

Állapotajándékos modellek tuningolása 4.rés

Contributed by Szeibel Laszlo

2007. August 29. Wednesday 19:36

Last Updated 2007. September 19. Wednesday 14:28

There are no translations available

Na nézzük tovább, mire jutunk. Az idegen sebek ázalkotása, mondhatnám barkácsolása, a slampos munkáját a próbálta a tuningolni, hogy az állsszes elképezhet, - és el nem képezhet - felületet szabályosan telezs tudom én honnan vett idegen cikornyakkal s d-sz-tm-nyekkel, amik a pírizsi rajzon sehol sem láthatók!

Ahelyett, hogy a tényleges d-sz-téseket csinálta volna meg becsüléletesen ! De kedves barátaim! Ez gy igazán nem megy! Ahogy a festék se takarja el az alatta fekvő slampos munkát, sőt inkább kiemeli, a giccspardés idegen diszek sem rejtik el a slampos, trehány munkánkat! Többet ehhez a témához nem is szölok.

Á

A fenykpek magukért beszélnek! Itt já a látható az alsó tőr fapasztájának eredeti sz-ne is. (A sárga nyila mutatják az idegen diszeket.) Gy nem.

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 rántoztem, hanem kizárólag is. Ki kellett volna dobni, de miután én mindent megtartok, később felhasznál egy olcsó, mondhatnám szőgyenletes viking hajához. De a megrendelés elrejtett 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, ezért verem a kettőt, mert szerencsére jó minőségben kaphatók, meg a horgoláscárnákat is fel lehet használni. Csak a 2 nál vastagabbakat kénytelenül magam sodorni.) (Tuning19) A blokkok kimondottan elfogadhatóak voltak, kénytelenül (furcsán) az ejtőkétféle blokkjai voltak igazán szépen megcsinálva, igaz, furatok nélkül, csak elrejtve, de a kifogás nem volt probléma.

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

A vitorlarudakat két részből kell készíteni, a tetejét után mindkét rész egyik oldalát a megfelelő hosszban kissé laposra kell csiszolni, hogy egymáson felfekedjenek, s aztán össze kell ragasztani, helyenként szálakkal meg kell erősíteni, s aztán fekete festéssel festeni. Festés után megfelelő távolságban 0,5-1 mm fekete (nem világos és nem barna!) kétféle menettel fészkelni. (Tuning21)

De azért a győzelemes árbocfejekbe a csigák nyálását kimartam, s a kádát esztergált csigákat szereltem be a helyükre. (Tuning20)

Most kell (legalább az egyik) pumpa karját a fűrészes erőtteni, ez az ön. Árbocpumpa.

Á

-

Pumpa

- â€œDugattyóráda
- Kar
- Házáskészítés
- Kartartás készítés
- A â€œ ríngatás â€œ készítelek
- Fedélzet
- Árboc

Â
Â

- Fűrbo
- Pupa
- Pumpakar a fűrboakra akasztva
- A â€œ ríngatás â€œ- készítelek (Tuning22)

A kar egyik vége egy rövid készítménydarabbal a pumpa ézbővőrdugattyójával volt összekötve. A kar másik vége a készítménydarab volt készítmény - az alsó végén egy-egy csomóval, így több ember is ringathatta, Aztán megy az ézészéskészítmény, - ami itt natúr és nem sötétbarna! - mint az Ágyba csinálás!

Valóban a latin vitorlás hajásnál nem beszélhetünk ézigazáról, Álláskészítéssel, mint a keresztvitorlázatú Ászáhol a csarnokok s a tarcsok macskafejekkel ill. Doodshoft

kengyelekkel vannak fixen rögzítve. A sebek (s a többi latin vitorlás hajás) csarnakjai csigasorokkal s pecekkel vannak a mellvéd belső oldalára - gyorsan oldhatóan - rögzítve. Az oldalkészítmény-csigasorok alsó vége, meg egy csomó más készítmény is, mint a Ghanjánál, ön.Á pecekkel (Knebel) voltak másik készítményhez erősítve, - a könnyebb és oldhatóság miatt.

Â

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

Az Indiscret-nál a kőpen ítható, az elűrboc és az orrboc készített fészéllé készítmény nem tarcs,

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

PatrÁ;cot se talÁ;unk, 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©lzet. 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©lzet:

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

A vitorlarudak alsÁ³ vÁ©gÁ©n 3 kÁ¶telet talÁ;unk. 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©ná• volt Á;tbujtatva. 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;jt. (Reep)(LÁ;sd az elÁ'zÁ' EjtÁ'blo kÁ©pet.) (Nem tudok rÁ;j magyar nevet.) A kÁ©t szÁ©lsÁ't talÁ;in 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;inak egyikÁ©n Á;tvezetve az Á;rboce 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;ig kb. felÁ©nÁ©l volt a áéžfelsÁ' karkÁ¶tÁ©lá• a rÁ°dra kÁ¶tve, innen az Á;rbocefej felsÁ' csigÁ;jinak a áéžm Á;tvezetve s az Á;rboce elÁ'tt egy csigasorral rÁ¶gzÁ-tve.

