

# Á%opitÁ¶dobozos modellek tuningolÁjsa 4.rÁ©sz

Contributed by Szeibel Laszlo

2007. August 29. Wednesday 19:36

Last Updated 2007. September 19. Wednesday 14:28

There are no translations available

Na nÁ©zzÁ¼k tovÁjbb, mire jutunk. Az idegen sebek â€žalkotÁ³jaâ€•, mondhatnÁjm barkÁicsolÁ³ja, a slampos munkÁjjÁjt Á°g prÁ³bÁjltá â€œ tuningolni â€œ, hogy az Á¶sszes elkÁ©pzelhetÁ, - Á©s el nem kÁ©pzelhetÁ - felÁ¼letet szabÁjlyosan telezsÁ tudom Á©n honnan vett idegen cikornyÁjkkal s dÁ-szÁ-tmÁ©nyekkel, amik a pÁrizsi rajzon sehol sem lájthatÁ³k!

Ahelyett, hogy a tÁ©nyleges dÁ-szÁ-tÁ©seket csinÁjltá volna meg becsÁ¼letesen ! De kedves barÁjtaim! Ez Á-gy igazÁjn nem megy! Ahogy a festÁ©k se takarja el az alatta fekvÁ ' slampos munkÁjt, sÁ't inkÁjbb kiemelni, a giccsparÁjdÁ©s idegen diszek sem rejtik el a slampos, trehÁjny munkÁjnkat! TÁ¶bbet ehhez a tÁ©mÁjhoz nem is szÁ³lok.

Á

A fÁ©nykÁ©pek magukÁ©rt beszÁ©lnek! Itt já³! LájthatÁ³ az alsÁ³ tÁ¼kÁ¶r fapasztÁjijÁjnak eredeti szÁ-ne is. ( A sÁjrga nyíl mutatjÁjk az idegen diszeket. ) Á•gy nem.

Á

Á  
Á

Á  
Á  
Á  
Á

Á  
Á•gy

Kétféle:

Kétféleből csak 1 db 0,5 mm-es szál-tottak, s pocsék minőségben. Olyan laza volt, hogy nem csak a végeken bon fel, ha csak rántoztam, hanem kizárólag is. Ki kellett volna dobni, de miután én mindent megtartok, később felhasználígy olcsó, mondhatnám szögyenletes viking hajóhoz. De a megrendelés elgédett volt vele.

Szálval 0,5 kétféleket venni, 0,5 ; 0,75 ; 1 ; 1,25 db 1,5 mm-ben. ( Ahhoz lusta vagyok, hogy saját magam csináljam, és verjem a ket, mert szerencsére jó minőségben kaphatók, meg a horgoláscárnyakat is fel lehet használni. Csak a 2 nál vastagabbakat kényszerülök magam sodorni. ) ( Tuning19 ) A blokkok kimondottan elfogadhatóak voltak, kálánál ( furcsa módon ) az ejtőkétféle blokkjai voltak igazán szépen megcsinálva, igaz, furatok nélkül, csak elreponozva, de a kifőzés nem volt probléma.

Az írbocoknak szál-tott rudak is szépek voltak. Egy aztán ezekkel nem sok baj volt.

A vitorlarudakat két részből kell készíteni, kőposztján után mindkét rész egyik oldalát a megfelelő hosszban kiss laposra kell csiszolni, hogy egymáson felfekdjének, s aztán szszerezni, helyenként szálgekkel megeríteni., s aztán feketére festeni. Festés után megfelelő távolságban 0,5-ás fekete ( nem világos és nem barna! ) kétféle menettel szszekelni. ( Tuning21 )

De azért a gyszéletes írbocfejekbe a csigák nyálását kimartam, s másként esztergált csigákat szereltem beléjük. ( Tuning20 )

Most kell ( legalább az egyik ) pumpa karját a fűrbocra eríteni, ez az ön. írbocpumpa.

