

Egy XVII. századi bermuda szlóp ártése

Contributed by Baksa Béla
2013. August 23. Friday 09:41
Last Updated 2013. August 23. Friday 13:37

There are no translations available

A "Peregrine Galley" befejezése után valami egyszerre, rávidebb idő alatt elkészítettket makettre gondoltam, vaslasztás egy kis egyrbocos vitorlás a bermuda szlóp eset.

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

Ráviden egy pár száz a szlóp eredetéről, felhasználásai:

A hajás szlóp a Bermudákon "kolóniához kitért", ahol a hajás pártás a XVII században fontos iparág szimá-tott. Az itt gyártott hajás elszárítást az amerikai partokon megtalálható angol gyarmatokkal folytattak intenzív kereskedést, de később eljutottak Nyugat-Indiába és végül Európába is. A fő kereskedelmi cikkek kárpát tartozó pálinka, bor, kakaó és gabona. A kereskedelemmel járás jártást még jobban járánytotta a figyelmet a hajás gyártás fontosságára és így a XVIII. században az itt gyártott hajás mennyisége már elérte az 1000 db-ot! A gyártás alap a szigeteken található bermuda cédrus (*Juniperus bermudiana*) szolgáltat. Ez a kárpát inleges fa alacsony sűrűségű, könnyű, de nagy szilárdságú és ugyan akkor nagyon jól ellenáll a tengervíz korroszátás hatásainak. A hajás test bláts kiképzése és a sekély állandó ballaszt miatt ezek a hajás kárpát kárpát viszonylag sok terhet tud elvinni, ami igen gazdaságos tette a felhasználásukat. Járás "két" a tengert akár part menti, akár nyá-ltvá-zi hajásznál is. A hatalmas hosszanti vitorlák nagyon manőverképes és gyors járásúvá tették a viszonylag kárpát hajáskat. Erre a járs tulajdonságára felfigyelve hamar népszerűvé vált a kárpátok kárpátben és így elszerezett használták portyázásai során. Ilyen hajásja volt többek között a hárhedt kárpát Fekete Szakáll-nak (Edward Teach) is. A hajás-tus az 1700-as évek végére érte el fénykorát, mikor is elszerezett használták 8-12 ágyúval felszerelt partvédelmi célokra.

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

{mospagebreak title=2. rész}

A makett készítéséről:

Kiindulási alapnak Fredrik Henrik af Chapman kényve az *Architectura Navalis Mercatoria* szolgált. Az ebben található rajzot nagytottam fel 1:48 méretarányra és nyomtattam ki. Szerencsére a rajz tartalmazza az árbocokat és a vitorlarudakat is. Így azok viszonylag könnyen retezhetővé váltak

A gerinc és a bordázat 5mm-es tegezt lemezből készült, a ítható részeket diájt használtam.

A kész gerinc a ragasztott diás részel.

Két borda a hajásorr készítéséről és a kormánylapát.

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

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

A hajóablakait elkészítettem majd földre festés után beépítettem a helyükre.

Mivel a két 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 hízagokat folyékony fával kijavítottam, majd a felcsiszolás után bejelöltem az igényelőségeket.

Ezután következett a fedézet hajópadló felrakása. A faanyag ázlime fa, míg a rögzítő csapok bambuszából készültek. A csaphelyek bejelölése után ártam 0,7 mm-es főrrel és beragasztottam a csapokat. a ragasztás után a felesleget fogóval lecsipkedtem, majd az egész felcsiszoltam. A deszka tölgyfaanyag imitációval ázgett a deszkák álelt puha grafitceruzával befektettem.

Fotó egy más nézetből.

A káls palánkos fál felrakva. A rögzítő csapok itt is a már javított bambuszról készülték.

Bélre is felkerült a dízfórás, majd a kálfá durvaságú csiszolópapírral felcsiszoltam az egész.

Felkerült a dírszák és a korlátok.

Egy felvétel hízás nézetből, ahol látható a társ is.

