

## 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 szeretnem elvetni, mert bár jál is nözhet ki, a fa elveszti fa jellegét, má»anyagszerá»vélíhat tle a hajó. A neten keresgélve találtam meg Carpaccio olasz festő má»veit, melyeken pont az adott idúsak feldkízi tengeri karakkjai láthatók. A hajótest sz-ne Á-gy vizes fapáccal fog készülni.

A hajótest tálmá-tése terveim szerint folyékony fával 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 végeredmény (felső sor kázzápsá), a 3 réteg májr tál sáttátnek bizonyult, bár a festményeken is elég sáttá hajótestek.

Következők az eddigi eredmény. Mint látható a menetes szíras hosszmerév-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 bordákra kell lennem. A fedélzet felkerése után a bordák kívárgásaiba kerálinek majd möre víz gott lecsiszolt bordák.

A hajtest a tavaly szeptemberi találkozás után megkapta a teljes burkolatot, a gerinc is a helyre került, csak még nincs beragasztva. Sokat kell még csiszolni addig.

Az orrúknál a bemaás fogja segé-teni a fedélzet feletti palánkóis rágz-tás. A fedélzeten áll rág aki bemutatja a hajás valóret. Mellesleg a segé-tett a flamand karak pá-tásn is.

{mospagebreak title=2.rés}

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

A möre víz gott cék le alkoholos filctollal lett megáza, így áthatás a cék lei.

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 gerendázata 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 megártó, a megártó beragasztott elemekből 3-3 darab lett kivágva.

Látható, hogy van mit csiszolni a testen. Példáért megírtam, és biztos, hogy megpártó új megártó ezzel feladattal.

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészít a test csiszolása, valamint felkerült a készletem látek és az alsóbb fedőzetek gerendái. A terv ellentétben a készült gerendák helyett a fedőzet felett beemelet plusz bordavég két részes szakaszokra állítottam be.

A készült gerendák beszerelése egy új megártó, hogy a lecsiszolt hajtestet kivágtam, és csak egy új megártó végigott alakot szét illesztettem be a lyukba, kellő kiállással, és a hajtest á-végre 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 látek a természetes hajlása adta meg végül a végleges h

A kormánylapot vasalása új megártó lemezből készült, gombostű szegezéssel. Mivel tapasztalatom szerint a pillanatragasztás nem ragasztja jól a új megártó, a kormánylapot hártsá el a kétoldalról új megártó lemezeket egy új megártó ragasztottam, illetve szegeltam a helyekre. Egy a készletem mozgatósnál nem fog tudni sárálni a vasal

Az orrfedélzet oldalpalánkoszárja 1 mm-es gázvezeték bűvös furnőrből készült. Az űveket előre kiserkesztetem, a elkerültem azt, hogy a látek párhuzamosa elvessen.

Elkészült a festés. Eredetileg pácolt hajót szerettem volna építeni, de mint kiderült a tőmésre használt folyófa máshogy szárvja be a pácolt, mint a faanyag, ezért az elkészült 3 rőteg pácolást barna makettfestéssel átkézd. A hajótest űgy nem lett homogén, űs szerintem kellő mőrtőben foltos maradt.

A flamand karakból okulva a hajótest belsőlyőben lekötött vitorlakötőteket elkészitettem, valamint a kormánylap biztosítás kötele is a helyőre került. Ezt a kötelet csavarodás ellen pillanatragasztással itattam űjt. Sem párráira, sem erőszakra nem tud májr megcsavarodni.

A tatfedélzet könyőkfőji is a helyőkőn.

Az előbb említett belső lekötősek.

A hajótest szerintem kellő foltosa.

{mospagebreak title=4.rés}

Elkészítétek a fedélzeti alkatrészek, valamint az orrfelépítő-nyíves fala. Az előírások a tartók és a tartókra való rögzítés miatt, a felépítést még nem ragasztottam be, hogy a fedélzet feletti ácsolt szerkezet szerelését ne akadályozza a későbbiekben.

A tartók és a tartófedélzeti lejárók, amit lejáró állapotban építettem be.

A fedélzeti csatlakozók és a víz-pumpák. A motoroknál odafigyeltem, hogy kezelhető magasságúaknak tényleg legyenek.

Az orrfelépítő-nyíves fala feladta a feladatot, később bontottam vissza, mire sikerült tényleg leírni. A horgonyok gerendája nem a tervek alapján készült, a korabeli festményekeken ez a leírásos rendszer van ábrázolva.

Az orrfelépítő előlétszerűen ki kellett hagynom a burkolatot, mert a horgonyok pontjai pont az egyik keresztgerenda tengelypontjába kerültek volna. az orrkéreg bekötésű víz-zsíntes gerendának pedig beépítettem egy fogadó egységet, hogy a felépítő fészék-táronál ne tudjon mindenestül kifordulni az orrkéreg.

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

Az orrfedőzet, a felette lévő gerendaszerkezet felépítésével. Maga a fedőzet egyben kiegészítőként meg, a lakkozás és lazító utána egyben be tudtam emelni a helyére.

A beemeléssel elkövetett problémák is voltak, de némi csiszolás és faragás után rendesen a helyére csúsztattam az egész szerkezetet.

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

Kezd a hajótest végleges formáját felvenni.

{mospagebreak title=5.rész}

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



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 futókérdőfedélzet szerelésénél.

Az orrfelépítésműny feletti árcsolat.

A hajótest a tatófelépítésműnyt leszámítva elkészült.

A kérdőfedélzet "alkatrészei" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szállításra. Át és mindegyikből tölthető gyártott esetleges árcs és esetre.

Az elkészült vitorlarudak.

Az illatkészítéssel szerelésénél nagyon figyelni kellett a kárpitek megfeszítésénél, hogy az árbócokba beépítve a készítmények, és a hajótesten lévő pontok ki ne szakadjanak.

Az illatkészítéssel feszítéssel lényegesen példájul a feszítés sorján szerelték ki a rágcsáló szagait.

Kezdd el a vitorlázat szerelését.

{mospagebreak title=6.rész}

és így elkészült a hajó.

