

Velencei karak (1500-ból) Árpád-társ

Hozzájárda: Tóth András

Utolsó frissítés 2017. július 07. Péntek 14:39

Mint páran észrevettük a tavalyi hajók makettes találkozásán, hogy én hajókba kezdtem. Ideje megmutatni, hogy mire jutottam és milyen óton.

Előre kérem, hogy sok mindenben a flamand karak Árpád-társához fogom hasonlítani a hajók Árpád-társát, ezáltal elnézést 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 problémába 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, Á-gy a dordavágók magassági adata ebből a rajzból kellett kiserkeszteni.

Az eredeti fedélzetterv Ás metszetek.

Az Áj bordaterv 3D grafikája. Ágy szoktam leellenőrizni az elkészült elemek pontosságát.

Okulva a flamand karakk Ápásból, elöre gondolkodtam, hogy milyen vágleges sznt kapjon a hajó. A festés szerelm elvetni, mert bár j is nézhet ki, a fa elvesztéti fa jellegét, má»anyagszer»vélhat tle a hajó. A netes keresgélve találtam meg Carpaccio olasz festő má»veit, melyeken pont az adott időszak feldkízi tengeri karakkjai láthatók. A hajótest sz-ne Á-gy vizes fapccal fog készülni.

A hajótest tmmáse terveim szerint folyékony fíval fog títánni. A kőpen látható, hogy milyen lehetőségeim "festésre". A prásbák során kiderült, hogy minimum 2 réteg pára van szükség a felületen, hogy ne legyen foltos a vágeredmény (felső sor kápsá), a 3 réteg májrtól sítátnak bizonyult, bár a festményeken is elég sítá hajótestek.

Következők az eddigi eredmény. Mint látható a menetes szíras hosszmerév-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 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 palánkzás rögzítését. A fedélzeten álló rakó aki bemutatja a hajás valószínűleg meg fogja segíteni a flamand karak építésénél is.

{mospagebreak title=2.rés}

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

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

A csiszolási utánpótlás beemelt a formázásra végzett bordaváncokat. A formázást a 3D grafika adta meg. A szögletes végleges sorozat a kialakított "fűzők" mentén szögletesen elhelyezve fel a kellő szögletet a véglegeshez.

A bordaváncok 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 teflonpáncs gerenda szerkezete máris meglehetősen, így a 6x6 mm gerenda váncok nem jók. A teflonpáncs gerendázat 4x4 mm-es gerendázat.

A fűzők feletti palánkhoz a csiszolása a kiegészítő nagy feladat.

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

Minden most láthatás bordavég egység kiegészítő 2 db szintén formájára végigott gerenda lesz beragasztva. Az új egység végén a máj megteremt, a máj beragasztatott elemekből 3-3 darab lett kivágva.

Láthatás, hogy van mit csiszolni a testen. Pár új részt máj részéig, és biztos, hogy még pár új részt eltávolítok ezzel feladattal.

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészült a test csiszolása, valamint felkerültek a készülő részek és az alsóbb fedőlapok gerendái. A tervezett esetben a készült gerendák helyét a fedőlap felett beemelet plusz bordavég kiegészítő szakaszokra állítottam be.

A készült gerendák beszerelése úgy történt, hogy a lecsiszolt hajtestet kivágtam, és csak egy rövid májra végig alakítottam és illesztettem be a lyukba, kellő kiállással, és a hajtest á-végére csiszolt végekkel.

A tényleg a korábban láthatás illesztési hibákat sikerült kitámaszolni, a dőlékszögek tervezett elhelyezése okozott problémát, de végig gondolva a tervezett minőségűt, a részek a természetes hajlása adta meg végül a végleges hatást.

A kormánylapot vasalása végül a lemezből készült, gombostű szegezéssel. Mivel tapasztalatom szerint a pillanatragasztás nem ragasztja jól a végül készült, a kormánylapot hirtelen a kötőoldalon a készülő lemezeket egyáltalán hajtogatva ragasztottam, illetve szeltem a helyekre. Egy a későbbi mozgásnál nem fog tudni sérülni a vasalás.

Az orrfedélzet oldalpalánkoszája 1 mm-es gámmal békés furnőrből készült. Az ű-veket előre kiserkesztetem, ű elkerőltem azt, hogy a lőcek palánkoszája elvessen.

Elősző a festő. Eredetileg palánt hajó szerettem volna őpő-teni, de mint kiderőlt a tőmő-tőre hasznőlt folyfa mőshogy sző-va be a palánt, mint a faanyag, ezőrt az elősző 3 rőteg palántst barna makettfestővel őtkődő. A hajótest ő-gy nem lett homogőn, ős szerintem kellő mőrtőben foltos maradt.

A flamand karakból okulva a hajótest belsőben lekőtt vitorlakőteket elősző-tetem, valamint a kormőnylap biztoső-tő kőte is a helyőre kerőlt. Ezt a kőtelet csavarodős ellen pillanatragasztőval itattam őjt. Sem palántra, sem erőszakra nem tud mőjr megcsavarodni.

A tatfedélzet kőnyőkfő is a helyőkőn.

Az előbb emlőtt belső lekőttősek.

A hajótest szerintem kellő foltossőga.

{mospagebreak title=4.rés}

Elkészültek a fedélzeti alkatrészek, valamint az orrfelépítmeny-ves fala. Az elülső rész a tatárból a tatárból vágott rögztve lett, a fűzőt még nem ragasztottam be, hogy a fedélzet feletti ácsolt szerkezet szerelését ne akadályozza a későbbiekben.

A tatárból a tatfedélzeti lejáró, amit lezárt állapotban építettem be.

A fedélzeti csatlakozás a víz-pumpák. A motoroknál odafigyeltem, hogy kezelhető magasságúaknak ténjelenek.

Az orrfelépítmeny-ves fala feladta a lelkét, később bontottam vissza, mire sikerült ténjethetlegre legyártani. A horgonytámasz gerendája nem a tervek alapján készült, a korabeli festményekeken ez a lelkész rendszer van ábrázolva.

Az orrfedélzet elülső részén ki kellett hagynom a burkolatot, mert a horgonykötések pontjai pont az egy keresztgerenda tengelypontjába kerültek volna. az orrból bekötött víz-zsíntes gerendának pedig beépítettem egy fogadó egységet, hogy a lelkész fészé-tésénél ne tudjon mindenestül kifordulni az orrból.

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

Az orrfedelzet, a felette lévő gerendaszerkezet felületével. 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.rész}

A fedelzetek feletti ácsolt szerkezetek, és a tat kabin berendezve.

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

A tatófedélzet feletti árcsolat, ami a későbbiekben biztos, hogy problémákat fog okozni a futókérdésfedélzet szerelésénél.

Az orrfelépítésműny feletti árcsolat.

A hajótest a tatófelépítésműnyt leszámítva elkészült.

A kétfedélzet "alkatrészei" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szállításra. A fedélzetet gyártás után győződjön meg a szerelési utasítások és esetleges árcsok esetéről.

Az elkészült vitorlarudak.

Az illatkészítéssel szerelésénél során nagyra kell figyelni a kárpatok megfeszítésénél, hogy az ábrákba beépített fogók, és a hajótesten lévő pontok ki ne szakadjanak.

Az illatkészítéssel feszítéskor lényegesen például a feszítés során szerelték ki a ragasztószalagokat.

Kezdd el a vitorlázat szerelését.

{mospagebreak title=6.rés}

és az első részét a hajónak.