Kb. ugyancsak itt voltak a vitorlarÁ°dra kÁ¶tve a kÁ©t áéžfelsÁ' fordÁ-tÁ³á• csigasorÁ;nak 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;lyoztÁ;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 :

Kivonák : A vitorlák hátsó, alsó csőcsőn volt 2 kivonák.

Bevonák : A vitorlák hátsó ázfőggá'legesá• Áónak kb. 1/3 Ás 2/3 magasságban találunk kát bevonát. Ezek vitorlarádon a megfelelő magasságban vannak felkötve, az egyik oldalon vezetnek lefelé, Ás a vitorlák hátsó Áón (1/3 Ás 2/3) kápzett kátszemeken Átvezetve a másik oldalon ugyanott találhatók blokkokon Átvezetve a fedézetre rágzá-tve.

(Előzést, ezt előg nező magyar-tanom ! Á Talán a kápeken láthaták.)

Fogásolákátelek: Eredetileg a Földközi Ás - Arab tengeren Ás az Indiai Áceánon vitorlázák latin vitorlázatá haják nem ismerték a fogásolák káteleket. Ezek helyett tább, káláb' nagyságú vitorlák tartottak a fedézetben, illetve vitorlarakárban Ás ezeket az idájáirásnak megfelelően cserégették. Viharos idá'ben pl. a besan legkisebb vitorlájait a f'vitorlarádra kátták. Ágyá a legkisebb Ás legnagyobb vitorlafelálet kázátti arány kb. az 1:10 -hez arányt is elérhette.

Az Á Indiscret fogásolák kátelei már az Ászaki behatásra vezethetők vissza. De ellentétben a keresztvitorlákkal a fogásolák 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 szegélyktelek valamiféle hurkaszerá Átásekkel voltak imitálva! Sikerült rála a vevő't lebeszénem, megegyeztünk, hogy visszaváldi, Ás a Árájban meg egy kis felárral, Án szebb vitorlák gyártok neki. (Tunning23)

Á

Nos - modellvitorlájit sokféleleköppen Ács sokféle anyagbÁl lehet kÁcszÁ-teni. Hogy mennyi szemÁttel talÁjlkoztam Ács is! SÁjrgÁjra festett, lakkozott kemÁcnypapÁ-r, japÁjnpapÁ-r, durvÁjn szÁtt vÁjszon , sÁt festett alumÁ-nium vagy rÁcz fÁsliat. Nem beszÁlve a mÁanyag kitek vastag mÁanyag vitorlÁjirÁl!

Mint mÁjr emlÁ-tettem - ÁMÁretarÁjnyok ...Á - a lehetÁ legfinomabb (de nem ÁjtteszÁ) batisztot

teÁjban kell ÁzsÁ-nesÁ-teniÁ. (Nem fÁzni! Hideg teÁjban!) SzÁjrtÁ-tani nedvesen, vÁ-zszintes felÁleten kell. Nem szabad csavarni sem centrifugÁjni! AztÁjn vasalni. A kiszabÁjs utÁjn a 2 - 3 mm-es szegÁseket vasalÁval felhajtani, Ács aztÁjn megfelelÁ ragasztÁval ragasztani. AztÁjn a szegÁseket vÁgigvarrni. Kihegyezett, de kissÁ rÁjdiuszosra csiszolt hegyÁs s, 1B-s , HB-s ceruzÁival a sÁjvok hatÁjrait, meg a fogÁsolÁs kÁttelek sÁjvjait (ha vannak) berajzolni, Ács az Ásszes varratot gÁpen 2 mm-es ÁltÁsekkal vÁgigvarrni.

KÁzzel felvarrni a szegÁlykÁtteleket, mÁgpedig Ágy, hogy a varrÁszÁjlak megkerÁlik a szegÁlykÁtteleket, s annak a ÁmeneteibeÁ belefekszik. Nem kell ÁjtszÁrni a szegÁlykÁtteleket! Ás egyÁttal kialakÁ-tani a vitorla sarkain a fÁleket.

FogÁsolÁs kÁttelek : Egy rÁvid darab 0,5-0,7 mm-es kÁtÁre csomÁt kÁtÁnk, tÁvel ÁjthÁzzuk a megfelelÁ helyen, Á vitorla mÁsik oldalÁjn is csomÁt kÁtÁnk, Ács a hosszÁjt mÁretre vÁjgjuk. Mivel ezek a ÁcÁrnÁk ÁcÁ sprÁdek, s vÁsszevissza Ájllnak, ezÁrt kissÁ megnedvesÁ-tve ÁmÁvÁsziÁ Á-vekbe rendezve Áket mindkÁt oldalon egy csepp a vitorlÁjhoz rÁgzÁ-tjÁk.