Á

-

Pumpa

- â€œDugattyórádâ€•
- Kar
- Házáskészítő
- Kartartás készítő
- A â€œ ríngatás â€œ készítelek
- Fedőzet
- Árboc

Â  
Â

- Fűrbo
- Pupa
- Pumpakar a fűrbo
- A â€œ ríngatás â€œ- készítelek ( Tunning22 )

A kar egyik vége egy rövid készítdarabbal a pumpa â€žbávdugattyóvalâ€• volt összekötve. A kar másik vége készítdarab volt készítdarab - az alsó végén egy-egy csomóval, így több ember is ringathatta, Aztán megy az â€žállászetâ€•, - ami itt natúr Ás nem sötétbarna! - mint az Ágyba csinálás!

Valóban a latin vitorlás hajásnál nem beszélhetünk â€žgiziâ€• állászetl, mint a keresztvitorlázat Ás ahol a csarnokok s a tarcsok macskafejekkel ill. Doodshoft

kengyelekkel vannak fixen rögzítve. A sebek ( s a többi latin vitorlás hajás ) csarnokjai csigasorokkal s pecekkel vannak a mellvéd belső oldalára - gyorsan oldhatóan - rögzítve. Az oldalkészítdarab-csigasorok alsó vége, meg egy csomó más készítdarab is, mint a Ghanjánál, Án. Á pecekkel ( Knebel ) voltak másik készítdarabhoz erősítve, - a könnyebb Ás oldhatóság miatt.

Â

A latin vitorlázat sebek egyáltalán nem hordtak tarcsot, csak a az Án. Polacker -vegyes vitorlázat - sebek. ( Franciájul Mistyque )

Az Indiscret-nál a kőpen íthatás, az elárbo Ás az orrboc készítdarab fészálás készítdarab nem tarcs,

hanem eventuel egy áéžrepÁ¼lÁ'á•, hÁ;romszÁ¶gletÁ± orrvitorla kÁ¶tele.

PatrÁ;cot se talÁ;junk, mert a vitorlarudak ejtÁ'kÁ¶tele betÁ¶ltÁ¶tte ezek szerepÁ©t is.

Á

Á  
Á  
Á

Á  
Á  
Á  
Á

A kÁ©sz Á;llÁ³kÁ¶tÁ©zet. A rudakat fel kellett kÁ¶tnÁ¶m vitorlÁ;jk nÁ©lkÁ¼l, mert egy kiÁ;llÁ-tÁ;sra vittem, s a vitorlÁ;jk má©g nem voltak kÁ©sz. De legalÁ;bb ilyen fotÁ³im is vannak.

FutÁ³ kÁ¶tÁ©zet:

A nehÁ©z rudak mozgatÁ;jsÁ;ra a kÁ¶vetkezÁ' kÁ¶telek szolgÁ;ltak :

A vitorlarudak alsÁ³ vÁ©gÁ©n 3 kÁ¶telet talÁ;junk. A kÁ¶zÁ©psÁ' a rudak lefelÁ© valÁ³ hÁ°zÁ;jsÁ;ra szolgÁ;lt.

EjtÁ' - a dupla ejtÁ'kÁ¶tÁ©l alul egy 5, ill. a besannÁ;l 3 csigÁ;s nehÁ©z blokkon volt keresztben Á;tfÁ±zve Á©sÁ innenÁ a nÁ©gyszÁ¶gletes Á;rbocejben talÁ;lhátÁ³ 4 csiga kÁ¶zÁ¼l az alsÁ³ kettÁ'n elÁ'refelÁ© Á;tvezetve, ahol a kÁ©t Á¶sszekÁ¶tÁ¶ egy pecek volt rÁ¶gzÁ-tve, ami a vitorlarÁ°d rÁ¶gzÁ-tÁ'kÁ¶telÁ©nek a áéžszemÁ©nâ• volt Á;tbutatva. Az 5 csigÁ;s blokk alatt má©terrel volt egy 6 csigÁ;s blokk, Á©s a kettÁ' egyÁ¼tt alkotta az ejtÁ'kÁ¶tÁ©l csigasorÁ;t. ( Reep )( LÁ;sd az elÁ'zÁ' EjtÁ'blo kÁ©pet. ) ( Nem tudok rÁ;j magyar nevet. ) A kÁ©t szÁ©lsÁ't talÁ;jn alsÁ³ fordÁ-tÁ³kÁ¶tÁ©lnek nevezhetnÁ©nk, mert ezek kel le rudak alsÁ³ vÁ©gÁ©t jobbra vagy balra hÁ°zni. A rudak alsÁ³ vÁ©gÁ©tÁ'l egy áéžalsÁ³ karkÁ¶tÁ©lá• vezetett felfelÁ©, Á©s az csigÁ;jnak egyikÁ©n Á;tvezetve az Á;rboc má¶gÁ¶tt levezetve egy csigasoron volt rÁ¶gzÁ-tve. A rudak felsÁ' vÁ©ge Á©s az Á;j kÁ¶zÁ¶tti tÁ;volsÁ;jg kb. felÁ©nÁ©l volt a áéžfelsÁ' karkÁ¶tÁ©lá• a rÁ°dra kÁ¶tve, innen az Á;rbocej felsÁ' csigÁ;jinak a áéžm Á;tvezetve s az Á;rboc elÁ'tt egy csigasorral rÁ¶gzÁ-tve.

