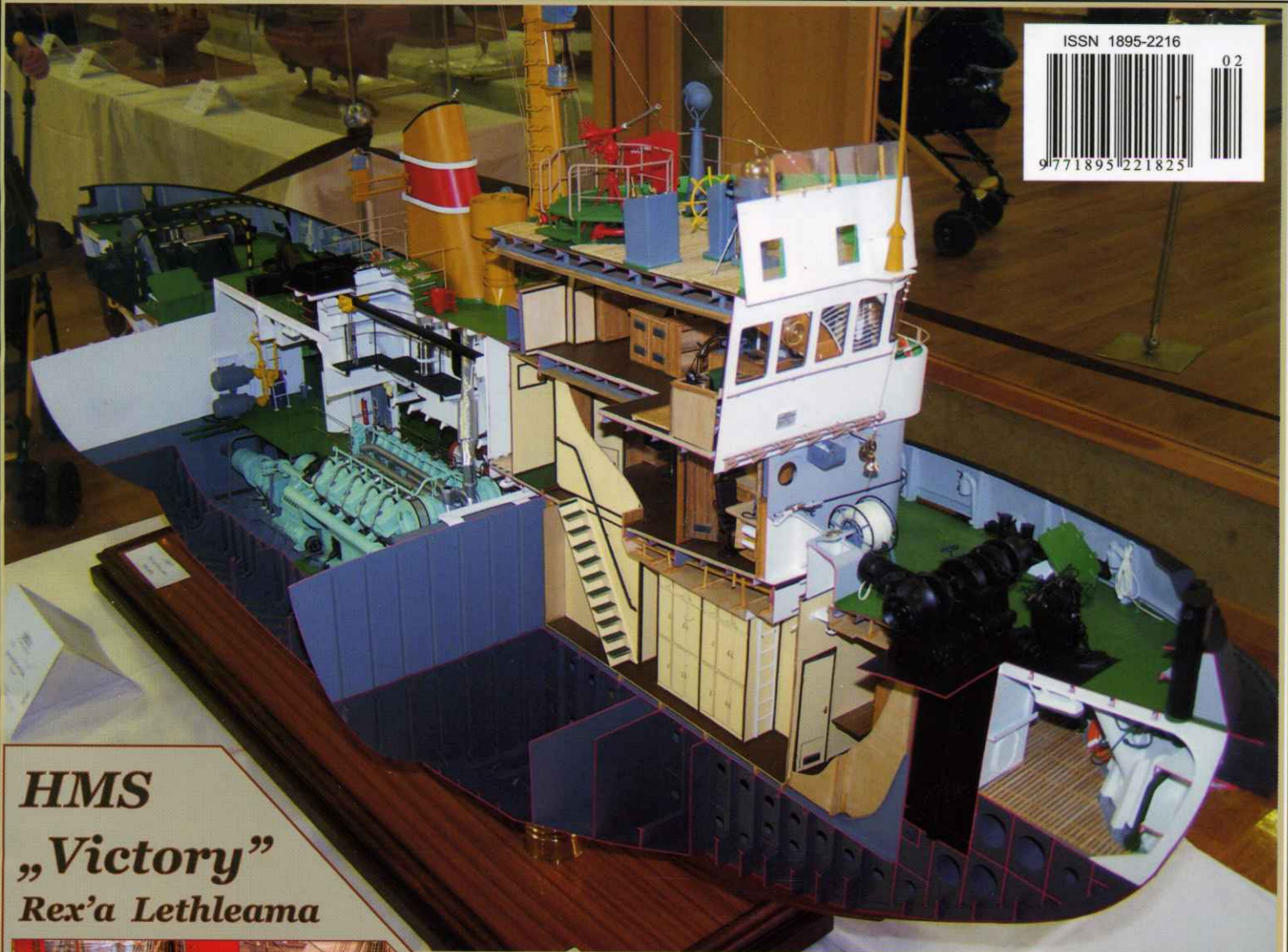


MODELARSTWO OKRĘTOWE

Magazyn modelarzy okrętowych 6 Nr Specjalny (2/2008) Cena 25 zł (0% VAT)



HMS
„Victory”
Rex'a Lethleama



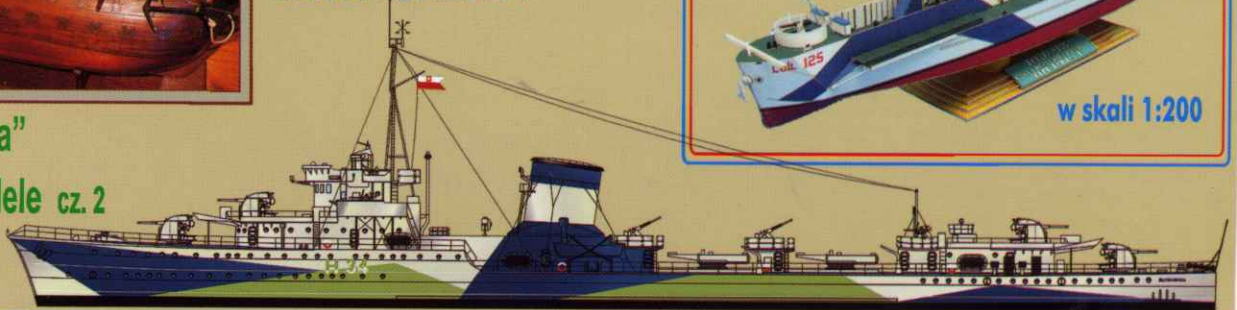
- ORP „Błyskawica”
malowania i modele cz. 2

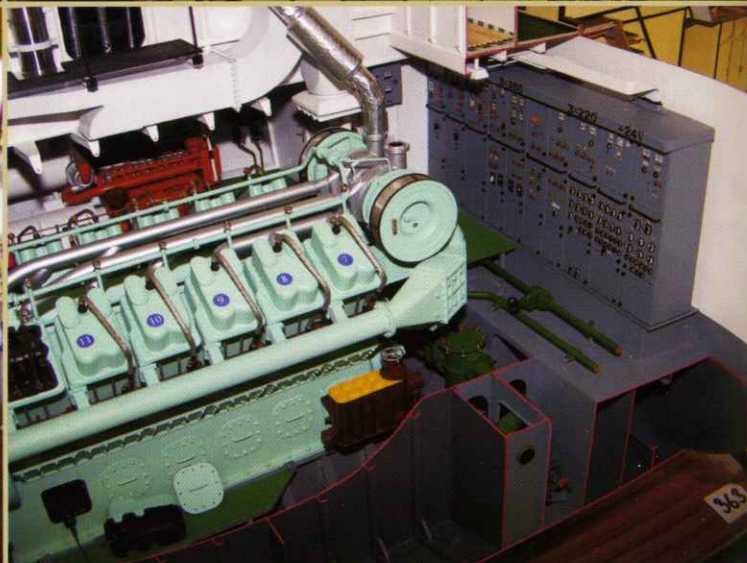
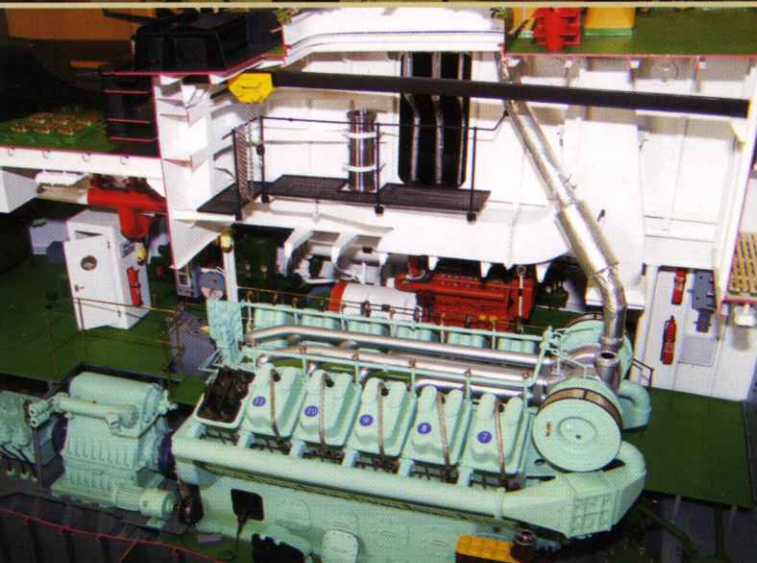
- Relacje z MŚ klas „C” Jablonec i ME klas „NS” Pabianice
- Komputerowe projektowanie modeli - SIATKI cz. 1

ZAWIERA MODEL KARTONOWY !!!

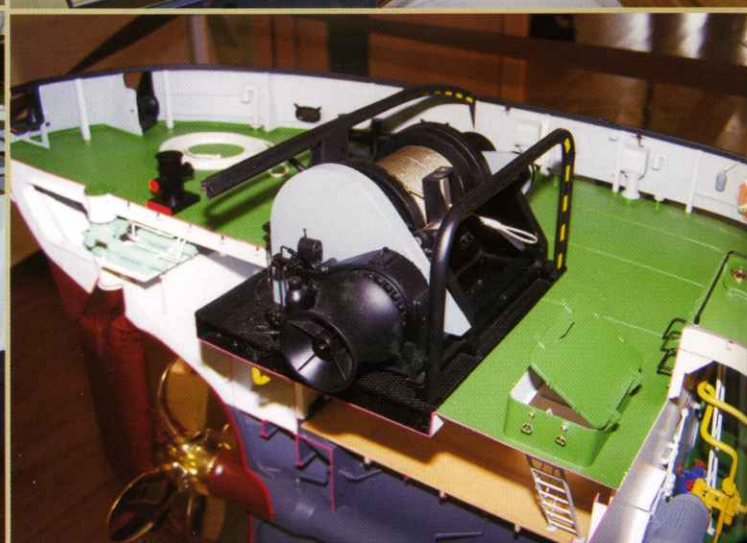


w skali 1:200





Przekrój holownika „ARES” w skali 1:25
w wykonaniu Jana Koszczyńskiego.
100 pkt. i złoty medal w klasie C-3D na
tęgorocznych Mistrzostwach Świata klas „C” NAVIGA w Jabloncu.





Jablonec 2008 - Wielkie Święto modelarzy klas „C”

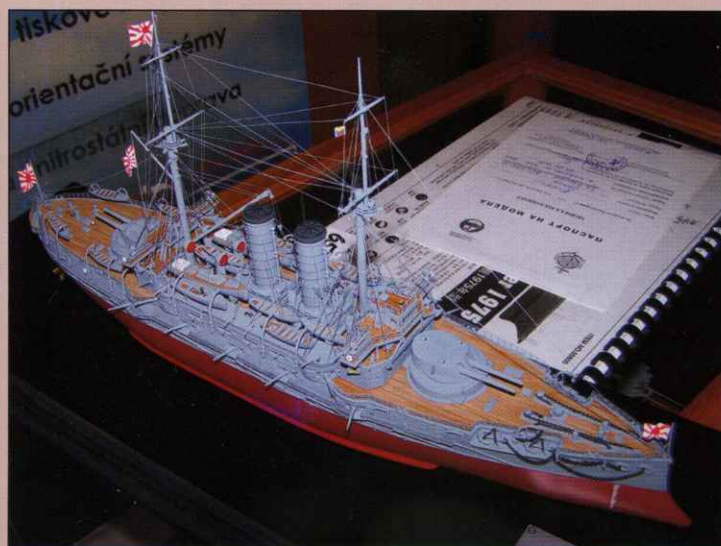
Zapowiedź o organizacji Mistrzostw Świata klas „C” według przepisów NAVIGA w miejscowości Jablonec nad Nysą w Czeskiej Republice została już ogłoszona jesienią 2006 roku. Czasu na przygotowanie swych modeli było bardzo dużo. Tym bardziej, że Prezydium NAVIGA zapowiadało na tych Mistrzostwach zmiany w systemie sędziowskim. Kiedy pojawiły się pierwsze wstępne komunikaty o terminie i miejscu XIV Mistrzostw Świata NAVIGA klas „C” oraz o obsadzie sędziowskiej, z wielką radością przyjąłem swą kandydaturę w składzie jednej z komisji. Pierwszy raz byłem w Jabloncu piętnaście lat wcześniej jako aplikant na sędziego klasy międzynarodowej. W tamtych latach nie było jeszcze modeli klas C-6 i C-7, a modele klas C-5 (w butelkach) były dopiero w rozwoju. Piękne sale EUROCENTRUM w tamtych latach nie posiadały jeszcze tak bogatego zaplecza, jednak obszerne sale wypełnione były po brzegi modelami w przeważającej większości z klas C-1 i C-2. Obecnie, kiedy na konkursach królują modele wykonane z kartonu i plastiku, a w odwrocie są modele wykonywane „od podstaw”, zaczynaliśmy się zastanawiać, ile modeli zgłosi się do Mistrzostw Świata. Miłą niespodzianką była ilość zgłoszonych wszystkich modeli, bo aż 277, a w poszczególnych klasach: C-1 - 47 modeli, C-2 - 30 modeli, C-3 (łącznie wszystkich grup) - 50 modeli do oceny i 5 modeli poza konkursem (przekroczony został limit ilościowy w danej klasie przez ekipę narodową), C-4 (łącznie) - 35 modeli, C-5 - 19 modeli, C-6 (łącznie) - 72 modele i klasa C-7 (też łącznie) - 24 modele. Jak z tego zestawu wynika, najliczniej prezentowana była klasa C-6, w której zgłoszono w grupie C-6A 30 modeli i w grupie C-6B aż 42 modele. Mnie właśnie przypadł zaszczyt być Kierownikiem Komisji Oceny tej klasy modeli, stąd swój opis zacznę od najbardziej bliskiej mi grupy modeli plastikowych.

Po pierwsze, na podstawie oceny i problemów z weryfikacją modeli należy dokładniej uszczegółowić, jakie poprawki można wprowadzić przy modelu klasy C-6A „standard”? Po drugie, ile właściwie można wprowadzić detali z innego materiału w modelu plastikowym (czy lufy toczone z metalu lub nowe pokłady z drewna są właściwym waloryzowaniem modelu)? Po trzecie, jaki ogólnie procent tych zmian (w postaci innego materiału) może być dopuszczony w ocenianym modelu? I po czwarte, czy modele odlewane prawie w całości nadal zaliczać do modeli plastikowych, czy nie utworzyć z nich grupy C-6C? Są to pytania, które często zadawano sobie nie tylko wśród sędziów oceniających ale również wśród mo-

delarzy, gdyż i oni chcieliby znać przepisy według których budują swoje modele. Klasy C-1 do C-5 są już przez lata tak dokładnie wypunktowane w swych przepisach, że nie ma większego z nimi problemu (choć w klasie C-3 zdarzają się pomyłki przy zaliczaniu modelu do właściwej grupy). Dlatego Komisja Techniczna Sekcji „C” NAVIGA musi popracować nad regulaminem klas C-6 i C-7.

Ale powróćmy do oceny zgłoszonych modeli. Do jednej klasy modeli można zgłosić z każdego państwa maksimum 12 modeli. W klasie **C-6A** wstępnie zgłoszono tylko 2 polskie modele, jednak po krótkiej weryfikacji nastąpiło przepisanie modelu Krzysztofa Wolf-rama z grupy B do modeli standartowych. Taka sytuacja pozwoliła na uratowanie modelu i przyznanie mu brązowego medalu. Złotym medalistą został Tadeusz Makowiecki z modelem amerykańskiego krążownika *USS „Augusta”*. Identyczną punktację 96,00 pkt. otrzymał model pancernika *USS „North Carolina”* białoruskiego modelarza Aleksandra Kowalczyka. Modele te były bardzo dobrze wykonane, jednak najwyższą ocenę otrzymał model w wykonaniu Dimitrija Kałmykowa z Białorusi niemiecki pancernik „*Tirpitz*” w skali 1/700 - 97,33 pkt. Patrząc na listę złotych medalistów w klasie C-6A, to wśród wyróżnionych siedmioma złotymi medalami znajdują się aż czterej modelarze z Białorusi, a tylko po jednym reprezentancie Polski, Chin i Ukrainy. Trzeci polski model w tej grupie, a drugi Tadeusza Makowskiego amerykański niszczyciel *USS „Coontz”* zdobył srebrny medal. Jeżeli rozpatrzmy całą listę startujących modelarzy, to na chwilę obecną widać wyraźny wzrost w klasach modeli plastikowych i kartonowych modelarzy zza naszej wschodniej granicy.

Klasa **C-6B** to modele plastikowe waloryzowane, czyli takie w których można poprawić źle lub mało precyzyjnie wykonane przez producenta zestawu detale (nie zawsze ze złej wiedzy o modelu lecz niejednokrotnie z trudności formowania tegoż detalu) lub wręcz wymienić je na lepsze. I tu właśnie zachodzi pytanie: w jakim maksymalnym zakresie można wykonywać takie zmiany. Widziałem bowiem podczas oceny modele, gdzie wszystkie lufy były ponownie toczone z metalu, a pokłady całkowicie zastąpione pokładami z drewna. W dwóch modelach żaglowców ilość zmian i wymienionych detali była tak duża, że modele mogłyby być wystawione w klasie C-1. Zwycięzcą w klasie C-6B został modelarz z Chin Geosheng Zeng. Jego modele pancerników „*Bismarck*” i *USS „Missouri”* w 1/350 były swym wykonaniem zbliżone do maksymalnej



C-6B E. Genov/Bugaria/ - „Mikasa” 1:350; 96,00 pkt.



C-6B T. Chudzik/Polska/ - USS „North Carolina” 1:700; 92,00 pkt.



C-6B G. Zeng/Chiny/ - USS „Missouri” 1:350; 98,33 pkt.



C-6B L. Rizzato/Włochy/ - USS „Lyra” 1:350; 93,00 pkt.



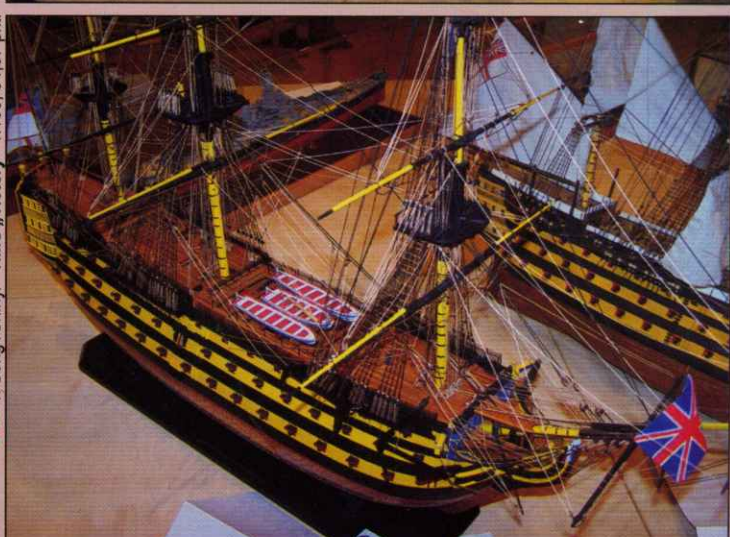
C-6B J. Schastnij/Ukraina/ - „Wariag” 1:350; 90,00 pkt.



C-6B C. Dan/Rumunia/ - „Real de France” 1:75; 93,00 pkt.



C-6B I. Chibulcutesan/Rumunia/ - „Le Soleil Royal” 1:100; 92,00 pkt.



C-6B Y. Song/Chiny/ - HMS „Victory” 1:100; 94,67 pkt.



C-1 F. Jonet /France/ - vaisseau de 74 canons 1:75; 96,00 pkt.



C-1 S. Pustykin /Ukraine/ - „St. Pavel” 1:100; 97,33 pkt.



C-1 M. Houska /Czechy/ - „De Zeeven Provinzen” 1:77; 96,33 pkt.



C-1 D. Lebedev /Ukraine/ - „Merkuri” 1:100; 94,00 pkt.



C-1 O. Romashchenko /Ukraine/ - „La Real” 1:75; 95,33 pkt.



C-1 J. Kopecky /Czechy/ - „La Royale” 1:85; 96,33 pkt.



C-1 Y. Kazilo /Ukraine/ - „Pallada” 1:100; 99,33 pkt.



C-1 O. Merkushev /Ukraine/ - „Tri Ieraria” 1:100; 98,00 pkt.

oceny. Jednak zbyt gorliwość przy wykonywaniu nowych pokładów zmusiła modelarza do wykonania nowych detali na pokładzie i właściwego ich tam umieszczenia. I tu właśnie zostały pogrzebane szanse na pełne 100 pkt. Lufy nie były właściwej długości (za długie w stosunku do planów), a detale wyposażenia nie znajdowały się tam, gdzie powinny być (były przesunięte względem załączonych planów). Trzeba przyznać, że każdy ze złotych medalistów był modelem o bardzo wysokim poziomie wykonania. Oprócz modelarzy z Chin, w czołówce złotych medalistów uplasowali się modelarze z Białorusi i Ukrainy, co potwierdza wcześniej już napisaną przeze mnie opinię. Dla wielu modelarzy trzeba przedstawić fakt zdobycia złotego medalu przez model rosyjskiego krążownika „Aurora” w skali 1/400 z bardzo dawnych zestawów wydawanych wspólnie przez firmy HELLER i ZWIEZDA. Okazuje się, że niedoceniane przez wielu, a bardzo dobre zestawy tej firmy (oprócz „Aurory” są jeszcze lodołamacze „Lenin” i „Arktika” oraz pancernik „Patiomkin”) mogą przy odrobinie dokładności i trochę wkładu w znalezienie dobrych materiałów być dobrym materiałem nawet na złoty medal („Aurora” Aleksandra Kovalchuka z Białorusi zdobyła 98,00 pkt.). Na czternaście złotych medali, jeden przypadł polskiemu modelarzowi Tadeuszowi Gawronowi za model polskiego niszczyciela ORP „Wicher” w skali 1/400 z firmy MIRAGE HOBBY. Model ten już w samym zestawie jest bardzo dobrze opracowany i przy właściwej pracy nad poprawkami oraz czystym wykonaniu jego ocena zawsze będzie wysoka. Jedyną wadą polskich modelarzy jest zapomnianie o tym, że maszty jednostek wykonywane w zestawie plastikowym muszą być formowane po tej samej osi co i reje na nich się znajdujące. Brak pocienienia masztów i wykonania rejek jako osobnych pozostawia niedosyt przy ocenie i obniżenie punktacji. Tak zdarzyło się właśnie przy modelu T. Gawrona, jak i przy trzech modelach Tadeusza Chudzika. Gdyby na modelu japońskiego niszczyciela „Yukikaze” w skali 1/350 pojawiły się poprawione maszty oraz dodane jasne, płócienne osłony pomostów, pocienione żurawiki z blockami i izolatory na antenach, to złoty medal byłby „na mur”, a tak to tylko „srebro” za ten bardzo piękny model. Podobnie rzecz ma się z drugim i trzecim modelem: amerykańskim pancernikiem USS „North Carolina” w skali 1/700 oraz rosyjskim niszczycielem „Sowremennyj” w skali 1/350. Wkład pracy jest bardzo duży lecz zabrakło tak zwanej czystości połączeń detali i dobrego malowania. O wiele gorzej wypadły dwa modele Ryszarda Mejsaka, które przedstawione do oceny wyglądały jak z konkursu o mistrzostwo województwa (połamane maszty, ślady eksploatacji po udziale w klasie „NS” F4-C, powyginane relingi, czy też anteny i flaglinki w postaci dwóch nitek wziętych z maszyny do szycia). Natomiast model Michała Piątka japoński pancernik „Kongo” w podziale 1/700 w pełni zasłużył na swoją ocenę 91,00 pkt. i srebrny medal. Szkoda, że nie wszyscy modelarze podczas Mistrzostw Polski potrafią porozmawiać z sędziami i popytać się o wartość oceny swych modeli, aby w przyszłości uniknąć podobnych błędów i zdobyć lepsze oceny. Często bywa, że modelarz bardziej ma zastrzeżenia do oceny sędziowskiej, niż zgodności co do właściwej wartości tej oceny i wykazanych błędów przez komisję sędziowską. Nie widziałem tego u modelarzy z Chin. Po wykazaniu jakiejś nieścisłości na modelu, najpierw starano się wykazać czy faktycznie jest to jego błąd, a jeśli już tak, to z niskim pokłonem przepraszało, że wcześniej tego nie dostrzegli. A przecież sędziowie jeżeli już nie budują osobiście modeli, to jednak lata doświadczeń i wroczne obeznanie się z dobrymi modelami pozwala im na wyłapanie błędów. I nie należy zapominać o zasadzie, że „dobry model obroni się sam”.

Takich błędów z poprawieniem swego modelu po wygraniu w Mistrzostwach Polski i zakwalifikowaniu się do kadry na Mistrzo-

stwa Świata nie popełnił kolega Jerzy Grabowski ze swoim modelem szkolnej fregaty „Dar Młodzieży” w skali 1/100 w klasie **C-7B**. We Wschowej na MP model choć nie był jeszcze w pełni wykonany, to już otrzymał wysokie oceny i do czasu wystawienia na Mistrzostwach w Jabloncu został uzupełniony i poprawiony o wiele detali z bardzo dobrej dokumentacji zdjęciowej. Szkoda tylko, że wanty i sztagi nie miały zróżnicowanej grubości, co fatalnie odbiło się na wysokości oceny modelu. Ale i tak zdobyte 97,33 pkt. i teoretyczne piąte miejsce ze złotym medalem jest bardzo dobre dla tego modelarza. Pytanie więc, jeżeli ten model zdobył dopiero piąte miejsce, to kto był od niego lepszy? Otóż dwaj polscy modelarze i dwaj modelarze z Białorusi. Pomimo tego, że komisja przy ocenie klasy C-7 pracowała w tym samym pokoju co i moja komisja, jednak opis tej klasy pozostawiam innemu recenzentowi. Tak samo z opisem klasy C-4, którą to bardzo dokładnie obserwował kolega-mikromodelarz. Zapewne oni powiedzą coś więcej o tych klasach niż ja.

Ja przeskoczę do początkowych klas, czyli na początek **C-1** żaglowce budowane „od podstaw”. Dla wszystkich sędziów jest to klasa królewska, tak samo zapewne myślą modelarze, jak i zwiedzający wystawę goście. Zgromadzenie obok siebie aż 47 pięknie wyglądających modeli żaglowców wzbudzało u niejednej osoby przyspieszone bicie serca. Wielka szkoda, że w tej plejadzie nie znalazł się ani jeden polski model... Ale sędziowie muszą niestety wśród tych ilości wybrać te najlepsze. Jak tego dokonać i co brać pod uwagę? Najważniejsza jest zgodność z przedstawionymi planami i dokładność wykonania poszycia, detali oraz wyposażenia pokładowego. Bardzo dużo punktów można stracić za zły takielunek modelu. Reszta to doświadczenie sędziów i dobra obrona modelu przez zawodnik. To powtarzam i będę powtarzał niejednokrotnie - obecność modelarza przy obronie swojej pracy i dobre rozeznanie w materiałach modelarskich jakie były wykorzystane przy budowie modelu daje dobre podparcie w oczach sędziów. Ja mogę tylko potwierdzić, że dwa modele: HMS „Victory” Guosheng Zenga z Chin i „Pallada” Yurija Kazilo z Ukrainy były w najwyższej mierze majstersztykami sztuki modelarskiej i oceny 99,33 pkt. były bardzo właściwie wystawione. Na złoty medal zostało jeszcze zaliczonych 10 dalszych modeli, a komisja sędziowska przyznała jeszcze 10 medali srebrnych i 14 medali brązowych. Bez medali pozostało 11 modeli. Może i żal wysiłku każdego z tych modelarzy, którzy nie zostali nagrodzeni medalem, jednak wśród tych modeli można było zobaczyć prace, które faktycznie nadawały się tylko do pokazania na kominku w salonie. Oglądając je z dalszej odległości można było nie dostrzec wielu błędów w niedokładności wykonania, jednak już z odległości pół metra i nawet bez szkła powiększającego widać było źle spasowane poszycie, niedokładności w malowaniu galionów, a nawet jeden z modeli młodej Chinki Fangxi Liu wprost raził swym wyglądem. Tylko dlaczego w wykazach ocen był on zaliczony na brązowy medal? Prawdopodobnie wzięto pod uwagę bardzo młody wiek i znajomość pracy przy modelu. No cóż, miałem podobny przypadek z rumuńską zawodniczką w Dubrowniku i sądzę, że ja i pozostali sędziowie postąpili wówczas prawidłowo.

Natomiast bardzo dużo kontrowersji w kuluarach Mistrzostw sprawiło przyznanie medali w klasie **C-2**. Najlepszym modelem bezsprzecznie był model rosyjskiego atomowego krążownika „Piotr Wielki” w wykonaniu Vladimira Yakimova z Rosji. Co prawda „tylko” 98,00 pkt. za ten imponujący model, ale według słów wielu znawców modelarstwa, model ten będzie na kilka lat wyznaczał wzór wykonania dla najlepszych. Polska ekipa wystawiła dwa modele. Pierwszy to „Kapitan Poina” Krzysztofa Błajdy. Tutaj nie trzeba przedstawiać prac kolegi Błajdy bo wiadomo, że każdy model wychodzący z jego minimodelarni jest wysokiej klasy, o dokładnym i



C-1 G. Zeng /Chiny/ - HMS „Victory” 1:100; 99,33 pkt.



C-1 P. Brabic /Czechy/ - HMS „Victory” 1:100; 98,00 pkt.



C-1 L. Balestrieri /Wlochy/ - „La Renommée” 1:75; 96,33 pkt.



C-1 F. Ostan /Wlochy/ - „Berlin” 1:40; 92,00 pkt.



C-1 E. Šerý /Czechy/ - „Le Requin” 1:48; 95,33 pkt.



C-2 B. Besutti /Wlochy/ - „San Giorgio” 1:100; 90,67 pkt.



C-1 V. Yakimov /Rosja/ - „Peter Veliky” 1:200; 98,00 pkt.



C-1 J. Spinar /Czechy/ - HMS „Warspite” 1:150; 93,67 pkt.



C-2 R. Kuzahmetov /Estonia/ - „Royal Princess” 1:100; 94,33 pkt.



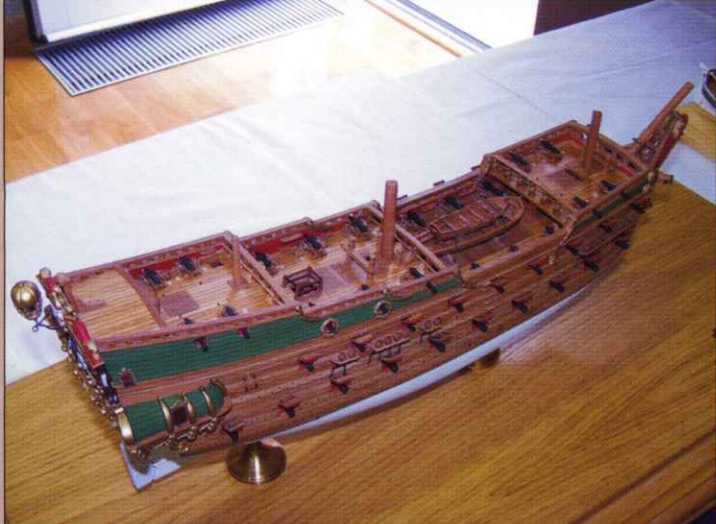
C-2 W. Schleiht /Czechy/ - SMS „Emden” 1:100; 91,00 pkt.



C-2 R. Boutier /Francja/ - „Kleber” 1:92; 89,67 pkt.



C-3A R. Andrei /Rumunia/ - Holland ships 1:200; 95,67 pkt.



C-3D K. Guneszki /Bulgaria/ - „Friedrich Wilhelm za Pierde” 1:100; 94,00 pkt.



C-3D W. Werner /Niemcy/ - Stockholmer Galeasse 1:66; 86,67 pkt.



C-3A S. Chubrik /Białoruś/ - „Neva” 1:36; 94,00 pkt.



C-3D R. Wrzesiński /Polska/ - HMS „Prince” 1:50; 93,67 pkt.

czystym wykonaniu. Więc i ocena 96,67 pkt. oraz złoty medal nie jest zaskoczeniem. Bardziej można być zaskoczonym tylko brązowym medalem dla modelu kutra KTS Henryka Szymczaka. Już na Mistrzostwach Europy w Kawarnie można było zauważyć obniżanie oceny dla tego modelu. No cóż, przez rok na modelu nic się nie zmieniło, a i komisja będąc prawie w takim samym składzie pamiętała drobne błędy w jego wykonaniu. Zapewne są to już ostatnie chwile dla tego modelu i dobrze, że kolega Szymczak zapowiada kolejny model z jeszcze lepszym wykonaniem. Życzymy więc powodzenia dla tej nowej pracy. Powróć jednak do kilku modeli, które w trakcie rozmów zostały uznane za niewłaściwie ocenione (przypominam, że są to głosy kolegów-modelarzy, bowiem mnie jako sędziemu nie powinno się podważać pracy innych sędziów). Zapewne wiele osób zgodzi się z tymi opiniami, że największym przegranym (również z racji wielkości tegoż modelu) jest pasażerski liniowiec „Royal Princes” w skali 1/100 w wykonaniu Rishata Kuzahmetova z Estonii, bo srebrny medal to zbyt małe wyróżnienie dla tak wielkiego wkładu pracy choćby przy wykonaniu samego kadłuba. Ponieważ ja nie byłem obecny przy obronie tego modelu więc nie mogę wykazać, czy komisja sędziowska doszukała się jakiś większych „wpadek” w tej pracy, stąd są to tylko wrażenia jak już pisałem z kularowych rozmów. Inne sprawa w tej samej klasie, to już przyznanie złotego medalu dla modelu, na którym gołym okiem widać niedoskonałości w wykończeniu modelu. Ale to też musi pozostać tajemnicą poliszynela. Nie uniknięto błędu komercjalizacji i na sali wystawowej przy kilku modelach w klasie C-1 i C-2 ukazały się niedozwolone kartki informujące o chęci sprzedaży tych modeli.

Przejdźmy więc do klasy C-3, czyli klasy, która przysparza najwięcej kłopotów w pierwszej kolejności z zaszeregowaniem modeli do odpowiednich grup, a następnie z dobrą oceną modeli. Są to bowiem fragmenty modeli, wyposażenia, dioramy i przekroje. Jak to wszystko ustawić i porównać? No cóż, wszystko regulują odpowiednie regulaminy ale niejedyn modelarz zastanawia się, czy jego model jest w klasie C-4 jako miniatura, czy C-6 jako model plastikowy, czy też w C-3 jako diorama, bo pokazał np. opuszczoną w dół szalupę. Zasady są jednoznaczne. Model w klasie C-1, C-2, C-4, C-6 i C-7 powinien być w takim stanie, jak wyglądałby oryginał w momencie opuszczenia basenu portowego po podniesieniu bandery, czyli czysty, bez śladów eksploatacji i ze sprzętem wyposażeniowym na swoim miejscu. Każda inna sytuacja powoduje przeniesienie modelu do klasy C-3. Tutaj mamy dioramy pokazujące prace związane z sytuacją na morzu lub na lądzie, ale przy jednostkach pływających możemy pokazać pracę osprzętu danej jednostki lub też części i osprzęt tej jednostki, jak również nieukończony model w chwili budowy, a nawet model żaglowca w wykonaniu tylko z elementów drewnianych bez malowania. Jest to więc klasa o bardzo dużej rozpiętości zaszeregowania modeli. Co prawda słychać już głosy o tym by była możliwość dopuszczenia do podstawowych klas modeli ze śladami eksploatacji, tylko znowu jakimi i w jakim stopniu? Czyli co pytanie, to zaraz trudność w odpowiedzi.

