

Με αφορμή την παραίνεση του φίλου Βαγγέλη στην 1^η έκθεση που κάναμε και ενός φίλου πρόσφατα, άρχισα να ξεσκονίζω τα κιτάπια μου για να μαζέψω όσα πιο πολλά στοιχεία που να βοηθάνε στην κατασκευή της λάφτας. Παιδεύτηκα αρκετά αλλά πιστεύω πως αυτά που βρήκα δεν είναι και λίγα τελικά. Η αλήθεια είναι πως θα είναι μια καλή ευκαιρία να θυμηθώ και γω λεπτομέρειες μιας και έχουν περάσει ήδη 6 χρόνια από την κατασκευή. Πριν ξεκινήσω την περιγραφή θα ήθελα να ξεκαθαρίσω δυο σημεία:

Η μέθοδος και η τεχνική που χρησιμοποίησα είναι βασικά αυτή που έμαθα από τα σεμινάρια που είχα κάνει στον όμιλο ελληνικών τεχνών με κάποιες δικές μου προσαρμογές. Ως μέθοδος δεν ισχυρίζομαι ούτε ότι είναι η σωστή ούτε η μοναδική αλλά αυτή που εγώ χρησιμοποίησα για την κατασκευή του οργάνου που έφερα και στην έκθεση. Σαν καλούπι μπορώ να πω ότι είναι μια λάφτα με κλίμακα μικρότερη απ'ότι συνήθως (60 εκ.) και μικρό σκάφος. Ο όλος σχεδιασμός βασίστηκε σε πρότυπη λάφτα που είχε κατασκευάσει ο δάσκαλος μου στον όμιλο ο Φώτης ο Λουρίδας) το καλούπι της που στην ουσία αντέγραψα.

Για πιο εύκολη ανάγνωση και κατανόηση του κειμένου θα προσπαθήσω να το χωρίσω θεματικά σε παραγράφους/κεφάλαια που θα πλαισιωθούν από αντίστοιχο υλικό (κατά κύριο λόγο σκαριφήματα από το σχεδιασμό και την καταγραφή λεπτομεριών χειρόγραφα). Δυστυχώς το φωτογραφικό υλικό από την κατασκευή είναι ελάχιστο αλλά ελπίζω το τελικό αποτέλεσμα να είναι κατανοητό και χρήσιμο. Ας αρχίσουμε λοιπόν:

1. Εισαγωγή- κατασκευή του καλουπιού.

