

Popitáldobozos modellek tuningolása 2. rész

Contributed by Flamenco
2006. October 05. Thursday 17:23

There are no translations availableNézze ki, hogyan is mentheté, ami mentheté!

Popitáldobozok 2. rész

Nézze ki, hogyan is mentheté, ami mentheté!

Nem győzőm hangsúlyozni, hogy a dobozos rajzok és a popitási utasítások tele vannak hibával! Nem tudom, hogy Magyarországon adnak-e hozzá magyar fordítást, s ha igen, az mennyire jó? Ugyanis a fordításokkal is már eleve sok baj van! Sok kifejezés alig érthető, sok a felcserélés. Egy olasz dobozban a német fordításban a tatra (Heck) kárvetkezésként a hajóorr (Bug) szót használják és fordítva. Rengeteg baj van az ajánlott popitási sorrenddel is! Sokszor előfordul, hogy egy rész elkészítése után javítani kell, hogy egy mássik részt nem lehet beépíteni. S egy-egy borda pontatlan, nagyobb vagy kisebb, de ezen különnyelést segétni. A nagyobbak le kell faragni, a kisebbet felragasztott áccal fel kell hizlalni. Rengeteg rossz példát tudnék sorolni, de mi nem azt akarjuk megtudni, hogyan kell pontosan modelleket beépíteni! Tulajdonképpen a dobozok rajzait mindig ellenőrizni kellene egy megbízható rajzzal! Fényképeket keresni - ami ma az interneten nem probléma, csak hogy a neten is hemzsegnek a rosszabból rosszabb modellek! Maradnak a múzeumok és eredeti hajók. (Lásd: Tervrajzok)

Égy gondolom, legjobb lesz, ha példákat mutatok.

Francia sebék L'Indiscret és Le Requin kb. 1750 Ezen belül a négy kárlérből modellre fogok utalni. Az első Le Requin egy teljesen Boudriot kárvetkező és rajza után készített modell, az átlagos borda hajlása s beépítés, minden a legkisebb részletekig, mint az eredeti! Egy nagyszerű modell. Egy fényképezés az érdeklődés felkeltésére - Requin1 -, a társaság http://www.arbeitskreis-historischer-schiffsbau.de/modell/modell.htm - alatt lehet megnézni és letölteni. Ezt vesszük a 100%-os modellnek - Ágy kell, Ágy kellene! Referenciamodel 2 (Van egy nagyon szép francia sebék a http://www.perso.orange.fr alatt is, Árdemes megnézni!) Ajánlom továbbá a párizsi múzeum rajzait és fekete-fehér fotókat itt találhatók majd 4 m hosszúságú modellről. Ref. modell 1 Aztán kárlé - ugyanabban az Aeropiccola dobozban beépített - L'Indiscret, az enyém kárlébe 75-80%-os, mert dobozban van, ha tuningoltam is. A mássik egy idegen, egy internet-oldalon találtam, eladásra felkeltésére, 1800 E-ért. Nagyon jó példája annak, hogyan nem szabad beépíteni! A trehányaság és lustaság (esetleg csak gyakorlatlanság) csimborassza! Hasonlóságok a képeket, mert ezt a képet modellel fogom felhasználni pozitív és negatív példaként. http://www.modelships.de/schiffsmodelle.htm - Franz Schebecke L'Indiscret

Első dobozos sebékem: Ágy nem!!!

L'Indiscret - Aeropiccola, Torino, 1:50 (A képek a harmadik részben) A rajzokat és a fekete-fehér fényképeket átnévezve, azonnal feltűnt néhány hiba. Égy nézett ki, hogy a palánkok felületéből (fej átmérője 2 mm) származó bordákra vannak származva. Csak hogy a palánkok soha nem származva, hanem keményfa csapokkal voltak a bordákra rögzítve! Bárvebben lásd: "Hajó(modell)testek..." c. cikk 4 részben. (Kárlében) Aztán csak az ún. szerkesztési és popitási bordákra volt származva! Ez a tájvolság kerek 5 cm! Számoljunk csak 50mm X 50 = 2500 mm = 2,5 M !!! Mi lehet volna ha a valóságos hajón is a bordák ilyen tájvolságúak? Ebben a méretarányban a bordák valóságos tájvolsága kb. 1 cm. Elvileg 1 cm tájvolságban kellene származni, s a modell úgy néz ki mint egy szárdiszna! Ehelyett (árdekeség kedvéért) a vízvonal alatti részt nem festettem, hanem jávor furnórral duplázva palánkozta. - Á (Tuning1) a párizsi modell (kárlé 4 m hosszúságú) itt járhat a facsapok nyomai.