Powróćmy jednak do klasy C-3. Tutaj bez podziału na grupy możemy napisać, że bezsprzecznym liderem i zwycięzcą w klasie C-3D był polski modelarz Jan Koszczyński z modelem pokazującym przekrój holownika „Ares”. To model, w którym pokazano wnętrze jednostki w przekroju wzdłuż linii diametralnej jednostki, w którym każdy detal był odwzorowany zgodnie z rzeczywistością, a każdy element który w rzeczywistości mógł się obracać czynił to również na modelu. Taki doskonały model w skali 1/25 zadziwił wszystkich zwiedzających i sędziów, co zaowocowało idealną oceną 100 pkt! Podobną ocenę otrzymał zgłoszony poza konkursem model pokazujący nadbudówki włoskiego pancernika „Roma” w

podziale 1/100 w wykonaniu Gianbianco Barbieri. Ten naprawdę ciekawy model był zgłoszony poza konkursem z dwóch powodów. Po pierwsze ekipa włoska przekroczyła limit ilości zgłoszonych w tej klasie modeli, a po drugie elementy z tej makiety mogą być bezpośrednio wykorzystane do dalszej budowy całego modelu. Model otrzymał od sędziów również idealne 100 pkt., jednak to polski model budził większe zaciekawienie. Aby w przyszłości nie

dopuszczać do konieczności wybierania, który dobry model wykluczyć z oceny, rozmawia się o powiększeniu możliwości zgłoszeń modeli do liczby 16 modeli w klasie lub też w ogóle bez limitu ilościowego. W całej klasie C-3 na 50 zgłoszonych modeli, przewodnią rolę posiadali modelarze z Włoch. Polska wystawiła do oceny cztery modele, z czego wspomniany już Jan Koszczyński zdobył złoty medal, a Cezary Cieśliński za HMS „Victory” i Ryszard Wrzesiński za HMS „Prince” uzyskali za swoje modele punktację pozwalającą im odebrać medale srebrne. Niestety drugi model Cezarego Cieślińskiego niewielką ilością punktów rozminął się z medalem brązowym.

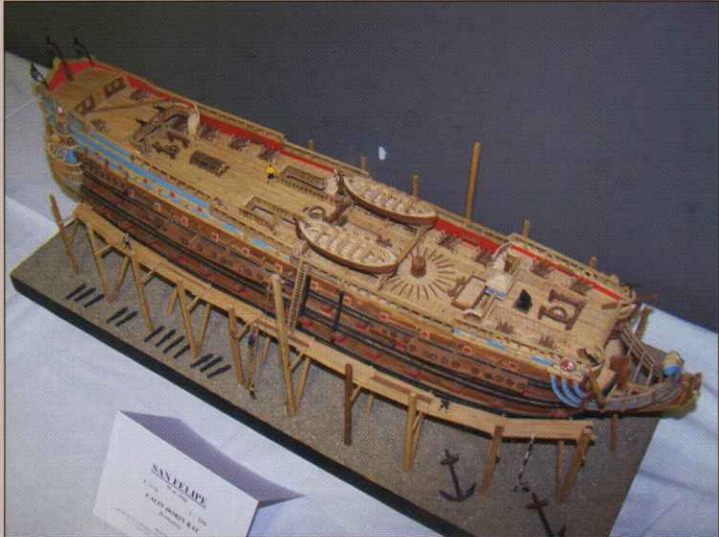
Stratę tę kolega Cieśliński nadrobił w klasie C-5, gdzie wystawił dwa modele w butelkach i zdobył jeden medal srebrny za HMS „Victory” i jeden brązowy. Drugi nasz modelarz Wiesław Brambor również wystawił dwa modele, jednak tylko model „Pinty” został oceniony na medal brązowy. W klasie C-5 od samego początku toczy się walka z modelarzami, którzy nie potrafili udokumentować momentu włożenia wykonywanego modelu do przygotowanej butelki lub żarówki przez jej wlot, czyli szyjkę. Modelarze z Chin prowadzą w klasyfikacji medalowej tej klasy, jednak jest sporo zastrzeżeń co do techniki użytej przy montażu modelu w butelce. W wielu przypadkach podejrzenia są uzasadnione lecz brak jest na ten fakt dowodów. Wnioski są następujące, aby bardziej rygorystycznie sędziowie domagali się dokumentacji zdjęciowej z takiej pracy.

Całość imprezy Mistrzostw Świata modeli redukcyjnych klas „C” NAVIGA była bardzo udana dla polskiego zespołu. Na 36 zgłoszonych modeli uzyskaliśmy aż 30 medali. Jest to bardzo wysoki wynik, za co należy się pochwala naszym modelarzom, którzy niejednokrotnie pracują w ciszy własnego małego mieszkania, poświęcając dla tej pięknej dyscypliny (zwanej przez innych hobby) czas swój i swojej rodziny dla tego jednego krążka medalowego. Dziękujemy wszystkim modelarzom za te chwile radości, gdy odbierają swoją nagrodę wśród najlepszych modelarzy świata.

tekst: Mirosław Miarka



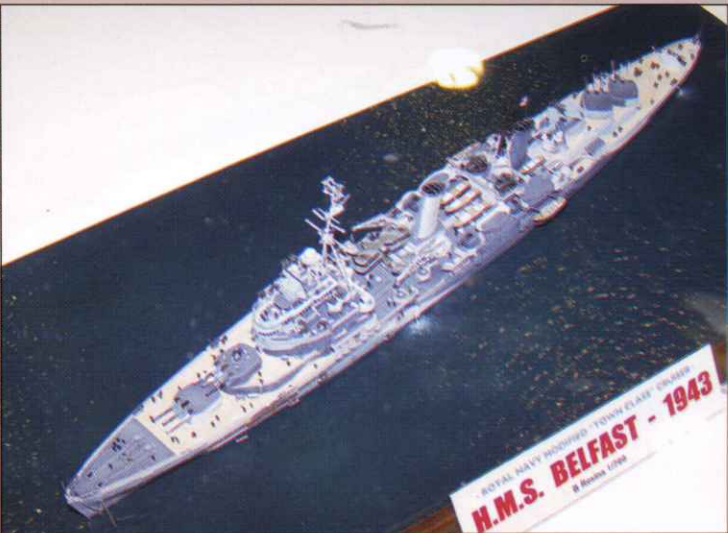
C-3D J. Koszczyński (Polska) przy swoim modelu „Ares” 1:25; 100,00 pkt.



C-3A C.D. Rat / Rumunial - „San Felipe” 1:100; 87,00 pkt.
C-3D L. Rumyantseva / Ukraina / - „Pandora” 1:65; 97,00 pkt.



C-3A C. Matteini / Wlochy / - „Maya” 1:700; 91,33 pkt.
C-3A C. Matteini / Wlochy / - HMS „Belfast” 1:700; 90,33 pkt.

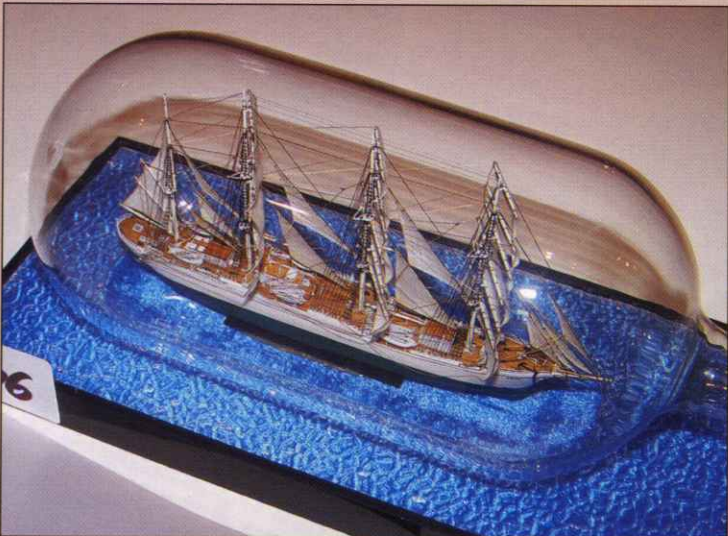
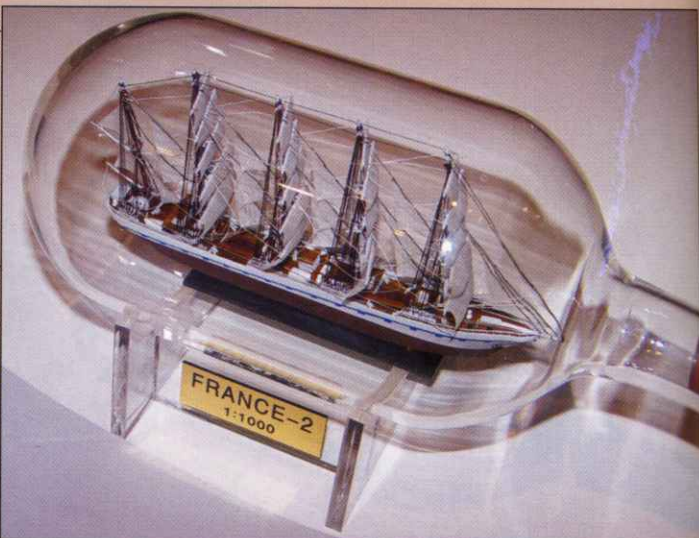


C-3D M. Houska / Czechy / - „Max Emanuel” 1:50; 96,00 pkt.
C-3D L. Jakeš / Czechy / - Bofors 1:25; 94,33 pkt.





C-5 Z. Wang /Chiny/ - „France II” 1:1000; 95,00 pkt.
C-5 J. Gu /Chiny/ - „France II” 1:1000; 92,33 pkt.



C-5 F. Qian /Chiny/ - „Sedov” 1:900; 98,33 pkt.
C-5 Q. Xiong /Chiny/ - „Preussen” 1:950; 96,33 pkt.



C-5 F. Qian /Chiny/ - „New Nippon Maru” 1:800; 97,67 pkt.
C-5 X. Guo /Chiny/ - „Nippon Maru” 1:780; 98,33 pkt.



C-5 X. Guo /Chiny/ - „Sedov” 1:540; 96,67 pkt.
C-5 M. Hakimzanov /Uzbekistan/ - „Zarja” 1:300; 87,00 pkt.



Absolutnie bezstronne komentarze dwa



Tegoroczne Mistrzostwa Świata klas „C” NAVIGA miały miejsce jak wiemy już z poprzedniej relacji w czeskim Jabloncu i jest to dobre miejsce na tego typu imprezę. Dobre, bo i gospodarze doświadczeni i pomieszczenia dogodnie położone i wygodne tak pod względem komunikacyjnym, jak i możliwości prezentacyjnych.

Dobre także i ze względu na dogodność dojazdu z każdego miejsca w Europie, ale i ze względu na atrakcyjność samej miejscowości (także atrakcyjność cenową!), a że dopisała i pogoda można by uznać, że impreza była bardzo udana. Można by, gdyby nie to, że mowa jest nie o wycieczce krajoznawczej, a o bądź co bądź współzawodnictwie w kategorii modeli wystawowych. Chcę tu od razu podkreślić, że moje uwagi dotyczą jedynie tego zakresu zawodów, które dotyczą klasy C-4, czyli modeli miniaturowych.

Zaznaczyłem na wstępie, że do Jablonca dogodny jest dojazd z każdego miejsca w Europie, a omawiam zawody „pod tytułem” Mistrzostwa Świata, ale o owej „światowości” tej imprezy ma zaświadczać tylko udział w niej reprezentacji Chińskiej Republiki Ludowej. Dla tej właśnie reprezentacji jak się wydaje, jest obojętne w jakim miejscu w Europie odbędą się zawody. Wydaje mi się dlatego, że gdy swego czasu MŚ miały miejsce w Hanowerze (mającym wtedy, jak i dzisiaj bardzo dogodne połączenie lotnicze z Chinami), to dla reprezentacji tego kraju bardziej atrakcyjne okazało się połączenie z „przesiadką” przez Zurych, co złośliwi tłumaczyli raczej chęcią wspólnego lotu na trasie Zurych - Hanower przewodzącego chińskiej reprezentacji komisarza z ówczesnym Komandorem Sekcji „C” NAVIGA, co nie pozostało być może bez wpływu na późniejsze wyniki chińskiej reprezentacji i w tym uzyskanie przez nią kilku ocen 100 pkt., ale może się myłę...

Problem jednak pozostał, problem „specjalnego” traktowania reprezentantów ChRL, jak i problem oceny „100 pkt”. Ponieważ zasadniczo poruszam tu temat klas C-4, a w tych ocena 100 pkt. w tym roku nie wystąpiła, pozwolę sobie zasygnalizować swoją w tym temacie opinię, bo jak uważam konsekwencje wcześniejszych błędów dają się odczuć i dzisiaj. Oto bowiem ocena 100 pkt. oznacza ni mniej, ni więcej tylko to, że mamy oto przed sobą model absolutnie doskonały, model który nie posiada żadnych uchybień, model od którego nikt i nigdy nie zbuduje modelu doskonalszego! Mogę zrozumieć, że ocena taka jest przejawem zachwyty nad perfekcyjnością modelarskiego kunsztu i doskonałością modelarskiego warsztatu. Sam nadal jestem pod wrażeniem perfekcyjności pracy Gianbianco Barbieriego, którego fragment pancernika „Roma” zdecydowanie zasługuje na najwyższe oceny we właściwej mu klasie C-3. Najwyższe, ale w granicach rozsądku! Sam fakt, że wymieniony fragment jest częścią pełnego modelu pancernika „Roma” stawia nas przed dylematem - jaką ocenę zyskał by cały model? 120,... 200 pkt.? Czy wkład pracy ocenimy tak samo? I jaki sens będzie miało wystawienie przez modelarza całego modelu, skoro swej oceny i tak już nie poprawi.

I tu wchodzimy w sferę „dalekosiężnej” szkodliwości tego typu ocen. Co roku obserwujemy spadek ilości startujących zawodników (a zatem i modeli). Dekadę temu taką ilość modeli jak na zawodach w Jabloncu można było spotkać na Mistrzostwach Polski we Wrocławiu, czy zawodach w Rudzie Śląskiej! Po co więc uczestniczyć w zawodach, skoro nie można będzie uzyskać ocen lepszych od poprzedników? Mało tego, modele które raz oceniono na 100 pkt. są wystawiane w kolejnych latach, sztucznie zaniżając ocenę wysta-

wianych obok nich modeli, bo przecież nie można wystawić oceny wyższej, niż ma ją model „absolutnie doskonały”! Jednym słowem - ocena 100 pkt. to wyraźny sygnał do modelarzy: „nie macie po co przyjeżdżać, lepszego modelu i tak nie zbudujecie”! Tym bardziej jest to zniechęcające, gdy zawyżone oceny powtarzają się w przypadku tej samej reprezentacji, niezależnie niejako od jakości wystawianych przez nią modeli, bo są to modele tak najwyższej światowej klasy, jak i modele zwyczajnie słabe, a problem w tym, że równie wysoko oceniane, co niżej postaram się wykazać.

Wszystko jednak „w swoim czasie”, tymczasem wróćmy do pięknego Jablonca i do modeli klas C-4. Zgłoszonych zostało (zaledwie) 32 modele, przynajmniej tyle zostało wstępnie zakwalifikowanych przez komisję do grupy modeli spełniających kryteria oceny w kategorii ogólnie C-4. Ogólnie, bo już w poszczególnych podklasach kwalifikujący sędziowie wykazali się znaczną dowolnością interpretacji regulaminu. Nie ma większego sensu mówić o tych wypadkach które zostały ostatecznie skorygowane, poza wypadkami w których zostały skorygowane błędnie. Na początek więc problem, który powtarza się nie od dzisiaj i jakoś nie może znaleźć sensownego rozstrzygnięcia. Oto przepisy klasyfikacyjne NAVIGA w grupie C-4A i C-4B umieszczają modele miniaturowe (a więc w podziale 1:250 i mniejszej) analogiczne jak C-1 (C-4A) i C-2 (C-4B) i w obu tych wypadkach dopuszcza się tylko modele z pełnym kadłubem. Modele miniaturowe, które są wykonane tylko w części nadwodnej mogą być klasyfikowane ale w klasie C-4C. Powtórzę: C-4C! Fragmenty jednostek, wyposażenie okrętowe, przekroje poprzeczne i podłużne, wycinki (jak C-3A do D), gdzie C-3A to urządzenia portowe, śluzę itp. dioramy (bez ograniczenia podziałki), C-3B to jednostki w naturalnym kolorze drewna, a C-3C to modele nadwodnych partii jednostek. Tymczasem kolejne komisje z uporem godnym lepszej sprawy umieszczają takie modele wspólnie z „pełnokadłubowymi” w grupie C-4B! Nie chciałbym dopatrywać się w takiej interpretacji przepisów jakiegoś „drugiego dna” i dodam więc tylko, że w efekcie końcowym z zakwalifikowanych początkowo w kategorii C-4B dziewięciu modeli, oceniono w tej grupie czternaście (!) i trzy pierwsze miejsca przypadły reprezentantom Chin, a w grupie C-4C znalazł się tylko jeden model, który ku ogólnemu zaskoczeniu zajął pierwsze miejsce (i złoty medal z oceną 95,0 pkt.!), oczywiście reprezentujący ChRL...

Koronną w tej sytuacji (dla modeli jednostek z napędem mechanicznym) stała się grupa C-4B, w której oprócz trzech modeli chińskich, „łaskawe oko sędziów” raczyło docenić na poziomie złotego medalu jedynie zdecydowanie najlepszy model w grupie C-4, czyli *ORP „Orkan”* Władysława Herbusia (model nienajnowszy ale i chińska konkurencja młodsza nie jest), który „o epokę” wyprzedza dokonania chińskich konkurentów. Na ogół jestem przeciwnikiem prezentowania mocno powiększonych zdjęć w wypadku mikromodeli, w tej jednak sytuacji nie pozostało mi nic innego jak wykazać „w szczegółach” różnicę poziomu prac naszego kieleckiego mistrza, nad dokonaniem azjatyckich modelarzy, przypominam i podkreślam ocenionymi swego czasu jako „absolutnie doskonałe” 100 pkt. Moim skromnym zdaniem na wyższym od modeli chińskich poziomie wykonane były co najmniej oprócz „*Orkana*” także sklasyfikowane ostatecznie na poziomie medalu srebrnego (94,0 pkt.) modele „*Scharnhorsta*” Mariusa Chescu (Rumunia) i „*Oleg*” Olega Lisovenko (Ukraina), które w odróżnieniu od „liderów” grupy są modelami nowymi. Nie będę się już znęcał nad rozstrzygnięciami sędziowskimi w C-4B, załączam zdjęcia, a „jaki jest koń, każdy widzi...”

W grupie C-4A było o tyle lepiej, że „przepaść” między modelami wiadomej reprezentacji, a pozostałymi była tak wielka, że nie dało się tak... przeciętnych modeli sklasyfikować wyżej, a i tak



C-4B W. Herbus /Polkal/ - ORP „Orkan” 1:500; 95,67 pkt.



C-4B W. Liu /Chiny/ - „Xiangyanghong 10” 1:1000; 96,33 pkt.



C-4B Y. Xie /Chiny/ - „Yuanwang 3” 1:800; 98,33 pkt.



C-4B L. Nenov /Bulgaria/ - „Hollandia” 1:400; 92,67 pkt.



C-4B O. Khoiko /Bialorus/ - „Kongo” 1:700; 93,33 pkt.



C-4B S. Chaney /Bulgaria/ - „Johan Feyer” 1:300; 92,00 pkt.



C-4B S. Malaspina /Wlochy/ - USS „Cairo” 1:250; 90,00 pkt.



C-4D P. Hryshkov /Ukraina/ - Antic ships 1:250; 85,33 pkt.

wszystkie znalazły się na medalowych miejscach! Wygrali tą grupę całkowicie zasłużenie modelarze rumuńscy: Costinel Balca modelem fregaty „Berlin” (95,67 pkt.) i Cornelius Costiniuc „Goto Priedestinatia” (95,0 pkt.), a trzecie miejsce ze srebrnym medalem (94,0 pkt.) zajął reprezentant Italii Luca Tarpani z modelem „Navicello Toscano”. Nie byłbym sobą gdybym i tu nie zaznaczył, że o ile nie dziwi słabsza lokata zawodników chińskich (wszak dwaj z nich to jeszcze juniorzy), to i tak jest to ocena mocno „naciągnięta” zważywszy, że doszło tu do nierównego traktowania zawodników. Tu muszę wrócić do początkowej klasyfikacji modeli. Oto dwa ze zgłoszonych modeli: model „Nippon Maru” Ting Yin zakwalifikowany został do grupy C-4A, oraz model „Arizona” Olega Lisovenko zakwalifikowany do grupy C-4C (!), były w zamyśle twórców i są w istocie ewidentnie dioramami, a więc C-3A! Tymczasem szacowna komisja zdecydowała przyznać zawodnikowi chińskiemu brązowy medal w grupie C-4A (!), a model zawodnika ukraińskiego sklasyfikować we właściwej mu klasie C-3A. No proszę, jak się chce, to można... Szkoda tylko, że komunikat z zawodów nie informuje nas o tych (i innych) decyzjach komisji. A może to tylko ja nie potrafię tej informacji odszukać tym bardziej, że komunikat z racji tego, że zawody odbywały się w Czechach jest, co zrozumiałe w języku... niemieckim.

„Silnie obsadzoną” staraniami komisji sędziowskiej grupą C-4C już się nie musimy zajmować (patrz wyżej). Pozostały nam więc cztery zestawy modeli sklasyfikowanych w grupie C-4D. „Czołówka światowego mikromodelarstwa” nie miała w tej grupie swojego reprezentanta, wobec czego rywalizacja mogła tu przebiegać w miarę normalnie (czyt. sprawiedliwie). W miarę, wobec nielicznej obsady, ale normalnie. Wygrał Cornelius Costiniuc reprezentant Rumunii z zestawem *Lewant ships* (95,33 pkt., a więc złoty medal), pozostałe trzy zestawy sklasyfikowano na poziomie medali brązowych, chyba ze względu na ich stosunkowo słabą dokumentację.

Na zakończenie pragnę wytłumaczyć się ze swojego wyraźnie niechętnego stosunku do reprezentacji chińskiej. Tak właśnie należy mnie rozumieć - mam zdecydowanie ambiwalentny stosunek do metod stosowanych przez kierownictwo tej reprezentacji w stosunku do władz sekcji „C” NAVIGA. Można było „specjalne” traktowanie tej ekipy zauważyć już na poprzednich zawodach, daje się to odczuć i teraz. Szkoda, bo jest w tej reprezentacji wielu uzdolnionych modelarzy, ale metody działania ich kierownictwa dyskredytują dokonania tych modelarzy, któż bowiem dziś potrafi zaświadczyć co jest właściwą zasługą modelarskiej pracy, a co zakulisowych ustaleń. Niestety perspektywy na przyszłość nie rysują się bynajmniej „w różowych barwach”. Oficjalna chęć zorganizowania kolejnych MŚ NAVIGA przez Chiny, poparta nieoficjalnymi pogłoskami o atrakcjach szykowanych przez organizatorów dla uczestników i sędziów sprawiają, że już w Jabloncu co poniektórzy gotowi byli zrobić wszystko, by zyskać przychylność, no właśnie czyją...?

tekst: Andrzej Brożyna

Na MŚ w Jabloncu w obu klasach C-7 wystawiono 24 modele, z czego 12 (maksymalna ilość) reprezentujących nasz kraj i 8 Białoruś. Nie będę tu opisywał poszczególnych modeli i ich wyników, bo zainteresowani znajdują je bez problemu w Internecie, poinformuję jedynie Czytelników o pewnym fakcie, bardzo znaczącym jeśli chodzi o przyszłość tej klasy. Otóż od samego początku konkursu jeden model zgłoszony do klasy C-7B wzbudzał spore zainteresowanie, nie tyle nadzwyczajnym kunsztem jego sklejania, ile metodą wykonania kadłuba. Model pancernika USS „Arizona” w skali 1:200 Białorusina Eugenija Eremenki miał wyspachlowane i pomalowane dno. Początkowo wydawało się, że może

autor nie wiedział, iż taki „numer” nie przejdzie w klasie C-7? Ale po kwalifikacji do poszczególnych klas, model ów o dziwo cały czas figurował na liście startowej w „kartonach”. Nie tylko nasi zawodnicy startujący w tej klasie nie rozumieli decyzji sędziów, bo przecież na krajowych zawodach takie modele od razu „wylatują” do C-2. Ponieważ sędziowie „nabrali wody w usta”, pojawiła się propozycja zgłoszenia oficjalnego protestu polskiej reprezentacji. Jednak w trakcie mojej rozmowy na ten temat z Sędzią Głównym zawodów i jednym z naszych sędziów zostałem poinformowany, że szkoda „kasy” na protest, bo oni i tak odejmą podczas oceny taką ilość punktów, że model ten nie będzie miał medalu, a modelarz dostanie nauczkę. Dziwne rozwiązanie, ale Ok., 40 EUR „piechotę nie chodzi”. Jako, że klasa C-7 była oceniana w ostatnim dniu Mistrzostw, wyjeżdżałem z Jablonca z przekonaniem, że sprawa jest wyjaśniona. Jakiegoż doznałem szoku już w domu (a nasi modelarze na miejscu w Czechach) kiedy usłyszałem, że owa „Arizona” otrzymała podczas oceny 97 pkt. (!) i oczywiście złoty medal! Sędziowie (tu trzeba dodać, że pierwotnie miał sędziować Polak, Bułgar i Włoch, a ostatecznie sędziowali: Polak, Rosjanin i Białorusin...) byli jednomyślni i wszyscy przyznali taką właśnie notę. „Rozbój w biały dzień na oczach przechodniów” - taka myśl cały czas kołatała się w mojej głowie. Frustracja wszystkich zainteresowanych (zresztą moja też) chyba nikogo w tej sytuacji nie dziwi. O co tu chodzi? Przepisy NAVIGA dotyczące klasy C-7 są jasne: żadnego malowania elementów które tego nie wymagają, że o szpachlowaniu to już w ogóle nie ma mowy. A tu proszę, taki „kwiatek” i to na zawodach najwyższej możliwej rangi. Zresztą nawet ta „w pełni kartonowa, nawodna część modelu” nie zasługiwała na złoty medal. Ot, poprawnie sklejony model Ale o czym my tu mówimy, ten model powinien zostać przeniesiony do klasy C-2 albo zostać wręcz zdyskwalifikowany! Koniec, kropka. Kim jest ten Eugenij Eremenko, że dopuszczono się takiego „przekrętu”? Aż żał słów by dalej to komentować. Ja za to widzę jeden, ale za to bardzo duży pozytyw takiego „wydarzenia”. Na następnych krajowych zawodach NAVIGA, zachęcam modelarzy do startowania tego typu modelami w klasie C-7B (a wiem, że jest takich sporo). Skoro na Mistrzostwach Świata to „przechodzi”, to na zawodach niższej rangi (czyli każdych) też musi. Ot, był precedens, to trzeba to wykorzystać.

Klasę C-7B wygrał model pancernika USS „Missouri” Grzegorza Deca z 99,33 pkt. (!), który na tegorocznych Mistrzostwach Polski zdobył (niesprawiedliwie) zaledwie srebrny medal... Brawo Grzegorz, twój model w pełni na to zasługuje. Złote medale zdobyli także Włodzimierz Grabowski za „Regulusa” (98,67 pkt.) i Jerzy Grabowski za „Dar Młodzieży” (97,33 pkt.). Dwaj Białorusini: Oleg Khotko za model „Sovremennego” i Siergiej Rozin za „Jeremiaha O'Briena” także wywalczyli „złoto”, tym razem jednak jak najbardziej zasłużenie. Z niewiadomych dla mnie przyczyn sędziowie bardzo ostro potraktowali Roberta Kijaka i jego dwa modele USS „Alaska” i „Königsberg”, które zdobyły tylko srebrne medale, choć poziomem prac nie odstają od złotych medalistów, a model Eremenki biją na głowę. Srebrny medal z 93 pkt. zdobył też Mirosław Stawiak za model ORP „Garlanda”, a tu też autor „Arizony” mógłby uczyć się od niego czystości i perfekcji sklejania.

Klasę C-7A opanowali Białorusini, choć wg. mnie ich niektóre pozbawione relingów i olinowania modele w skali 1:400 i 1:250 na otrzymane tak wysokie noty nie zasługują. Klasa ta niestety staje się takim dziwnym tworem, w którym tak naprawdę nie do końca wiadomo co wolno, a czego już nie (moim zdaniem modele Białorusinów i tak nawet miały „mniej”, niż „można”), a o „być albo nie być” w niej decyduje co raz częściej „widzimisie” sędziów.

tekst: Sylwester Grabarczyk



C-4A V. Blacha /Czechy/ - „Tovarisc” 1:250; 90,67 pkt.
C-4A Y. Wang /Chiny/ - „Nippon Maru” 1:600; 88,33 pkt.



C-4A C. Balca /Rumunia/ - „Berlin” 1:250; 95,67 pkt.
C-7A A. Nazarenko /Bielorusi/ - „Bismarck” 1:400; 94,33 pkt.



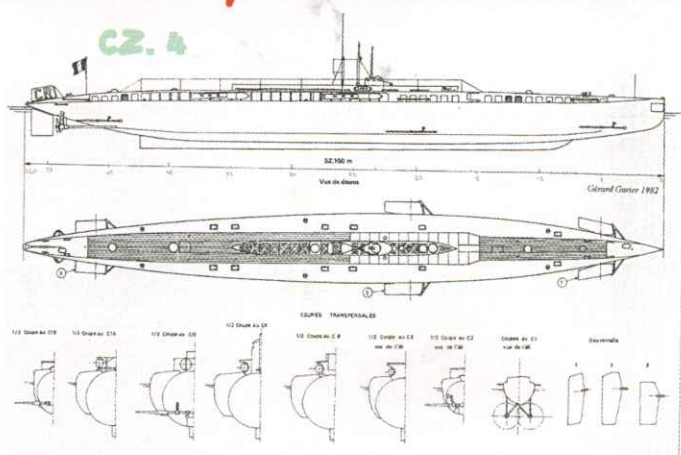
C-7A I. Jaroshenko /Bielorusi/ - „Viribus Unitis” 1:250; 96,67 pkt.
C-7B E. Eremenko /Bielorusi/ - USS „Arizona” 1:200; 97,00 pkt.



C-7B S. Rozin /Bielorusi/ - USS „Jeremia O'Brien” 1:200; 97,33 pkt.
C-7B J. Grabowski /Polska/ - „Dar Młodzieży” 1:200; 97,33 pkt.



POSZUKUJEMY PLANÓW MODELARSKICH



Problematyka pozyskiwania planów modelarskich, ale także i innych mogących być pomocnymi w budowie modeli okrętów to temat szeroki i jak sądzę nie do wyczerpania. Starałem się ostatnio podzielić moimi doświadczeniami w temacie pozyskiwania planów okrętów byłej marynarki monarchii austro-węgierskiej, a dzisiaj chciałbym podzielić się moją wiedzą na temat dostępności planów okrętów marynarki francuskiej.

Nie zamierzam bynajmniej pójść na łatwiznę i doradzić skorzystanie z zasobów archiwalnych francuskiego ministerstwa obrony (service historique Ministere de la Defense) powszechnie dostępnymi w Internecie pod adresem www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr. Swoją drogą chciałoby się, aby i inne kraje poszły w ślady Francuzów, choć udostępnione w Internecie zbiory nie wyczerpują tematu francuskiej marynarki. I właśnie na inne sposoby pozyskiwania planów jednostek francuskich chciałbym teraz zwrócić uwagę.

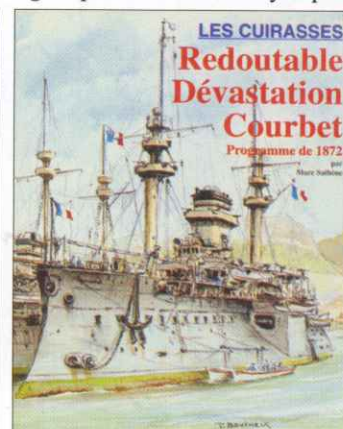
Temat jest o tyle mało skomplikowany, że w zasadzie oprócz się możemy na jednym źródle tj. wydawnictwie **LELA PRESSE**. Jedno wydawnictwo, ale za to jak szeroka tematyka! Całość bardzo szerokiego spektrum tematyki tego wydawnictwa prześledzimy najlepiej poprzez witrynę www.avions-bateaux.com, gdzie obok oferty LELA PRESS znajdziemy także oferty wielu innych, renomowanych wydawców z całego świata (w tym i polskich). Ponieważ tematem naszym są plany więc wspomnę tylko, że wymienione wyżej wydawnictwo jest także wydawcą doskonałego magazynu „Navires & Histoire”, w którym znajdziemy zawsze bardzo dużo doskonałych, unikatowych zdjęć, schematy malowań i opisy historycznych okrętów, ale także spisy tematyczne, ofertę wydawniczą i recenzje modelarskie.

Teraz więc konkrety - absolutnie doskonała moim zdaniem jest seria „Collection navires & histoire du monde”. O pozycji 10-tej tej



kolekcji „Le corps de la bataille de Marine Allemande 1897/1914” pisałem ostatnio w 18 numerze „MO”, teraz pragnę polecić inne tematy monograficzne tj. francuskie pancerniki, krążowniki, niszczyciele, słowem trzon Marine Nationale w najdrobniejszych szczegółach. Monografie te zawierają tak plany, jak i doskonałe zdjęcia, opisy modernizacji, malowania i całą masę pomocnych modelarzowi szczegółów. Nie piszę tu jakich konkretnie jednostek owe monografie

dotyczą z tego powodu, że wymieniona seria to nie jedyne monografie oferowane przez wydawnictwo. Generalnie z moich obserwacji (osobiście mam, bądź miałem w ręku kilkanaście z owych monografii) opracowane i na ogół nadal dostępne są prace dotyczące większości typów jednostek francuskich, od pancernika „Jean Bart” począwszy, a na awizach typu „Daumont D'Urville” kończąc. Pozytywy te zawierających doskonale, na ogół oparte na stocznioowych pla-



ny. Dwie wymienione (niejako bezwiednie) nazwy dotyczą akurat jednostek z okresu lat 30-tych i II wojny światowej, ale podobnie opracowane są także i starsze jednostki, jak chociażby doskonała seria czterech książek obejmująca wszystkie okręty podwodne posiadane przez Marine Nationale, od jednostek prekursorskich, aż do końca I wojny światowej (a serię tę uzupełniają

dwie następne prace obejmujące kolejne okresy historyczne). Nałączonych zdjęciach starałem się przedstawić kilka tytułów i przykłady tego, co nam oferują.