Το σκάφος της λάφτας καο όχι μόνο ακολουθεί την τεχνοτροπία του ουτιού. Με βάση αυτήν τη λογική το σκάφος της προκύπτει από την περιστροφή της επιφάνειας του ήμισυ της του πρόσθιας όψης του σκάφους. Δηλαδή εάν έχεις αντιγράψει το σχήμα ενός καπακιού μπορείς να φτιάξεις εύκολα το καλούπι του. Με τον τρόπο αυτό έφτιαξα και εγώ το καλούπι της λάφτας μου. Στο σχήμα 1 φαίνεται η κάτοψη του σκάφους. Το σχήμα χωρίστηκε στην μέση (αξονικά κατά μήκος). Για την κατασκευή του καλουπιού χωρίζουμε την μισή επιφάνεια με κάθετες στον άξονα ανά τόση απόσταση όσο και το πάχος των σανίδων που έχουμε. Με τον διαβήτη σχεδιάζουμε κυκλικούς δίσκους διαμέτρου όση και το μέγιστο ύψος που προκύπτει από το σχέδιο μας. Οι κυκλικοί δίσκοι κολλούνται διατηρώντας πάντα τον άξονα και προκύπτει ένα καλούπι με σκάλες (βλέπε σχήμα 2 –πλάγια όψη). Από κει και πέρα η διαδικασία είναι γνωστή και έχει αναφερθεί πολλές φορές και εδώ στο φορουμ. Η βασική αρχή για να διατηρήσουμε το σχήμα το σκάφους που σχεδιάσαμε είναι ότι σε κάθε κυκλικό δίσκο κρατάμε το μέγιστο ύψος απείραχτο και κατεβάζουμε το άλλο ύψος στο μέγιστο του επόμενου κυκλικού δίσκου. Στη δικιά μου περίπτωση χρησιμοποιώ πριόνι για τα χοντρά και μια καλή χοντρή ράσπα που έχω για πιο λεπτομερή μορφοποίηση. Μετά με γυαλόχαρτα ομαλοποιείς και λειαίνεις το καλούπι. Ένα σημείο που θέλω να αναφέρω είναι πως το δικό μου καλούπι έγινε συμπαγές. Με αντίστοιχη μικρή προσαρμογή θα μπορούσε να γίνει κούφιο αλλά πιστεύω πως τα συμπαγή καλούπια παρά το βάρος τους είναι πιο καλά. Μια βασική λεπτομέρεια/διαφορά με το καλούπι του μπουζουκιού είναι πως πρέπει να αφήσεις μια υποδοχή στο καλούπι για να μπει ο πίσω τάκος. Ο πίσω τάκος μορφοποιείται και σχηματοποιείται πάνω στο καλούπι αφού στηριχθεί με βίδα πάνω στο βασικό κορμό του καλουπιού. Πάνω στο καλούπι μορφοποιείται και μπροστά τάκος. Μια σκέψη πάνω σε αυτό σημείο είναι πως με ένα παρόμοιο τρόπο μπορεί να γίνει και το μπουζούκι μιας και μου δίνει την αίσθηση ότι προσφέρει καλύτερη συναρμογή των ντουγγών και αντοχή την ώρα που θα σφίγγει η κολλάντζα. Θα το δοκιμάσω κάποια στιγμή στο μέλλον. Θα ήθελα να επισημάνω κάτι ακόμα σχετικά με τα καλούπια. Με τον τρόπο αυτό όπως είπαμε φτιάχνεται και το ούτι (συμμετρικό σκάφος κυκλικής διατομής οι φέτες). Μια σκέψη για επόμενες κατασκευές είναι να χρησιμοποιήσω το καλούπι αυτής τη λάφτας μια και είναι αρκετά μικρό για την κατασκευή μιας μπουζουκομάνας με κάποια τροποποίηση θέβαια (σχήμα 3). Ανήκει και αυτό στα μεγαλεπίβολα μελλοντικά μου σχέδια.

2. Κατασκευή του σκάφους - Αρμολογία στο καλούπι.

Οι ντούγιες σχηματοποιούνται με την γνωστή μέθοδο (δεν επεκτείνονται γιατί έτσι τελικά θα πρέπει να γράψω βιβλίο). Μιας και το σκάφος είναι συμμετρικό μπορούμε να γυρίσουμε το σύνολο των ντουγών και να τις ταιράξουμε πάνω στο καλούπι. Για να μην κολλάνε οι ντούγες πάνω στο καλούπι, χρησιμοποιώ υγρό απορρυπαντικό πιάτων με το οποίο αλείβω το καλούπι όλο. Το αφήνω μια δυο μέρες να στεγνώσει γιατί βάζω μπόλικο. Προτιμήστε με άρωμα λεμόνι για να μυρίζει όμορφα όταν δουλεύετε. Θέλει προσοχή να μην λερώσουμε τους δυο τάκους γιατί αλλιώς δεν θα κολλήσουν οι ντούγιες γεγονός που έχει ολέθρια αποτελέσματα. Την τεχνική με το υγρό απορρυπαντικών πιάτων θα την χαρακτηρίσα πολύ καλή μιας και την χρησιμοποιώ πάντα και ποτέ δεν μου έχει κολλήσει σκάφος σε καλούπι (μπουζούκι λαούτο, μπαγλαμά) που έχω φτιάξει. Κολλώντας τις ντούγες η βίδα που στηρίζει το πίσω τάκο πιθανόν να καλυφθεί. Αφαιρούμε το κομμάτι που έχει καλυφθεί με ντούγες στο σχήμα της βίδας ούτως ώστε να ξεβιδώσουμε την βίδα να ελευθερωθεί ο τάκος και να βγεί το σκάφος από το καλούπι. Σε αυτό ακριβώς το σημείο είναι που μπαίνουν τα όμορφα διακοσμητικά που βλέπουμε στα ούτια και στις λάφτες. Τελειώνοντας με το σκάφος πρέπει να αναφέρουμε ότι φέρει εσωτερικό παραπέτι από κελεμπέκι 2χιλιοστά πάχος εσωτερικά γύρω γύρω για να πατήσουνε πάνω τα καμάρια και το καπάκι. Το σκάφος δέθηκε εσωτερικά με γάζα και ντύθηκε με βελουτέ χαρτί. Βλέπε σχετική φωτογραφία.