Ennél a sebékénél tárt a kárvetkező is (habár kontrollként megvolt az eredeti rajz is a párizsi múzeumból): Már a kárlé palánkozás és rész volt, (a palánkozásokra majd egy mássik cikkben árok) a dőrszakkal egyétt, a modellt árt a talpra állítottam, kivágtam az ágyónyálkásokat és megkezdtem a fedélzet palánkozását, kárléoptál kifelé oldalként csak 3-3 írc hiányzott, amikor - ársi szerencsémre - eszembe jutott, hogy egy-egy ágyót a fedélzetre állítsak! Kiderült, hogy a fedélzet keresztirányú áve a bordákra társágosan lapos! Az ágyó csatlakozás gyakorlatilag lehetett kidugni! Nosza, oldalként 3 - 3 palánkot feltűnt, s a bordákra vát kifelé mállyebbre csiszolni! Proxon árt kázzel nem is ment volna. Kárpelhetitek, hogy káromkodtam - természetesen magyarul, mert németül nem lehet igazán járni. Az eredeti sebékén a fedélzetnek egy árt is rafinálta felépítés volt, ezt az árt doboz gyártási módok árt visszaadni. 1 - A fedélzet gerendája és palánk 2 - Az állfedélzet A doboz rajzának árt bordája Az eredeti árt kárlé névelés árt járthat!

A mályebbre csiszolt bordákra felraktam a mellvédig a tábbivel párhuzamosan a palánkokat (6x2 mm-es jávor). A fedélzet bonyolult szerkezete miatt mindkét oldalon vágóghozzádik egy-egy 5x1-es jávor írcéből kárlé-tett állfedélzet aminek a írci a mellvéd vát kárvetkező. (Tuning2)

Az eredeti hajás ezen az Álfedélzeten az Ájgyök kÁzÁtt rÁjcsok voltak, a becsapásdáz vÁ-z ezeken a rÁjcsokon keresztÁl az alatta levÁ valÁdi fedélzetre folyt, s a hajásoldalba vÁjgott hÁjromszÁgÁ±, esetleg kerek lyukakon folyt ki. Amikor eveztek, a rÁjcsokat kivettÁk Ács az Álfedélzetre Áltek, a lÁjbukat a lyukakba lÁgatva.Mondanom sem kell, hogy rÁjcsok itt is nagyok voltak! Vettem 1 mm-es osztÁjsÁakat, a hosszanti lÁceket 1x2 mm-es jÁvorbÁj ragasztottam be, a felÁleteket lecsiszoltam. (Tunning3)Az olasz rajzon ezek a rÁjcsok kb. 2 mm-nyit kiemelkednek a fedélzetbÁl. Teljesen hamis! KÁpzeljÁtek csak el, a valÁsÁjgban ez 10 cm! Mennyit kellett volna sÁjntÁ-tani az amÁgy is szÁk helyen az ÁjgyÁkezelÁknek! S mennyi balesetet okozott volna! Ehelyett minden rÁjcsnak pontos lyukat kellett vÁjgni a fedélzetbe Ács a rÁjcsokat szintig besÁllyesztani. (Tunning4)

Ágy kell - az Áon modellem- a pÁjrizsi modellÁ-gy nem !

- a szÁjmozÁs megegyezik

1 - fÁfedélzet2 - Álfedélzet3 - rÁjcs4 - a mellvÁd takarÁlÁce

A kÁvetkezÁ javÁ-tÁjs ill. tuningolÁjs a tattÁkÁrnÁl tÁrtÁnik. NÁzzÁk meg elÁbb az ÁjbrÁjt: A 12-es az utolsÁ bor jÁne az alsÁ tÁkÁr (B) (ami a dÁ-szÁ-tÁsek miatt) fapasztÁjbÁl van kiÁntve. (A fapasztá tkp. faliszt Ács mÁgyanta keverÁke, a gyanta kÁtÁse utÁjn elÁg kemÁny Ács jÁl megmunkÁlhatÁ, de a kisebb daraboknÁl vigyÁzni kell) Ács mÁg egy 2 mm-es borÁ-tÁjs. Ennek a hÁjromnak a vastagsÁja 14 mm, azaz a valÁsÁjgban 14X50= 70 cm! AzÁrt ez mÁj megint tÁlÁjs!A hÁjromÁtegsorosok falvastagsÁja volt 60-70 cm, nem az egyfedélzetes alsÁ tÁkÁrÁ!

