

100% papírdobozos modellek tuningolása 2. rész

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

There are no translations available. [Nézze ki, hogyan is mentheté, ami mentheté!](#)

100% papírdobozok 2. rész

[Nézze ki, hogyan is mentheté, ami mentheté!](#)

Nem győzőm hangsúlyozni, hogy a dobozos rajzok 100% papírsi 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 felcserelés. Egy olasz dobozban a német fordításban a tatra (Heck) kárvetkezésként a hajóorr (Bug) szót használják az olasz fordításban. Rengeteg baj van az ajánlott papírsi 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 áccsel 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 rosszabbul rosszabb modellek! Maradnak a múzeumok és eredeti hajók. (Lásd: Tervrajzok)

Ágy gondolom, legjobb lesz, ha példákat mutatok.

Francia sebek L'Indiscret és Le Requin kb. 1750 Ezen belül a nagy kárlétnézetű modellre fogok utalni. Az első Le Requin egy teljesen Boudriot kárlétnézetű és rajza után készített modell, az átlagos borda hajlása s beépítve, minden a legkisebb részletekig, mint az eredeti! Egy nagyszerű modell. Egy fényképen az érdeklődés felkeltésére Requin 1 -, a <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 sebek 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 modellre. Ref. modell 1 aztán kárlétnézetű - ugyanabban az Aeropiccola dobozban beépített - L'Indiscret, az enyém kárlétnézetű 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 állásze a képeket, mert ezt a képet fogom felhasználni pozitív és negatív példaként. <http://www.modelships.de/schiffsmodelle.htm> - Franz Schebecke L'Indiscret

Első dobozos sebem: Ágy nem!!!

L'Indiscret - Aeropiccola, Torino, 1:50 (A képek a harmadik rész készítőit) A rajzokat és a fekete-fehér fényképeket átnézeve, azonnal feltűnt néhány hiba. Ágy nézett ki, hogy a palánkok felgátlómbfejű (fej átmérője 2 mm) szög bordákra vannak szögelve. Csak hogy a palánkok soha nem szögve, hanem keményfa csapokkal voltak a bordákra rögzítve! Bárvebben lásd: "Hajó(modell)testek..." c. cikk 4 részét. (Készítőben) Aztán csak az ún. szerkesztési v. papírsi bordákra volt szögelve! Ez a tévhiszék kerek 5 cm! Számoljunk csak 50mm X 50 = 2500 mm = 2,5 M !!! Mi lehet volna ha a valóságos hajón is a bordák ilyen tévöltek volna egymást? Ebben a műretárnyban a bordák valóságos tévolsága kb. 1 cm. Elvileg 1 cm tévolságban kellene szögelni, s a modell úgy nézne ki mint egy szándisznál! Ehelyett (árdekeség kedvéért) a vízvonal alatti részt nem festettem, hanem jávor furnórral duplázva palánkoztam. - Á (Tuning1) a párizsi modell (kétel 4 m hosszúságú) itt járhat a facsapok nyomai.

Ennél a sebknél a tévöltek is (habár kontrollként megvolt az eredeti rajz is a párizsi múzeumban): Már a készítő palánkozás rész volt, (a palánkozásokra majd egy mássik cikkben árok) a dőlrészekkel egyétt, a modellt úgy a talpra állítottam, kivágtam az ágyónyál-lásokat és megkezdtem a fedélzet palánkozását, kárlétnézetű kifelé oldalanként csak 3-3 íc hiányzott, amikor - ársi szerencsémre - eszembe jutott, hogy egy-egy ágyót a fedélzetre állítsak! Kiderült, hogy a fedélzet keresztirányú áve a bordákra tévolságosan lapsos! Az ágyó csatlakozás gyakorlatilag lehetett kidugni! Nosza, oldalanként 3 - 3 palánkot feltűnt, s a bordákra vát kifelé mállyebbre csiszolni! Proxonnál kázzel nem is ment volna. Kázzel lehet, hogy kázzel lehet, mert árdemes magyarul, mert németül nem lehet igazán járni. Az eredeti sebeken a fedélzetnek egyébként is rafinált felépítés volt, ezt az 100%-os doboz gyártási módját a készítő visszaadni. 1 - A fedélzet gerendája és palánk 2 - Az állfedélzet A doboz rajzának fábordája Az eredeti fáborda kárlétnézetű és jártható!