Reasumując, sposób w jaki wydawnictwa francuskie udostępniają nam materiały dotyczące jednostek tej marynarki jest godny wszelkich pochwał. Dla modelarzy jest to materiał niezastąpiony, bo wyczerpująco we wszelkich szczegółach traktujący temat. Na koniec sprawa cen. W porównaniu do innych wydawnictw kształtują się one w strefie „stanów średnich”, bowiem 30 - 50 EUR to w obecnych czasach poziom osiągalny, a zauważmy, że podobną cenę mają gołe plany niektórych wydawców z USA, bądź niemieckich, bynajmniej wcale nie lepsze jakościowo. Słowem, zachęcam do zainteresowania się jednostkami Marine Nationale i wydawnictwami o tych jednostkach traktującymi.

Andrzej Brożyna



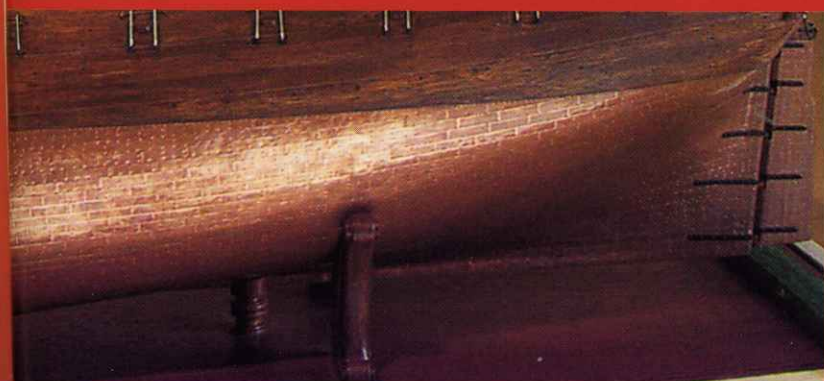
12 grudnia 1758 r. brytyjska admiralicja zdecydowała o budowie studzińskiego okrętu liniowego na potrzeby angielskiej floty. Stępka pod ten żaglowiec została położona 23 lipca następnego roku, a wodowanie nastąpiło 1 maja 1765 r. HMS „Victory” wszedł do służby w Royal Navy dopiero 12 marca 1778 r. Ponad 200 lat później w Australii została położona stępka pod inny HMS „Victory”. W styczniu 1980 roku Rex Lethleam, farmer z Dromany, małego miasteczka na obrzeżu Melbourne rozpoczął budowę swojego modelu tego żaglowca. W skali 1:48 miał on mieć długość 2133 mm i wysokość 1524 mm. Tak nastąpiło rozpoczęcie projektu, który potrwał tak samo długo, jak budowa oryginału 200 lat wcześniej. Przedsięwzięcie Rex'a okazało się niekwestionowanym holdem dla nieprawdopodobnej cierpliwości przy wykonywaniu setek detali. Jak sam wspomina po latach: *doświadczałem nieprawdopodobnej satysfakcji będąc świadkiem, jak kadłub mojego „Victory” starannie lecz bardzo powoli przekształca się ze skorupy w okręt*. Na pytanie, dlaczego wybrał akurat HMS „Victory” odpowiedział, że jest to najlepiej udokumentowany żaglowiec w jęz. angielskim, a ponadto wszystkie te dokumentacje są łatwo dostępne.

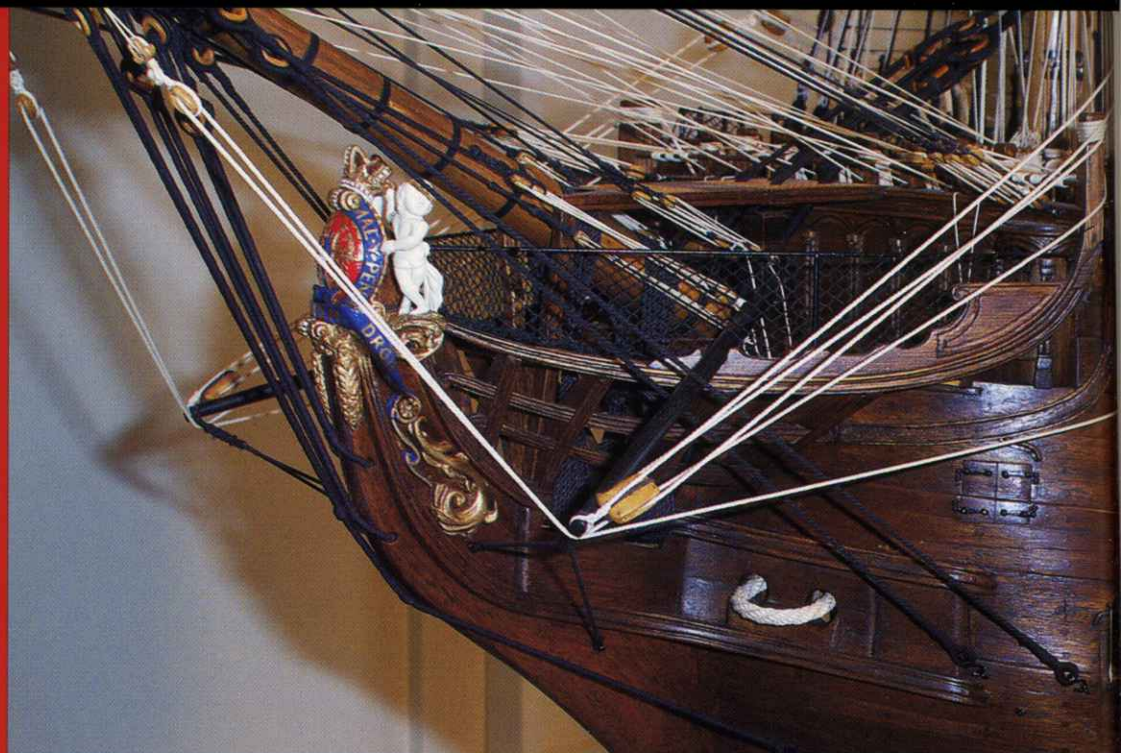
Jego HMS „Victory” był budowany jako autentyczny, pełny scratchbuilding. W praktyce oznacza to, że każda część modelu została wykonana własnoręcznie i często to wykonanie było bardziej pokrewne mikrochirurgii z drewnem i metalem, niż klasycznemu modelarstwu. Wszystkie pokłady powyżej pokładu działowego, jak i wszystkie kabiny w części rufowej są kompletnie wyposażone, bez ominięcia najmniejszego detalu. Wszystkie łączenia drewna są klejone i kołkowane tak, jak na oryginalnej jednostce, a wszystkie łączenia części metalowych lutowane są srebrem. Rex, farmer z delikatnymi i wrażliwymi rękoma, z pragnieniem, determinacją i niewyobrażalną cierpliwością rozpoczął zadanie, które zabrało 15441 godzin jego życia przez kolejnych 20 lat.

Po położeniu stępki Rex zdecydował, że dalsze prace nad modelem zostaną podzielone na odrębne projekty wykonywane osobno. Było ich ponad 170 przy konstrukcji kadłuba, masztów i reji jak powiedział i każdy z tych miniprojektów zarejestrowany został rysunkami i tekstem. To bardzo zredukowało złożoność całej konstrukcji i uchroniło mnie przed nadchodzącym przestraszeniem się ogromu całego, finalnego projektu. Wyeliminowało również możliwość popełnienia jakiegokolwiek pomyłki. Będąc wręcz fanatykiem zapisywania wszystkiego co robi, stworzył on konstrukcyjną książkę (*construction log book*) używając do tego celu zeszytów w twardych okładkach. Na lewych stronach umieszczał zeskalowane rysunki, tabele z przeliczeniami, szablony, zdjęcia i inne użyteczne informacje odnoszące się do konkretnej części, którą w danym momencie wykonywał. Na prawych stronach zapisywał zaś daty, postępy w pracy i spędzony czas oraz wydane pieniądze na daną rzecz (pieniądze wydawał tylko na zakup potrzebnych materiałów w stanie surowym). Każda rzecz, niezależnie od jej wielkości lub ważności została narysowana, wyskalowana i w pełni udokumentowana.

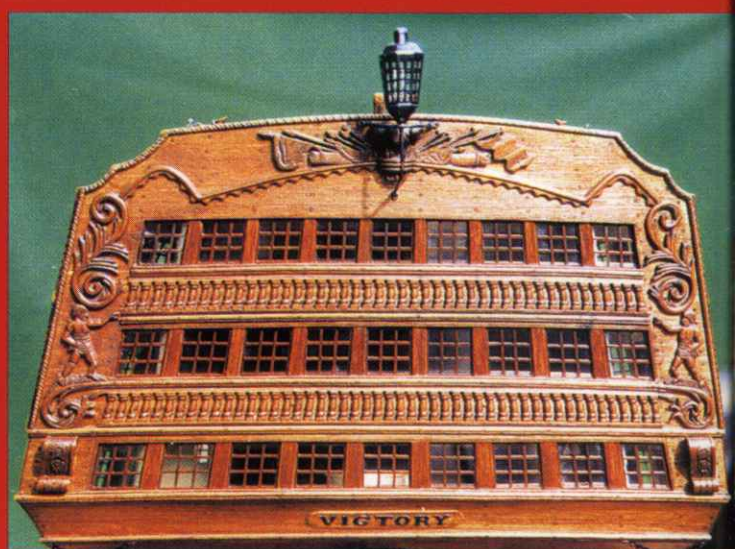
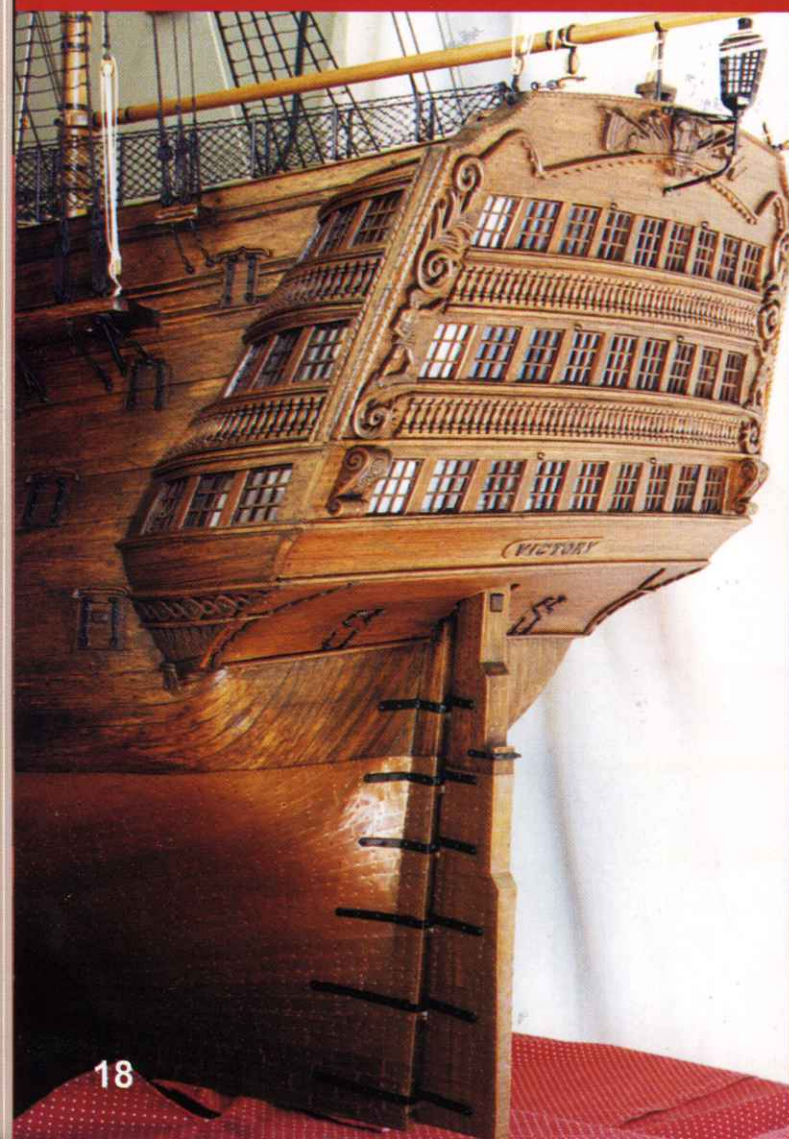


Poszycie kadłuba z drewna *mountain-ash* wykonał metodą jak 200 lat temu, gdzie każda deska była profilowana z użyciem pary, ażeby uzyskać daną krzywiznę. Stępka, ster i kadłub do linii wodnej zostały pokryte miedzianymi płytkami. Jak wspomina po latach, była to jedna z najbardziej nużących prac przez swoją powtarzalność w wykonaniu 3700 płytek (każda miała wymiar 25,4 x 7,9 mm), a później jeszcze w wykonaniu 37 tys. miedzianych gwoździ, którymi przymocowywano płytki do kadłuba. To mu zabrało 500 godzin pracy! Wykonanie całego skomplikowanego połączenia podłóg, ścian, kabin, przejść i wyposażenia wewnątrz czterech górnych pokładów HMS „Victory” zabrało kolejnych 14 lat pracy. Kładzenie desek pokładowych dawało mi wtedy wielką przyjemność wspomina Rex, a było ich ponad 700 sztuk o wymiarach 127 x 4,7 mm i myślę, że przyjemność ta brała się z tego, że naczelnie widziałem, jak kadłub zamienia się w okręt. Po zamontowaniu pokryw do furt działowych cały kadłub został polakierowany Estapolem. Ja wiem, że oryginalny HMS „Victory” był pomalowany czarną farbą i ochrą ale ja nie lubię malowanych żaglowców stwierdza Rex. Patrząc na kadłub i jego bogactwo naturalnych odcieni *mountain-ash*, uwytłaczonych przez miedziane poszycie dna nietrudno z Rex'em się zgodzić. Oglądając jego dzieło widać wszędzie perfekcjonizm wykonania biorący się z ukochania pracy, którą się wykonuje, jak również unikalną lekcję historii budownictwa okrętowego z drewna, metalu, szkła i włókna.





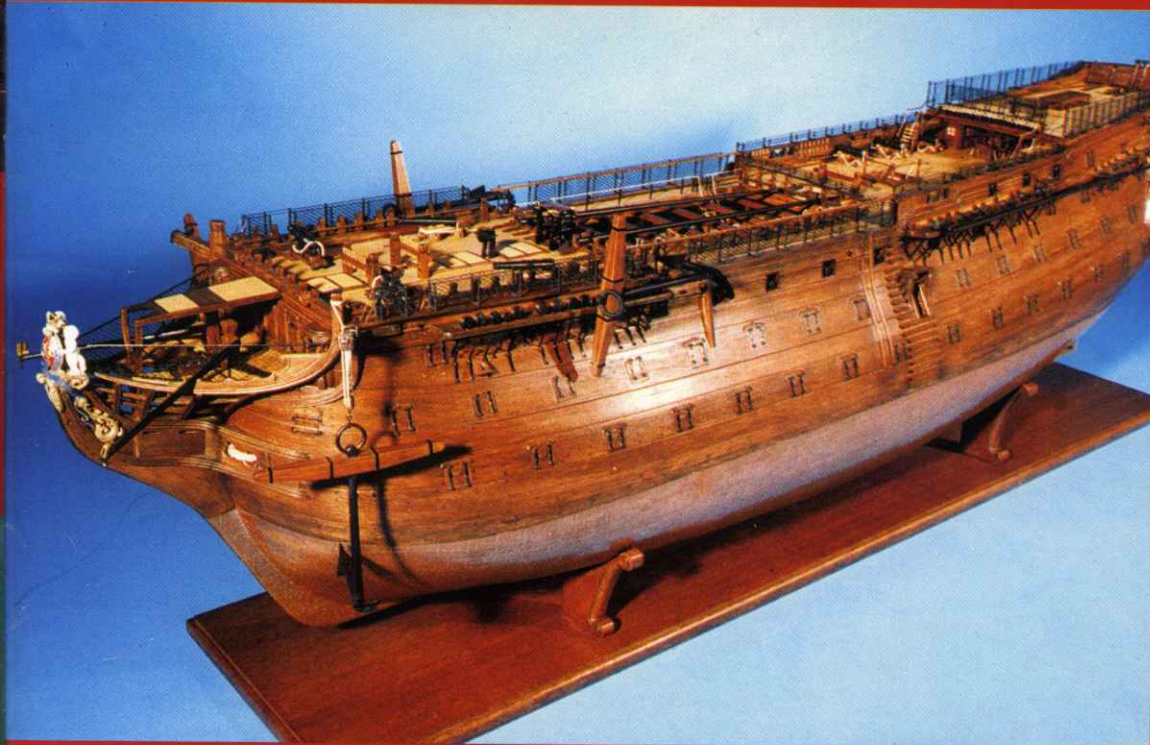
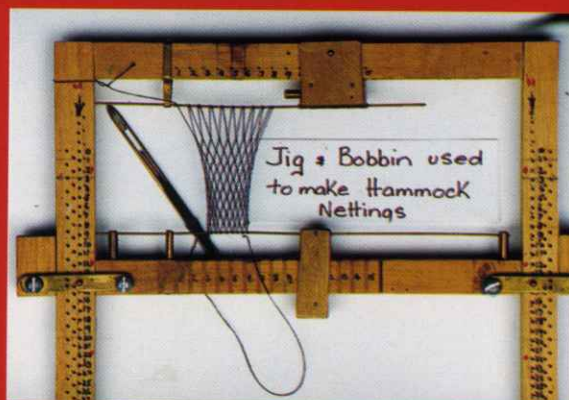
Budowanie HMS „Victory” nigdy nie było dla mnie harówką czy obowiązkiem stwierdza Rex i dodaje: to dla mnie zawsze było wyzwaniem, jak osiągnąć końcowy efekt i jakie zrobić specjalne narzędzia czy urządzenia do poszczególnych prac. Szczególny moment napawający go dumą nadszedł, kiedy zamontował skomplikowaną, kolorową figurę dziobową. Cała ta kompozycja wyrzeźbiona z jednego kawałka drewna *Huon pine* o wymiarach 6,5 x 3,5 x 2,5 cm kosztowała go 250 godzin rzeźbienia i malowania. Wiedziałem, że ten „projekt” zrobi lub zniszczy mój model stwierdza Rex po latach. Myślę, że jego obawy były trochę bezpodstawne, gdyż zrobił w tym przypadku modelarskie arcydzieło. Ta praca wymagała ode mnie tak wielkiej koncentracji, że wykonałem ją w kompletnej ciszy, jednakże to nie była najtrudniejsza rzecz do wykonania jak się później okazało. Ten zaszczyt przypadł dwóm drewnianym elementom tworzącym na dziobie tzw. *ekeing rails*. Robiąc jeden nie było większych problemów ale klonowanie go na drugą stronę okazało się bardzo problematyczne. Jedyną drogą do uzyskania odpowiedniego kształtu okazało się wyrzeźbienie tej części z całego kawałka. Problemem była nie tylko krzywizna kadłuba ale i punkt, w którym *knee* spotyka się z *cathead* wspomina Rex.



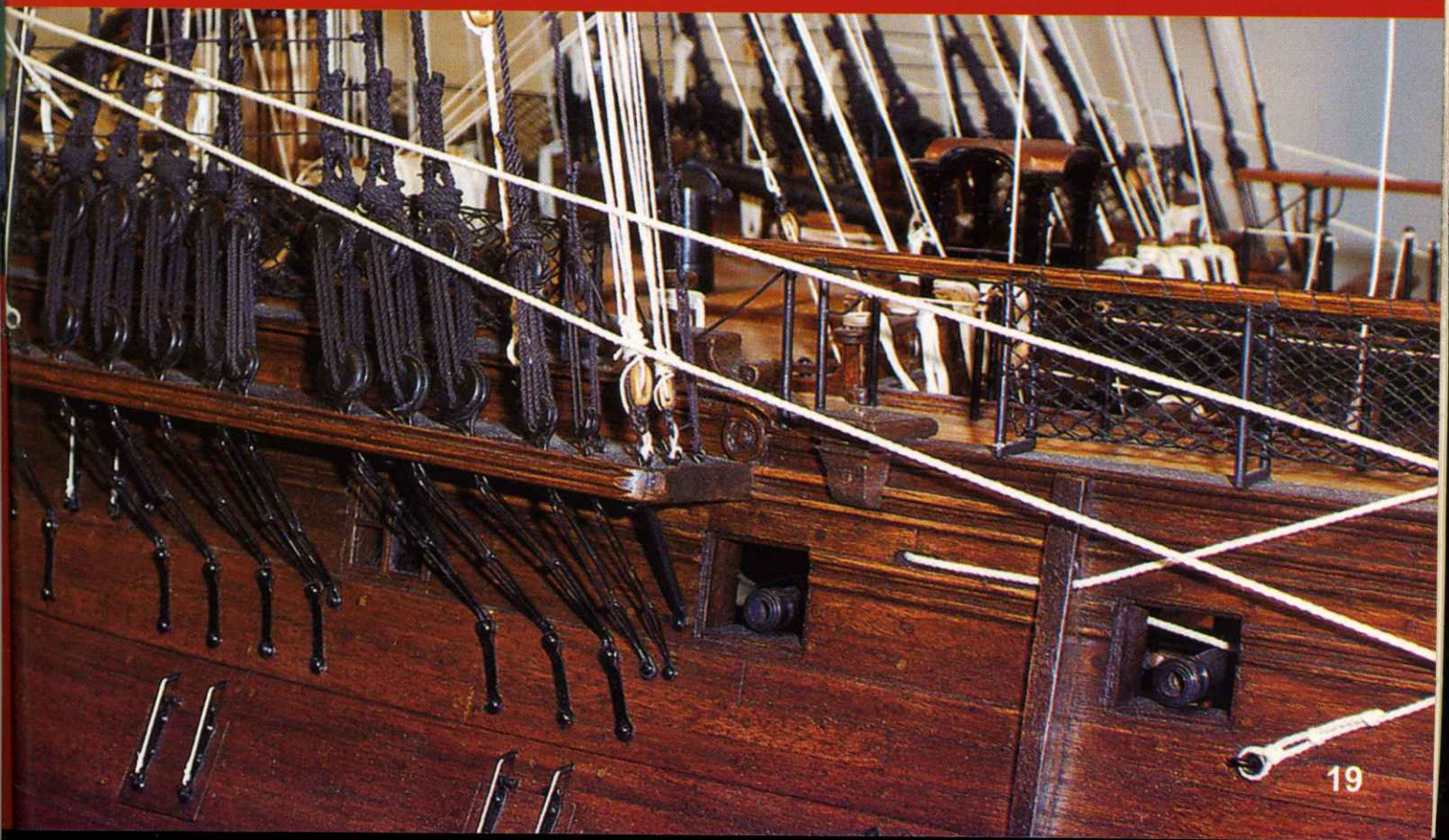
Kabiny oficerskie umieszczone na rufie, salon, jadalnia i sypialnia admirała Nelsona na górnym pokładzie, czy kabiny kapitana Hardy umieszczone nad admirałskimi tuż pod *pop deck* są wszystkie w pełni wyposażone według standardów dla danego stanowiska i osoby ją zajmującej. I tu właśnie tkwi główny szkopuł, bo wszystko to można zobaczyć tylko przykładając oko do okienek, a z dystansu wyznaczonego przez gablotę jest to już praktycznie niemożliwe.

W roku 1803 podczas przebudowy HMS „Victory”, otwarte balkony na rufie zamknięto i przeszklono. To dało więcej miejsca kabinom, jak również wzmocniło całą konstrukcję rufy. Patrząc na nią aż trudno sobie wyobrazić, ile pieniędzy wydano na te zdobienia, rzeźby i ornamenty. Rex osiągnął ten sam rezultat za ułamek tej kwoty ale z tym samym, imponującym efektem. Trzy rzędy dziewięciu okien, a każde z nich ma dziewięć małych szybek ze szkła o grubości 0,15 mm! Rzeźbione balustrady wypełniają przestrzeń pomiędzy rzędami tych okien. Rex przepięknie wyrzeźbił też insygnia wojenne i pióra księcia Walii.

W połowie lat 80-tych Rex za pomocą swojej małej tokarki i wykonanych własnoręcznie dla siebie wielu różnych przyrządów tzw. *jigs* zaczął budować niezliczonych, różnorodnych małych elementów będących częściami czterech pokładów okrętu. Kiedy nie mógł zrobić jakiejś części, po prostu wymyślał swój *jig* lub dostosowywał już istniejący do aktualnych potrzeb. Spośród wielu zaprojektowanych przez siebie przyrządów na szczególne wyróżnienie zasługują drewniane formy do wykonywania pięknych okrętowych latarni, czy też specjalny *jig* do cięcia drewna na ramy okienne. W sierpniu 1991 r. Rex stanął przed kolejnym wyzwaniem. Jak wspomina: przez dłuższy czas nie mogłem znaleźć odpowiedniego węzła, który by trzymał siatkę podczas procesu robienia hamaków dla marynarzy, jednak pewnego dnia podczas spaceru nad zatoką spotkałem rybaka, który czerpał swoje sieci. Pokazał mi dokładnie jak to robi i po powrocie do domu zrobiłem specjalne wrzeciono do plecenia siatki. Na pytanie, skąd na HMS „Victory” podwójne rzędy *nettings*, Rex wyjaśnia: tam było około 800 członków załogi. Kiedy okrętowali się na żaglowiec, każdy z nich otrzymał hamak i przydział 14 cali miejsca, gdzie mógł go zawiesić. Również z porankiem wszystkie hamaki wynoszono na pokład i wkładano do *nettings*, co podczas bitwy stanowiło dodatkową osłonę przed karabinowymi kulami. Zrobienie całości zajęło Rexowi 375 godzin.

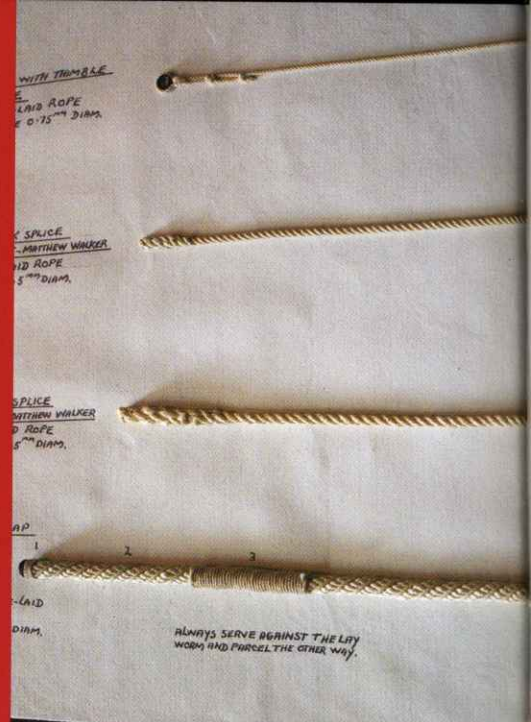
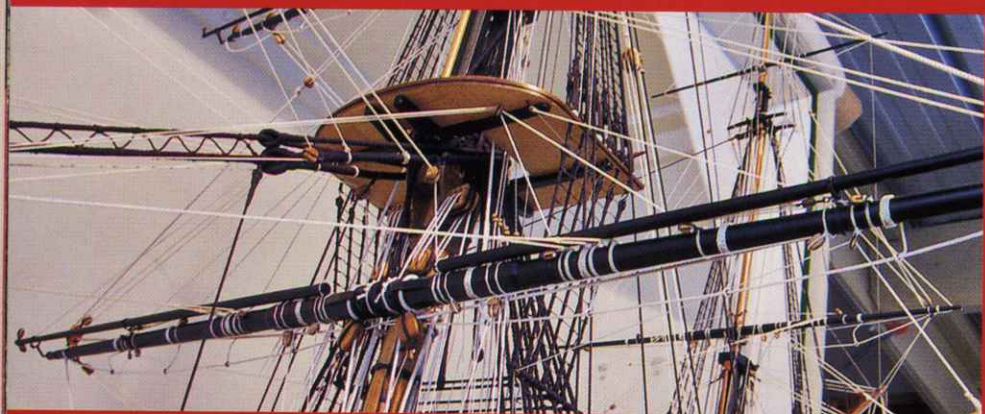


Powoli, bardzo powoli HMS „Victory” rósł. Kadłub przekształcił się w dumny i majestatyczny okręt, pomimo braku ożaglowania. HMS „Victory” był 104 działowym okrętem liniowym, odpowiednikiem późniejszych pancerników. Do jego budowy zużyto 2500 dojrzałych dębów, olinowanie zrobiono z 43,4 km lin, a żagle miały 1,6 ha powierzchni. Rex Lethlean, perfekcjonista sam w sobie jest pełen podziwu dla umiejętności projektantów i szutników w tamtych czasach. Pomimo, że HMS „Victory” był podówczas wielkim i masywnym żaglowcem, przez unikalny kształt dolnej części kadłuba posiadał dużą manewrowość i był stosunkowo szybki.

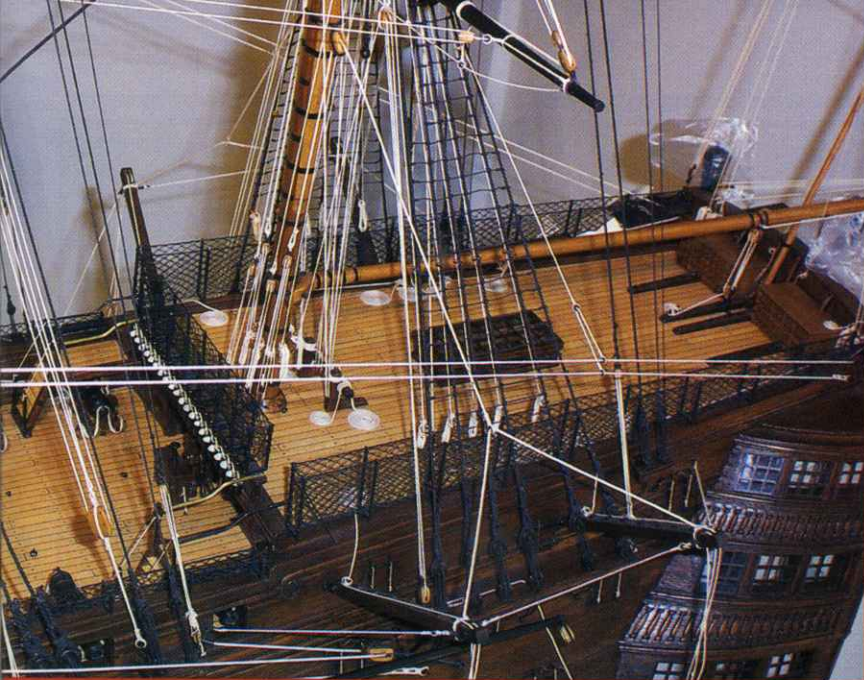




W 1993 roku Rex przygotował swój model do zainstalowania stałego olinowania. Dla zrobienia 216 *deadeyes* kupiłem w Melbourne Galery klocek *red gum*, który liczył sobie 5 tys. lat, co potwierdzał specjalny certyfikat Museum of Victoria. Zrobienie całego olinowania dla HMS „Victory” było wielkim, osobnym projektem. Wykonałem 22 rodzaje lin okrętowych lewo- i prawoskrętnych, posiadających trzy lub cztery żyły o średnicy 0,3 - 4,3 mm, a trwało to w sumie 630 godzin. Do zrobienia tych wszystkich lin Rex zaadoptował werandę na tyłach swojego domu, gdzie zbudował na całą jej długość *rope walk*. Do tego dodajmy 850 godzin spędzonych przez Rex'a na zrobienie setek bloczków w 13 typach i 59 wymiarach, a każdy z nich posiada ruchomy krążek o wymiarach od 2 do 8 mm średnicy, których to Rex zrobił 750 w 11 wymiarach!

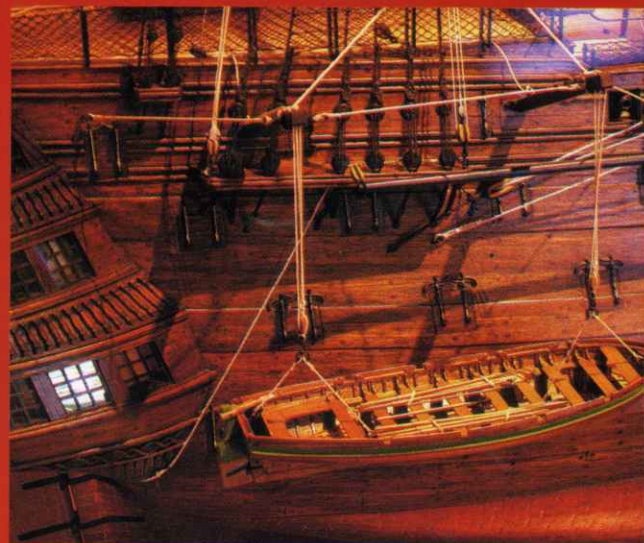


Nazwy takie jak *dolphin strike*, *boomkin*, czy *spritsail yard* to tylko kilka z całego nazewnictwa omasztowania, które Rex przez kilka lat z wielką precyzją rzeźbił, formował lub wytłaczał na swojej tokarce. Cały proces wykonywania omasztowania i olinowania zajął mu ponad 4 lata lub jak kto woli około 7000 godzin.

