

Az IJN Tone Áp-tÁse

Contributed by Imi
2004. October 17. Sunday 18:40
Last Updated 2007. September 05. Wednesday 21:53

There are no translations available Szerintem, aki valamilyen hajás makett megÁp-tÁsÁre vÁllalkozik, az elÁbb bele kell, hogy szeressen abba a hajásba, kÁlÁnben nem megy a dolog.

Megboldogult pannonhalmi gimnazista koromban (1981) kerÁlt kezembe Walter Lord Hihetetlen gyÁzelem c. kÁnyve. Szinte egy ÁltÁ helyemben elolvastam. KÁlÁnÁsenÁ kÁt hajás tett kÁ-vÁncsivÁ: A Yamato, amely a zÁszlÁs hajásja Yamamoto admirÁlisnak a midway-i csatÁban, Ás a Tone nehÁzckÁlÁ, amelynek a 4. sz. gÁpe kÁsve fedezte fel az amerikai flottÁt, Ás ez a kÁsÁs a veresÁget jelentette. A Yamato, mint a valaha Áp-tett legnagyobb csatahajás a vilÁg sok makettezÁ Álma Ás cÁlja. Ezt a hajás Án is sikeresen megÁp-tettem 2000 Ás 2002 kÁzÁtt. A Tone kevÁsbÁ villanyozza fel a hajás makettezÁket, pedig szerintem egy igazi csemege tÁbb vonatkozÁsban is:

- Á Sokkal tÁbb mÁlott ezen a hajásn, mint pl. a Yamato-n (nem csak a midway-i csatÁra gondolok)
- TalÁn a II. VilÁghÁjborÁban az egyik legtÁbb Áles bevetÁst megÁrt hajás volt (nem sima konvoj kÁ-sÁreték Ás hasonlÁ feladatok, hanem bomba Ás lÁvedÁk-zÁjporban vÁgrehajtott kÁldetÁsek)
- KÁlÁnleges forma ill. elrendezÁs.

Á

Ha jÁ emlÁkszem, mÁg 1996-ban akadt a kezembe a Fujimi 1/700-as Tone makettje. TermÁszetesen azonnal megvettem, mÁr csak azÁrt is, mert 680.-Ft volt az Ára (Ma kb. 4500.-Ft). 2002-ig kellett vÁrni, hogy a makettet igazÁn elÁ vegyem: a vÁgsÁ lÁkÁst a mosonmagyarÁvÁriak kiÁ-rÁsa adta meg, akik (megkÁsve ugyan, de) a midway-i csata 60. ÁvfordulÁjra kÁlÁn kategÁriÁt hirdettek repÁlÁknek Ás hajásknak a 2003-as versenyÁkre. Na, - gondoltam - ha valamit Árdemes kiemelni Ás megÁp-teni ebbÁl a nagy csatÁbÁ, hÁt az pont a Tone! Azonnal neki is lÁttam (2002. no a munkÁnak. TehÁt Án az 1942. jÁniusi Állapotot igyekeztem elkÁszÁ-teni. RÁadÁsul jÁ rajzok is Álltak rendelkezÁsra a lengyel Profile Morskie sorozat jÁ voltÁbÁ. Nagy segÁ-tsÁgemre volt egy internetes oldal is: Itt jÁ 3D-s szÁmÁ-tÁgÁper grafikÁkat talÁlhatunk ehhez a hajÁshoz. NÁhÁjny fotÁmaratÁst is be kellett szereznem a Gold Medal Models-tÁ: kifejezetten japÁn nehÁzckÁlÁkhoz kiadott kÁszlet (A Toms Modelworks kÁszlete azÁrt jobb, mert vÁkonyabb Ás 4 katapultot kapunk, Ágy 2 db. kÁszletet tudunk belÁle feljavÁ-tani!), ill. horgonyok, kÁbeldobok kÁszletei.

