

# Velencei karakk (1500-ból) Áp-tÁse

Contributed by Török 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 hajásmakettes találkozóán, hogy j hajásba kezdtem. Ideje megmutatni, hogy mire jutottam és milyen óton.

Elsőre kijelítem, hogy sok mindenben a flamand karakk Áp-tÁsÁhoz fogom hasonlítani a hajás Áp-tÁsÁt, ezÁr elnázÁst 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 j bordatervet kellett készítenem. A tőbbi képekben.

Á

A madridi múzeum makettje

Az eredeti vitorlaterv

A vonalrajz, amely alapján elkészült az j bordaterv

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

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 végtelenes szöveget kapjon a hajó. A festés szerelmét elvetni, mert bár jól is nézhet ki, a fa elvesztésénél jellegesebb, máris anyagszerűvé válhat a hajó. A neten keresgélve találtam meg Carpaccio olasz festő műveit, melyeken pont az adott időszak felfedezett tengeri karakjai láthatók. A hajótest színe így vizes fapáccal fog készülni.

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

Követhetnek az eddigi eredmény. Mint látható a menetes szíjas 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 kell lennem. A fedélzet felkerése után a bordák kívárgásaiba kerálinek majd műretre vízgőz 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 vízgőz lecsiszolt lácek le alkoholos filctollal lett megáztatva, így 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 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 hajtesten alapvetően elcsúszhat. Ezután a felépítő-tervek szerkezetei kiegészülnek.

A tervek ellenőrzése során láttam rá, hogy a tefelépítő-terv gerenda szerkezete más, a 6x6 mm gerenda végek nem jók. A tatabbista gerendázata 4x4 mm-es gerendázat.

A fedélzet feletti palánkzás csiszolása a következő nagy feladat.

Kivágtam a kormányór nyálkáját, a merevítő bordázatot meg ki kell alakítani.



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 palánt hajó szerettem volna őpő-teni, de mint kiderőlt a tőmő-tőre hasznőlt folyfa mőshogy sző-va be a palánt, mint a faanyag, ezőrt az elősző 3 rőteg palántst barna makettfestővel őtkődő. A hajótest ő-gy nem lett homogőn, ős szerintem kellő mőrtőben foltos maradt.

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

A tatfedézet kőnyőkfő is a helyőkőn.

Az előbb emlőtt belső lekőttősek.

A hajótest szerintem kellő foltossőga.

{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 leűrű, 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, kűszer bontottam vissza, mire sikerűlt tűrhetűre legűrtani. A horűtű gerendűja nem a tervek alapűjn kűszűűt, a korabeli festműnyeken ez a leűtűsi 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-tűsűnűl ne tudjon mindenestűl kifordulni az orrűrbűc.

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

Az orrfedőzet, a felette lévő gerendaszerkezet felépítésével. Maga a fedőzet egyben kiegészítőként meg, a lakkozás után utána egyben be tudtam emelni a helyére.

A beemelés elölgő problémás volt, de némi csiszolás és faragás után rendesen a helyére csúsztattam az egész szerkezetet.

Ezt lehetnének a hajlázások, ha 3,5 cm magasak lennének.

Kezd a hajlázást végleges formát adni.

{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 futóképes tatófedélzet szerelésénél.

Az orrfelépítésművelet feletti árcsapat.

A hajótest a tatófelépítésművelet után lesz ártóan elkészítve.

A kétféle "alkatrészek" csiszolva, polírozva és lakkozva. Készen áll a szállításra és a mindegyikből tetszőlegesen lehet rendelni.

Az elkészült vitorlarudak.



