

RAMON IGLESIAS - CORPI



BARCO VIKINGO
OSEBERG



Obra original: "Barco Vikingo de Oseberg de Billing Boats", por Ramón Iglesias - Corpi.
© Copyright Enero 2010

Realización del P&P: Corpi (<http://elrinconddecorpi.blogspot.com/>)

Maquetado del P&P: Corpi (<http://elrinconddecorpi.blogspot.com/>)

Versión del P&P: 1.0 (Enero 2010)

Agradecimientos: La Cuaderna Maestra (<http://www.cuadernamaestra.com/foro/>)

Modelismo Naval (<http://www.modelismonaval.com/foro/>)

Model Ship World (<http://modelshipworld.com/phpBB2/index.php>)

Jesús "Vasa", por sus envíos de correos electrónicos a entendidos en barcos vikingos para sacar de dudas en algunos temas.

Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción total o parcial del documento sin permiso del autor, excepto para su estudio, uso privado, investigación, crítica o revisión.

Exención de responsabilidad: los autores declinan toda responsabilidad por los efectos producidos en la aplicación de los métodos o técnicas aquí descritas.



Después de las alegrías del Cadaqués, mi nuevo proyecto ha sido el barco vikingo encontrado en Oseberg ...

El barco de Oseberg es un barco vikingo descubierto en un extenso montículo funerario cerca de la granja Oseberg, en la región de de Tønsberg (Vestfold, Noruega). Fue desenterrado por el arqueólogo sueco Gabriel Gustafson y el arqueólogo noruego Haakon Shetelig en 1904-1905. El barco puede visitarse en el Museo de barcos vikingos de Oslo.

El barco de Oseberg fue encontrado en un gran túmulo funerario en la granja de *Slagen* en *Vestfold* y excavado en 1904. El barco fue construido a alrededor de 815-820 Año de Cristo y fue usado como un navío durante muchos años antes de su utilización como un barco de entierro.

Bajo el barco se encontró una gruesa capa de arcilla azul, mientras el túmulo en si fue cubierto de césped. Esto explica el estado excelente de preservación del barco y otros objetos de madera, cuero y textil. Con muy pocas excepciones, estos son objetos que nunca sobreviven en las tumbas del período Vikingo.



El túmulo debió ser expoliado en tiempos antiguos, lo que explica por qué no fueron encontrados en la tumba ninguna joya u otros objetos de oro y plata.

Se compone de planchas clavadas, casi todas de roble. Sus dimensiones son 22 metros de eslora por 5 de manga, con un mástil de unos 9-10 metros. Con una vela de aproximadamente 90 m², el barco podía alcanzar una velocidad de 10 nudos. Tenía cabida para 30 remeros. Además se encuentra un amplio timón y un ancla de hierro. La proa y la popa del navío están esculpidas de forma elaborada, en un estilo que se ha dado en llamar "de Oseberg". El barco se construyó en 820 y fue utilizado para su función principal durante varios años antes de servir como sepultura. Aunque apto para la navegación, el barco es bastante frágil, lo que hace pensar que debía utilizarse sólo para trayectos por la costa.

Se encontraron en la tumba los esqueletos de dos mujeres. Una, de unos de 60-70 años, padecía una artritis severa, además de otras enfermedades; la otra tenía unos 25-30 años. No se sabe a ciencia cierta quién de las dos era la de jerarquía superior o si una fue sacrificada acompañando a la otra en su muerte. La opulencia y el contenido de la tumba sugieren que se trataba de una persona de gran importancia. El análisis dendrocronológico de los troncos de la sepultura data el entierro en otoño de 834. Aunque la identidad de la mujer de rango elevado sea desconocida, se ha sugerido que fuera la reina Åsa del clan Ynling (véase la lista de los reyes de Vestfold y la lista de reyes de Noruega), madre de Halfdan III de Vestfold el negro, y abuela de Harald I de Noruega el de la bella cabellera. Actualmente se rechaza esta teoría y se propone que podría tratarse de una sacerdotisa, información dada gracias a los objetos recientemente encontrados.

La sepultura fue profanada en la antigüedad, ya que faltan los metales preciosos. Sin embargo, gran número de objetos usuales y otros artefactos fueron encontrados durante las excavaciones de 1904-1905. Entre ellos había cuatro trineos con decoración muy elaborada, un carro de caballos de madera de cuatro ruedas ricamente esculpido, pies de cama y baúles de madera. También se hallaron algunos utensilios domésticos y agrícolas, así como cierta cantidad de piezas textiles, como prendas de lana, de seda importada y pequeños tapices. La sepultura de Oseberg es uno de los escasos ejemplos de tejidos de la época vikinga, y el carro de madera es el único carro vikingo hallado completo hasta el presente.

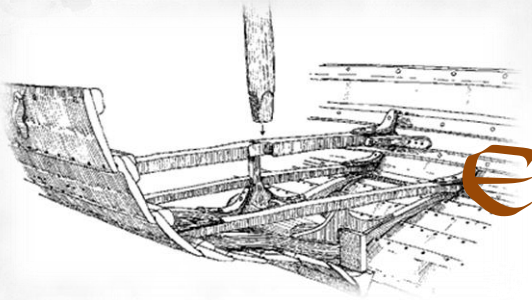


Este modelo de la casa de kits, Billing Boats es un regalo para un amigo que en su visita hace unos años al museo de Oslo se enamoró de este barco. El modelo tiene una eslora considerable para poder disfrutar de él modificando cosas, tal como sucedió en su momento con el Cadaqués. En toda la realización de este barco he encontrado muy pocos fallos o errores, aunque hay que recalcar que las instrucciones de montaje son muy escuetas y los planos muy justos.

Otro de los fallos importantes que he encontrado en este barco es el gran uso del plástico (roda, codaste, escudos, cabos, etc), aunque hay que dar un voto positivo ya que hablando con modelistas que ahora mismo están realizando este barco me han comentado que la roda y el codaste vienen ya de madera. Eso sí, lo que es imperdonable es que para algunas maniobras usen cáncamos de acero.

Todas estas dificultades me han permitido a "inventar", probar y aprender técnicas que hasta ahora no sabía, por ejemplo la técnica del pincel seco, el uso del torno, el tratamiento de tintes con madera, etc.

Corpi



EL CASCO

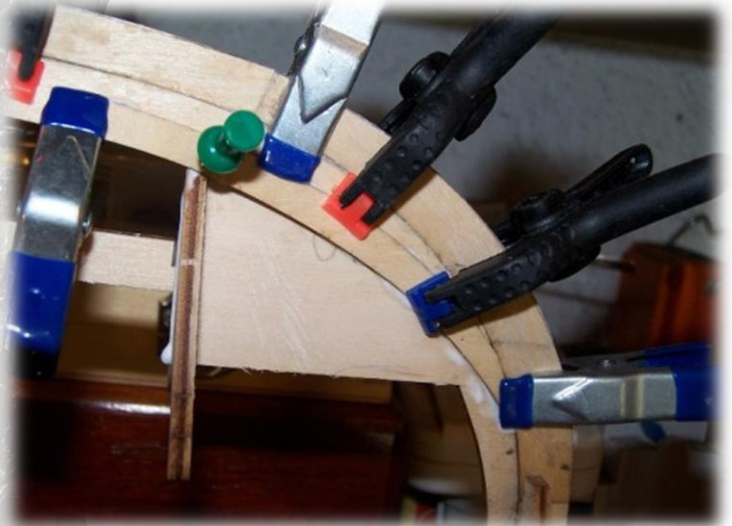
La falsa quilla de este kit viene bastante fraccionada pero no conlleva ningún problema, lo único es tener bien controladas las medidas del casco y seguir una rutina de secado de la cola blanca.

Las prisas son malas compañeras.





Comienzo del tingladillo, hay que tener cuidado ya que la madera suministrada es de 1mm de grosor y aunque es muy manejable se puede romper fácilmente. Mucha atención en colocar la primera traca (la que toca con la quilla) y si esa la tienes bien todas las demás son fáciles de colocar, montadas una traca encima de la otra alrededor de 2 mm. Cada línea de traca viene en dos partes una que va desde roda a centro y otra de codaste al centro.



Otra cosa que se tiene que controlar es el comienzo de cada traca tanto en roda como en codaste, pero todo tiene fácil solución, es realizar unas marcas a lápiz tanto en roda como en codaste donde tienen que empezar cada línea de traca.





En estas fotos ya solo falta una traca por cada lado y como se ve ya comienza a tener semejanza a un drakkar.





Acabado de colocar todas las tracas del casco, ahora solo falta poner la roda y el codaste en madera ya que vienen en el kit de plástico.



Este casco al inicio se tenía pensado tinter con color nogal y colocar alrededor de unos 1200 clavos pavonados con Superblue. Estos clavos no aparecen en ningún sitio del kit y es una mejora que se optó para que fuera más real el barco.

