

# Állapotjelentésdobozos modellek tuningolása 4.részes

Hozzáadta: Szeibel Laszlo

2007. augusztus 29. Szerda 19:36

Utolsó frissítés 2007. szeptember 19. Szerda 14:28

Na ez az a rész, ami tovább, mire jutunk. Az idegen sebességértékeket, mondhatnám becsülni, a slamos munkáját a próbálatlan tuningolni, hogy az összes elkövetkező, - és el nem követhető - felületet szabályosan telezsírozzam tudom én honnan vett idegen cikornyikkal s dő-számokkal, amik a pirizsi rajzon sehol sem láthatók!

Ahelyett, hogy a tényleges dő-számokat csinálta volna meg becsüléssel ! De kedves barátaim! Ez egy igazán nem megy! Ahogy a festék se takarja el az alatta fekvő slamos munkát, sőt inkább kiemeli, a giccspárdás idegen diszek sem rejtik el a slamos, trehány munkánkat! Többet ehhez a témához nem is szóllok.

Á

A fénypáncélok magukat beszélnék! Itt jár a látható az alsó tőr fapasztékjának eredeti száma is. ( A szárga nyíl mutatják az idegen diszeket. ) Egy nem.

Á

Á  
Á

Á  
Á  
Á  
Á

Á  
Egy

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 rántom, hanem kizárólag is. Ki kellett volna dobni, de miután én mindent megtartok, később felhasznál- egy olcsó, mondhatnám szörnyenletes viking hajához. De a megrendel- elregetett 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, és- verjem és- ket, mert szerencsére jás minőségben kaphatók, meg a horgol-akat is fel lehet használni. Csak a 2- nál vastagabbakat kénytelenem magam sodorni. ) ( Tuning19 ) A blokkok kimondottan elfogadhatóak voltak, kénytelenem ( furcsa módon ) az ejt- kétféle blokkjai voltak igazán szépen megcsinálva, igaz, furatok nélkül, csak elreponozva, de a kif-ás nem volt probléma.

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

A vitorlarudakat két részből kell készíteni, középső-után mindkét rész egyik oldalát a megfelelő hosszban kis- laposra kell csiszolni, hogy egymáson felfekedjenek, s aztán szszerezni, helyenként szál-gekkel meger-teni., s aztán feketére festeni. Felső után megfelelő távolságban 0,5-ás fekete ( nem világos és nem barna! ) kétféle- mentel szszek-tni. ( Tuning21 )

De azért a gysz-letes írbocfejekbe a csigák nyál-át kimartam, s másként- esztergált csigákat szereltem beléjük. ( Tuning20 )

Most kell ( legalább az egyik ) pumpa karját a f-írbocra er-teni, ez az ön. írbocpumpa.

Á

-

Pumpa

- árcédugattyóróda
- Kar
- Házzáskártya
- Kartartás kártya
- A árca ríngatás árca kártya
- Fedélzet
- Árboc

Á  
Á

- FÁÁrboc
- Pumpa
- Pumpakar a fÁÁrbocra akasztva
- A árca ríngatás árca- kártya ( Tunning22 )

A kar egyik vége egy rívid kártyadarabbal a pumpa ázbávdugattyóval volt ásszekártya. A kar másik vége kártyadarab volt kártya - az alsó végén egy-egy csomákkal, Á-gy több ember is ríngathatta, Aztán megy az ázÁlláskártya, - ami itt natúr Ás nem sártya! - mint az Ágyba csinálás!

Valóban a latin vitorlázás hajóknál nem beszélhetünk ázigazi Á- Álláskártya, mint a keresztvitorlázat Ás ahol a csarnokok s a tarcsok macskafejekkel ill. Doodshoft

kengyelekkel vannak fixen rígzá-tve. A sebek ( s a többi latin vitorlázás hajó ) csarnokjai csigasorokkal s pecekkel vannak a mellvéd belső oldalára - gyorsan oldhatóan - rígzá-tve. Az oldalkártya-csigasorok alsó vége, meg egy csomó máskártya is, mint a Ghanjínál, Án. Á pecekkel ( Knebel ) voltak másik kártyához erásá-tve, - a kártya Ás oldhatóság miatt.

Á

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

Az Indiscret-nál a kápen látható, az elÁrboc Ás az orrárboc kártya fészálá kártya 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©zet. 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©zet:

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;rbocefejben talÁ;lhatÁ³ 4 csiga kÁ¶zÁ¼l az alsÁ³ kettÁ'n elÁ'refelÁ© Á;ttevetve, 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;tbujatva. 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;jnak egyikÁ©n Á;ttevetve 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;jg 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;ttevetve 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;jnak 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;jlyoztÁ;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 :

Kivonás : A vitorlák hátsó, alsó csőcsőn volt 2 kivonás.

