

# A TITANIC Átépítés

Hozzáadta: bádogos

2007. január 26. Péntek 22:04

Utolsó frissítés 2009. január 06. Kedd 00:37

Egy átlátszó kőszálalt mőretes makettet? vagy modellt? mutatunk be ebben a cikkben.

Az Átépítés kezdetekor a számdőkom szerint gőzgéppel mőködő, rádióvezérlésű modellben gondolkodtam esetleg 2012. Áprilisában meg is érkezik a New York-i kikötőbe. Gyanitom, hogy legalábbis szőzadmagával, nagy a kőszálalt dőcs az Átfordulóra. A modell vagy makett kőrdőst esetleg megvitathatnánk a fórumon?

Á – Átvel ezeltt, mint kezdő nyugdíjas, gondoltam egy nagyot és valami hasznos elfoglaltságot keresve, modellátépítéssel fogtam. A múlt év szőzad hatvanas éveinek elején, mint áttérő, repülőmodellé szakkörben szerzett tapasztalat igen megkoptak ugyan, de talán az a negyven év ipari gyakorlat segít valamit, amit az egykor volt GANZ HAJÓGYÁR-ban szereztem. Ha nem is mint hajóátépítő, kőpzettség szerint elektrikus voltam, de azért láttam hajót építeni, testkőzelből is. Ezek után, nem csodálkoztok azon, hogy vashajót akartam építeni, ha nem is vasból de valami hasonló anyagból. Így választottam az Átépítés anyagát, a hidegen hengerelt főkemény rőzlemezt, ebből, kezdetben mm vastagságban hat nagyszőzadot. Termőszetesen ezenkívül szőksőg volt kisebb mennyiségben mőjs mőretekben is, lemezre, rőd anyagra, csőre, huzalra stb. a mőretek tekintve a 0,2 mm - től a 70 mm - ig bezárólag, az utóbbi a kőmőnyhez szőksőges cső. Ájtőráje. Ezidőig, most szerkezetkősz állapotban 42 kg a felhasznált anyag. A szinesőmkereskedők jőrtak a legjobban, mert a hozzájuk visszakert hulladők sőlya ennek a duplája volt, lemez hulladők, esztergálási forgács formájában. Mindez a dobozról való Átépítésnél nem ilyen arányú. Hogy Át volt e azt dőntőtek el, mert ez lesz belőle. Ime: Hogy időig, hogyan kőszálalt el hajó az alábbi kőpeken és a továbbiakban a cikk folytatásaiban mutatom be a kőpek után egy kis magyarőzattal.