3. Καπάκι – Οπλισμός καμαριών

Ας ξεκινήσουμε την περιγραφή ενός τμήματος που με την τεχνική που ακολουθήθηκε πιθανά να εγείρει αρκετές διαφωνίες και θέματα συζητήσεων. Πάμε:

Καπάκι: Το καπάκι που χρησιμοποιήθηκε ήταν έλατο με την γνωστή τακτική των δυο κομματιών (δεν επεκτείνονται περισσότερο είναι ήδη γνωστά). Αφού κεντραρίστηκε η γραμμή συμμετρίας (ένωση) του καπακιού με τον άξονα συμμετρίας του σκάφους, σχεδιάστηκε το σχήμα του σκάφους πάνω του, οι θέσεις της τρύπας και καμαριών και ενισχυτικών βάσει του σχεδίου. Ο αριθμός των καμαριών προέκυψε από αντιγραφή υπάρχοντος οργάνου. Οι ακριβείς θέσεις των καμαριών τοποθετήθηκαν με βάση την τεχνική να μην πέφτουν πάνω σε αρμονικές. Έχουνε γίνει αρκετές κουβέντες για αυτό το θέμα σε αυτό το φόρουμ αλλά και στο ρεμπέτικο φόρουμ. Δεν μπορώ να το στηρίξω επιστημονικά αλλά έτσι μου είχε πει όταν ξεκίνησα ότι πρέπει να γίνεται και την ακολουθώ πιστά. Τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης τεχνικής (και στα δικά μου όργανα αλλά και του δασκάλου μου) με έχουν ικανοποιήσει για αυτό και συνεχίζω να την χρησιμοποιώ σε όλες μου τις κατασκευές. Το πάχος των καμαριών ήταν 6-8 χιλ. και με ύψος 10-12 χιλ. (ανάλογα με το μήκος τους οι μεγαλύτερες διαστάσεις για τα μακρύτερα καμάρια). Ακριβείς διαστάσεις δεν έχω μετρήσει γιατί πάντα μου αρέσει να δουλεύω με το μάτι και να το μορφοποιώ μέχρι εκεί που μου δίνει την αίσθηση ότι αντέχει. Η μορφοποίηση των καμαριών έγινε με τον κλασικό τρόπο που γίνεται και στα μπουζούκια (δεν επεκτείνονται περισσότερο ούτε και εδώ). Όπως φαίνεται στα σχετικά σχέδια, το τελευταίο καμάρι μετακινήθηκε σε σχέση με το αρχικό σχέδιο.

Άλλο ένα σημείο τριβής και διαφωνιών.: Τα καμάρια είναι από φλαμούρι και όχι από έλατο που δουλεύουν όλοι. Τη χρήση του φλαμουριού την έμαθα από τον δάσκαλο μου που το χρησιμοποιεί σε όλα του σχεδόν τα όργανα και την ακολουθώ πιστά μιας και μου έδωσε καλά αποτελέσματα. Το μοναδικό όργανο που έβαλα έλατο ήταν ένας μπαγλαμάς που όμως δεν μου έδωσε αυτό που ήθελα και δεν ξαναχρησιμοποίησα έλατο. Το πάχος του καπακιού ήταν περί τα 3 χιλιοστά και κατέβηκε με τριβείο (εκτιμώ γύρω στα 2 χιλ.). Το καπάκι καμπυλώθηκε με τη βοήθεια των καμαριών για μεγαλύτερη αντοχή. Η διαφορά ύψους από την μέση στη άκρη του μεγαλύτερου καμαριού υπολογίστηκε περί τα δύο χιλιοστά. Τελικά κατέληξα ότι για το συγκεκριμένο πλάτος ήταν πολύ. Σε επόμενα όργανα επέλεξα να την μειώσω.

