

Egy XVII. századi bermuda szlóp ártése

Hozzáadta: Baksa Béla

2013. augusztus 23. Péntek 09:41

Utolsó frissítés 2013. augusztus 23. Péntek 13:37

A *Peregrine Galley* befejezése után valami egyszerűbb, rövidebb idő alatt elkészíthető makettre gondoltam, és készült egy kis egyrbocos vitorlás a bermuda szlópára esett.

Már rögzítettem a fontolgattam egy ilyen kisebb hajás megépítését, tetszett a formája és érdekesnek találtam a történelmet is.

Röviden egy pár szó a szlóp eredetéről, felhasználásáról:

A hajás szlópára a Bermudákon a *kolóniához káthet*, ahol a hajás ártés a XVII században fontos iparág szülemlett. Az itt gyártott hajások elszárt féléleg az amerikai partokon megtalálható angol gyarmatokkal folytatott intenzív kereskedést, de később eljutottak Nyugat-Indiába és végül Európába is. A félé kereskedelmi cikkek káthet tartoznak: pálinka, bor, kakaó és gabona. A kereskedelemmel jártás jászt még jobban jartánytotta a figyelmet a hajás gyártás fontosságára és így a XVIII. században az itt gyártott hajások mennyisége már elérte az 1000 db-ot! A gyártás alap a szigeteken található bermuda cédrus (*Juniperus bermudiana*) szolgáltat. Ez a káthet fa alacsony sűrűségű, káthet, de nagy szilárdságú és ugyan akkor nagyon jól ellenáll a tengervíz korrosztás hatásának. A hajás test ártés kiképzése és a sekély állandó ballaszt miatt ezek a hajások márretákhét káthet viszonylag sok terhet tud elvinni, ami igen gazdaságos tette a felhasználásukat. Jászt a káthet a tengert akár part menti, akár nyíltvízi hajások is. A hatalmas hosszanti vitorlák nagyon manőverképes és gyors jartásváltó tették a viszonylag káthet hajásokat. Erre a jászt tulajdonságára felfigyelve hamar népszerűvé vált a káthetben és így el szeretettel használták portyázó során. Ilyen hajásja volt a káthet káthet Fekete Szakáll-nak (Edward Teach) is. A hajás pus az 1700-as évek végére érte el a csúcspontját, mikor is el szeretettel használták 8-12 ágyúval felszerelt partvédelmi célokra.

Az 1800-as évek elejére a káthet tanyákat lassan felszámolták és a pus gyártása is lassan hanyatlani kezdett, és átadta helyét más, jobb hajásfajtáknak.

{mospagebreak title=2. rész}

A makett készítéséről:

Kiindulási alapnak Fredrik Henrik af Chapman káthet az *Architectura Navalis Mercatoria* szolgált. Az ebben található rajzot nagytotam fel 1:48 méretarányra és nyomtattam ki. Szerencsémre a rajz tartalmazza az árbocokat és a vitorlarudakat is. Így azok viszonylag káthet módon készíthetők.

A gerinc és a bordázat 5mm-es rétegelt lemezből készült, a lészeket rézeken diájt használtam.

A kész gerinc a ragasztott diás résszel.

Kétféle borda a hajásorr készítéséről és a kormánylapját.

A gerincbe beragasztottam a bordákat, és vékony rétegelt lemezből felragasztottam a fedézetet.

A hajóorr részén a bordák közötti balsa fába betéteket ragasztottam, hogy könnyebben felragasztható legyen a palánk.

A hajóablakait elkészítettem majd földre festés után beépítettem a helyükre.

Mivel a két oldalas palánk hű-ve vagyok, így a belső átvakpalánkot balsa-ból elkészítettem és felraktam. A viszonylag nehezen alakítható, viszont puhasága miatt könnyen és hamar felcsiszolható.

A hűzőket folyékony fával kijavítottam, majd a felcsiszolás után bejelöltem az ügynyálásokat.

