

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 észrevették a tavalyi hajók makettes találkozásán, hogy én hajókba kezdtem. Ideje megmutatni, hogy mire jutottam és milyen áron.

Elsőre kíváncsi vagyok, 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 én bordatervet kellett készítenem. A tervbit 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 és metsetek.

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

Okulva a flamand karak Ápásbál, elöre gondolkodtam, hogy milyen vágleges sznt kapjon a hajó. A festés szerelm elvetni, mert bár jál is nézhet ki, a fa elvesztéti fa jellegét, má»anyagszerá»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 fapáccal fog készülni.

A hajótest tál-tése terveim szerint folyékony fálval fog tálrtánni. A kápen látható, hogy milyen lehetőségeim "festésre". A próbák során kiderült, hogy minimum 2 réteg pára van szükség a felületen, hogy ne legyen foltos a végeredmény (felső sor kápsá), a 3 réteg már tál sáttátnak bizonyult, bár a festményeken is elég sáttá hajótestek.

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

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

A flamand karakkhoz közelebb, ennél a hajónál odafigyelek, hogy a hajótest belső oldala nem volt hajlítva, így a bordavégekre kell lennem. A fedélzet felkerése után a bordák kívárgásaiba kerékek majdnem visszahoztam a lecsiszolt bordavégek.

A hajótest 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 orrfeletti bemarás fogja segíteni a fedélzet feletti palánkhoz a rögzítését. A fedélzeten álló rakományt aki bemutatja a hajóval való menetét. Mellesleg még segít a flamand karak építésében is.

{mospagebreak title=2.rés}

Elkészítettem a fedélzetet. A fedélzet alapját 0,5 mm vastag kartonlemez adja, arra lettek felragasztva a kerékek.

A visszahoztam a kerékek a alkoholos filctollal lett megőrzve, így állhat a kerékek 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. Pár új új mágis rúszáram, és biztos, hogy még pár új új eltávolítással ezzel feladattal.

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészült a test csiszolása, valamint felkerült a két alsó fedőlapok az alsóbb fedőlapok gerendái. A terv ellentétben a két gerenda helyét a fedőlap felett beemelet plusz bordavég két szakaszra állítottam be.

A két gerenda beszerelése úgy történt, hogy a lecsiszolt hajtestet kivágtam, és csak egy rövid mágis végigott alakot illesztettem be a lyukba, kellő kiállással, és a hajtest á-végére csiszolt végekkel.

A tényleg a korábban látható illesztési hibákat sikerült kitámaszolni, a dőrtől a terv szerinti elhelyezése okozott problémát, de végig gondolva a terv minőségét, a lapok 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 készült, a kormánylapot hajtású áron a kétoldali új új lemezeket egy alig hajtogatva ragasztottam, illetve szegeltem a helyekre. Egy a későbbi mozgásnál nem fog tudni sérülni a vasal

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

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 pácolást barna makettfestékkel átképeztem. 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 helyre került. Ezt a kötelet csavarodás ellen pillanatragasztással itattam át. Sem párra, sem erőszakra nem tud megcsavarodni.

A tatfedézet könyökfái is a helyre került.

Az előbb említett belső lekötségek.

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 kábelvezetőn épült meg, a lakkozás lazítórozás után egyben be tudtam emelni a helyére.

A beemelős elöggő probléma is volt, de némi csiszolás és faragás után rendesen a helyre csúszott az egész.

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

Kezd a hajótest végleges formáját venni.

{mospagebreak title=5.rész}

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

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

A tatkabin feletti árcsapat, ami a kabinokban biztos, hogy problémákat fog okozni a futókéret szerelésénél.

Az orrfelépítéssel feletti árcsapat.

A hajótest a tatkabin felépítést leszámítva elkészült.

A kétféle "alkatrészek" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szállításra és a mindegyikből többet gyártunk esetleges kiegészítésekre.

Az elkészült vitorlarudak.

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

Az illatkészítéssel feszítéssel lényegesen példájul a feszítés során szerelték ki a ragasztószalagokat.

Kezddhet a vitorlázat szerelését.

{mospagebreak title=6.rés}

és a legelső lépés a hajó.