Ροδάντζα: Είναι το μοναδικό μέρος το οποίο κατασκευάστηκε με χρήση συνθετικού υλικού. Πάνω σε καπλαμά κελεμπέκι 2 χιλ. κολλήθηκε με κυανοακρυλική ασετόπαστα απομίμηση φίλντισι (1,5 χιλ πάχος αν δεν κάνω λάθος). Κόπηκε τετράγωνο κομμάτι το οποίο εσωτερικά μορφοποιήθηκε όπως το σχήμα και προέκυψε η ροδάντζα. Οι διαστάσεις του τετραγώνου ήταν τέτοιες ώστε να χωρέσει σφηνωτά ανάμεσα στα δύο καμάρια. Για να είμαστε πιο ακριβείς πρώτα κολλήθηκε το ένα καμάρι, μετά η ροδάντζα και μετά το άλλο. Μικρό κομμάτι με υλικό από το ίδιο το καπάκι (έλατο) και με τα νερά παράλληλα στα νερά του καπακιού κολλήθηκε στο σημείο κάτω από τον καβαλάρη όπως φαίνεται στο σχέδιο. Όλες του οι ακμές στρογγυλεύτηκαν τρίβοντας. Για καλύτερη ενίσχυση του καπακιού στο σημείο του καβαλάρη χρησιμοποιήθηκε μικρά καμάρια στο ύψος του καβαλάρη (βλέπε σχέδιο). Έχω την άισηση ότι κάπου υπάρχει μια φωτογραφία μάλλον η μοναδική από την κατασκευή στην οποία φαίνεται το πίσω μέρος του καπακιού και ο οπλισμός καθαρά αλλά έχουν περάσει 6-7 χρόνια από την κατασκευή και 2-3 φορμάτ του σκληρού, έτσι δεν είμαι σίγουρος που είναι. Αν την βρω κάποια στιγμή θα την ανεβάσω. Ένα ακόμα σημείο αναφοράς είναι ότι όπως και στο ούτι το καπάκι δεν λουστράρεται.

