



A trade mark of
Mantua Model Group

www.mantuaodelhelp.com

H.M.S. VICTORY

Novità assoluta

IL FASCIAME IN Balsa DURO. (Vedi pag. 16)

New procedure.

THE PLANKING IN HARD Balsa. (see page 16)

Absolute Neuheit

DIE VERKLEIDUNG BESTEHT AUS HARTEM BalsaHOLZ. (sehen seite 17)

Nouveauté absolue

LE BORDÉ EN Balsa JE DURE. (voir page 17)

Absolute nieuwigheid

BEPLANKING IN HARD BalsaHOUT. (zie page 17)

Art. 782

 ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO

 ASSEMBLING INSTRUCTIONS

 BAUANLEITUNG

 INSTRUCTIONS POUR LE MONTAGE

 BOUWINSTRUCTIES

Printed in Italy

Breve storia della H.M.S. VICTORY

La Victory che la Sergal presenta nella sua edizione è la quinta nave della Reale Marina Britannica che portava questo nome. Per coloro che amano la mariniera e apprezzano quanto la riguarda tracciamo una breve storia di questo glorioso nome che ancor oggi tante emozioni riesce a suscitare tra coloro che ne sanno apprezzare il glorioso passato.

Nel 1559 fu varata la prima con una stazza di circa 800 tonnellate che al comando dell'Ammiraglio Sir John Hawkins contribuì alla sconfitta dell'armata spagnola nel 1588. La seconda Victory di 875 tonnellate fu varata nel 1620 e dopo aver partecipato alla prima e alla seconda guerra Olandese (1652-1667) fu ammodernata e rientrò in combattimento nella terza guerra Olandese (1672-1674). La terza Victory varata nel 1675 con un tonnellaggio di 1486, prese parte alla battaglia di Bonfleur nel 1692. Danneggiata in modo gravissimo fu ricostruita nel 1695. La quarta, più grande delle altre, (dislocava infatti 1920 tonnellate) varata nel 1737, ebbe vita breve (7 anni) essendosi inabissata nel 1744 con tutto l'equipaggio nella Manica.

Nel 1758 inizia la storia dell'ultima e più famosa Victory, storia lunga e affascinante di un vascello arrivato ai giorni nostri, quale testimone di vita marinara e di violente battaglie navali che hanno scritto la storia del mondo.

In quell'epoca la potenza di una nazione era potenza navale, il prestigio di un popolo era raffigurato dalla flotta, dalla sua enfasi, dal suo armamento. Fu appunto nel 1758 che Re Giorgio II volle promuovere un ambizioso programma di incremento della flotta inglese dando il via alla costruzione di 12 grandi navi tra cui una di primo rango con più di 100 cannoni da costruire nei cantieri di Chatham.

Fu chiamata "Victory".

Il 1759 era infatti "l'anno delle vittorie" la fine della guerra dei 7 anni, la riconquista di Surat, Winden e Quebec. Fu progettata dal capo del Genio Navale Thomas Slade, e la costruzione affidata al Mastro legnaiuolo navale dei cantieri di Chatham Mr. Allen. Malgrado fossero necessari 5 anni per il completamento della nave, l'entusiasmo di quel fortunato periodo fece in modo che la nave fosse varata il 7 Maggio del 1765.

Non entrò però in battaglia. La guerra dei 7 anni era finita e la H.M.S. Victory rimase per 13 anni sul Medway. Fu qui che per la prima volta Orazio Nelson nel Gennaio del 1771, allora dodicenne, imbarcato sulla Raisonnable ebbe modo di vederla. Allo scoppio della guerra per le colonie del Nord America, fu inviata frettolosamente a Portsmouth dove furono innalzate le insegne dell'ammiraglio Keppel comandante della flotta della Manica e quello stesso anno, in Luglio, ebbe il suo primo scontro al largo di Haushant. Nel 1782 prese parte, al comando dell'Ammiraglio Lord Howe, alla battaglia di Capo Spurtel e nello stesso anno partecipò all'attacco contro il blocco navale di Gibilterra. Allorché il trattato di Versailles del 1783 pose fine alla guerra la Victory tornò a Portsmouth e fu messa in cantiere.