A vitorlÁjkat rÁvid, natÁr szÁ-nÁ kÁttelekkel kÁtjÁk a rÁdra.

Nagy hajÁknÁj soha nem egy hosszÁ kÁtÁllel spirÁjisan ! Az ok nagyon egyszerÁ : Ha egy kÁtÁspirÁj egy helyen elszakadt, a szÁl semmi perc alatt lerÁntotta volna a vitorlÁjt !

Hogy a rudakra a blokkokat a vitorlÁjk elÁtt vagy utÁjn kÁtjÁk a rudakra, az elvileg mindegy, kinek hogy kÁjnnyebb.

- Csak kis hajÁkon !
- Az ÁkörtÁl a 17. sz-ig
- Kb. 1600-1850
- 1850 utÁjn un. Jackstag - ra
- A vitorlÁjk felsÁ csÁcskeinek bandÁjzsolÁjsa a rÁdvÁgekre 1850-ig
- A vitorlÁjk felsÁ csÁcskeinek bandÁjzsolÁjsa a rÁdvÁgekre 1850 utÁjn

Á

A futÁkÁttelek sÁmÁjja az olasz rajzon is kb. 90 %-ban rendben volt, eltekintve azoktÁl, amiket

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

Ez a padlón még csak elég egyszerűen megy, egy-egy csepp ragasztással. De a szegeken lethúzóknak le kell ragasztani - a modellkáttelek esetén a nézők számára a sprádság miatt ez elég nehéz. De erre is megvannak a sokféle megoldás a sokféle modellhez a káttal a káttal kikötött műszerek. De erről majd máskor.

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

Á
Á
Á

Itt meg kell jegyezni a legalapvetőbb hibákat a modellzűszűknél.

1 - A modell kikötésben vagy szélcsendben áll (vitorlával vagy nélkül) - a zűszűk furcsa módon deszkalapegyenesen vagy egy kicsit hullámosan valamilyen irányba állnak.

2 - A hajó(modell) dagad vitorlával a szélre a hajózik, a zűszűk ellenben bármilyen lobognak hátrafelé ???! Széllel szemben ? Ha a szél hátára, akkor logikus módon a zűszűknek elrefelé kellene lobogni ! Ill. mindig szélirányban ! Vagy ?

Az igazi zűszűk meglehetősen vastag anyagból voltak készíthetőek, én valójában csak érés szélben lobogtak olyan szépen. Eltekintve az ún. Flamme-kétl (nagyon hosszú vízszoncsikák) és a kócsok feljött jelzőzűszűk.

S itt felmerül a kérdés - olvastam a vitorlák - vitorlával vagy nélkül, ha vitorlával akkor dagad vagy láttá?

Ehhez illik a káttvetkezést tudni :

A kikötésben - rövid tartózkodás esetén - a vitorlák felvonták, s ragasztották. (Ez egyébként egy nehéz dolog, vitorlák felkötés lethúzóknak állapotban ábrázolni. A 14-18. százig egész máshogyan káttátt fel, mint kócsokbb. klippereknél !)

Á

Kb. 1700-ig a vitorlájkát egyszeresen csak a rudak alái káttátták. 1700 utáni a vitorlájkát a vitorlarudakra felpakolták s ott káttátták meg őket.
(Fr. 74 Ágyós Le Superbe modellján).

Hosszabb tartázkodásnál a vitorlájkát mindig leszerelték, s kitergettették száradni. Ez esetben a felső rudakat mindig főlárbocra eresztették, s az összes rudat vierkant-ba állították, azaz merőlegesen a hossz tengelyre.

Ebben az állapotban tehát a hajónk a kikötőben fog állni.

Esetleg ábrázolhatjuk még pontosan azt a pillanatot, amikor a hajó éppen hogy befutott a kikötőbe, vagy éppen egy szélcsendes zónában van, ilyenkor a vitorlájkát láttátták.

Á

De ilyenkor a felső vitorlájkát alsó alá (főtávközle, hasas vitorlájkánál) állt. az alatta avárad alái láttátták. Nem szétválasztva. De azért dagadt vitorlájkát ábrázolására is van néhány elfogadható módszer. Ehhez azonban ismernünk kell a távközle korszakok vitorlájkáinak a hasasságát ! A távközlekorban a vitorlájkát nagyon hasasra szabva, mert azt hitték, hogy a hasas vitorlájkát a szelet jobban befogják ! (Ennek persze éppen az ellenkezője az igaz ! Ez egyszeresen fizika ! Minél kisebb felületen oszlik el ugyanaz a szélnyomás, annál nagyobb lesz az adott egységnyi felületre (m²) eső nyomás, és fordítva ! Ám minél nagyobb a vitorla, annál többet kell vektorokkal számolni.) mert az alsó vitorlájkát aránytalanul nagyok voltak, káttátták is voltak kivonásokkal.