Bevonás : A vitorlák hátsó ázfőgá'legesá• Áónnek kb. 1/3 Ás 2/3 magasságban találunk két bevonást. Ezek vitorládön a megfelelő magasságban vannak felítve, az egyik oldalon vezetnek lefelé, Ás a vitorlák hátsó Áónn (1/3 Ás 2/3 ) kápzett Átszemeken Átvezetve a másik oldalon ugyanott találhatók blokkokon Átvezetve a fedézetre rítve.

( Előst, ezt előg nehöz magyar-tanom ! Á Talán a kápeken láthatók. )

Fogásolások: Eredetileg a Földközi Ás - Arab tengeren Ás az Indiai Áceánon vitorlázás latin vitorlázat° hajás nem ismerték a fogásolások káteleket. Ezek helyett tbb, 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 káztátti arány kb. az 1:10 -hez arányt is elárhette. azaz a legkisebb pl. 30 m<sup>2</sup>, s a legnagyobb 300 vagy akár 350 m<sup>2</sup>-t is elárhette.

Az Á Indiscret fogásolások kátelei már az Ászaki behatásra vezethetők vissza. De ellentben a keresztvitorlák a fogásolások 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 szegélykátelek valamiféle hurkaszerá Átsékel voltak imítva! Sikerült rála a vevő't lebeszénem, megegyeztünk, hogy visszaváldi, Ás a Ájában meg egy kis felárral, Án szebb vitorlák gyártok neki. ( Tuning23 )

Á

Nos - modellvitorlázást sokfélelekáppan és sokféle anyagból lehet készíteni. Hogy mennyi szeméttel találkoztam és is! Sűrűre festett, lakkozott keménypapírral, japánpapírral, durván szűrt vízszon, sőt festett alumínium vagy roz fűlialu. Nem beszélve a másanyag kiték vastag másanyag vitorlázásról!

Mint már említettem - a vízmentesítőanyagok ... - a lehető legfinomabb ( de nem ártalmas ) batisztot

tejben kell áztatni. ( Nem főzni! Hideg tejben! ) Szűrő-tani nedvesen, vízszintes felületen kell. Nem szabad csavarni sem centrifugálni! Aztán vasalni. A kiszabás után a 2 - 3 mm-es szegéseket vasalással felhajtani, és aztán megfelelő ragasztóval ragasztani. Aztán a szegéseket vízgigvarni. Kihegyezett, de kissé rögzítendő csiszolt hegyű 1B-s, HB-s ceruzával a sűrűket határait, meg a fogászati kávételek sűrűjait ( ha vannak ) berajzolni, és az összes varratot gőzben 2 mm-es tűvel kezelni vízgigvarni.

Közvetlenül felvarni a szegélykötéseket, mégpedig úgy, hogy a varrások szélük megkerülik a szegélykötést, s annak a vízmentesítőbe belefekszik. Nem kell átszúrni a szegélykötést! És egyéssel kialakítani a vitorla sarkain a felületet.

Fogászati kávételek : Egy vízvid darab 0,5-0,7 mm-es tűvel csomót készíteni, tővel áthúzzuk a megfelelő helyen, a vitorla másik oldalán is csomót készíteni, és a hosszát megfelelőre vízgigjuk. Mivel ezek a vízcsapadék, s víz visszavissza állnak, ezért kissé megnedvesítve vízmentesítőbe árukba rendezve őket mindkét oldalon egy csepp a vitorlához vízgigjuk.

A vitorlázást vízvid, natúr szőnyeg kávételekkel készíteni a vízdra.

Nagy hajóknál soha nem egy hosszú kötéssel spirálisan ! Az ok nagyon egyszerű : Ha egy kötéssel spirálisan egy helyen elszakadt, a szél semmi perc alatt lerántotta volna a vitorlázást !

Hogy a rudakra a blokkokat a vitorlák elűt vagy után készíteni a rudakra, az elvileg mindegy, kinek hogy könnyebb.

