

Prince de Neufchatel

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

Elkészült egy hajás, néhány informáciával és egy fotóval. A cikk készítésében megismerkedhetünk a da mint anyaggal és a palánkozás 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 elől egyáltalán nem rojtólódik.

- Mátarajny 1:56
- A hajás eredeti előlősi ideje 1812 SHONER.

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

A hajás előlősi ideje

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

Az általában használt 40 gr dakron a legvagyobb. Azért viszonylag nehéz beszerezni mert éppen vékonysága, tehát gyengesége miatt az igazi vitorlásokon ritkán használgják. Például kifejezetten gyenge szélességűek. 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 ismerettségű kárben) Ez az anyag szélesben is látezik, Te is láttál széles vitorlásokkal, ejtőernyősök szállítását stb. Áon természetesen csak fehéret használgok. Igaz ugyan, hogy a tártalmi hajás vitorlázata nem hóló, de nekem valahogy a vitorla és a hóló nagyon állszaján.

Egyelőre a hajás előlőse során a palánkozás amire nagyon kell figyelni és bizonyos gyakorlatot azt hiszem igáz alábbiak miatt. Az alapanyag 2x6x600 mm mahagóni. A dörböt felelő előlőve a 6 mm szélességet a végek felő csökkenti kell hiszen az orr és a tatt keresztvonala rávidebb mint a hajásderék. Ehhez a mávelethez a lejárás és a nem ad támpontot ezt ki kell találni egyenként illesztéssel. A másik macerás mávelet a fent említett palánkok bordázatra való felszegelése. A lányeg a kávetkezé minden palánkot minden bordához ráz szegekkel kell rágzá-ten. Nem a stabilitás miatt hiszen az belső oldali ragasztással megoldható, hanem az esztétikai látvány miatt. A gond az, hogy a ráz szeg feje, a 6mm és az elől-hátul mág vőkony-tott palánkokhoz mártan aránytalanul nagy. Megoldás elcsőni, csőpő felőletét lereszteni, hogy sima legyen, majd beőtni őgy, hogy a szegsor főggőlegesén egy vonalban kerőlján. Ezt kb. 400-450 alkalommal kell előtszani.

Másik ődekeség a vitorlák őlkáteleinek felvarrása. Ez egy, a vitorla minden őlőn kárbefutás kártétő, hiszen má vősznat nem lehetne (a valódi hajákon) az őleken megfeszé-teni mert elhasadna. A lányeg: a varrást őgy oldom meg, hogy egy őltés a vőszonba egy őltés a kártétőbe nagyon-nagyon sokszor. őlkáteleinek modellezéshez nekem ná beőtt a gyetyaból. Ezen a táj meg, nem kőlkátelein sebben rojtólódik és fehéő.

A kártétőzet felrakása csigák gőgzá-tőse pepecs munka, de rutin. A talákozás tájt szás volt rála, hogy az őtőpő-tett Princ-ről kőldő kőpek. Nos itt van néhány darab. A lányeg az őtőpő-tősnak, hogy minden kártő cserőve, a ráz őgyő az első kettő kivételével (használt őgyő) szénsre festve. A natőő őrbőc és kereszttruda (vőlhetően a megfelelő száre). Csigák kőzála a nagyobbak 2 -3 sorosak kőve, sajít győrtőő mőlkődő csigákra. 1 db 3 soros csiga 14 darabból áll. Az őgyőkat mozgatás, rágzá-tő, kártőzet és csigák kőve. A rá vitorlázat eltőtetve, 2 db bevont vitorla van helyette. Az eredmény láthatás, és vitathás.