



PLANY MODELARSKIE



2

BUDOWA OKRETU SZKOLNEGO MARYNARKI WOJENNEJ „ISKRA”

TROCHE HISTORII

„Iskra” jest już niemłodym okrętem, zbudowano ją bowiem w r. 1917 w stoczni holenderskiej Müller w Foxhol. Przez cztery lata nosiła banderę holenderskiej Marynarki Handlowej i nazwę „Vlissingen”. Sprzedana następnie armatorowi angielskiemu zmieniła nazwę na „St. Blance”, pływając nadal jako statek handlowy w żegludze kabotażowej.

W r. 1926 dowództwo Polskiej Marynarki Wojennej podjęło decyzję zakupienia statku żaglowego dla szkolenia podchorążych. W końcu tegoż roku kupiono więc w Szkocji trzymasztowy szkuner „St. Blance”. 1 stycznia 1927 r. na statku, któremu nadano nazwę „Iskra”, podniesiono polską banderę. Dnia 12 stycznia „Iskra” zawinęła do Gdyni, skąd przeszła do stoczni w Gdańsku celem dokonania przebudowy ze statku handlowego na okręt szkolny. 5 czerwca 1928 r. przebudowana „Iskra” wyszła w swój pierwszy rejs szkolny pod dowództwem kpt. mar. Henryka Eibela.

Stalą załogę stanowiło 7 oficerów oraz około 25 podoficerów i marynarzy. Prócz tego, okręt zabierał 16—30 podchorążych, którzy odtąd co roku na jego pokładzie odwiedzali prawie wszystkie porty Europy. W 1930 r. „Iskra” odbyła nawet rejs do Ameryki, w czasie którego przeszła najsilniejszy w całej swej historii sztorm.

Wojna zastała „Iskrę” na Morzu Śródziemnym. Dnia 2.9.1939 r. okręt zawinął do najbliższego portu neutralnego — Casablanki, gdzie zakotwiczona była również druga polska jednostka szkolna „Wilia”. W dniu 13 września na stojącym w pobliżu „Iskry” francuskim krążowniku minowym „Pluton” nastąpiła eksplozja min. Polski okręt znalazł się w poważnym niebezpieczeństwie. Natychmiast odcięto cumy i „Iskra” wyszła na redę, wysyłając motorówkę z ludźmi na ratunek „Plutona”. Wkrótce przywieziono na pokład rannych i pomieszczenia zamieniły się w szpital dla około 30 uratowanych. Po wypadku, obsada motorówki, która pierwsza podeszła z pomocą płonącemu krążownikowi, została udekorowana wysokimi odznaczeniami przez władze francuskie.

W październiku tegoż roku „Iskra” przeszła do Port Lyautey (między Casablanką a Agadir). Załoga zeszała na ląd, na pokładzie pozostało tylko 3 ludzi. Po kapitulacji Francji do Port Lyautey skierowano kilku oficerów marynarki z rozkazem przeprowadzenia „Iskry” do portu angielskiego. Załogę dokończono spośród polskich uchodźców i okręt popłynął do niedalekiego zresztą Gibraltaru. 20 listopada 1940 r. „Iskrę” oddano Anglikom na takich samych zasadach, na jakich oni przekazywali swe okręty bojowe Polsce. Do końca wojny spełniała ona pod nazwą HMS „Pigmy” rolę bazy dla załóg brytyjskich kutrów torpedowych i okrętów podwodnych. Po wojnie w r. 1947

okręt przeholowano do Portsmouth dla dokonania remontu.

Latem 1948 r. „Iskra” powróciła do kraju i odtąd służy przyszłym oficerom naszej Marynarki Wojennej, jako jednostka szkolna Wyższej Szkoły Mar. Woj. im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni. Od 1959 r. Marynarka Wojenna udostępnia swój okręt również harcerzom, odbywającym na nim stażowe rejsy pełnomorskie.

OPIS OKRETU

„Iskra” jest średniej wielkości szkunerem, o powierzchni ożaglowania około 680 m² i wyporności 560 t. Wyposażona jest także w pomocniczy silnik typu „Nohab-Ursus”, o mocy 260 KM. Całkowita długość okrętu wynosi 53 m. Sam kadłub bez bukszprytu i bączka za rufą ma 43,63 m długości (według innych źródeł 41,72 m). Konstrukcja kadłuba jest całkowicie stalowa. Stalowe są też kolumny masztów, oraz bomy grota i foka. Bukszpryt, stengi masztów, gafle i bom bezana są drewniane. Ten ostatni wykonany jest z drewna celem uniknięcia szkodliwego oddziaływania ruchów stalowej masy bomu na stojące bezpośrednio pod nim kompasy magnetyczne (cz. 4).

