

Velencei karak (1500-ból) Áp-tÁse

Contributed by Tóth András

2017. July 07. Friday 14:39

Last Updated 2019. April 17. Wednesday 12:31

There are no translations available

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

Elsőre kijelítem, hogy sok mindenben a flamand karak Áp-tÁsÁhoz fogom hasonlítani a hajók Áp-tÁsÁt, ezáltal elnevezést 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 kerül az első probléma. Az eredeti rajz tartalmazza az összes bordát, de sajnos nem megfelelően használhatatlannak bizonyultak. A vonalrajz alapján én bordatervet kellett készítenem. A tőbbi képekben.

Á

A madridi múzeum makettje

Az eredeti vitorlaterv

A vonalrajz, amely alapján elkészült az én 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 metsetek.

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

Okulva a flamand karakó építéséből, elgondolkodtam, hogy milyen végeles szöveget kapjon a hajó. A festés szerelmét elvetni, mert bár jól 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 felépítésű tengeri karakói 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-tést megtartottam, bár pepecs

Árnysszecsavarozni, 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 kerálek majd möretre 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 orrújonlathatás bemaás fogja segé-teni a fedélzet feletti palánkózás rágz-tását. A fedélzeten áll rág aki bemutatja a hajás valás mótét. Mellesleg a segé-tett a flamand karak pá-tásánál is.

{mospagebreak title=2.rés}

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

A möretre végzett ícekle alkoholos filctollal lett megáza, így íthatás a ícek szélei.

A csiszolás után beemeltem a formákra vágott bordavégeket. A formájukat a 3D grafika adta meg. A szögre vágás során a kialakított "fészek" mentén szögmaróval vettem fel a kellő szöget a vágáshoz.

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

A palánkzás a hajásteren 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 gerendázata 4x4 mm-es gerendázat.

A fedélzet feletti palánkzás csiszolása a követendő nagy feladat.

Kivágtam a kormányórát nyálkásít, 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. Pérsrít mágis ríszáintam, és biztos, hogy még pár rít eltáítákkal ezzel feladattal.

{mospagebreak title=3.rés}

Elkészít a test csiszolása, valamint felkeríttek a készlsű lácek és az alsóbb fedőzetek gerendái. A terv ellentétben a készg gerendák helyét a fedőzet felett beemelet plusz bordavég kétztti szakaszokra állítottam b

A készg gerendák beszerése úgy történt, hogy a lecsiszolt hajtestet kivágtam, és csak egy rövid mágis végigott alakrészt illesztettem be a lyukba, kellő kiállással, és a hajtest á-vére csiszolt végekkel.

A ténél a korábban látható illesztési hibákat sikerült kitáimá-teni, a drzslácek terv szerinti elhelyezése okozott problémát, de végig gondolva a terv minőséget, a lácek a természetes hajlása adta meg végül a végleges h

A kormánylapát vasalása végterőz lemezből készült, gombost» szegezéssel. Mivel tapasztalatom szerint a pillanatragasztás nem ragasztja jól a végterőzre, a kormánylapát hűtsé elő a kétoldalról jól látható lemezeket egy aláj hajtogatva ragasztottam, illetve szeltem a helykre. Egy a későbbi mozgásnál nem fog tudni sérülni a vasa

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

Elkészült a festés. Eredetileg pácolt hajót szerettem volna építeni, de mint kiderőlt a tőmő-tőre hasznőlt folyófa mőshogy szővja be a pácolt, mint a faanyag, ezért az elkőszőlt 3 rőteg pácolőst barna makettfestővel őtkődő. A hajótest őgy nem lett homogőn, ős szerintem kellő mőrtőben foltos maradt.

A flamand karakból okulva a hajótest belsőlyőben lekőtt vitorlakőteket elkőszőtettem, valamint a kormőnylap biztoső-tő kőte is a helyőre kerőlt. Ezt a kőtelet csavarodős ellen pillanatragasztőval itattam őjt. Sem párhőra, sem erőszakra nem tud mőjr megcsavarodni.

A tattedézet kőnyőkfő is a helyőkőn.

Az előbb emlőtt belő lekőttősek.

A hajótest szerintem kellő foltossága.

{mospagebreak title=4.rés}

Elkészítétek 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 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 leűt, kűtszer bontottam vissza, mire sikerűlt tűrhetűre legűrtani. A horűtű gerendűja nem a tervek alapűjn kűszűt, a korabeli festműnyeken ez a lekűtűsi rendszer van űbrűzölva.

Az orrfedélzet elűsű 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.

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 kőlelőn épít meg, a lakkozás lazítórozás után egyben be tudtam emelni a helyére.

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

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

Kezd a hajtest végleges formát íteni.

{mospagebreak title=5.rész}

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

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

A tatófedélzet feletti árcsapat, ami a későbbiekben biztos, hogy problémákat fog okozni a futóképtelenség szerelésekor.

Az orrfelépítésművelet feletti árcsapat.

A hajótest a tatófelépítésművelet után lesz ártóan elkészítve.

A kétfelzet "alkatrészei" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szállításra és a mindegyikből tölthető gyártó esetleges árcsapatra.

Az elkészült vitorlarudak.

Az illatkészítéssel szerelésénél soránnyomon figyelni kellett a kábeleket megfeszítésénél, hogy az ábrákba beépített fogók, és a hajótesten lévő pontok ki ne szakadjanak.

Az illatkészítéssel feszítésénél lényegesen példaként a feszítés során szerelték ki a rágcsálószaganyagokat.

Kezddhet a vitorlázat szerelésénél.

{mospagebreak title=6.rés}

és az elkészült a hajó.