Ezután következett a fedézet hajópadló felrakása. A faanyag átlagosan, míg a rögzítő csapok bambuszából készültek. A csaphelyek bejelölése után ártam 0,7 mm-es főrészaléval és beragasztottam a csapokat. a ragasztó szíradása után a felesleget fogóval lecsipkedtem, majd az egész felcsiszoltam. A deszka készítő anyagait a deszkák által puha grafitceruzával befektettem.

Fotó egy másik nézetből.

A kész palánk felrakva. A rögzítő csapok itt is a már javított bambuszalé készítő.

Belsőre is felkerült a díszfólia, majd a félátlós durvaságú csiszolópapírral felcsiszoltam az egész.

Felkerült a díszfólia és a korlátok.

Egy felvétel hűtés nézetből, ahol látható a támasz is.

Lassan felkerült a többi rész is, mint a terpesztő párnák, a horgonydaru, a közeli ügnyál tartó oszlopai és a rögzítő bakok. A fedézetre felkerült a vízmeder gerenda (a vízvezető nyálakkal) illetve a készítő szegő párnái.

Egy másik nézetből.

{mospagebreak title=3. rész}

felszereltem. A tengelyvécsek a kocsik kerekei szerteszét lettek.

Az egy-kocsis készletet a jobb segédasztalra csináltam. Ezzel könnyen be lehetett állítani az oldalakat.

Beragasztva a tengelyek.

Egy egy-kocsis készletet.

Ennyi minden részből áll össze egy egy-kocsis.

Nyolc darab nagy fontos egy-kocsis 1:48-as méretarányban.

{mospagebreak title=4. rész}

Közben természetesen készült a hajótest (Hull) is. A vízszint alatti rész egy vízgömbölyű 'fedés' festést kapott a vízszint felett a hajótest fekete színre és vízszínt lett színezve. Maga a makett jótékonyan egy másik praktikusabb állványba.

Egy másik készletet.

Felkerült a fedélzetre az egy-kocsis, felszerelve a főkötőt a visszahúzó kábelekkel, illetve felkerült a kormányállás.

Ezután az állványkészlet felszerelése következett. Készenlévő gép készletétől még nem jutottam el, így bevált az orosz fűtőanyag készletet használtam. Hája isten a készletet bal illetve jobb oldalra készletet is! A (csigák) készletéhez almafát használtam. Egyrészt azért mert az volt, másrészt azért mert a gyámszálcsatlakozás, kemény és tartós, így jól megmunkálható. A nagyolvaszt gépekkel véggeztem (kártya- és maró) alakításához finom csiszoló papírt használtam, amit felragasztottam egy vékony falapocskára.

Egy kisebb készlet.

Ugyan ez a hajtás.

Következett a vitorla rudak felszerelése és a hozzá tartozó készlet felállítás. Ez által úgy döntöttem, hogy teszek erre vitorlát. Ezt később látni fogjátok, hogy miért.

Egy kávézelebbi kávép.

Eiá! nácizetbál.

Ášgy lánitom a festést még nem fejezték be, mert ott lánítóg még egy várdár.

Aha. Megjártt a festés, mert elkerült egy látra is.

Lánitom, hogy kifényesítették a hajsharangot is.

A tattedézet még elággá nácptelen.

Eiá! sem jobb a helyzet.

Szép igényes mahagóni dász-táse van a fedézeti lejírás első oldalán.

A bumma ézkoral gyíngyei is egyenként lettek esztergálva, Pedig igen aprók!

Egy kávézeli kávép a fedézetről.

Áos Ájra a hátsó rész.

A horgonycsáról.

A tat tálkár.

Hánitúlra, félírl.

Fákuszban az Ájgyó.

A kompasz szekrényt is já kikitárták, hogy fel ne boruljon.

Köpek a kősz hajózási.

Baksa Bőla (Gateway)