Kb. ugyancsak itt voltak a vitorlarÁ°dra kÁ¶tve a kÁ©t áéžfelsÁ' fordÁ-tÁ³â• csigasorÁ;jnak a felsÁ' blokkjai egy-egy rÁ¶vid kÁ¶tÁ©ldarabbal. Ezek tkp. nem voltak igazi fordÁ-tÁ³k, hanem a hosszÁ° vitorlarudak felsÁ' vÁ©gÁ©nek a kilengÁ©sÁ©t akadÁ;jlyoztÁ;jk meg. ( Az elÁ'- Á©s fÁ'vitorlarudak hossza

majdcsak hogy elárte a hajás hosszát! Az Indiscret f'vitorlarájának a hossza 36,5 m volt ! )

A vitorlák kátelei :

Kivonás : A vitorlák hátsó, alsó csőcsőn volt 2 kivonás.

Bevonás : A vitorlák hátsó ázfőggá'legesá' Áónak kb. 1/3 Ás 2/3 magasságában találunk két bevonást. Ezek vitorlárdon a megfelelő magasságban vannak felkötve, az egyik oldalon vezetnek lefelé, Ás a vitorlák hátsó Áón (1/3 Ás 2/3 ) káptett Ászemeken Átvezetve a másik oldalon ugyanott találhatók blokkokon Átvezetve a fedőzetre rágzá-tve.

( Előzést, ezt előg nehéz magyar-tanom ! Talán a kápeken láthatók. )

Fogásolások kátelek: Eredetileg a Földközi Ás - Arab tengeren Ás az Indiai Áceánon vitorlázás latin vitorlázat° hajás nem ismerték a fogásolások káteleket. Ezek helyett több, káláb' nagyságú vitorlák tartottak a fedőzeten, illetve vitorlarakárban Ás ezeket az idájáirásnak megfelelően cserélték. Viharos idá'ben pl. a besan legkisebb vitorlájait a f'vitorlárádra kátták. Ágyá a legkisebb Ás legnagyobb vitorlafelá'let kázzátti arány kb. az 1:10 -hez arányt is előrhette. azaz a legkisebb pl. 30 m<sup>2</sup>, s a legnagyobb 300 vagy akár 350 m<sup>2</sup>-t is előrhette.

Az Indiscret fogásolások kátelei már az Ászaki behatásra vezethetők vissza. De ellentétben a keresztvitorlák a fogásolások kátelek sora, soha sem a vitorla felső Áóvel párhuzamosan vezetett, hanem az alsó, első csőcsőktől kiindulva, felfelé srógen a felső csőcső alatt kb. 2-3 m-el találhatók ponthoz.

Á

Vitorlák

Nagyon szép anyagot adtak a dobozhoz Ás a szá-ne is megfelelő volt. A vevő ugyan megrendelte még hozzá a varrott vitorlakészletet ami viszont csapnivaló volt!

Durván szét vastag anyag volt, a varratok pocskok, Ás ami mindennek a teteje, a szegélykátelek valamiféle hurkaszerá' Átásekkel voltak imitálva! Sikerült rála a vevő't lebeszénem, megegyeztünk, hogy visszavá'ldi, Ás a Árájban meg egy kis felárral, Án szebb vitorlák gyártok neki. ( Tuning23 )

Á

Nos - modellvitorlájit sokfélékkel összenézve sokféle anyagból lehet készíteni. Hogy mennyi szeméttel találkoztam én is! Sűrűre festett, lakkozott keménypapírral, japánpapírral, durván szűtt vászonnal, sőt festett alumínium vagy rozfalia. Nem beszélve a másanyag kiték vastag másanyag vitorlájiról!