Καβαλάρης: Ο καβαλάρης αρχικά σχεδιάστηκε να γίνει από έβενο. Λόγω κακών υπολογισμών στο σχεδιασμό προέκυψε αρκετά ψηλός με συνέπεια να μη μου βγαίνει το ύψος με ένα μονοκόμματο κομμάτι εβένου που είχα διαθέσιμο (από ταστιέρες) και έτσι αναγκάστηκα να κολλήσω δυο κομμάτια. Ενώ έγινε όμορφος όταν τον κόλλησα μετά από λίγο με την τάση των χορδών τα δυο κομμάτια δεν άντεξαν την πίεση και ξεκόλλησαν. Έτσι υποχρεώθηκα να ξεκολλήσω το κομμάτι που είχε μείνει στο κολλημένο στο καπάκι με συνέπεια να τραυματιστεί το καπάκι. Κατασκεύασα καινούργιο καβαλάρη στο ίδιο σχέδιο αλλά ελάχιστα μεγαλύτερο (πιο χοντροκομμένο δυστυχώς) ούτως ώστε να καλύψει τις γκλέντζες που είχαν ξεκολλήσει. Αυτή την φορά χρησιμοποιήθηκε συμπαγής και μονοκόμματος παλίσανδρος. Λόγω του σχεδιαστικού λάθους ο καβαλάρης βγήκε ψηλός και φοβούμενος το ότι το μεγάλο του βάρος θα “μούγκαινε” το καπάκι κατασκεύασα και δεύτερο ελαφρύτερο από καρυδιά αλλά μου φάνηκε πολύ μαλακός και ακατάλληλος οπότε και δεν χρησιμοποιήθηκε τελικά. Στο κόλλημα του καβαλάρη (και την 1^η αλλά και την 2^η φορά) χρησιμοποιήθηκε όχι οι γνωστοί σφικτήρες όπως γίνεται τυπικά στις κιθάρες μιας και λόγω της ροδάντζας αυτό δεν ήταν εφικτό αλλά λάστιχα. (Παρένθεση: Τα λάστιχα είναι από τα πιο πρακτικά “εργαλεία” φτηνά και βολικά για σφίξιμο μη επίπεδων επιφανειών. Η ασκούμενη δύναμη μπορεί να είναι πολύ μεγάλη. Τα χρησιμοποιώ κατά κόρον στην κόλληση του καπακιού στο σκάφος. Επίσης κολλάει πολύ καλά καπλαμά σε μη επίπεδη επιφάνεια –π.χ. κυλινδρική, μια εφαρμογή σε κάτι κανούργιο που ετοιμάζω και ελπίζω πριν την έκθεση να είναι έτοιμο. Τα λάστιχα είναι σαμπρέλας από ποδήλατο ή μηχανάκι για να δουλεύονται πιο εύκολα. Έχουν κοπεί λωρίδες κατά μήκος. Του αυτοκινήτου είναι πιο φαρδιές και βγάζουν πιο πολλές λωρίδες, είναι όμως πιο σκληρές και δυσκολεύουν περισσότερο στο τέντωμα. Φτηνή λύση. Κάθε φορά που πάω στον ποδηλατάδικο για τα παιδιά παίρνω αυτές που πετάει μετά την αλλαγή και στοκάρω.) Λόγω της πολύ ισχυρής πίεσης το κόλλημα ήταν πολύ καλό και αυτή την φορά αλλά δυστυχώς τώρα το καπάκι βούλιαξε στο σημείο του καβαλάρη αρκετά και δεν επανήλθε ποτέ. Συνέπεια αυτού ήταν να απαιτείται ακόμα μεγαλύτερο ύψος καβαλάρη και έτσι αναγκάστηκα να χρησιμοποιήσω διαφορετικό δέσιμο των χορδών από αυτό που τυπικά χρησιμοποιείται στις λάφτες και τα ούτια. Ξεφεύγει από το παραδοσικό αλλά ο ήχος δεν επηρεάστηκε καθόλου και παίζει μια χαρά. Στο πάνω μέρος που ακουμπάνε οι χορδές στον καβαλάρη έβαλα μια λωρίδα έβενο που είναι πιο σκληρός για να μην τρώγεται ο παλίσανδρος. Θα μπορούσε να μπει και κόκκαλο αλλά η επιλογή ήταν με κριτήρια αισθητικής και το μαύρο του έβενο μου άρεσε περισσότερο.

Οι παραπάνω ατέλειες ίσως να διορθωθούν σε κάποια μελλοντική επισκευή εφόσον το πάρω απόφαση να ξεκινήσω ξανά να παίζω λάφτα μιας και προς το παρόν την έχω στην ντουλάπα.

Διακοσμητικά Φιλέτα-Κριτίκια-Πεναριά: Αφού κολλήθηκε το καπάκι, με το ρούτερ καθαρίστηκαν οι ακμές του καπακιού και έγινε η υποδοχή για τα περιφερειακά διακοσμητικά. Η επιλογή μου ήταν να χρησιμοποιηθούν παραδοσιακά χαρακτηριστικά και έτσι έβαλα κριτίκια. Τα κριτίκια κατασκευάστηκαν από λωρίδες έβενου και κελεμπεκιού. Είναι απαραίτητο να τριφτούν όλες οι πλευρές από κάθε λωρίδα πριν από το κόψιμο σε κομματάκια για να σβηστούν τυχόν σημάδια από την κορδέλα, να επιτεδοποιηθούν και να γίνουν κάθετες οι πλευρές. Το επιλεγμένο φάρδος και πάχος ήταν λίγο μεγαλύτερο από το αυλάκι που έσκαψε το ρούτερ με συνέπεια να προεξέχουν προς τα πάνω και προς τα έξω. Τα έφερα στο επίπεδο του καπακιού και του σκάφους μετά το κόλλημα με λίμα ή περιστροφικό τριβείο (με προσοχή - όχι πολύ χοντρό γυαλόχαρτο και σε χαμηλές στροφές – έχω πάθει ζημιά μια φορά). Οι λωρίδες κόβονται σε γωνία 45 μοιρών. Στην ένωση με το καπάκι χρησιμοποιήθηκε τριπλό φιλέτο από καπλαμά μαύρο-λευκό. Τα τρία φιλέτα τα περνάω συνήθως όλα μαζί κα στερεώνω με καρφίτσες. Αφού στεγνώσουν τα φιλέτα ξύνουμε και τρίβουμε τις επιφάνειες να στρώσουν τυχόν ανωμαλίες από τις κόλλες και περνάμε βάζοντας κόλλα πριν τα κριτίκια ένα ένα. Σταθεροποιούμε το κάθε κομμάτι που κολλάμε με χαρτοταινία όσο πιο σφιχτά γίνεται. Αφού τελειώσει η μία πλευρά (ξεκινάμε από το ύψος του μάνικου και καταλήγουμε στην μέση του καπακιού στην ένωση) πιάνουμε την άλλη κρατώντας την αντίστοιχη φορά. Στο σημείο της ένωσης τροποποιούμε τα κριτίκια (αν τυχόν χρειάζεται) βάζοντας κάποιο μεγαλύτερο ή μικρότερο που να δίνει το αισθητικό αποτέλεσμα που θέλουμε. Αφού τελειώσουμε τα κολλήματα σφίγγουμε με λάστιχα ούτως ώστε να πετύχουμε πιο καλή εφαρμογή. Θέλει προσοχή να κολλήσουμε γρήγορα και η χαρτοταινία να είναι σφιχτά κολλημένη γιατί υπάρχει περίπτωση να γλιστρήσουν τα κριτίκια. Όταν στεγνώσουν οι κόλλες, στοκάρουμε τα κενά τρίβουμε και είμαστε έτοιμοι.