Amikor a hajás komolyan megvizsgÁltam, majdnem elsÁrtam magam: jÁformÁjn csak a fÁ darabok mÁrete Ás formÁja stimmel, semmi mÁs. Az alkatrÁszek kidolgozÁsa elnagyolt, az illeszkedÁsek pontatlanok, mindenÁtt beszÁ-vÁsdÁsok Ás sorjÁk rÁadÁsul a hajás az 1944-es formÁban adtÁk volna ki, mÁgis pl. a hozzÁ adott repÁlÁ-kÁszlet inkÁbb 19 idÁzi. A minÁsÁg tehÁt minden szempontbÁl igen gyatra. (Ma mÁr tudom, hogy az Aoshima gyÁrtja mÁg a TonÁt ebb mÁretÁrnyban, sokkal jobb kidolgozÁssal, csak nÁlunk nem kaphatÁ) Az elsÁ sok utÁjn nagy elhatÁrozÁssal Álltam neki a munkÁnak. HajÁst: Az elsÁ dolgom az volt, hogy mindent lecsiszoltam a hajás fedÁlzetÁrÁl, mert pl. a táfedÁlzet oda nem illÁ kÁrÁcskÁit csak Ágy lehet eltÁvolÁ-tani, azutÁn 2000-es papÁrral felpolÁ-roztam, Ás Ájra kÁrtam a linÁleumok illesztÁseit. EzutÁn a hajÁst ablakait kifÁrtam, ill. a felesleges ablakokat eltÁmÁ-tettem. A hajÁst oldalÁjn lÁvÁ torpedÁ-vetÁnyÁ-lÁsok Áresen tÁjtongtak, ide egy mÁsik kÁszletbÁl megmaradt Ás nÁmileg ÁtalakÁ-tott vetÁ ragasztottam be. A hajÁst oldalÁjn kÁrbe egy nagyon jellegzetes vezetÁk fut vÁgig: a mÁgneses aknÁk tÁjvoli felrobbantÁsÁt szolgÁlta. Ezt 0.3-as rÁzdrÁtbÁl csinÁltam meg, a felfogatÁsÁt, pedig 0.1-sbÁl. A horgonyokat ill. ezek lÁncait maratÁsbÁl kÁszÁ-tettem. A fedÁlzet csÁszÁjsgÁtlÁs lemezei Tip Top gumiragasztÁs alufÁlÁjÁbÁl szÁrmazn hÁtsÁ repÁlÁ fedÁlzet sÁ-nrendszerÁt is pÁtolnom kellett a lecsiszolÁs utÁn: 0. 1-es alu lemezcsÁ-kra ragasztottam a 0 as rÁzdrÁt pÁrokat, majd ezutÁn a fedÁlzetre ragasztottam. Egy sÁ-nvÁltÁt is pÁtolnom kellett. RÁzdrÁtot egy hengere testre feltekertem, elvÁgtam. Ágy egy csomÁ gyÁrÁcskÁt nyertem. Egyet szÁpen rÁragasztottam az alu lemezre, kÁrt vÁgtam Ás elcsiszoltam Ás a helyÁre ragasztottam. (Az alu lemezt nagyon ajÁnlom mindenkinek, mert kÁnnyen csiszolhatÁ, alakÁ-thatÁ, vÁghatÁ Ás a pillanatragasztÁ jÁ fogja. Áon kiÁrÁlt sÁrÁsdobozok kiegyengetÁsÁvel szoktam hozzÁjutni.) A táfedÁlzet sÁ-nrendszerÁt egy rÁmpa kÁrti Ássze a fÁ fedÁlzet sÁ-njeivel, amiken a repÁlÁgÁ

mozgatták. A maketten ezt persze egybe állították (még az Aoshima gyártmányján is), a valóságban ez egy jó vastag lemez volt, amit egy rácsszerkezet tartott.

Természetesen az eredetit eltávolítottam, a lemezt a sá-ekkel kárlal elkészítettem. A rácsszerkezetet úgy csináltam, hogy elá'szár az oszlopok helyeit kifártam 0.3-as főrálval, beleragasztottam a rózdrát-szájakat, majd a váltát (lent) és a f'fedőzetet (fánt) rózszótosan állsszekálltállttem 2 db dráttal az oszlopok mentén. Az oszlopok felesleges részeit levágtam. Ezután már csak a merevítőseket kellett beragasztani. Aztán már csak, mintegy tét, rá lehet ragasztani a lemezt a sá-ekkel. (A ragasztás a fedőzet festése után ajánlott a maszkolás és más hasonló dolgok miatt.) A hajónak sok, kárlalnbáz' mőretá± szellő'z'je volt: ezek csállveit rózdrátbál (a fedőzetbe belefő'va ill. ragasztva), a fej rózszót szirol lapbál (0.3) kőszítettem. Vőgál nem szabad megfedkezni a fedőzeti nyál-lá'szárál és a kárlalnbáz' tálrolá' dobozokrál, lál'szertartá'král. A nyál-lá'szárálkat alu lemezbál kőszítettem, mál-g a kárlal dobozokat szirol lapbál kivágtott csál-k feldarabolásá'val és beragasztásá'val jeleníttem meg, a rajznak megfelelően. Ne feledkezzélnek meg a kárlalnbáz' kál'beldobokrál sem. Ezekhez á'rdemes maratást beszerezni. Figyeljélnek arra, hogy a Tone dobjain csávő'karok is voltak, ezt nagyon szőpen meg lehet csinálni 0.2-es rózdrátbál. Magát a dobot hőzött szálbál kőszítettem, amire 0.1-es dráttot tekercseltem fel és utállag ragasztottam be a helyő're. A hajó elá'fedőzetén tá'roltak nőgy darab un. paraván-t (nem állsszekeverendá' a kállz nyelv paravánjálval!), amelyeket a rállgztett akálk ellen használták és szinte minden korabeli hadihajó fedőzetén volt ilyen alkalmatlóság (pl HMS Warspite, KM Bismarck stb.). Ez eredetileg egybe volt állntve a fedőzettel, de én lecsiszoltam annak idején. Most tehát újra kellett á'ket (4 db.) gyártanom. Hőzött szálbál, alu lemezbál, róz dráttokbál alkottam meg á'ket.

{mospagebreak title=Kőpek az elkőszítél hajórá'}

Kőpek az elkőszítél hajórá'.

