételt, és modellekről nyomon követhető a változás, a fejlődés. Így kerültek a gőzöskékbe LED-es fényforrások, illetve hattús dekóderaljzatok is, ami nagyban megkönnyíti a digitalizálást. Bár első ránézésre vitrinbe szánnánk az ikonikus

modulrendszeren is kiválóan vizsgázott mindkét mozdony, akárcsak az utánuk kapcsolt személykocsik, amelyek Enyedi Laci keze munkáját dicsérik. ■



▲ Ledes fényforrások, finoman dolgozó futómű



▲ A Bivaly egyik, füstterelő nélküli változata, példaértékű megvalósításban