

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 kerüljünk. 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, így a dőlékszögek magassági adatai ebből a rajzból kellett kiderítenni.

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 végtelenes szöveget kapjon a hajó. A festés szerelmét elvetni, mert bár jól is nézhet ki, a fa elvesztésénél jellegzetes, 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 fájval fog tartani. A kőpen látható, hogy milyen lehetőségeim "festésre". A próbák során kiderült, hogy minimum 2 réteg páncra van szükség a felületen, hogy ne legyen foltos a végeredmény (felső sor készítés), a 3 réteg már teljes mértékben bizonyult, bár a festményeken is elég sűrűn hajótestek.

Követhetnek 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 kerélinek 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 orrúknál a bemaás fogja segé-teni a fedélzet feletti palánkóis rágz-tását. A fedélzeten áll rágó aki bemutatja a hajás valóás möretét. Mellesleg a segé-tett a flamand karak pá-tásánál is.

{mospagebreak title=2.rés}

Előszét a fedélzet. A fedélzet alapját 0,5 mm vastag kartonlemez adja, arra lettek felragasztva a cék.

A möretre vágott cék le alkoholos filctollal lett megőzva, így a bemaásak a cék 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 gerendákhoz.

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

A tervek ellenőrzése során láttam rá, hogy a tefelépítő-terv szerkezete mégis maradt, 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 nyálkáját, 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 beragasztatott elemekből 3-3 darab lett kivágva.

Látható, hogy van mit csiszolni a testen. Pár új új mágis rúszintam, és biztos, hogy még pár új új eltávolítással ezzel feladattal.

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészült a test csiszolása, valamint felkerült a két alsó fedőlapok gerendái. A terv ellentétben a kilógó gerendák helyett a fedőlap felett beemelet plusz bordavég két új szakaszokra állítottam be.

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

A tényleg a korábban látható illesztési hibákat sikerült kitámaszolni, a dőlékszögek 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 átlátszó a kétoldali új új lemezeket egy alig hajtogatva ragasztottam, illetve szeltem a helyekre. Egy a későbbi mozgásnál nem fog tudni szorítani a vasal

Az orrfedézet oldalpalánkoszája 1 mm-es gámmal békés furnőrből készült. Az űveket előre kiserkesztetem, ű elkerőltem azt, hogy a lőcek párhuzamosáiga elveszen.

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, ezőrt 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 mőjr megcsavarodni.

A tattedézet kőnyőkfő is a helyőkőn.

Az előbb emlőtt belő lekőttősek.

A hajőtest szerintem kellő foltossőiga.

{mospagebreak title=4.rés}

Elkészítétek a fedélzeti alkatrészek, valamint az orrfelépítmeny ű-ves fala. Az elűrbűc űs a tatűrbűc vűc rűgzűtve lett, a fűrbűcot műg nem ragasztottam be, hogy a fedélzet feletti űcsolt szerkezet szerelűsűt ne akadűj a kűsűbbiekben.

A tatűrbűc űs a tattedélzeti lejűrű, amit leűrt űllapotban űpűtettem be.

A fedélzeti csűrű űs a vű-zpumpűk. A műretűknű odafigyeltem, hogy kezelhetű magassűgűaknak tűnjenek.

Az orrfelűpűtműny ű-ves fala feladta a leckűt, kűtszer bontottam vissza, mire sikerűlt tűrhetűre legűrtani. A horűtű gerendűja nem a tervek alapűjn kűszűűt, a korabeli festműnyeken ez a lekűtűsi rendszer van űbrűzölva.

Az orrfedélzet elűűsű rűazűn ki kellett hagynom a burkolatot, mert a horgonykűtelek bekűtűsi pontjai pont az egyű keresztgerenda tengelypontűba kerűűtek volna. az orrűrbűc bekűtű vű-zsintes gerendűnak pedig beűpűtettem egy fogadű egysűget, hogy a kűtűzet fesű-tűsűnű ne tudjon mindenestűl kifordulni az orrűrbűc.

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

Az orrfedőzet, a felette lévő gerendaszerkezet ívaival. Maga a fedőzet egyben kiegészítőként meg, a lakkozás után egyben be tudtam emelni a helyére.

A beemelés elöreggő problémás volt, de némi csiszolás és faragás után rendesen a helyére csúszott az egész.

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

Kezd a hajótest végleges formáját venni.

{mospagebreak title=5.rész}

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

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

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

Az orrfelépíté ny feletti árcsapat.

A hajótest a tatkabin nyt leszámítva elkészült.

A kért "alkatrészek" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szállításra. A tatkabin nyt és mindegyikből tábort gyártás esetleges későbbi esetére.

Az elkészült vitorlarudak.

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

Az illékonytároló feszítési lépcső példaként a feszítés során szerelték ki a rugókat.

Kezddhet a vitorlázat szerelése.

{mospagebreak title=6.rés}

és így elkészült a hajó.