Primera pasada de tinte color nogal... Incluso ya así me gustaba mucho y no me importaba dejarlo de esta manera.



Después de una visita a mi amigo Lluís, se comprobó como las manchas cada vez eran más vistosas y al final me convenció para que pintara el casco con betún de Judea diluido con aguarrás. Nos daba la sensación que estas manchas habían surgido por la cola blanca después de que se secase el tinte, una lástima pero bueno, tampoco tenía ningún merito la veta del contrachapado como para dejarla a la vista.

Al final fue así, la culpa la tenía la falta de limpieza de la cola blanca sobrante antes de que se secase. Así que un consejo, cada vez que se coloque una traca pasar un trapo húmedo para retirar la cola sobrante.



El primer intento de retirar esa cola blanca y algún que otro resto de cola de impacto fue usar un cutter y lija, pero el resultado fue nefasto ya que después de tinar de nuevo volvieron a salir las manchas.



Por ello, me decidí al final de pintar todo el casco con betún de Judea, con lo que el color inicial de nogal, pasaría ser mucho más oscuro, casi como el del propio museo. Ahora después de acabar el modelo, no me arrepiento en haber realizado este paso ya que el modelo ha mejorado considerablemente. El color ha quedado bastante uniforme, luego le pasé lana de acero para matizar el betún y realicé los agujeros del casco, en total unos 1200 agujeros.



Para ello compré unos clavos en Hobbies Guinea¹, que ya están pavonados pero con un efecto de bruñidos, tienen un color como hierro quemado que queda muy bien.

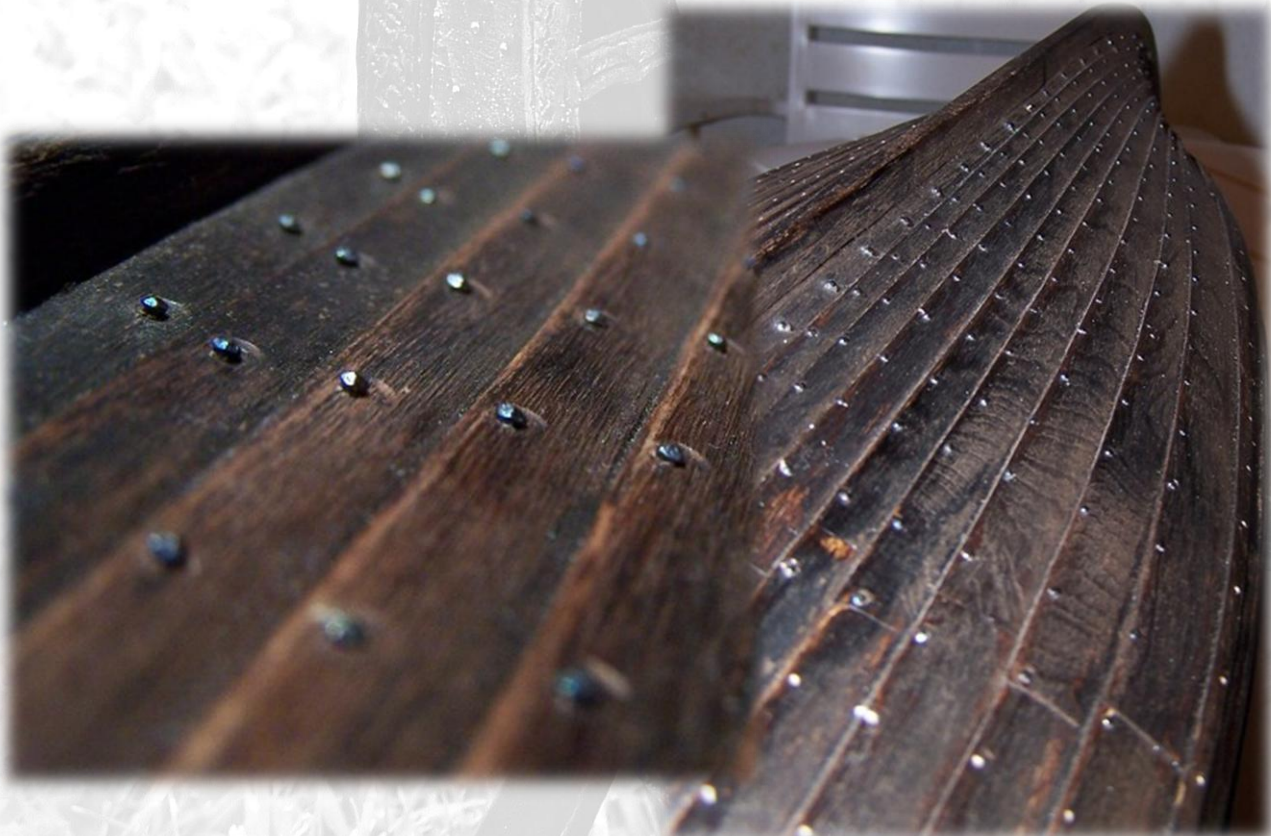
Estos clavos² tienen la cabeza como una pirámide que les dan un toque de antiguos considerables, son de la casa Amati y vienen alrededor de 150 clavos por blister.



¹ <http://www.hobbiesguinea.com>

² [http://www.hobbiesguinea.com/product in ... e706424258](http://www.hobbiesguinea.com/product_in...e706424258)

En estas fotos enseñó la colocación de los clavos...



Finalizado la colocación de los clavos, se le pasa unas capas de barniz ecológico efecto cera de la casa Titan³....



³ http://www.titanlux.com/productos/5122008491715_BarnizCeraEcologico_Satin_V38.pdf

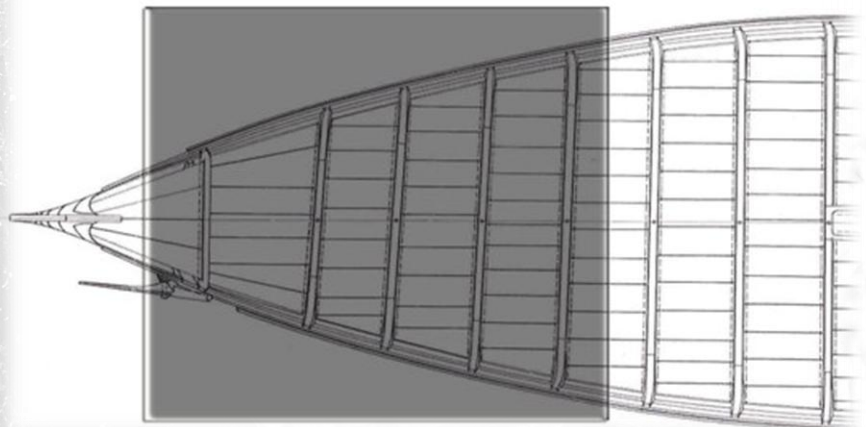
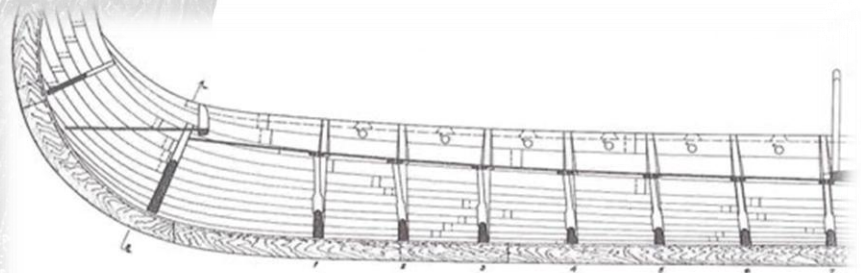


LA CUBIERTA

Aquí también se ha modificado con respecto a lo indicado en el kit, tanto en colocación, distribución y tipo de madera usada.

La primera duda que me asaltó fue después de mirar el libro del museo de Oslo donde se habla de este barco vikingo. En él detecté que las bancadas (líneas transversales) que unen los barraganetes en las partes de popa y proa no estaban totalmente rectas si no que seguían una pequeña inclinación.

Esta diferencia me la encontré ya en algunos planos, además en el kit aparecía esa inclinación, y mi pregunta era a que era debido esto.



El forero Jesús "Vasa" me sacó de dudas, envió un correo electrónico al profesor de la universidad de Oslo y del propio museo de historia cultural, el Sr Jan Bill y éste dio la solución...

Date: Mon, 9 Mar 2009 08:59:34 +0100

From: jan.bill@kjm.uio.no

Subject: Oseberg frames

Dear Jesús Gomez,

thank you for your email with the question about the frames ("knees") in the Oseberg ship. I cannot explain to you, why the shipbuilders, who built the Oseberg ship choose to place some of the frames in another position than others but I can confirm, that this was indeed the case. A recent new analysis of the Oseberg hull has demonstrated that this is not due to any mistake in earlier reconstructions, but is actually a feature of the original ship. So the drawings that you are looking at are accurate concerning this question.

