

## Prince de Neufchatel

Hozzáadta: viola  
2004. október 17. Vasárnap 17:45

Elkészült egy hajó, néhány információtval és egy fotóval. A cikk készítésében megismerkedhetünk a da mint anyaggal és a palánkhoz készítésével.

Prince de Neufchatel CONSTRUCTO alapra készült. A vitorlázat nem az eredeti anyag, hanem 40 grammos dakronból készült mert annak az előlőre szépen fel lehet varrni a kárbefutás kártétel. A dakront lehet speciális készítményekkel védeni, hogy a varott előlő egyáltalán nem rojtólódik.

- Mátarajny 1:56
- A hajó eredeti építési ideje 1812 SHONER.

Eredetileg hadihajó volt majd sebessége miatt, amikor az angolokhoz került, kereskedelmi hajóként szolgált. A Makett építése júliustól novemberig tartott.

A hajó építéséről

A dakron az az anyag ami az igazi vitorlásokon a vitorla anyaga. Ez látezik kárlőnből vastagságokban ezt fejezi ki a gramm súly, mint például a papírnál.

Az általában használt 40 gr dakron a legkönnyebb. Azért viszonylag nehéz beszerezni mert éppen vékonysága, tehát gyengesége miatt az igazi vitorlásokon ritkán használgják. Például kifejezetten gyenge szélességűnek. Ez előlővel kitűnően véghatás és alig rojtólódik. Az igazi a hóló ill. hólóval. Ilyenel nekünk nem érdemes foglalkozni mert nagyon hóló az ára. Az a megoldás, hogy vitorla készítésénél kell kiszabtatni a vitorlákat. ( máj ha van ilyen az ismerettségűben ) Ez az anyag szélesben is látezik, Te is láttál széles vélszakkal vitorlásokat, ejtőernyősökét szűrtésűket stb. Áon természetesen csak fehér használok. Igaz ugyan, hogy a tártánelmi hajók vitorlázata nem hóló, de nekem valahogy a vitorla és a hóló nagyon állszáj.

Egyelőre a hajó építése során a palánkhoz amire nagyon kell figyelni és bizonyos gyakorlatot azt hiszem igáz alábbiak miatt. Az alapanyag 2x6x600 mm mahagóni. A dörböt felelőre építve a 6 mm szélességet a végek felőre csökkenti kell hiszen az orr és a tatt keresztvonala rővidebb mint a hajóderék. Ehhez a mávelethez a leírás és rá nem ad tőmpontot ezt ki kell találni egyenként illesztéssel. A másik macerás mávelet a fent említett palánkok bordázatra való felszégelése. A lőnyeg a kővetkezé minden palánkot minden bordához rőz szegekkel kell rőgzíteni. Nem a stabilitás miatt hiszen az belő oldali ragasztással megoldható, hanem az esztétikai lőtvény miatt. A gond az, hogy a rőz szeg feje, a 6mm és az elől-hőtul mág vőkony-tott palánkokhoz mártén arőnytelenul nagy. Megoldás elcsőni, csőpő felőletét lereszteni, hogy sima legyen, majd beőtni őgy, hogy a szegsor főggőlegesen egy vonalban kerőljő. Ezt kb. 400-450 alkalommal kell előtszani.

Másik ődekeség a vitorlák őlkőteleinek felvarrása. Ez egy, a vitorla minden őlőn kőrbefutás kőrtő, hiszen má vélszát nem lehetne ( a valódi hajókon ) az őleken megfeszéteni mert elhasadna. A lőnyeg: a varrőst őgy oldom meg, hogy egy őrtő a vélszonba egy őrtő a kőrtőbe nagyon-nagyon sokszor. őlkőtelek modellezéshez nekem ná beőtt a gyetyaból. Ezen a tő ő őt meg, nem kőlkősebben rojtólódik és fehér.

A kőrtőzet felrakása csigák gőgzésé pepecs munka, de rutin. A talákozás tőjt sző volt rála, hogy az őtőpőtt Princ-ről kőldő kőpek. Nos itt van néhány darab. A lőnyege az őtőpőttőnek, hogy minden kőrtő cserőve, a rőz őgyő az első kettő kivőtelővel ( használt őgyő ) szénsre festve. A natő őrbőc és keresztroda ( vőlhető a megfelelő szénsre ). Csigák kőző a nagyobbak 2 -3 sorosak kőve, sajő győrtő ő mákődő csigákra. 1 db 3 soros csiga 14 darabból áll. Az őgyőkat mozgatás, rőgzés-tő, kőrtőzet és csigák kőve. A rő vitorlázat eltőtetve, 2 db bevont vitorla van helyette. Az eredmőny lőthatás, és vitathás.