Ez a látható a káttátták.

Ez egy spanyol galeon-t ill. karrak-ot (?) ábrázol kb. 1560-ból. P. Breughel metszete. A vitorlájkát hasasságára felfelállították.

Az avasázkodok során a vitorlájkát szabása egyre laposabb lett, s a klippereknél, s a Windjammer - eknél (Sz. Szépről, - 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

- âœœ teljes hajók âœœ

A latin vitorlázkat egyszerűbb egy kicsit hasasra beáll-tani, ez álltalában jó sikerül a vitorlázód, Â©s a (hÂjtsÂ, alsÂ) kÂt csÂ¼csÂ¶kkÂ¶tÂ© (kivonÂ) megfelelÂ beáll-tÂjsÂival.Pl. ez a sebekemen a vÂ©lemÂnyem szerint jó sikerül, s vitorláz most Âgy állnak, mintha a hajók jobboldali (SB) hÂjromnegyedes szÂlben egy hosszÂ Â-vÂ± kanyart venne Âppen. Ezt a benyomást meg lehetne erÂ'sÂ-teni, ha a modell az álllvÂnyon nem egyenesen állna, hanem balra bedÂlne.

A sebek az erÂ'sen kifelé dÂ'lÂ' oldalai miatt 45 fokos dÂ'lÂ©sszÂ¶get elviselt felborulÂs nÂ©lkÂ¼l, akÂr csak mai modern jac

A keresztvitorlázknÂl egy kicsit nehezebb a dolog, fÂ'leg az alsÂ vitorlázknÂl. De ezt majd egy másik cikkben tÂjrgyaljuk meg.

Ezzel egyelÂ're befejeztem az âœœ Â%opÂ-tÂdobozok tuningolÂs âœœ -Âjt, de kÂsÂ'bb mág vissza fogok tÂrni erre a tÂ© modellek ÂpÂ-tÂ©se kapcsÂjn. De elÂ'tte szeretnÂ©k egy Âj sorozatot indÂ-tani, azoknak, akik kizÂrÂlag terv utÂjn akarnak ÂpÂ-teni. Ami sokkal de sokkal nehezebb, mint konzervbÂ'l ÂpÂ-teni. S itt elÂ'zetesen meg kell jegyezni, hogy aki terv utÂjn akar ÂpÂ-teni, annak nagyon-nagyon nagy tÂ¼relemmel kell rendelkeznie ! Heteket- hÂnapokat rÂj kell szÂjnnia a kutatÂsra s a szakirodalom tanulmÂnyozÂsÂjra. Nem akarom senkinek se a kedvÂt szegni !

MÂr emlÂ-tettem. A pocsÂkabbnÂl pocsÂkabb âœœ tervrajzokkal âœœ DunÂjt lehetne rekeszteni.

De mi van akkor, ha a rajz jó, de hiÂjnyzik a tapasztalat, az Â©vek sorÂjn Â¶sszegyÂjtÂ¶tt elmÂ©leti tudÂs? Az igazÂjn jó rajzok nem kezdÂ'knek kÂszÂ¼lnek ! Ahogy egy gÂpÂ©szmÂ©rnÂ¶knek sem kell elmagyarÂzni, hogyan olvasson egy alkatrÂ©szrajzot, ugyanÂgy egy jó hajók (modell) ÂpÂ-tÂ'nek nem kell elmagyarÂzni, hogyan kell egy metszetet vagy vÂ-zvonrajzot Ârtelmeznie ! Vagy pÂldÂjúl a rÂ©gi hajók kÂ¶tÂ©zete! A dobozok ÂpÂ-tÂ©si utasÂ-tÂsaiban olvashatÂ meg oda 0,5 mm-es kÂ¶telet kell kÂ¶tni . OK. De miÂrt ? MÂrt Âppen oda ? S márt Âppen 0,5 mm-est ?

Nem akarom az un. gyakorlati embereket megbÂntani , de sajnos elmÂ©let nÂ©lkÂ¼l nem megy !!!

Akit nem Ârdekel az elmÂ©let, az lehet hogy nagyon tetszÂ's kopjafÂjt tud faragni, - habÂr egy igazi szÂ©kely rengeteg hibÂjt talÂlna benne - az soha nem lesz igazi hajókmodellezÂ', hanem csak egy szobadÂ-sz kÂszÂ-tÂ'. Má© 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