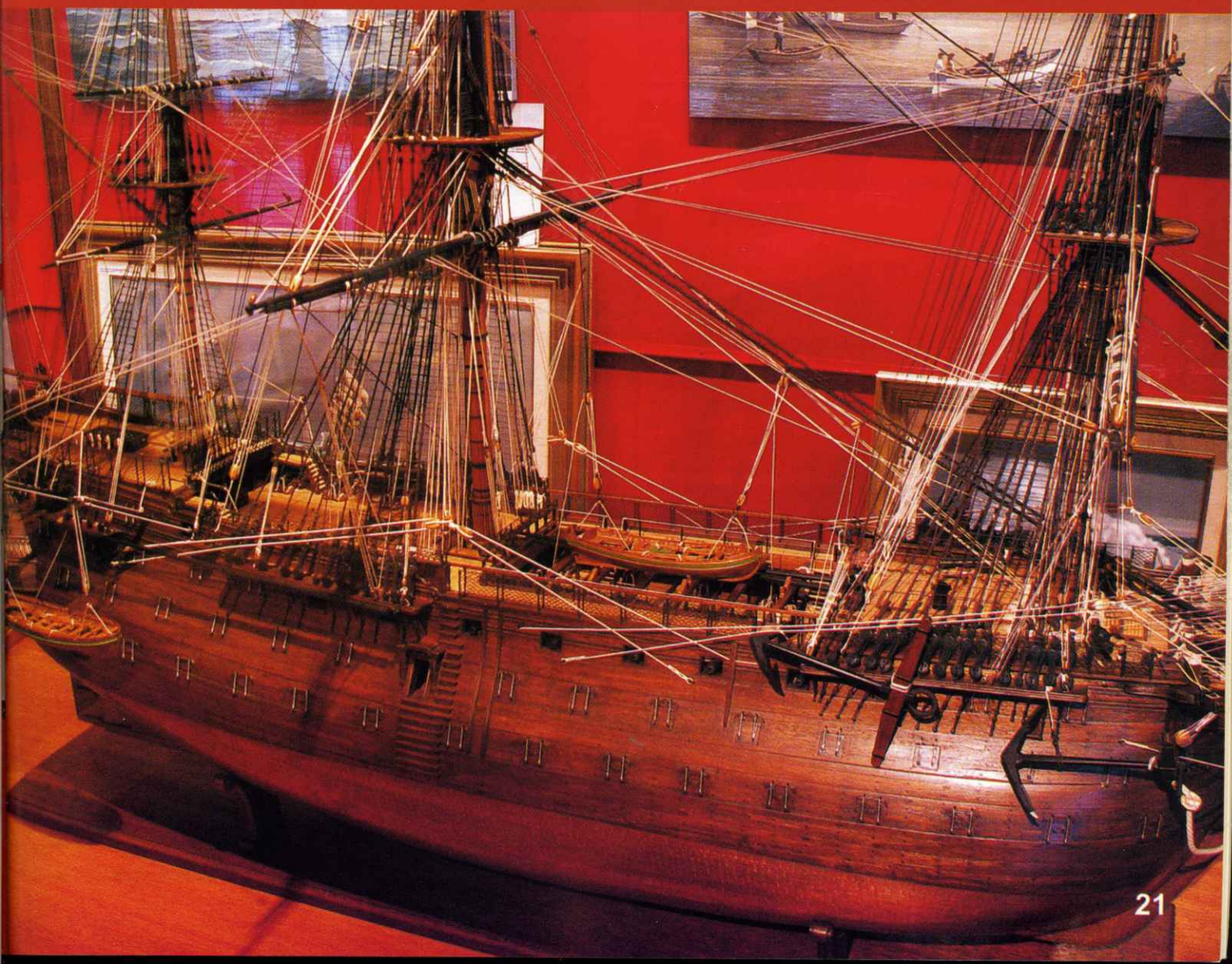


Patrząc na ukończony model HMS „Victory” jak nie podziwiać jego eleganckiej rufy z pięknie rzeźbionymi dekoracjami, rzędów malutkich okienek, czy ponad 200 odrębnych lin tworzących pajęczynę, której nitki rozbiegają się we wszystkich kierunkach, a każda ma swoje precyzyjnie wyznaczone miejsce na pokładzie. Jak nie podziwiać tego, co jest na każdym z pokładów, drzwi do kabin, koła sterowego zrobionego ze wspomnianego już *Huon pine*, *binnacle* wykonanego z *victorian-ash*, czy dzwonu okrętowego z jego miedzianym daszkiem i rzeźbionymi podporami. Jestem pewien, że każdy kto zobaczy ten piękny model będzie pod wielkim wrażeniem niesamowitych zdolności osoby, która go wykreowała. To już nie jest modelarstwo, to jest SZTUKA!

W ten sposób obsesja, która zajęła Rex'owi znaczną część jego życia znalazła swój finał. Rex Lethlean ze swoją niewyczerpaną cierpliwością, wielkimi umiejętnościami i skrupulatnością w wykonywaniu wszystkich detali stworzył Wielkie Dzieło dedykowane okrętowi, który do dziś istnieje i wciąż jest podziwiany przez wszystkich, którzy do oglądają. Na koniec jedna dygresja. Proszę mi wierzyć, że żadne nawet najlepsze zdjęcia nie będą w stanie oddać rzeczywistego piękna tego unikalnego w skali światowej modelu. To można zobaczyć tylko „na żywo”.

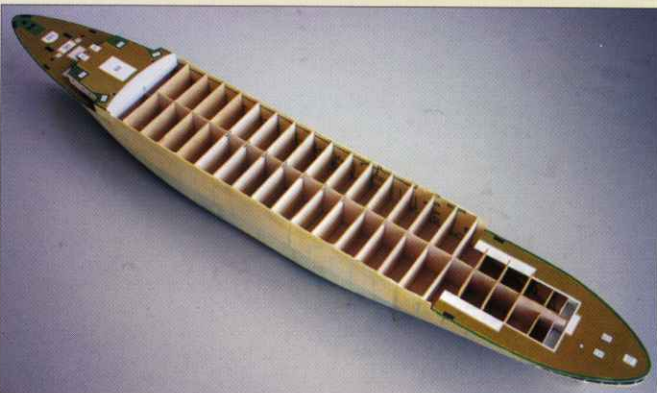
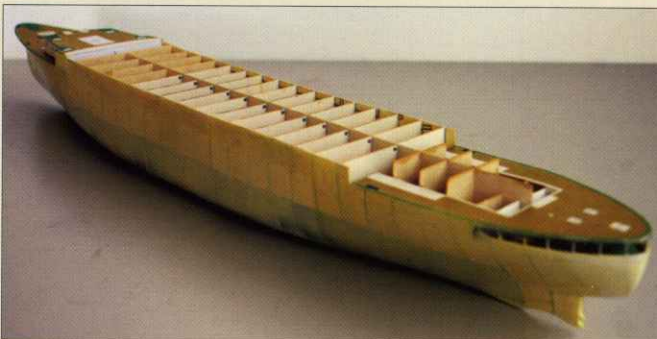
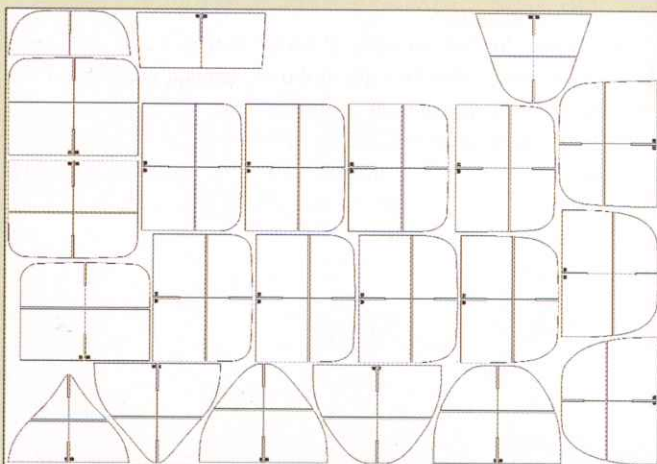
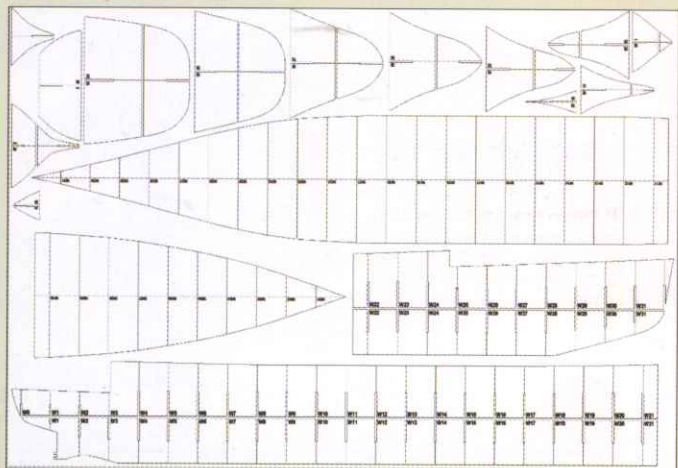


tekst na podstawie rozmów z autorem modelu
Zibby Lelito /Australia/
fot. Zibby Lelito i Rex Lethlean



Rozpoczynamy dzisiaj cykl artykułów, który ma przedstawić możliwości komputerowego programu SIATKI mojego autorstwa, służącego do generowania rozwinięć rozmaitych brył. Jego historia jest dosyć długa. Pierwsza wersja zrealizowana była kilkanaście lat temu i służyła do rozwijania elementów instalacji wentylacyjnych i odpylających, które projektował mój ojciec. Chodziło głównie o wykonywanie rozwinięć stożków i walców (z uwzględnieniem ich przenikania) oraz o optymalizację wykorzystania arkuszy blachy, z której wykonywano te elementy. Później była dosyć długa przerwa, po której znowu zająłem się tą tematyką, tym razem na modelarskim podwórku.

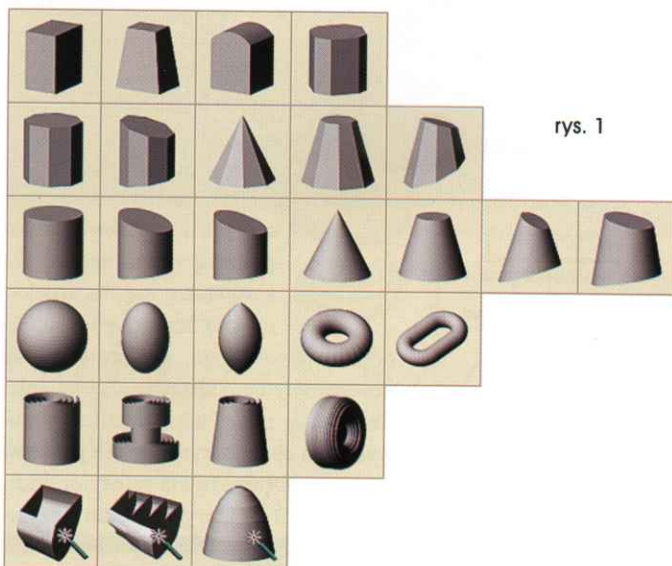
Od dawna fascynują mnie polskie transatlantyki powstałe w okresie międzywojennym. Szczególne miejsce wśród nich zajmuje m/s „Batory”. Gdy wydawnictwo JSC wydało drugie, poprawione opracowanie modelu tego pięknego statku w skali 1:400, postanowiłem go skleić. Niestety z mojego punktu widzenia, tak jak w większości opracowań tego wydawnictwa i w tym nie zaprojektowano części podwodnej. Postanowiłem więc uzupełnić model we własnym zakresie korzystając w tym celu z planów Stefana Hebdy opublikowanych niegdyś w miesięczniku „Morze”. Po analizie planów i opracowania okazało się, że trzeba będzie od nowa wykonać kadłub (zarys konstrukcyjnej linii wodnej oraz kształty wręg nie odpowiadają planom, bo kształt kadłuba jest mocno uproszczony). Zaprojektowałem więc szkielet i napisałem program, który na podstawie przekrojów poprzecznych (zapisanych w formacie BMP) utworzył płyty rozwinięcia poszycia. Przy okazji uzyskałem gotowe do zastosowania wręgi i wodnicę. We własnym zakresie wykonać musiałem jedynie podłużnicę i skorygować płyty poszycia w rejonie dziubu i rufy. Również pokład manewrowy na rufie wymagał korekty. Skleiliśmy ten kadłub stwierdzając przy okazji, że części poszycia znakomicie do siebie pasują.



Program działał, nie nadawał się jednak do szerszego użytku, ponieważ praktycznie pozbawiony był interfejsu użytkownika. Dane wprowadzałem z plików, które musiały być umieszczone w określonych miejscach na dysku, specjalnie nazywane i zapisane w jednym określonym formacie. Mniej więcej w tym samym czasie na internetowym forum Gryf-Hobby przeczytałem dwa posty o projektowaniu komputerowym, napisałem o swoich doświadczeniach, nawiązałem kontakty z projektantami modeli kartonowych, no i zaczęły się SIATKI. Przede wszystkim uświadomiono mi, że dane wyjściowe z SIATEK muszą mieć nie tylko rastrowy ale i wektorowy format, stąd pojawiła się możliwość eksportowania wyników w formacie DXF. Pierwsza wersja SIATEK rozwijająca jedynie cztery standardowe bryły była bezpłatna, ale wymagała rejestracji - chodziło mi o rozpoznanie rynku, czy publikacja takiego programu ma jakikolwiek sens. Okazało się, że ma więc powstały kolejne wersje. Ostatecznie wersja 1 została zastąpiona programem, który nie wymaga rejestracji. Są to SIATKI 1.1.2. Pojawianie się kolejnych wersji anonsuję na forum KONRADUS-a www.konradus.com/forum/. Od wersji 3.1.5. SIATKI stały się wielojęzyczne, ten sam program importuje teksty z plików INI i zastępuje nimi polskie odpowiedniki w swoim interfejsie.

Możliwości programu.

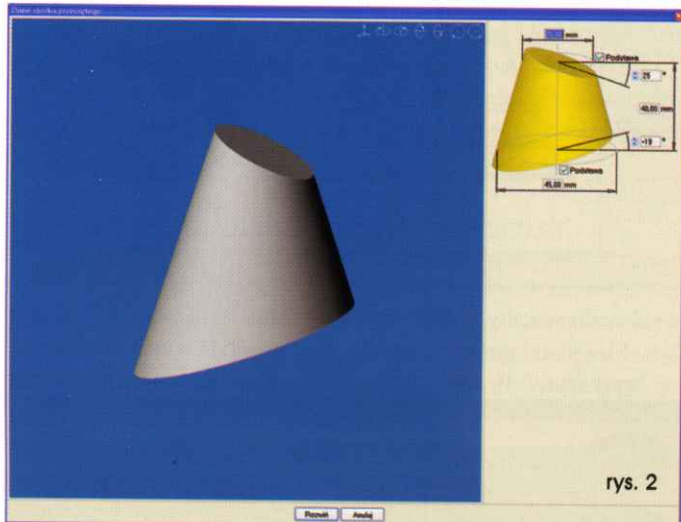
Możliwości SIATEK najlepiej ilustrują dołączone do programu pliki dokumentacji, które krok po kroku wyjaśniają jak korzystać z niego podczas projektowania rozwinięć całego kadłuba okrętu czy np. nawiewnika, a także jak używać kreatora toroidów. Program umożliwia rozwijanie 25 standardowych brył, a oprócz tego brył niestandardowych, definiowanych za pomocą jednego z trzech dostępnych kreatorów. Paleta dostępnych brył i kreatorów przedstawia się następująco (rys. 1):



rys. 1

Rozwijanie brył standardowych.

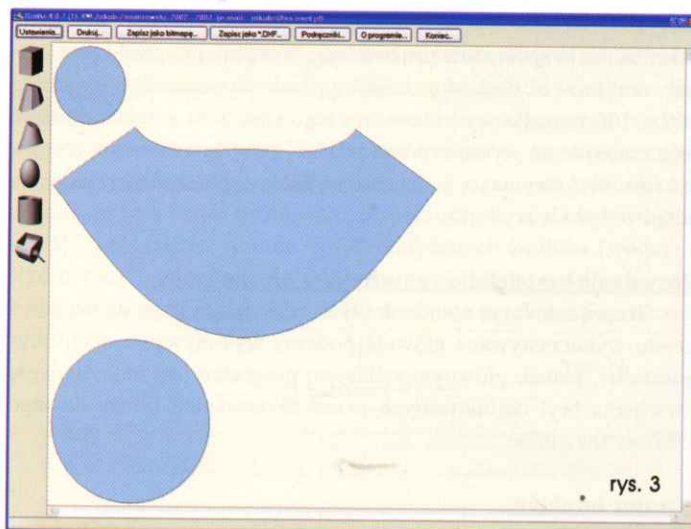
W przypadku brył standardowych, wygenerowanie ich rozwinięcia sprowadza się do wprowadzenia kilku parametrów (podczas ich wprowadzania na bieżąco uaktualniany jest widok 3D definio-



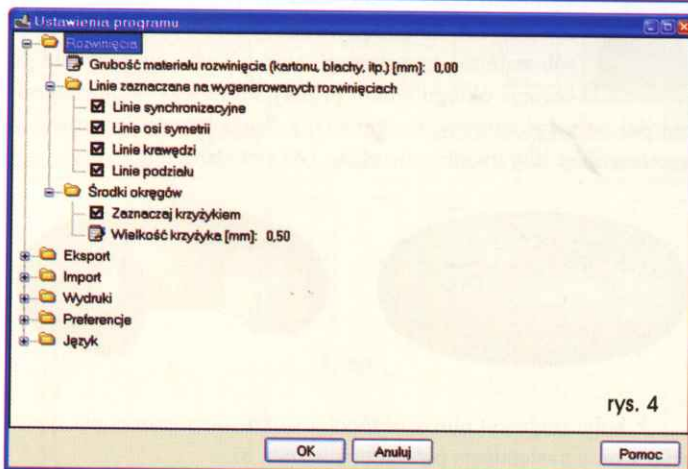
rys. 2

wanej bryły) i kliknięcia przycisku **Rozwiń** (rys 2). Program generuje wtedy rozwinięcie bryły (rys. 3).

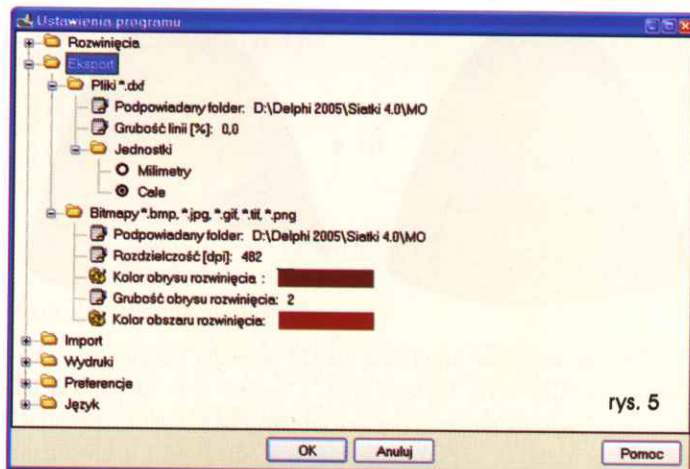
Podczas generowania rozwinięcia program wykorzystuje dodatkowe, ogólne i niezależne od rodzaju bryły parametry zapisane w jego ustawieniach (rys. 4). Dzięki temu podczas tworzenia rozwinięcia uwzględniana jest grubość papieru (najwygodniej można ją określić mierząc grubość na przykład 10 warstw i dzieląc wynik przez ich ilość - w tym przykładzie przez 10), a także nanoszone są charakterystyczne linie i środki okręgów (oczywiście w przypadku, gdy rozwinięcie je zawiera). Tak stworzone rozwinięcie można zapisać jako obraz rastrowy (bitmapę w formacie BMP, JPG, GIF, TIF albo PNG) lub wyeksportować w wektorowym formacie DXF. Na parametry eksportu również można wpływać za pomocą ustawień



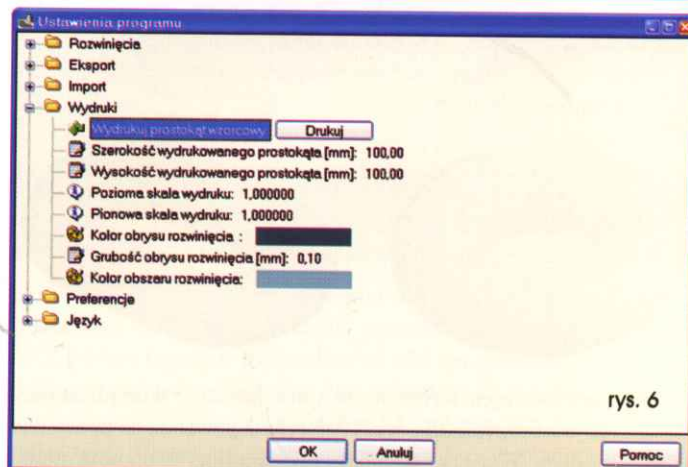
rys. 3



rys. 4



rys. 5



rys. 6

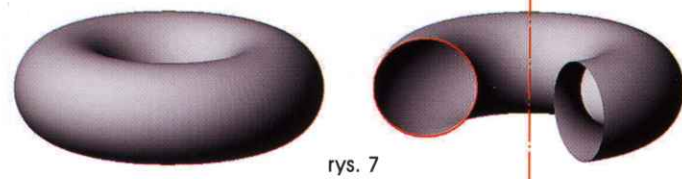
programu. Oprócz zapisu rozwinieć do plików program umożliwia również ich bezpośrednie drukowanie. Wcześniej pozwala precyzyjnie skalibrować drukarkę dzięki wydrukowi testowego kwadratu 100 x 100 mm. Po wydrukowaniu tego kwadratu należy zmierzyć jego rzeczywiste wymiary i wprowadzić je w ustawieniach programu (rys. 6), który na tej podstawie wyliczy współczynniki skalujące odtąd wszystkie wydruki.

Rozwijanie brył definiowanych przez użytkownika.

Rozwijanie brył standardowych jest oczywiście użyteczne i często wykorzystywane głównie podczas wykonywania detali wyposażenia, jednak głównym zadaniem programu jest umożliwienie rozwijania brył definiowanych przez użytkownika. Służą do tego kreatory rozwinieć.

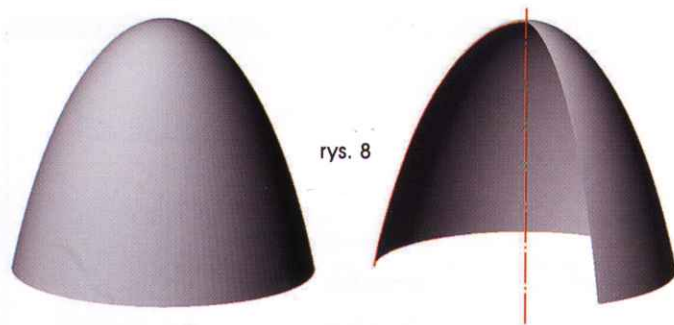
Kreator toroidów

Toroid to bryła, która powstaje poprzez obrót krzywej otwartej lub zamkniętej wokół prostej, która w taki sposób staje się osią symetrii tego toroidu. Na przykład po obrocie okręgu wokół prostej, która leży w pewnej odległości od niego otrzymamy torus (rys. 7 - pokazany jest również jego fragment, aby uwidocznilić okrąg i oś symetrii).



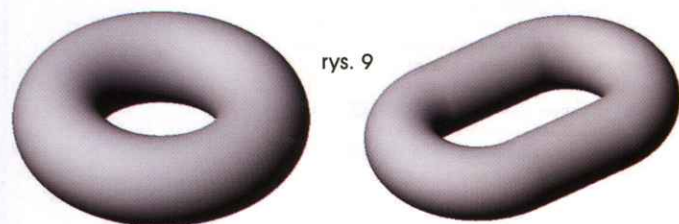
rys. 7

Z kolei fragment elipsy obrocony wokół zaznaczonej osi symetrii utworzy następującą powierzchnię (rys. 8).



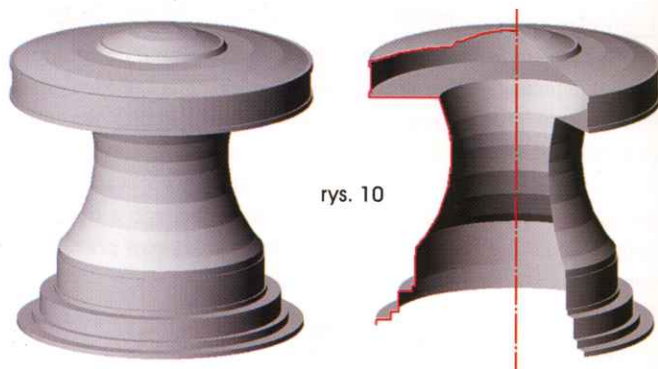
rys. 8

Kreator toroidów programu SIATKI pozwala generować, a następnie rozwijać bryły takiego typu, a oprócz tego umożliwia ich „rozcięcie” wzdłuż płaszczyzny zawierającej oś symetrii, „rozsuniecie” tak powstałych części na wymaganą odległość i uzupełnienie szczeliny między nimi. Taką bryłę można nazwać toroidem owalnym ze względu na to, że przekroje tej bryły nie są okręgami lecz owalami. Torus poddany takiemu zabiegowi przekształci się w coś przypominającego ogniwo łańcucha (rys. 9).

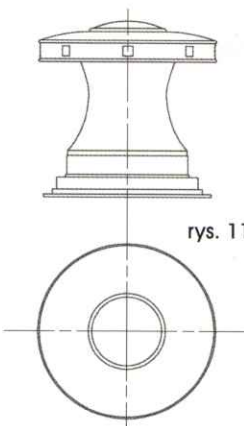


rys. 9

Krzywa tworząca toroid może mieć bardziej skomplikowany kształt, tak ja na przykładzie rys. 10. Bryła ta powstała na podstawie planu kabestanu (rys. 11) i pochodzi ze znakomitych planów mode-

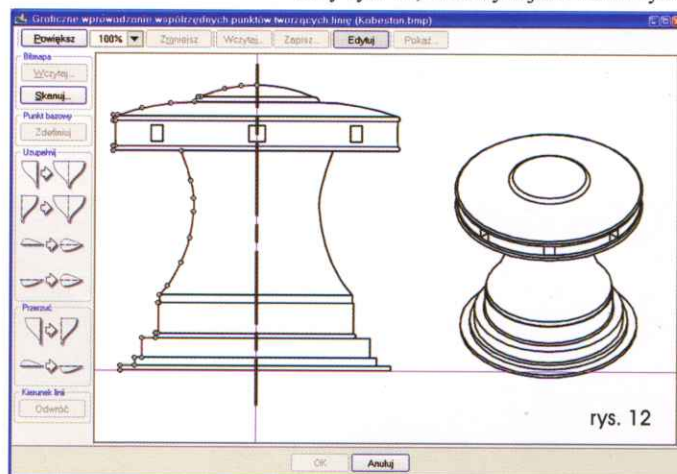


rys. 10



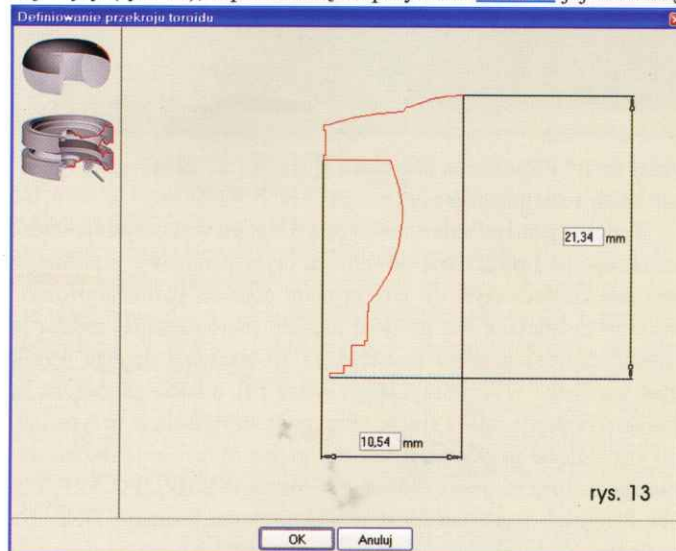
rys. 11

larskich pancernika „Cesariewicz” (do pobrania ze strony www.navarin.ru). Wygenerowanie rozwiniecia takiego kabestanu za pomocą programu SIATKI sprowadza się do uruchomienia kreatora toroidów, poinformowania go, że toroid będzie generowany na podstawie krzywej zdefiniowanej przez użytkownika, wprowadzenia charakterystycznych punktów tej krzywej (umożliwia to edytor graficzny rys. 12, w którym jako tło wczytu-

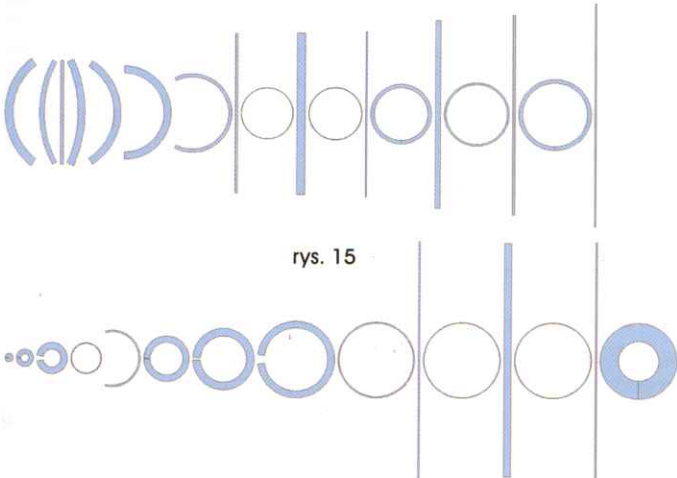


rys. 12

je się zeskanowany plan) i zwymiarowania wprowadzonej krzywej (rys. 13). Na tej podstawie program wygeneruje widok zdefiniowanej bryły (rys. 14), a po kliknięciu przycisku [Rozwiń](#) jej rozwinie-

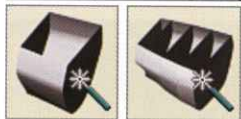


rys. 13



cie (rys. 15). Oczywiście nie wszystkie elementy tego rozwinięcia muszą być w tym przypadku wykorzystywane i bardziej celowe jest zastąpienie wielu z nich tarczami o różnej grubości. W takim przypadku wygenerowane rozwinięcie dostarcza informacji o średnicach i grubościach tych tarcz.

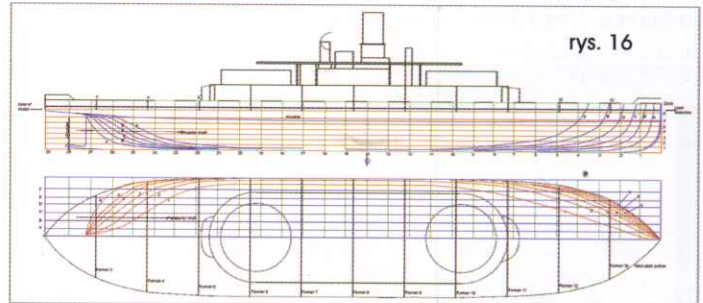
Kreatory rozwinięć brył jedno- i wielosegmentowych



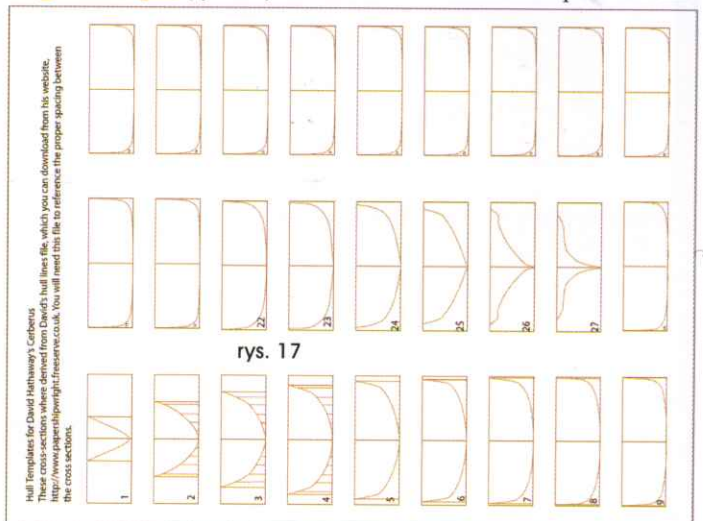
Program SIATKI umożliwia również rozwijanie powierzchni rozpiętych na dwóch lub więcej płaskich węgach (niekoniecznie równoległych). Służą do tego kreatory rozwinięć brył jedno- i wielosegmentowych. Kreator rozwinięć bryły jedno-segmentowej jest uproszczoną wersją kreatora bryły wielosegme-



ntowych, dlatego opis będzie dotyczył tylko tego drugiego. Sposób wykorzystania tego kreatora zostanie zaprezentowany na przykładzie uzupełnienia modelu australijskiego monitora "Cerberus" o część podwodną. Pliki PDF z opracowaniem kartonowego modelu tego monitora w podziale 1:250 udostępnione są na stronie www.papershipwright.co.uk/ps02/details.shtml. Za pomocą odnośników umieszczonych na tej stronie można również pobrać dodatkowe pliki PDF zawierające rysunki linii teoretycznych kadłuba (wodnic i wzdłużnic) homepage.ntlworld.com/david.hathaway/downloads/cerberus/cerberus_lines.pdf (rys. 16) oraz jego przekroje poprzeczne



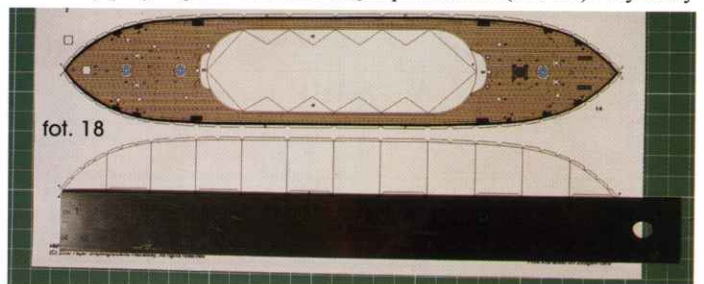
homepage.ntlworld.com/david.hathaway/downloads/cerberus/cerberus_sections.pdf (rys. 17). To właśnie te dodatkowe pliki umożli-



wiają zdefiniowanie w SIATKACH części podwodnej kadłuba.