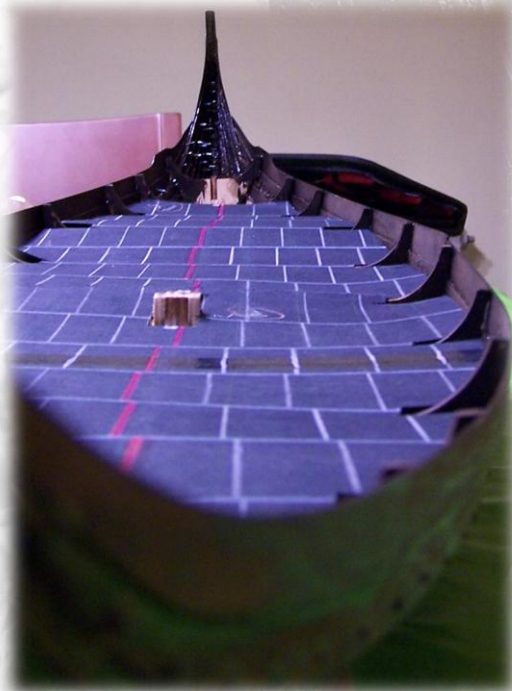
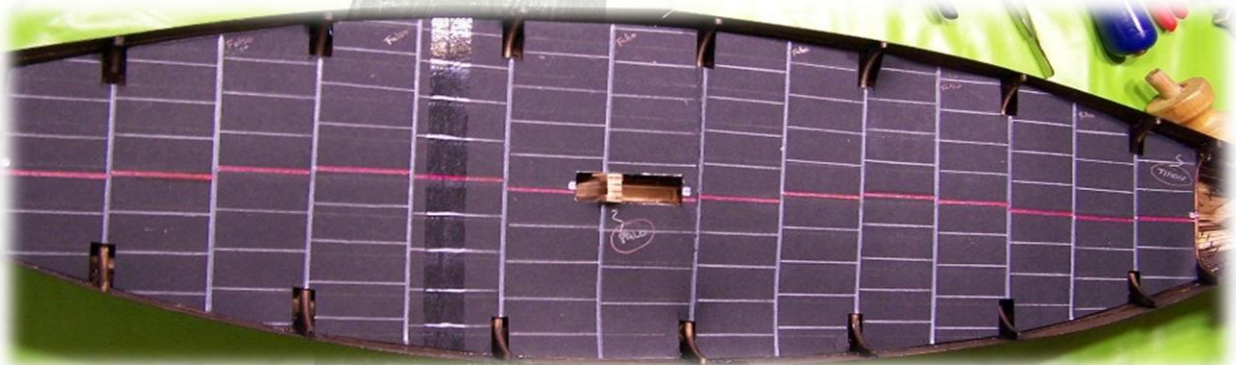
Yours sincerely

Jan Bill

Professor
 Kulturhistorisk Museum/Museum of Cultural History
 Universitetet i Oslo/University of Oslo
 Fredriksgate 3
 NO-0164 Oslo
 Norway
 Phone +47 2285 9556/+47 2213 5292
 Mobile +47 9988 7225/+45 3113 6218
 Fax +47 22 85 19 38

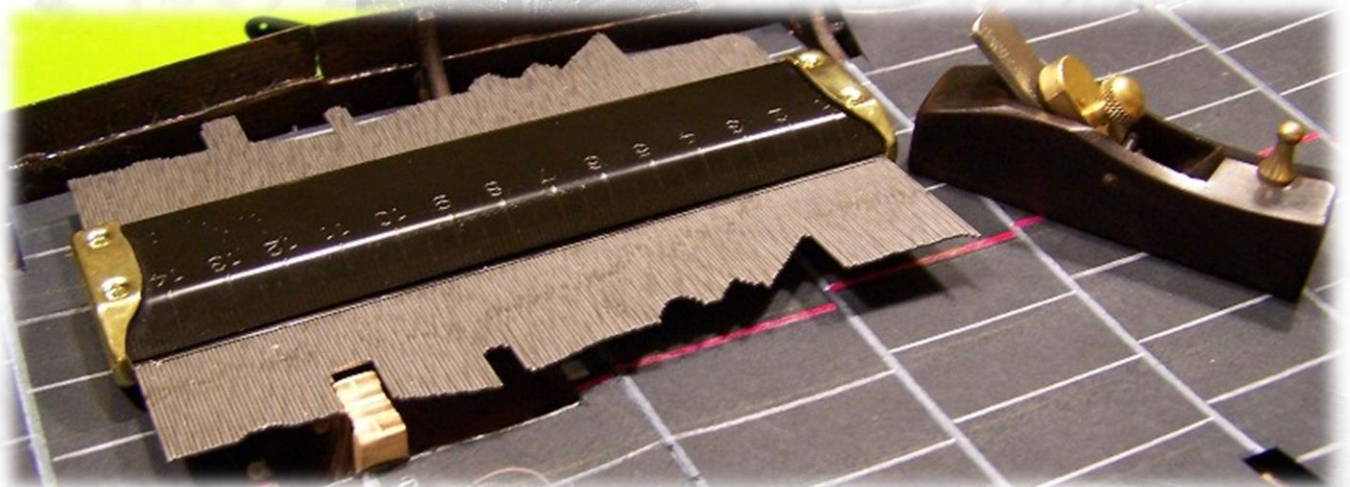
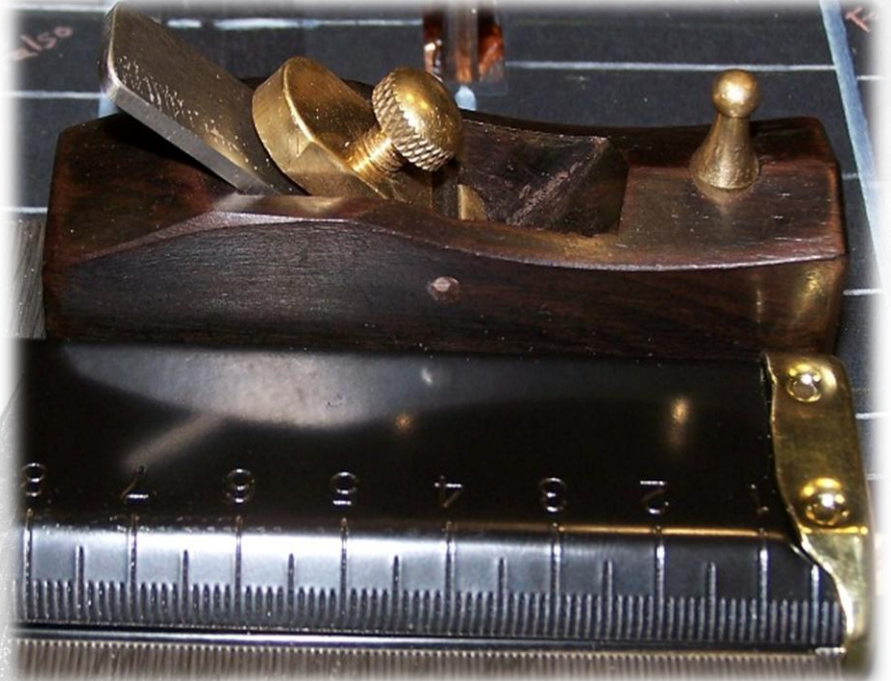
Más o menos traducido daba a entender este Sr. que no sabía por qué lo hacían así, pero que confirmaba que un reciente análisis del caso de drakar, que la posición no fue debida a recientes reconstrucciones, sino que era una característica del barco original, así que los planos que estaba manejando estaban acertados en esta cuestión.

Realizada la plantilla de 1º nivel de la cubierta, este barco lleva tres niveles. Las tabillas no irán parejas entre cuadernas, como se ve en la foto realizan como un zig-zag.



Y estas son las dos herramientas que me he comprado y que me servirían para realizar los trabajos de forrado de las cuernas (la galga de perfiles) y de las tablillas de la cubierta (el minicepillo y la galga de perfiles).

Están compradas en la tienda Comercial Pazos⁴ de Madrid.



El uso de la galga es buscar los perfiles de los barraganetes ya puestos para reproducir el forrado desde el exterior.