Mint már említettem - a rétarányok ... - a lehető legfinomabb ( de nem árttetsző ) batisztot

tejben kell ézszenesíteni. ( Nem főzni! Hideg tejben! ) Szűrő-tani nedvesen, vízszintes felületen kell. Nem szabad csavarni sem centrifugálni! Aztán vasalni. A kiszabás után a 2 - 3 mm-es szegéseket vasalóval felhajtani, és aztán megfelelő ragasztóval ragasztani. Aztán a szegéseket végigvarrni. Kihegyezett, de kissé rándioszra csiszolt hegyű 1B-s, HB-s ceruzával a sűrűket határait, meg a fogószálak kátelek sűrűjait ( ha vannak ) berajzolni, és az összes varratot gőpen 2 mm-es tűtásekkal végigvarrni.

Kézzel felvarrni a szegélykáteleket, mégpedig úgy, hogy a varrészék megkerülik a szegélykáteleket, s annak a émeneteibe belefekszik. Nem kell átszárni a szegélykáteleket! És egyóttal kialakítani a vitorla sarkain a félleket.

Fogószálak kátelek : Egy rővid darab 0,5-0,7 mm-es tűtáre csomót káteleknek, tővel átházzuk a megfelelő helyen, a vitorla másik oldalán is csomót káteleknek, és a hosszát mártre végjük. Mivel ezek a é cőrnők é sprődek, s vősszevissza állnak, ezért kissé megnedvesítve ézmővősié - á-vekbe rendezve áket mindkőtt oldalon egy csepp a vitorlájhoz rőgzítjük.

A vitorlájkat rővid, natőr szá-nő kátelekkel kátelek a rődra.

Nagy hajlákni soha nem egy hosszú kátelel spirálisan ! Az ok nagyon egyszerű : Ha egy kátelel spirál egy helyen elszakadt, a szől semmi perc alatt lerőntotta volna a vitorlájit !

Hogy a rudakra a blokkokat a vitorlájek előtt vagy után kátelek a rudakra, az elvileg mindegy, kinek hogy kőnnyebb.

- Csak kis hajlákon !
- Az őkortól a 17. sz-ig
- Kb. 1600-1850
- 1850 után un. Jackstag - ra
- A vitorlájek felső csőcskeinek bandázsolása a rődvőgekre 1850-ig
- A vitorlájek felső csőcskeinek bandázsolása a rődvőgekre 1850 után

Á

A futókátelek számája az olasz rajzon is kb. 90 %-ban rendben volt, eltekintve azokról, amiket

a kártyákban tartott pumpákra kellett volna kártyátni. Itt tkp. csak egy fontos szabályra kell figyelni. Nem elég a futókarlázó laza végét egyszerűen a bakra vagy a szegre kártyátni, s aztán levágni! S ha hosszabb szálra ki kell engedni honnan vesszük a kártyát ?? ( Legalábbis a valóságban ! ) De éppen ezért a modellen a bakra vagy a szálra tekerésben akasztva, vagy mellettük a padlón feltekerve kell őket ábrázolni!

Ez a padlón még csak elég egyszerűen megy, egy-egy csepp ragasztással. De a szegeken le kell ragasztani a modellek a csatlakozásokra és a sprádság miatt ez elég nehéz. De erre is megvannak a sokféle megoldásuk a kártyákkal és a kódszerek. De erről majd máskor.

Miután semmi idegem nem volt saját zsinórokat készíteni, így vettem őket. Igaz, hogy meglehetősen spráds selyemből vannak, de egy kis gyakorlattal egészen szépen a helyekre lehet őket gyártani, s a rúd vagy a vitorlán egy csepp ragasztással rögzíteni.

Á  
Á  
Á

Itt meg kell jegyezni a legalapvetőbb hibákat a modellzsinóroknál.

