

Velencei karak (1500-ból) Áp-tÁse

Hozzáadta: Török 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 elnézőst 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 adata 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 jál is nözhet ki, a fa elveszti fa jellegét, má anyagszerő vág vágilhat tőle a hajó. A neten keresgélve találtam meg Carpaccio olasz festő máveit, melyeken pont az adott időszak fődokkzi tengeri karakkjai láthatók. A hajótest szne Ágy vizes fapáccal fog készülni.

A hajótest tőmés terveim szerint folyékony fájval fog tőrtőni. A kőpen látható, hogy milyen lehetőségeim "festésre". A próbák során kiderült, hogy minimum 2 réteg pára van szükség a felületen, hogy ne legyen foltos a vágeredmény (felső sor kőzaps), a 3 réteg máj r tő sőtnek bizonyult, bár a festményeken is elég sőtő hajótestek.

Következők az eddigi eredmény. Mint látható a menetes szíras hosszmerő-tőst 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 kerélnek majd möretre vízgott és lecsiszolt bordák.

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 orrúkon át a betegség fogja segíteni a fedélzet feletti palánkhoz is ragasztást. A fedélzeten álló rakó aki bemutatja a hajás valószínűleg megretet. Mellesleg még segít a flamand karak építésénél is.

{mospagebreak title=2.rés}

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

A möretre vízgott cékek le alkoholos filctollal lett megáztatva, így átáztatva a cékek szélei.

A csiszolási utánpótlás beemelt a formázásra végzett bordavágásokat. A formázást a 3D grafika adta meg. A szögletes végleges sorozat a kialakított "fűszkek" mentén szögletesen készült fel a kért szögletes véglegeshez.

A bordavágások beillesztését a rekonstruált bordatervből kivágott 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 teflonpálya gerenda szerkezete más, a 6x6 mm gerenda vágások nem jók. A teflonpálya gerendázat 4x4 mm-es gerendázat.

A fűfedélzet feletti palánkhoz a csiszolása a készülő nagy feladat.

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

Minden most látható bordavég egység két db szinten formájára végigott gerenda lesz beragasztva. Az új egység végén a mágis megteremt, a mágis beragasztott elemekből 3-3 darab lett kivágva.

Látható, hogy van mit csiszolni a testen. Pár új új mágis rúszáram, és biztos, hogy még pár új új eltávolítással ezzel feladattal.

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészült a test csiszolása, valamint felkerült a két alsó fedőlapok az alsóbb fedőlapok gerendái. A tervellentétben a két gerendák helyett a fedőlap felett beemelet plusz bordavég két szakaszra állítottam be.

A két gerendák beszerelése úgy történt, hogy a lecsiszolt hajtestet kivágtam, és csak egy rövid mágis végigott alakot szeltem be a lyukba, kellő kiállással, és a hajtest á-végére csiszolt végekkel.

A tényleg a korábban látható illesztési hibákat sikerült kitámasztani, a dőrtárcsák terv szerinti elhelyezése okozott problémát, de végig gondolva a terv minőségét, a tárcsák a természetes hajlása adta meg végül a végleges h

A kormánylapot vasalása végül lemezből készült, gombostű szegezéssel. Mivel tapasztalatom szerint a pillanatragasztás nem ragasztja jól a végül készült, a kormánylapot hártsá a kétoldali új új lemezeket egy alig hajtogatva ragasztottam, illetve szeltem a helyekre. Egy a későbbi mozgásnál nem fog tudni szorítani a vasal

Az orrfedélzet oldalpalánkoszája 1 mm-es gumizált békák furnőrből készült. Az űveket előre kiserkesztetem, amelyek azt, hogy a lácek párhuzamosáig elvessen.

Elkészült a festés. Eredetileg pácolt hajót szerettem volna építeni, de mint kiderült a tőmésre használt folyófa máshogy szorult be a pácot, mint a faanyag, ezért az elkészült 3 réteg pácolást barna makettfestékkel átképeztem. A hajótest így nem lett homogén, és szerintem kellő mértékben foltos maradt.

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

A tatfedélzet kényelméért is a helyrekerélt.

Az előbb említett belső leköttések.

A hajótest szerintem kellő foltosáig.

{mospagebreak title=4.rés}

Elkészültek a fedélzeti alkatrészek, valamint az orrfelépítmeny ű-ves fala. Az elűrbűc űs a tatűrbűc vűc rűgzűtve lett, a fűrbűcot műg nem ragasztottam be, hogy a fedélzet feletti űcsolt szerkezet szerelűsűt ne akadűj a kűsűbbiekben.

A tatűrbűc űs a tattedélzeti leűrű, amit leűrt űllapotban űpűtettem be.

A fedélzeti csűrű űs a vű-zpumpűk. A műretűknűl odafigyeltem, hogy kezelhetű magassűgűaknak tű»njenek

Az orrfelűpűtműny ű-ves fala feladta a leckűt, kűtszer bontottam vissza, mire sikerűlt tű»rhetűre legűrtani. A horűtű gerendűja nem a tervek alapűjn kűszűűlt, a korabeli festműnyeken ez a lekűtűsi rendszer van űbrűzölva.

Az orrfedélzet elűűsű rűazűn ki kellett hagynom a burkolatot, mert a horgonykűtelek bekűtűsi pontjai pont az egyű keresztgerenda tengelypontűba kerűűtek volna. az orrűrbűc bekűtű vű-zsintes gerendűnak pedig beűpűtettem egy fogadű egysűget, hogy a kűtűzet feszű-tűsűnűl ne tudjon mindenestűl kifordulni az orrűrbűc.

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

Az orrfedőzet, a felette lévő gerendaszerkezet íveivel. Maga a fedőzet egyben kőlevegőn épült meg, a lakozási lazározás utján egyben be tudtam emelni a helyre.

A beemelős elöggő problémás volt, de némi csiszolás és faragás után rendesen a helyre csúszott az egység.

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

Kezd a hajótest végleges formáját ítélni.

{mospagebreak title=5.rész}

A fedőzetek feletti ícsolt szerkezetek, és a tat kabin berendezve.

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

A tatfedélzet feletti ájcsolat, ami a kabinokban biztos, hogy problémákat fog okozni a futókábelzet szerelésénél.

Az orrfelépítéskor feletti ájcsolat.

A hajótest a tatfelépítést leszámítva elkészült.

A kábelzet "alkatrészei" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szállításra. A kábelzetet a hajótestre mindegyikből töltsd be győrtve, esetleges törés esetén.

Az elkészült vitorlarudak.