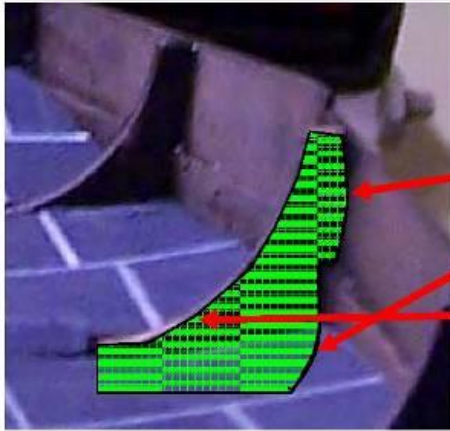
Para los 12 barraganetes falsos restantes también gracias a la galga se busca sus perfiles correctos sin tener que ir limando poco a poco.

En la zona de cubierta me sirve para buscar el perfil de las zonas de estribor y babor correctas de las tablillas sin tener que estar lijando poco a poco para buscar el resultado correcto.

En pocas palabras lo que buscaba con la galga es resultados correctos en sus perfiles pero en poco tiempo.

⁴ <http://www.comercialpazos.es>

En el siguiente dibujo explico cómo sacar los barraganetes y sus respectivos forros.

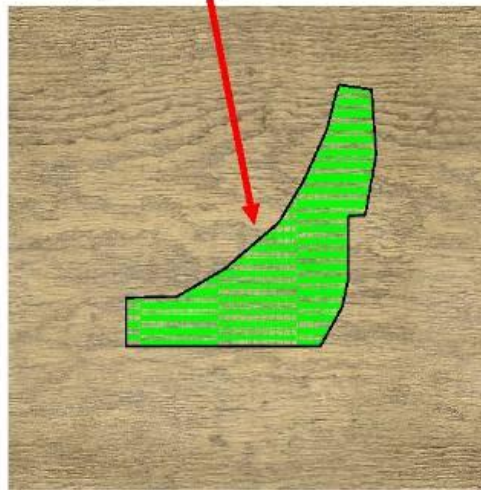


- 1º Paso: copio este primer perfil con la galga.
Y la paso al forro de madera que voy a usar.
El copiado llega a más debajo de la cubierta para que no se vea el corte.
- 2º Paso: copio este segundo perfil con la galga.
Y la paso al forro de madera que voy a usar.
- 3º Paso: Ya pasado a la madera lo recorto...
Y lo pego en el barraganete existente.

Estos pasos me servirán también para realizar los barraganetes inexistentes (en total 12) con su propio forrado.

Para el tema de las tablillas de la cubierta, es el mismo proceso pero en vez de ser vertical es horizontal.

Lo que busco con esta galga es reducir el tiempo de realización y un mejor acabado, nada más.

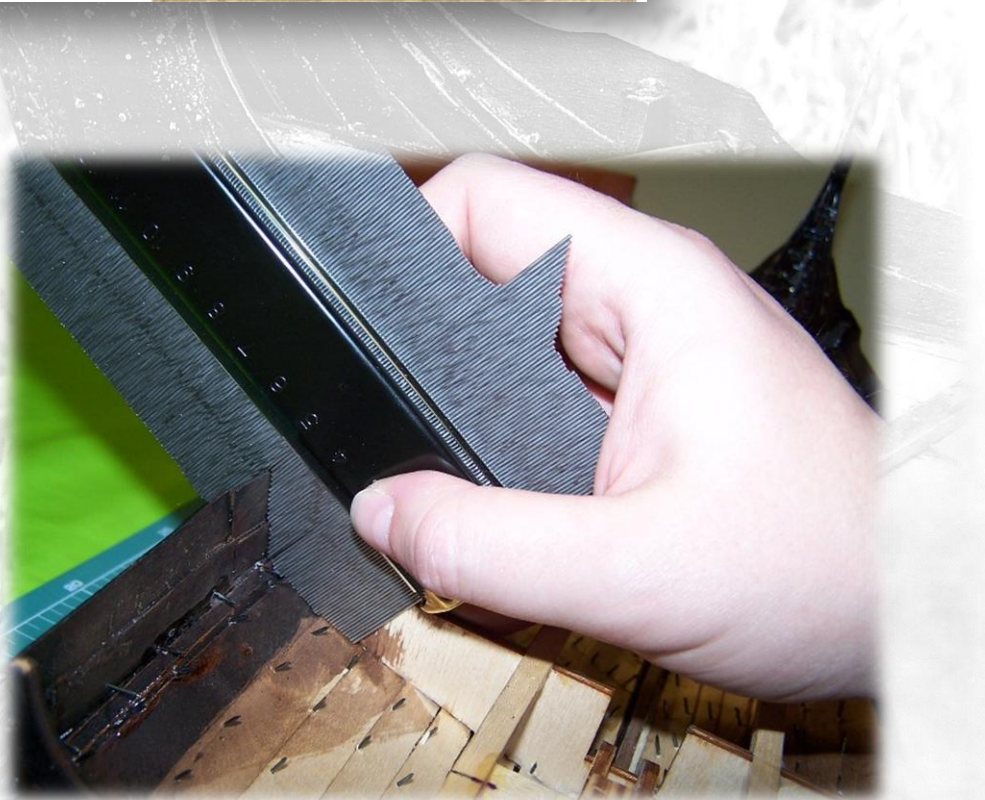


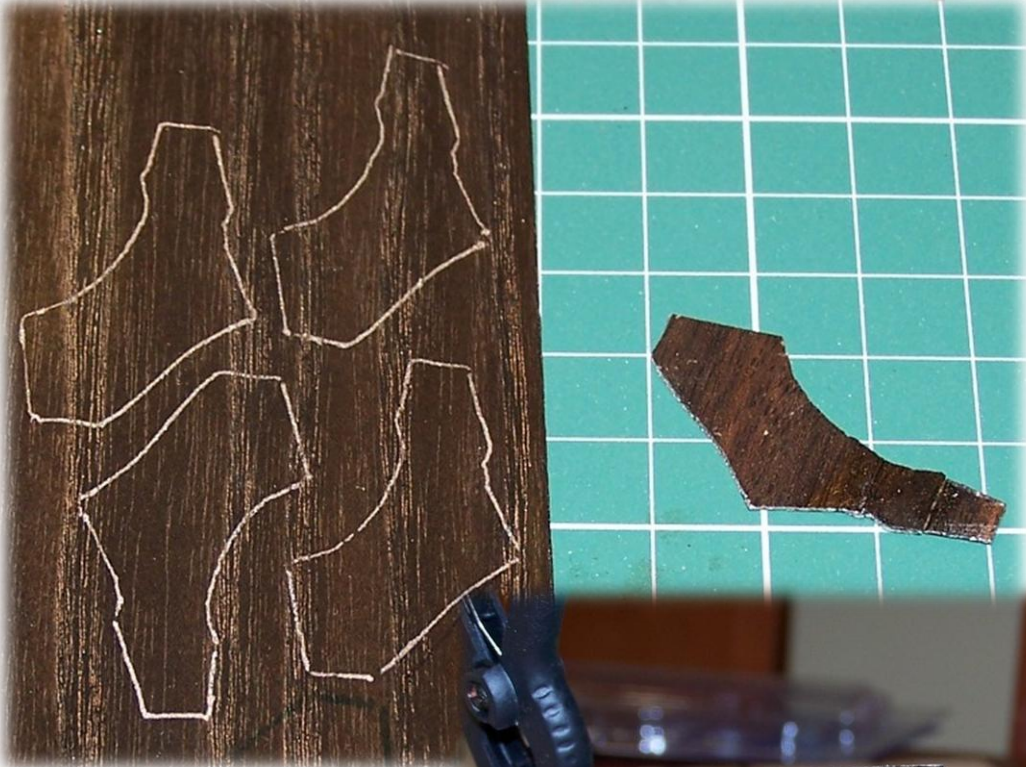
Este es el resultado de la prueba del forrado de los barraganetes con la galga.

Consejo, pues si lo forras antes de colocar las tracas del casco, mejor, trabajas mejor y vas más rápido.

Por lo demás, todo correcto, la galga te da un perfil correcto, pero tienes que colocarla de una forma un poco extraña por el poco espacio que tienes.

También me he dado cuenta, que más o menos el mismo perfil sirve para 4 cuadernas, eso quiere decir que tengo que buscar 4 veces más el perfil para finalizar con todos los barraganetes.

