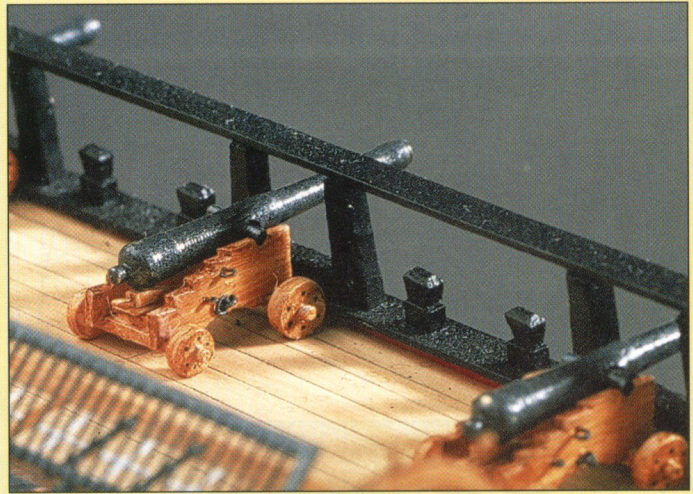
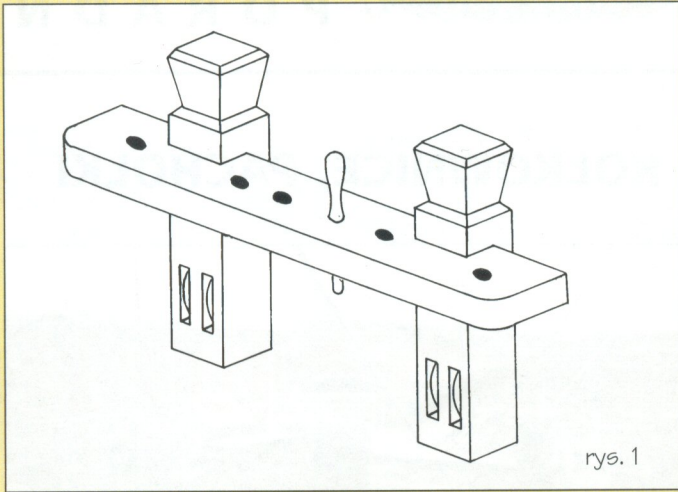
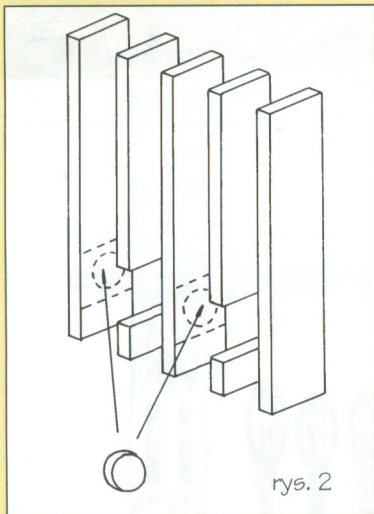


Kółkownice, pachółki, kozły to bardzo ważne elementy wyposażenia pokładu. Ich mocna konstrukcja podyktowana jest koniecznością uzyskania takiej wytrzymałości, aby obkładane liny na tych elementach nie oderwały ich od pokładu, nadburcé itp.

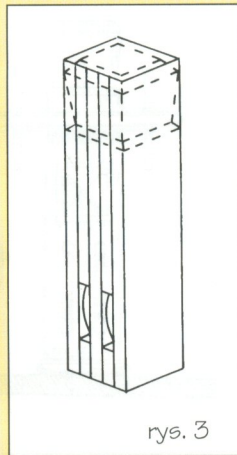


Zgodnie z zasadą "diabeł tkwi w szczegółach" musimy zadbać o autentyczność wyglądu tych elementów wyposażenia. Na rysunku 1 pokazany jest rzeczywisty wygląd słupków kółkownicy.

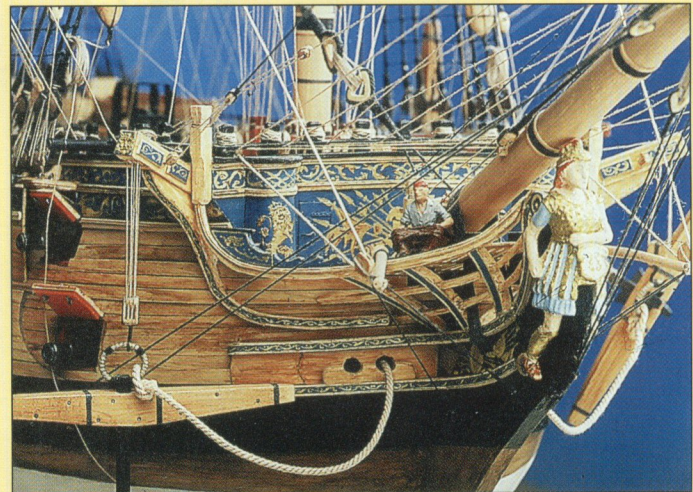
Dla kółkownic przymasztowych oraz pachółków i kozłów rozmieszczonych na pokładzie, bądź w poręczach nadburcé trzeba wyciąć "gniazda", które są wystarczającym dla nich zabezpieczeniem. (rys. 6)