Lassan felkerült a többi rész is, mint a terpesztő párnák, a horgonydaru, a kázi igénytartó oszlopai és a rögzítő bakok. A fedézetre felkerült a vízmeder gerenda (a vízvezető nyelőkkel) illetve a kátfogó szegek párnái.

Egy más nézetből.

{mospagebreak title=3. rész}

Nagy hű-ve vagyok a mindenféle praktikus segédeszközök kőszá-tőseőnek. Ezekkel sokszor kőnyebbő, egyszerűbbő a munkőnk. Egyszer kell csak legyőrtani őő utőina sokszor hasznőjhatőak. Ezzel a rőgztő-tő szerkezettel a fedőzeti rőcsok keretőnek őősszeragasztőjő kőnyő-thető meg. A szorő-tő őő tartja a kis fadarabokat, amő-g megkőt a ragasztő.

Utőina őősseillesztve a kőt felet kőszre ragaszthatjuk a keretet is.

A keretekbe bekerőltek a rőcsok is.

Az őősszeragasztott rőcsok szőleit marőval kőrbemartam, a felső ső-kjőit enyhőn domborőra csiszoltam, majd az egőzet erősen higő-tott diő pőccal őjtkentem. (Szeszes pőcot hasznőjlok, mert ez nagyon gyorsan pőrolog őő ő-gy nideje annyira megdagadni a szőpen felcsiszolt fa rostjainak.)

Kőzben elkőszőltek a fedőzeti ajtők is.

Kősző-tettem kőt vő-zpumpőjt is.

Valamint egy kompasz szekrőnyt (szőp főnyes rőz gombokkal) őő egy fel őő oldalra nyithatő fedőzeti lejőrő is.

A horgonykőtő fel csőrlő-zőőhez vő-zszintes kőtőlcőrlő-t hasznőjltak. Ennek az elkősző-tőőhez meglegőpekre volt szőksőg. (Eszterga, őő marőőgőp osztőfejjel.) De aztőin vőgől elkőszőltek is.

Az őőrboc előtt elhelyezkedő kőtőfőgő pad, a kőtőfőgő szegekkel.

A kormőnylapőjt a zsanőrokkal.

Az őőrbocot őő a sudőjr szőrt is termőszetesen diőőbő őő esztergőjltam.

A gaffrőd őő a bumfő is diőőbő kőszőltek, csak az elkősző-tőő utőin őőben pőccal feketőre sző-neztem.

A vitorlarudak, a kitolhatő szőnyvitorla rudakkal.

A főőrboc utőin az orrőrboc elkősző-tőőse kővetkezett. Itt mőg nyers lecsiszolt őőllapotban őőjthatő.

Ezutőin egy nagyon aprőőkos munka kővetkezett. Az őőgyők lafettőjinak oldalait kimartam, majd főőszőőppel

felszereltem. A tengelyek és a koci kerekek sztergálva lettek.

Az egy kocsik összesállításához jobb segédcszakt csináltam. Ezzel könnyen be lehetett állítani az oldalakat.

Beragasztva a tengelyek.

Egy egy koci kocsin.

Ennyi minden részből áll össze egy egy.

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

{mospagebreak title=4. rész}

Közben természetesen készült a hajtest (Hull) is. A vízvonal alatti rész egy vízgöszke védő festést kap a vízvonal felett a hajtest fekete színre és vízre lett színezve. Maga a makett inkább praktikusabb állványba.

Egy kis nézetből.

Felkerült a fedélzetre az egy, felszerelve a kék és visszahöz kábelekkel, illetve felkerült a kormányállás.

Ezután az állás készlet felszerelése következett. Kétféle gőp készlet-tesztig még nem jutottam el, egy bevált oszkár felé • készletet használtam. Há • isten a készletet bal illetve jobb oldalra kábeltelet is! A (csigák) készlet-hez almafát használtam. Egyrészt azért mert az volt, másrészt azért mert a gyámi lcsfás ±r, kemény és tálmal, a-gy jól megmunkálható. A nagyolást gépekkel végeztem (kártrá ±r kész és marás) alak-táshoz finom csiszoló papírt használtam, amit felragasztottam egy nagy falapocskára.

