

100% papírdobozos modellek tuningolása 2. rész

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

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

100% papírdobozok 2. rész

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

Nem győzőm hangsúlyozni, hogy a dobozos rajzok összes papíros 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 papíros 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 különnyelések segítenek. 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)

Égy gondolom, legjobb lesz, ha példákat mutatok.

Francia sebek L'Indiscret és Le Requin kb. 1750 Ezen belül a nagy kárlépcsőmodellre fogok utalni. Az első Le Requin egy teljesen Boudriot kárvetkezéses 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 - 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 kárlépcső - ugyanabban az Aeropiccola dobozban beépített - L'Indiscret, az enyém kárlépcsőbeállítás 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 trehányas és lustaság (esetleg csak gyakorlatlanság) csimborassza! Hasonlóságok állászeleket, mert ezt a kárvetkezést fogom felhasználni pozitív és negatív példáként. <http://www.modelships.de/schiffsmodelle.htm> - Franz Schebecke L'Indiscret

Első dobozos sebem: Ágy nem!!!

L'Indiscret - Aeropiccola, Torino, 1:50 (A kárlépcső harmadik részét készítsük) A rajzokat és a fekete-fehér fényképeket átnévezve, azonnal feltűnt néhány hiba. Égy nézett ki, hogy a palánkok felállítását (fej átmérője 2 mm) szöveg bordákra vannak szövegelve. Csak hogy a palánkok soha nem szövegekkel, hanem keményfa csapokkal voltak a bordákra rögzítve! Bárvebben lásd: "Hajók (modell) tesztek..." c. cikk 4 részét. (Kárlépcsőben) Aztán csak az ún. szerkesztési v. papíros bordákra volt szövegelve! Ez a tévesleg kerek 5 cm! Számoljunk csak 50mm X 50 = 2500 mm = 2,5 M !!! Mi lehet volna ha a valóságos hajón is a bordák ilyen tévesleg lettek volna egymáshoz? Ebben a műretényben a bordák valóságos tévesleg kb. 1 cm. Elvileg 1 cm téveslegben kellene szövegelni, s a modell úgy néz ki mint egy sándisznál! Ehelyett (árdekeség kedvéért) a vízvonal alatti részt nem festettem, hanem jávor furnórral duplázva palánkozta. - Á (Tuning1) a párizsi modell (kárlépcső 4 m hosszúságú) itt járhat a facsapok nyomai.

Ennél a sebknél a tévesleg a kárvetkezés is (habár kontrollként megvolt az eredeti rajz is a párizsi múzeumban): Máj kárlépcső palánkozás rész volt, (a palánkozásokra majd egy mássik cikkben árok) a dőlrészekkel egyétt, a modellt úgy a talpra állítottam, kivágtam az ágyónyálkásokat és megkezdtem a fedélzet palánkozását, kárlépcső felállítását 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 támasztás gyanúlag lapos! Az ágyó csatlakozás gyakorlatilag lehetett kidugni! Nosza, oldalként 3 - 3 palánkot feltűnt, s a bordákra vát felállítását mályebbre csiszolni! Proxon náál kázzel nem is ment volna. Kázzel lehet, hogy kázzel lehet - természetesen magyarul, mert németül nem lehet igazán járni. Az eredeti sebeken a fedélzetnek egyébként is rafinált felállítás volt, ezt az papíros doboz gyártásánál a kárlépcsőre visszaadni. 1 - A fedélzet gerendája és palánkák - Az állítható doboz rajzának a bordája az eredeti borda kárlépcsőbeállítását járthat!

A mályebbre csiszolt bordákra felraktam a mellvédig a tévesleg párhuzamosan a palánkokat (6x2 mm-es jávor). A fedélzet bonyolult szerkezete miatt mindkét oldalon vízgőzárás egy-egy 5x1-es jávor írcével a készített állítható aminek a írci a mellvéd vát kárvetetik. (Tuning2)

A fűfedélzet oldalának lécjei az állókormányrig futtatva s az állókormány lécjeire ráragasztva.5 - A poop rácsa6 - A fűfedélzet mellvédjének alsó takaróléc7 - 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 takarólécet.(Hiányzó kőp : FS1/SchNeu03) (T) A poop rácsa alulról. Ennél a rácsnál a lécváltásban a szerszámok között 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 dőrszfa tetejéig vízszintig, és a fűfedélzet alsó takarólécje és a kők cső dőrszfa közötti területet fekete festékkel festjük matt lakkal bevonjuk.

Â

Folyt. képv.

Flamenco

Â