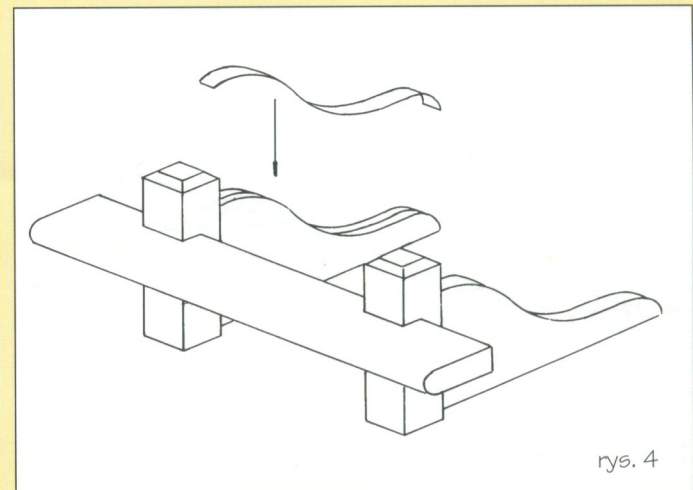
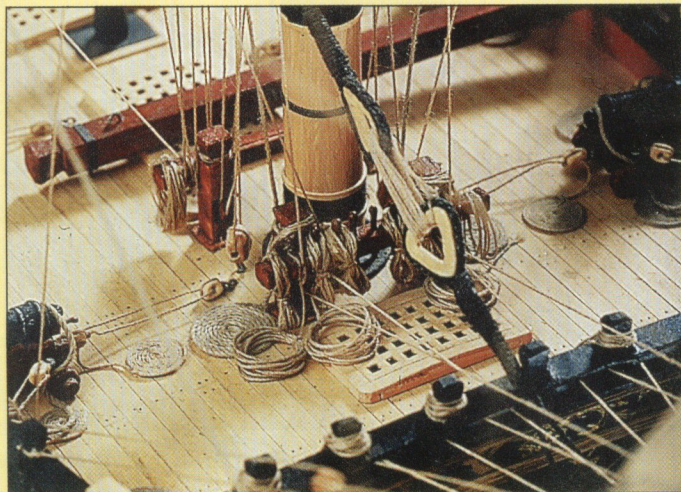
◀ SPOSÓB SKLEJANIA SŁUPKA KÓŁKOWNICY



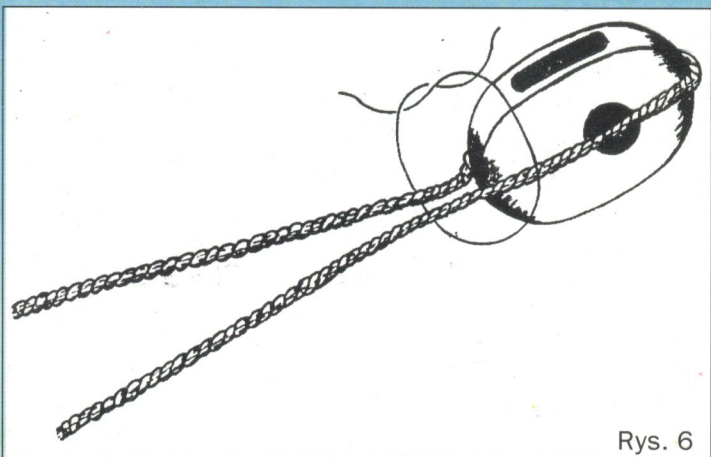
Te, które musimy przykleić "na styk" do nadburcé wewnętrznych burt okrętu (ławy wantowe, kółkownice przy nadburciach), należy zabezpieczyć kroplą lakieru nitro bądź kleju np. Super Glue.



Aby ten efekt uzyskać na naszym modelu, należy górną część słupka wyciąć ostrym nożem lub żyłką tak jak pokazują to linie przerywane na rysunku 3. Załamywanie krawędzi można wykonać również na innych detalach pokazanych na rysunkach 4 i 5.

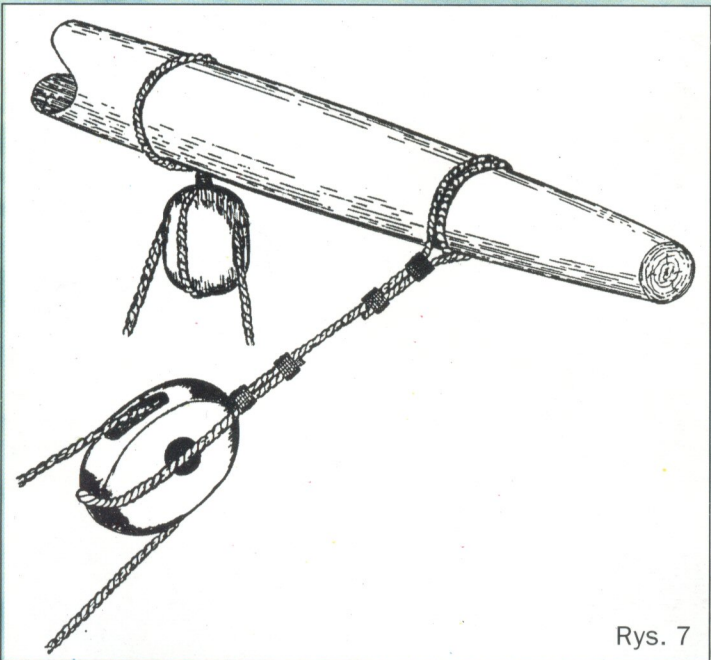


rys. 4

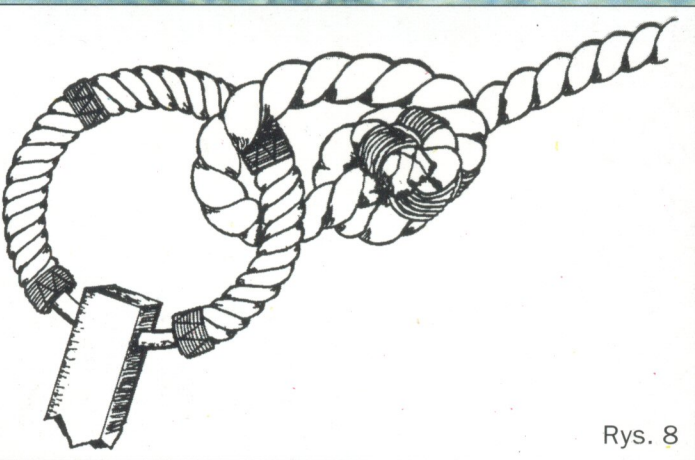


Rys. 6

Bloki mocowane bezpośrednio przy rei wyk onujemy zgodnie z rys. 6 i 7.



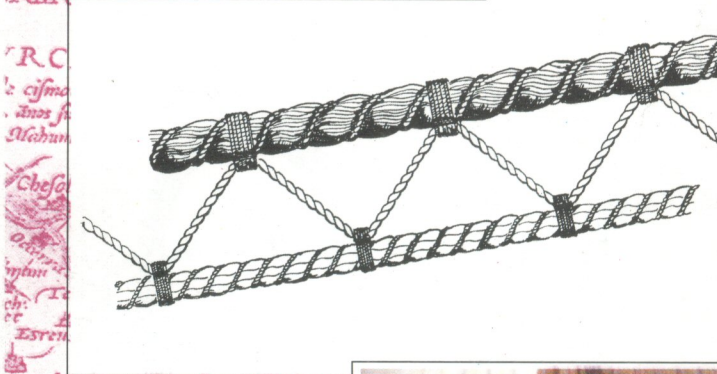
Rys. 7



Rys. 8

Rys. 8 pokazuje węzeł, którym przywiązano linę kotwiczną do kotwicy.