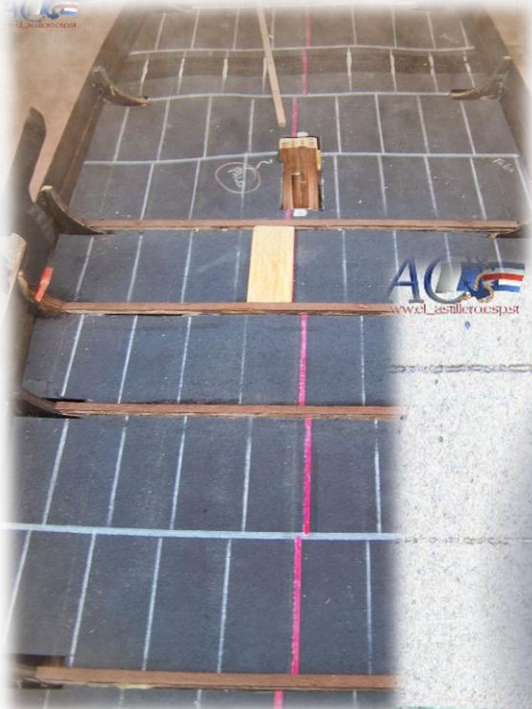




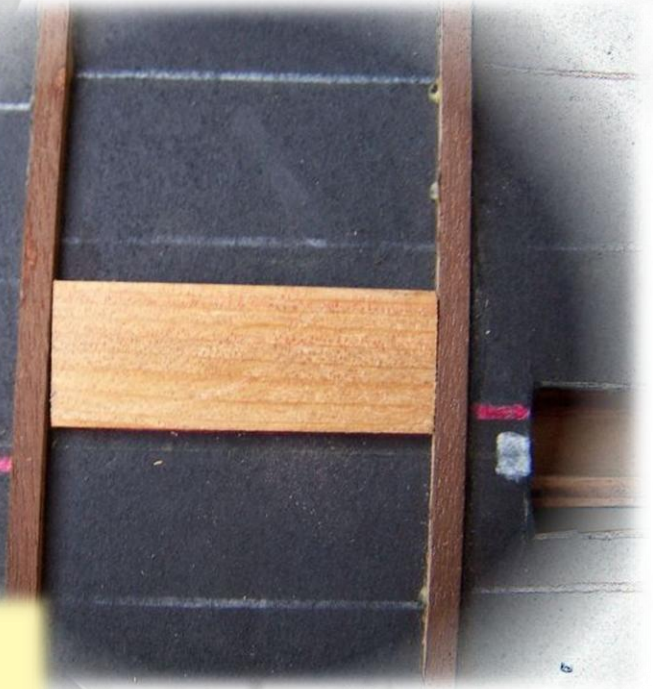
... Dejo un poco de margen por si acaso y para que pegue totalmente en los bordes, luego es cortar con el cutter quirúrgico la curva interior de los barraganetes.



Decir que la madera usada, es un regalo de mi amigo Luis Ramírez y son planchas de madera tintadas al color deseado. El tinte es el mismo que se usa para tinter la ropa y que se puede comprar fácilmente en las tiendas de los chinos.



Se comienza a realizar el entablado de la cubierta. Al final me decidí a realizarlo con pino brasileño en vez de roble, es un regalo del presidente de mi club de RC en Lloret, el Maestro Xavier Macia. Me decidí por esta madera ya que la veta es muy parecida al roble pero tiene unas tonalidades rojizas que le da un mejor contraste con el resto del casco, con el roble hubiera quedado bastante blanco.



En esta foto se ven todos los barraganetes realizados, uniéndolos con unas tracas de diferente color (nogal) que las tablillas del casco (pino de Brasil o Paraná).

También empecé a realizar la base donde va el palo de la vela, cuya forma tiene parecido a un pez.



Sigo colocando tablillas y a la vez lo estoy calafeteando con tiras de madera de sapelli. El colocar las tablillas al ser de diferentes medidas por pocas milésimas tengo que ir de una en una.





Al final ya he acabado las tablillas de la cubierta, he rematado a estribor y babor con unas pequeñas tracas para tapan los pequeños agujeros, he puesto unos clavos en cada traca transversal y he realizado los agujeros para los remos.

Rematé los huecos con un poco de serrín tintado de mismo color que el calafateado, Posteriormente ensucí un poco los laterales y zonas de "no paso" y lijé más las zonas de paso.

Tanto la cubierta como el casco lo he barnizado con barniz efecto cera.





Colocada la base del palo y también realizado el listón donde se apoyan los escudos.





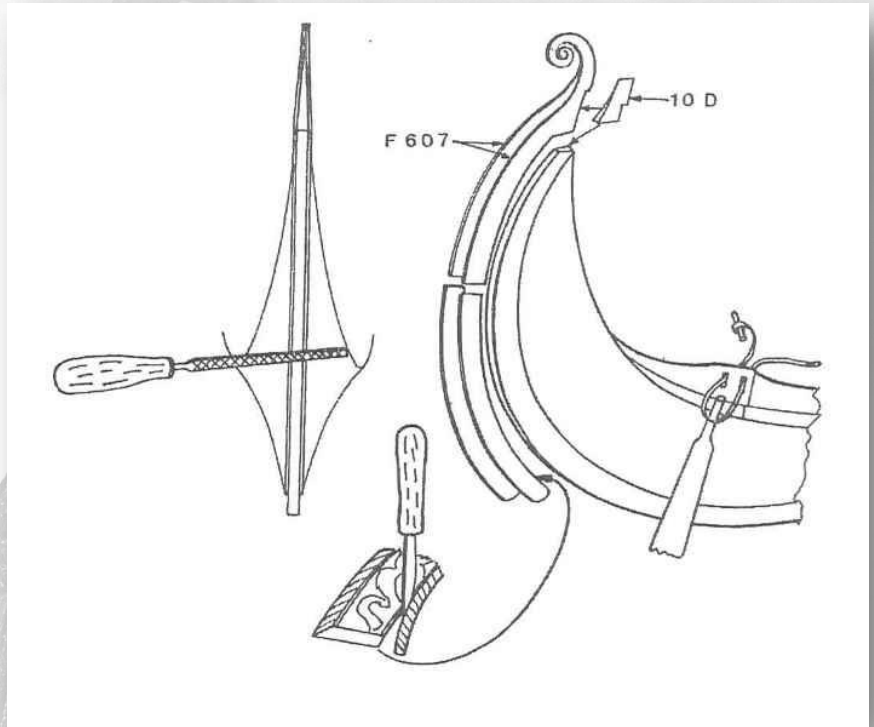
Siguiendo los consejos de Poul, forero australiano del foro Model Ships World empecé a reducir la zona de proa y popa donde van la roda y el codaste más de lo que indica las instrucciones (unos 2 mm por cada lado), al final como no me gustaba tampoco como quedaba, eliminé por completo esa parte del casco para poder colocar las piezas directamente. Estaba un poco nervioso de lo que podía pasar pero el resultado fue muy bueno.

Aún me faltaba enmasillar las zonas abiertas y posterior pintado con betún de Judea, pero el resultado tal como he dicho antes había sido fenomenal...



La diferencia entre lo que he realizado yo y lo que indica en las instrucciones del kit son considerables. Son las mismas medidas que el original, cada pieza es de 2 mm de grosor (en total 4 mm) y la quilla hace 5 mm.

Como se ve en el dibujo dicen que se lime hasta pillar una inclinación necesaria y ayudada por la misma pieza de plástico (que está inclinada). En la parte superior usan la pieza 10D que para el plástico irá muy bien pero para las piezas de madera dan muchos problemas, por ello la he eliminado esa pieza ya que con el corte que he realizado no es necesaria esta pieza.



Las siguientes fotos son el comienzo de la realización de la pala del timón y de los apoyos de los remos...





Acabado el timón con su respectiva pala. Esta pieza está realizada en 4 partes. La sujeción que tiene permite mover el timón ya que no está fijo.



Realizada la tira que sujeta el timón con el casco. En el kit viene un trozo de tira de cuero negro que no me gustaba para nada. Para ello he usado hilo de cáñamo, lo he pegado provisionalmente en una cinta de las que usan los pintores para no manchar (lo siento por la foto), de esa manera queda totalmente unidos los hilos sin ningún esfuerzo, posteriormente le he pasado un poco de cola blanca por encima y he retirado la cinta de pintor.





la he teñido un poco
para que no resalte
tanto...





RODA Y CODASTE

Otras de las piezas que vienen en kit de plástico es la roda y el codaste y por ello también me decidí a realizarlas en madera de roble, madera que usaban los vikingos para realizar sus barcos. Aunque las piezas suministradas en el kit venían bastante bien esculpidas al "estilo de Oseberg", estilo que he comentado al inicio de este libro, me quise poner la manta encima de la cabeza e intentar realizar este trabajo de fresado⁵.

Para ello seguí estos pasos...

Primero corté la pieza en madera, posteriormente le pegué una fotocopia de la roda y codaste original (la de plástico), para ello lo que hice primero fue escanear las piezas en una fotocopidora...



Usando una fresa cónica y otra recta de 0,8 de la dremmel he ido realizando el dibujo, para la roda con la cabeza de la serpiente y para el codaste la cola de la serpiente...

⁵ Gracias a la información recibida por parte de David "Bahamas_Diver" del foro Model Ship World puedo confirmar que el que compre ahora el kit de Billing Boats tendrá estas piezas en una plancha de madera.