Á

(folyt.kállv.)

{mospagebreak title=Parancsnoki torony}

Magát a rácsot 0.2-es drótból hajlítottam és ragasztgattam egymásra. Járt kis térelmérések volt Ezenkivál el kellett még készíteni a kármány két oldalán lévő rácsos tárolókat, ahol fa gerendákat és időnként a hidropil szűrőnyit tárolt. Itt is a szokásos korlát-pá-tá' mádszeremmel dolgoztam: 1. lyukak fúrása 2. félgyáleges drótszalag ragasztása 3. vízszintes szálak felragasztása 4. a felesleg lecsipegetése. A tároló alatt helyezkedett el a kétoldalt két nagyretes szellőző, ahol a kazánok a friss levegőt szűrték be. Természetesen ez is csak egy felmérés anyag volt. Kireszeltem a helyet, hátfalat ragasztottam neki, a lamellákat vékony trafélemezbe készíttetem el, amelyet a végén csiszoltam, hogy sámban legyen. A keretet drótból hajlítottam és ragasztottam rá. Ezután még visszavolt néhány látra, korlát ajtó, amik a Gold Medal Models maratásai szűrmaznak. Munka közben megfogadtam, hogyha elkészülök, megismerem a beépített plusz alkatrészek számát. Hosszas és távolsági úton a végén a végredmény 365 volt. Hm eredetileg csak 3 db alkatrészből indultam ki.

{mospagebreak title=Az úrbocok építése}

Az úrbocok építése

Á

A japán haditengerészet példaköpe a Royal Navy volt. Első dreadnought-pusó hadihajójukat is Angliából rendelt (IJN Kongo), amit aztán sikeresen le is koppintottak még 3 példányban (ill. a többi nagy hajó is ebből kiindulva építettek). A tripod úrbocot, mint elemet innen vették át és alkalmazták elá szeretettel. Ez a fajta háromlábú (=tripod) sokkal stabilabb és strapabórbóbb volt, mint a hagyományos úrbocok. A Tone elá- és fűűrboca is ilyen pusó volt; rácsszerkezettel megerősítve pedig majdnem úgy nézett ki, mint egy mai nagyfeszültségű villanyoszlop. Az úrbocok lábai természetesen jóval vékonyabbak voltak, mint a szokványos úrbocok esetében. A készletben található imitációs durung- vastagok és elnagyoltak voltak. Ha már egyszer annyit kénytelenem pl. a kármány feljavításával, nem csaphatok agyon az egészettel ezekkel gondoltam magamban. Elhatároztam, hogy drótból a két oldali káosz-tek. De hogy induljak el??? Némiképprengés után fogtam egy sztirol lapot és kimártam rá az elűrboc három lábának helyét, mintha a hajó, amire kerül. A kijelölt pontokon kifúrtam és beleragasztottam az úrboc leendő szűrőit 0.4-es dróttal személynében. A megfelelő ponton aztán fűszeragasztottam őket, és már kész is volt az úrboc váza, már csak a készletekkel kitölteni kellett: a keresztmerek-tések 0.2-es drótból készülték. Azt az órát megjegyzem, hogy jó rajzolóknak ezt szinte lehetetlen hitelesen elkészíteni. Sokszor le kellett mérgetni a félméter hosszokat és szűgképről jadasul még a maketthez is hozzá kellett próbálni. Amikor ezt mássoknak elmondtam, azt mondták, hogy a k ezt nem tudják megcsinálni. Dehogynem! Egyáltalán nem volt olyan vésszes. Egy-egy hát alatt készült el a két úrboc. nagyon megörtem! Az elűrboc igazából két darabból áll, mert a középsőn ott volt egy öngyógyító rüdiásfűlk megterte a szerkezeti egység), amelyet alu lemezbe alakítottam ki. A felső részt is az alsó darabbal megegyező módon készíttetem el. A felső részbe két elűrenyőre kart ragasztottam, mert ezek tartják majd a jelzőszálakat a két tároló. A karok alsó részén lévő járőrök hajsúlyból készülték. A hűtsz (fű) úrboc egyik lábát a vettem (ennek a méretei meg is feleltek a valószínűságnak), mert ide csatlakozik majd a daru. Ezen is volt egy félke a darukezelő de ez háromszögletű volt, így itt nem vettem két darabra az úrbocot. A három láb találkozási pontján volt egy kis úrbocokosúr, ami alu lemezbe hajsúly-korlátokkal készült. A keresztirányú ez alá ragasztottam. A tetejére pedig azt a jellegzetes pagoda-szerű formát biggyesztettem fel. A fűűrboc kész-tésszerűl van a legteljesebb fotósorozatom, ami lámpásenként mutatja be a félméter méretű fűűrisokat. Amikor így elkészültem velük, levágtam sztirol lapról (kártevőmváigás csipesz) és felragasztottam őket a hajóra. Először persze csak az egyik lábát szabad rüggz-téni és csak a pontos pozícionálás (előírás, hájtulrás) jóle kell ellenőrizni!) után a többi.

