

Egy XVII. századi bermuda szlóp ártése

Hozzáadta: Baksa Béla

2013. augusztus 23. Péntek 09:41

Utolsó frissítés 2013. augusztus 23. Péntek 13:37

A Peregine Galley befejezése után valami egyszerűbb, rövidebb idő alatt elkészíthető makettre gondoltam, és készült egy kis egyröbcs vitorlás a bermuda szlóp esetében.

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

Röviden egy pár szó a szlóp eredetéről, felhasználásáról:

A hajó szlóp a Bermudákon a kolóniához készült, ahol a hajóépítés a XVII században fontos iparág lett. Az itt gyártott hajók elszárt a legkevesebb az amerikai partokon megtalálható angol gyarmatokkal folytatott intenzív kereskedést, de később eljutottak Nyugat-Indiába és végül Európába is. A legkevesebb cikkek készült tartozó pálinka, bor, kakaó és gabona. A kereskedelemmel járó jártás még jobban járta a figyelmet a hajógyártás fontoságára és így a XVIII. században az itt gyártott hajók mennyisége már elérte az 1000 db-ot! A gyártás alap a szigeteken található bermuda cseresznye (Juniperus bermudiana) szolgáltat. Ez a készlet teljesen fa alacsony sűrűségű, könnyű, de nagy szilárdságú és ugyan akkor nagyon jól ellenáll a tengervíz korróziójának. A hajótest általában kikészítve és a sekély vízben ballaszt miatt ezek a hajók már a készlet készítése után viszonylag sok terhet tud elvinni, ami igen gazdaságos tette a felhasználásukat. Járás a vízre a tengert akármilyen part menti, akármilyen nyári-évi hajózási célra is. A hatalmas hosszanti vitorlák nagyon manőverképesek és gyors járást is lehetővé tettek a viszonylag kész hajókat. Erre a jártás tulajdonságaira felügyelve hamar népszerűvé vált a készlet a készletben és így el szeretettel használják portyázásuk során. Ilyen hajója volt a hírhedt kalóznak Fekete Szakáll-nak (Edward Teach) is. A hajópus az 1700-as évek végére érte el a csúcspontját, mikor is el szeretettel használják 8-12 évtől felfelé a partvidéki célokra.

Az 1800-as évek elejére a készletet lassan felhagyják és a pus gyártása is lassan hanyatlani kezd, és átadta helyét a nagyobb hajóknak.

{mospagebreak title=2. rész}

A makett készítéséről:

Kiindulási alapnak Fredrik Henrik af Chapman készírtve az Architectura Navalis Mercatoria szolgáltat. Az ebben található rajzot nagytartalommal fel 1:48 méretarányra és nyomtattam ki. Szerencsére a rajz tartalmazza az rőbcsokat és a vitorlarudakat is. Így azok viszonylag könnyen rekonstruálhatóak.

A gerinc és a bordázat 5mm-es rétegelt lemezből készült, a vízhatlaks rőbcszeket dióval készírtam.

A kész gerinc a ragasztott dióval készírt.

Készít a hajóorr részéről és a kormánylapát.

A gerincbe beragasztottam a bordákat, és végkony rötegetelt lemezből felragasztottam a fedőzetet.

A hajóorr részénél a bordák közötti balsa fűzőket betöteket ragasztottam, hogy könnyebben felragasztható legyenek.

A hajóablakait elkészítettem majd förré festés után beépítettem a helyükre.

Mivel a két oldalán hű-ve vagyok, így a belső átlós felraktam. A viszonylag nehezen alakítható, viszont puhasága miatt könnyen hamar felcsiszolható.

A hűzőket folyékony fűzővel kijavítottam, majd a felcsiszolás után bejelöltem az üregnyílásokat.

Ezután következett a fedőzeti hajópadló felrakása. A faanyag átlós fa, míg a rögzítő csapok bambuszából készültek. A csaphelyek bejelölése után ártam 0,7 mm-es fűzővel és beragasztottam a csapokat. a ragasztás után a felesleget fűzővel lecsipkedtem, majd az egész felcsiszoltam. A deszka fűző anyagait a deszkák alá befejtettem.

Fotó egy másik nézetből.

A hajópalánk fűző felrakva. A rögzítő csapok itt is a fűző bambusz fűzők.

Belsőre is felkerült a díszfűrész, majd a fűző durvaságát csiszolópapírral felcsiszoltam az egész.

Felkerült a díszfűrész és a korlátok.

Egy felvétel hűző nézetből, ahol látható a fűző is.

Lassan felkerült a többi rész is, mint a terpesztő párnák, a horgonydaru, a közeli üreg tartó oszlopai és a rögzítő bakok. A fedőzetre felkerült a víz-zeder gerenda (a víz-levezető nyílásokkal) illetve a fűző szegő párnák.