A megoldÁs: A 12-es borda felsÁ rÁszÁt az "A" vonal mentÁn le kell vÁjgni, s azutÁjn felragasztani az alsÁ tÁkrÁjt (a finomÁ-tÁjs Ács a festÁs utÁjn)! A belsÁ borÁ-tÁjt elhagyjuk. Az alsÁ tÁkÁr elejÁbÁl is le kell csiszolni kb. 2 mm-t) (Tunning5)Ha a rajzon az alsÁ tÁkÁr kÁrvonalÁt megNÁzitek, lÁthatÁ hogy lefelÁ egy pÁpja van. Mivel a fapasztá szÁ-ne vilÁgos sÁjrga, (sajnos az alkatrÁszek eredeti ÁllapotÁrÁl nincsenek fotÁim) gondolhatÁtok, hogy nem passzolt az oldalak diÁ palÁjnközÁsÁhoz, fÁrtelmesen nÁzett ki!

EzÁrt az alsÁ tÁkÁr alsÁ rÁszÁt is a diÁ furnÁrral be kellett palÁjnközni. A pÁpos felÁleten elÁg pepecselÁ mur de megÁrte! (Tunning6)A fÁlfedélzet megkezdÁse elÁtt el kell kÁszÁ-teni a mellvÁdek belsÁ palÁjnközÁsÁjt, berak "igazi" bordÁkat majd pirosra festeni, valamint be kell ÁpÁ-teni a fÁfedélzet lafettÁjt. A doboz lafettÁjt fÁjÁ szÁ-vvel felhasznÁltam, bÁj jÁl tudom, hogy a lafettÁk oldalai soha nem voltak pÁjrhuzamosak (lÁsd 1. rÁsz)! Ez sajnos gazdasÁgi kÁnyszer volt, mert ha az ember megrendelÁsre dolgozik, egy bizonyos munkaÁrÁjn belÁl kell dolgozni, hogy megÁrje.Ágy nem! hanem Á-gy pl.

Viszont ennek ellensÁlyozÁsÁra az Ájgyuk Ásszes kÁtelÁt Ács csigasarÁjt bekÁttÁttem, nem csak a vastag Broktau-t il fÁkkÁtletet. Amik sokkal lÁtvÁnyosabbak, mint a lafettÁk oldalai. (Tunning7)NÁhÁjny szÁ mÁg az ÁjgyÁcsÁvekrÁl.A (tkp. bronz) ÁjgyÁkat mindig patinÁsÁ-tani kell! A fÁnyesen csillogÁra polÁ-rozott Ács lakozott csÁvek a modellen kimondottan rondÁk. Az igazi hajÁkon - az elsÁ pillanattÁl kezdve, hogy a fedélzetre kerÁltek - a sÁs vÁ-z Ács levegÁ, valamint a lÁporfÁst vegyi hatÁsÁjtÁl rÁvid idÁn belÁl zÁlidesbarnÁjs patinÁjt kaptak. Ez nem zavart senkit, mert mÁj akkor tudÁk, hogy ez a patina egyfajta vÁdÁrÁteget kÁpez Ács nem terjed mÁlyebbre.MÁjs a helyzet a vasÁjgyÁknÁj rozsdÁsodÁs miatt ÁjllandÁan egy speciÁlis, kÁjtrÁjnyos keverÁkkel kellett Áket festeni, ami meglehetÁsen fÁnyes feket volt. EzÁrt ezeknÁl nem hiba a modellen is Á-gy festeni Áket.A csÁtorkolat karimÁjt gyakran kiverte a sÁ, ezÁrt bronz csÁveknÁl nem problÁma, ha a patinÁsÁ-tÁjs utÁjn a karimÁk a modellen is szÁkrÁsfehÁrre szÁ-nezÁdnek.A vasÁjgyÁknÁl egy idÁben meg divat volt a karimÁkat fehÁrre festeni.EgyfedélzeteseknÁl, ahol a csÁvek mindig ki voltak tÁve az idÁjÁrÁjsnak, sokszor fadugÁkat vertek a csÁvekbe, hogy a golyÁkhoz kÁpest amÁgy is nagyobb furatot a sÁ ne marja, nÁvelje tovÁjbb. A kaliber Ács a golyÁ ÁjtmÁrÁje kÁzÁtti kÁlÁlÁnsÁg 5-10 mm is volt.A vasgolyÁkrÁl min kellett vakarni a rozsdÁjt, ÁjtmÁrÁjÁket Ács kereksÁgÁket ellenÁrizni kellett Ács be kellett Áket festeni.Most kell a fÁ kÁrÁ ÁpÁ-tett furcsa keretszerkezetet is a pumpÁkkal beÁpÁ-teni. Áorthetetlen, deÁ a doboz ÁpÁ-tÁsi utasÁ-tÁjsÁjt pumpÁk, mint kÁtÁlbackok szerepelnek! 1 - A "keretszerkezet" aÁ rakodÁnyÁ-lÁjsokkal2 - A pumpÁk3 - VizeshordÁ4 - Konyha5 - A fÁlfedélzeti mellvÁd hÁjtulja