{mospagebreak title=Egyéb rjcsszerkezet± szerelvnyek I.}

Egyéb rjcsszerkezet± szerelvnyek I.

Á

A kőrt rbocon k-v¼l mőg j³ nőhny rjcsszerkezetes szerelvnyt találhatunk a Tone fedőzetőn: 2 db reflektor a kőmőny mellett; 2 db ősz³talptart³ Állvny szintőn ugyanitt; 2 db katapult a haj³ kőrt oldalőn ős a daru. Az ilyen alkatrészek a kőszletekben Általában egy egybeűntűtt darabkőnt jelennek meg, jobb esetben fotómaratjssal lehet helyettesíteni. De csak jobb esetben. A kisebb alkatrészek rendszerint elker¼lik a maratjssok kősz-tűinek figyelmő, k¼lűnűsen, ha egy Általános feljav-tű kőszletet alkotnak meg, ami sok haj³t tart szem elűtt. Hiába volt meg nekem Gold Medal Models japőn nehőzcircűlű³khoz kősz-tű maratjssa, ebben csak a katapultokat ős a darut hasznűljhatjuk a Tonőhoz. De mőg ezek miatt sem bűzhatjuk el magunkat tőlsűgosan, mert ha alaposabban szeműgyre vesszűk űket, bizony mőg ezek is feljav-tűsra szorulnak. A reflektorűllvűnyt ugyan egy darabka tűműr műanyag forműjűjban mellőkelik fujimiő, de az ősz³talptartűkkel se űk, se Gold Medals-ő (GMM) egyszerűen nem is foglalkoztak.

A daru

A Tone darujűnak hűromfőle funkciűja volt: kikűtűkben a hadfelszerelősek bepakoűsa, a motorcsűnakok vű-zretőte ill. visszamelőse, ős a hidróplűnok vű-zrűl valű beemelőse. A daru teste oldalrűl tűműr acőllemez, felűlűlű ős rjcsszerkezetes.

Ez nagyon jűlűlűtszik az archűv felűteleken is. A Fujimi Által kű-nűlt műanyagűmbűűt őbűl dobtam. Hiszen itt a nem maratjss a GMM-tű!!! Aztűn koppantam a maratjss is rőszben hibűs: a darutest oldalrűl űt van tűrűve szőp naagy lyukakkal. De hiszen az eredeti nem is ilyen volt!!!

Az nem volt űttűrűve, kikűnnyű-tve! Csak az alul ős felűlűlű ővű keresztmervű-tűses rőszek jűhettek szűba. Most r csinűljak??? Kősz-tűetek űjat, saját magam. A meglűvű rajzok alapűj kivűgtam alulemezűl a daru oldalsű, tűmű lemezűt, tűbbszűri prűba ős mőricskűlű ős utű finoműtgattam, csiszolgattam, amű-g a megfelelű forműt nem nyű kőrt pőldűnyban. Aztűn az oldallemezeket űsszeragasztottam pillanatragasztűval a maratjss rjcsszerkezetűvel ős kű is lett a hitelesebb daru. Ugye, milyen egyszerű?! S vűgűlű persze a ragasztűsnűl őrdemes egy kicsit megcsiszolni is. Az akasztűhorgok a GMM kőszletűbűl szűrmaznak. A csigakerekek a GMM egy műsik maratjssűbűl, a kűbeldobok kőszletűbűl lettek kiemelve. A drűtkűűteleket 0.1-es rőzdrűttal imitűltam.

A Katapultok

A japűn circűlű³kon szinte kivűtel nűlkűlűlű kőrt katapultot hasznűltak a haj³ kőrt oldalűra telepű-tve, hogy mindenfő szőlben lehetsűges legyen a hidróplűnok indű-tűsa nagyobb írűnyvűltoztatűs nűlkűlűlű. A kőszletben itt is persze egy

egybeállított mûanyagot kapunk ajánlókba, amit érdemes elfelejteni. Gondoltam, most aztán tényleg hátradőlhetek mert első ránézésre teljesen járt a katapult GMM általi maratása. Sajnos azonban az a fránya tolmács kimutatta, hogy katapultnak ugyan járt a hossza, de a szélessége kicsit nagyobb a valóságignál. Így ezt a részt is dobni kellett, és alulemezből lehetett helyette másikat készíteni. Ez azonban még nem minden: az alsó rész egy tekintélyes darabjának cikk-cakk merevítést kellett pótolni,

Mert ezt nemes egyszerűséggel áresen hagyták a maratás készítői. A felső részen pedig a sántát is egyből rá kellett megjeleníteni. A sánta rózsdákból, a tálbibi alulemezből készült. A belső szerkezeti egységeket, a munkahengerekkel és csigákkal nem foglalkoztam, mert szerintem ez teljesen felesleges ennél a műretarúnál (Az 1/350-es Yamato-nál azonban ezt is elkészítettem). A katapult elején levő csigát szintén a GMM kájbeldobos maratásából vettem.

{mospagebreak title=Egyéb részsszerkezet és szerelvények II.}

Egyéb részsszerkezet és szerelvények II.

Reflektorállványok.

