

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 régóta 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* köthető, ahol a hajásárta a XVII században fontos iparág szülemlett. Az itt gyártott hajások elszárt a legkeletibb amerikai partokon megtalálható angol gyarmatokkal folytatott intenzív kereskedést, de később eljutottak Nyugat-Indiába és végül Európába is. A legkeletibb cikkek a tartozó pálinka, bor, kakaó és gabona. A kereskedelemmel járó jártatás még jobban ráirányította a figyelmet a hajásgyártásra és így a XVIII. században az itt gyártott hajások mennyisége már elérte az 1000 db-ot! A gyártás alap a szigeteken található bermuda cseresznye (*Juniperus bermudiana*) szolgáltat. Ez a legkeletibb fa alacsony szárságú, könnyű, de nagy szilárdságú és ugyan akkor nagyon jól ellenáll a tengervíz korróziójának. A hajás testét általában kikészítik és a sekély állandó ballaszt miatt ezek a hajások már a kezdetektől kezdve viszonylag sok terhet tud elvinni, ami igen gazdaságos tette a felhasználásukat. Jár a kelet felé a tengert akár part menti, akár nyíltvízi hajások is. A hatalmas hosszanti vitorlák nagyon manőverképesek és gyors járásúvá tették a viszonylag könnyű hajásokat. Erre a tulajdonságra felügyelve hamar népszerűvé vált a kalózok körében és így elszerttel használták portyázó soraik során. Ilyen hajásja volt a hírhedt kalóznak Fekete Szakáll-nak (Edward Teach) is. A hajásárta-pus az 1700-as évek végére érte el a csúcspontját, mikor is elszerttel használták 8-12 ágyúval felszerelt partvédelmi cölökre.

Az 1800-as évek elejére a kalóztanyát lassan felszámolták és a tenger gyártása is lassan hanyatlani kezdett, és átadta helyét a nagyobb hajásoknak.

{mospagebreak title=2. rész}

A makett készítéséről:

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

A gerinc és a bordázat 5mm-es tegezt lemezből készült, a vízhatlakság érdekében diófát használtam.

A kész gerinc a vízragasztott dióval készült.

Két borda a hajásorról és a kormánylapját.

A gerincbe beragasztottam a bordákat, és végkony rögzített lemezből felragasztottam a fedélszetet.

A hajóorr részénél a bordák közötti balsa fákat betéteket ragasztottam, hogy könnyebben felragasztható legyenek egymáshoz.

A hajótest ablakait elkészítettem majd fölére festés után beépítettem a helyekre.

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

A hűzágokat folyékony fával kijavítottam, majd a felcsiszolt után bejelöltem az ágyőny-lécsokat.

Ezután következett a fedélszeti hajópadló felrakása. A faanyag átlós páncélzatot, míg a rögzítő-csapok bambuszából készült. A csaphelyek bejelölése után átfőrtam 0,7 mm-es fűrészvel és beragasztottam a csapokat. a ragasztó szárak után a felesleget fogóval lecsipkedtem, majd az egészet felcsiszoltam. A deszka készítő anyagait megvettem a deszkák által puha grafitceruzával befektettem.

Fotó egy másik nézetből.

A kész palánk is felrakva. A rögzítő-csapok itt is a már javított bambuszról készült.

Belsőre is felkerült a díszfólia, majd a felkészített durvaságú csiszolópapírral felcsiszoltam az egészet.

Felkerült a díszfólia és a korlátok.

Egy felvétel a nézetből, ahol látható a tartók is.

Lassan felkerült a többi rész is, mint a terpesztő páncélzatok, a horgonydaru, a közeli ágyőny tartó oszlopai és a rögzítő-csapok. A fedélszetre felkerült a víz-zedder gerenda (a víz-levezető nyálkával) illetve a készítőanyagok szegelő páncélzatok.

Egy másik nézetből.

{mospagebreak title=3. rész}

felszereltem. A tengelyek és a kocsik kerekek sztergálva lettek.

Az új kocsik összesállításához jobb segédcsatlózt csináltam. Ezzel könnyen be lehetett állítani az oldalakat.

Beragasztva a tengelyek.

Egy új kocsit készítek.

Ennyi mindenből áll össze egy új kocsit.

Nyolc darab nagy fontos új 1:48-as motoranyagban.