Ehhez mÁg kÁt megjegyZÁcs:A dobozban a konyhÁhoz csak a nÁgy falat adtÁk, s ezek bizony gyÁngÁk voltak. Egy hasÁjbot kellett kÁszÁ-tenem, amit aztÁjn bepalÁjnkóztam, majd rÁraktam az ajtÁkat. A kÁmÁnyek is stabilabb helyet kaptak Á-gy. A konyha mindkÁt oldalÁjn voltak ajtÁk, belÁl az egyik oldalon volt egy nÁgyszÁgletes katlan a leveseknek meg a fÁtt hÁsnak, a mÁsik oldalÁjn egy rÁjcs sÁtÁsre. (Tunning8)-Ágy:S Á-gy nem

Az idegen sebeken is van itt egy hordÁ, de mit gondoltok, hogy mekkora " rendet" tudott volna egy a fedélzeten elszabadult (lekÁtetlen) 1,5 m hosszÁ Ács 1-1,2 m ÁjtmÁrÁjÁ±, vÁ-zel Áppen csak fÁlig teli hordÁ viharban a fedélzeten tenni? (Tunning9)

Most mÁj lehet a fÁlfedélzet oldalaival Ács fedélzeti pallÁsival, valamint a fartÁkÁon tÁnyÁlÁ rÁjcsos szerkezetÁ± folytatni. Itt egy hasonlÁ trÁkkÁt alkalmazunk, mint a GhanjÁjnÁl, csak nem fejre ÁjllÁ-tva, mint annÁl, hanem talpon.1 - Az alaplap (sÁlya)2 - Az alaplapra merÁlegesen ÁjllÁ-tott segÁdlap (a felsÁ tÁkÁr helye mÁgÁtt)3 - Az ÁjtÁkÁr lÁ

A fűfedélzet oldalának lábai az állókormányrig futtatva s az állókormány lábaire ráragasztva.5 - A poop rácsa6 - A fűfedélzet mellvédjének alsó takaró lába7 - Az alsó tőkormány eleje8 - Itt látható, hogy a 12-es borda felső része le lett vágva, ezért elübb májra emeltetema párizsi modell

Ez a szerkezet egészen addig megmarad ebben az állapotban, amíg a felső tőkormány beépítésre nem kerül!
(Tuning10)A poop oldalának alsó vát is most kell kialakítani (az angyal alatt).Következésképpen berakjuk a poop rácsait és az alsó takaró lábat.(Hiányzó kőp : FS1/SchNeu03) (T) A poop rácsa alulról. Ennél a rácsnál a lába valójában fűszerszerzően vannak egymásba építve, mert így a szerkezet merevsége nagyobb. Az eredetivel is volt!

Most berakjuk a fűfedélzet kőt első gerendájait, és a fedélzeti pallókat. A hajoldalakat az alsó dőrsfa tetejéig vízszintig, és a fűfedélzet alsó takaró lába és a kők cső-kos dőrsfa kőzettti területet fekete festékkel festjük matt lakkal bevonjuk.

Â

Folyt. követ.

Flamenco

Â