A mályebbre csiszolt bordákra felraktam a mellvédig a tévöltekkel párhuzamosan a palánkokat (6x2 mm-es jávor). A fedélzet bonyolult szerkezete miatt mindkét oldalon vízgőzszárá egy-egy 5x1-es jávor ícbe kárlétnézetű álfedélzet aminek a ícei a mellvéd alá vát kárvetik. (Tuning2)

Az eredeti hajásn ezen az Álfedőzeten az Ájgyőök kÁzÁtt rÁjcsok voltak, a becsapásdáz vÁ-z ezeken a rÁjcsokon keresztÁl az alatta levÁ' valÁ'di fedőzetre folyt, s a hajásoldalba vÁjgott hÁjromszÁgÁ±, esetleg kerek lyukakon folyt ki. Amikor eveztek, a rÁjcsokat kivettÁok Áos az Álfedőzetre 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 jÁjvorbÁj ragasztottam be, a felÁleteket lecsiszoltam. (Tunning3)Az olasz rajzon ezek a rÁjcsok kb. 2 mm-nyit kiemelkednek a fedőzetzetÁl. Teljesen hamis! KÁpzeljÁtek csak el, a valÁsÁjgban ez 10 cm! Mennyit kellett volna sÁjntÁ-tani az amÁogy is szÁk helyen az ÁjgyÁkezelÁ'knek! S mennyi balesetet okozott volna! Ehelyett minden rÁjcsnak pontos lyukat kellett vÁjgni a fedőzetzetbe Áos a rÁjcsokat szintig besÁllyeszteni. (Tunning4)

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

- a szÁjmozÁjs megegyezik

1 - fÁfedőzetz2 - Ájlfedőzetz3 - rÁjcs4 - a mellvÁd takarÁlÁce

A kÁjvetkezÁ' javÁ-tÁjs ill. tuningolÁjs a tattÁkÁjrnÁl tÁjrtÁnik. NÁzzÁk meg elÁ'bb az ÁjbrÁj: A 12-es az utolsÁ bor jÁjne az alsÁ tÁkÁj (B) (ami a dÁ-szÁ-tÁsek miatt) fapasztÁjbÁl van kiÁjntve. (A fapasztá tkp. faliszt Áos mÁgyanta keverÁke, a gyanta kÁjtÁse utÁjn elÁog kemÁony Áos jÁl megmunkÁlhatÁ, de a kisebb daraboknÁl vigyÁzni kell) Áos mÁg egy 2 mm-es borÁ-tÁjs. Ennek a hÁjromnak a vastagsÁjga 14 mm, azaz a valÁsÁjgban 14X50= 70 cm! AzÁrt ez mÁj megint tÁlzÁjs!A hÁjromÁtegsorosok falvastagsÁjga volt 60-70 cm, nem az egyfedőzetzes alsÁ tÁkÁlÁ!

A megoldÁjs: A 12-es borda felsÁ' rÁszÁt az "A" vonal mentÁon le kell vÁjgni, s azutÁjn felragasztani az alsÁ tÁkrÁjt (a finomÁ-tÁjs Áos a festÁos utÁjn)! A belsÁ' borÁ-tÁjst elhagyjuk. Az alsÁ tÁkÁj elejÁbÁl is le kell csiszolni kb. 2 mm-t) (Tunning5)Ha a rajzon az alsÁ tÁkÁj kÁjrvonalÁjt megnÁzitek, lÁthatÁs hogy lefelÁ egy pÁpja van. Mivel a fapasztá szÁ-ne vilÁjgos sÁjrga, (sajnos az alkatrÁszek eredeti ÁjllapotÁrÁl nincsenek fotÁsim) gondolhatÁjtok, hogy nem passzolt az oldalak diÁ palÁjnközÁjsÁhoz, fÁjrtelmesen nÁzett ki!

EzÁrt az alsÁ tÁkÁj alsÁ rÁszÁt is a diÁ furnÁrral be kellett palÁjnközni. A pÁpos felÁleten elÁog pepecselÁ' mude megÁrte! (Tunning6)A fÁlfedőzetz megkezdÁse elÁ'tt el kell kÁszÁ-teni a mellvÁdek belsÁ' palÁjnközÁjsÁjt, berak "igazi" bordÁjkat majd pirosra festeni, valamint be kell ÁopÁ-teni a fÁfedőzetz lafettÁj. A doboz lafettÁjt fÁjÁ szÁ-vvel felhasznÁjltam, bÁj jÁl tudom, hogy a lafettÁj oldalai soha nem voltak pÁjrhuzamosak (lÁsd 1. rÁsz)! Ez sajnos gazdasÁjgi kÁnyszer volt, mert ha az ember megrendelÁsre dolgozik, egy bizonyos munkaÁrÁjn belÁl kell dolgozni, hogy megÁrje.Áogy nem! hanem Á-gy pl.

