

Prince de Neufchatel

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

Elkészült egy hajás, néhány információtval 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.
- Mátarány 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

A dakron az az anyag ami az igazi vitorlásokon a vitorla anyaga. Ez látezik kálálárbefutás vastagságokban 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 használgatják. Például kifejezetten gyenge szélre gánujának. Ez előlőval kitűnően véghatás és alig rojtólódik. Az igazi a hólólló ill. hólóvágás gárgá. Ilyenkor nekünk nem érdemes foglalkozni mert nagyon hólózs 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 vélszakkal vitorlásokot, ejtőernyősáket szárfáket stb. Áon természetesen csak féret használgatlok. Igaz ugyan, hogy a tártánelmi hajás vitorlázata nem hólóféret, de nekem valahogy a vitorla és a hólóféret nagyon ásszején.

Egyelőre a hajás előlőse során a palánkozás amire nagyon kell figyelni és bizonyos gyakorlatot azt hiszem igá alábbiak miatt. Az alapanyag 2x6x600 mm mahagóni. A dörböt felelő előlő-tve a 6 mm szélességet a végek felő csákkenteni kell hiszen az orr és a tatt keresztvonala rávidebb mint a hajásderék. Ehhez a mávelethez a le-rás és ra nem ad támpontot ezt ki kell találni egyenkénti 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 mártén aránytalanul nagy. Megoldás elcsá-pni, csá-pás felőletét lereszteni, hogy sima legyen, majd beőtni őgy, hogy a szegsor főlőggé legesen egy vonalba kerülőljén. Ezt kb. 400-450 alkalommal kell eljétszani.

Másik ődekeség a vitorlák őlkáteleinek felvarrása. Ez egy, a vitorla minden őlőn kárbefutás kártá, hiszen má vélsznat nem lehetne (a valódi hajákon) az őleken megfeszé-teni mert elhasadna. A lányeg: a varrást őgy oldom meg, hogy egy ártás a vélszonba egy ártás a kártábe nagyon-nagyon sokszor. őlkáteleinek modellezéshez nekem ná bejártt a gyetyaból. Ezen a táj Ájmege, nem kálálárbefutás sebben rojtólódik és féret.

A kártázet felrakás csigák gágzá-tőse pepecs munka, de rutin. A találkozás tájt szás volt rála, hogy az ártá-p-tett Princ-ról kálálók kőpeket. Nos itt van néhány darab. A lányege az ártá-p-tősnak, hogy minden kártá cserélve, a ráz ágyák az első kettő kivételével (használt ágyák) szélesre festve. A natőrbő árbőc és kereszttruda (vőlhetően a megfelelő szélesre). Csigák káztál a nagyobbak 2 -3 sorosak kőlve, sajít gyártáső mákádő csigákra. 1 db 3 soros csiga 14 darabból áll. Az ágyakat mozgatás, rágzá-tő, kártázet és csigák kőlve. A rá vitorlázat eltőntetve, 2 db bevont vitorla van helyette. Az eredmény láthatás, és vitathatás.