

Velencei karak (1500-ból) Árpád-társaság

Hozzájárta: Tóth András
2017. július 07. Péntek 14:39
Utolsó frissítés 2019. Április 17. Szerda 12:31

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

Elsőre kijelentem, hogy sok mindenben a flamand karak Árpád-társasághoz fogom hasonlítani a hajók Árpád-társaságot, ezáltal elmozdított képek.

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-társasági csomóponttal problémákba ütközzenek. 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 jó bordatervet kellett készítenem. A tervbit képekben.

Á

A madridi múzeum makettje

Az eredeti vitorlaterv

A vonalrajz, amely alapján elkészült az új 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 és metsetek.

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

Okulva a flamand karak Ápásból, elöre gondolkodtam, hogy milyen vágleges sznt kapjon a hajó. A festés szeretnem elvetni, mert bár jál is nézhet ki, a fa elveszti fa jellegét, má anyagszerővélhat tőle a hajó. A neten keresgélve találtam meg Carpaccio olasz festő műveit, melyeken pont az adott időszak fődokkzi tengeri karakkjai láthatók. A hajótest szőne Ágy vizes fapáccal fog készülni.

A hajótest tőmés terveim szerint folyékony fájval fog tőrtőni. 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 kőzapsú), a 3 réteg máj r tő sőtnek bizonyult, bár a festményeken is elég sőtő hajótestek.

Következők az eddigi eredmény. Mint látható a menetes szíras hosszmerővőst megtartottam, bár pepecs

Árnysszecsavarozni, 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 különös tekintettel kell lennem. A fedélzet felkerése után a bordák kívárgásaiba kerálinek majd műretre végzett 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 orrújon lévő bema és fogja segéteni a fedélzet feletti palánkzás rögzítését. A fedélzeten álló rakó aki bemutatja a hajás valószínűleg műretre tett a flamand karak építésénél is.

{mospagebreak title=2.rés}

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

A műretre végzett lácek le alkoholos filctollal lett megáztatva, így jobban tapadnak a lácek szélei.

A csiszolás után beemeltem a formákra vágott bordavégeket. A formájukat a 3D grafika adta meg. A szögre vágás során a kialakított "fészek" mentén szögmeccsel vettem fel a kellő szöveget a vágáshoz.

A bordavégek beillesztését a rekonstruált bordatervből kivágott sablonokkal csináltam, hogy jól álljanak a gerendák.

A palánkzás a hajtesten alapvetően elcsúszhat. Ezután a felépítő-tervek szerkezeti követelmények.

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

A fedélzet feletti palánkzás csiszolása a követendő nagy feladat.

Kivágtam a kormányór nyílását, a merevítő bordázatot meg ki kell alakítani.

Minden most látható bordavég egység két db szinten formájára végigott gerenda lesz beragasztva. Az új egység végén a mágis megteremt, a mágis beragasztott elemekből 3-3 darab lett kivágva.

Látható, hogy van mit csiszolni a testen. Pérs rít mágis ríszáintam, és biztos, hogy még pár rít eltáttk ezzel feladattal.

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészít a test csiszolása, valamint felkeríttek a készlsű lécok és az alsóbb fedőzetek gerendái. A terv ellentétben a kész gerendák helyét a fedőzet felett beemelet plusz bordavég két tti szakaszokra állítottam b

A kész gerendák beszerése úgy történt, hogy a lecsiszolt hajtestet kivágtam, és csak egy rövid mágis végigott alakot sztt illesztettem be a lyukba, kellő kiállással, és a hajtest á-vére csiszolt végekkel.

A tényleg a korábban látható illesztési hibákat sikerült kitáttmá-teni, a drzslécok terv szerinti elhelyezése okozott problémát, de végig gondolva a terv minőségét, a lécok a természetes hajlása adta meg végül a végleges h

A kormánylapot vasalása végért lemezből készült, gombost» szegezéssel. Mivel tapasztalatom szerint a pillanatragasztás nem ragasztja jól a vért szept, a kormánylapot hátsó álon a kétoldalról jólv lemezeket egy aláj hajtogatva ragasztottam, illetve szeltem a helykre. Egy a későbbi mozgásnál nem fog tudni sérülni a vasa

Az orrfedézet oldalpalánkosza 1 mm-es gumizált békák furnőrből készült. Az űveket előre kiserkesztetem, amelyek azt, hogy a lácek párhuzamossága elvessen.

Elkészült a festés. Eredetileg pácolt hajót szerettem volna építeni, de mint kiderült a tőmésre használt folyófa máshogy szorult be a pácolt, mint a faanyag, ezért az elkészült 3 réteg pácolt barna makettfestékkel átkészítettem. A hajótest így nem lett homogén, és szerintem kellő mértékben foltos maradt.

A flamand karakból okulva a hajótest belsőlyékben lekötött vitorlakötteleket elkészítettem, valamint a kormánylap biztosítását is a helyére kerülte. Ezt a kötelet csavarodás ellen pillanatragasztással itattam át. Sem párra, sem erőszakra nem tud megcsavarodni.

A tatfedézet kényelméért is a helyére kerül.

Az előbb említett belső lekötelek.

A hajótest szerintem kellő foltossága.

Elkészít a taffedőzet gerendaszerkezete, a feljáróval együtt. Ez sem az eredeti tervek alapján épült, itt is korábban festményre hagyatkoztam (Carpaccio).

Az orrfedőzet, a felette lévő gerendaszerkezet alábaival. Maga a fedőzet egyben kábelvezető is, a lakkozás lazítórozás után egyben be tudtam emelni a helyére.

A beemeléssel elöreg problémás volt, de némi csiszolás és faragás után rendesen a helyére csúszt az egész.

Ezt láthatják a hajócsok, ha 3,5 cm magasak lennének.

Kezd a hajótest végleges formáját ítélni.

{mospagebreak title=5.rész}

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

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

A tatfedélzet feletti árcsapat, ami a későbbiekben biztos, hogy problémákat fog okozni a futókérdészet szerelésénél.

Az orrfelépítésművelet feletti árcsapat.

A hajótest a tatfelépítésművelet után lesz álműveletre elkészítve.

A kérdészet "alkatrészei" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szerelésre. A készlet tartalmazza a szükséges összes alkatrészt és a szükséges gyártási dokumentációt.

Az elkészített vitorlarudak.

