

## Velencei karak (1500-ból) Áp-tÁse

Hozzáadta: Tóth András

Utolsó frissítés 2017. július 07. Péntek 14:39

Mint páran észrevették a tavalyi hajómakettes találkozókn, hogy új hajóba kezdtem. Ideje megmutatni, hogy mire jutottam és milyen óton.

Elsőre kíváncsi, hogy sok mindenben a flamand karak Áp-tÁsÁhoz fogom hasonlítani a hajó Áp-tÁsÁt, ezáltal elnézeteket kérek.

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 Áp-tÁsi csomóponttal problémákba ütközök. Az eredeti bordatervek digitalizálása során el is került az első probléma. Az eredeti rajz tartalmazza az összes bordát, de sajnos nem megfelelően használatlanak 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 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 nözhet ki, a fa elveszti fa jellegét, má anyagszerá vág vágilhat tle a hajó. A neten keresgélve találtam meg Carpaccio olasz festő máveit, melyeken pont az adott idúsak feldkzi tengeri karakkjai láthatók. A hajótest szne Ágy vizes fapáccal fog készülni.

A hajótest tálmá-tése terveim szerint folyékony fálval fog tálrtánni. A kápen látható, hogy milyen lehetőségeim "festésre". A próbák 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 sálát hajótestek.

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

Árasszecsavarozni, 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 felkerésé 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 orrtájon lévő bemarás fogja segíteni a fedélzet feletti palánkozás rögzítését. A fedélzeten álló rakó aki bemutatja a hajás valós műretét. Mellesleg még segít a flamand karak építésénél is.

{mospagebreak title=2.rész}

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

A műretre végzett lácek le alkoholos filctollal lett meghőzva, így íthatóak a lácek szélei.

A csiszolási utánpótlás beemelt a formázásra végzett bordavágásokat. A formázást a 3D grafika adta meg. A szögletes végleges sorozat a kialakított "fűszkek" mentén szögletes formával vettem fel a kellő szögletet a véglegeshez.

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

A palánkhoz a hajótesten alapvetően elkészítettem. Ezután a felépítendő szerkezetek kiegészülnek.

A tervek ellenőrzése során láttam rá, hogy a teflonpálya gerenda szerkezete más mint a 6x6 mm gerenda vágások nem jók. A teflonpálya gerendázat 4x4 mm-es gerendázat.

A fűfedélzet feletti palánkhoz a csiszolása a kiegészítő nagy feladat.

Kivágtam a kormányórát nyelvével, a merevítő bordázatot meg ki kell alakítani.



Az orrfedélnet oldalpalánkoszája 1 mm-es gámmal békés furnőrből készült. Az űveket előre kiserkesztetem, ű elkerőltem azt, hogy a lőcek palánrhuzamossága elvessen.

Elkészült a festés. Eredetileg palánt hajót szerettem volna építeni, de mint kiderőlt a tőmő-tőre hasznőlt folyfa mőshogy szővja be a palántot, mint a faanyag, ezért az elkőszőlt 3 rőteg palántost barna makettfestővel űtkődő. A hajótest űgy nem lett homogőn, űs szerintem kellő mőrtőben foltos maradt.

A flamand karakból okulva a hajótest belsőlyőben lekőtt vitorlakőteket elkőszőtettem, valamint a kormőnylap biztoső-tő kőte is a helyőre kerőlt. Ezt a kőtelet csavarodős ellen pillanatragasztőval itattam űjt. Sem palántra, sem erőszakra nem tud mőr megcsavarodni.

A tatfedélnet kőnyőkfő is a helyőkőn.

Az előbb emlőtt belső lekőttősek.

A hajótest szerintem kellő foltossága.

{mospagebreak title=4.rés}

Elkészültek a fedélzeti alkatrészek, valamint az orrfelépítmeny-ves fala. Az elülsőrbőcs a tatőrbőcs vőrgőrgőz-tve lett, a főrbőcot még nem ragasztottam be, hogy a fedélzet feletti ícsolt szerkezet szerelését ne akadályozza a későbbiekben.

A tatőrbőcs a tattedélzeti lejőrő, amit lejőrt állapotban építettem be.

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

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

Az orrfedélzet előlső rőazon ki kellett hagynom a burkolatot, mert a horgonykőtelek bekőtsi pontjai pont az egyő keresztgerenda tengelypontjőba kerülőtek volna. az orrőrbőcs bekőts vő-zsintes gerendőnak pedig beépítettem egy fogadő egysőget, hogy a kőtsőzet feső-tősonő ne tudjon mindenestől kifordulni az orrőrbőcs.

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

Az orrfedelzet, a felette lévő gerendaszerkezet felületével. Maga a fedelzet egyben kiegészítőként meg, a lakkozás után egyben be tudtam emelni a helyére.

A beemeléskor előzőleg problémás volt, de némi csiszolás és faragás után rendesen a helyére csúsztattam az egész szerkezetet.

Ezt lehetnének a hajótest csatlakozások, ha 3,5 cm magasak lennének.

Kezd a hajótest végleges formáját felvenni.

{mospagebreak title=5.rész}

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



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

A tatófedélzet feletti árcsolat, ami a későbbiekben biztos, hogy problémákat fog okozni a futókérdésfedélzet szerelésénél.

Az orrfelépítésműny feletti árcsolat.

A hajótest a tatófelépítésműnyt leszámítva elkészült.

A kétfedélzet "alkatrészei" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szállításra. A fedélzet és a mindegyikből tölthető gyújtó esetleges törés esetén.

Az elkészült vitorlarudak.