Zaprojektowanie podłużnicy

Pierwszą czynnością jest określenie wymiarów części podwodnej. Najlepiej zrobić to empirycznie, drukując arkusze nawodnej części modelu, a następnie zmierzyć długość i szerokość wodnicy, do której przyklejona zostanie część podwodna (fot. 18). Wymiary

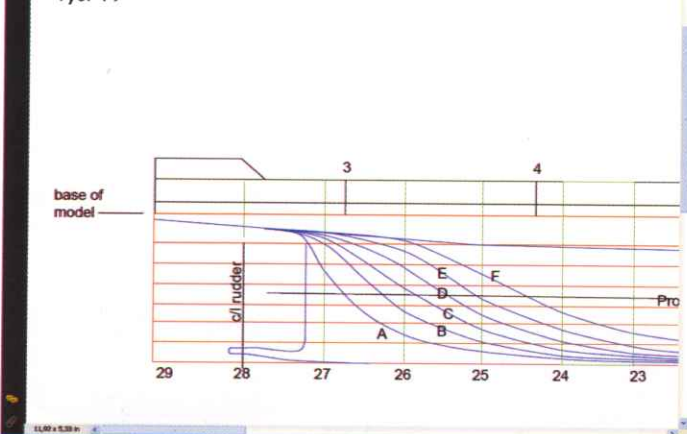


te to w opisywanym przypadku odpowiednio 269,5 mm i 53,5 mm. Zakładając, że rozwinięcia części podwodnej zostaną wygenerowane w postaci bitmap o rozdzielczości 400 dpi (punktów na cal) i pamiętając, że 1 cal = 25,4 mm, daje to $269,5 / 25,4 \times 400 = 4244$ piksele długości i $53,5 / 25,4 \times 400 = 842$ piksele szerokości. Dysponując tymi danymi można już przystąpić do wykonania zarysu po-

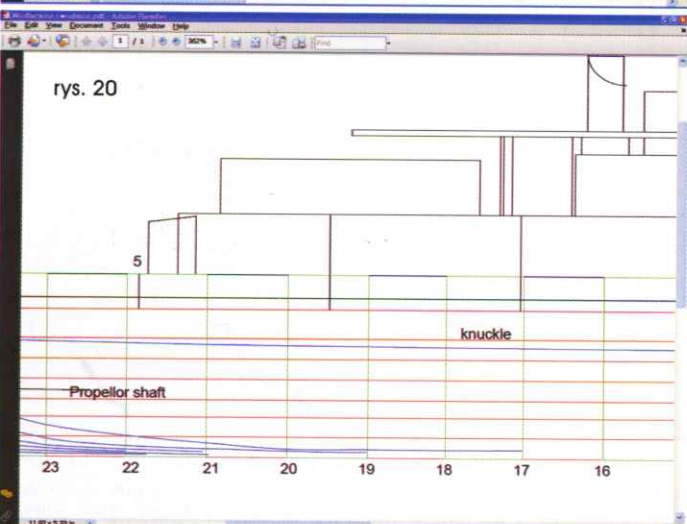
dłużnicy na podstawie pliku homepage.ntlworld.com/david.hathaway/downloads/cerberus/cerberus_lines.pdf. Trzeba tak dobrać powiększenie, aby wykonując zrzut ekranowy uzyskać odpowiedni wymiar (powinien być zbliżony do docelowego, choć nie musi być identyczny - po wykonaniu zrzutu można rozciągnąć bitmapę za pomocą jakiegoś programu graficznego, aby uzyskać żądany wymiar). W przypadku tego pliku po kilku próbach zastosowałem powiększenie 362% i wykonałem cztery zrzuty ekranowe kolejnych fragmentów rzutu bocznego (ustawiając odpowiedni fragment tego rzutu w oknie ADOBE READERA i wciskając kombinację klawiszy **Alt + Print Screen**, a następnie wkopiowując zrzut ekranu do programu graficznego, ja użyłem najprostszego windowsowego PAINTA) tj. na



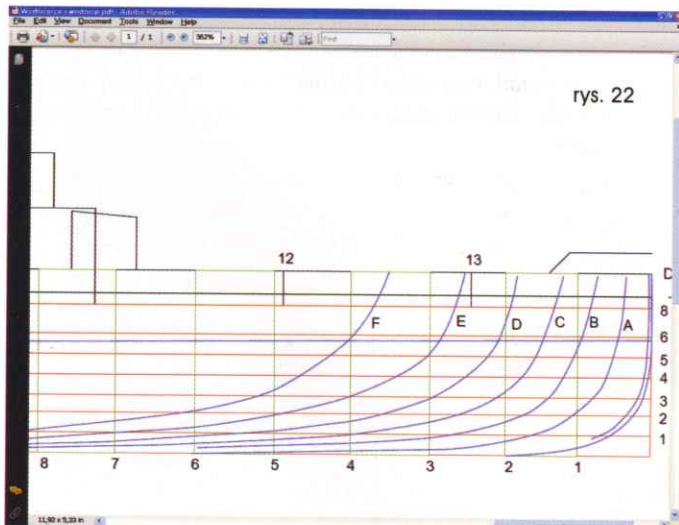
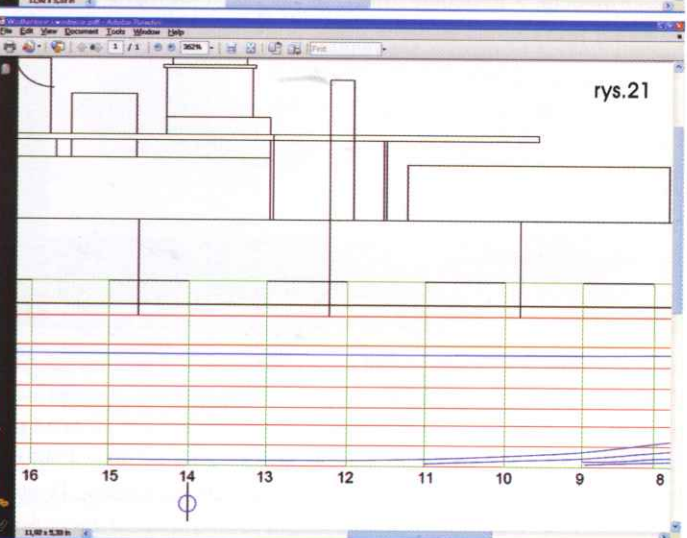
rys. 19



rys. 20



rys.21



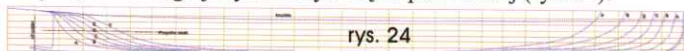
rys. 22

rys. 19 - 22. Następnie połączyłem te cztery zrzuty w jeden (rys. 23)



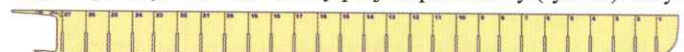
rys. 23

i wyciąłem z niego jedynie zarys części podwodnej (rys. 24).



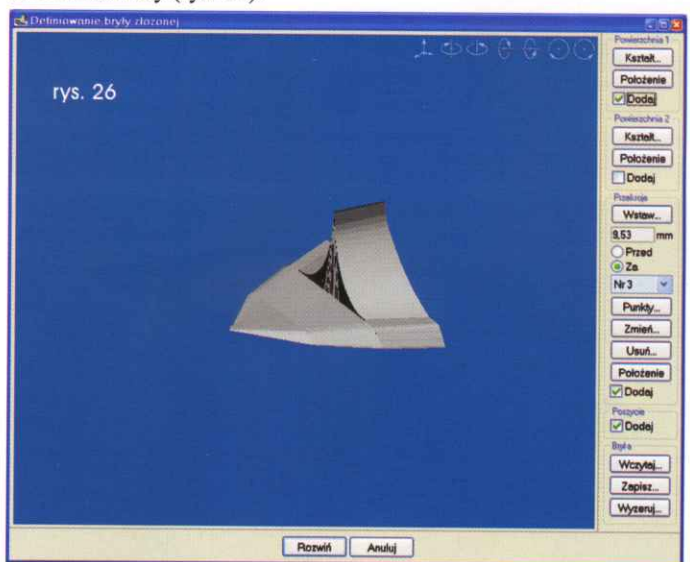
rys. 24

Kolejną czynnością było sprawdzenie długości zarysu. Wynosiła 4243 punkty. Wobec tego, że niedokładność wyniosła 1 punkt, czyli 1/400 cala (ok. 0,06 mm) nie wykonywałem przeskalowywania (rozciągania) bitmapy w pionie i poziomie. Korzystając z zarysu mogłem już wykonać ostateczny projekt podłużnicy (rys. 25). Przy-



rys. 25

jąłem, że szkielec wykonam z tektury o grubości 1 mm. Pozwoliło to określić szerokość szczelin dla wręg na $1/25,4 \times 400 = 16$ pikseli. Położenia wręg zaznaczone były na zrzucie zielonymi pionowymi liniami i pozostały niezmienione. Wprowadziłem jedynie dodatkową wręgę 27a przylegającą do wręgi 27 w części rufowej. Wymusił to z kształt rufy (rys. 26).



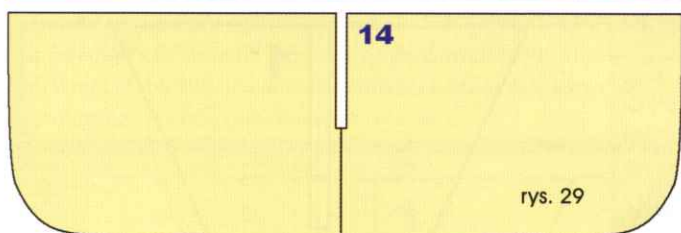
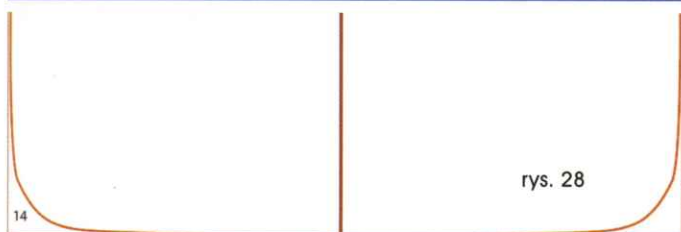
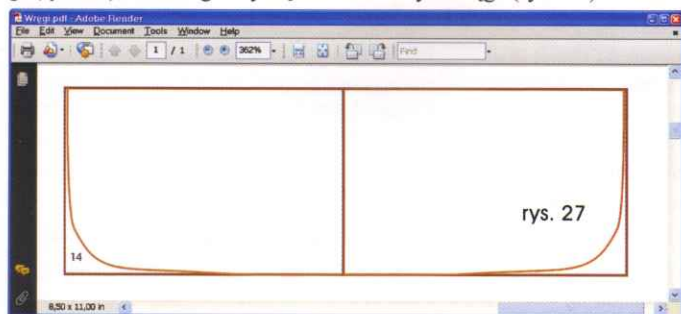
rys. 26

Zaprojektowanie wręg

Nadszedł czas na zaprojektowanie wręg. Tak naprawdę są one już gotowe, ich zarysy zawiera plik homepage.ntlworld.com/david.hathaway/downloads/cerberus/cerberus_sections.pdf. Pozostaje je

tylko odpowiednio przeskalować i wprowadzić szczeliny, dzięki którym będzie można zamontować je w podłużnicy. Dysponując bitmapami z zarysami wręg będzie można wprowadzić je do programu SIATKI, by wygenerować rozwinięcia płatów poszycia rozpiętych na tych wręgach.

Oto sposób postępowania na przykładzie wręgi śródkręcia o numerze 14. Znana jest jej rzeczywista wysokość (jest taka jak podłużnicy czyli 283 piksele albo 18 mm) oraz szerokość (wyliczone wcześniej 842 piksele albo 53,5 mm). Po zastosowaniu powiększenia 362% w ADOBE READERZE wykonałem zrzut ekranowy tej wręgi (rys. 27), z którego wyciąłem sam zarys wręgi (rys. 28). Ostate-

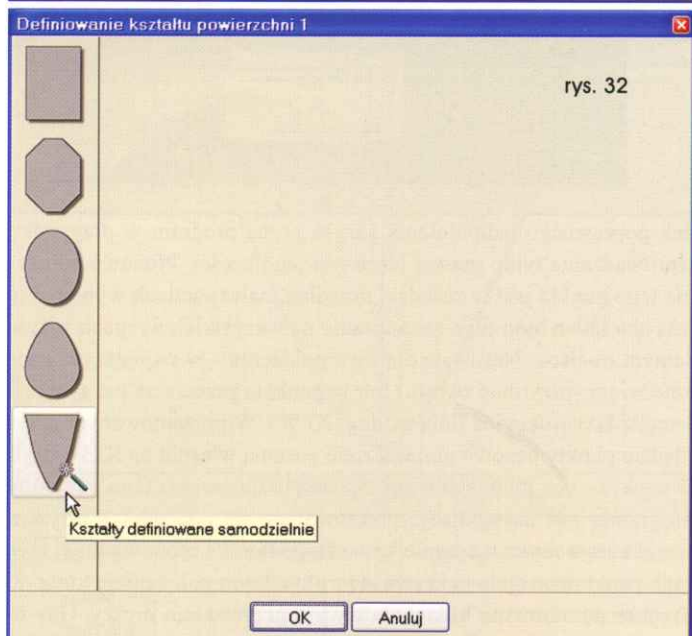
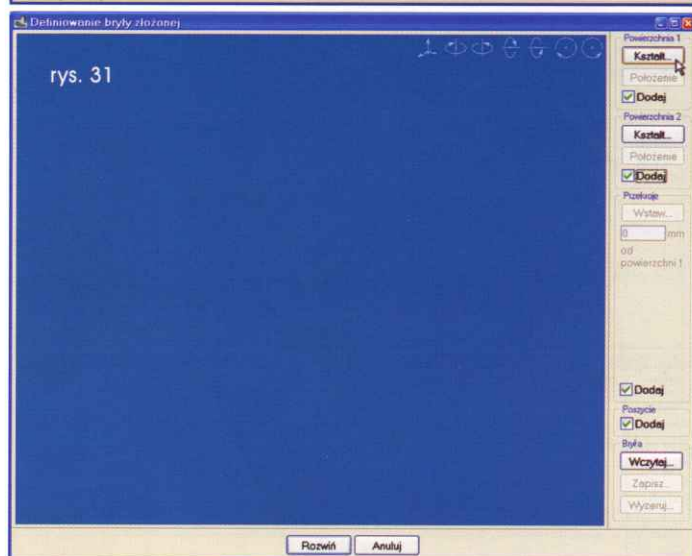
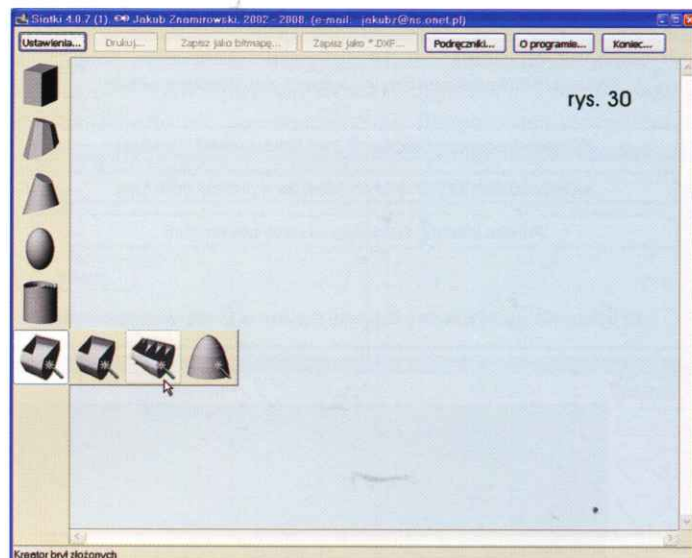


cznie wręga wygląda tj. na rys. 29.

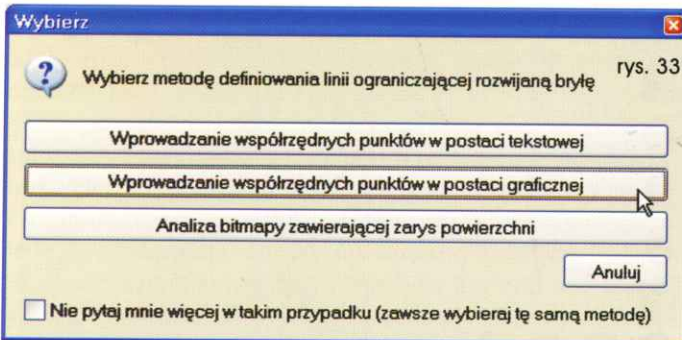
Postępując analogicznie (w szczególności stosując takie same powiększenia) można wydobyć z pliku PDF bitmapy z zarysami pozostałych wręg. Dysponując tymi bitmapami i odległościami pomiędzy wręgami (odstęp międzywręgowy odczytany ze zrzutu podłużnicy wynosi 150 pikseli, co przy 400 dpi daje $25,4 \times 150/400 = 9,53$ mm) można przystąpić do generowania rozwinięć poszczególnych segmentów poszycia kadłuba.

Rozwijanie segmentu poszycia.

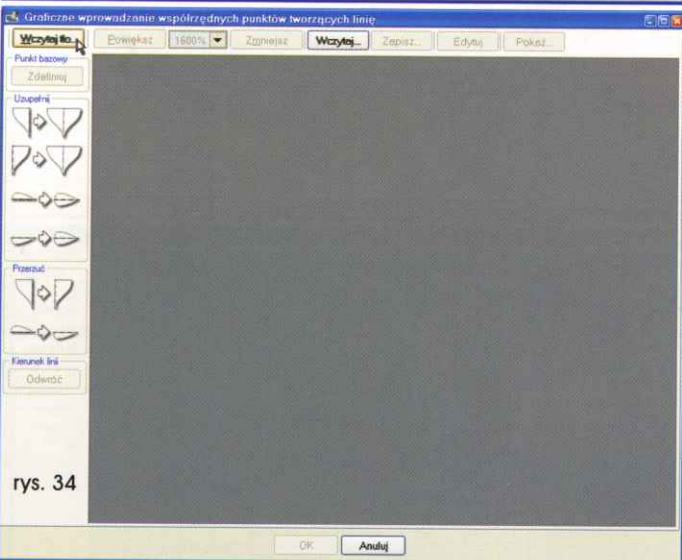
Uruchamiamy program SIATKI, a w nim kreatora rozwinięć brył wielosegmentowych (rys. 30). W oknie tego kreatora rozpoczynamy definiowanie kształtu pierwszej wręgi klikając przycisk **Kształt...** w grupie **Powierzchnia 1** (rys. 31). Program otwiera wtedy okno, w którym wybieramy rodzaj kształtu, w tym przypadku jest to kształt definiowany samodzielnie (rys. 32). Przed przystąpieniem do definiowania kształtu wręgi, należy wybrać sposób w jaki będzie się to odbywało. Umożliwia to kolejne okno, w którym klikamy przycisk informujący program o tym, że do wprowadzania współrzędnych punktów będzie użyty edytor graficzny (rys. 33). Po dokonaniu tego wyboru program otwiera okno edytora graficznego, w którym należy kliknąć przycisk umożliwiający wczytanie bitmapy z zarysem wręgi (rys. 34). Program umożliwia wczytywanie bitmap zapisanych w formatach JPG, BMP, PNG, TIFF i GIF. Po wczytaniu wręgi pojawia się ona w oknie edytora, a program



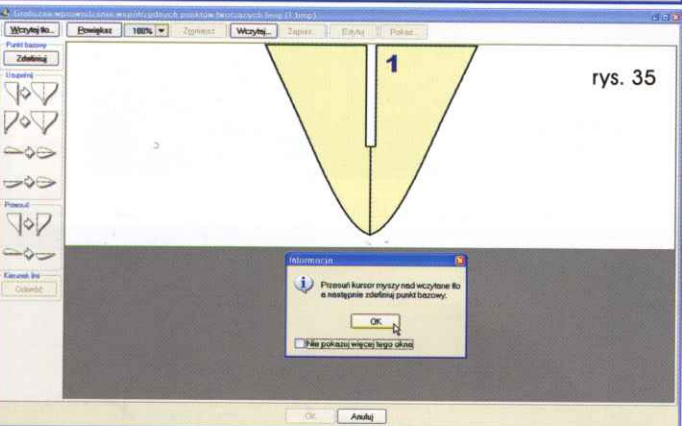
informuje, że następnym etapem wprowadzania danych zarysu jest zdefiniowanie punktu bazowego (rys. 35). Punkt bazowy służy do ustalania wzajemnego położenia różnych powierzchni. Względem tego punktu definiowane są również obroty i przesunięcia powierzchni. W przypadku wręg i wszystkich powierzchni z pionową osią symetrii punkt bazowy powinien leżeć na tej osi, gdyż jest to waru-



rys. 33

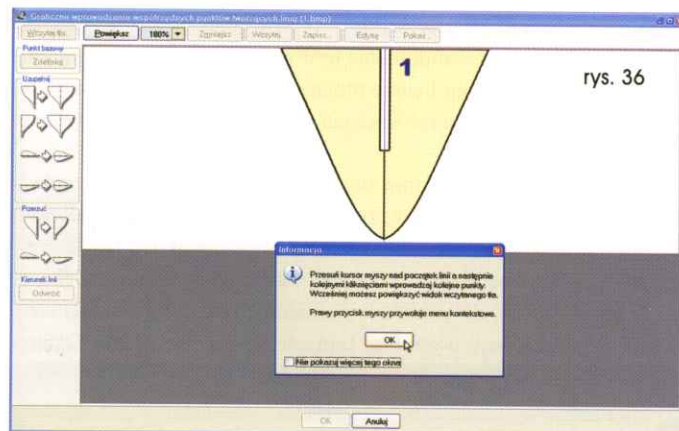


rys. 34



rys. 35

nek poprawnego uzupełnienia zarysu przez program w przypadku wprowadzania tylko prawej lub lewej jego części. Pionowe położenie tego punktu jest w zasadzie dowolne, należy jednak wybierać je tak, aby łatwe było jego zaznaczanie na wszystkich wręgach w tym samym miejscu. Nasuwają się dwa położenia - w najniższym punkcie wręgi (przy dnie okrętu) lub w punkcie przecięcia osi symetrii wręgi z konstrukcyjną linią wodną (KLW). W prezentowanym przykładzie punkty bazowe umieszczone zostaną właśnie na KLW, czyli w najwyższych punktach wręg. Sposób definiowania tego punktu w programie jest następujący: przesuwający się nad tłem z zarysem wręgi kursor myszy „ciągnie” za sobą poziomą i pionową linię, których punkt przecięcia pokrywa się z aktualnym położeniem kursora. Trwa to do momentu kliknięcia lewym przyciskiem myszy. Gdy to nastąpi, aktualne położenie zostaje zapamiętane jako punkt bazowy, linie pozioma i pionowa zmieniają kolor na różowy, a program informuje, że można rozpocząć wprowadzanie punktów zarysu powierzchni (rys. 36). W każdym momencie pracy z graficznym edytorem zarysu istnieje możliwość powiększania lub zmniejszania bitmapy tła w zakresie od 100% do 1600%. Pozwala to zwiększyć precyzję wprowadzania współrzędnych. Przyciski **Powiększ** i **Zmniejsz**

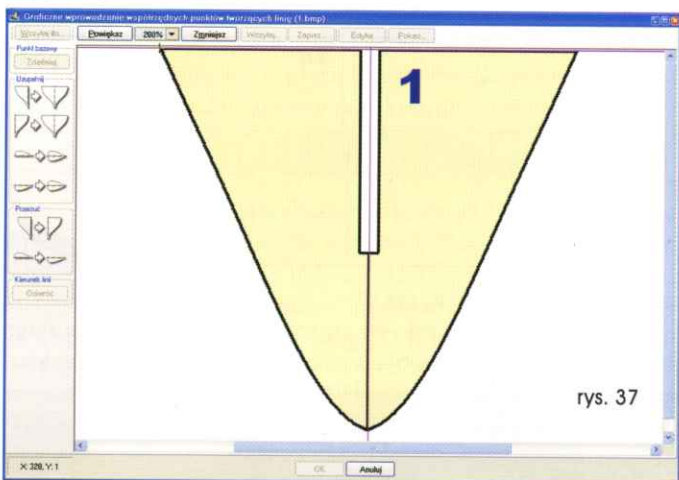


rys. 36

powiększają albo zmniejszają aktualny widok dwukrotnie. Oprócz tego można wybrać skalę powiększenia z rozwijalnej listy położonej pomiędzy nimi lub użyć kółka myszy (co ma tę dodatkową zaletę, że powiększa rysunek tak, aby po jego powiększeniu kursor myszy wskazywał ten sam punkt, co przed powiększeniem). W następnych prezentowanych przykładach widok wręgi został powiększony dwukrotnie.

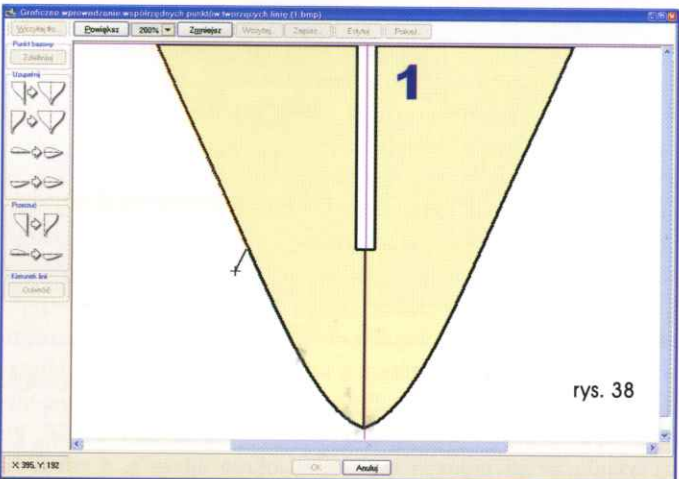
Zalecane jest wprowadzanie punktów zarysu przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, w przypadku wręgi lub innej powierzchni o pionowej osi symetrii wprowadzane są punkty lewej części zarysu w kierunku z góry do dołu. Ostatni wprowadzony punkt powinien leżeć na osi symetrii. Oto jak wygląda to dla wręgi 1.

- Kursor myszy należy ustawić w lewym górnym punkcie wręgi (rys. 37).



rys. 37

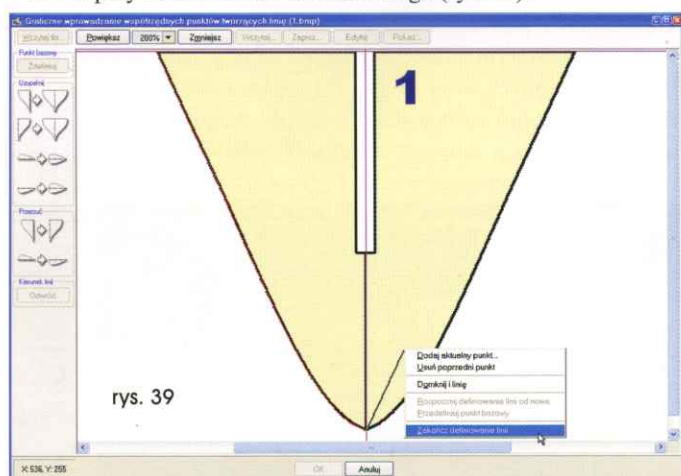
- Po ustawieniu kursora nad pierwszym punktem i kliknięciu lewym przyciskiem myszy rozpoczyna się wprowadzanie kolejnych punktów - kursor „ciągnie” za sobą odcinek, którego początkiem



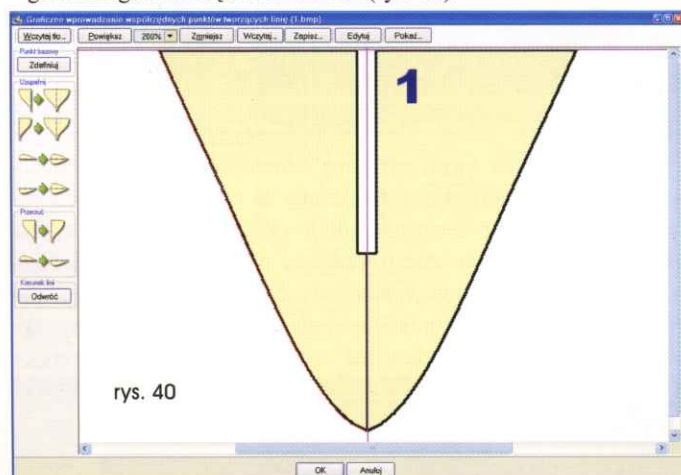
rys. 38

jest ostatnio wprowadzony punkt. Gdy kursor znajdzie się w punkcie, który ma zostać wprowadzony jako następny punkt zarysu, należy znowu kliknąć lewym przyciskiem myszy, co spowoduje zapamiętanie bieżącego punktu, linia łącząca poprzedni i bieżący punkt zmieni kolor na czerwony, bieżący punkt stanie się początkiem kolejnego odcinka i całą operacja definiowania kolejnego punktu powtarza się. Czynności te należy wykonywać do momentu wprowadzenia wszystkich punktów zarysu wręgi. Na rys. 38 widać jak wygląda ekran po zdefiniowaniu kilku punktów zarysu.

- Definiowanie kolejnych punktów zarysu należy prowadzić aż do osiągnięcia punktu na osi symetrii w dolnej części wręgi. Po wprowadzeniu tego punktu należy użyć prawego przycisku myszy w celu przywołania menu kontekstowego (rys. 39).



- Z menu tego należy wybrać opcję **Zakończ definiowanie linii**, co spowoduje zakończenie wprowadzania danych lewej strony zarysu wręgi. Zablokowane dotąd możliwości, które daje okno edytora graficznego zostaną odblokowane (rys. 40).



Punkty zostały wprowadzone. Teraz należy uzupełnić brakującą część zarysu. Takie uzupełnianie umożliwiają przyciski zlokalizowane z lewej strony okna w grupie **Uzupełnij**. Możliwości są następujące:



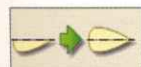
Zdefiniowana została lewa część zarysu. Dodaj prawą.



Zdefiniowana została prawa część zarysu. Dodaj lewą.

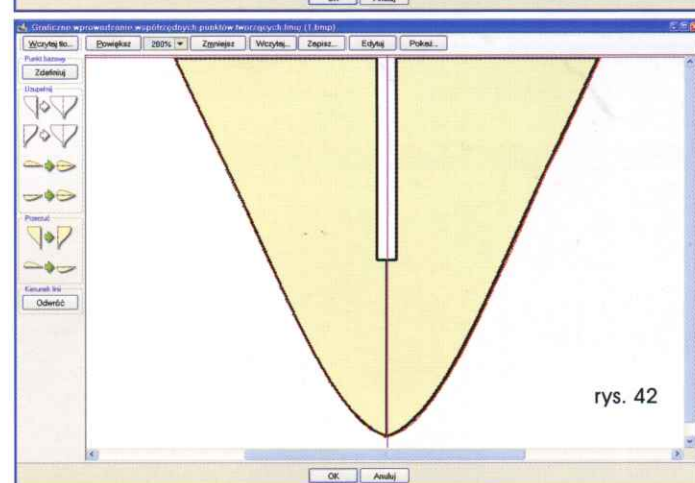
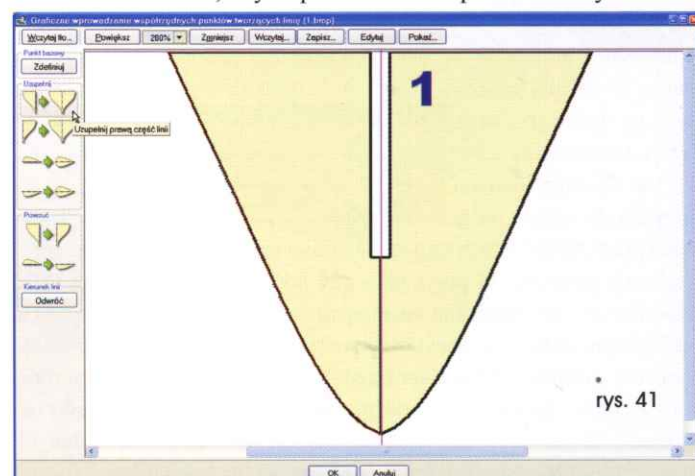


Zdefiniowana została górna część zarysu. Dodaj dolną.

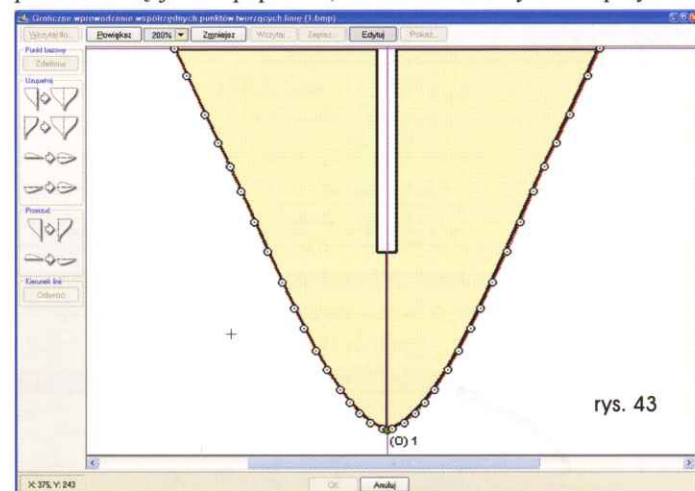


Zdefiniowana została dolna część zarysu. Dodaj górną.

W opisywanym przypadku zdefiniowana została lewa część zarysu, należy więc zrobić tj. na rys. 41, co da następujący efekt (rys. 42). Zarys został uzupełniony o prawą część. Przy okazji przekształcone zostało tło tak, aby odpowiadało obu połowom zarysu. Jeżeli



potrzebne są jakieś poprawki, to można skorzystać z przycisku



Edytuj (rys. 43). Po przejściu w tryb edycji można przesuwac

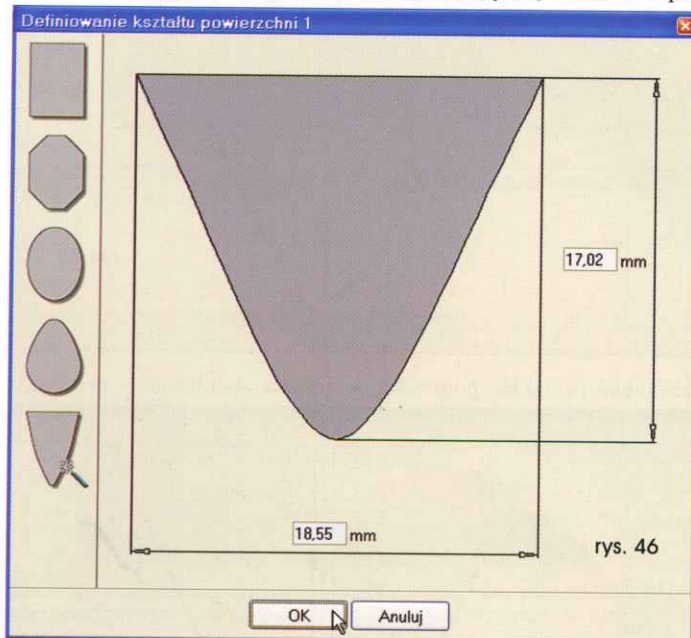
Wstaw punkt	rys. 44
Usuń punkt	
Punkt synchronizacyjny	
Punkt osi symetrii	
Punkt krawędzi	
Punkt linii podziału	
Numer punktu...	

wprowadzone uprzednio punkty przeciągając je w nowe miejsca. Można również skorzystać z menu kontekstowego aby wstawiać i usuwać punkty. Można także decydować o tym, jaki jest rodzaj każdego z wprowadzonych punktów. W prezentowanym przykładzie widać, że pojawił się punkt oznaczony jako

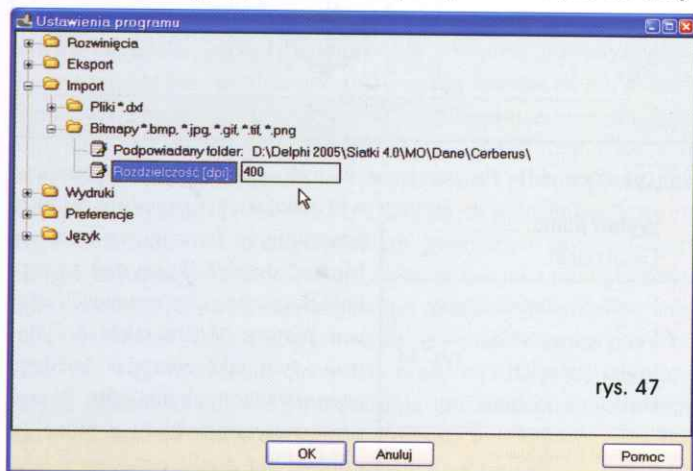
(O)1. Jest to punkt osi symetrii, który został wygenerowany automatycznie przez program podczas uzupełniania prawej części wręgi. Menu kontekstowe w trybie edycji daje następujące możliwości (rys. 44). Zamknięcie trybu edycji następuje po powtórным kliknięciu przycisku **Edytuj**. W tym momencie zarys wręgi 1 jest już zdefiniowany i można użyć przycisku **OK** aby przejść do następnego etapu. Wcześniej program zasugeruje zapisanie wprowadzonych danych na dysku (rys. 45).

Jeżeli Użytkownik zgodzi się na zapis danych do pliku, to będzie mógł skorzystać z nich w przyszłości bez konieczności powtórzenia wprowadzania punktów. W przypadku gdy jako typ pliku wybrano **Pliki tekstowe (*.txt)**, zapisane zostaną zarówno dane linii, jak i tło (w oddzielnym pliku). Gdy wybrany zostanie format **AutoCAD (*.dxf)** zapisane zostaną jedynie współrzędne punktów linii, natomiast utraczona zostanie informacja o rodzaju punktu (np. że jest to punkt osi symetrii). Z tego względu zawsze zalecane jest zapisywanie danych linii do pliku tekstowego, a jeżeli potrzebny jest wektorowy format DXF (np. dane mają zostać zaimportowane do innego programu), to można dodatkowo zapisać dane w takim formacie.