Egy kézelebbi kép.

Ugyan ez hajtás.

Következett a vitorla rudak felszerelése és a hozzá tartozó készlet felállítás. Ez által egy döntésem, hogy teszek erre vitorlást. Ezt később látni fogjátok, hogy miért.

Egy kárpizzelebbi kárp hajtulrás felírás!

Egy kárpzeli kárp a tattárkártr kikárpzárörás, ahol jár lárthatárak az árárómárveg ablakár.

Mivel egy viszonylag kismárretár hajárás van ár, ár-gy az elmaradhatatlan kiegárzár-tár kárzártt szerepeltek az evezár. Ezeket árárzárzemen kár-várár ár-ár lárálárban a hajár tar árárzáronek az oldalárjn felkártrve tárrolárjk.

Egy mársik nárzetár!

A kormárnylapár biztósár-tárja kártrárllal.

Egy kárpzeli kárp az egyik ár Swivel gunár-rár.

Egy belsár nárzet a fedárólzetrár!

Az evezár elkárzár-társe sokkal tárbb munkafolyamatot rejt márjban, mint az ember az elsár lárjárara gondolár. Árárdekekárge miatt árárviden leár-rom az elkárzár-tárárár. Elárzárár is diárárárár kártrárárárár árárzet keresztme árducskárkat várgtam. Ezeket esztergárba fogva, áráratosan kialakár-tottam az evezár kárárjait. Utárna kárárve az esztergárár kártrárárárár árárzár kárár oldalt lelapoltam az evezár kárár tollait. Visszafogva a gárárbe, kialakár-tottam a rudak várárón a várkonya árárárárár árár fogár árárzárket. Ismárár kárárve a gárárárár árárzár gárárpel árár tárárreszelárvel kinagyoltam a várárleges fo evezár kárárínak. Ezt csiszolár papár-rral tárárbb finomár-tva gondosan kialakár-tottam a tollak márárnyelv keresztmetszárár árár felpolár-roztam a kárárzár evezárár. Kárárvetkezett a párárólár, az evezár várár maszkolárja árár párárólárja feketárre, valam evezárár toll maszkolárja árár festárse fehárre. A megsáráradt festárst vizes polirpapár-rral felcsiszoltam, majd árárja festettem legvárárárón az egárárzár árárkentem viaszos narancsolárjal. Ilyenek lettek.

Termárzártesen horgony nárólkárár nincs hajár.

{mospagebreak title=5. árárzár}

Hárár igen. Szerettem volna egy kicsit mársmilyen megjelenárár adni a kárárzár makettnek, ezárár a hajárártestet nem a szokárárnyos tárárárkra helyeztem, hanem árárárár-tettem egy sárárárárár. Szerettem volna egy olyan kárárpet kialakár-tani, ahol a hajár árárpen egy karbantárár utárín a sárárárárín árárllva várárja a vár-zrebocksárárárárár. Nos ezárár (is) híárárnyoznak a vitorlárk. Árár sárárlya anyagárár gárzárárár árárkk árárcek árárárk, amelyeket ragasztárár árár csapolárjár utárín párárcoltam, majd megcsiszoltam. Befezárárár árár termárzártesen ez is megkapta az olajos kezelárárst.

Az elkárzárárárár sárárlya egy mársik nárzetár!

Árár ár-gy mutat a sárárlyárín árárllár hajár.

Egy kávézelebbi kávép.

Eiá! náczetbál.

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 kãzeli kãp a fedãlzetrãl.

ãos ãjra a hãtsã rãsz.

A horgonycsãrlã.

A tat tãkãr.

Hãtulrã, felãlrãl.

Fãkuszban az ãigyã.

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

Köpek a kősz hajórá!

Baksa Bőla (Gateway)