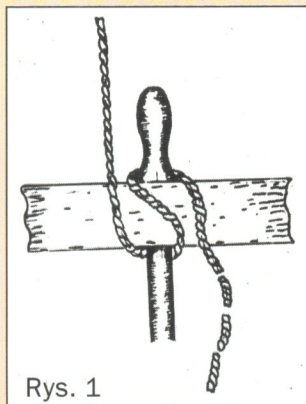
CONDORA TAKIELUNEK



Zwoje lin na kołkownicach, "słoneczka" z lin, prawidłowo umocowane bloki z pewnością poprawią wygląd naszego żaglowca. Metody ich wykonania nie są skomplikowane, jedynie małe rozmiary elementów będą wymagały od nas nieco więcej uwagi i cierpliwości.

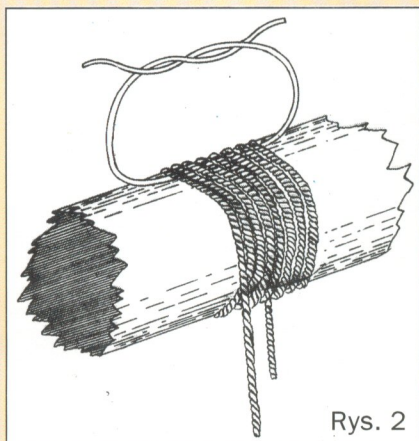
1. ZWOJE LIN NA KOŁKOWNICACH

Linę, którą według instrukcji mamy obłożyć (zawiązać) na kołku zakładamy w "ósemce" według rys. 1. Zakładamy dwie lub trzy takie ósemki, a następnie odcinamy nadmiar i zabezpieczamy przed rozwiązaniem za pomocą kleju, na przykład cyjanopanu.

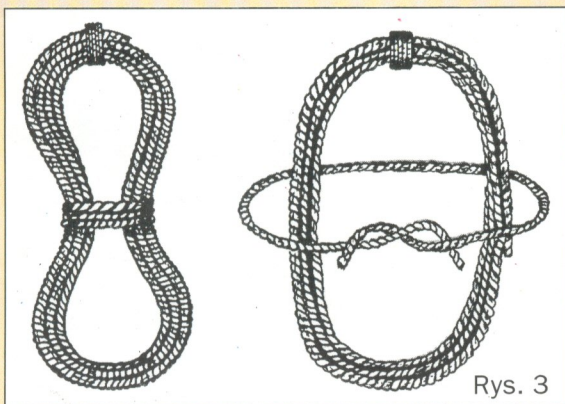


Rys. 1

Na kijku lub pręcie o średnicy 8 do 10 mm (skala 1 : 96) nawijamy 8 - 10 zwojów sznurka tej grubości, jak obkładaliśmy na kołku (rys. 2).

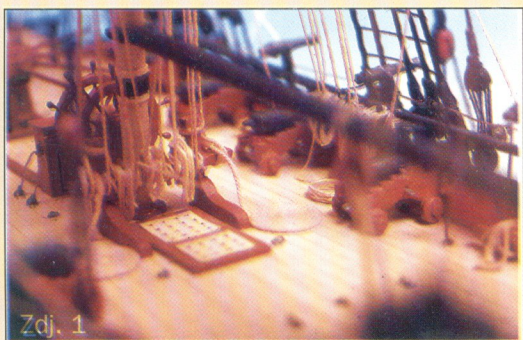


Rys. 2



Rys. 3

Zdejmujemy uzyskany zwój i zabezpieczamy przed rozwiązaniem wiążąc na nim węzełek z cieńszej nici (rys. 2). Dla lepszego uformowania zwój można przewiązać w połowie dwu- lub trzykrotnie (rys. 3).



Zdj. 1

Całość nakładamy na kołek, na którym obłożyliśmy linę (zdjęcia 1 i 2).



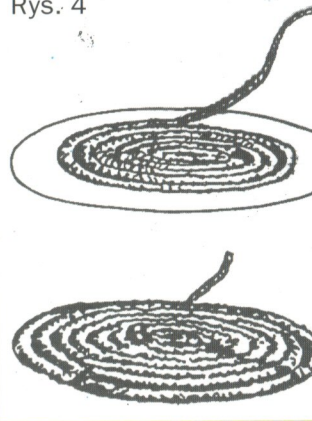
Zdj. 2

2. "SŁONECZKA"

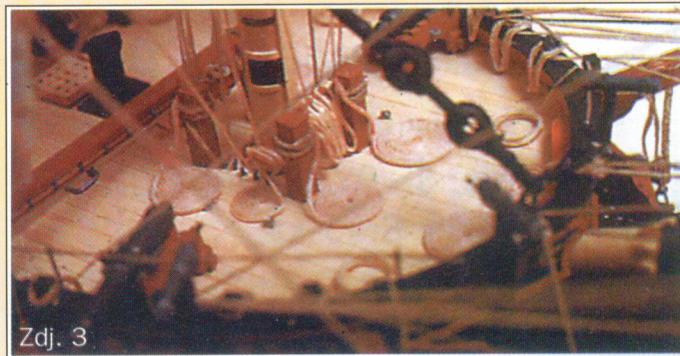
Na żaglowcach, niektóre liny klarowano (układano) w tzw. "słoneczka". Na modelu można je wykonać przy pomocy krążka cienkiego papieru o odpowiedniej średnicy.

Na krążku spiralnie przyklejamy linę, aż do całkowitego zakrycia papieru (rys. 4). Zostawiamy luźny kawałek liny 2 - 3 cm.