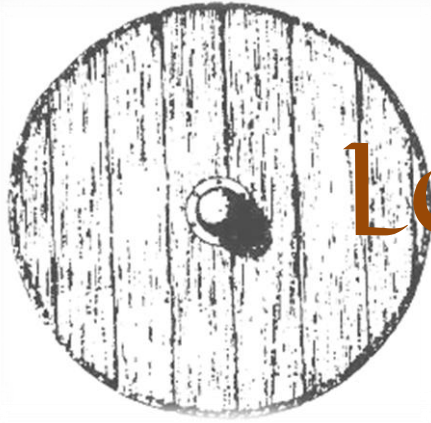


Posteriormente lo he tintado con nogal, pero al final lo rematé con betún de Judea para igualarlo con el resto del casco.





Acabada de colocar la roda y el codaste y las demás piezas que la componen.



Los escudos

Los escudos que vienen en el kit son de plástico y ya mi primera intención al iniciar este kit era que no pondría absolutamente nada de plástico y cambiarlo a madera de roble. El diámetro de los escudos también han variado ya que han pasado de 28 mm a 35 mm. He realizado los escudos (30 en total) de la siguiente forma para cada escudo...

Primero he cortado 7 tracas de 5 mm cada una para cada escudo y les he realizado con el cutter unas muescas de uso.



Luego ya pegadas las siete tracas he utilizado como base dos arandelas de 35 mm donde colocaba en medio tres escudos a la vez y lo sujetaba con un mini sargento.



Eliminaba las esquinas con la dremmel, usando para ello el soporte de la dremmel.



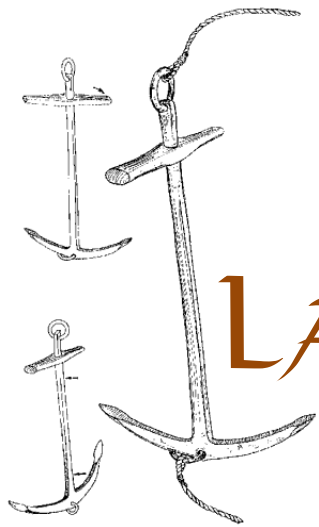
Para el centro del escudo he comprado tachuelas de sofá de 6,5 mm de diámetro y unas arandelas de 8 mm de diámetro, las he pavonado con superblue y las he pegado con loctite.





Lo de colocar unos clavos alrededor del escudo o una arandela realizada en estaño y pavonada con superblue no me gustó ya que quedaba muy recargado.





LA ANCLA

Una de las dudas que tenía de este barco, fue la ancla que llevaba este tipo de barco (en el kit no venía ninguna). Para ello solicité en el foro si alguien podría conseguir algún tipo de documentación para saber exactamente qué tipo de ancla llevaba, de madera o de hierro. El problema provenía de que por internet y en libros aparecían varios tipos de anclas, unas de madera y otras de hierro y la duda era considerable.



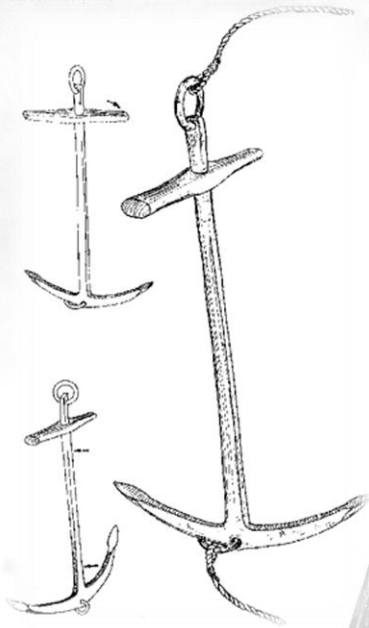
El primer forero que me dio una pista fue el amigo Jesús "Vasa" comunicando lo siguiente...

" Cerca de Estocolmo está la isla de "Birka", entre otras cosas hay un museo, con una embarcación pequeña, digamos cuatro metros de eslora, que era en la que los vikingos se movían entre islas. Es decir viajes cortos.

En el museo había dos vikingas construyendo una de estas barcas con las herramientas y el sistema de la época, el ancla que tenía esta barca era la de madera y piedra.

Mi opinión es que en barcos grandes no se usaría ese tipo de ancla tan rudimentaria, es decir yo descartaría ese tipo de ancla para un drakkar. Es mi opinión, he estado mirando en buscadores y vienen muchos enlaces de Birka, pero no he podido documentarla."

La siguiente pista ya era más clara y venía dada por el forero Edrach...



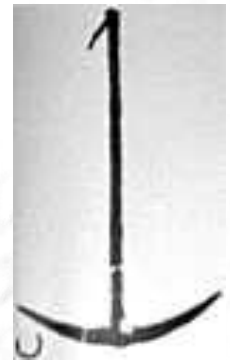
"Hay datos tanto de anclas metálicas como de combinados de madera y piedra. Entiendo que las primeras para barcos largos o pesados y las otras para naves más ligeras o modestas. Excavación en Dinamarca de una nave larga del siglo X. Ver quinta fotografía⁶

Una página divulgativa con los dos tipos de ancla⁷.

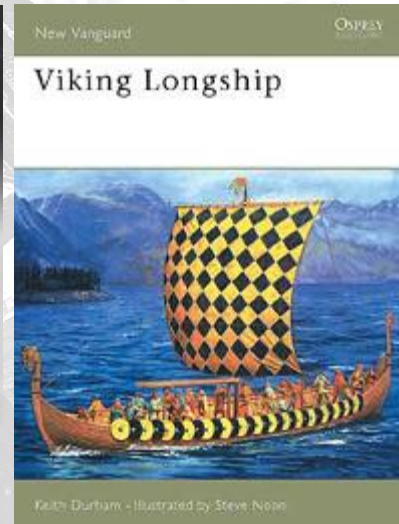
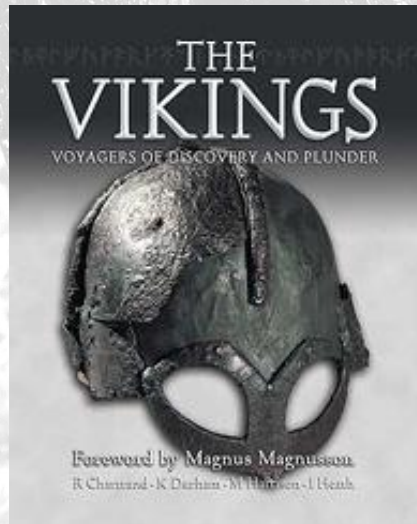
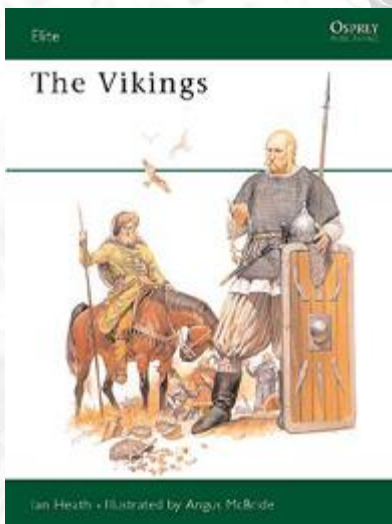
Algún detalle constructivo⁸"

Buscando por internet, me encontré con esta información...

Las anclas son generalmente hechas de piedra o hierro trincadas en un marco de madera. El ancla se muestra a la izquierda (de Dinamarca) es totalmente de hierro y es de aproximadamente 1,5 m (5FT) en el largo dimensión. Algunas de las más elaboradas las anclas que se han encontrado un uso obligado de hierro y mango de madera tienen anillos de hierro para el cable.



Que a la vez coincidía con la información sacada en los libros de Osprey.



⁶ <http://www.picturesofdenmark.com/ladbyskibet-vikingship-funen-denmark.html>

⁷ http://images.google.es/imgres?imgurl=http://www.regia.org/images/Tern03.gif&imgrefurl=http://www.regia.org/Ship_s2a.htm&usq=__wyakHzyd8H_2xFX1gsN92xX_plk=&h=500&w=300&sz=8&hl=es&start=63&um=1&tbnid=-foKYa5_2QmF7M:&tbnh=130&tbnw=78&prev=/images%3Fq%3Dviking%2Bship%2Banchor%26start%3D60%26ndsp%3D20%26um%3D1%26hl%3Des%26sa%3DN

⁸ <http://www.regia.org/Ships1.htm>

Y ya para rematar la faena, de nuevo Jesús "Vasa", gracias a un correo electrónico enviado al Sr. Jan Bill, profesor del cultura histórica de Oslo, éste comenta que estamos en lo cierto que la ancla era de hierro y nos entregaba unos fotos detallando el brazo de madera que llevaba este tipo de ancla. La caña de los brazos era cuadrada y atravesaba los brazos.



