

Velencei karak (1500-ból) Áp-tÁse

Hozzáadta: Tárk 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 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 problémába 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 netes keresgélve találtam meg Carpaccio olasz festő má»veit, melyeken pont az adott időszak feldkízi tengeri karakkjai láthatók. A hajótest sz-ne Á-gy vizes fapccal fog készülni.

A hajótest tmmá-tse terveim szerint folyékony fíval fog títánni. 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 végeredmény (felső sor kézfáps), a 3 réteg már tól sítátnak bizonyult, bár a festményeken is elég sítátnak 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 bordavégekre különös tekintettel kell lennem. A fedézet felkerülése 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 fedézet feletti palánkozás rögzítését. A fedézetben álló rágó aki bemutatja a hajás valószínűleg műretet. Mellesleg még segít a flamand karak építésénél is.

{mospagebreak title=2.rés}

Elkészült a főfedézet. A fedézet 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 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 gerendázat 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 a májra megtartást, a májra beragasztatott elemekből 3-3 darab lett kivágva.

Látható, hogy van mit csiszolni a testen. Pár új részt májra rajszámtam, és biztos, hogy még pár új részt eltávolítok ezzel feladattal.

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészült a test csiszolása, valamint felkerültek a készletem lámpák és az alsóbb fedőlapok gerendái. A terv ellentétben a készült gerendák helyét a fedőlap felett beemelet plusz bordavég két új szakaszokra állítottam be.

A készült gerendák beszerelése egy új tartást, hogy a lecsiszolt hajtestet kivágtam, és csak egy rövid májra végigott alakot szeltem be a lyukba, kellően 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 lámpák a természetes hajlása adta meg végül a végleges h

A kormánylapot vasalása új társlemezbe készült, gombostű szegezéssel. Mivel tapasztalatom szerint a pillanatragasztás nem ragasztja jól a új társlemez, a kormánylapot hirtelen a kétoldali új társlemezeket egy alig hajtogatva ragasztottam, illetve szeltem a helyekre. Egy a készletem mozgatható nem fog tudni szorítani a vasal

Az orrfedélzet oldalpalánkoszája 1 mm-es gázzámmolt békák furnőrből készült. Az űveket előre kiserkesztetem, a elkerültem azt, hogy a lácek párhuzamosáig 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 makettfestővel 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 párrásra, sem erőszakra nem tud májr megcsavarodni.

A tatfedélzet könyőkfőji is a helyőkén.

Az előbb említett belső lekötősek.

A hajótest szerintem kellő foltossáig.

{mospagebreak title=4.rés}

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

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

A fedélzeti csűrű űs a vű-zpumpűk. A műretűknű 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 kűszűűt, 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-tűsűnű ne tudjon mindenestűl kifordulni az orrűrbűc.

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 lazítóval utána 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 láthatják a hajótest csatlakozásai, 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 tatkabin berendezése. Asztal, székek, asztalon álló lámpa, kard, tintatartó tollal, boroskupa és egy boroskancsó.

A tatkabin feletti árcsapat, ami a kabinokban biztos, hogy problémákat fog okozni a futókérdészet szerelésénél.

Az orrfelépítéskor feletti árcsapat.

A hajótest a tatkabinnyal leszámítva elkészült.

A kért "alkatrészek" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szállításra. Át és mindegyikből töltsd meg győrtől esetleges sérülésre.

Az elkészült vitorlarudak.

Az illatkészlet szerelése során nagyon figyelni kellett a kábeleket megfeszítésénél, hogy az ábrákba beépített fogók, és a hajótesten lévő pontok ki ne szakadjanak.

Az illatkészlet feszítésénél lényeges példaként a feszítés során szerelték ki a rágcsáló szaganyagot.

Kezdd el a vitorlázat szerelése.

{mospagebreak title=6.rés}

és így elkészült a hajó.