Rys. 4



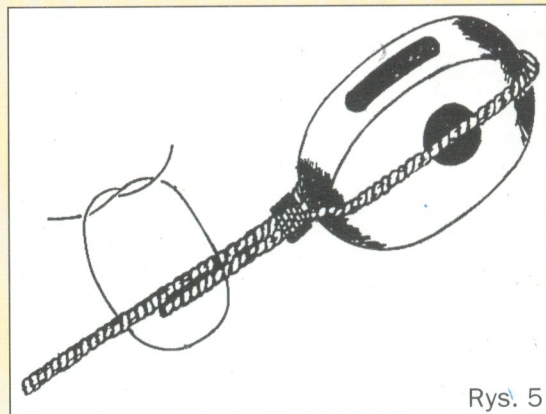
Umieszczamy "słoneczko" na pokładzie blisko lin obłożony słupkach, knagach itp. Luźny kawałek liny przyklejamy w miejscu, w którym obłożyliśmy którąś z lin (zdjęcie 3).



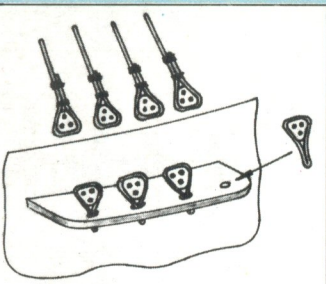
Zdj. 3

3. BLOKI

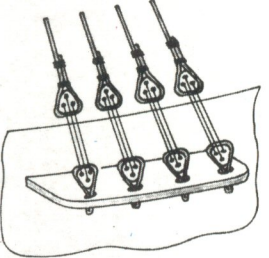
Bloki, które są mocowane w pewnej odległości od reji obwiązujemy liną według rys. 5 i przytwierdzamy tak, jak na rys. 7.



Rys. 5

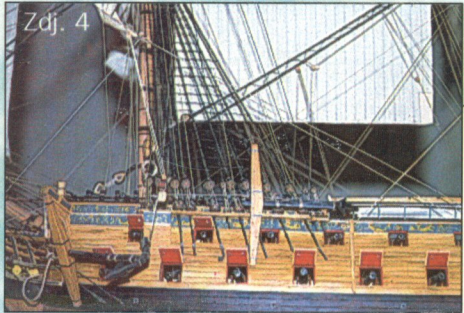


Rys. 5

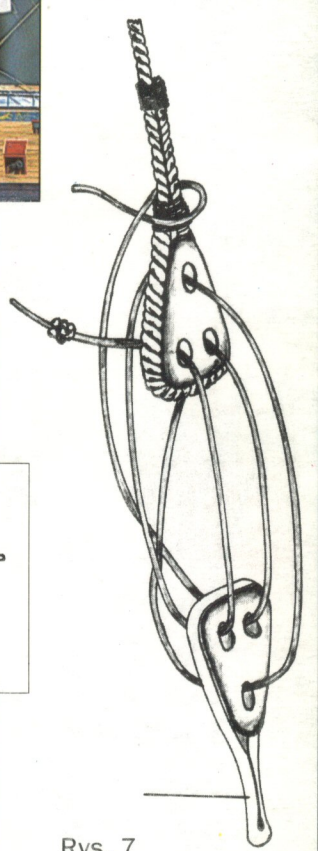


Rys. 6

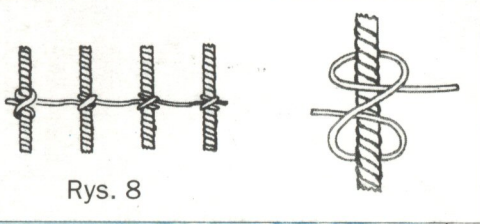
5. Cienką nicią łączymy jufersy w talrepy (odpowiednie pary) wg rys. 6 i 7, uzyskując pożądane napięcie wanty.
6. Stopnie wyblinek wiążemy z cienkimi nici w rys. 8 lub przyklejamy do want - na styk - lakierem bezbarwnym nitro.
7. Podwiesi wantowe wykonujemy z papieru lub drutu, w zależności od tego w jaki sposób montowano je w danym okresie, z którego pochodził żaglowiec.



Zdj. 4



Rys. 7



Rys. 8

II. SZTAGI

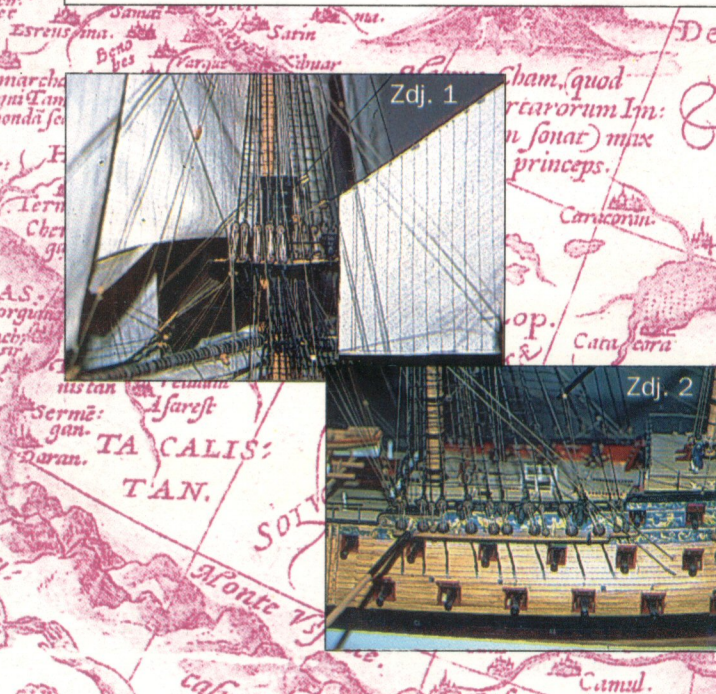
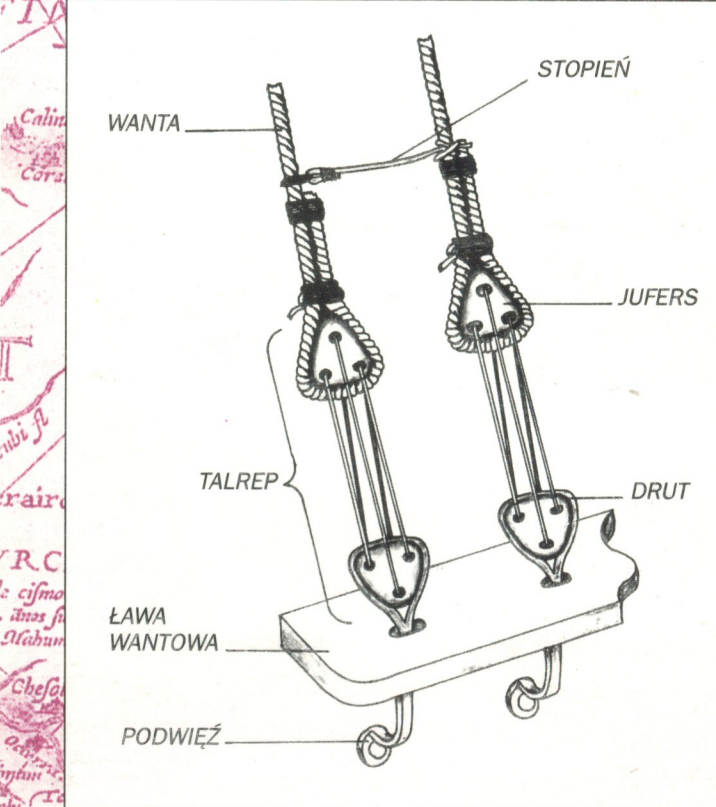
- Każdy sztag mocujemy do masztu lub stęgi za pomocą pętli, której zaciskanie się blokuje i uniemożliwia tzw. "gałka turecka" (mysz) rys. 1. "Myszkę" wykonujemy owijając kilkakrotnie cienką nić wokół sztagu.
- Na drugim końcu sztagi naciągane były systemem bloków, jufersów lub serc - rys.3. W każdym planach taki sposób jest zwykle podany.

