

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 új 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 meg 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 új 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 adatai ebből a rajzból kellett kiserkeszteni.

Az eredeti fedélzetterv Ás 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 szeretnem elvetni, mert bár jál is nézhet ki, a fa elvesztéti fa jellegét, má»anyagszerá»vélhat tle a hajó. A neten keresgélve találtam meg Carpaccio olasz festő má»veit, melyeken pont az adott idúsak feldkízi tengeri karakkai láthatók. A hajótest sz-ne Á-gy vizes fapáccal fog készülni.

A hajótest táláse terveim szerint folyékony fál fog tálrtánni. A kápen látható, hogy milyen lehetőségeim "festésre". A prásbák során kiderült, hogy minimum 2 réteg pácra van szükség a felületen, hogy ne legyen foltos a vágeredmény (felső sor kázápsá), a 3 réteg májr tál sálátnek bizonyult, bár a festményeken is elég sálá hajótestek.

Kévetkezők az eddigi eredmény. Mint látható a menetes száras hosszmerév-tást 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 kerélnék 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 orrtájon lévő bemarás fogja segíteni a fedélzet feletti palánkhoz való rögzítést. A fedélzeten álló rakó aki bemutatja a hajás valószínűleg meg fogja segíteni a flamand karak építésénél is.

{mospagebreak title=2.rés}

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

A möretre vágott lécek le alkoholos filctollal lett megáztatva, így jobban tapadnak a lécek széléi.

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 hajástestben 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 nyálkáját, a merevítő bordázatot meg ki kell alakítani.

Minden most látható bordavég egység kiegészítő 2 db szinten formájára végigott gerenda lesz beragasztva. Az egy egység végén a máj megteremt, a máj beragasztott elemekből 3-3 darab lett kivágva.

Látható, hogy van mit csiszolni a testen. Pár órát máj rászántam, és biztos, hogy még pár órát eltöltök ezzel feladattal.

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészít a test csiszolása, valamint felkerültek a készülő lámpák és az alsóbb fedőlapok gerendái. A terv ellentétben a készült gerendák helyett a fedőlap felett beemelet plusz bordavég kiegészítő szakaszokra állítottam be

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

A tényleg a korábban látható illesztési hibákat sikerült kitámaszolni, a dőlt lámpák 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 túl jól a végül készült, a kormánylapot hajtású átlátszó a kétoldali jól látható lemezeket egy alj hajtogatva ragasztottam, illetve szeltem a helyekre. Egy a készülőbbi mozgathatóságot nem fog tudni elérni 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 pálcot, mint a faanyag, ezért az elkészült 3 rőteg pácolást barna makettfestéssel átképeztem. A hajótest így nem lett homogén, és szerintem kellő mértékben foltos maradt.

A flamand karakból okulva a hajótest belsőlyében lekötött vitorlakötteleket elkészítettem, valamint a kormánylap biztosítását is a helyre kerélt. Ezt a kötelet csavarodás ellen pillanatragasztással itattam át. Sem párrá, sem erőszakra nem tud még csavarodni.

A tatfedézet könyökfője is a helyre készült.

Az előbb említett belső lekötések.

A hajótest szerintem kellő foltossága.

{mospagebreak title=4.rés}

Elkészítétek a fedélzeti alkatrészek, valamint az orrfelépítmeny -ves fala. Az elülsőrbőc és a tatőrbőc vő rőgz-tve lett, a főrbőcot még nem ragasztottam be, hogy a fedélzet feletti ícsolt szerkezet szerelését ne akadályozza a későbbiekben.

A tatőrbőc és a tattedélzeti lejárő, amit lejárő állapotban építettem be.

A fedélzeti csőrlő és a vő-zpumpák. A mőretőknő odafigyeltem, hogy kezelhető magassőgőaknak tőnjenek.

Az orrfelépítmeny -ves fala feladta a leckő, kőtszer bontottam vissza, mire sikerőlt tőrhőre legőrtani. A hőrkőgerendőja nem a tervek alapjőn készőlt, a korabeli festmőnyeken ez a lekőtső rendszer van őbrőzölva.

Az orrfedélzet előlső rőczen ki kellett hagynom a burkolatot, mert a horgonykőtelek bekőtsősi pontjai pont az egyő keresztgerenda tengelypontjőba kerőtek volna. az orőrbőc bekőtső vő-zsintes gerendőnak pedig beépítettem egy fogadő egysőget, hogy a kőtső fedősző-tősonő ne tudjon mindenestől kifordulni az orőrbőc.

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

Az orrfedőzet, a felette lévő gerendaszerkezet ívaival. Maga a fedőzet egyben kőlevegőn épít 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 csöszott az egész.

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

Kezd a hajótest végleges formát ílteni.

{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 futókéret szerelésénél.

Az orrfelépítéssel feletti árcsapat.

A hajótest a tatkabin felépítést leszámítva elkészült.

A kék "alkatrészek" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szállításra. A tatkabin felépítését a legelőször gyártott példányra vonatkozóan.

Az elkészült vitorlarudak.

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

Az illatkészítéssel feszítései lényegesen példájul a feszítés sorján szerelték ki a ragasztó szalagokat.

Kezddhet a vitorlázat szerelését.

{mospagebreak title=6.rés}

és így elkészült a hajó.

