

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 vagyok, hogy sok mindenben a flamand karak Áp-tÁsÁhoz fogom hasonlítani a hajó Áp-tÁsÁt, ezáltal elnözt 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 Ápásból, elöre gondolkodtam, hogy milyen vágleges sznt kapjon a hajó. A festés szerelm elvetni, mert bár j 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 időszak feldkízi tengeri karakkjai láthatók. A hajótest szne Ágy vizes fapáccal fog készülni.

A hajótest tálmáse terveim szerint folyékony fálval fog tálrtánni. A kápen látható, hogy milyen lehetőségeim "festésre". A próbák során kiderült, hogy minimum 2 réteg pára van szükség a felületen, hogy ne legyen foltos a végeredmény (felső sor kézfápsámu), a 3 réteg májr tál sáltnak bizonyult, bár a festményeken is elég sáltnak hajótestek.

Kévetkezők 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-tásnál is.

{mospagebreak title=2.rés}

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

A möre víz gott lácek le alkoholos filctollal lett megáza, így áthatás a lácek szélei.

A csiszolási utánpótlás beemeltém a formázásra végzett bordaválokat. A formázást a 3D grafika adta meg. A szögletes végleges sorozat a kialakított "fűszkek" mentőn szögleteskörrel vettem fel a kellő szögletet a véglegeshez.

A bordaválokat beillesztésért a rekonstruált bordatervből kiválasztott sablonokkal csináltam, hogy jól álljanak a gerendákhoz.

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

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

A fűfedélzet feletti palánkhoz a csiszolása a kiegészítő nagy feladat.

Kiválasztam a kormányórát a nyílászáró, a merevítő bordázatot meg ki kell alakítani.

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

Előszőlt a festő. Eredetileg palcolt hajót szerettem volna őpőteni, de mint kiderőlt a tőmő-tőre hasznőlt folyfa mőshogy szővja be a palcot, mint a faanyag, ezőrt az előszőlt 3 rőteg palcolőst barna makettfestővel őtkődő. A hajőtest őgy nem lett homogőn, ős szerintem kellő mőrtőben foltos maradt.

A flamand karakból okulva a hajőtest belsőlyőben lekőttőtt vitorlakőteket előszőtettem, valamint a kormőnylap biztoső-tő kőte is a helyőre kerőlt. Ezt a kőtelet csavarodős ellen pillanatragasztőval itattam őjt. Sem palőra, sem erőszakra nem tud mőr megcsavarodni.

A tatfedézet kőnyőkfő is a helyőkőn.

Az előbb emlőtt belő lekőttősek.

A hajőtest szerintem kellő foltossága.

{mospagebreak title=4.rés}

Elkészültek a fedélzeti alkatrészek, valamint az orrfelépítmeny-ves fala. Az elülső rész a tatár rész végre
részletesebb lett, a fűrészt meg nem ragasztottam be, hogy a fedélzet feletti ácsolt szerkezet szerelését ne akadályozza
a későbbiekben.

A tatár rész a táfélzeti lejárás, amit lezárt állapotban építettem be.

A fedélzeti csatlakozás a víz-pumpák. A motorrel kapcsolatban odafigyeltem, hogy kezelhető magasságúaknak tényleg legyenek.

Az orrfelépítmeny-ves fala feladta a feladatot, később bontottam vissza, mire sikerült tényleg lezárítani. A horgonyok pontjai pont az egy
keresztgerenda tengelypontjába kerültek volna. az orr rész végre bekötött víz-zsíntes gerendának pedig beépítettem egy
fogadó egységet, hogy a felületet feszítéskor ne tudjon mindenestül kifordulni az orr rész.

Az orrfelület elülső részén ki kellett hagynom a burkolatot, mert a horgonyok pontjai pont az egy
keresztgerenda tengelypontjába kerültek volna. az orr rész végre bekötött víz-zsíntes gerendának pedig beépítettem egy
fogadó egységet, hogy a felületet feszítéskor ne tudjon mindenestül kifordulni az orr rész.

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

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

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

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

Kezd a hajlázást végleges formát adni.

{mospagebreak title=5.rész}

A fedőzetek 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. Általában a mindegyikből töltsd ki a gyártó esetleges útmutatóját.

Az elkészült vitorlarudak.