{mospagebreak title=4. rész}

Közben természetesen készítek a hajótest (Hull) is. A vízszint alatti rész egy vízgömbölyű 'festő' színt kap a vízszint felett a hajótest fekete színre és vízszíntre lett színezve. Maga a makett inkább praktikusabb állványba.

Egy kis nézetből.

Felkerültek a fedélzetre az újok, felszerelve a fók és visszahúzó csatlókkal, illetve felkerült a kormányállás.

Ezután az állás felszerelése következett. Készenlévő gép készítésig még nem jutottam el, új bevált eszközökkel készítem. Hála isten a készítés bal illetve jobb oldalra készítem is! A (csigák) készítéséhez alufóliát használtam. Egyrészt azért mert az volt, másrészt azért mert a gyámi készítés, kemény és tiszta, új jót megmunkálható. A nagyolást gépekkel végeztem (kifűrészes és marás) alakításához finom csiszoló papírt használtam, amit felragasztottam egy vékony falapocskára.

Egy kézelebbi kép.

Ugyan ez a titulus.

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

Egy kékzelebbi kőp hajtulrás felírás.

Egy kékzelebbi kőp a tatterskőr kikőpzásorás, ahol jási lés thatásak az észlomveg ablakok.

Mivel egy viszonylag kisméretű hajás van szás, a-gy az elmaradhatatlan kiegészítők kékzelebbi szerepeltek az evezés. Ezeket észzemen kő-végélés általánban a hajás tat rászásonek az oldalán felkötve tárolták.

Egy májsik nézetb.

A kormánylapit biztosítás kőttel.

Egy kékzelebbi kőp az egyik ész Swivel gunés-rás.

Egy bels nézet a fedlzetb.

Az evezők elkészítése sokkal több munkafolyamatot rejt magában, mint az ember az első lésra gondolni. A%rdekesége miatt rőviden lerom az elkészítését. Elás r is diásbás kőr rásrészével négyzet keresztmetszetű rudacsokat vágtam. Ezeket esztergáiba fogva, ávatosan kialakítottam az evezők rődjait. Utána kivéve az esztergáiból kőr rásrészével kőtt oldalt lelapoltam az evezők tollait. Visszafogva a gőpbe, kialakítottam a rudak végén a vőkonya Átmőrájás fogás rőszeket. Ismét kivéve a gőpből csiszolás gőppel ész tásrészelével kinagyoltam a vőgleges fogó evezők tollának. Ezt csiszolás papírral továb finomtva gondosan kialakítottam a tollak madárnyelv keresztmetszetét ész felpolárosztam a kősz evezőt. Kővetkezett a pácolás, az evezők vég maszkolása ész pácolása feketére, valamint evezőkoll maszkolása ész festése fehőre. A megszáradt festést vizes polirpapírral felcsiszoltam, majd őjra festettem legvégén az egőszet Átkentem viaszos narancsolajjal. Ilyenek lettek.

Természetesen horgony nélkál nincs hajás.

{mospagebreak title=5. rász}

Hőt igen. Szerettem volna egy kicsit májsmilyen megjelenést adni a kősz makettnek, ezért a hajástestet nem a szokványos tartásra helyeztem, hanem őpöttem egy sályt. Szerettem volna egy olyan kőpet kialakítani, ahol a hajás őppen egy karbantartás után a sályin Állva vőjra a vő-zrebocksításit. Nos ezért (is) hiányoznak a vitorlák. A sály anyagát gőzölő bők lőcek adják, amelyeket ragasztás ész csapolás után pácoltam, majd megcsiszoltam. Befezésél természetesen ez is megkapta az olajos kezelést.

Az elkészült sály egy májsik nézetb.

Ős a-gy mutat a sályin Állás hajás.

Egy kávézelebbi kávép.

Eiá! nézetből.

Ášgy látom a festést még nem fejezték be, mert ott látsz még egy várdár.

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

Látom, hogy kifényesítették a hajóharangot is.

A táfedelzet még elággá néptelen.

Eiá! sem jobb a helyzet.

Szép igényes mahagóni dő-szétése van a fedélzeti lejárás első oldalán.

A bummfa ézkoral győnyei is egyenként lettek esztergálva, Pedig igen aprók!

Egy kávézelebbi kávép a fedélzetről.

És újra a hajtás rész.

A horgonycsatló.

A tat tálkár.

Hátulról, felől.

Főkuszbán az ájgyó.

A kompasz szekrényt is jási kikétték, hogy fel ne boruljon.

Kápek a kás hajórá.

Baksa Bóla (Gateway)