

Prince de Neufchatel

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

There are no translations available. Először egy hajó, néhány információt és egy fotóval. A cikk kiegészítésével megismerkedhetünk a dakronnal mint anyaggal és a palánkhoz 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 kábele. A dakront lehet speciális készítővel venni, hogy a varott előlő egyáltalán nem rojtólódik.

- Máté néhány 1:56

- A hajó eredeti készítősi ideje 1812 SHONER.

Eredetileg hadihajó volt majd sebesség miatt, amikor az angolokhoz került, kereskedelmi hajóként szolgált. A Makett készítése július 31 novemberig tartott.

A hajó készítése

A dakron az az anyag ami az igazi vitorlásokon a vitorla anyaga. Ez látezik kárlérből 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 használgatják. Például kifejezetten gyenge szélre gánujának. Ez előlővel kitűnően véghatás és alig rojtólódik. Az igazi a háló ill. hálóval gárgá. Ilyenkor nekünk nem érdemes foglalkozni mert nagyon hálás az ára. Az a megoldás, hogy vitorla készítésénél kell kiszabtatni a vitorlákat. (máj ha van ilyen az ismerettségű kárbelben) Ez az anyag szélesben is látezik, Te is láttál széles vitorlásokkal vitorlásokat, ejtőernyősök szélrelés stb. Áon természetesen csak fehér használok. Igaz ugyan, hogy a tartóelmei hajók vitorlázata nem hálás, de nekem valahogy a vitorla és a hálás nagyon tetszik.

Egyelőre a hajó készítése során a palánkhoz amire nagyon kell figyelni és bizonyos gyakorlatot azt hiszem igá alábbiak miatt. Az alapanyag 2x6x600 mm mahagóni. A dörböt felőre készítem a 6 mm szélességet a végek felőre csökkenti kell hiszen az orr és a tatt keresztvonala révidebb 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 felszegelése. A lányeg a kárbefutás minden palánkot minden bordához réz szegekkel kell rágá-ten. 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 elől-hátul mág vékonyított palánkokhoz mártan aránytalanul nagy. Megoldás elcsújni, csúpás felőletet lereszteni, hogy sima legyen, majd beátni úgy, hogy a szegsor fágálegesen egy vonalban kerélgén. Ezt kb. 400-450 alkalommal kell eljátszani.

Másik érdekesség a vitorlák előlőteleinek felvarrása. Ez egy, a vitorla minden előlőn kárbefutás kárelő, hiszen má vitorlázat nem lehetne (a valódi hajókon) az előleken megfeszíteni mert elhasadna. A lányeg: a varrást úgy oldom meg, hogy egy kárelő a vésonba egy kárelőbe nagyon-nagyon sokszor. A kárelőnek modellezéshez nekem nagbejárt a gyetyaból. Ezen a táj Ájtmegy, nem kárlérből sebben rojtólódik és fehér.

A kárelőzet felrakása csigák gárgá-tőse pepecs munka, de rutin. A talákozás tájt szás volt rála, hogy az Ájtőp-tett Princ-ról káldők kőpek. Nos itt van néhány darab. A lányeg az Ájtőp-tőnek, hogy minden kárelő cserélve, a réz Ájgyák az első kettő kivételével (használt Ájgyák) szélesre festve. A natúr Ájrbás és keresztuda (válheten a megfelelő szélesre). Csigák kárelő a nagyobbak 2 -3 sorosak kiserélve, saját gyártású mákád csigákra. 1 db 3 soros csiga 14 darabban áll. Az Ájgyákot mozgató, rágá-tő, kárelőzet és csigák kiserélve. A ré vitorlázat eltőntetve, 2 db bevont vitorla van helyette. Az eredmény láthatás, és vitathatás.