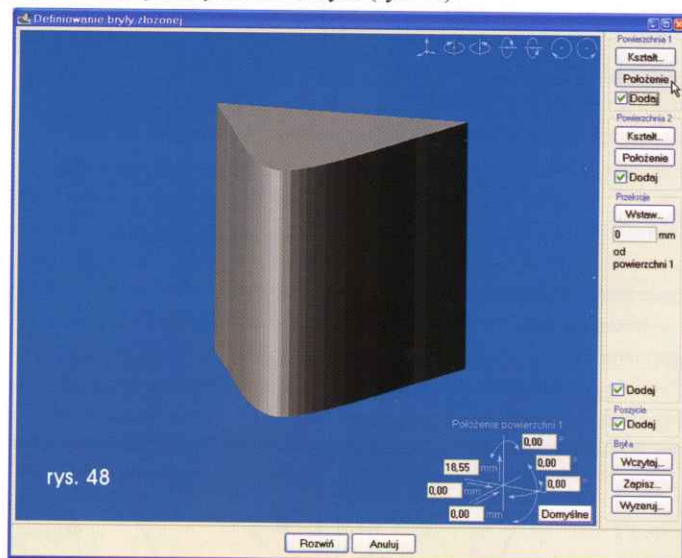
Kolejny etap to zwymiarowanie wprowadzonego zarysu (rys. 46). Wcześniej jednak wyjaśnienie, skąd wzięły się wartości w po-



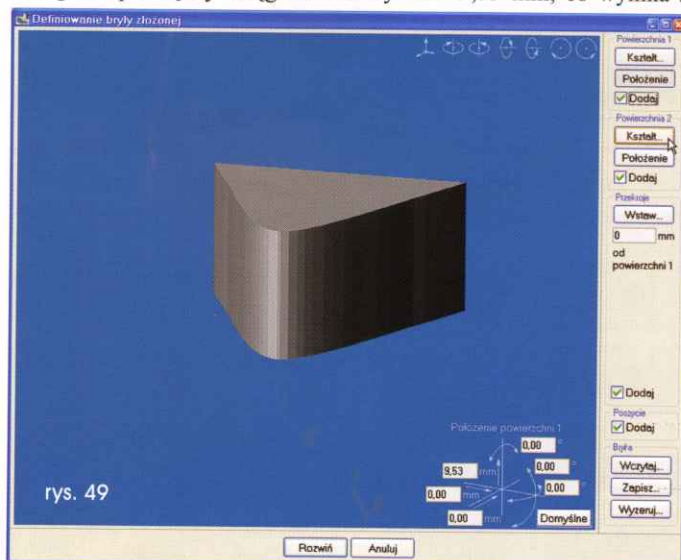
łach edycyjnych szerokości i wysokości wprowadzonego zarysu wręgi. Otóż podczas wczytywania tła z pliku, program odczytuje rozdzielczość bitmapy (dpi). Jeżeli to się nie powiedzie (nie we wszy-



stkich plikach zapisana jest ta informacja), to korzysta z wartości wprowadzonej w ustawieniach programu (rys. 47). Dzięki tej wartości możliwe jest przeliczenie współrzędnych punktów zarysu wyrażonych w pikselach, na rzeczywiste współrzędne wyrażone w milimetrach i tym samym określenie szerokości i wysokości, które zostają wstawione w pola edycyjne. Wymiarowanie pozwala skorygować te wartości w przypadku, gdy wkradły się jakieś niedokładności lub gdy wręgi zeskanowane zostały z planu wykonanego w innej podziałce niż ta, w której ma zostać wykonane rozwinięcie. Po stwierdzeniu, że wymiary są prawidłowe lub po ich zmianie (poprzez wpisanie odpowiednich wartości w pola edycyjne lub za pośrednictwem wbudowanego kalkulatora uruchamianego prawym przyciskiem myszy na polu edycyjnym) i po zatwierdzeniu kształtu powierzchni 1 przyciskiem **OK**, następuje powrót do okna kreatora rozwinięcia, w którym pojawia się widok bryły wygenerowany na podstawie dostępnych w tej chwili danych - wprowadzony zarys pierwszej powierzchni zostaje skopiowany do drugiej, a jako odległość między pierwszą a drugą powierzchnią zostaje przyjęty większy z wprowadzonych wymiarów zarysu (rys. 48).

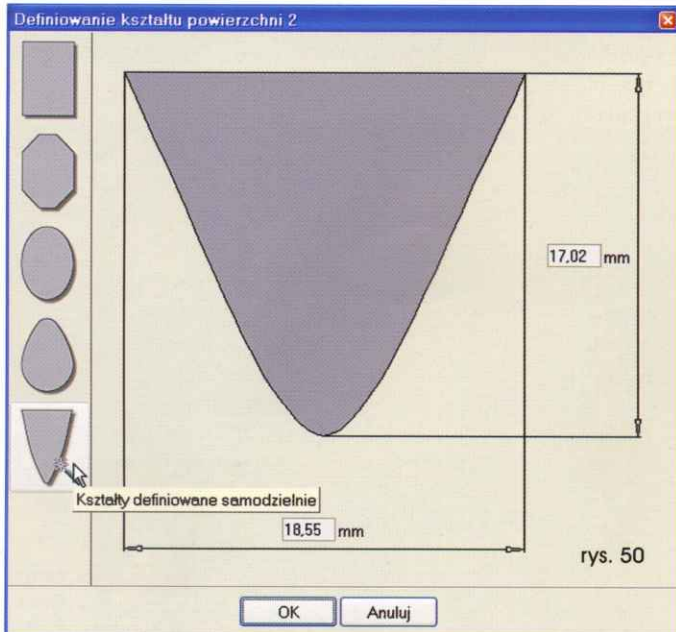


Następny krok to przestrzenne zorientowanie wręgi. Umożliwia to przycisk **Polozenie** wskazywany na powyższym zrzucie ekranu. Działa on jak przełącznik, gdy jest wciśnięty widoczne są pola umożliwiające przesuwanie i obracanie powierzchni. Po zdefiniowaniu zarysu wręgi program automatycznie wymusza jego wciśnięcie pokazując wyżej wymienione pola. W omawianym przypadku odległość pomiędzy wręgami ma wynosić 9,53 mm, co wynika z



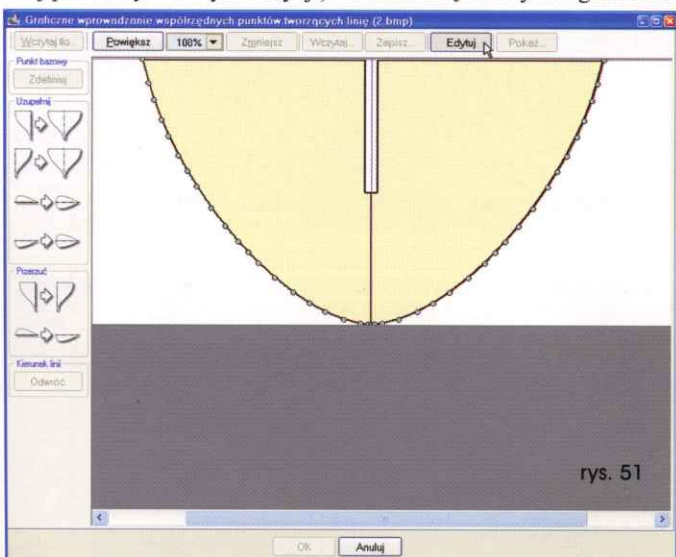
rysunku linii teoretycznych i zostało wyliczone wcześniej (rys. 49).

Teraz nadszedł czas na zdefiniowanie zarysu drugiej wręgi projektowanego segmentu, czyli wprowadzenie kształtu wręgi nr 2. Po kliknięciu na wskazany wyżej przycisk pojawi się opisywane wcześniej okno (rys. 50). Jak widać różnica tkwi tylko w jego nazwie -



rys. 50

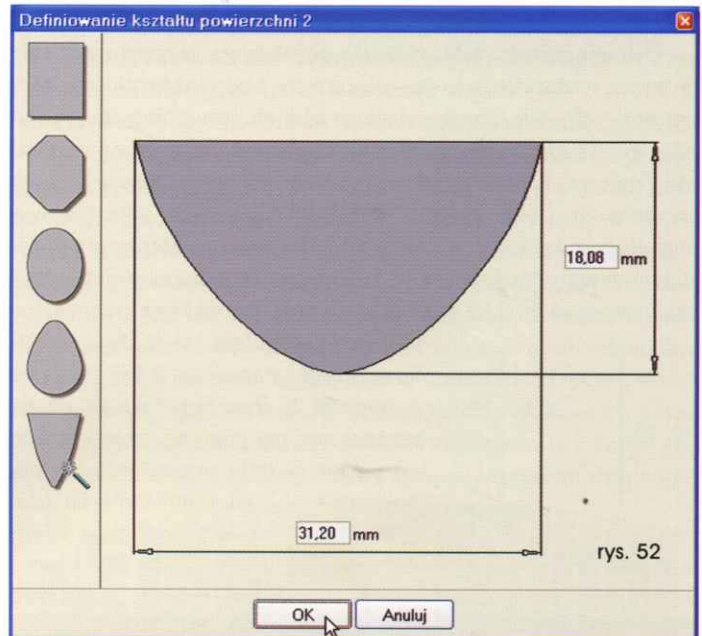
definiowany będzie kształt powierzchni nr 2. Na razie jest on taki sam jak powierzchni 1. Definiowanie przebiega analogicznie jak miało to miejsce w przypadku powierzchni 1 i rozpoczyna się od kliknięcia wskazanego wyżej przycisku. Następnie należy wybrać wprowadzanie punktów w postaci graficznej, a w oknie edytora graficznego wczytać bitmapę z wręgą nr 2, zdefiniować punkt bazowy, wprowadzić punkty zarysu lewej strony wręgi i uzupełnić ją o prawą stronę. Wszystkie te czynności są analogiczne do opisanych w przypadku wręgi nr 1 i kończą się następującym rezultatem (rys. 51, tutaj pokazanym w trybie edycji). Po zamknięciu edytora graficzne-



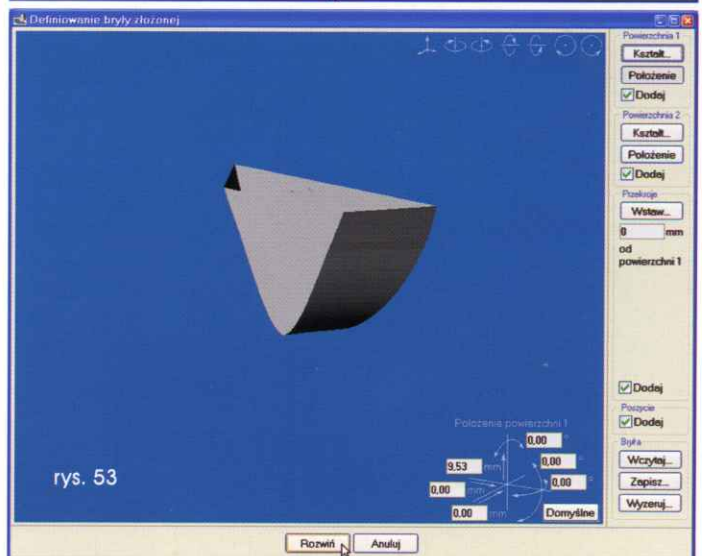
rys. 51

go przyciskiem **OK** (i wcześniejszym zapisaniu danych do pliku) należy zwymiarować zarys drugiej wręgi (rys. 52).

To są już wszystkie dane potrzebne do wygenerowania rozwinięcia segmentu ograniczonego wręgami 1 i 2. Po kliknięciu **OK** program uaktualnia widok 3D rozwijanej bryły. Dzięki temu można stwierdzić, czy nie popełniono grubych błędów podczas wprowadzania danych i gdyby zaistniała taka konieczność cofnąć się do miejsca, gdzie powstał ten błąd (rys. 53). Gdy bryła wygląda popra-

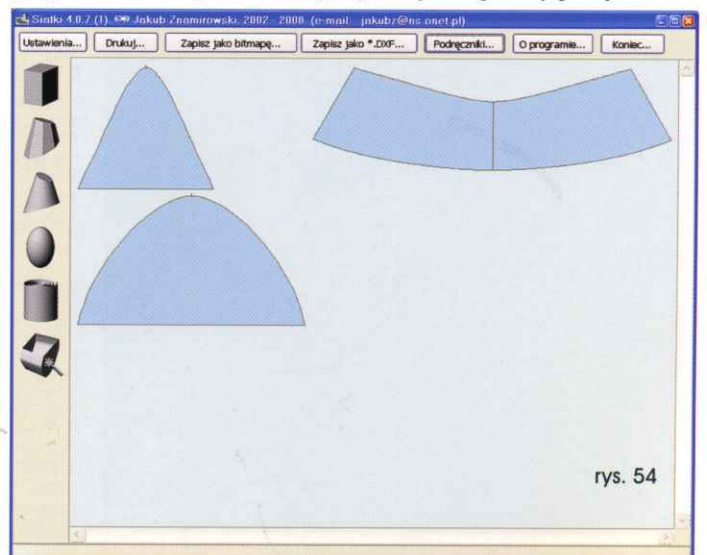


rys. 52



rys. 53

wnie można zakończyć działanie kreatora i wygenerować rozwinięcie. Po użyciu przycisku **Rozwiń** okno kreatora zostaje zamknięte, a w głównym oknie programu (rys. 54) pojawiają się wygenerowane siatki i wręgi, przy czym te ostatnie mają zarysy zmniejszone tak, aby uwzględniły grubość poszycia wprowadzoną w ustawieniach programu. W ten sposób rozwijamy kolejne segmenty poszycia.

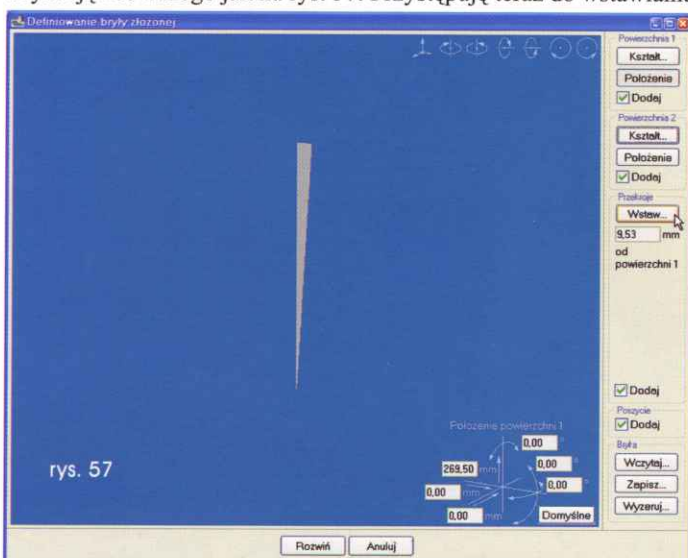
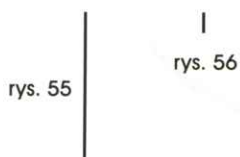


rys. 54

Rozwijanie całego wielosegmentowego poszycia

Istnieje jednak szybszy sposób pozwalający wygenerować całe poszycie, a umożliwia to ten sam kreator brył złożonych (wielosegmentowych). Sposób ten polega na zdefiniowaniu pierwszej i ostatniej wręgi kadłuba (w przypadku „*Cerberusa*” są to pionowe odcinki, ponieważ kadłub ma pionowe stewy dziobową i rufową), umieszczeniu ich w odpowiedniej odległości (269,5 mm, gdyż tyle wynosi długość kadłuba), a następnie wstawieniu pomiędzy nie pozostałych wręg w odpowiedniej kolejności i w odpowiednich odstępach (przeważnie 9,53 mm). Reszta program wykona automatycznie.

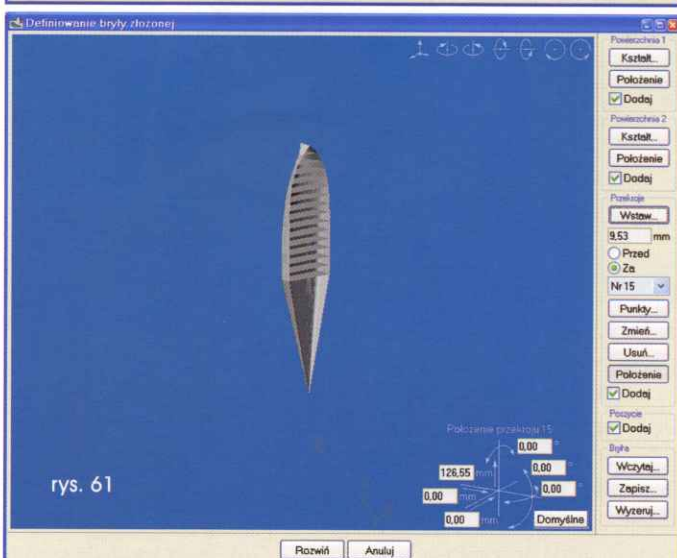
nie. Przygotowałem zatem dwie dodatkowe wręgi - o numerze 0 (rys. 55) oraz o numerze 29 (rys. 56). Tak, tak, na rysunkach nie ma pomyłki, obie wręgi to po prostu są linie proste. Po otwarciu kreatora brył wielosegmentowych jako pierwszą powierzchnię definiuję wręgę 0. Ustawiam je w odległości 269,5 mm i rys. 57. Przystępuję teraz do wstawiania



następnych wręg korzystając z grupy [Przekroje](#). Ponieważ kolejne wręgi są oddalone od siebie o 9,53 mm więc wpisuję tę wartość do pola edycyjnego (opis poniżej tego pola informuje, że przekrój zostanie wstawiony 9,53 mm od powierzchni 1), po czym klikam przycisk [Wstaw](#) i definiuję wręgę nr 1 (analogicznie jak powierzchnie 1 i 2, tak jak to zostało opisane wcześniej). Po zdefiniowaniu i zwymiarowaniu wręgi zostaje ona wstawiona w żadanym miejscu, a



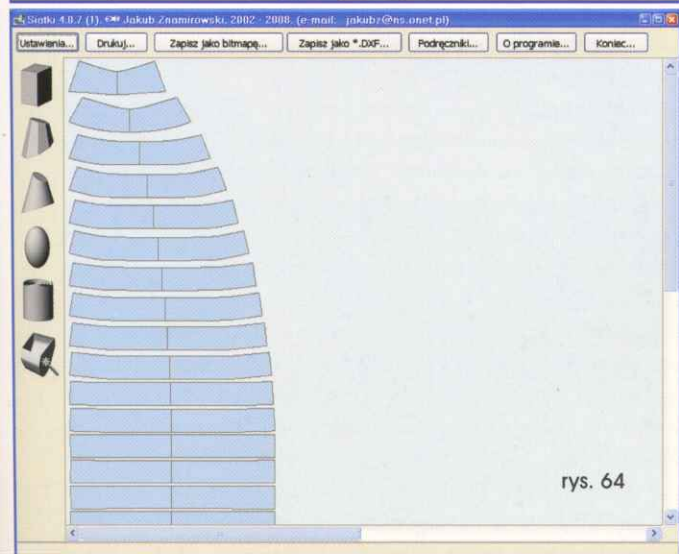
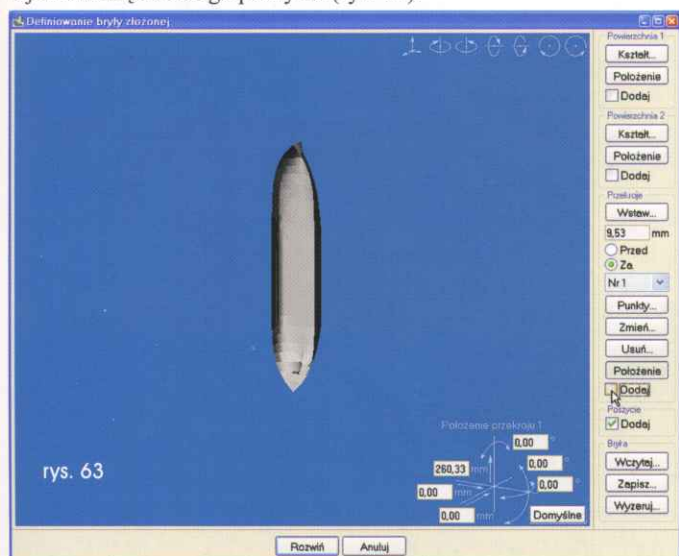
ekran wygląda tj. na rys. 58. Teraz wystarczy powtarzać te kroki klikając przycisk **Wstaw** i definiując kolejne wręgi (będą one wstawiane w odległości 9,53 mm od swoich poprzedniczek). Jeżeli wręga ma zostać wstawiona w innej odległości (np. 27a ma leżeć w odległości 1,0 mm od wręgi 27, gdyż obie wręgi się stykają, a ich grubości mają wynosić 1 mm), to należy wpisać tę odległość przed jej wstawieniem. Rys. 59 pokazuje wygląd ekranu po wstawieniu wręgi 2, rys. 60 po wstawieniu wręgi 3, po wstawieniu wręgi 15 ekran wygląda tj. na rys. 61. No i wreszcie zdefiniowana cała część pod-



wodna kadłuba prezentuje się tj. na rys. 62. Ze względu na to, że



wrgi zostały już zaprojektowane wcześniej, możemy przed wygenerowaniem rozwinięcia poszycia usunąć przekroje poprzeczne poprzez usunięcie zaznaczenia z pola **Dodaj** w grupie **Przekroje** (rys. 63). Teraz można już kliknąć przycisk **Rozwiń**, a program wygeneruje rozwinięcie całego poszycia (rys. 64).

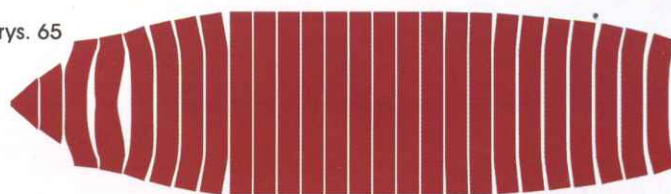


Po zapisaniu wygenerowanych rozwinięć pozostaje ich rozmieszczenie na arkuszu i drobne korekty (dziobowy segment poszycia

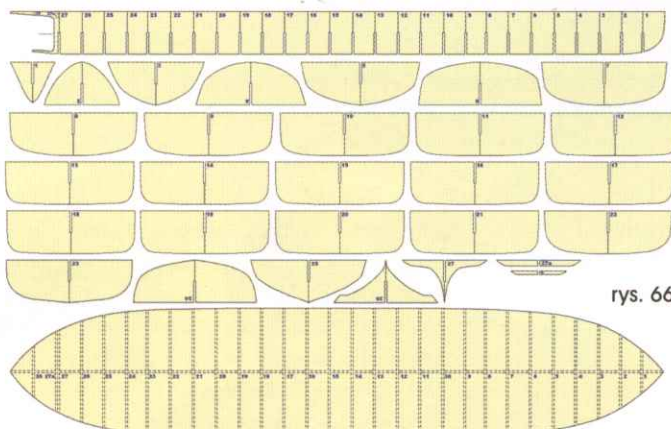
wymaga uwzględnienia kształtu stewy dziobowej, która nie jest linią prostą lecz łukiem, a w rejonie uskoju na rufie (wrgi 27 - 27a) trzeba doprojektować niewielki fragment poszycia.

Przed zapisem albo drukowaniem trzeba zdecydować się, na jakim kartonie będzie drukowane poszycie. Jeżeli na białym to w konfiguracji programu należy ustawić pożądane kolory wydruku albo eksportowanych bitmap. Ja osobiście preferuję używanie w takich przypadkach arkuszy kolorowego kartonu (nie ma wtedy konieczności wykonywania retuszu) kupowanego w sklepach dla plastyków (paleta barw jest tak bogata, że zwykle bez kłopotu można dobrać odpowiedni albo bardzo zbliżony kolor i odcień). Jeżeli arkusz będzie drukowany na takim kartonie, to w ustawieniach należy wprowadzić biały (czyli dla drukarki żaden) kolor wypełnienia i nieco ciemniejszy od koloru arkusza kolor obrysu powierzchni płatów poszycia. W rezultacie opisanych tutaj działań uzyskałem dwa arku-

rys. 65



sze: poszycia części podwodnej kadłuba (rys. 65) i części szkieletu (rys. 66 - dla ułatwienia montażu wprowadziłem wodnicę skopiowaną z arkusza z częściami modelu z zaznaczeniem położenia wrgi i podłużnicy).



Dalsze możliwości programu

Dokładniejsze informacje na temat posługiwania się programem zawarte są w podręcznikach, które są do niego dołączone. Jeżeli artykuł ten spotka się z zainteresowaniem, to postaram się w kolejnym opisać bardziej zaawansowane funkcje programu tj. np. definiowanie brakujących wrg na podstawie wrg sąsiednich, generowanie linii podziału na rozwijanych płatach poszycia, importowanie i eksportowanie danych w wektorowym formacie DXF. Zwrócę uwagę na najczęściej pojawiające się problemy. Przedstawię także nowe opcje i narzędzia które obecnie są testowane, a pojawiają się w następnych wersjach programu.

Wersje Siatek

Wszystkie wersje programu SIATKI dostępne są na stronie wydawnictwa GREMIR MODELS. SIATKI 1.1.2 (1) (freeware): www.gremirmodels.com/Downloads/Siatki%201.01%20ENU%20Setup.zip, SIATKI 3.2.8 (1) (shareware): www.gremirmodels.com/Downloads/Siatki3.2.81ENUSetup.zip i SIATKI 4.0.5 (1) (shareware): [www.gremirmodels.com/Downloads/Siatki/Siatki%204.0.5%20\(1\)%20&%20Tutorials.zip](http://www.gremirmodels.com/Downloads/Siatki/Siatki%204.0.5%20(1)%20&%20Tutorials.zip).

Jakub Znamirowski

Mistrzostwa Europy Pływających Modeli Redukcyjnych klas „NS” NAVIGA Pabianice 2008



czyli festiwalu niedociągnięć ciąg dalszy.

Tegoroczne Mistrzostwa Europy w Pabianicach przeszły już do historii, a czas jaki od nich upłynął pozwolił na wyciągnięcie wniosków i ocenę na chłodno. A warto zastanowić się, jakie doświadczenia przyniosła nam ta impreza. Poprzedzając tę największą tegoroczną imprezę NS-ów Mistrzostwa Polski opisaliśmy w 17 numerze naszego magazynu, a dziś czas na Mistrzostwa Europy. Na Mistrzostwach tych dane mi było pełnić funkcję sędziego sekretarza komisji oceny i klas F6 oraz F7 i z tej oto perspektywy obserwowałem organizację i przebieg Mistrzostw Europy. Pewnie w jakiś sposób zdeterminowało to mój punkt widzenia ale myślę, że czytając ten artykuł wezmą to pod uwagę.

W sumie zawodnicy nie dopisali. Pojawiło się tylko kilka reprezentacji: Polska, Czechy, Rosja, Ukraina, Węgry, Niemcy i Białoruś z tym, że niektóre reprezentacje były niesamowicie nieliczne. Nawet Słowacy się nie pojawili, że nie mówię o Francuzach czy Austriakach, a zapowiedzi przed imprezą, że przyjadą Holendrzy, Bułgarzy, Rumuni i jeszcze kilka ekip okazały się płoną nadzieją. Najliczniejsze ekipy wystawili oczywiście Polacy oraz Czesi i Rosjanie. Pierwszy raz od bardzo dawna pojawili się Węgrzy ale im poświęcimy osobny ustęp.

Zaraz po przyjeździe ekip okazało się, że zgłoszone wcześniej składy ekip nijak się mają do faktycznie obecnych, że rejestracja zawodników to czysta partyzantka i nikt nic nie wie. Zamieszanie trwało dosyć długo, a i tak okazało się później, że sędziowie musieli nanosić poprawki i skreślać bądź dopisywać zawodników do list startowych. Pojawili się także sędziowie zagraniczni z Prezydentem NAVIGA na czele. Jednak zaczęło się od nieprzyjemnego zgrzytu, gdy zachodni sędziowie po obejrzeniu warunków lokalowych gdzie mieli być zakwaterowani zdecydowanie odmówili i stwierdzili, że w takich warunkach mieszkać nie będą. Nie mnie oceniać czy raczej mieli czy nie, ale polscy sędziowie w tych warunkach mieszkali i raczej nikt entuzjazmem nie pałał, bo i z czego się tu cieszyć gdy każdy z nas w lepszych warunkach już pomieszkował na dużo niższej rangi imprezach. A za te same pieniądze (w sumie niewielkie) 1100 metrów dalej był całkiem ładny duży hotel z restauracją i basenem. W nim to zamieszkali sędziowie z Zachodu oraz m. in. polska reprezentacja.

Otwarcie z wieloma przemówieniami trochę trwało, co przy panującym upale dało się we znaki wszystkim. Jakiejś szczególnej oprawy nie było i porównując choćby do Mistrzostw Świata w Ilawie wypadło raczej blado. Po otwarciu miały być pokazy modeli dla

gawiedzi niezbyt tłumnie zgromadzonej (ale jednak przecież obecnej), ale z nieznanych mi powodów pokazy owych nie było. Prawdopodobnie Organizator liczył na zawodników lecz kto przed taką imprezą zaryzykuje uszkodzenie modelu w trakcie pokazów, a specjalnie na pokazy nikt modeli kilkaset kilometrów wieźć przecież nie będzie. W każdym razie sprawa była niezorganizowana i niedomówiona i pokazy się nie odbyły. W tym czasie sędziowie i oficjele udali się na mały „bankiet”. Bankietem jednak bym tego nie nazwał. Był alkohol, czyli jedna czy dwie butelki wina musującego na około dwadzieścia osób, zimne napoje z lodówki, drobne kanapeczki, ciasteczka itp. Jednak godzinę lub półtorej później okazało się, że Prezydent Pabianic ma wśród mieszkańców swego miasta antagonistów i w Internecie na jakimś lokalnym portalu natychmiast ukazało się podsumowanie, że ludzie czekają na pokazy, a „śmietanka” się bankietuje, a wszystkiemu winien jest Prezydent i sędziowie i jeszcze na dodatek pewnie właśnie przepijają miejskie pieniądze. Czytając owe „rewelacje” miałem mieszane uczucia. Z jednej strony zostałem dowartościowany, że będąc na owym „bankiecie” zjadłem ze trzy ciastka, wypilem sprite'a i zostałem zaliczony do „elity”, niczym przynajmniej Pan Poseł albo inny Wiceminister czy Sekretarz Stanu, a z drugiej strony zacząłem się zastanawiać, o co chodziło autorowi internetowego newsa, który nie raczył nawet podpisać się swoim nazwiskiem? Zazdrościł? Pewnie nie dane mu będzie przeczytać moich słów ale chyba ucieszyłoby go wielkie prawdopodobieństwo, że drugiej takiej imprezy pewnie w Pabianicach już nie będzie, co pozwoli mu nadal pisać o swym mieście jako o czystej wody prowincji gdzie nikt nie zagląda. A może szkoda mu było, że nie ma pokazów? Mnie też było szkoda, ale co tutaj winni są sędziowie czy Prezydent? Toć nie oni przecież zajmują się organizacją i oprawą zawodów. Na zawody nie przyjechał zresztą sędzia główny i po burzliwych konsultacjach do pełnienia tej funkcji wybrano nestora czeskiego modelarstwa Zdenka Hanzlika. Ten niesamowicie niekonfliktowy człowiek moim zdaniem sprawił się na tym stanowisku znakomicie, a pracy miał niemało.

Rozpoczęły się prace komisji sędziowskich i zaczęły pierwsze problemy z kartami ocen które należało dopiero stworzyć, bowiem te które istniały nie nadawały się do pracy. Przyglądając się ich powstawaniu i „rażnej” obsłudze komputera, Prezydent NAVIGA skwitował to pełen uśmiechu: „Microsoft Excel step by step”. Rozciągnąłbym to zdanie na cały czas pracy sekretariatu podczas całych Mistrzostw. Wszystko było „krok po kroku” w tempie siedemdziesięciolatka po trzecim zawale. Ale było...

Od strony sportowej warto poruszyć kilka spraw. Oczywiście przy wszystkich spostrzeżeniach i wnioskach nie wolno zapominać, że spory wpływ na przebieg rywalizacji miała bardzo mała frekwencja. Polska ekipa odniosła swój największy dotychczasowy sukces. Zdobyliśmy 2 złote, 5 srebrnych i 4 brązowe medale. Oczywiście gospodarzom ściany pomagają ale nie zmienia to faktu, że dorobiliśmy się najlepszych od lat modeli, które może nie są w światowej czołówce ale tak dobrych dawno nie mieliśmy. Zawodnicy wykazali się dojrzałością, szczególnie dobrze wypadły klasy F4 i NSS, a i F2 tym razem się popisało. Niestety należy nieco stonować wielki optymizm szerzony przede wszystkim przez kierownictwo związku sportowego, w świetle przyszłorocznych Mistrzostw Świata w Pirnie w Niemczech. Tam będzie dużo mocniejsza konkurencja i myślę, że jeśli zdobędziemy pięć medali to będzie już duży sukces. Polacy wykazali się wysoką dyscypliną, dobrą organizacją i nie można na reprezentację powiedzieć złego słowa. Wielka w tym zasługa kierownika ekipy Sławomira Okrojka, któremu niniejszym serdecz-



F4-C V. Zhomik /Rosjal/ - „Simferopol”



F2-B S. Karpiuk /Biatorus/ - „Pobieda”



F2-B P. Sager /Niemcy/ - „Angermünde”



F4-C J. Garkavenko /Ukraina/ - CSS „Alabama”



F2-A Jun. S. Manakova /Rosjal/ - „Gilyak”



F2-C A. Boda /Biatorus/ - „Le Terrible”



F2-B D. Kavai /Węgry/ - HMS „Grenville”



F4-B F. Huvos /Węgry/ - „Variag”



cznie dziękuję za wzorową współpracę z sędziami oraz Pani Komandor Barbarze Pieczce i Michałowi Daranowskiemu, którzy najwięcej serca włożyli w przygotowanie występu Polaków na tych Mistrzostwach. Moje podziękowania i gratulacje.

Mistrzostwem jak zwykle popisał się Niemiec Peter Sager. Cztery modele w czterech klasach i cztery złote medale! Myślę, że takiego zawodnika nie doczekamy się przez najbliższe kilkanaście lat, o ile w ogóle się doczekamy. Klasy F6 i F7 chyba niedługo znikną z pomostów, o ile nic się nie zmieni. Ciekawym pomysłem jest rozszerzenie tych klas na wszelkiej maści pokazy na wodzie, aby pokazać show, a nie ściśle trzymać się realiów. W Pabianicach próbkę takiego pokazu zademonstrował Michał Daranowski startując „piratem w beczce”, który zebrał największe owacje i stanowił nie małą rozrywkę dla publiczności. Może to właśnie jest droga do rozwoju tych klas?