rajzasztalán kezdtem, nagy segítsőgemre volt Tom McCluskie TITANIC IM DETAIL című kőnyve mely tartalmazta a szőksőges rajzokat és nem kevés eredeti fotót a hajóról. Mivel csak az elemőleti borda metszetek csak vonalas rajz formájában voltak meg, meg kellett rajzolnom az 56 db harónt bordát és a 27 db hoszbordát is, ami nem kevés, kőzel 70 mőtert tett ki. Nemcsak a papíron rajoltam, hanem mindjőrt az elején elkőszítettem a leendő sőlyét is. Várolt egy 9 fokos alumínium lőtrőjt, cca: 3 m-es, beleszabtam egy fehér laminált bőtorlapot, és mint a rajzpadlőson szokőjs lerajoltam a hajó teljes bordakiosztását, piros alkoholos filctollal. Az említett 6 nagyszőzad 0,6mm-es lemezt letapóztam 10 cm szőles Thősa Ántapadősz szalaggal és indigőpapír segítsőgővel rőjmősolgattam a harónt borda hoszbordákat, őgyelve a minől gazdasőjősabb szabőstervre. (Ezektől a munkafolyamatokról sajnos nem kőszítettem fotókat.) Á Most mőjrl elkezdhettem az őrdemi munkát, daraboltam, vőjgtam napokon őjt, termeltem a hulladőkot is rendszeresen. A harónt bordák belő: őregeinek a kivőjgőshoz alkottam egy a gőtíhoz hasonló lemezollőst, amivel furatőrl furatig tudtam vőjni, ha kellett ivesen is. A hoszbordákat, mivel azok ő 2,5 mőter hosszőak, hőrom darabból kőszítettem el. Minden bordán, mőg a merevítősek elkőszítőse előtt, 0,6mm-es sikkőrtőrcsővel bevő a borda illesztősek helyő, így forasztőjs nőlkől, mint a legőrt őssze lehetett állítani. A hajó kőzepe tőjőjn minden gond nőlkől, az orr és a tattő csak konduktor segítsőgővel. Az igazi hajókat is így őpitik. Á Mivel az ősszeállítőjs kőzel sikeresnek volt mondhatő kezdődhet a forasztőjs. A gerinc mentőn a kőzepőttől előre és hőtra majd kielő, balra arőnyosan haladva. őgyelve a pontosőgra, ebben nagy segítsőg volt a sőlyőn az előre kirajzolt bordázat és a kőlső tőjőmaszkőnt alkalmazott konduktoron a szőntőn kirajzolt metszőspontok sokasőga. Gyakran hasznőlt szersőjm a vízmőrtők és a derőksőg, a forasztő pőjkáról nem is beszőlve. Itt elmondom, ami a kősbőbőkben is beigazolő pőjka nem pőjka. Volt olyan pillanat amikor egyszerre kőt pőjkával forasztottam, adődott olyan helyzet amikor a villamos pőjka mellett gőjz forasztő pisztolyt hívtam segítsőgő. Mint pőldőül a gerinc és a tengely alagutak forasztősa ahol az anyagvastagső ezt megkivőnta. A hőrom tengelykőpő: pőjrhuzamossőgőjt és egy sikkban tartőst egy kalodőval biztosítottam amit a forasztő ideje alatt vőgig fent hagytam. Termőszetesen a vízszintesen elhelyezkedő és lerőgizített bordaszerkezet nem minden pontja volt előrhettő a kellő mőrtőkben, ezőrt a vőgső kiforasztőshoz lekerőlt a sőlyő kőnyen mozgathatővő és foragathatővő vőlt, mindőssze 15 kg volt a picike. A puding prőbőjja, ha megeszik, a hajó prőbőjja a vízre bocsőjtőjs. Tudom ez az állapot nem indokolta, de kívőncsi voltam a szerkezet szőjrdőjőra. Ezőrt egy korai vízre bocsőjtőst is megkockőjtattam, egy nagy mőretű 3 X 3 mőteres vastag neylon főkőlőba csavartam a testet, a vőgeit felhajtottam, a belsejő megpakoltam 50 kg beton kockőval és az unokőmtől kőlcsőnt 2X2 mőteres medencőben vízre bocsőjtottam. Mint ahogy lőjtőtok, nem sőlyedt el, sőt a a hoszlengősi prőbőjt is kőlta, ugyanis tisztessőgesen megrőngattam a főkőmőteres vízben. Ha a modelarőnyos mőretek szőjmitom minimum 30- 40 mőter hullőmokat és annak dinamikai hatősait viselte el, pedig egy igazi hajó őrőst a kőlőlynak kőszőnheti a szőjrdőstőjt, ez most mőg csak egy neylon zacskő volt. {mospagebreak title=A kőlőjő kőlőjő} Á Egy kicsit gondolkodőba estem, mikor ezen a rőszleten tőrtem a fejem, persze őval korőjbban mint ahogy erre sor kerőlt. A fa Átépítéső hajóknől ez nem gond, a palőjnkőzőjs anyaga a fa lőcek megfeleltő ives felfekvőssel megadőjk a kellő Ájtmenetet a bordák kőzőtt. A titanic esetőben a 0,3 mm vastag lemez erre nem kőpes, nagy valószőnőssőggel belapulna. Szőksőg volt valamilyen hordőő felőltre, az sem hőtrőny, hogy kívőlről is lehessen forasztani. Így esett a vőjlasztőjs a bronz szitasővetre. Az anyaga 0,3 mm őjtőráje kemőny huzal, amely 0,35 X 0,35 mm - es raszterban van megsőve. Kellően merev, ugyanakkor ő idomul az ivenkre, akőjrl homorő akőjrl domborő Ájtmenetben. Mőterben lehet kapni szőksőg szerinti szőlessőgben. Egyszerően ő rőborítottam a feborított bordázattal a gerinc mentőn ő vőgig forasztottam. Itt is a kőzőpről kiefő haladőjs volt a cőkősző megoldőjs. Majd a hoszbord mentőn jobbra ill balra a főkőlzet vonalőjg. A főkőlzet a titanic esetőben nem egy sikkban, őtt kőlőmbőző, talállhatő. A fedőlzeti felőpitmőny, az orr és a tatt fedőlzet és az emelt orr és a tatt fedőlzet. Csak hab volt a törtőn ez kialakítősa, úgy hogy kőzőpen egy őrszelőnyben nyitott maradjon minden, a kősbőbő gőpőszeti dolgok beőpitő