Egy másik nézetből.

{mospagebreak title=3. rész}

Nagy hű-ve vagyok a mindenféle praktikus segédanyagokhoz. Ezekkel sokszor könnyebb, egyszerűbb a munkámat. Egyszer kell csak legyártani és utána sokszor használhatók. Ezzel a rugalmas szerkezettel a fedélzeti rácsok keretének összeragasztását könnyű meg. A szorító jártja a kis fadarabokat, amíg megköt a ragasztó.

Utána összeillesztve a két felet közre ragaszthatjuk a keretet is.

A keretekbe bekerültek a rácsok is.

Az összeragasztott rácsok széléit marival körbemartam, a felső sarkait enyhén domborúra csiszoltam, majd az egésztestet erősen higított dió pálcával átkentem. (Szeszes pálcát használok, mert ez nagyon gyorsan párolog és így kevésbé megdagadni a szőpen felcsiszolt fa rostjainak.)

Közben elkészültek a fedélzeti ajtók is.

Közvettem két vízpumpát is.

Valamint egy kompasz szekrényt (szőp fűnyes róz gombokkal) és egy fel és oldalra nyitható fedélzeti lejárót is.

A horgonykötél felcsúszásához vízszintes kábelcsatlakozást használtam. Ennek az elkészítéséhez meg kellett vágni a szőcsőg. (Eszterga, és marógép osztófejjel.) De aztán végül elkészült ez is.

Az árboc elástt elhelyezkedés kábelköfő pad, a kábelköfő szegekkel.

A kormánylapát a zsanérokkal.

Az árbocot és a sudár szárt is természetesen dió pálcával esztergáltam.

A gaffrod és a bummfa is dióból készült, csak az elkészítés után áben pálcával fekete színre szőneztem.

A vitorlarudak, a kitolható szárnyvitorla rudakkal.

A fű árboc után az orrárboc elkészítését követtem. Itt még nyers lecsiszolt állapotban állítottam.

Ez után egy nagyon apró munkát követtem. Az ágyak lafettáinak oldalait kimartam, majd fűszőgáppal

felszereltem. A tengelyek és a kocsik kerekek szerteszét lettek.

Az egy kocsik összeszereléséhez jobb segédanyagot csináltam. Ezzel könnyen be lehetett állítani az oldalakat.

Beragasztva a tengelyek.

Egy egy kocsik kész.

Ennyi minden részből áll össze egy egy.

Nyolc darab nagy fontos egy 1:48-as motorban.

{mospagebreak title=4. rész}

Közben természetesen készült a hajótest (Hull) is. A vízszint alatti rész egy vízgömbölyű 'fedő' részt kap a vízszint felett a hajótest fekete rész és vízszintre lett színezve. Maga a makett inkább praktikusabb állványba.

Egy kis nézetből.

Felkerült a fedőre az egy, felszerelve a fók és visszahúzó kábelekkel, illetve felkerült a kormányállás.

Ezután az állványkészítés felszerelése következett. Készenlévő gép készletétől még nem jutottam el, így bevált az eszközök felhasználása. Hála isten a készletet bal illetve jobb oldalra is! A (csigák) készletéhez almarát használtam. Egyrészt azért mert az volt, másrészt azért mert a gyártómalcsfaszár, kemény és tartós, így jól megmunkálható. A nagyobbat gépekkel végeztem (kártya és mar) alakításához finom csiszoló papírt használtam, amit felragasztottam egy vékony falapocskára.

Egy kézelebbi kép.

Ugyan ez 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! náczetbá!

Ášgy lãjtom a festãost mãg nem fejeztãok be, mert ott lãg mãg egy vãdãr.

Aha. Megjãtt a festã, mert elãkerãlt egy lãtra is.

Lãjtom, hogy kifãnyesã-tettãok a hajãharangot is.

A tatfedãlzet mãg elãggã nãptelen.

Eiã! sem jobb a helyzet.

Szãp igãnyes mahagãni dã-szã-tãse van a fedãlzeti lejãrã elsã oldalãnak.

A bummfa âžkoral gyãnyeiâ is egyenkãnt lettek esztergãlva, Pedig igen aprãkâ!

Egy kãveli kãp a fedãlzetrã!

ãos ãjra a hãtsã rãsz.

A horgonycsãrlã!

A tat tãkãr.

Hãtulrã, felãlrã!

Fãkuszban az ãjgyã.

A kompasz szekrãnyt is jã kikãttãk, hogy fel ne boruljon.

Képek a kősz hajózási.

Baksa Bőla (Gateway)