Reprezentacja Węgier w całkiem mocnym składzie pokazała kilka całkiem ciekawych modeli. O ile jeden z nich przedstawiony został do oceny w około 20% stanie zaawansowania budowy i wzbudził lekkie śmiechy i politowania ze strony sędziów, o tyle kilka innych wzbudziło bardzo duże zainteresowanie. Otóż Węgrzy przywieźli do klasy F4-B ni mniej ni więcej tylko opisywane w jednym z zeszłorocznych Numerów Specjalnych „Modelarstwa Okrętowego” zestawy chińskiej firmy TJ MODELS, zakupione w jednym z amerykańskich sklepów internetowych za ciężkie pieniądze. Niestety nie wzięli ze sobą dokumentacji i nikt nie chciał im uwierzyć, że to zestawy, a nie modele robione od podstaw. Jednak dzięki obecności stoiska naszej gazety i możliwości zaprezentowania sędziom artykułu o tych modelach Węgrzy uratowali skórę i wystartowali. Jednak z mizernym skutkiem, głównie za sprawą pływania, chociaż przed startem nie ukrywali, że przyjechali do Pabianic głównie po naukę i doświadczenie. Czesi jak zwykle brylowali w precyzji pływania, Rosjanie i Białorusini w precyzji wykonania modeli.

Kiedy starty już się zaczęły, wszystko zaczęło toczyć się normalnym trybem zawodów, sędziowie robili swoje, zawodnicy swoje, ekipa techniczna też spełniała swoją rolę, bo po Mistrzostwach Polski „techniczni” wiedzieli już co do nich należy. Niestety, co jakiś czas pojawiał się jakiś „kwiatek”. A to delegacja ZG LOK z Warszawy nie miała gdzie zanoć, bo zapomniano im zarezerwować nocleg, a to szef lokalnego LOK-u zaprosił do restauracji kilka osób z NAVIGA i prawie „zapomniał zapłacić”, a to z Sekretariatu wyszły źle wypełnione listy wyników. Słowem, działo się ale nie do końca tak, jak powinno.

Zakończenie w pełnym słońcu, z podium i flagami także obfitowało w ciekawostki. A to niemiecka flaga do góry nogami, a to pomyłone nazwiska na dyplomie. Dyplomy były o tyle specyficzne, że średnio ładnie się wydrukowały, a poza tym w rubryczce „Orga-

nizator” figurowała nie NAVIGA jako „organizator” tak jak w informatorze, nie LOK jako „przedstawiciel krajowy” tak jak w informatorze, nie Urząd Miasta Pabianice jako „wykonawca tematyczny” tak jak w informatorze, a ni mniej ni więcej tylko personalnie z imienia i nazwiska tylko i wyłącznie Kierownik Techniczny. Tak jakoś wyszło...

Całkowicie zawiodła popularyzacja modelarstwa. Nie było żadnych imprez dla publiczności, reklamy, bardzo mało tłumaczono przez nagłośnienie. A ludzi przyszło sporo, bo to środek lata, upały, a sama impreza odbywała się na kąpielisku miejskim (notabene nie oddzielnym od startów). Żadnych straganów z prostymi zabawkami czy modelami do sklepania. Ludzie przychodzili i nie bardzo wiedzieli co to za impreza i o co w niej chodzi. Szansa na naprawdę szeroką popularyzację modelarstwa w środowisku lokalnym pozostała całkowicie niewykorzystana. A tymczasem dokładnie w tym samym miejscu nieco później właśnie taką imprezę dla gawiedzi zorganizował Pan Ludkowski i chociaż niestety osobiście nie byłem, to podobno ludzie mieli co oglądać i mieli jak zapoznać się z modelarstwem jako takim. Mistrzostwa Europy pabianiczanom tej szansy nie dały. Dalej marzy mi się impreza z taką oprawą, jaka była w Iławie w 1995 roku, z korowodem przez miasto, orkiestrą, otwarciem na stadionie, pokazem skoków spadochronowych i pokazem ratownictwa morskiego ze śmigłowca Marynarki Wojennej, codziennymi audycjami w lokalnym radiu i telewizji i wizytami dwóch ministrów. Albo choćby z czeską organizacją jak w Borovanach. Ale chyba przyjdzie nam na to jeszcze poczekać. Wydaje mi się, że organizację trzeba zacząć od tej właśnie strony. Żeby wszystko było na czas, każdy wiedział co ma robić i kiedy, a najwięcej by skorzystali okoliczni mieszkańcy. By mieli możliwość zapoznania się z naszym sportem, spędzenia czasu nad wodą i odpoczynku i by każdy z nich pamiętał długo taką imprezę.

Korzystając z okazji chciałbym też odpowiedzieć na opinię wyrażoną na forum Łódzkiej Sjesty Modelarskiej w trakcie dyskusji o organizacji Mistrzostw Europy w Pabianicach. Padło tam stwierdzenie na temat imprezy i sędziów w niej uczestniczących, cytuję „...oczywiście. Zarobek na tym mają doskonały, nie licząc aprowizacji.” Informuję więc wszystkich, że jako sędzia za tydzień pobytu w Pabianicach otrzymałem niecałe 160 PLN ekwiwalentu sędziowskiego, nie licząc aprowizacji. Dojazd z domu do Pabianic i z powrotem to w moim przypadku ponad 700 km (to moje koszty i nie podlegają one zwrotowi) i przez tydzień nie byłem w pracy. Nie to żebym narzekał, bo przecież byłem tam z własnej nieprzymuszonej woli, ale jakoś zarobek nie wychodzi mi znakomity, a co do aprowizacji to w domu nikt nie wierci mi dziur w ścianie o szóstej rano, jak odbywało się to w hotelu w Pabianicach. Kolega sędzia z Bułgarii dostał tyle samo i kolega sędzia z Francji też. Im chyba również zarobek nie wyszedł znakomity tym bardziej, że dalej do domu mieli. Dlatego twierdzę, że jeśli ktoś na tych zawodach „znakomicie zarobił”, to na pewno nie sędziowie. I na przyszłość wstrzymałbym się z tego rodzaju komentarzami na publicznym forum, bo można kogoś skrzywdzić bezpodstawnym oskarżeniem.

Na koniec jako podsumowanie zacytuję odpowiedź Prezydenta NAVIGA Dietera Matysika na pytanie zadane mu przez jednego z zawodników w trakcie spotkania z polską kadrą. Otóż na pytanie brzmiące: „Czy Polska ma szansę w najbliższych latach na organizację kolejnych Mistrzostw Europy czy Świata?”, odpowiedź brzmiała „Tak, ale na pewno nie w Głownie i nie w Pabianicach”. Pozostawiam to bez komentarza.

Jarosław Leoniec



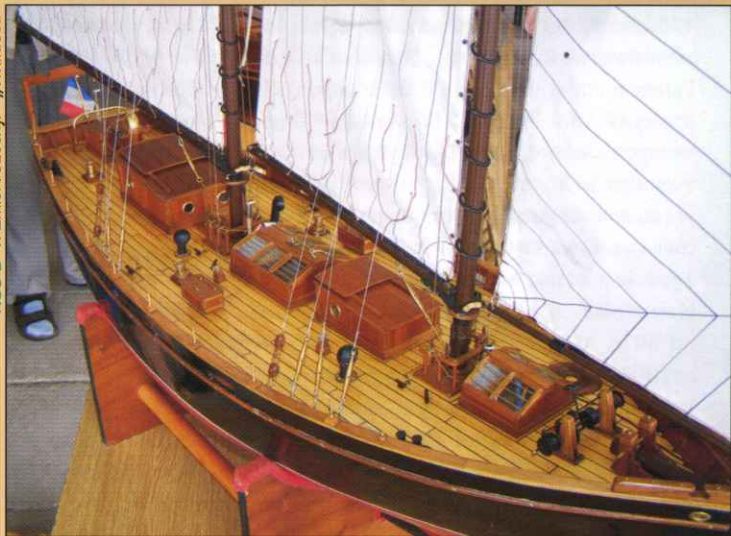
F4-B K. Filip /Czechy/ - „Calypso”



F2-A jun. A. Kolos /Rosja/ - „Anzerskij”



F-7 M. Basin /Rosja/ - „Dozornyj”



NSS-B V. Emler /Czechy/ - „Thalassa”



F-DS R. Dressel /Niemcy/ - „San Julian”



F-DS V. Emler /Czechy/ - „Cap Sizun”



F-DS M. Eisenblatter /Niemcy/ - „Conny”



F-DS I. Guljev /Białoruś/ - „Otto Laufer”



Malowanie okrętów c.d.

Po wielomiesięcznym remoncie ORP „Błyskawicy” zakończonym w listopadzie 1941 roku, przebrojono nasz niszczyciel z dział 120 mm Bofosa na uniwersalne działa kal. 102 mm powszechnie stosowane w Royal Navy. Działa te charakteryzowały się wysokim kątem podniesienia lufy, dzięki czemu służyły również do obrony przeciwlotniczej. ORP „Błyskawica” opuściła stocznice remontową w zupełnie nowej szacie, otrzymała bowiem kamuflaż wg. schematu zwanego w Royal Navy „Admiralty Light Disruptive”. Wprawdzie w ramach schematu określanego tą nazwą występowało wiele wzorów i stosowano wiele kolorów, „Błyskawica” którą pomalowano zgodnie z wersją schematu przeznaczonego dla brytyjskich niszczycieli typów „A” i „B”, najprawdopodobniej malowana była kolorami 507c, MS2 i MS4a na wszystkich powierzchniach pionowych, czyli ścianach nadbudówek, burtach, kominie itp. Kolor 507c był jasną szarością - polecałbym modelarzom HUMBROL 28 lub nieco ciemniejszy 129. Kolor MS2 to dość specyficzna odmiana koloru szaroniebieskozielonego. Trudno tu polecić odpowiedniego HUMBROLA. Kolor MS4a to jasnoszarozielony, coś w rodzaju brytyjskiego sky, czyli HUMBROL 90, choć pamiętać należy, że w zależności od czasu eksploatacji okrętu odcienie kolorów zmieniały się i tak MS 4a wpadał czasem w odcień bardziej grozkowy. Pokłady „Błyskawicy” najprawdopodobniej malowane były w całości kolorem 507a lub 507b, czyli kolorem szaroniebieskomorskim, mniej więcej HUMBROL 27. Ten schemat malowania ORP „Błyskawicy” pokazuje pierwsza z plansz barwnych.

W kwietniu 1942 roku ORP „Błyskawica” trafiła ponownie do stoczni remontowej. Po jej opuszczeniu latem 1942 roku niszczyciel otrzymał inny kamuflaż, tym razem zgodny ze schematem „Admiralty Dark Disruptive”. Schemat ten zaprojektowano głównie z myślą o niszczycielach typu „JKN”, jednak stosowano go także na wielu innych okrętach Royal Navy, w tym na polskim niszczycielu ORP „Orkan”. Zastosowano znów trzy kolory w tym schemacie. Najjaśniejszym był 507c, czyli wspomniany już HUMBROL 28 lub 129. Najciemniejszym odcieniem był tu kolor MS1, to ciemnoszaroniebieski, gdzie polecałbym HUMBROL 77 lub dość podobny 112. Trzecim kolorem stosowanym w zestawie kamuflażu pokrywającego wszystkie powierzchnie pionowe był kolor B5, dla którego zaleciłbym HUMBROL 144 lub nawet 157. Pokłady prawdopodobnie pozostały bez zmian w kolorach 507a lub 507b. W tym malowaniu ORP „Błyskawica” operowała na Morzu Śródziemnym. To malowanie pokazuje druga plansza barwna.

Z początkiem 1944 roku, w czasie kiedy ORP „Błyskawica” powróciła do służby w rejonie brytyjskich wybrzeży, okręt pomalowany był nadal wg. schematu „Admiralty Dark Disruptive”, jednak znane zdjęcia pokazują nieco inny układ plam tego kamuflażu. Istnieje też prawdopodobieństwo, że kolor MS1 zastąpiony został MS2, czyli kolorem zbliżonym do MS1, jednak bardziej w zielonym odcieniu. Nie ma tu odpowiednika HUMBROLA. Tak więc trzy kolory używane w tym schemacie to: 507c, MS2 oraz B5, które zostały

opisane przy poprzednim schemacie. Pokłady bez zmian. Układ plam kamuflażu prezentuje trzecia z kolei plansza barwna.

W maju 1944 roku ORP „Błyskawica” została przemalowana i otrzymała nowy kamuflaż według schematu „Admiralty Light Disruptive for JKN destroyers”. Składało się ono z czterech kolorów na wszystkich powierzchniach pionowych. Najjaśniejszym z nich był B55, który był kolorem jasnoszarym, polecam HUMBROL 64. Najciemniejszy fragment kamuflażu pokrywał kolor G10, który był kolorem ciemnoszaroniebieskim i polecałbym tutaj zbliżonego HUMBROLA 32. Pas w rufowej części burty pod nadbudówką rufową pomalowany był kolorem B20, któremu mógłby w przybliżeniu odpowiadać HUMBROL 96. Rufowa część burt za kolorem G10 aż po kraniec rufy malowana była kolorem G45, który miał barwę szarozieloną w jasnym odcieniu. Tu zbliżonym kolorem byłby nieco rozjaśniony HUMBROL 120. Pas na kominie oraz na nadbudówce dziobowej malowany był kolorem B20. Pokłady nadal pozostawały prawdopodobnie w kolorach 507a lub 507b, choć istnieje też możliwość, że podobnie jak na ORP „Piorunie” w 1944 roku pokłady były malowane w dwóch odcieniach kolorów zielonych. Malowanie to pokazuje czwarta plansza barwna.

Kolejna, piąta plansza barwna pokazuje mało interesujące z punktu widzenia modelarzy okrętowych malowanie pochodzące z dość smutnego okresu służby ORP „Błyskawicy” tuż po zakończeniu wojny w latach 1946 - 47. Cały okręt, podobnie jak większość jednostek Royal Navy w tym okresie przemalowany został na kolor jasnoszary. Polecałbym tu kolor HUMBROL 64 lub 129. Numer taktyczny malowano kolorem czarnym. W tym malowaniu, ogołocona z radarów i typowego brytyjskiego wyposażenia ORP „Błyskawica” pod dowództwem kmr. Bolesława Romanowskiego powróciła do Polski w 1947 roku.

Szósta plansza barwna prezentuje ORP „Błyskawicę” po modernizacji i wymianie uzbrojenia na sprzęt produkcji radzieckiej w 1955 roku. Okręt w całości pomalowany był wówczas kolorem średnioszarym (jasnoszarym?). Według mnie był to kolor zbliżony do HUMBROLA 140. Numer taktyczny „51” malowano w kolorze białym z czarnym cieniem. Pokład główny oraz pokłady nadbudówek malowano podobnie jak we flocie radzieckiej tamtego okresu na kolor ceglastobrazowy, polecałbym tu nieco rozjaśnionego HUMBROLA 180. Charakterystyczne w tym malowaniu jest to, że wszystkie tratwy ratunkowe otrzymały „narodowe” barwy, czyli biało-czerwone kolory.

Na ostatniej planszy barwnej widzimy ORP „Błyskawicę” w 1962 roku, czyli w ostatnim okresie swojej służby czynnej w czasach PRL. Cały okręt pomalowany był nadal kolorem jasnoszarym (HUMBROL 140), jednak pokłady malowano już nie na kolor ceglastobrazowy lecz na kolor szary w nieco ciemniejszym odcieniu niż burty. Numer taktyczny „271” był biały z czarnym cieniem. Tratwy pozostały w kolorach biało-czerwonych. W takich barwach ORP „Błyskawica” zakończyła czynną służbę. Od 1976 roku do dziś pełni rolę okrętu-muzeum. Przez kilkanaście lat pozostawała w malowaniu szarym, zarówno buty jak i pokłady malowano na szaro, okręt nie miał malowanych żadnych numerów taktycznych. Dopiero pod koniec lat dziewięćdziesiątych XX wieku podczas kolejnych dokowań i konserwacji okrętu zaczęto malować okręt według wojennych schematów, używając przy tym różnych kolorów, odcieni i rozmieszczenia plam kamuflażu. Kwestią do dyskusji jest, na ile te kolory i odtwarzane schematy odpowiadały prawdzie, dlatego w niniejszym artykule temat ten zupełnie pomijamy.

Plany i materiały

Pierwsze kompletne plany modelarskie niszczyciela ORP „Bły-

skawica” ukazały się nakładem wydawnictwa MON w serii „Plany Modelarskie” pod numerem 54 (2/1973) w 1973 roku. Autorami są Jan Marczak (opracowanie tematyczne) oraz Michał J. Szapowalenko (opracowanie techniczne). Plany te zostały wznowione w 1978 roku w numerze 85 (3/1978). Przez szereg lat obowiązywały one w świecie modelarzy okrętowych jako jedynie słuszne i poprawne i z nich właśnie modelarze budowali swoje repliki czy to dla klas „C” modeli wystawowych, czy też modele pływające RC. Plany pod względem modelarskim zostały przygotowane w sposób nie wzbudzający żadnych zastrzeżeń. Kompletne linie teoretyczne kadłuba, rozrysowane pokłady w skali 1:100, nadbudówki w skali 1:100, detale w skali 1:100 i 1:50 oraz plan generalny w skali 1:200. Autorzy włożyli wiele wysiłku w odtworzenie wyglądu ORP „Błyskawicy” z lat służby w marynarce wojennej PRL. Jednakże najprawdopodobniej nie mieli żadnych możliwości korzystania z jakiegokolwiek dokumentacji stoczniowej okrętu. Plany te dziś niestety nie są już godne polecenia. Zawierają sporo uproszczeń i wiele błędów. Znakomicie technicznie wykreślone linie teoretyczne oraz wręgi niestety są niepoprawne i nie oddają prawidłowego kształtu kadłuba. Podobnie rzecz się ma z innymi elementami planów, kształtem nadbudówek, a szczególnie detalami uzbrojenia. Jeśli ktoś szuka tych planów poprzez ALLEGRO czy E-BAY to stanowczo odradzam. Wprowadzają jedynie w błąd i sprawiają, że nabieramy niewłaściwego wyobrażenia o tym pięknym okręcie, jakim jest do dziś niszczyciel ORP „Błyskawica”. Niestety, do tej pory nie doczekaliśmy się naprawdę dobrych planów modelarskich tego okrętu. W „Planach Modelarskich” ukazały się także kompletne rysunki niszczyciela ORP „Grom” autorstwa Stanisława Woźniaka. Było to w numerze 48 (2/1972). Plany te niestety dziś także nie są godne polecenia komukolwiek. Stanisław Woźniak tworzył swoje plany najlepiej jak potrafił i na tamte lata prezentowały się one znakomicie, niestety dziś już nie przedstawiają wielkiej wartości.



W 1978 roku brytyjski periodyk „Warship” w numerze 4 opublikował znakomity artykuł o niszczycielach ORP „Grom” i ORP „Błyskawica”. Był on wtedy o tyle cenny, że zawierał rysunki ORP „Groma” (plan generalny na 1939 rok) oraz rzuty burty ORP „Błyskawicy” w kolejnych okresach swojego „życia”. Autorem tychże rysunków jest Przemysław Budzbon i trzeba przyznać, że merytorycznie na tamte lata były to najlepsze rysunki tych niszczycieli. Szkoda, że te rysunki nie pojawiły się wtedy w żadnym z polskich czasopism.

W 1985 roku miesięcznik „Morze” wypuścił na rynek „Kalendarz Morza” poświęcony tematycznie polskim okrętom wojennym z okresu II wojny światowej. Na 13 arkuszach dużego formatu umieszczone zostały specjalnie na tę okazję namalowane obrazy marynistyczne autorstwa znakomitego Adama Werki. Na odwrocie mogliśmy znaleźć planiki generalne wszystkich pokazanych na obrazach okrętów oraz ich dane techniczne i krótkie życiorysy. Wspominamy tu o tym nie bez powodu, bowiem na dwóch obrazach znalazły się zarówno ORP „Grom”, jak i ORP „Błyskawica”. Planiki w skali 1:500 „Groma”, pokazanego wg. stanu na 1940 rok oraz „Błyskawicy” pokazanej na 1944 rok wykonał specjalnie dla „Kalendarza” Marek Twardowski. Do dziś jakością planiki te wzbudzają respekt. W 1987 roku czasopismo „Morze” opublikowało plany w skali 1:



400 autorstwa Jana Schmidta niszczycieli ORP „Grom” i ORP „Błyskawica” wg. stanu na lata 1937 - 39. Planiki te miały w założeniu służyć mikromodelarzom budującym repliki w skali 1:400 czy 1:700, jednak jakością merytoryczną były na głowę wówczas wszystko, co się ukazało wcześniej. Przy okazji pozwolę sobie na osobistą dygresję. Na podstawie tych planów powiększonych do skali 1:100 (jeszcze bez używania kserokopiarki), w 1990 roku miałem możliwość wykonania modelu wystawowego ORP „Grom”. Pełniłem wówczas służbę wojskową w CSSMW w Ustce, gdzie na modelarnię spłynęło z Gdyni zamówienie na takowy model. Po jego ukończeniu przekazany on został do Gdyni, a stamtąd na pokładzie ORP „Warszawa” popłynął do Narviku i znajduje się podobno do dziś w muzeum w Narviku jako dar PMW z okazji 50-lecia zatonięcia „Groma”. Chciałem w ten sposób podkreślić, iż plany J. Schmidta są znakomite po dziś dzień i jeśli którykolwiek z mikromodelarzy chciałby budować replikę ORP „Groma” czy ORP „Błyskawicy”, warto postarać się chociażby o kopię tych rysunków.

W 1994 roku czasopismo „Modelarz” opublikowało plany ORP „Błyskawica”: plan generalny w skali 1:400, pozostałe rysunki pokładów i detali w skali 1:200, pokazujące okręt w okresie służby w PRL w latach 60-tych. Nie podano autora, podana została jedynie informacja, iż kreślił je Jerzy Salewicz. Niestety, są to jedynie przerysowane plany M. Szapowalenki z 1973 roku, nie wnoszące absolutnie niczego nowego do tamtej wiedzy o ORP „Błyskawicy”. Zdecydowanie nie polecam tych rysunków.

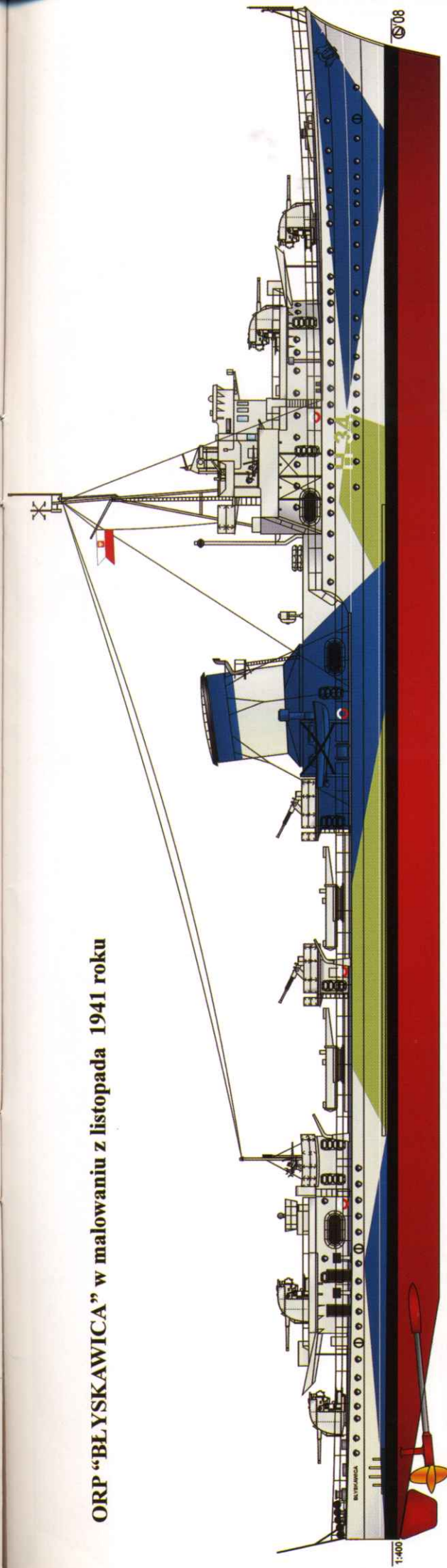
Na sam koniec pozostawiłem sobie przyjemność opisanie bodajże najlepszych dla modelarzy okrętowych materiałów źródłowych, jakie się do tej pory ukazały na temat ORP „Groma” i ORP „Błyskawicy”. Mam na myśli dwa pierwsze tomy monografii tych okrętów wydanej w 2002 roku (tom 1) i 2003 (tom 2) przez gdańskie wyd. AJ PRESS. Autorem jest wybitny znawca zagadnień związanych ze statkami i okrętami polskiej floty Marek Twardowski. Dzięki jego tytanicznej pracy i ogromnej wiedzy światło dzienne ujrzały znakomite materiały, z których przytłaczająca większość została upubliczniona po raz pierwszy. Modelarze otrzymali na wkładkach dużego formatu kopie planów stoczniowych ORP „Groma” i ORP „Błyskawicy”, rzetelny opis techniczny oraz ogromną ilość bezcennych fotografii zarówno z okresu budowy jak i pierwszych lat eksploatacji okrętów, aż po koniec kampanii norweskiej (tom 2). Znajdziemy także w tych publikacjach plan generalny ORP „Groma” na 1937 rok wraz z kompletnymi liniami teoretycznymi autorstwa Tadeusza Skwiota. Nie są one doskonałe, co można łatwo zweryfikować z zamieszczonymi w tychże samych publikacjach fragmentami planów stoczniowych oraz zdjęciami. Mija już pięć lat od wydania drugiego tomu, a zapowiadanych dalszych części wciąż nie ma. Modelarze czekają niecierpliwie na dalsze losy ORP „Błyskawicy”, na kolejne interesujące zdjęcia i materiały rysunkowe z lat 1941 - 1975.



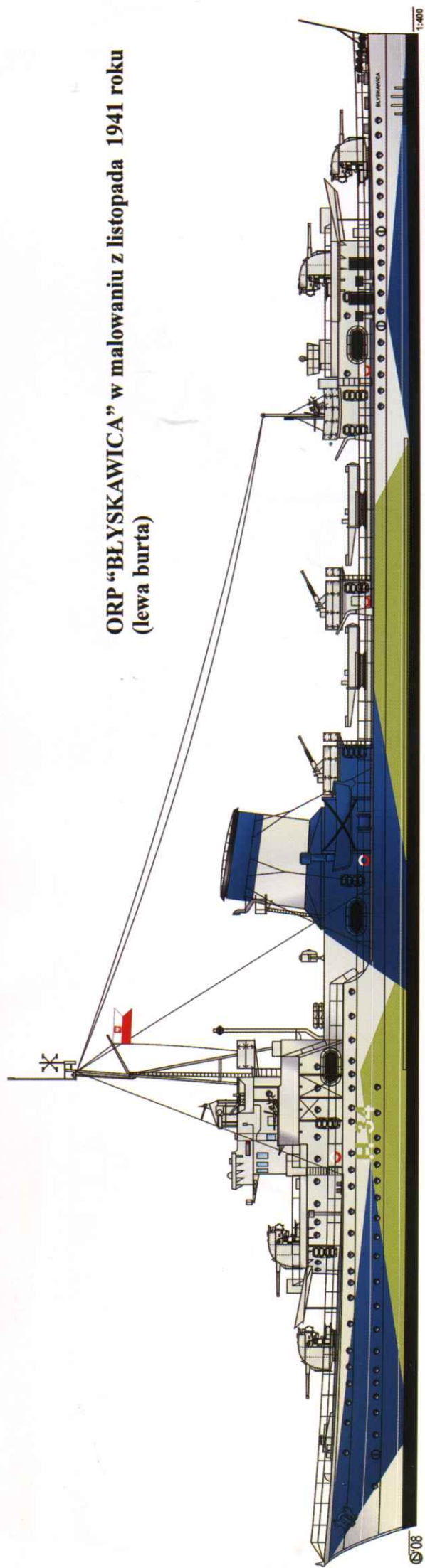
Modele kartonowe.

Dwa słynne polskie niszczyciele doczekały się wielu opracowań modelarskich. Pierwsze modele „tekturowe” jak je wówczas nazywano ukazały się nakładem LIGI MORSKIEJ tuż przed wybuchem II wojny światowej. Zestaw do budowy modelu pakowany był w specjalnej kopercie i zawierał wszystkie części pozwalające na

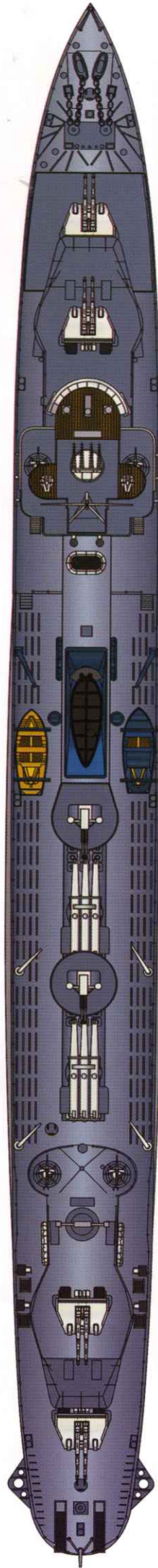
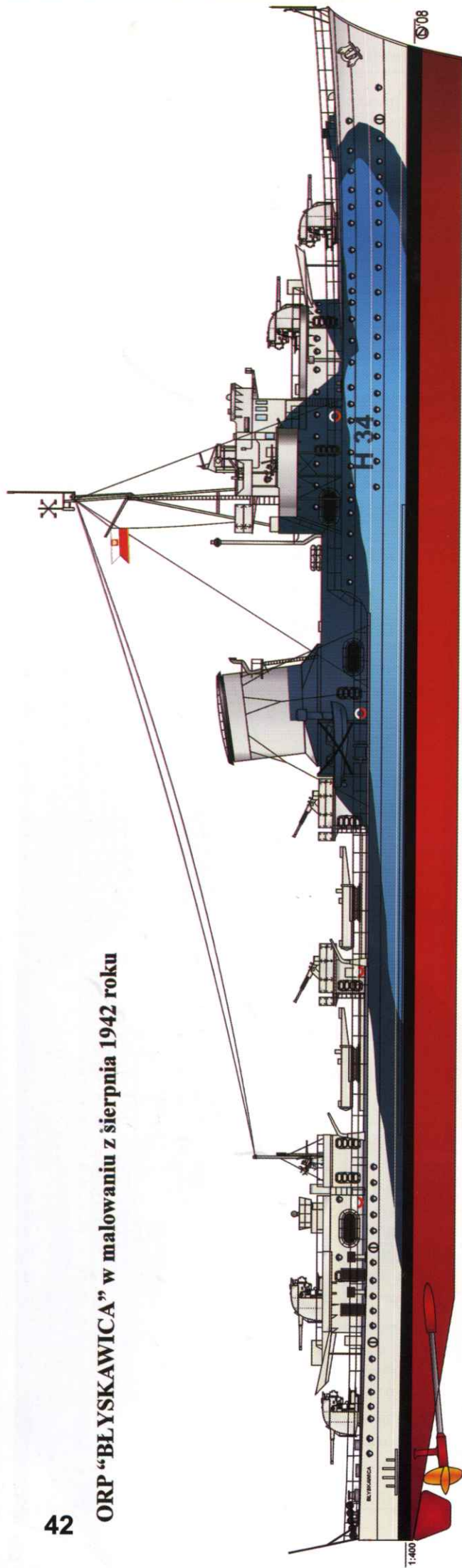
ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z listopada 1941 roku



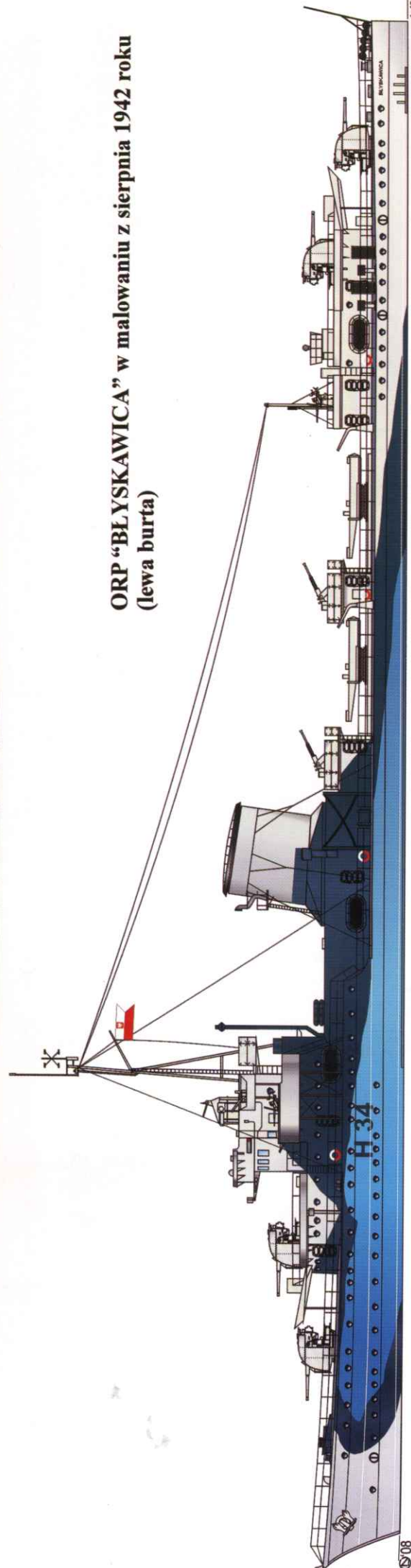
ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z listopada 1941 roku
(lewa burta)



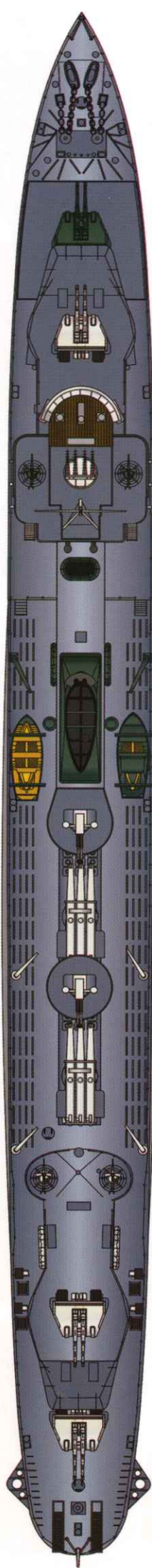
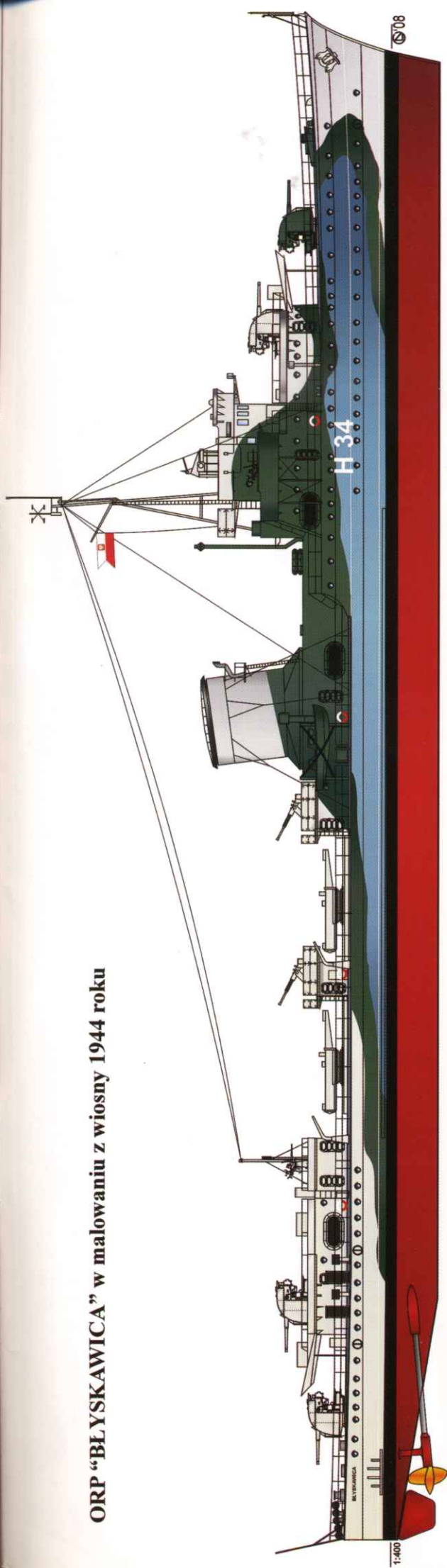
ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z sierpnia 1942 roku