1 - A modell kártyáiban vagy szálcsendben áll ( vitorlával vagy návkál ) - a zsinór furcsa módon deszkalapra egyszerűen vagy egy kicsit hullámosan valamilyen irányba állnak.

2 - A hajó (modell) dagadó vitorlával és elég elre és hajózik, a zsinórok ellenben bármilyen lobognak hátrafelé ???! Szóval szemben ? Ha a szál hátulról fáj, akkor logikus módon a zsinóroknak előrefelé kellene lobogni ! Ill. mindig szálirányban ! Vagy ?

Az igazi zsinórok meglehetősen vastag anyagból voltak készültve, így valójában csak erős szálban lobogtak olyan szépen. Eltekintve az ún. Flamme-kál ( nagyon hosszú vészonszik ) és a kórsább feljött jelzőzsinóroktól.

S itt felmerül a kérdés - olvastam a vitákat - vitorlával vagy návkálle, ha vitorlával akkor dagadó vagy láttedte

Ehhez illik a kártyákra tudni :

A kártyáiban - rövid tartózkodás esetén - a vitorlák felvonták, s rögzítették. ( Ez egyébként egy nehéz dolog, vitorlák felkártyáztatás leállításban ábrázolni. A 14-18. sz-ig egészen máshogyan kártyáztatás fel, mint kórsább pl. klipperekkel ! )

Á

Kb. 1700-ig a vitorlákat egyszerűen csak a rudak alá kötötték. 1700 után a vitorlákat a vitorlarudakra felpakolták s ott kötötték meg őket.  
( Fr. 74 Ágyás Le Superbe modelljén ).

Hosszabb tartózkodásnál a vitorlákat mindig leszerelték, s kitergettették szíradni. Ez esetben a felső rudakat mindig felfelé fordították, s az összes rudat vierkant-ba állították, azaz merőlegesen a hossz tengelyre.

Ebben az állapotban tehát a hajónk a kikötőben fog állni.

Esetleg járólhatjuk még pontosan azt a pillanatot, amikor a hajó éppen hogy befutott a kikötőbe, vagy éppen egy szélcsendes zónában van, ilyenkor a vitorlák láttádként lágnak.

Á

De ilyenkor a felső vitorlák alsó le ( főleg középkori, hasas vitorláknál ) állt. az alatta lévő rud alá láttádként. Nem szétválasztva. De azért dagadt vitorlák járólásaira is van néhány elfogadható módszer. Ehhez azonban ismernünk kell a különböző korszakok vitorláinak a hasasságát ! A középkorban a vitorlák nagyon hasasak voltak, mert azt hitték, hogy a hasas vitorlák a szelet jobban befogják ! ( Ennek persze éppen az ellenkezője az igaz ! Ez egyszerű fizika ! Minél kisebb felületen oszlik el ugyanaz a szélnyomás, annál nagyobb lesz az adott egységnyi felületre ( m<sup>2</sup> ) eső nyomás, és fordítva ! Ám minél nagyobb a vitorla, annál többet kell vektorokkal számolni. ) mert az alsó vitorlák aránytalanul nagyok voltak, középen is voltak kivonások.

Ez jól látható a képen.

Ez egy spanyol galeon-t ill. karrak-ot (?) járól kb. 1560-ból. P. Breughel metszete. A vitorlák hasassága felfelé csökkent.

Az évszázadok során a vitorlák szabása egyre laposabb lett, s végül a klippereknél, s a Windjammer - eknél ( Sz. Szélesel, - a klipperek utadai, mint pl. a P-Liner hajók, a Preußen ( ma az orosz Kruzenstern ), Padua, Potosi, Pamir s a Passat ( ma restaurálva a bécsi kikötőben )) egészen extrém laposan lettek szabva.