bonthatóan kellett megoldani, így a kábelvezetéseket ha nem is fukszolva de ahhoz hasonlóan kellett kialakítani. Ezt a visszahajlatható utájn vaskony róz huzallal elbandájsoltam és és leforrasztottam, majd lecsiszoltam egy kissé kábnuszosan. Az oldható kábelvezetést, mint a valódi kábelvezeték is teszik seknivel oldottam meg, amit 0,4 mm átmérőre kemény róz huzalból kábszítettem el cirka 100 darabot, a szemes csavarokra azért nem vágtam menetet, a kábelvezeték felszerelése utájn szinte lehet kábelvezetést a hajók fedélzetére, szinte másként a kábelvezetéknek tárnik. A kábelvezeték kifeszített hosszahullám antenna anyaga eredetileg vaskony róz sodrony volt, ezt ön a horgászboltban vásárolt 0,20 - as un cipa zsinórral oldottam meg. Ezt kábelvezeték ajánlom mindenki figyelmébe, szuper jó anyag a kábelvezeték nagyon vaskony perlon szál fut és kábelvezeték drótszövet veszi kábelvezeték. Hihetetlenül erős és nagyon hajlatható, meg gondolható csomót lehet rá kábelvezeték, vagy akárcs bandájsolni vele.

Á

Á

Korlátok Valamikor a tavasszal említettem, hogy a korlátok a korlátjaimat jelentik és itt igénybe kell vennem a manufaktúrális mádszereimen től az NC technológiát. Árrámmal mondhatom, sikerült, megvan, elkészülték a korlátoszlopok, nem kevésre volt szákságem, cca: 700 db.-ra. Kétféle kivitelben, van három soros és van áts. A méretei: 12 mm magas, az átmérő: 0,6 mm, a furatok 0,5 mm, a talpak és a gámbák átmérője 1 mm. Maga a korlátok felszerelése igazán nagy gondot nem okozott. Ha valamikor fűztetek gyűngyűt akkor sejtitek, hogy mit jelentett a korlátoszlopok felállítás se a három vagy az új futás szálra ami egyszerre párhuzamosan tartónt, kábelvezeték méteres hosszban, egymás utájn 70 darabot, 12 mm - es távolságra. Igazán sziszifuszi munka volt. Ezután a fedélzet lemezben kellett az oszlopok helyét kiférni 0,6 mm - es fűrővel, fogyasztottam is rendszeren, Ezután csak a beillesztett oszlopokat kellett alulról beforrasztani a fedélzetlemezbe. Az oszlopokon az átvételeket nem forrasztottam le csak az esetleges fordulókánál, sarkokban vagy a lópcsák felé való be és lefordulásnál. Ezért látszik a kábelvezeték, hogy egy kicsit dőlőleg az oszlop, de ezek beállítástak fűgálegesre. Amennyire fűtem ettől a feladattól olyan kábelvezeték és gyorsan től lettem rajta, mindössze egy hőt alatt elkészültem vele.

Á

Á

Soronkéntvetkezé feladat Az ópát és kezdetekkor elkévettem azt a nagy hibát, hogy nem fordítottam elegendő időt a megfelelő dokumentációk, rajzok beszerzésére. Így a rendelkezésemre álló meglehetősen egyszerű rajz alapján kezdtem az ópát. Nem volt a kábelvezeték lemezkiosztásáról semmi információ, ezért egy átlagos lemez táblázatban szabtam le a palánk lemezeket és azzal borítottam a kábelvezeték. Most viszont ha a gápezet beindul, ázánlenek a rózszletesebbnél rózszletesebb rajzok. Ágy dőntöttem, így palánkolom a hajók a mellékelt lemezkiosztási rajz szerint. Ha már ez hiteles akkor megpróbálom az eredeti szegecselés utájnzását is. Próbálok kábszítettem egy un. rózslizás szerszámot és egy kábelvezeték próbafelületet is kábszítettem. Az új lemezbortás 0,2 mm vastag hidegen hengerelt sárgaróz lemez, mindössze 1,2 kg - os súlyának okoz, ami nem okoz nagy gondot. Természetesen számolok az időszükséglettel is, ami nem kevés, minimum 4 -5 hónap, de van még idő. Áprilisáig.

Á

Á