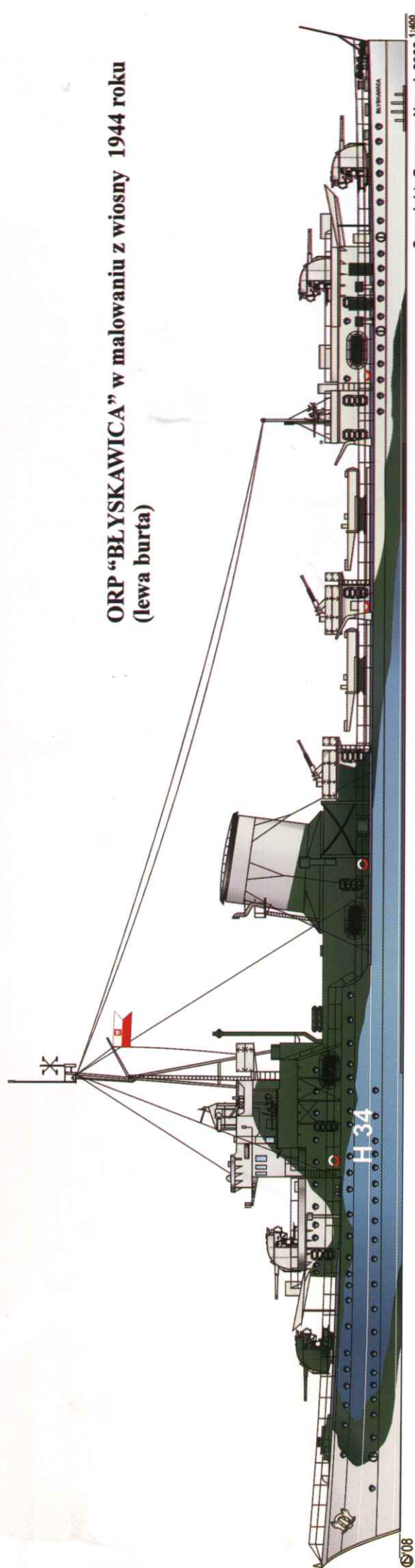
ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z sierpnia 1942 roku (lewa burta)



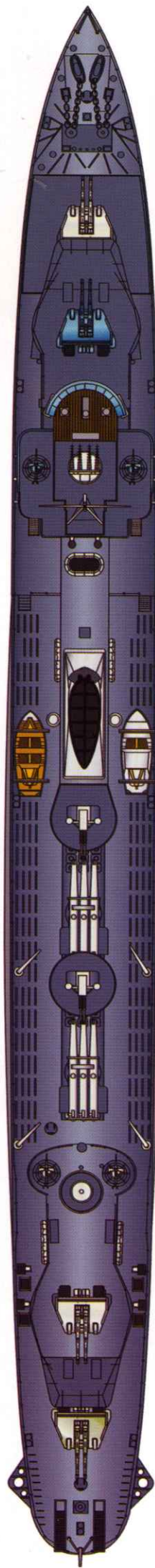
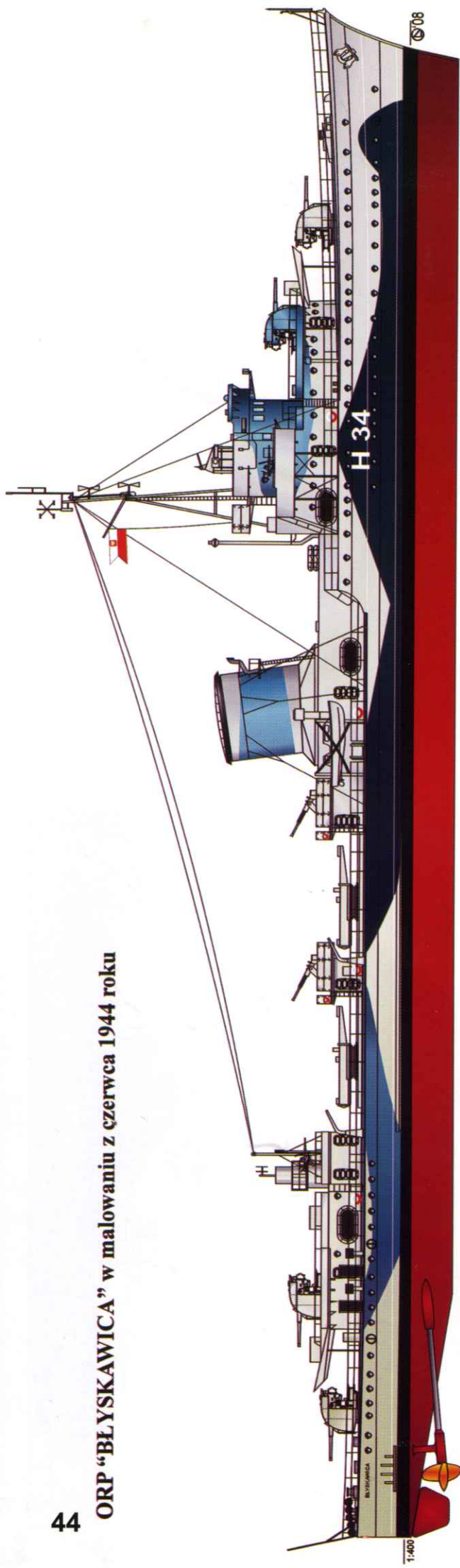
ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z wiosny 1944 roku



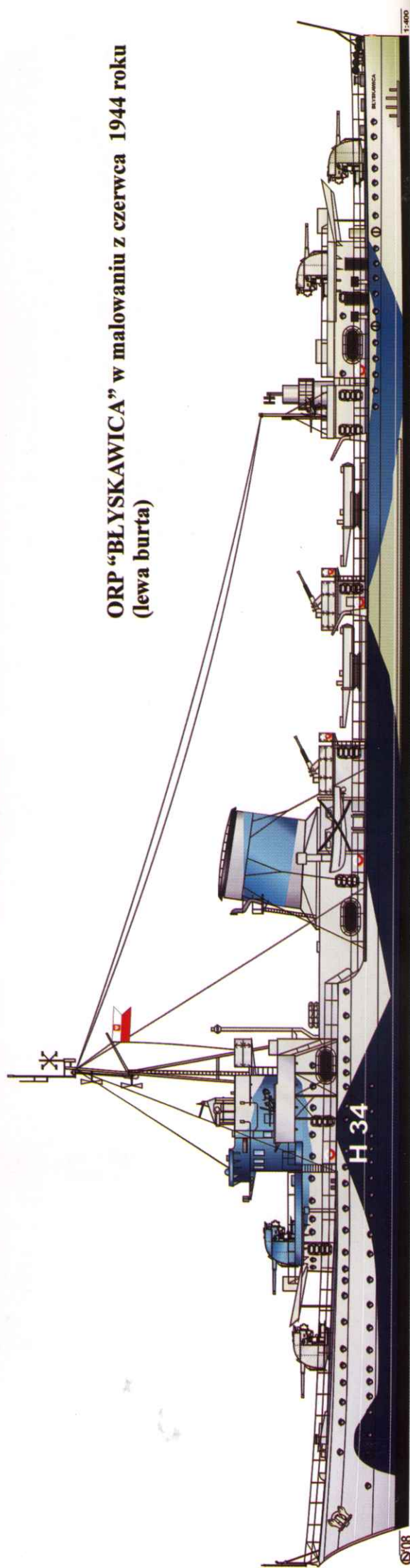
ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z wiosny 1944 roku
(lewa burta)



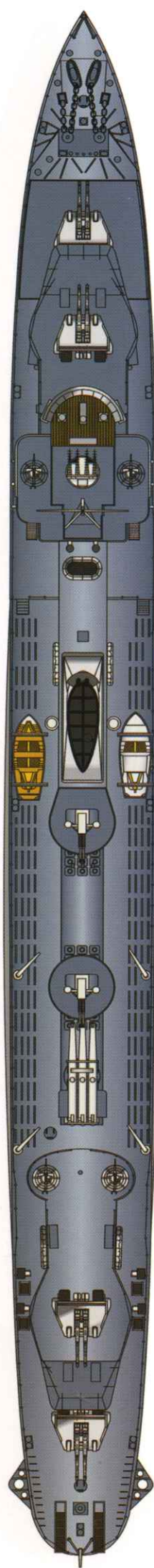
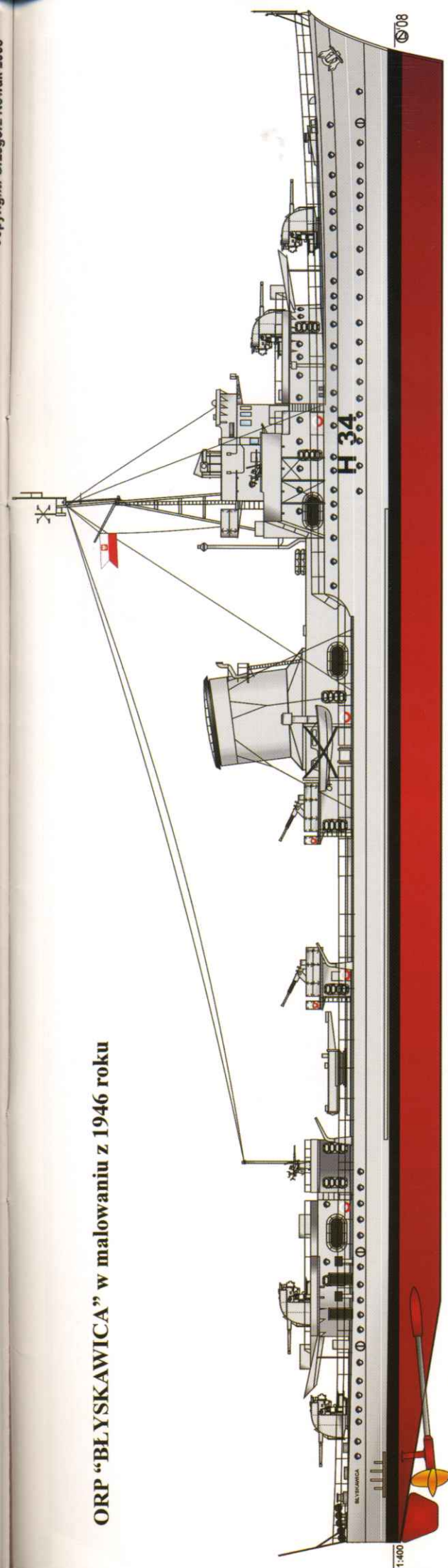
ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z czerwca 1944 roku



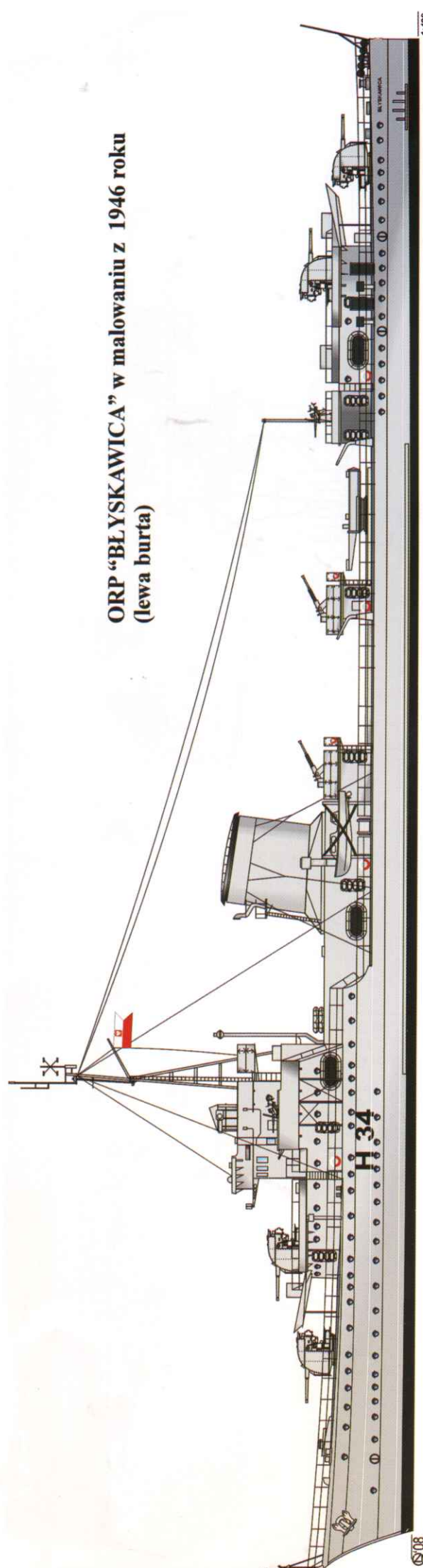
ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z czerwca 1944 roku (lewa burta)

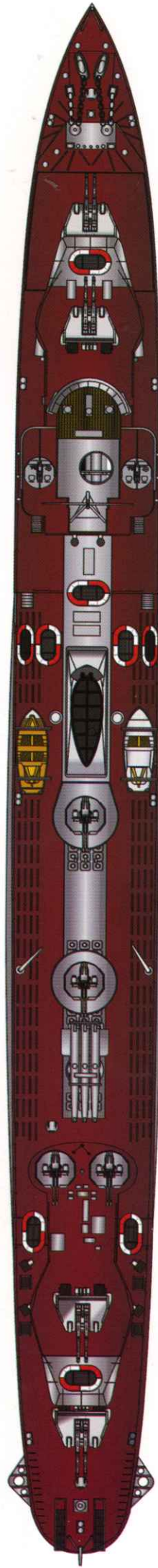
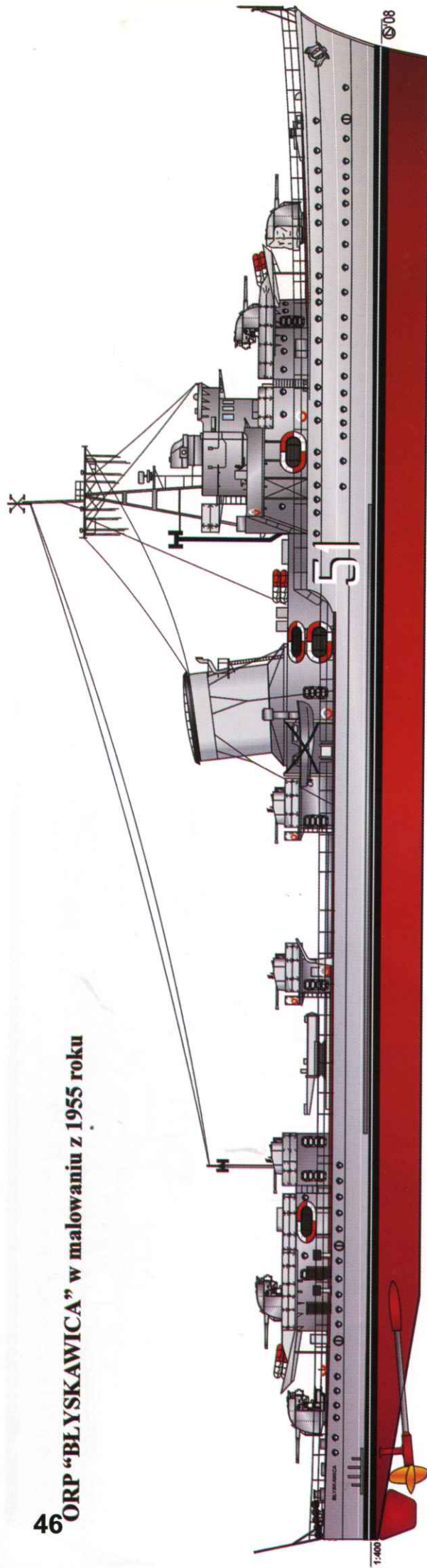


ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z 1946 roku

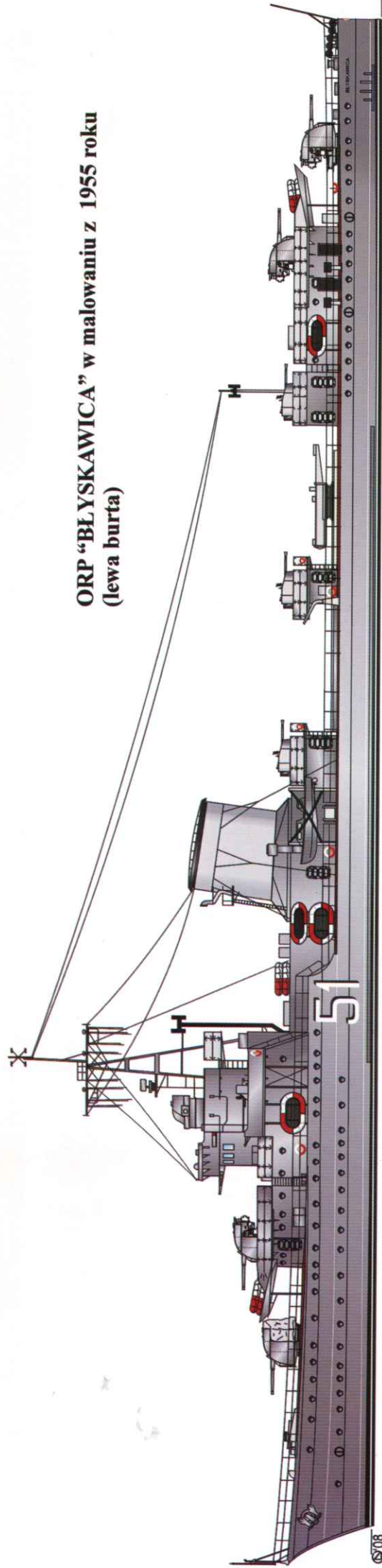


ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z 1946 roku
(lewa burta)

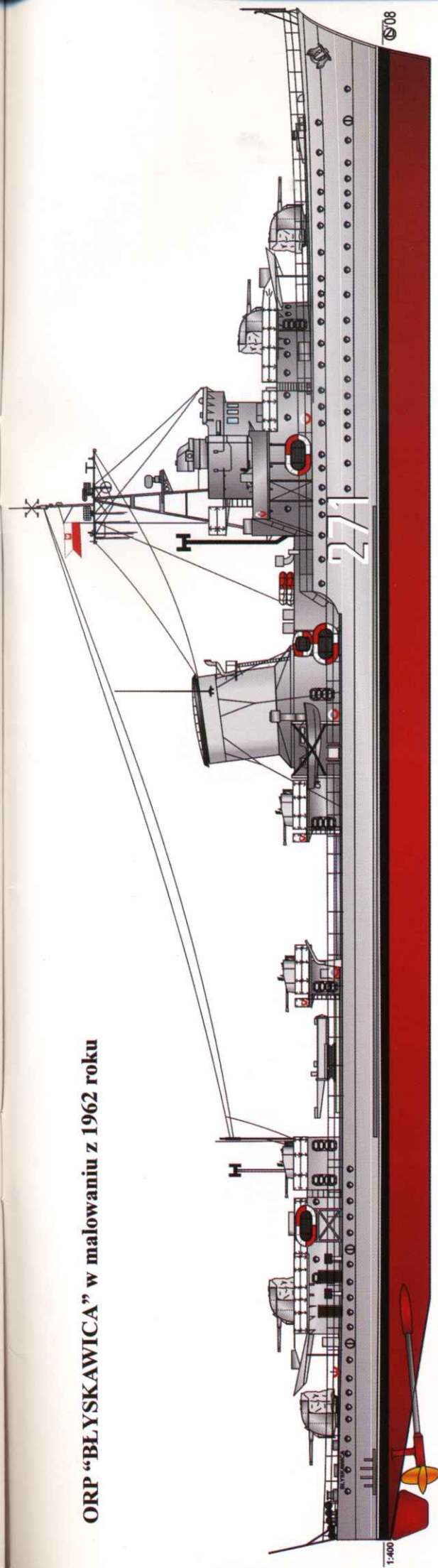




ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z 1955 roku
(lewa burta)

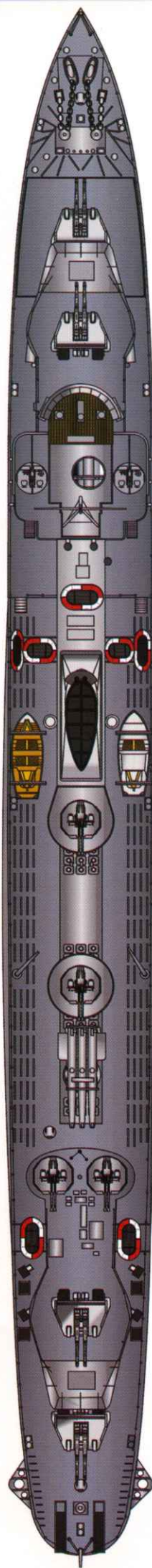


ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z 1962 roku

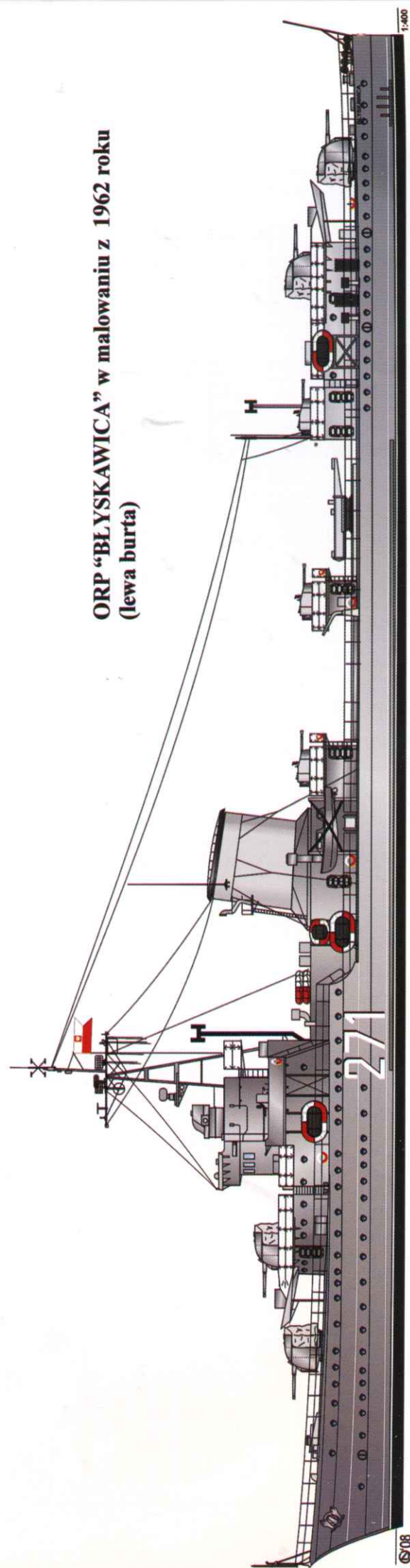


1:400

08



ORP "BŁYSKAWICA" w malowaniu z 1962 roku
(lewa burta)



08

1:400

Części oznaczone jedną gwiazdką należy podkleić kartonem (0,5mm) a części oznaczone dwiema gwiazdkami - tekturą (1mm), pola zakreskowane należy wyciąć, części oznaczone literą P - prawa strona modelu, części oznaczone literą L - lewa strona modelu. Niektóre części wykonujemy samodzielnie na podstawie rysunków szablonów - części oznaczone - "Sz-numer części".

Pomocne w sklejaniu będą rysunki montażowe, opis budowy przedstawia kolejność montażu.

Kolejność budowy:

Montaż modelu rozpoczynamy od sklejania szkieletu kadłuba (W0-W17, P1, P2, pokład 1a, 1b, 1c).

Krawędzie wręg oraz dziobnicę po sklejeniu szkieletu szlifujemy. Do szkieletu przyklejamy na rufie cz.3 po czym oklejamy szkielet poszyciem - dno - cz.2a, 2b, 2c, 2d oraz burtę - cz.4a, 4b, 4c, 4d. Do połączenia segmentów dna z burtami używamy sklejek. Segmenty dna na rufie sklejamy w sposób pokazany na rysunku.

Następnie sklejamy i przyklejamy do dna skegi - cz.5, cz.6, stery cz.7 oraz wały napędowe ze śrubami - cz.8a - cz.8g. Na rufie przyklejamy cz.9a i 9b, natomiast na dziobie - kluzę cz.10a, 10b, 10c. Aby zabezpieczyć sklejone elementy przed uszkodzeniem, wykonujemy podstawkę pod model (wg własnego pomysłu.) Następnie sklejamy bryłę nadbudówki - cz.11a - 11l, W11a.

Kolejne elementy sklejamy w kolejności zgodnej z numeracją; wspornik - cz.12a, 12b, 12c oraz cz.13a, 13b, 13c, 13d;

polery - cz.14a, 14b, 14c; kluzę - cz.15a, 15b; osłony stanowisk p-lot. - cz.16a, 16b - stanowisko dziobowe; cz.17a, 17b - stanowisko na nadbudówce; cz.18a, 18b - prawoburtowe stanowisko na rufie; cz.19a, 19b - lewoburtowe stanowisko na rufie;

podesty na stanowiskach działek 2x20mm - cz.20a, 20b, 20c (wklejamy na stanowisku dziobowym i na nadbudówce; skrzynki amunicyjne - cz.21a, 21b, 21c, 21d, 21e, 21f (skrzynki z czerwonym i zielonym prostokątem przyklejamy na pokładzie dziobowym);

drzwi - cz.22 i bębny cz.23 - na krawędzi pokładu dziobowego;

ściany cz.24a, 24b, 24c, 24d;

klapy - cz.25a, 25b - na pokładzie;

trapy - cz.26a, 26b, 26c, 26d - przyklejamy do pokładu w pozycji rozłożonej lub złożonej;

zejściówki - cz.27a, 27b, 27c, 27d;

wentylatory - cz.28a, 28b, 28c;

bębny - cz.29a, 29b, 29c, 29d oraz cz.30a, 30b, 30c, 30d;

łódź - cz.31a, 31b, 31c, 31d;

kompas - cz.32a - cz.32j;

reflektory - cz.33a - cz.33f oraz cz.34a, 34b, 34c, 34f;

światła burtowe - cz.35a, 35b, 35c;

światło masztowe - cz.36a, 36b umieszczamy na maszcie wykonanym wg szablonu Sz-69;

pojemnik na flagi - cz.37a, 37b;

zejściówkę - cz.38a, 38b, 38c, 38d;

syrenę - cz.39a, 39b;

podstawy pontonów - cz.40

węże - cz.41

nawiewniki - cz.42 oraz cz.43;

bęben - cz.44

szafę - cz.45a, 45b;

bęben - cz.46a, 46b, 46c;

windę - cz.47a - cz.47m;

klapę - cz.48a, 48b;

cz.49a, 49b, 49c;

kluzę rufową - cz.50;

cz.51a - cz.51e;

nawiewniki - cz.52a, 52b, 52c, 52d;

koła ratunkowe - cz.53.

Uzbrojenie p-lot. w postaci dwóch pojedynczych i dwóch podwójnych działek 20mm wykonujemy z cz.54a - cz.54m oraz cz.55a - cz.55l.

Następnie wykonujemy pozostałe detale:

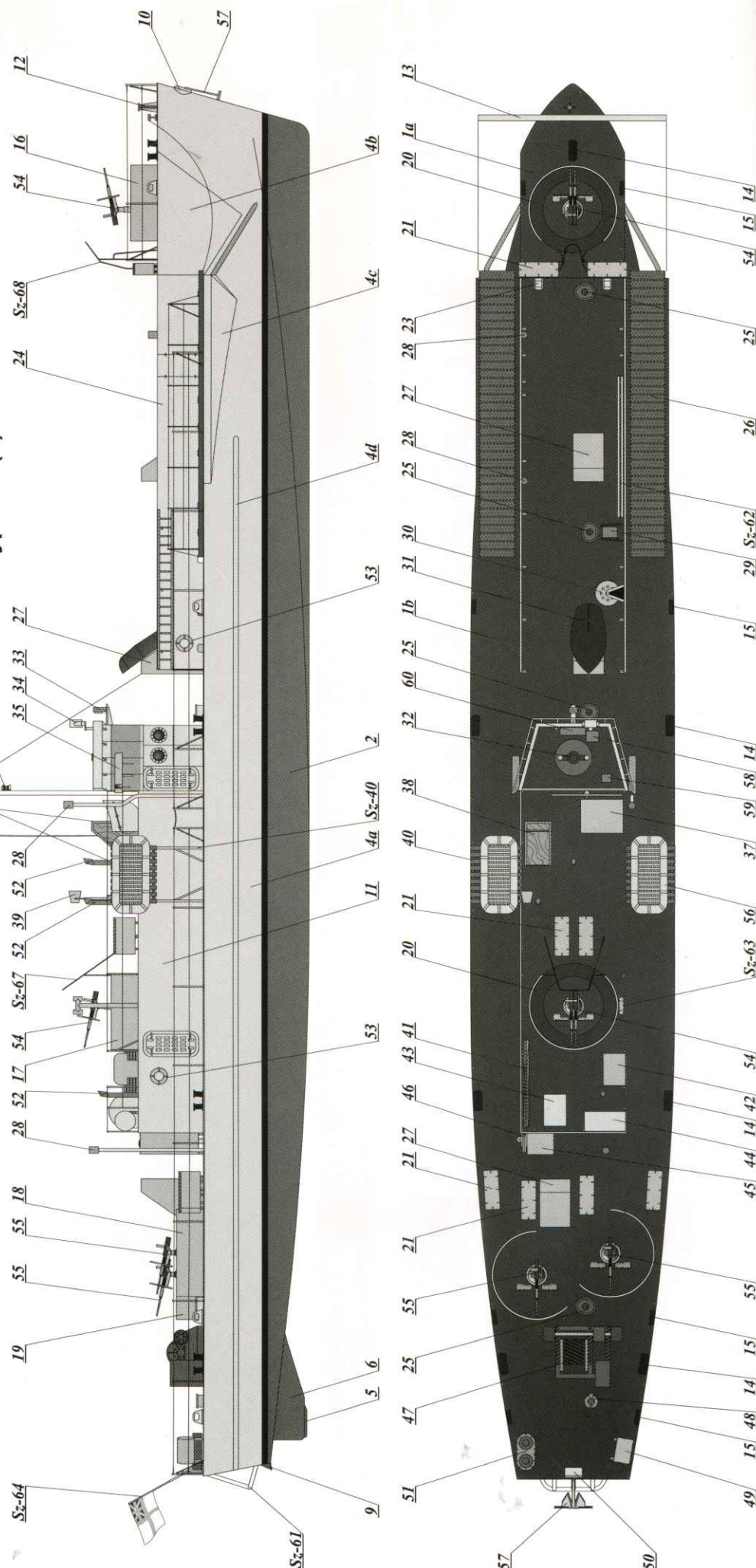
pontony - cz.56a - cz.56e;

kotwice - cz.57a, 57b (jedną kotwicę umieszczamy w kluzie dziobowej, drugą na rufie);

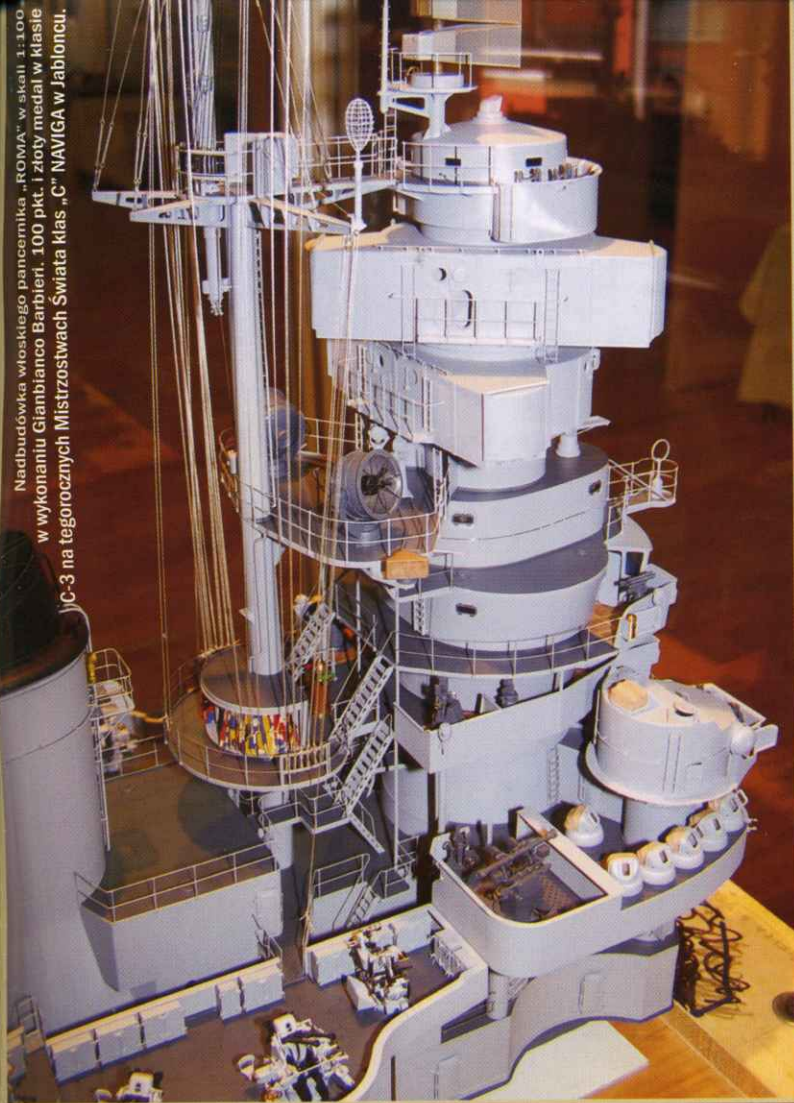
oraz stoliki - cz.58, 59, 60 a także pozostałe detale na podstawie rysunków szablonów.

Na zakończenie wykonujemy według szablonów relingi i olinowanie.

LCI (L) - 125 Barka desantowa piechoty typu LCI(L) - 1



Nadbudówka włoskiego pancernika „ROMA” w skali 1:100
w wykonaniu Gianbiano Barbelli. 100 pkt. 1 złoty medal w klasie
JC-3 na tegorocznych Mistrzostwach Świata Klas „C” NAVIGA w Jabloncu.



fol. Sylwester Grabarczy