Oprócz kompasu magnetycznego okręt posiada oczywiście komplet nowoczesnych urządzeń nawigacyjnych a więc: radar, radionamiernik, żyroskopas itd. Na szczycie bezanmasztu króluje symbol nowoczesnego wyposażenia — antena telewizyjna. Jest ona jak mówią złośliwi mało przydatna w prowadzeniu nawigacji, świetnie natomiast obsługuje normalny telewizor w messie.

Rufowa część okrętu jest, jak na każdym z reguły żaglowcu, stanowiskiem dowodzenia. W nadbudówce rufowej znajdują się pomieszczenia oficerskie, kabina dowódcy i kabina nawigacyjna. Tylne ściana tej nadbudówki ozdobiona jest (patrz arkusz 2) mnóstwem najrozmaitszych wyłączników, przycisków, tub głosowych, bezpieczników itd. Tu znajdują się przyciski dzwonek alarmowych i buczków mgłowych, szczytówek, tuby głosowe do motorowni i kabiny nawigacyjnej.

Część przednia okrętu przeznaczona jest na pomieszczenie dla marynarzy i podchorążych. Tu mieści się też kuchnia, messa załogi, WC, łazienka itp. Na pokładzie przedniej nadbudówki, oprócz szalup i zbiorników wody słodkiej (cz. 14), znajduje się przewiewne pomieszczenie (cz. 11) dla brezentów, którymi okrywane są szalupy, motorówka, kompas, obudowa maszyny sterowej, kabestan i inne bardziej wrażliwe mechanizmy. Na samym dziobie zgrupowane są urządzenia cumownicze i kotwiczne, z których najbardziej okazałym jest kabestan (cz. 19). Prócz tego na rysunku perspektywicznym dziobu (ark. 4) widoczne są przy obu burtach dębowe drążki, noszące obcą nazwę — handszpak. Służą one do obracania kabestanu.

Wsuwa się je do specjalnych otworów w górnej części jego bębna. Przedni maszt zaopatrzony jest oprócz normalnych dla szkunera drzewc — bomu i gafle, także w okazałą reję. Służy ona najczęściej tylko do podnoszenia flag sygnalizacyjnych itp. Czasem jednak (przy wiatrach pełnych) zawieszają się na niej specjalny żagiel rejowy tzw. bryfok. Nie został on uwidoczniiony na ogólnym planie ożaglowania (ark. 1), gdyż jest to w zasadzie żagiel dodatkowy. Zaznaczono go tylko na ark. 5, zawierającym plan takielunku. Grotmaszt dla odmiany, posiada zamiast rei dwa dodatkowe bomy. Dawniej, gdy okręt służył celom handlowym, ładowano nimi towary, obecnie przy ich pomocy opuszcza się i podnosi tylne szalupy i motorówkę.

Trzeba wreszcie wyjaśnić, do czego służą wytyki — dwa drewniane drągi umocowane obrotowo na burtach (ark. 3). Ustawia się je poziomo nad wodą prostopadle do burty i po nich załoga schodzi do szalupy, gdy niemożliwe jest podejście łodzi do samej burty okrętu (ze względu np. na dużą falę, która mogłaby rozbić szalupę o burte).

Na zakończenie tego pobieżnego zresztą opisu, kilka słów o flagach powiewających na grotmaszcie i rufowym flagsztoku lub gafli bezanmasztu. Białoczerwona, długa wstęga na grotmaszcie — to znak sygnalizujący obecność dowódcy na pokładzie. Nazywa się też dlatego znakiem dowódcy. Gafel bezanmasztu nosi w czasie rejsu pod żaglami banderę wojenną. Opuszcza się ją natychmiast po wejściu na wody portowe. Tylko w czasie postoju i pływania pod silnikiem, bandera znajduje się tam, gdzie przywykliśmy jej szukać zawsze, to jest na rufie.

BUDOWA MODELU

Plany opracowane zostały dość obszernie i możliwie szczegółowo. Pozwala to na wykonanie modelu z bardzo dużą wiernością. Najwygodniejszą i przy tym stosunkowo dość efektywną wydaje się podziałka 1 : 50, chociaż dokładność opracowania rysunków umożliwiła nawet przyjęcie podziałki 1 : 25. Tylko, że taki model będzie miał ponad 2 m długości! Za to doskonale wyjdą na nim wszystkie drobne szczegóły wyposażenia.