- Csak kis hajókon !
- Az átkötés a 17. sz-ig
- Kb. 1600-1850
- 1850 után un. Jackstag - ra
- A vitorlák felső csúcskeinek bandácsolása a vízvidre 1850-ig
- A vitorlák felső csúcskeinek bandácsolása a vízvidre 1850 után

Á

A fűlkák sémája az olasz rajzon is kb. 90 %-ban rendben volt, eltekintve azokról, amiket

a kártyákban tartott pumpákra kellett volna kártyáztatni. Itt tkp. csak egy fontos szabályra kell figyelni. Nem elég a futókártyák laza végét egyszerűen a bakra vagy a szegre kártyáztatni, s aztán levágni! S ha hosszabb szálra ki kell engedni honnan vesszük a kártyát ?? ( Legalábbis a valóságban ! ) De éppen ezért a modellen a bakra vagy a szálra tekercsben akasztva, vagy mellettük a padlón feltéve kell őket támasztani!

Ez a padlón még csak elég egyszerűen megy, egy-egy csepp ragasztással. De a szegeken ólomsúlyokkal kell játszani - a modellkarok nem érik el a szegreket, s ezért a szegreket kell megemlíteni. De erre is megvannak a sokféle megoldásai a kártyák mellett a kártyákhoz tartozó eszközök. De erről majd később.

Miután semmi idegem nem volt saját zsinórokat készíteni, én vettem őket. Igaz, hogy meglehetősen sűrű selyemből vannak, de egy kis gyakorlattal egyszerűen a helyekre lehet őket gyártani, s a rúd vagy a vitorlán egy csepp ragasztással rögzíteni.

Á  
Á  
Á

Itt meg kell jegyezni a legalapvetőbb hibákat a modellzsinórokban.

1 - A modell kártyákban vagy szálcsendben áll ( vitorlával vagy nélkülözhetetlenül ) - a zsinór furcsa módon deszkalapegyenesen vagy egy kicsit hullámosan valamilyen irányba állnak.

2 - A hajó (modell) dagadó vitorlával nem elég elre nem hajózik, a zsinórok ellenben bármilyen lobognak hátrafelé ???!! Szóval szemben ? Ha a szál a hátulról, akkor logikus módon a zsinórnak előrefelé kellene lobogni ! Ill. mindig szálirányban ! Vagy ?

Az igazi zsinórok meglehetősen vastag anyagból voltak készültve, én gyártásukban csak erős szálból lobogtak olyan szálakon. Eltekintve az ún. Flamme-któl ( nagyon hosszú vészonszálak ) és a károsabb feljártt jelzőzsinórtól.

S itt felmerül a kérdés - olvastam a vitákat - vitorlával vagy nélkülözhetetlenül, ha vitorlával akkor dagadó vagy láthatatlan.

Ehhez illik a kártyáztatást tudni :

A kártyákban - rövid tartózkodás esetén - a vitorlákat felvonták, s rögzítették. ( Ez egyébként egy nehéz dolog, vitorlákat felkártyáztatni ólomsúlyokkal állapottban támasztani. A 14-18. sz-ig egyszerűen kártyáztatás fel, mint károsabb klipperekkel ! )

Á

Kb. 1700-ig a vitorlákat egyszerűen csak a rudak alá kötötték. 1700 után a vitorlákat a vitorlarudakra felpakolták s ott kötötték meg őket.  
( Fr. 74 Ágyás Le Superbe modelljén ).

Hosszabb tartózkodásnál a vitorlákat mindig leszerelték, s kitergettették szíradni. Ez esetben a felső rudakat mindig felfelé fordították, s az összes rudat vierkant-ba állították, azaz merőlegesen a hossz tengelyre.

Ebben az állapotban tehát a hajónk a kikötőben fog állni.

Esetleg járólhatjuk még pontosan azt a pillanatot, amikor a hajó éppen hogy befutott a kikötőbe, vagy éppen egy szélcsendes zónában van, ilyenkor a vitorlákat láttádként állítják.

Á

De ilyenkor a felső vitorlákat alsó felére ( főleg középkori, hasas vitorláknál ) állítják. az alatta lévő rudakat alá kötötték. Nem szétválasztva. De az őrt dagadó vitorlákat járólhatjuk is van néhány elfogadható módszer. Ehhez azonban ismernünk kell a különböző korszakok vitorláinak a hasasságát ! A középkorban a vitorlákat nagyon hasasra szabva, mert azt hitték, hogy a hasas vitorlákat a szelet jobban befogják ! ( Ennek persze éppen az ellenkezője az igaz ! Ez egyszerű fizika ! Minél kisebb felületen oszlik el ugyanaz a szélnyomás, annál nagyobb lesz az adott egységnyi felületre ( m<sup>2</sup> ) eső nyomás, és fordítva ! Ám minél nagyobb a vitorla, annál többet kell vektorokkal számolni. ) mert az alsó vitorlákat aránytalanul nagyok voltak, középen is voltak kivonások.

Ez jól látható a képen.

