

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 maketre gondoltam, valamint egy kis egyrbocós vitorlás a bermuda szlópára esett.

Már rögzítettem 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 "kolóniához káthet", ahol a hajásártés a XVII században fontos iparág szülemlett. Az itt gyártott hajások elszállították az amerikai partokon megtalálható angol gyarmatokkal folytatott intenzív kereskedést, de később eljutottak Nyugat-Indiába és végül Európába is. A fő kereskedelmi cikkek között tartozott a pörkölt, bor, kakaó és gabona. A kereskedelemmel járó jártás miatt a hajásgyártás fontosá vált, a XVIII. században az itt gyártott hajások mennyisége már elérte az 1000 db-ot! A gyártás alap a szigeteken található bermuda cseresznye (Juniperus bermudiana) szolgált. Ez a káthet fa alacsony sűrűségű, könnyű, de nagy szilárdságú és ugyan akkor nagyon jól ellenáll a tengervíz korróziójának. A hajás testét általában kiképezik és a sekély vízben ballaszt miatt ezek a hajások márretéshez káthet viszonylag sok terhet tud elvinni, ami igen gazdaságos tette a felhasználásukat. Járás a tengertől part menti, akár nyári-nyári hajások is. A hatalmas hosszanti vitorlák nagyon manőverképesek és gyors járásúvá tették a viszonylag káthet hajásokat. Erre a járás tulajdonságaira felügyelve hamar népszerűvé vált a káthet kalásznak Fekete Szakáll-nak (Edward Teach) is. A hajásárpus az 1700-as évek végére érte el a csúcspontját, mikor is elszerezett használták 8-12 ágyúval felszerelt partvédelmi cölökre.

Az 1800-as évek elejére a káthetanyagot lassan felszámolták és a tőpus gyártása is lassan hanyatlani kezdett, amit adta helyét más, jobb hajásfajtáknak.

{mospagebreak title=2. rész}

A makett készítéséről:

Kiindulási alapnak Fredrik Henrik af Chapman káthetnyve az Architectura Navalis Mercatoria szolgált. Az ebben található rajzot nagyjából fel 1:48 méretarányra és nyomtattam ki. Szerencsémre a rajz tartalmazza az árbocokat és a vitorlarudakat is. Így azok viszonylag könnyen rekonstruálhatóvá váltak.

A gerinc és a bordázat 5mm-es rétegelt lemezből készült, a lóthatás részeket diófa használtam.

A kész gerinc a ragasztott dió résszel.

Két borda a hajásorról és a kormánylapát.

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 palánkos.

A hajó ablakait elkészítettem majd fehérre festés után beépítettem a helyükre.

Mivel a két s palánkos h-ve vagyok, így a belső ázvakpalánkot balsa-ból elkészítettem és felraktam. A viszonylag nehezen alakítható, viszont puhasága miatt könnyen és hamar felcsiszolható.

A hágokat folyékony fíval kijavítottam, majd a felcsiszolás után bejelöltem az ágyónyókat.

Ezután következett a fedézeti hajópadló felrakása. A faanyag ázlime fa, míg a rögztá csapok bambuszából készültek. A csaphelyek bejelölése után árttam 0,7 mm-es főrővel és beragasztottam a csapokat. a ragasztás szíradása után a felesleget fogóval lecsipkedtem, majd az egészet felcsiszoltam. A deszka kőzi támmá anyag imitációja végett a deszkák aleit puha grafitceruzával befektettem.

Fotó egy másikon az ázetből.

A kőlsá palánkos fől felrakva. A rögztá csapok itt is a márr já bevált bambuszából készülték.

Bélre is felkerült a dísfaktorás, majd kőlérfőle durvaságó csiszolópaprral felcsiszoltam az egészet.

Felkerült a dírsfák és a korlátok.

Egy felvétel hős ázetből, ahol já látható a tákkő is.

Lassan felkerült a tábbi rész is, mint a terpesztá párkányok, a horgonydaru, a kőzi ágyók tartó oszlopai és a rögztá bakok. A fedézetre felkerült a v-zmeder gerenda (a v-z levezető nyókkal) illetve a kőtfő fogó szegek párkányai.

Egy másikon az ázetből.