Â francia Windjammer

-Â nÂ©gyÂjrbocos bark

nÂ©met Windjammer

- Â¶tÂjrbocos Vollschiiff

- â€œ teljes hajók â€œ

A latin vitorlázkat egyszerÂbb egy kicsit hasasra beÂllÂ-tani, ez ÂltalÂban jÂl sikerÂl a vitorlarÂd, Âs a ( hÂtsÂ, alsÂ ) kÂt csÂ¼csÂ¶kkÂ¶tÂ ( kivonÂ ) megfelelÂ beÂllÂ-tÂsÂival. Pl. ez a sebekemen a vÂlemÂnyem szerint jÂl sikerÂl, s vitorlÂk most Âgy Âllnak, mintha a hajók jobboldali ( SB ) hÂromnegyedes szÂlben egy hosszÂ Â-vÂ± kanyart venne Âppen. Ezt a benyomÂst meg lehetne erÂsÂ-teni, ha a modell az ÂllvÂnyon nem egyenesen Âllna, hanem balra bedÂlne.

A sebek az erÂsen kifelé dÂlÂ oldalai miatt 45 fokos dÂlÂsszÂ¶get elviselt felborulÂs nÂlkÂl, akÂr csak mai modern jac

A keresztvitorlÂknÂl egy kicsit nehezebb a dolog, fÂleg az alsÂ vitorlÂknÂl. De ezt majd egy mÂsik cikkben tÂrgyaljuk meg.

Ezzel egyelÂre befejeztem az â€œ ÂpÂ-tÂdobozok tuningolÂs â€œ -Ât, de kÂsÂbb mÂg vissza fogok tÂrni erre a tÂ modellek ÂpÂ-tÂse kapcsÂjn. De elÂtte szeretnÂk egy Âj sorozatot indÂ-tani, azoknak, akik kizÂrÂlag terv utÂn akarÂn ÂpÂ-teni. Ami sokkal de sokkal nehezebb, mint konzervbÂl ÂpÂ-teni. S itt elÂzetesen meg kell jegyezni, hogy aki terv utÂn akar ÂpÂ-teni, annak nagyon-nagyon nagy tÂ¼relemmel kell rendelkeznie ! Heteket- hÂnapokat rÂj kell szÂjnia a kutatÂsra s a szakirodalom tanulmÂnyozÂsÂjra. Nem akarom senkinek se a kedvÂt szegni !

MÂr emlÂtettem. A pocsÂkabbnÂl pocsÂkabb â€œ tervrajzokkal â€œ DunÂt lehetne rekeszteni.

De mi van akkor, ha a rajz jÂ, de hiÂnyzik a tapasztalat, az Âvek sorÂjn ÂsszegyÂjtÂtt elmÂleti tudÂs? Az igazÂjn jÂ rajzok nem kezdÂknek kÂszÂlnek ! Ahogy egy gÂpÂszmÂrnÂ¶knek sem kell elmagyarÂzni, hogyan olvasson egy alkatrÂszrajzot, ugyanÂgy egy jÂ hajók ( modell ) ÂpÂ-tÂnek nem kell elmagyarÂzni, hogyan kell egy metszetet vagy vÂ-zvonrajzot Ârtelmeznie ! Vagy pÂldÂul a rÂgi hajók kÂ¶tÂzete! A dobozok ÂpÂ-tÂsi utasÂ-tÂsaiban olvashatÂ meg oda 0,5 mm-es kÂ¶telet kell kÂ¶tni . OK. De miÂrt ? MÂrt Âppen oda ? S mÂrt Âppen 0,5 mm-est ?

Nem akarom az un. gyakorlati embereket megbÂntani , de sajnos elmÂlet nÂlkÂl nem megy !!!

Akit nem Ârdekel az elmÂlet, az lehet hogy nagyon tetszÂs kopjafÂt tud faragni, - habÂr egy igazi szÂkely rengeteg hibÂt talÂlna benne - az soha nem lesz igazi hajókmodellezÂ, hanem csak egy szobadÂ-sz kÂszÂ-tÂ. MÂg egyszer : Nem

akarom senkinek se a kedvét szegni !!!

Fel tudom rajzolni az utat : Ezen az úton kell menned, ha jó hajómodellező akarsz lenni !

Ez az út nem lesz könnyű, s talán tele lesz kitérőkkel, s hibákkal. Hogy ezeket a kitérőket s hibákat el tudd kerülni, ebben tudok segíteni.

Flamenco

Korábbi cikkek:

- A dobozos modellek tuningolása 1.rés
- A dobozos modellek tuningolása 2.rés
- A dobozos modellek tuningolása 3.rés