Η πεναριά είναι καπλαμάς μαύρος κολλημένος (με titebond) μετά τα χοντρά τριψίματα του καπακιού. Ο ίδιος καπλαμάς χρησιμοποιήθηκε για διακόσμηση στο σκάφος στην ένωση με το μάνικο αλλά και στον πίσω τάκο.

Βρήκα λίγο χρόνο και συνεχίζω

4. Μάνικο.

Το μάνικο κατασκευάστηκε από μία κόντρα δρυός (παλιό και κατάξερο) στο κέντρο και εξωτερικά φλαμούρι. Η δρυς δεν είναι συνηθισμένο ξύλο στην οργανοποιία αλλά μιας και οι απαιτήσεις σε αυτό το όργανο δεν είναι μεγάλες (μικρό μήκος μπράτσου, ναύλον χορδές και συγκριτικά μικρή κλίμακα - 60εκ) τελικά το χρησιμοποίησα και πήγε μια χαρά. Το βρήκα από ένα παλιό πάτωμα (υπολογίζω πάνω από 25-30 χρόνια) που είχαν ξηλώσει. Είχα μαζέψει αρκετά κομμάτια για χρήση και νομίζω ότι έχω μερικά ακόμα κρατημένα. Το μάνικο ενώθηκε με την κλασσική χελιδονοουρά στον τάκο. Δεν χρησιμοποιώ ρούτερ για το μόρσο και όλα γίνονται στο χέρι. Γίνεται το ταίριαγμα και δίνονται οι κλίσεις που πρέπει. Εκεί ήτανε που μου ξέφυγε και έδωσα πιο μεγάλη κλίση από ότι έπρεπε με συνέπεια ο καβαλάρης να γίνει ψηλός. Συνήθως δίνω λίγο αβάντζο (δεν ταιριάζω ακριβώς το μόρσο) και αφήνω κάποια κενά που μου δίνουν την δυνατότητα να σηκώσω, να καταβάσω ή να στρέψω λίγο το μάνικο για να πάρει την κλίση που θέλει. Τα κενά αυτά κλείνουν με μπόλικη κόλλα και σφήνες από οδοντογλύφιδες (μπαίνουν σφήνωτά) και σταθεροποιούν το μάνικο. Οι κατάλληλες οδοντογλύφιδες για την δουλειά αυτή είναι αυτές από σκλήρό

ξύλο (οξιά μάλλον) με κυκλική διατομή. Αφού κολλήσει το μάνικο μορφοποιείται στο τελικό του σχήμα. Αφού κολληθεί και το καράολο (αναλυτικά παρακάτω) γίνεται και το ντύσιμο του μάνικου.