Ez egy spanyol galeon-t ill. karrak-ot (?) járólhat kb. 1560-ból. P. Breughel metszete. A vitorlákat hasassággal felfelé csatolták.

Az évszázadok során a vitorlákat szabása egyre laposabb lett, s végül a klippereknél, s a Windjammer - eknél ( Sz. Szélesel, - 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

- â€œ teljes hajók â€œ

A latin vitorlázkat egyszerÂbb egy kicsit hasasra beÂllÂ-tani, ez ÂltalÂban jÂl sikerÂl a vitorlarÂd, Âs a ( hÂtsÂ, alsÂ ) kÂt csÂ¼csÂ¶kkÂ¶tÂ ( kivonÂ ) megfelelÂ beÂllÂ-tÂsÂival.Pi. ez a sebekemen a vÂlemÂnyem szerint jÂl sikerÂl, s vitorlÂk most Âgy Âllnak, mintha a hajók jobboldali ( SB ) hÂromnegyedes szÂlben egy hosszÂ Â-vÂ± kanyart venne Âppen. Ezt a benyomÂst meg lehetne erÂsÂ-teni, ha a modell az ÂllvÂnyon nem egyenesen Âllna, hanem balra bedÂlne.

A sebek az erÂsen kifelé dÂlÂ oldalai miatt 45 fokos dÂlÂsszÂ¶get elviselt felborulÂs nÂlkÂl, akÂr csak mai modern jac

A keresztvitorlÂknÂl egy kicsit nehezebb a dolog, fÂleg az alsÂ vitorlÂknÂl. De ezt majd egy mÂsik cikkben tÂrgyaljuk meg.

Ezzel egyelÂre befejeztem az â€œ ÂpÂ-tÂdobozok tuningolÂs â€œ -Ât, de kÂsÂbb mÂg vissza fogok tÂrni erre a tÂ modellek ÂpÂ-tÂse kapcsÂjn. De elÂtte szeretnÂk egy Âj sorozatot indÂ-tani, azoknak, akik kizÂrÂlag terv utÂn akarÂ ÂpÂ-teni. Ami sokkal de sokkal nehezebb, mint konzervbÂl ÂpÂ-teni. S itt elÂzetesen meg kell jegyezni, hogy aki terv utÂn akar ÂpÂ-teni, annak nagyon-nagyon nagy tÂ¼relemmel kell rendelkeznie ! Heteket- hÂnapokat rÂ kell szÂnnia a kutatÂsra s a szakirodalom tanulÂnyozÂsÂjra. Nem akarom senkinek se a kedvÂt szegni !

MÂr emlÂtettem. A pocsÂkabbnÂl pocsÂkabb â€œ tervrajzokkal â€œ DunÂt lehetne rekeszteni.

De mi van akkor, ha a rajz jÂ, de hiÂnyzik a tapasztalat, az Âvek sorÂjn ÂsszegyÂjtÂtt elmÂleti tudÂs? Az igazÂjn jÂ rajzok nem kezdÂknek kÂszÂlnek ! Ahogy egy gÂpÂszmÂrnÂ¶knek sem kell elmagyarÂzni, hogyan olvasson egy alkatrÂszrajzot, ugyanÂgy egy jÂ hajók ( modell ) ÂpÂ-tÂnek nem kell elmagyarÂzni, hogyan kell egy metszetet vagy vÂ-zvonrajzot Ârtelmeznie ! Vagy pÂldÂul a rÂgi hajók kÂ¶tÂzete! A dobozok ÂpÂ-tÂsi utasÂ-tÂsaiban olvashatÂ meg oda 0,5 mm-es kÂ¶telet kell kÂ¶tni . OK. De miÂrt ? MÂrt Âppen oda ? S mÂrt Âppen 0,5 mm-est ?

Nem akarom az un. gyakorlati embereket megbÂntani , de sajnos elmÂlet nÂlkÂl nem megy !!!

Akit nem Ârdekel az elmÂlet, az lehet hogy nagyon tetszÂs kopjafÂt tud faragni, - habÂr egy igazi szÂkely rengeteg hibÂt talÂlna benne - az soha nem lesz igazi hajókmodellezÂ, hanem csak egy szobadÂ-sz kÂszÂ-tÂ. MÂg egyszer : Nem

akarom senkinek se a kedvét szegni !!!

Fel tudom rajzolni az utat : Ezen az úton kell menned, ha hajózási modellezés 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 tölgyesdobozos modellek tuningolása 1.rés
- A tölgyesdobozos modellek tuningolása 2.rés
- A tölgyesdobozos modellek tuningolása 3.rés