Pamiętajmy o tym, że olinowanie stałe powinno być koloru czarnego lub szaro-czarnego. Uzyskamy to barwiąc sznurki i nici w bejcy lub rozcieńczonej farbie olejnej (np. HUMBROL).

TWOJA STOCZNIA



SHIP PORADNIK



Zdj. 1

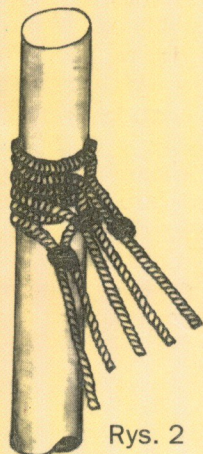
Zdj. 2

Przygotowane wg poprzednich części poradnika, bloki i jufersy, posłużą nam do prawidłowego założenia olinowania stałego. Olinowanie stałe dzielimy wg bardzo uproszczonego schematu na sztagi i wanty. Sztagi usztywniały maszty w osi wzdłużnej okrętu, wanty "biegły" do ław wantowych przy burtach; na wantach mocowano "stopnie" z lin. Poniższe rysunki przedstawiają sposób mocowania olinowania stałego na małej jednostce typu pinka, jednakże są to zasady wg których mocowano liny stałe na wszystkich żaglowcach.

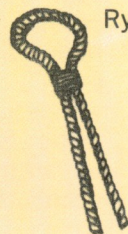
3. Odcinamy liny pod ławą wantową rys. 3. Sposób ich wiązania na każdym jufersie pokazują rysunki 3, 3a i 4.