{mospagebreak title=3. rész}

Nagy hű-ve vagyok a mindenféle praktikus segédanyagokhoz. Ezekkel sokszor könnyebb, egyszerűbb a munkámat. Egyszer kell csak leírni a sokszor használhatókat. Ezzel a rajz-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 maróval körbemartam, a felső sarkait enyhén domborúra csiszoltam, majd az egésztestet erősen hígított dióolajjal átkentem. (Szeszes olajat használok, mert ez nagyon gyorsan szárad és így nem ideje annyira megdagadni a szápen felcsiszolt fa rostjainak.)

Közben elkészültek a fedélzeti ajtók is.

Közvettem két víz-pumpa is.

Valamint egy kompasz szekrényt (szép fémnyes roz gombokkal) és egy fel és oldalra nyitható fedélzeti lejárót is.

A horgonykötél felcsatlakozásához vízszintes kábelcsatlakozást használtam. Ennek az elkészítéséhez meg kellett kötni a szélcsap. (Eszterga, és marógéppel osztófejjel.) De aztán végül elkészült ez is.

Az árboc elástt elhelyezkedés kábelközfogó pad, a kábelközfogó szegekkel.

A kormánylapát a zsanérokkal.

Az árbocot és a sudár szart is természetesen dióolajjal esztergáltam.

A gaffard és a bummfa is dióolajjal készült, csak az elkészítés után áben olajjal feketére színeztem.

A vitorlarudak, a kitolható szárnyvitorla rudakkal.

A fűárbcot után az orrárboc elkészítését követtem. Itt még nyers lecsiszolt állapotban állt.

Ezután egy nagyon apró munkát követtem. Az újgyök lafettájának oldalait kimartam, majd fűszaggal

felszereltem. A tengelyvécsek a kocsik kerekei szerteszét lettek.

Az egy kocsi összes állványhoz jobb segédcsatlakozást csináltam. Ezzel könnyen be lehetett állítani az oldalcsatlakozást.

Beragasztva a tengelyek.

Egy egy kocsi kész.

Ennyi minden részből áll össze egy egy kocsi.

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 'fedés' festést kapott vízszint felett a hajótest fekete színre és vízszintre lett színezve. Maga a makett jótékonyan egy másik praktikusabb állványba.

Egy másik nézetből.

Felkerült a fedélzetre az egy, felszerelve a főkötőt visszahúzó csatlakozással, illetve felkerült a kormányállvány.

Ezután az állványkészítést felszereléssel kezdtem. Közvetlenül a gép készült-állításig még nem jutottam el, így bevált az eszközök felhasználása. Hála isten a készült-állítás bal illetve jobb oldalra készült is! A készült-állítás készült-állításához almaszerűt használtam. Egyrészt azért mert az volt, másrészt azért mert a gyártómalcsfás, kemény és tartós, így jól megmunkálható. A nagyolvaszt gépekkel véggeztem (kérlek meg a készült-állítás és maradványok alakításához finom csiszoló papírt használtam, amit felragasztottam egy vékony falapocskára).

Egy kézzel készült kép.

Ugyan ez a hajtás.

Közvetkezett a vitorla rudak felszerelése és a hozzá tartozó készlet felállítás. Ez által úgy döntöttem, hogy teszek erre vitorlást. Ezt később látni fogjátok, hogy mi történt.

Egy kávézelebbi kávép.

Ei! n!zetb!l.

Ášgy l!tom a fest!st m!g nem fejezt!k be, mert ott l!g m!g egy v!d!r.

Aha. Meg!tt a fest! , mert el!ker!lt egy l!tra is.

L!tom, hogy kif!nyes!tett!k a haj!harangot is.

A tatted!zet m!g el!gg! n!ptelen.

Ei! sem jobb a helyzet.

Sz!p ig!nyes mahag!ni d!-sz!-t!se van a fed!zeti lej!r! els! oldal!nak.

A bummfa !zkor! gy!ngyei! is egyenk!nt lettek eszterg!lva, Pedig igen apr!k!

Egy k!zeli k!p a fed!zetr!l.

!s !jra a h!ts! r!sz.

A horgonycs!rl!.

A tat t!k!r.

H!tulr!l, fel!lr!l.

F!kuszban az !jgy!.

A kompasz szekr!nyt is j!l kik!tt!tt!k, hogy fel ne boruljon.

Kápek a kás hajórá.

Baksa Bóla (Gateway)