

Velencei karak (1500-ból) Árpád-társ

Hozzájárta: Tóth András

Utolsó frissítés 2017. július 07. Péntek 14:39

Mint páran észrevették a tavalyi hajókakettes találkozásán, hogy én hajókba kezdtem. Ideje megmutatni, hogy mire jutottam és milyen áton.

Elsőre kíváncsi vagyok, hogy sok mindenben a flamand karak Árpád-társához fogom hasonlítani a hajók Árpád-társát, ezáltal elnézőst kérek.

Ezt a tervrajzot az oldalon találtam még valamikor. Némi kutatás után kiderült számomra, hogy az eredeti makett a madridi tengerészeti múzeumban található, és a tervrajzot az alapján rajzolták. Eddigi tapasztalataim alapján csúszásnak találtam a tervrajz teljes digitalizálását, nehogy a bordatervekkel, vagy egyből Árpád-társi csomóponttal problémákba ütközök. Az eredeti bordatervek digitalizálása során el is került az első probléma. Az eredeti rajz tartalmazza az összes bordát, de sajnos nem megfelelően, ezért alapvetően használhatatlannak bizonyultak. A vonalrajz alapján én bordatervet kellett készítenem. A tőbbi képekben.

Á

A madridi múzeum makettje

Az eredeti vitorlaterv

A vonalrajz, amely alapján elkészült az én bordaterv

Az eredeti hosszmetset. A vonalrajz a bordákat csak a fedélzet vonaláig mutatja, így a dőlékszögek magassági adataiból a rajzból kellett kiszerezni.

Az eredeti fedélzetterv és metszetek.

Az új bordaterv 3D grafikája. Így szoktam ellenőrizni az elkészült elemek pontoságát.

Okulva a flamand karakok építéséből, elgondolkodtam, hogy milyen végtelen szöveget kapjon a hajó. A festés szerelmét elvetni, mert bár jól is nézhet ki, a fa elvesztésénél jellegesebb, más anyagokból való felépítés a hajó. A neten keresgélve találtam meg Carpaccio olasz festő műveit, melyeken pont az adott időszak felépítészi tengeri karakjai láthatók. A hajótest színe így vizes fapáccal fog készülni.

A hajótest felépítését terveim szerint folyékony fával fog építeni. A kőpen látható, hogy milyen lehetőségeim "festésre". A próbák során kiderült, hogy minimum 2 réteg páciat van szükség a felületen, hogy ne legyen foltos a végeredmény (felső sor készítés), a 3 réteg már tökéletesnek bizonyult, bár a festményeken is elég sűrűn hajótestek.

Következők az eddigi eredmény. Mint látható a menetes szíras hosszmerő-tést megtartottam, bár pepecs

Árasszezsavarozni, de biztos, hogy nem esik szét a víz, akár milyen terhelésnek is teszem ki.

A flamand karakkhoz képest, ennél a hajánál odafigyelek, hogy a hajtest belső oldala nem volt hájjalva, így a bordavégekre kell lennem. A fedélzet felkerése után a bordák kívárgásaiba kerélnek majd möretre vágott cs lecsiszolt bordavégek.

A hajtest a tavaly szeptemberi találkozás után megkapta a teljes burkolatot, a gerinc is a helyére került, csak még nincs beragasztva. Sokat kell még csiszolni addig.

Az orrtűkön látható betegség fogja segíteni a fedélzet feletti palánkhoz is ragasztást. A fedélzeten álló rakók aki bemutatja a hajás valószínűleg csiszolt. Mellesleg még segít a flamand karak építésénél is.

{mospagebreak title=2.rés}

Elkészült a fűfedélzet. A fedélzet alapját 0,5 mm vastag kartonlemez adja, arra lettek felragasztva a csövek.

A möretre vágott csövek le alkoholos filctollal lett megáztatva, így láthatóak a csövek szélei.

A csiszolási utánpótlás beemelt a formázásra végzett bordavágásokat. A formázást a 3D grafika adta meg. A szögletes végleges sorozat a kialakított "fűzők" mentén szögletesen készült fel a kért szögletes véglegeshez.

A bordavágások beillesztését a rekonstruált bordatervből kivágott sablonokkal csináltam, hogy jól álljanak a gerendákhoz.

A palánkhoz a hajótesten alapvetően elkészítettem. Ezután a felépítendő szerkezetek kiegészülnek.

A tervek ellenőrzése során láttam rá, hogy a teflonpálya gerenda szerkezete más, a 6x6 mm gerenda vágások nem jók. A teflonpálya gerendázat 4x4 mm-es gerendázat.

A fűzők feletti palánkhoz csiszolása a készülő nagy feladat.

Kivágtam a kormányórát nyílászárókat, a merevítő bordázatot meg ki kell alakítani.

Minden most látható bordavég egység két db szinten formára vágott gerenda lesz beragasztva. Az egy egység vágása már megtörtént, a már beragasztott elemekből 3-3 darab lett kivágva.

Látható, hogy van mit csiszolni a testen. Már árt már rászántam, és biztos, hogy még pár árt eltávolítok ezzel feladattal.

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészült a test csiszolása, valamint felkerültek a készletem lámpák és az alsóbb fedőlapok gerendái. A terv ellentétben a kész gerendák helyett a fedőlap felett beemelet plusz bordavég két db szakaszra állítottam be.