Ezek a komó nyakat oldalán helyezkedtek el, a három láb között az egyik a komóny oldalsó felépítő-támaszkodott, a másik kettő pedig a fedélzetre. Itt is a mûanyagot szépen fűrettem. Az állványokat az árbocok esetében alkalmazott módszer szerint készíttettem el. A nehézséget a rendkívül kis méretek garantálták. Magam platformot alulemezből alakítottam ki. A korlátot először maratásból igyekeztem kialakítani, de nem tetszett az eredmény. Így inkább sajátot készíttettem. A korlátoszlopokat L alakra hajlított rózsdákból csináltam meg, az L alsó részét a platform aljához ragasztottam. Nem akartam ugyanis ebbe a mértékűre belefurkálni, elég ugyanis egy hajszálnyit távolítani és már el is van rontva. Végül 0.1-es drótot felcsavartam egy fólia szűrőre, majd elvágva a tekercset karikákat nyertem. Ez lett maga a korlát. A felesleges részeket a mûvelet végén lecsipkedtem. Ezután a kárpótlást csipesz-levéltem a sztirollapról. A festés után fehérre festett alufóliából csináltam meg a vízálló ponyva imitációt. Végül az egészét a fóliaszárakkal együtt ráragasztottam a komóny oldalsó felére. Utánaján nagyon sajnálom, hogy a reflektor-állvány elötti ívelve szinte teljesen eltakarja annak rúcsos mivoltát

Ászálpárt állványok

A hajón a bevetési kárpótlásig a repülőket felig készíttelve tárolták a fedélzeten (nem volt hangár). Az ászálpárt a szárnyakat is leszerelték, és kárpótlást tárolták. Erről a szerelvényről sokáig nem is volt igazán tudomásom, amíg archív felvétel nem bukkantam rá: a Mogami osztályú Suzuyán egészen kivehető ez az alkotmány. Sajnos a lengő anyagom se sokat állt vele: az általános vonalrajzon még kivehető egy kicsit, de máshol nem foglakoznak vele kárpótlás. Aztán az interneten Ed Low nagyszerű 3D-s grafikái segítettek a további felépítésben. Jobb hájján ez lett a kiindulópont. Először a könnyű sztirol lapon kijelöltem az oszlopok helyét, kifűrtam, s 0.2-es drótot ragasztottam bele. Aztán bejelöltem az egyik szélső oszlopon a magassági pontokat, ahova a keresztudak járnak. Á Ugyanabból a drótból készült el a keresztud is. Előbb a megjelölt pontokhoz ragasztottam őket, aztán szemre vízszintesen a tálbibi oszlophoz is. A kilógó darabokat a végén lecsipkedtem. Először arra gondoltam, hogy levágom az egészét a sztirolról, aztán láttam, hogy ágy baj lesz. Ezért aztán az oszlopok mentén szépen kárpótlást ragasztottam. A festés után felesleges ászálpárt, ami a készletben volt, IJN green és gray színekre kipingálva beragasztottam az állványba. (Az elkészült hajó készült készletben is járt a írtak.) Ezután foglalhatta el mûvelet helyét a komóny mellett.

Az állványok

Á

A washingtoni flottaegyezmény nem csak a kék vízben 'egység'ek számít, de víz-zkiszorításait is korlátozta: Ágy-cirkálókat víz-zkiszorításuk elvileg tízezer tonnájában lett maximálva. Persze a császári haditengerészet ebből a legújabb igyekezett kipurítani: eleve újit ívegtoronyban gondolkodtak és tíz nehézcirkálóban. Ezenkívül a nagy sebességű kapott elsőbbeket. A hajótestet a legkevesebb páncéllal és szerkezeti egységgel látták el, mert itt akartak spórolni, hogy az első-részeknek megfeleljenek. Ráadásul kezdetben a nehézcirkálókat csak a nagy sebességű mészárlókat és 155mm-es ívegtornyokkal látták el; és ezzel a fegyverzettel nem volt probléma. Az első-részek felépítésük utján ezeket a tornyokat gyorsan kicserélték a hűvös hajtott 203mm-esekre. Az első részük aztán elkészítették az illetékeseket: a nagyobb ívek oldalsortól az esetében nagy fokban elcsavarták a gyenge hajótestet a nehézcirkálókat viszonylag nagy területen szórásba csapdtak be.