Για το ντύσιμο του μάνικου χρησιμοποιήθηκε το ίδιο υλικό με το σκάφος (γαλλική καρυδιά με μαύρο φιλέτο ανάμεσα). Από τις ίδιες ντούγιες κόβονται στενά (σε πλάτος) κομμάτια ίσα με το μήκος του μάνικου που θέλουμε να ντύσουμε. Το πλάτος ήταν γύρω στα 5 χιλιοστά και το πάχος 2-3 χιλιοστά. Οι λεπτές αυτές ντούγιες ταιριάζονται μια προς μία στο μάνικο. Η διατομή τους είναι τραπέζιο (πιο στενές στο κάτω μέρος και πιο φαρδιές στο επάνω) ούτως ώστε να εφαρμόζει η μία με την άλλη ακριβώς. Η μορφοποίηση της ντούγας (σε τραπέζιο) έγινε με τη χρήση ροκανιού και γυαλόχαρτου. Για ακόμα καλύτερη εφαρμογή της ντούγας στο μάνικο στα καμπύλα σημεία, επιπεδοποιείται το μάνικο στο πλάτος της κάτω βάσης του τραπέζιου πριν την κόλληση. Για να γίνει πιο κατανοητό φανταστείτε ότι η διατομή του μάνικου θα πρέπει να είναι τεθλασμένη και όχι καμπύλη γραμμή. Εννοείται πως πριν ξεκινήσουμε το ντύσιμο του μάνικου έχουμε χωρίσει την διατομή στο επιθυμητό πλάτος ντουγών για να βγούνε ακριβώς ο αριθμός που θέλουμε. Αφού στεγνώσε καλά, ξύστηκε και μορφοποιήθηκε η εξωτερική πλευρά των ντουγών ώστε να ομαλοποιηθεί και να σχηματιστεί η επιθυμητή καμπύλη.

5. Καράολο

Το καράολο αποτελείται από δύο βασικά μέρη που σχηματίζουν τις εξωτερικές πλευρές του καράολου. Το πάνω μέρος εφαρμόζεται στο μορφοποιημένο μάνικο (κάτω από την ταστιέρα). Παρατηρείστε τα σχετικά σχέδια που επεξηγούν ακριβώς και δίνουν και τις διατάσεις. Η λάφτα έχει 7 χορδές και οι τρύπες για τα κλειδιά είναι επίσης επτά και διαμπερείς. Το ξετρύπημα θέλει πολύ προσοχή μιας τα πλαϊνά του καράολου δεν είναι παράλληλα αλλά όλες οι τρύπες πρέπει να είναι παράλληλες και σε ίση απόσταση μεταξύ τους. Μια καλή ιδέα είναι να γίνει το τρύπημα στα κέντρα πριν το κόλλημα με λεπτό τρυπανάκι για οδηγό και μετά αφού κολληθεί να γίνει ξετρύπημα με μεγάλο τρυπάνι. Τα κλειδιά που χρησιμοποιούνται είναι βιολιού (εγώ έβαλα εβένινα αλλά έχει και φθηνότερα από παλίσανδρο ή άλλα υλικά). Για να μπορεί να σφίγγει το κλειδί είναι πιο στενό στην ακρή και φαρδαίνει προς την λαβή. Κάποια κλειδιά δεν έχουν αυτήν την κλίση και πρέπει η κλίση στο κλειδί να γίνει με ειδική ξύστρα. Αντίστοιχη κλίση πρέπει να έχει και η τρύπα που θα εφαρμοστεί το κλειδί. Αυτή η δεύτερη κλίση γίνεται με αλεζουάρ. Η ξύστρα και το αλεζουάρ έχουν ένα υψηλό κόστος (πάνω από εκατό ευρώ αν θυμάμαι καλά) για αυτό και δεν τα αγόρασα. Δανείστηκα μόνο αλεζουάρ για το όργανο μου αφού τα κλειδιά που είχα αγοράσει ήταν έτοιμα με κλίση και αφού δεν ήταν στα σχέδια μου να φτιάχνω τέτοια όργανα. Για να μην τα σκάμε αβέρτα στα εξιδικευμένα καταστήματα οργανοποιίας, διαδικτυακά και μη, και καλό είναι να κοιτάμε και εναλλακτικούς τρόπους. Παραδείγματος χάρη για κάποιο κλειδί που αγοράσαμε έτοιμο (με κλίση μπορούμε να πάρουμε αλεζουάρ (με αυτήν την κλίση πάντα) από κατάστημα που πουλάει κοπτικά που προσαρμόζονται σε δράπανο και να φτιάξουμε μόνοι μας μια χειρολαβή (εδώ κοτζάμ λάφτα φτιάχνουμε σε μια χειρολαβή θα κολλήσουμε;)). Οι τιμές είναι κατά πολύ μικρότερες αλλά είναι δύσκολο να βρείς στην σωστή κλίση και θέλει πολύ ψάξιμο. Εγώ είχα βρεί σε λιγότερο από την μισή τιμή του DICK, να μη πω για Κωνσταντέλο καθόλου, αλλά τελικά δεν αγόρασα. Αν έχεις το αλεζουάρ μπορείς να κάνεις και μια πατέντα για ξύστρα και να δουλεύεις κανονικά. “Αποσπάσματα από τις συμβουλές του φτωχομάστορα”.