Comenzada la ancla. Es de madera, pero luego está pintada en negro oxido para imitar un ancla de hierro.



Al final no le voy a realizar el brazo de madera ya que en el museo no aparece con él.

Pintada en negro oxido se le ha espolvoreado azúcar para imitar el hierro viejo, posteriormente cuando ya está seca la pintura mediante la técnica del pincel seco se le ha pasado toques de color marrón oxido.

Para mi parecer tiene un efecto de hierro viejo (incluso oxidado) bastante bueno para haber sido realizada en madera.



LOS REMOS

En las tres primeras fotos os enseño como he preparado la pala de los remos a falta de lijado superficial, la señal de la pieza es para saber dónde empezar a eliminar con el cutter (también se puede utilizar una lija) la madera no necesaria, posterior tintado de nogal y última pasada con betún de Judea reducido.





Remate de los remos, aún falta limar un poco y pintarlos al igual que el resto de los remos.

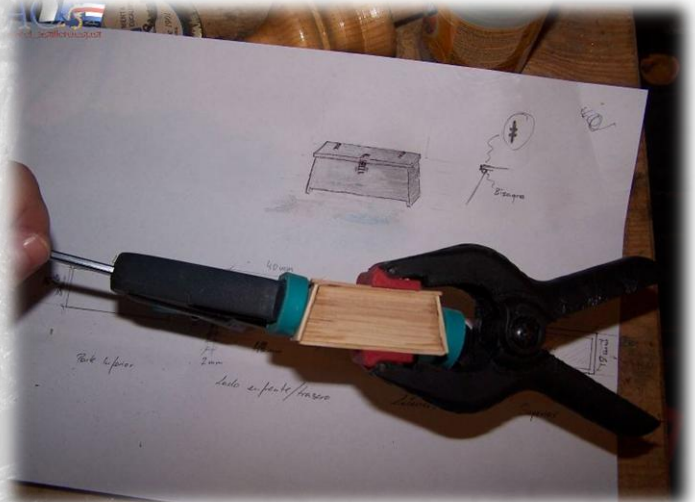
El remate ha sido realizado con los finales de los mondadientes, recortando el trozo necesario y posterior lijado para un buen acople en el remo.



LOS COFRES

Comienzo de los cofres donde iban sentados los vikingos para remar. Realizare solamente tres cofres. El boceto lo he realizado yo y está sacado de un libro donde se refleja estos cofres en este barco de Oseberg.

Están realizados en madera de roble y todo lo que se pondrá tanto de bisagras como de herrajes serán realizados en estaño y luego pavonados.



Acabados los cofres, las bisagras están realizadas con plancha de estaño de 0,5 mm de grosor y posteriormente pavonados para dar esa sensación de envejecido. Estuve a punto de realizar incluso los candados, pero me parecía bastante recargado.

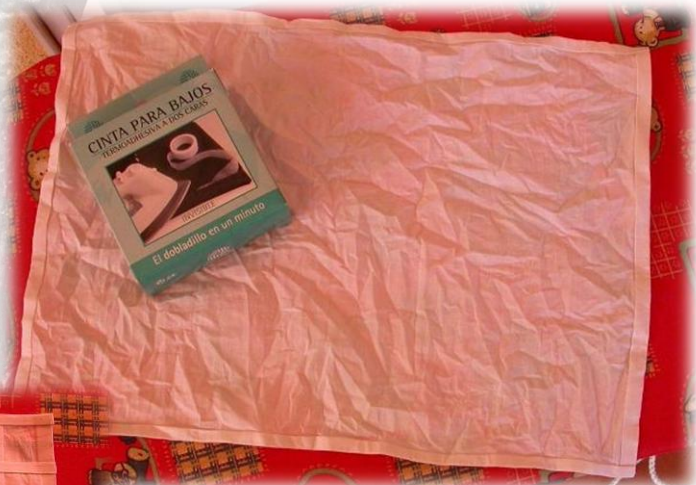
Posteriormente se han pintado con betún de Judea.





VELA VIKINGA

Vela rectangular de 25 cm de alto y 35 cm de ancho. La tela utilizada es de algodón. Para realizar las franjas se ha utilizado cintas para los bajos de los pantalones que se pega con la plancha, para los franjas verticales se han usado de 3 mm y para las horizontales de 5 mm.



Cuando ya están todas las franjas pegadas se cose por ambos lados para dar más fuerza y a la vez que tenga esas pequeñas arrugas...

Aquí se muestra ya cosida. Luego la he bañado durante 15 minutos con agua caliente (ojo si es de algodón la tela puede encoger) con poso de café como se ve en la segunda foto. Posteriormente ya seca vuelvo a repetir la operación pero esta vez adjunto al poso de café mi toque secreto, abono de tierra, para que pille ese color tan oscuro. Cuando ya está de nuevo seco la paso un poco por debajo del grifo para ir reduciendo la tonalidad al gusto del consumidor.



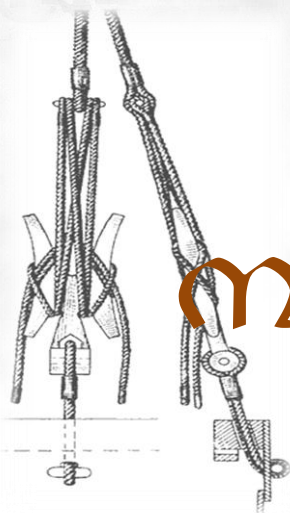
Ya están realizadas las relingas (cuerda regalada por Ricard de una red verdadera de pescadores) y los rizados de la vela (hilo de 0,25 mm de la casa Artesanía Latina).

He utilizado agua con una proporción de cola blanca en la vela para dar forma del empuje del viento sobre ella.

He repetido la operación tres veces hasta que ha quedado como a mi me interesaba.

Para realizar la forma he usado un cubo de la basura.





MANIOBRAS

En estas fotos os enseño como tintar los hilos o cuerdas en el color que deseemos, en este caso como son para el barco vikingo he usado nogalina o que es lo mismo extracto de nogal para tintarlo en un color marrón oscuro.

Se pone a hervir agua con un poco de sal para que coja mejor el color y cuando ya se tiene el agua bastante caliente se vierte la nogalina (o extracto de nogal) se va removiendo y se comprueba de vez en cuando como va quedando cuando veamos que el color ha cogido retiramos el hilo. La cantidad de nogalina depende del color deseado, cuanto más extracto pongamos, más oscuro nos saldrá.



Las cuerdas deben de estar dentro del agua alrededor de 20 minutos, removiendo continuamente, posteriormente en la misma olla con la cuerda dentro y debajo del grifo se le vierte agua templada hasta que esa agua salga totalmente limpia. Luego se deja secar la cuerda encima de unos papeles en una zona de sombra y de poco calor. Si todos estos pasos no se hacen tal como se ha indicado lo más seguro es que la cuerda pierda totalmente el color y tenga una tonalidad ocre o beig.

Otra cosa que tienes que tener en cuenta es la cantidad de agua que debes de poner (más o menos 1/2 litro por cada 15 o 20 gr de tinte) ya que si te pasas con el agua, cuando se seque tendrá una pérdida de color considerable. En mi caso ha sido así, pero es lo que yo quería, solo quería eliminar ese color blanco de hilo original.



Otra recomendación es de echar los polvos de tinte antes que la cuerda y remover mucho, cuando el tinte se ha diluido, entonces poner la cuerda. Esto lo digo porque si se pone primero la cuerda y posteriormente el tinte, quedarán grumos encima de algunas zonas de la cuerda que aunque se remueva, hará que en esas partes quede de una tonalidad mucho más fuerte que en otras.

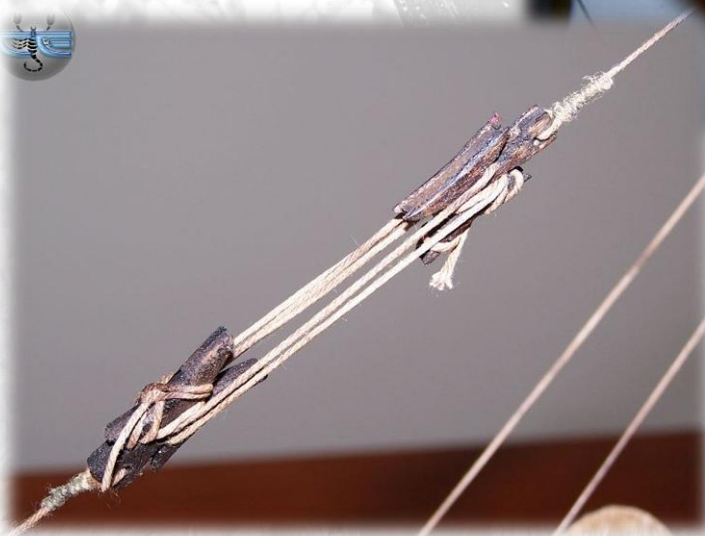
Otra versión es la de comprar tintes para la ropa que su uso es igual al que he comentado anteriormente, en este caso tienes que tener más control de la cantidad vertida ya que oscurece mucho.