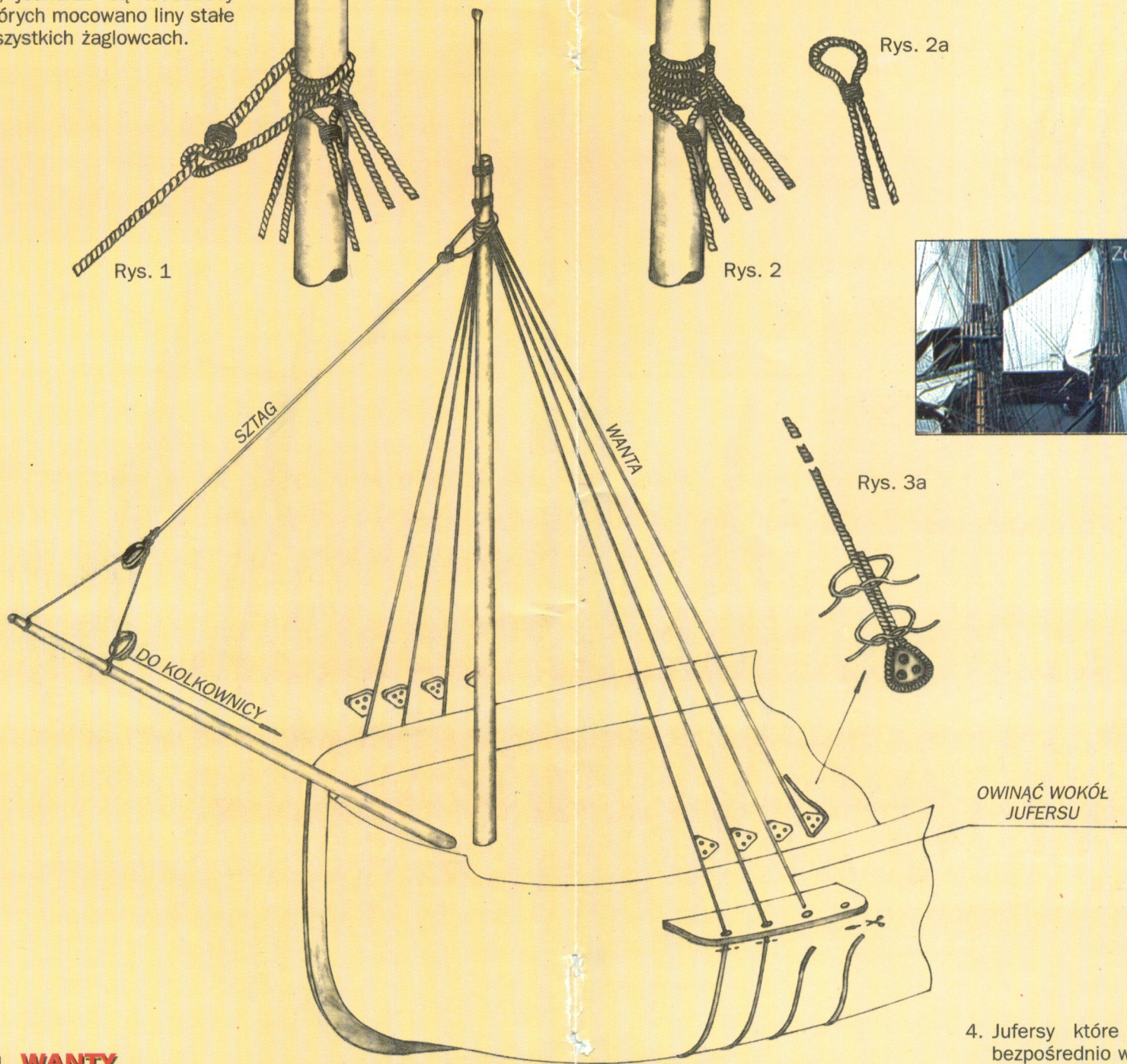
Rys. 1



Rys. 2



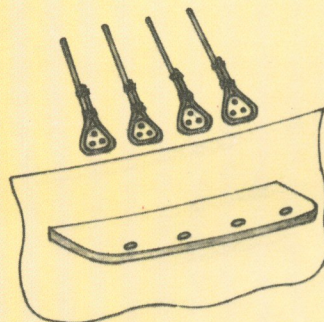
Rys. 2a



Rys. 3

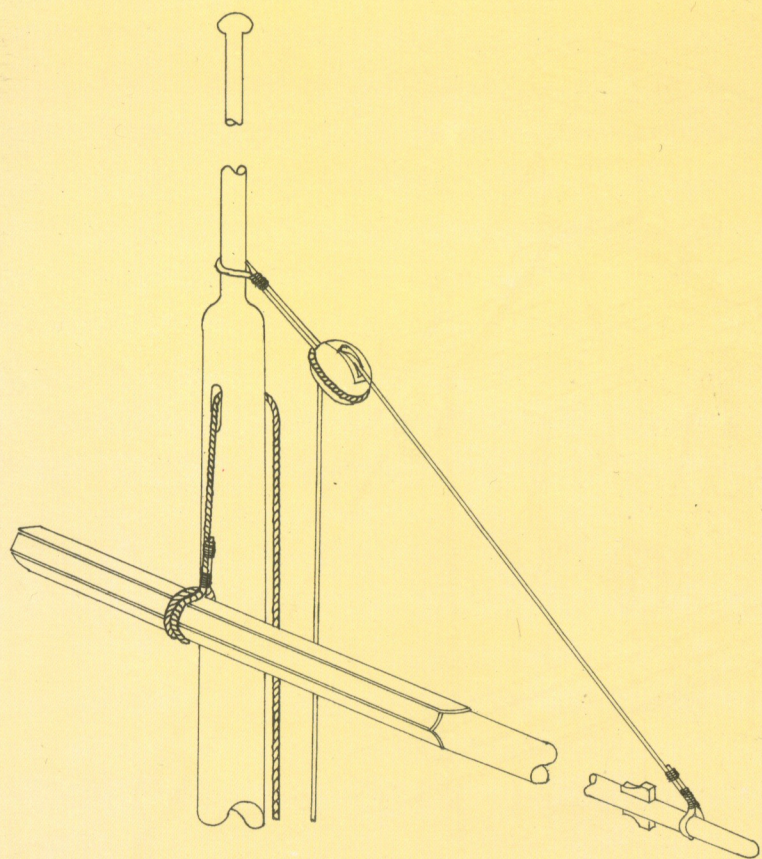
1. WANTY

1. Wanty na maszcie mocujemy za pomocą "pętli" w/g. rys. 1, 2, 2a. Następnie przeprowadzamy wanty przez otwory w ławie wantowej i wiążemy odpowiednio parami pod kadłubem okrętu rys. 3. Uzyskamy w ten sposób wstępny naciąg want.
2. Do tak naprężonych lin przyklejamy na styk jufersy - rys. 3. W ten sposób każdy jufers będzie umieszczony w równej odległości od ławy wantowej, talrepy będą miały te same rozmiary.



Rys. 4

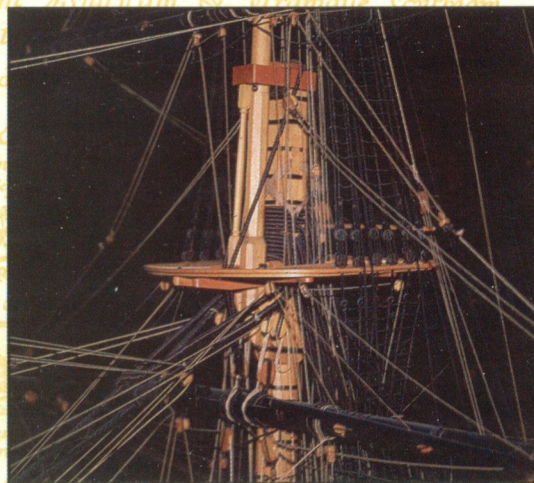
4. Jufersy które tkwią bezpośrednio w ławie wantowej owijamy miękkim drutem i uzyskanym "uchem" wklejamy w otwory ławy wantowej - rys. 5. Drut malujemy na czarno lub kolorem stali oksydowanej i nakładamy "otarcia" srebrną farbą. (Zamiast drutu można użyć sznurka pobarwionego na czarno).



