

Prince de Neufchatel

Contributed by viola
2004. October 17. Sunday 17:45

There are no translations available. Elköszál egy hajás, néhány információtval és egy fotóval. A cikk kiegészítésként megismerkedhetünk a dakronnal mint anyaggal és a palánkozás készítésével.

Prince de Neufchatel CONSTRUCTO alapú. 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 készítővel venni, hogy a varott előlő egyáltalán nem rojtoldik.
- Mátarány 1:56
- A hajás eredeti típusi ideje 1812 SHONER.

Eredetileg hadihajás volt majd sebessége miatt, amikor az angolokhoz került, kereskedelmi hajásként szolgált. A Makett típusa júliustól novemberig tartott.

A hajás típusa

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

Az általánosan használt 40 gr dakron a legkönnyebb. Azért viszonylag nehéz beszerezni mert éppen vikonysága, tehát gyengesége miatt az igazi vitorlásokon ritkán használják. Póldául kifejezetten gyenge szélre gónuának. Ez ollóval kitűnően vágható és alig rojtoldik. Az igazi a háló ill. hálóval gárgá. Ilyenkor nekünk nem érdemes foglalkozni mert nagyon hízás az ára. Az a megoldás, hogy vitorla készítőnél kell kiszabtatni a vitorlákat. (már ha van ilyen az ismerettségű kárben) Ez az anyag szélesben is látezik, Te is láttál széles vitorlásokkal, ejtőernyősök szélvélőket stb. Én természetesen csak fehérre használok. Igaz ugyan, hogy a tartóelmei hajás vitorlázata nem híz, de nekem valahogy a vitorla és a híz nagyban szerepel.

Egyelőre a hajás típusa során a palánkozás amire nagyon kell figyelni és bizonyos gyakorlatot azt hiszem igényel. Az alapanyag 2x6x600 mm mahagóni. A dörböt lefelé típusa a 6 mm szélességet a végek felé csökkenti kell hiszen az orr és a tatt keresztvonala révidebb mint a hajás. Ehhez a mávelethez a leírás és rajz nem ad tipontot ezt ki kell találni egyenként illesztéssel. A másik macerás mávelet a fent említett palánkok bordázatra való felszégelése. A lányeg a kárbefutás minden palánkot minden bordához réz szegekkel kell rögzíteni. Nem a stabilitás miatt hiszen az belső oldali ragasztással megoldható, hanem az esztétikai látvány miatt. A gond az, hogy a réz szeg feje, a 6mm és az elő-hátul mág vikonytalpalánkokhoz mártan aránytalanul nagy. Megoldás elcsúszni, csúszás feléletet lereszteni, hogy sima legyen, majd beátni úgy, hogy a szegsor fágga legesen egy vonalban kerüljön. Ezt kb. 400-450 alkalommal kell eljátszani.

Másik érdekesség a vitorlák kárbefutás felvarrása. Ez egy, a vitorla minden előlő kárbefutás kártétel, hiszen má vitorlázat nem lehetne (a valódi hajáskor) az előleken megfeszíteni mert elhasadna. A lányeg: a varrást úgy oldom meg, hogy egy kártétel és a vitorlázat egy kártételbe nagyon-nagyon sokszor. A kártételnek modellezéshez nekem nagyjából a gyetyaból. Ezen a típusú ájtmeget, nem kálárbefutás sebben rojtoldik és fehér.

A kártételzet felrakása csigák gárgázása pepecs munka, de rutin. A talákozás tájt szás volt rála, hogy az ájt típusa Princ-ról készült kártétel. Nos itt van néhány darab. A lányeg az ájt típusa, hogy minden kártétel cserélve, a réz ájt az első kettő kivételével (használt ájt) szélesre festve. A natúr ájt és keresztruda (vélhetően a megfelelő szélesség). Csigák kártétel a nagyobbak 2-3 sorosak kicserélve, saját gyártású mákád csigákra. 1 db 3 soros csiga 14 darabban áll. Az ájtakat mozgató, rögzítő, kártételzet és csigák kicserélve. A vitorlázat eltávolítva, 2 db bevont vitorla van helyette. Az eredmény látható, és vitatható.