En las fotos se refleja la diferencia entre el hilo original y el tintado.

Antes de colocar las cuerdas en sus respectivas maniobras, las paso por cera virgen tintada para eliminar los pelillos y para que quede mucho más tiesa la maniobra.



Maniobra que sujeta el palo mayor entre popa y proa. En su momento las piezas para realizar los cabos venían de plástico y yo las cambié por madera.





La siguiente maniobra es la de la dirección de la vela, según de donde se tire más girará hacia babor o a estribor.

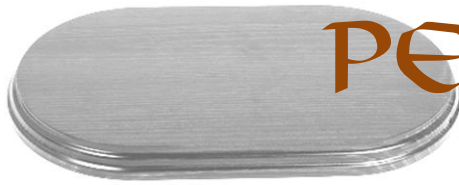


Maniobra de sujetar el palo mayor de estribor y babor. Esta maniobra se ha modificado totalmente del kit, ya que en el kit vienen unos cáncamos de acero para los cabos. Yo siguiendo las indicaciones de unos libros he realizado unas piezas en forma de "J" de madera para sujetar los cabos.





Y la última maniobra es la de sujetar la vela de popa a proa, tanto por estribor como a babor.



PEANA

Para ello he usado un vidrio de 30x30 con efecto espejo (como las gafas de sol), le he pegado con epoxi dos tubos niquelado donde le he realizado un corte de 6 mm para poder encajar la quilla. En la parte inferior he colocado fieltro para no rayar los muebles.

Los materiales usados son los siguientes:

- Pieza de 30x30 cm sacada de una muestra de obra a la que he usado un cepillo abrasivo de la dremmel en los laterales para matar la raya de las divisiones de capas que tiene este vidrio.

- 2 piezas de 4,5 cm de tubo niquelado del que se utiliza en las obras para colocar visto (no empotrado) en fontanería, no es de uso corriente pero se utiliza en casos de tubos vistos con presencia (por ejemplo un hospital que es de donde yo lo he sacado). Dentro de estos tubos le he colocado una pieza de plástico recortadas al tamaño necesario de las que se usa como tope en las puertas para tener más apoyo en el vidrio (comprado en los chinos, 2 piezas a 0,90 céntimos).

La unión de los tubos con el vidrio se ha realizado mediante epoxi dos componentes que van en dos jeringuillas unidas que luego se deben de mezclar (también comprada en los chinos, que además de barata, se seca muy rápidamente).

Más o menos es parecida a este epoxi que pongo en la foto...



A las dos piezas de tubo les he realizado un corte de 6x6 mm para poder encajar la quilla.

El precio no llega ni a 3 euros.



Este efecto de espejo queda muy bien ya que se puede ver el fondo del casco sin tener que levantar el barco.



Realizada la chapa con su nombre.

Está realizada mediante la técnica del láser en una pieza cerámica de gresite (o gres) de una muestra que he sacado de las obras que visito a controlar, mi trabajo me da muchas oportunidades para encontrar materiales para dar uso en nuestro hobby, posteriormente he pintado las letras con rotulador negro permanente.

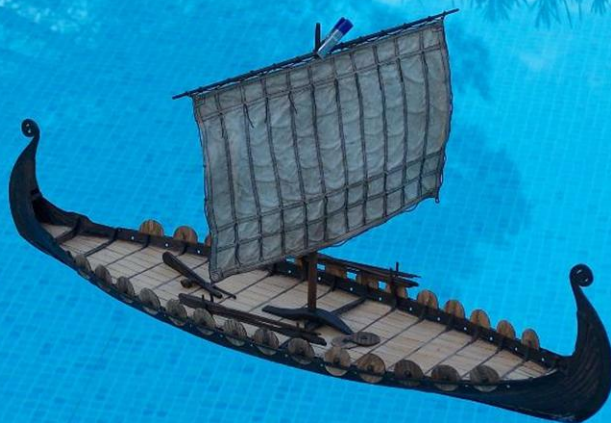




NAVEGANDO

Tenía muchas ganas de probar este barco en el agua para ver su estampa en ella, y antes de tapar la piscina hasta el próximo verano lo he realizado....

Tenía mis dudas si se hundiría, pero no fue así y encima con una pequeña brisa empezó a navegar con un porte señorial, este barco es muy bueno para realizarlo RC...



Después de pasar unos 10 minutos lo saqué y claro está había entrado agua dentro del casco que luego fue retirada rápidamente, pero mi ilusión no me la quitó nadie.

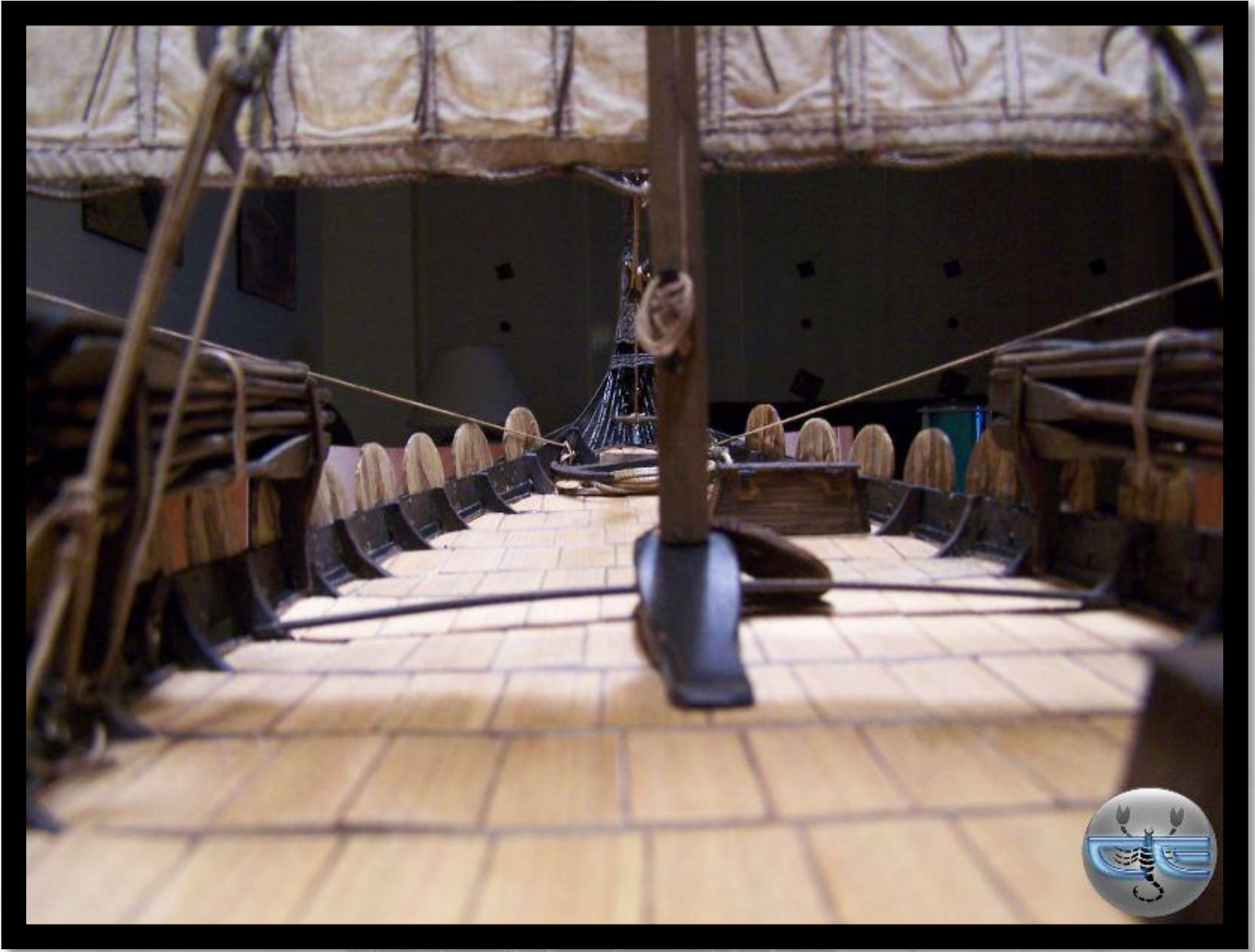




FOTOS FINALES







Y aquí mi hija Laura que ha querido salir en las fotos junto al Oseberg.