A kész gerendák beszerelése egy történet, hogy a lecsiszolt hajtestet kivágtam, és csak egy rövid időre vágott alakra szeltem illesztettem be a lyukba, kellően kiállással, és a hajtest á-váre csiszolt végével.

A tényleg a korábban látható illesztési hibákat sikerült kitámaszolni, a dőlt részek terv szerinti elhelyezése okozott problémát, de végig gondolva a terv minőségét, a lámpák a természetes hajlása adta meg végül a végleges h

A kormánylapot vasalása végül lemezből készült, gombostű szegezéssel. Mivel tapasztalatom szerint a pillanatragasztás nem ragasztja jól a végül kész, a kormánylapot hajtás átlátszó oldalon a kétoldali javuló lemezeket egy alig hajtogatva ragasztottam, illetve szeltem a helyekre. Egy a készletem mozgathatósnál nem fog tudni sörénylni a vasa

Az orrfedézet oldalpalánkoszája 1 mm-es gámmal békés furnőrből készült. Az űveket előre kiserkesztetem, a elkerőltet azt, hogy a lőcek párhuzamosáig elvessen.

Előszőlt a festő. Eredetileg pácolt hajót szerettem volna őpőteni, de mint kiderőlt a tőmő-tőre hasznőlt folyfa mőshogy szővja be a pácot, mint a faanyag, ezért az előszőlt 3 rőteg pácolőst barna makettfestővel őtkődő. A hajőtest őgy nem lett homogőn, ős szerintem kellő mőrtőben foltos maradt.

A flamand karakból okulva a hajőtest belsőben lekőtt vitorlakőteket előszőtettem, valamint a kormőnylap biztoső-tő kőte is a helyőre kerőlt. Ezt a kőtelet csavarodős ellen pillanatragasztőval itattam őjt. Sem párára, sem erőszakra nem tud mőr megcsavarodni.

A tatfedézet kőnyőkfő is a helyőkőn.

Az előbb emlőtt belő lekőttősek.

A hajőtest szerintem kellő foltossőga.

{mospagebreak title=4.rés}

Elkészültek a fedélzeti alkatrészek, valamint az orrfelépítmeny-ves fala. Az elülsőrbőcs a tatőrbőcs vőrgőrgőz-tve lett, a főrbőcot még nem ragasztottam be, hogy a fedélzet feletti ícsolt szerkezet szerelését ne akadályozza a későbbiekben.

A tatőrbőcs a tattedélzeti lejárás, amit lejáró állapotban építettem be.

A fedélzeti csőrlőcs a vő-zpumpák. A mőretőknő odafigyeltem, hogy kezelhető magasságaknak tőnjenek.

Az orrfelépítmeny-ves fala feladta a lecső, késő bontottam vissza, mire sikerőlt tőrhőre legyőrtani. A hőrlőgerendája nem a tervek alapján készőlt, a korabeli festményeken ez a lecsősi rendszer van őbrőzölva.

Az orrfedélzet előlső részén ki kellett hagynom a burkolatot, mert a horgonykőtelek bekőési pontjai pont az egyő keresztgerenda tengelypontjőba kerülőtek volna. az orrőrbőcs bekővő vő-zsintes gerendájnak pedig beépítettem egy fogadó egysőget, hogy a kőfedélzet fesző-tősnő ne tudjon mindenestől kifordulni az orrőrbőcs.

Elkészítettem a taffelzeck gerendaszerkezetét, a feljáróval együtt. Ez sem az eredeti tervek alapján készült, itt is korábban festményre hagyatkoztam (Carpaccio).

Az orrfedelzet, a felette lévő gerendaszerkezet felépítésével. Maga a fedelzet egyben kiegészítőként meg, a lakkozás után utána egyben be tudtam emelni a helyére.

A beemeléskor előzőleg problémás volt, de némi csiszolás és faragás után rendesen a helyére csúsztattam az egész szerkezetet.

Ezt lehetnének a hajótest csatlakozások, ha 3,5 cm magasak lennének.

Kezd a hajótest végleges formáját felvenni.

{mospagebreak title=5.rés}

A fedelzetek feletti csatlakozások szerkezetek, és a tat kabin berendezése.

A tatkabin berendezése. Asztal, székek, asztalon álló lámpa, kard, tintatartó tollal, boroskupa és egy boroskancsó.

A tatkabin feletti árcsola, ami a kabinokban biztos, hogy problémákat fog okozni a futókérdészet szerelésé

Az orrfelépíté ny feletti árcsola.

A hajótest a tatkabin ny leté mva elkészít.

A kérdészet "alkatrészei" csiszolva, polva és lakkozva. Készer szíjoltam át és mindegyikből tétet gyártott esetleges rás esetre.

Az elkészít vitorlarudak.

Az állítható izet szerelése során nagyon figyelni kellett a kábeleket megfeszítésénél, hogy az ábrákba beépített fogók, és a hajótesten lévő pontok ki ne szakadjanak.

Az állítható izet feszítésénél lényeges példaként a feszítés során szerelték ki az ábrákban szereplő szövegeket.

Kezdd el a vitorlázat szerelését.

{mospagebreak title=6.rész}

és az első rész a hajó.

