

Velencei karak (1500-ból) Áp-tÁse

Hozzáadta: Török András

Utolsó frissítés 2017. július 07. Péntek 14:39

Mint páran észrevették a tavalyi hajómakettes találkozókon, hogy jó hajóba kezdtem. Ideje megmutatni, hogy mire jutottam és milyen óton.

Előre kérem, 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 keverjek. Az eredeti bordatervek digitalizálása során el is került az első probléma. Az eredeti rajz tartalmazza az összes bordát, de sajnos nem megfelelően, ezért alapvetően használhatatlannak bizonyultak. A vonalrajz alapján jó 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 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 szne Ágy vizes fapccal 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 vágeredmény (felső sor kázápsá), a 3 réteg májr tál sáltnek bizonyult, bár a festményeken is elég sáltn hajótestek.

Kévetkezők az eddigi eredmény. Mint látható a menetes szíras hosszmerévást 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 orrúknál a bema és fogja segéteni a fedélzet feletti palánkozás rögzítését. A fedélzeten álló rakó aki bemutatja a hajás valószínűleg műretre tett 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 lácek.

A műretre végzett lácek le alkoholos filctollal lett megáztatva, így a bema 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 szögletes formával vettem fel a kért 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 mint a 6x6 mm gerenda vágások nem jók. A teflonpálya gerendázat 4x4 mm-es gerendázat.

A fűfedélzet feletti palánkhoz a csiszolása a kiegészítő nagy feladat.

Kivágtam a kormányórát nyílászárót, 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 palancolt hajót szerettem volna őpőteni, de mint kiderőlt a tőmő-tőre hasznőlt folyfa mőshogy szővja be a palancot, mint a faanyag, ezőrt az előszőlt 3 rőteg palancost barna makettfestővel őtkődő. A hajótest őgy nem lett homogőn, ős szerintem kellő mőrtőben foltos maradt.

A flamand karakból okulva a hajótest 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 tattedézet kőnyőkfő is a helyőkőn.

Az előbb emlőtt belő lekőttősek.

A hajótest szerintem kellő foltossága.

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

Az orrfedőzet, a felette lévő gerendaszerkezet alábaival. Maga a fedőzet egyben kábelvezető is, a lakkozás után utána egyben be tudtam emelni a helyére.

A beemeléskor előző problémák is voltak, de némi csiszolás és faragás után rendesen a helyére csúsztattam az egész szerkezetet.

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

Kezd a hajótest végleges formáját venni.

{mospagebreak title=5.rész}

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

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

A tati fedélzet feletti árcsola, ami a későbbiekben biztos, hogy problémákat fog okozni a futókérdés fedélzet szerelésénél.

Az orrfelépítésművelet feletti árcsola.

A hajótest a tati felépítésművelet után lesz álműveletre elkészítve.

A kétféle "alkatrészek" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szállításra. Általában a mindegyikből tálca gyártott esetleges árcsola esetére.

Az elkészült vitorlarudak.