TAKIELUNEK

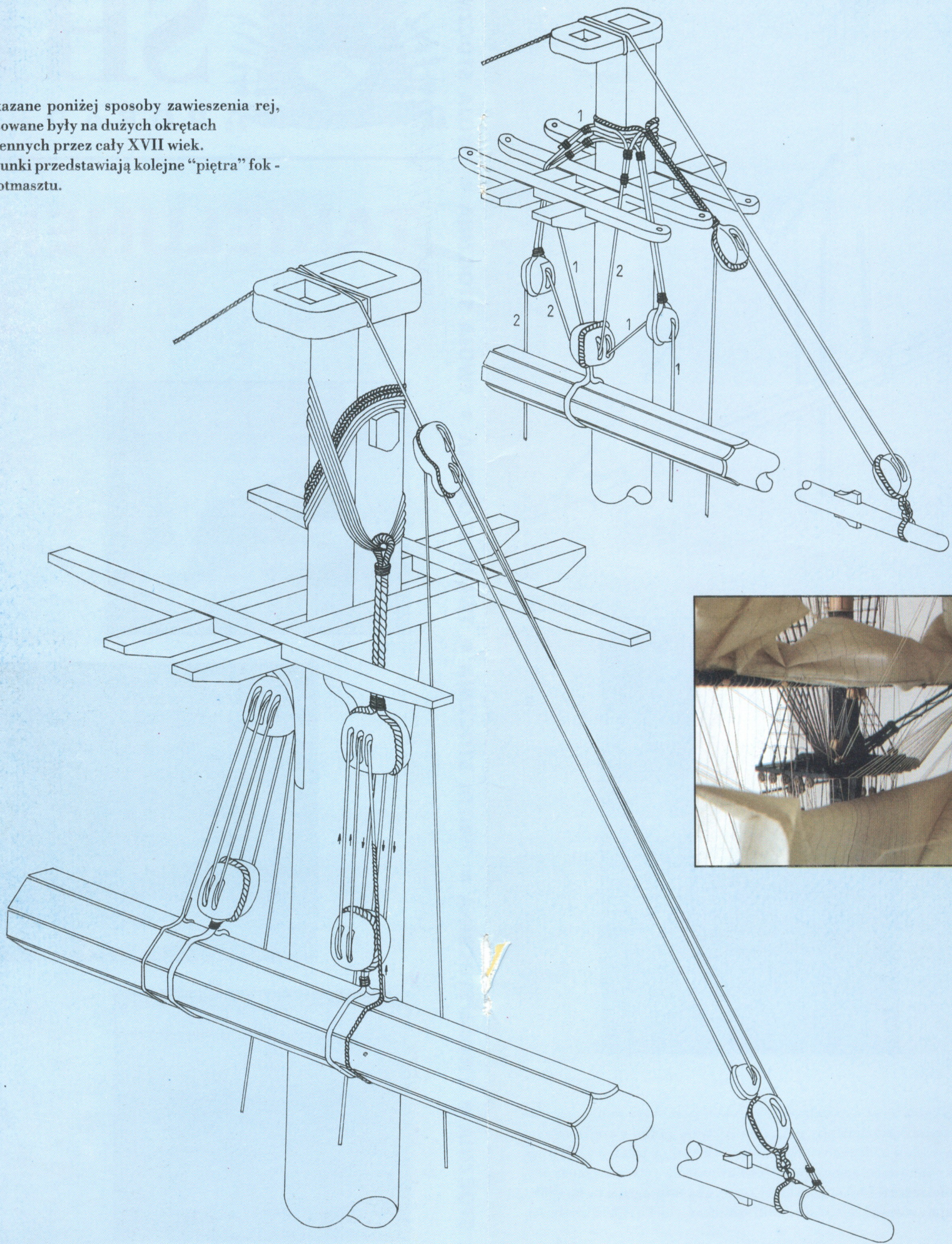
CONDORA

CZ.3



Dla uzyskania lepszej czytelności rysunków pominięto wanty oraz detale, które uniemożliwiłyby pokazanie przebiegu lin. Przedstawione w tym poradniku elementy takielunku należą do trudniejszych fragmentów olinowania żaglowców. Trzeba uważać nie tylko na symetryczne rozmieszczenie bloków, ale także na to, aby talje się nie poskręcały. Pamiętajmy również, o zastosowaniu sznurków i nici o różnej grubości.

Pokazane poniżej sposoby zawieszenia rej, stosowane były na dużych okrętach wojennych przez cały XVII wiek. Rysunki przedstawiają kolejne "piętra" fok- i grotmasztu.



Żagle

Żagle, to bardzo istotny element historycznego okrętu - żaglowca. Warto więc, poświęcić im nieco więcej uwagi. Najlepszym materiałem do ich wykonania, jest cienkie białe płótno bawełniane (np. batyst).

Aby nadać żaglom piękny, a zarazem bardziej autentyczny kolor, należy pobarwić je esencją herbacianą.



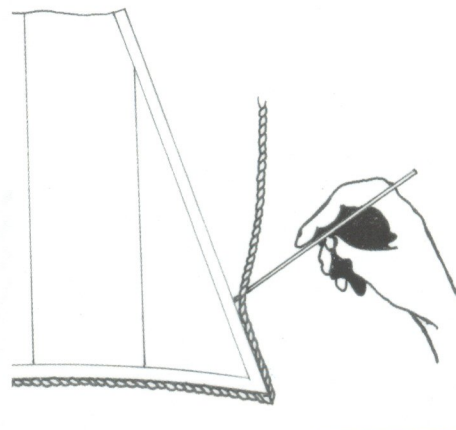
Po wysuszeniu płótna, rysujemy na nim ołówkiem twardości HB, główny obrys żagla oraz linie, imitujące bryty czyli pasy, z których był szyty. Konieczne jest także zaznaczenie miejsc, w których przykleimy reflinki.

Tak przygotowany żagiel, wycinamy bardzo ostrymi nożyczkami.

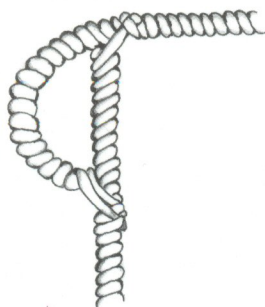
Skala 1 : 96 zmusza nas do pewnych uproszczeń, także przy wykonywaniu żagli.

Liklinę - czyli linę, która na autentycznym żaglu przszyta była do jego brzegu, wystarczy przykleić.

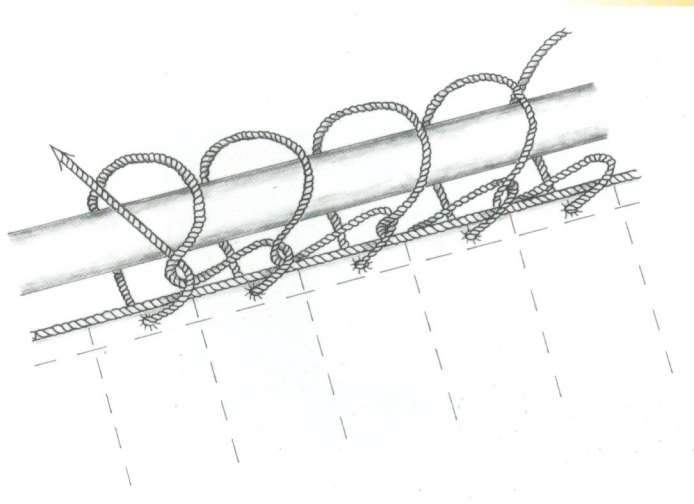
W modelach przedstawionych na zdjęciach do przyklejenia liklin użyto bezbarwnego lakieru nitro. Nitkę imitującą liklinę, warto nasączyć tym samym lakierem, pozbawi ją to nieładnych " włosków", a także ułatwi przyklejenie jej do materiału.