Vagyis nem volt elég hatékony a sorozat. Ezt végül is úgy oldották meg, hogy az egyik első tornyot újítáiban megmészték, és kisebb lett a csavarodás és vele a szórás is. Tehát az újítást a gyenge ívegtornyot igazán sorrendben kihasználni a nehézcirkálókat. A Tone tervezésénél ezt a szomorú tapasztalatot figyelembe vették, ezért döntöttek úgy, hogy egy toronyra eleve lemondanak és a többi négyet pedig az első felületre helyezik, a barátságos kellően meg is erősítik szerkezetileg, ráadásul a súly is lehetett tartani. Az eredmény nem maradt el: a csavarodás megszűnt, és a térfogat is jóval pontosabbá vált. Bizonyosra is ez a felület is, ami a Tone testvérhajóját, a Chikumát ábrázolja (a fehér kékben), amint a leyte-i csatában a Gambier Bay-t látta. Megfigelhetjük, hogy a ívegek viszonylag kis területen csapdnak be, vagyis a térfogat milyen pontosan lehetett irányítani a Tonóra és a Chikumára. A Tone hármas íveggel rendelkező 1942-ben: 8 db 203 mm-es nehézcirkáló négy ívegtoronyba építve az első felületen (ez a fegyverzet); 8 db 127 mm-es ívegtorony a hajó hátsó részén (két íveg egybe építve); és hat db 25 mm-es iker ívegtorony a hajó hátsó részén. (Később ezen annyit változtattak, hogy a 25 mm-es géppuskák számát jelentősen megnövelték a támaszpontok leállítására.) Sajnos itt is minden drasztikus átalakításra szorult. Vagyis a készletben található fabatákat sem értek: a legnagyobb baj az alakszámmal van; pl a 127mm-es ívegtoronyok ívek pajzsa szinte nem is hasonlít az eredetire. A fegyverzet se sokkal jobb. De most aztán tényleg mit csináljak!?!? A megoldás végül is az lett, hogy megvettem a Tamiya új, 1/700-as Mogami készletét. Az itt adott ívegtornyok elméletileg pont olyanok, mint amiket a Tone is hordott (meg a többi korabeli japán nehézcirkáló) és szinte teljesen hitelesek. Gondoltam egy nagyot, és kivettem ebből a készletből a fegyverzet ívegtornyokat ill. ívegeket (már csak az új is, mert a hajóhoz összesen négy ívegtornyot mellékelnek, de csak három kell), ugyanígy a 127 mm-es ívegeket és azok pajzsait. A legkisebb ívegtorony ívegeket pedig a White Ensign Models fotomaratásból szándékoztam megépíteni.

{mospagebreak title=A fegyverzet ívegtornyok}

A fegyverzet ívegtornyok

Ezekből két darab volt: 2 db vízmozgató és 2 db vízmozgató nélküli. A legújabb munkát a két vízmozgatóval rendelés adta, kék vízben is a felső pozícióban lévő, mert erre még az antennatartás állványt is el kellett készíteni. Alapvetően a feljavítást véggeztem mindegyiken: 1. kicseréltem a ívegcirkálókat injekciós tű-darabokra; 2. korlátoztam az ívegtorony tetejére.

- A ívegcirkáló cseréje: a méretekből kiszámoltam, hogy a 0.6-os kék csúvástagság lesz a leghitelesebb. Számításaimat a Tamiya készleten mért adatok is igazolták. Úgy levágtam az eredeti ívegcirkálókat újítottam és a csúvek helyén, tükörben kifertam 0.7-es fűrészvel. Mini gyorsvágó flex-szel levágtam az injekciós tű-darabot és beragasztottam a fűrészlyukba pillanatragasztóval. A két csúvát kék vízben minimális hossz-eltérést csiszolással egyenlített ki.

- Korlátoltan a torony tetején: 1942-ben a fegyverzet ívegtornyok tetején korlát volt. (Később ezt eltávolították az antennarendszerrel cserélték le.) A rajzok alapján kimértem az oszlopok helyét, kifertam 0.2-es fűrészvel és ilyen

vastagságú rőzsdrtöt ragasztottam bele. Utána bejeltem filccel a víz-szintes korlázt magassági pontjait tolmár után (egy pontból kiindulva szemre dolgoztam). Ezután felragasztottam magát a korlázt. Végül azzal a bizonyos kártrámvágás csipesszel levagdostam a kárllás, felesleges darabokat. Ugyanezzel a módszerrel kőszőlt el a felső lővegtorony tripod antennatartója is. Némelyik torony oldalán lőtra is volt, ezt is elkőszőtettem maratás segősvel. A torony kárzépőn elbővő periszkóp picinyke fej rőszőtt is pőttam. A tővmő's tornyokon hő kilőpő, ős lőtra is volt. Ezeket is sikerőlt felragasztani. Sokat gondolkodtam, mivel imitőljam a lővegtorony oldalőnak felső rőszőőn kárbefutő szellőzőnyő-lőisokat. Végül 0.3-as alkoholos filccel jelenőtettem meg (a toll is Mitsubishi győrtmőny volt, akőr az eredeti Tone) Itt azonban a legnagyobb kihővőst a felső torony tetejőre festett japőn zőszlő (a midway-i csata idejőn a japőnok mőg szilőrdan hittek lőgi főllőnyőkben) jelentette: a kőlőnbőző főzisokat nagy kellett talőlni, hogy minden klappoljon., mert ugyebőr a felsőgjel főllő kerő majd az antennatartő őllvőny. Ez az őllvőny, no meg a korlőit is mőir nem teszi lehetővő a zőszlő szőrőpisztollyal valő festőőtt ős az ehhez tartoző maszkolőst. Végül az elkőszőlt lővegtornyokat fixen beragasztottam a helyőkre.

