

Velencei karak (1500-ból) Áp-tÁse

Hozzáadta: Tóth András
 2015. február 20. Péntek 13:56
 Utolsó frissítés 2016. május 13. Péntek 11:46

Mint páran észrevették a tavalyi hajásmakettes találkozásán, hogy Áj hajásba kezdtem. Ideje megmutatni, hogy mire jutottam Ás milyen Áton.

Elsőre kényelmes, hogy sok mindenben a flamand karak Áp-tÁsÁhoz fogom hasonlítani a hajás Áp-tÁsÁt, ezÁr elnőzÁst kérek.

Ezt a tervrajzot az oldalon találtam még valamikor. Némi kutatás után kiderült számomra, hogy az eredeti makett a madridi tengerészeti múzeumban található, Ás a tervrajzot az alapján rajzolták. Eddigi tapasztalataim alapján cÅlszerÅnek találtam a tervrajz teljes digitalizálását, nehogy a bordatervekkel, vagy egyb Áp-tÁsi csomóponttal problémákba tÁtközök. Az eredeti bordatervek digitalizálása során elÅ is került az elsÅ probléma. Az eredeti rajz tartalmazza az Ásszes bordát, de sajnos nem mÅrethelyesen, ezÁrt alapvetÅen használhatatlannak bizonyultak. A vonalrajz alapján Áj bordatervet kellett készítenem. A tÁbbit képekben.

Á

A madridi múzeum makettje

Az eredeti vitorlaterv

A vonalrajz, amely alapján elkészült az Áj bordaterv

Az eredeti hosszmetset. A vonalrajz a bordákat csak a fedélzet vonaláig mutatja, így a dőlékszögek magassági adatai ebből a rajzból kellett kiderítenni.

Az eredeti fedélzetterv és metszetek.

Az új bordaterv 3D grafikája. Így szoktam ellenőrizni az elkészült elemek pontoságát.

Okulva a flamand karakok építéséből, elgondolkodtam, hogy milyen végtelen szöveget kapjon a hajó. A festés szerelmét elvetni, mert bár jár is nézhet ki, a fa elvesztésénél jellegzetes, más anyagokból való felépítés a hajó. A neten keresgélve találtam meg Carpaccio olasz festő műveit, melyeken pont az adott időszak felépítészi tengeri karakjai láthatók. A hajótest színe így vizes fapáccal fog készülni.

A hajótest felépítését terveim szerint folyékony fájval fog tartani. A kőpen látható, hogy milyen lehetőségeim "festésre". A próbák során kiderült, hogy minimum 2 réteg páncra van szükség a felületen, hogy ne legyen foltos a végeredmény (felső sor készítés), a 3 réteg már tökéletesnek bizonyult, bár a festményeken is elég sűrűn hajótestek.

Követhetnek az eddigi eredmény. Mint látható a menetes szíras hosszmerő-től megtartottam, bár pepecs

Árasszezsavarozni, de biztos, hogy nem esik szét a víz, akár milyen terhelésnek is teszem ki.

A flamand karakkhoz képest, ennél a hajnál odafigyelek, hogy a hajtest belső oldala nem volt hájjalva, így a bordákra kell lennem. A fedélzet felkerése után a bordák kívárgásaiba kerélnek majd mörtre vágott cs 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 orrújon látható betegség fogja segíteni a fedélzet feletti palánkhoz és rögzítését. A fedélzeten álló rakó aki bemutatja a haját valószínűleg csiszolt. Mellesleg még segít a flamand karak építésénél is.

{mospagebreak title=2.rés}

Elkészít a fedélzet. A fedélzet alapját 0,5 mm vastag kartonlemez adja, arra lettek felragasztva a csövek.

A mörtre vágott csövek le alkoholos filctollal lett megázva, így láthatóak a csövek szélei.

A csiszolási utánpótlás beemeltém a formákra végzett bordavágásokat. A formákat a 3D grafika adta meg. A szögletes végleges sorozat a kialakított "fűzők" mentén szögletesen végigvittével vettem fel a kellő 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 tefelépítendő gerenda szerkezete más, a 6x6 mm gerenda vágások nem jók. A tefelépítendő gerendázat 4x4 mm-es gerendázat.

A fűzők feletti palánkhoz csiszolása a kiegészítő nagy feladat.

Kivágtam a kormányórát nyílászárókat, 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 el kell készíteni ezzel feladattal.

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészült a test csiszolása, valamint felkerültek a készletem lámpák és az alsóbb fedőlapok gerendái. A tervezésben a kész gerendák helyét a fedőlap felett beemelet plusz bordavég két részi szakaszokra állítottam be.

A kész gerendák beszerelése úgy történt, 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 dőlékszögek tervezési elhelyezése okozott problémát, de végig gondolva a tervezés megvalósítását, a lámpák a természetes hajlása adta meg végül a végleges hatást.

A kormánylapot vasalása végül lemezből készült, gombostűs szegezéssel. Mivel tapasztalatom szerint a pillanatragasztás nem ragasztja jól a végrészet, a kormánylapot hátsó oldalon a kétoldali vég lemezeket egy alig hajtogatva ragasztottam, illetve szeltem a helyekre. Egy a későbbi mozgásnál nem fog tudni sérülni a vasalás.

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

Elősző a festő. Eredetileg palancolt hajót szerettem volna őpő-teni, de mint kiderőlt a tőmő-tőre hasznőlt folyfa mőshogy sző-va be a palancot, mint a faanyag, ezőrt az elősző 3 rőteg palancost barna makettfestővel őtkődő. A hajőtest ő-gy nem lett homogőn, ős szerintem kellő mőrtőben foltos maradt.

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

A tatfedézet kőnyőkfő is a helyőkőn.

Az előbb emlő-tett belső lekőttősek.

A hajőtest szerintem kellő foltossőga.

{mospagebreak title=4.rés}

Elkészültek a fedélzeti alkatrészek, valamint az orrfelépítmeny ős ves fala. Az elülsőrbőc ős a tatőrbőc vőc rőgz-tve lett, a főrbőcot mőg nem ragasztottam be, hogy a fedélzet feletti őcsolt szerkezet szerelősőt ne akadályozza a kősbőbbiekben.

A tatőrbőc ős a tattedélzeti lejőrő, amit leőrt őllapotban őp-tettem be.

A fedélzeti csőrlő ős a vő-zpumpők. A mőretőknő odafigyeltem, hogy kezelhető magassőgőaknak tőnjenek.

Az orrfelépítmeny ős ves fala feladta a leckőt, kőtszer bontottam vissza, mire sikerőlt tőrhetőre legőrtani. A hőrkőttő gerendőja nem a tervek alapjőn kőszőlt, a korabeli festmőnyeken ez a lekőttősi rendszer van őbrőzölva.

Az orrfedélzet előlső rőcázőn ki kellett hagynom a burkolatot, mert a horgonykőtelek bekőttősi pontjai pont az egy keresztgerenda tengelypontjőba kerőltek volna. az orrőrbőc bekőttő vő-zsintes gerendőnak pedig beőp-tettem egy fogadő egysőget, hogy a kőttőzet feső-tősonő ne tudjon mindenestől kifordulni az orrőrbőc.

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

Az orrfedőzet, a felette lévő gerendaszerkezet alábaival. Maga a fedőzet egyben kőlapot épít meg, a lakkozás lazítórozás után egyben be tudtam emelni a helyére.

A beemelős elöggő probléma is volt, de némi csiszolás és faragás után rendesen a helyre csúszott az egész.

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

Kezd a hajótest végleges formát írtani.