Viszont ennek ellensÁlyozÁjsÁra az Ájgyuk Ájsszes kÁjtelÁt Áos csigasarÁjt bekÁjtÁjtem, nem csak a vastag Broktau-t il fÁkkÁjlelet. Amik sokkal lÁjtvÁjnyosabbak, mint a lafettÁj oldalai. (Tunning7)NÁhÁjny szÁ mÁg az ÁjgyÁcsÁjvekrÁl.A (tkp. bronz) ÁjgyÁkat mindig patinÁjsÁ-tani kell! A fÁnyesen csillogÁra polÁ-rozott Áos lakozott csÁjvek a modellen kimondottan rondÁj. Az igazi hajÁkon - az elsÁ pillanattÁl kezdve, hogy a fedőzetzre kerÁltek - a sÁs vÁ-z Áos levegÁ', valamint a lÁporfÁst vegyi hatÁjsÁjtÁl rÁjvid idÁ'n belÁl zÁjldesbarnÁjs patinÁjt kaptak. Ez nem zavart senkit, mert mÁj akkor tudÁj, hogy ez a patina egyfajta vÁdÁrÁteget kÁpez Áos nem terjed mÁlyebbre.MÁjs a helyzet a vasÁjgyÁknÁj rozsdÁjsodÁjs miatt ÁjllandÁan egy speciÁlis, kÁjtrÁjnyos keverÁkkel kellett Á'ket festeni, ami meglehetÁsen fÁnyes feket volt. EzÁrt ezeknÁl nem hiba a modellen is Á-gy festeni Á'ket.A csÁ'torkolat karimÁjt gyakran kiverte a sÁ, ezÁrt bronz csÁjveknÁl nem problÁma, ha a patinÁjsÁ-tÁjs utÁjn a karimÁj a modellen is szÁkrÁsfehÁorre szÁ-nezÁ'dnek.A vasÁjgyÁknÁl egy idÁ'ben meg divat volt a karimÁjkat fehÁorre festeni.EgyfedőzetzeseknÁl, ahol a csÁjvek mindig ki voltak tÁve az idÁ'jÁrÁjsnak, sokszor fadugÁkat vertek a csÁjvekbe, hogy a golyÁkhoz kÁpest amÁogy is nagyobb furatot a sÁ ne marja, nÁjvelje tovÁjbb. A kaliber Áos a golyÁ ÁjtmÁorÁ'je kÁzÁjtti kÁlÁjnsÁg 5-10 mm is volt.A vasgolyÁkrÁl min kellett vakarni a rozsdÁjt, ÁjtmÁorÁ'jÁket Áos kereksÁogÁket ellenÁrizni kellett Áos be kellett Á'ket festeni.Most kell a fÁ kÁjrtÁt ÁopÁ-tett furcsa keretszerkezetet is a pumpÁjkkal beÁopÁ-teni. Áorthetetlen, deÁ a doboz ÁopÁ-tÁsi utasÁ-tÁjsÁj pumpÁj, mint kÁjtlÁbakok szerepelnek! 1 - A "keretszerkezet" aÁ rakodÁnyÁ-lÁjsokkal2 - A pumpÁj3 - VizeshordÁ4 - Konyha5 - A fÁlfedőzetz mellvÁd hÁjtulja

Ehhez mÁg kÁt megjegyZÁs:A dobozban a konyhÁjhoz csak a nÁgy falat adtÁj, s ezek bizony gyÁjngÁok voltak. Egy hasÁjbot kellett kÁszÁ-tenem, amit aztÁjn bepalÁjnköztem, majd rÁjraktam az ajtÁkat. A kÁmÁnyek is stabilabb helyet kaptak Á-gy. A konyha mindkÁt oldalÁjn voltak ajtÁk, belÁl az egyik oldalon volt egy nÁgyszÁjgletes katlan a leveseknek meg a fÁt hÁ'snak, a mÁjsik oldalÁjn egy rÁjcs sÁtÁsre. (Tunning8)-Áogy:S Á-gy nem

Az idegen sebeken is van itt egy hordÁ, de mit gondoltok, hogy mekkora " rendet" tudott volna egy a fedőzetzten elszabadult (lekÁjtetlen) 1,5 m hosszÁ Áos 1-1,2 m ÁjtmÁorÁ'jÁ±, vÁ-zzel Áoppen csak fÁlig teli hordÁ viharban a fedőzetztenni? (Tunning9)

Most mÁj lehet a fÁlfedőzetz oldalaival Áos fedőzetzeti pallÁsival, valamint a fartÁjkÁon tÁjnyÁlÁ rÁjcsos szerkezetÁ± folytatni. Itt egy hasonlÁ trÁkkÁj alkalmazunk, mint a GhanjÁjnÁl, csak nem fejre ÁjllÁ-tva, mint annÁl, hanem talpon.1 - Az alaplap (sÁly)2 - Az alaplapra merÁlegesen ÁjllÁ-tott segÁdlap (a felsÁ tÁkÁj helye mÁjgÁjtt)3 - Az ÁjltÁkÁjrt ÁlÁ

A fűfedélzet oldalának lábai az álltákrig futtatva s az álltákrig lábaire ráragasztva.5 - A poop rácsa6 - A fűfedélzet mellvédjének alsó takaró lába7 - Az alsó tákrig 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 tákrig 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 lábaiban fűszerszerzőknek egymásba építve, mert így a szerkezet merevsége nagyobb. Az eredetivel is volt!

Most berakjuk a fűfedélzet kőt első gerendáig, és a fedélzeti pallókat. A hajoldalakat az alsó dőrsfa tetejéig vízszelvényig, és a fűfedélzet alsó takaró lába és a kők cső dőrsfa kőzatti területet fekete re festjük. A testet matt lakkal bevonjuk.

Â

Folyt. kév.

Flamenco

Â