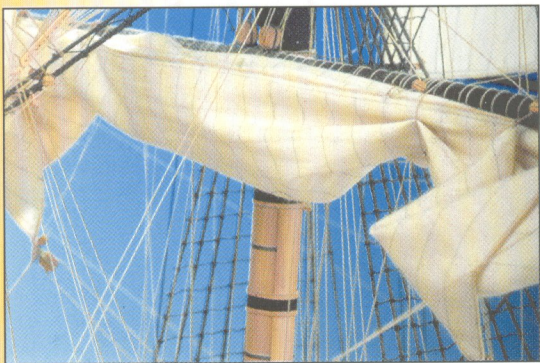
Rysunek przedstawia wykonanie ucha. Miejsce zetknięcia się likliny okręcamy pętlą. Jest to tzw. juzing czyli (w oryginale) cienka dwu - lub trzypokrętkowa linka, czasem smołowana, używana do różnych robót bosmańskich.



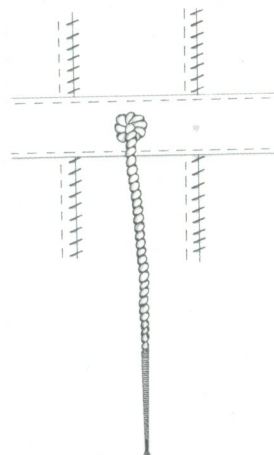
Rysunek powyżej przedstawia ucho dolne, a obok ucho górne.



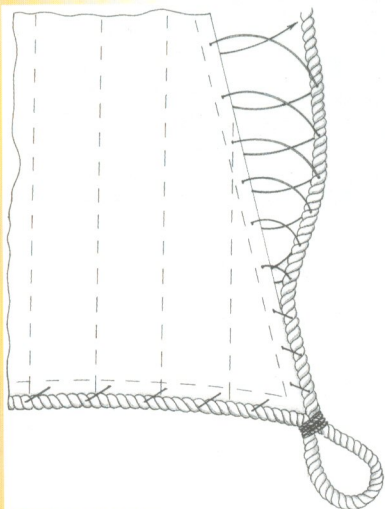
Żagle mocowano do reji przy pomocy liny. Skala nasza pozwala na mocowanie żagli do reji w sposób niemal identyczny, jak na żaglowcach z epoki. W tym celu, robimy szereg otworów przy tej krawędzi żagla, którą będziemy mocować do reji.



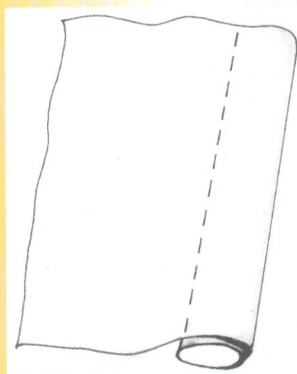
Kolejnym etapem jest przyklejenie reflinek. Są to po prostu kawałki cienkiej linki odpowiedniej długości, zakończone supelkiem. Przyklejamy je we wcześniej oznaczonych miejscach, supelkiem do żagla, używając bezbarwnego lakieru nitro.



Niektóre żagle na modelu prezentują się lepiej, gdy są zwinięte. Do takich należą np. fok i grot - żagiel. Nie musimy wykonywać wtedy reflinek, a także możemy użyć mniejszej ilości materiału przeznaczonego na żagiel (niepełny żagiel).



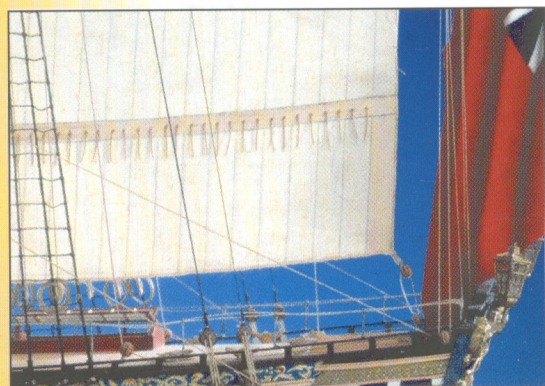
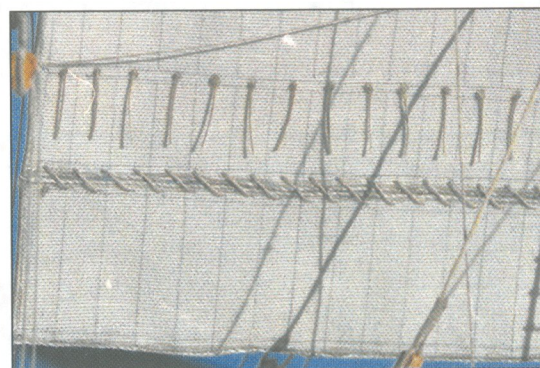
Jeżeli decydujemy się na wykonanie okrętu w większej skali np. 1 : 48, to możemy zrezygnować z niektórych uproszczeń i jeszcze dokładniej dopracować pewne elementy żagla. Takim momentem jest likowanie. Przy tej wielkości modelu, nitkę odpowiedniej grubości przyszywamy. Sposób jak to wykonać, pokazuje rysunek obok.



Niekiedy w zestawach bądź planach, z których korzystamy przy budowie żaglowca, pokazane są wzmocnienia żagli. Zabezpieczano nimi płótno przed rozerwaniem w miejscach,

gdzie było ono narażone na największe naprężenia. Chroniono przede wszystkim krawędzie, rogi, a także pasy reflinek. Do tego celu używano dodatkowych pasów płótna. W skali 1 : 96 wzmocnienia te można imitować np. farbą akrylową, którą należy nakładać bardzo ostrożnie, a przedtem konieczne jest wykonanie kilku próbek.

Jeżeli dysponujemy bardzo cienkim płótnem (batystem) spróbujemy zaryzykować metodę taką jaka była w rzeczywistości - a więc dodajmy dodatkowe pasy płótna - które należy przykleić przy pomocy kleju do tkanin.



Wzmocnienia żagla można imitować, nano-sząc farbą akrylową na płótno.