A 127 mm-es lővegek

ő

Ebből a lővegből ősszesen nyolc db szolgált a hajőn - mint őltalőban a japőn nehőzckőlőkon fő feladatuk pedig a lőgelhőrtőis volt. Az iker lővegek kezelőit lővegpajzs vődte. Sajnos ezeket is főre tehettem, mert egyőltalőn nem vő forma-helyes, rőadősul a lővegcsővek is tő tővol esnek egymőshoz. Szerencsőre a Tamiya kőszletőben ezek is nagyon szőpek, akőr csak a fő tornyok. Azőrt csak őgy, egy kicsit ezt is feljavőttem: a lővegcsőveket 0.3-as injekciőstő-darabokra cserőtem. A pajzs oldalain lővő rőjcsot ős lőtrőjt maratősbő kőszőtettem el. Belő a lőzővőjratőit is imitőltam. Hogy ezek a lővegek a kőzdelem hevőben vőletlenő se tegyenek kőrt a sajőjt hajőjuk felőpőtmőnyeiben, ezőrt lőveghatőrolő korlőtot őpő-tettek mellőjők akőr csak pl a Yamato esetőben. Ezeket drőtbő kőszőtettem el.

A 25 mm-es iker gőpőgyő

ő

Ezekből ősszesen 6 db volt 1942-ben a hajő fedőzetőn. (A kősőbbiekben szőmukat alaposan megnőveltők!) A kő őltal kő-nőlt durva mőanyagdarabokat termőszetesen itt is dobtam. Mivel azőrt ezek előg kicsik 700 szorosan lekicsinyőve, mőg a Tamiya őltal adott darabok is durvők ős elnagyoltak. Hőla Istennek, ős segő-tő barőtaimnak, sikerőlt a White Ensign Models idevőgő maratősbő megcsinőnem. Azt azonban őlmomban sem gondoltam volna, hogy a hajő őpő-tőőnek talőn legnehezebb fejezetőtt jelenti majd elkősző-tőő. Pedig igaz! Pőratlan lelkiertő őgyessőg kell a morzsa nagysőgő rőzsdarabka 16-szor valő meghajtogatőshoz! Kőlőőnben 3 darabbő őll maga maratősbő: 1. forgő platform 2. lővegtalp 3. lőveg. Ezt a tőmőny iszonyatot a lővegtalp szolgáltatja. Egy ilyen kis bigyőtt 1-1 ős 1 őrőjig hajtogattam. Naponta csak egyet voltam kőpes belőle megcsinőlni. Szőrnyő volt. Amikor a modelwarships.com oldalon is bemutattam a hajőt, valaki rő is kőrdesztett, hogy milyen volt ezzel a maratőssal dolgozni. Gondolom, volt mőir hozző szerencsője.

ő

{mospagebreak title=Csákak}

Â

Csákak

Â

A Tone fedélzetén összesen 8 db csákak kapott helyet. Ezek közül 4 motorcsákak volt, amelyekből kettő parancsnoki (egy a tengernagy számára, egy pedig a kapitánynak fenntartva), kettő pedig standard, legényeségi. Nagy csákak hagyományos evezés kivétel volt. Archív-fotókon láttam, hogy az erős hullámszélés a mostoha időjárás miatt a hagyományos evezésűket leponyválták, hogy a csákak ne teljen fel állandóan vízzel. Így ezeknek az elszállítására viszonylag egyszerű feladatot jelentett: lecsiszoltam a sorjákat a csákaktestekről, befestettem őket, aztán fehérre festett alufóliát ragasztottam rájuk, ezzel imitálva a ponyvát. Egy kicsit zavart, hogy nincs kormánylapjuk, úgyhogy ezt is pótoltam. A nagyobb kihívást a motorcsákak jelentették. A nagy motorcsákakat a hajtás felépítésénél mellett helyezték el kőtoldalt, úgy, hogy a kőt standard motorcsákakra helyezték a kőt parajárgányt, így ezek voltak felül. Ebből adódóan a kőt parancsnoki motorcsákakat kellett a legjobban kidolgozni. Pótolni kellett a kormánylapot, a csavart, szellőző kőt, kapaszkat, a lobogót és egy nagy mentőív. Ez utóbbi úgy készült, hogy 0.3-as drótot felcsavartam egy 0.6-os főrészre, aztán a kapott spirált alul elvittem szikával, s végül az egyik kis karikát kisimítottam egy félveglapon egy májsik lapos tárgy nyomásával. Az utaskabinon egy ricsos valami volt, ezt is imitáltam drótdrót segítségével. A parancsnoki motorcsákaknak volt egy árboca is, de ez valószínűleg leszerelhető volt, hogy ne akadályozza pl. a vízbejutást és a hajtás se hiszem, hogy helye lett volna egy felesleges póznának. Így ezt nem készíttettem el. Hogy a kőt beavatkoztassak kőnnyebben elvégezhessem, a csákakba alulról belefartam és egy 0.5-ös drótszálát ragasztottam bele. Ennek fogva a kezeléssel járóval kőnnyebb lett; a festés után pedig egyszerűen csak lecsipettem a drótot, helye természetesen alulra került és így nem látható. Más hasonló apróságoknál is árdemes - ha lehet - ilyen nyelet készíteni; nagy megkönnyítést a munkát.