6. Ταστιέρα-Μπερντέδες κλπ

Η ταστιέρα είναι από έβενο και έρχεται πρόσωπο με το ντύσιμο του μάνικου. Η επέκταση της ταστιέρας σαν λόγχη έρχεται και μπάνει για διακοσμητικούς λόγους χωνευτή στο καπάκι. Το διακοσμητικό μπορεί να είναι είτε συνέχεια της ταστιέρας είτε ξεχωριστό κομμάτι. Χαρακτηριστικό είναι ότι η ταστιέρα έρχεται πρόσωπο και με το καπάκι. Το όργανο λουστράρεται όλο εκτός από το καπάκι. Λουστράρεται και η ταστιέρα για λόγους προστασίας αλλά και για να μην γλιστρούν οι μπερντέδες. Για το δέσιμο των μπερντέδων υπάρχουν από όσο ξέρω εναλλακτικοί τρόποι. Δεν θυμάμαι πως ακριβώς τους είχα δέσει και θα πρέπει να λύσω κάποιον για να θυμηθώ. Εν τω μεταξύ ανεβάζω μια φώτο από άλλη λάφτα (κοντινό σε κόμπο μπερντέ) μήπως σας βοηθήσει. Τα διαστήματα στην λάφτα είναι καταγεγραμμένα σε αυτά τα αρχεία που ανέβασα για πάσα ενδιαφερόμενο. Υποθέτω μιας και δeneίμαι και ο πιο ειδικός είναι σε τούρκινγκ λάφτα θα υπάρχουν διαφορές μιας και αυτά είναι καθαρά για βυζαντινούς ήχους.

Επίλογος:

Νομίζω ότι εδώ τελειώνει αυτή η παρουσίαση. Θέλω ακόμα μια φορά να τονίσω ότι προσπάθησα να δώσω πληροφορίες για ένα όργανο που δεν είναι συνηθισμένο και οι πληροφορίες που υπάρχουν από όσο γνωρίζω είναι ελάχιστες. Δεν είμαι επαγγελματίας οργανοποιός και πιθανότατα οι πληροφορίες που έδωσα να μην είναι απόλυτα σωστές αλλά σας εγγυώμαι ότι με αυτόν τον τρόπο μπορείτε να φτιάξετε ένα όργανο στα αλήθεια ακόμα και αν έχει ατέλειες. Ελπίζα να βοηθήσα αυτούς που ενδιαφέρονται και να μην κούρασα μετην πολυλογία μου.

Η λάφτα σαν όργανο είναι υπέροχο και αξίζει να ασχοληθείτε όχι μόνο μετην κατασκευή αλλά και με το παίξιμο του. Εγώ δυστυχώς λόγω έλλειψης χρόνου τα έχω παρατήσει πια. Ευελπιστώ όμως στο μέλλον να αλλάξει αυτό. Αν καταφέρω και εξασκηθώ λιγάκι και να θυμηθώ την βυζαντινή σημειογραφία θα ανεβάσω και δείγμα ήχου.