Na wstępie trzeba zaznaczyć, że model jest trudny i wymaga wiele cierpliwości. Dlatego wręcz odradzamy rozpoczynanie jego budowy tym, dla których miałby to być pierwszy model tej klasy, zwłaszcza, że rysunki pokazują tylko wygląd i wielkość poszczególnych części nie mówią natomiast nic o tym „jak to zrobić”. Ponieważ model mają wykonywać głównie doświadczeni modelarze, opis budowy ograniczono do minimum.

Kadłub w podziałce 1 : 50 i mniejszych najlepiej wykonać sposobem warstwowym. Przy podziałce 1 : 25 prostszą wydaje się metoda krycia listewki szkieletu wykonanego z 6—10 mm sklejk. Kolumny masztu, bomy foka i grota oraz bomy szalupowe można wytoczyć z pręta mosiężnego. Bukszpryt, stengi masztów, gafle, wytyki i salingi (te ostatnie mają przekrój prostokątny) trzeba zrobić z sosny. Z drewna zrobimy także nadbudówki, luk maszynowy, nawiewniki, obudowę maszyny sterowej itp.

Anteny — radionamiernika, radarową, radiową i telewizyjną polutujemy z drutu i blaszek. Z blachy wykonamy również ster i dwupiórową śrubę. Także nadburcie i wsporniki nadburcia można polutować z blachy. Do drewnianego kadłuba przybijemy nadburcie krótko uciętymi szpileczkami. Z cienkiej blachy uformujemy takie elementy, jak żurawiki bączka na rufie i wsporniki pod szalupami, stojącymi na tylnej nadbudówce.

Jeśli chodzi o takielunek, to na wykonanie wszystkich lin olinowania stałego wskazane byłoby zdobyć cieniutkie stalóweczki. Można je uzyskać z pokrętek zwykłej rozplecionej linki stalowej lub strun stalowych, np. od mandoliny. Dla modelu w podziałce 1 : 25 grubość stalówek wyniesie 0,5—0,8 mm. Wszystkie liny olinowania ruchomego, jak: fały, szoty, brasy i halsy można zrobić z bawełnianego lub lnianego kordonka. Lniane są nawet lepsze, gdyż posiadają naturalny, szarawy odcień. Aby nie były „włochate”, można je przeciągnąć woskiem lub parafiną.

Arkusz 5 zawiera szczegółowy plan takielunku stałego i ruchomego oraz nazwy najważniejszych lin. Dla przejrzystości rysunku pominięto wanty, których bieg pokazany jest na ark. 1 i na ark. 4. Wyjaśniamy, że dwie z nich tzw. topwanty biegną do szczytu (topu) masztu, pozostałe zaś 3 do salingu. Tylko te ostatnie są połączone ze sobą, tworząc tzw. drablinki. Przedstawiają to dokładnie załączone zdjęcia okrętu. Z zamieszczonego u dołu ark. 5 planu kołkownic widać, że nie wszystkie liny są obkładane na kołkownicach przymasztowych lub znajdujących się na burtach w okolicy want. Niektóre z nich trzeba obłożyć na ągłach (kołkach), umocowanych bezpośrednio w nadburciu. Kontraszoty oznaczone podwójnie np. 53 i 53a mogą być obkładane na lewej albo na prawej burcie, w zależności od tego, na której stronie znajduje się właśnie bom.

MALOWANIE

Pokład główny, pokłady nadbudówek, obudowa maszyny sterowej, koło sterowe, flagszok, gretingi szalup, stengi masztów, gafle, bukszpryt, deski z mosiężnymi literami „ISKRA” na ścianach nadbudówki rufowej, podstawy kompasów, wytyki — w naturalnym kolorze drewna.

Kabestan (z białymi pionowymi pasami i białą „pokrywą”), kotwice zapasowe, łańcuch kotwiczny, dolne części podstaw kompasów i kule dewiacyjne kompasów, wnętrza nawiewników i wywiewników, polery cumownicze wraz z częścią pokładu okalającą polery dziobowe (tam gdzie nie zaznaczono desek pokładu — ark. 1) — c z a r n e.

Śruba napędowa, iluminatory, klamki, dzwon okrętowy itp. — z ł o t e (m o s i ą d z).

Pas na wodnicy konstrukcyjnej kadłuba i prawe światło pozycyjne — z i e l o n e.

Część podwodna kadłuba i lewe światło pozycyjne — c z e r w o n e.

Część nadwodna kadłuba, ściany nadbudówek szalupy i bączek — b i a ł e.

Wszystkie części wyżej nie wymienione — k r e m o w e.

N. A. PATALAS
Gdynia