Â

Â

Repülőgépek

Â

Azt már korábban leírtam, hogy nem volt kőt hangár, így a repülőgépek a hajtás fedélzeten voltak elhelyezve. Nagytalány volt számomra, hogy a Tone hajtás repülőgépet is tudott zomlaltatni a fedélzeten. Volt, ahol azt látták, 6; volt ahol 5-ről beszéltek; volt, ahol pedig 4-ről. Ráadásul az ávek alatt a tőpusok is vízbe jutottak: kezdetben Nakajima E8N2-es duplafedelésű rendszeresítésű, később pedig a Mitsubishi F1M (szintén biplán) és az Aichi E13A monoplán szolgált a fedélzeten. De mi volt a helyzet 1942. júniusában??? Gergely Ákos barátom segítette a megoldásban: egy angol

nyelvű internetes hajás fórumon kezdett rá; a dologra az egy szaktekintély, Ed Low adta az infót. E szerint ekkor a Tonon egy db. Nakajima os hrom db. Aichi volt elhelyezve. A Nakajima kis határjáró, kis teljesítményű kicsi biplán volt, amíg az Aichi nagy határjáró, robusztus, modern monoplán. Hajákon a japánok (még pl. a Yamaton is!) egy érdekes megoldást alkalmaztak: egy s-nrendszert építettek a repülő k mozgására. Egy amolyan s-nkocsira helyezték a hidropilánokat egy adapter segítségével. Aztán ha kellett, odatöltik ennek segítségével a repülő a katapulthoz, adapterestől ájtolták a gépét a katapultra os innen indították. Na most a fotomaratásban csak a s-nkocsikat mellékeltek, az adaptereket egyáltalán nem. Egy viszont a hrom Aichi szálta elbb elerte a fedélzetet, mint a gép hasa a s-nkocsit, tehát az adaptereket nem lehetett megkerülni. Beleértam a gépek hasába, rözdröt ragasztottam belej k os ebből k szál-tettem el az adaptert. Az adaptert hozzáragasztottam a s-nkocsó s-nkocsit pedig a s-nhez. Gondban voltam az ávegezett pilátával: tbbfele megoldást íttam eddig erre a problémára. Volt, aki egyszeren lefestette fehérre; volt, aki rözdrötbe igyekezett a csupasz kabinázat elkészítésre (persze itt elv sz az áveghatás). Nekem egyik se tetszett, ráadásul az utábi nekem szinte lehetetlennek tnt. Egy vögálj mdszert eszeltem ki: a frccsánttt kabintet levígtam, helyöt lecsiszoltam. CD tok plexiból levígtam egy táglalapát, möre vígtam os pillanatragasztással ráragasztottam a levígtott röz helyöt. Ezután csiszoláppal formára csiszoltam, vögálj 2000-sel felpolíroztam. os a kabinázat??? A repülő zíd szánöt alufáira kifestettem, ebből szikötvel nagyon vökony csákot vígtam os fnyes lakkal a plexire ragasztottam. A vög pedig a felesleges darabokat a szike hegyötvel lecsáptem. Ez a mvelet természetesen csak a festös után jthetett szába, mert a maszkolászalag leszedte volna ezeket, a kis darabokat a kabintetől. A hromjáró propeller a maratásból származik, amit azöt megcsavartam, ahogy kell. A felső rözse IJN Green, az alsó pedig IJN Gray szá-neke kapott. A lakkozás eltt pedig felmatricáztam. Az egyetlen kis Nakajimán nem volt zárt kabin, de ez más nehözsögekkel rukkolt el: kb. csak fele, mint a nagy testvér, szárnyai nagyon vastagok (ezt csiszolással elökonyítottam) eacut ;s a köt szárnyat jellegzetes húzalás merevítéti, meg egy fordáto t N be áhíz hasonló dolog, ez utábi természetesen megint csak rözdrötbe k szálit el. A propeller pedig nem hrom, hanem kötjáró. A maratott propellert hrom felvíggtam os csak köt ágat ragasztottam fel, egymással szemben, kis elcsavarással. A festöse is elör a nagyoktál: felköt szán n foltos festöt kellett produkálni, alul viszont ugyanaz, mint a tbbinöt. Ászintön megvallva ezt a kicsit nagy megszerettem, szerintem egy igazi kis gyíngyszem lett a hajás tatján. Amikor mind elkészült, egy 1942. Áprilisi fotó alapján írtott rend szerint kerülték a fedélzetre, annyi kálntbsöggel, hogy a fotón a kis Nakajima van a katapulton, mág ön az egyik Aichit tettem fel, mert a midwayi csatában ezt indították el (A Nakajima a távfelderítésre nem volt alkalmas). Ha egyszer szöp vizet tudök k szálteni, akkor ebből egy pompás dioráma lenne ezzel a cmmel: A vögz hiba utalván arra, hogy a Midway-i csata idején elromlott a katapult os a felderítésöt felírás kösössel indított Tonörül, ami a csata elvesztösök egyik oka lett.