

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 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 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 idúsak feldkízi tengeri karakkai láthatók. A hajótest sz-ne Á-gy vizes fapccal fog készülni.

A hajótest tmmá-tse terveim szerint folyékony fával fog ttránni. 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 sítá 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 fedélzet felkerése 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 látható betegség fogja segíteni a fedélzet feletti palánkhoz is rögzítését. A fedélzeten álló rakó aki bemutatja a hajás valós műretét. Mellesleg még segít a flamand karak építésénél is.

{mospagebreak title=2.rés}

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

A műretre végzett lácek le alkoholos filctollal lett megáztatva, így láthatóak a lácek 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 végigvittével vettem fel a kék szögletes a véglegeshez.

A bordavágások beillesztését a rekonstruált bordatervből kivágott sablonokkal csináltam, hogy jól álljanak a gerendák.

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 csiszolása a kiegészítő nagy feladat.

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

Minden most láthatás bordavég egység kiegészítő 2 db szintén formájra végzett gerenda lesz beragasztva. Az új egység végén a májra megtartó, a májra beragasztatott elemekből 3-3 darab lett kivágva.

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

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészít 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 kiegészítő szakaszokra állítottam be.

A kész gerendák beszerelése úgy történt, hogy a lecsiszolt hajtestet kivágtam, és csak egy rövid mágneses alakot illesztettem be a lyukba, kellő kiállással, és a hajtest átvétele csiszolt végével.

A tényleg a korábban látható illesztési hibákat sikerült kitámasztani, a dőlékszögek tervezési elhelyezése okozott problémát, de végig gondolva a tervezés, a lámpák a természetes hajlása adta meg végül a végleges h

A kormánylapot vasalása végén lemezből készült, gombostű szegezéssel. Mivel tapasztalatom szerint a pillanatragasztás nem ragasztja jól a végén, a kormánylapot hirtelen a kötőoldalon a végén lemezeket egy alig hajtogatva ragasztottam, illetve szegeltam a helyekre. Így a későbbi mozgásnál nem fog tudni sérülni a vasal

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 hajótest ő-gy nem lett homogőn, ős szerintem kellő mőrtőben foltos maradt.

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

A tatfedézet kőnyőkfő is a helyőkőn.

Az előbb emlőtt belő lekőttősek.

A hajótest szerintem kellő foltossőga.

{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 műretűknűl odafigyeltem, hogy kezelhetű magassűgűaknak tűnjenek.

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

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

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

Az orrfedelzet, a felette lévő gerendaszerkezet felépítésével. Maga a fedelzet egyben kiegészítőként meg, a lakkozás és lazító 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 lehetnének a hajótest csatlakozásai, ha 3,5 cm magasak lennének.

Kezdd a hajótest végleges formáját készíteni.

{mospagebreak title=5.rész}

A fedelzetek feletti csatlakozások, és a tat kabin berendezése.

A tatókabin berendezése. Asztal, székek, asztalon álló pohár, 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. A tatófedélzet szerelését követően a tatófedélzet gyártását esetleges későbbi esetekre.

Az elkészült vitorlarudak.

Az illés kábelzet szerelése során nagyon figyelni kellett a kábelek megfeszítésénél, hogy az árbócokba beépített fogók, és a hajótesten lévő pontok ki ne szakadjanak.

Az illés kábelzet feszítésénél ilyenkor például a feszítés során szerelték ki a rögzítő szégeket.

Kezdődhet a vitorlázat szerelése.

{mospagebreak title=6.rés}

és így elkészült a hajó.