Ma allo scoppio della guerra contro la Francia rivoluzionaria, comandante l'ammiraglio Lord Hood, la nave

riprese il mare entrando nel Mediterraneo assieme ad altre 20 unità.

Partecipò alla presa di Tolone difesa dall'artiglieria dell'allor giovane ufficiale Bonaparte. Nel 1794, durante l'assedio di Calvi fu sbarcato dalla H.M.S. Victory un contingente di uomini e cannoni al comando del Capitano di vascello Orazio Nelson che nel corso del combattimento perse l'occhio destro. Riassegnata alla flotta del Mediterraneo, dopo aver trascorso un breve periodo in bacino a Portsmouth, sotto le insegne dell'Ammiraglio Hotham partecipò nel 1795 agli scontri navali di Capo Hyeres. Nel novembre del 1795 il comando della flotta fu affidato all'ammiraglio Sir John Jerwis che innalzò il suo vessillo sulla Victory.

Il 14 Febbraio 1797 la flotta inglese ottenne una risonante vittoria a Capo San Vincenzo nella quale il Commodoro Nelson al comando della H.M.S. Captain, ottenne, da solo, la resa di due legni spagnoli. Tra il 1798 e il 1800 la Victory interruppe la sua carriera militare per divenire una nave ospedale d'appoggio.

Nel 1801 rimessa in cantiere, subì per 2 anni un determinante ammodernamento. Fu completamente smontata e ricostruita assumendo quell'aspetto che ancora oggi conserva. La polena fu ridisegnata, le gallerie all'aperto di poppa furono smantellate e sostituite con una specchiera piatta e meno enfatica. Nel 1803 rientrò quindi in servizio attivo nel Mediterraneo sotto le insegne dell'Ammiraglio Lord Nelson.

Il 15 Settembre 1805 la Victory salpò dall'Inghilterra per prendere parte al blocco di Cadice ed il 21 Ottobre 1805 al largo di Capo Trafalgar ebbe luogo la battaglia più dura e decisiva della storia nella quale le flotte della Francia e della Spagna furono sconfitte. Furono catturate 18 navi su 33, 4 riuscirono a fuggire, mentre le altre ripararono a Cadice ove rimasero per la durata della guerra.

Questa strepitosa vittoria però, fu causa di grande cordoglio per il popolo inglese che vide l'artefice principale cadere nel momento del suo più grande successo. La Victory subì danni enormi e dovette per questo essere rimorchiata a Gibilterra per essere messa in grado di raggiungere Portsmouth. Raggiunse poi Sherness dove, il giorno 9 Gennaio 1806, mentre nella Cattedrale di Saint Paul veniva sepolta la salma di Nelson, furono ammainate le più prestigiose insegne che la nave avesse mai recato.

Fino al 1808 la Victory subì grossi lavori di restauro nei cantieri Chatham ed in quell'anno rientrò in servizio. Per 5 anni fu impiegata in continue imprese fino a che nel 1812 l'H.M.S. Victory ritornò a Portsmouth da quello che doveva considerarsi il suo ultimo viaggio. Fu messa nuovamente in cantiere e nel 1815 era nuovamente pronta per l'azione, ma la battaglia di Waterloo pose fine alle guerre Napoleoniche ed alla lunga battaglia della Victory che fu messa nella riserva fino al 1824, anno in cui divenne la nave ammiraglia del comando navale di Portsmouth.

Rimase all'ancora in Portsmouth fino al 1822, ma lo scafo cominciava a denunciare l'effetto del tempo essendo il legname ridotto ad uno stato preoccupante. Fu allora rimossa, per cercare di conservarla per il futuro, e posta al molo N. 2, grande cimitero monumentale della marina.

Fu lanciato un appello alla popolazione dalla società di ricerche navali, con l'aiuto e l'approvazione dell'ammiraglio, per reperire fondi per i restauri che avrebbero riconferito alla Victory l'aspetto originale dei tempi di Trafalgar.

Si raccolsero più di 120 mila sterline che permisero di portare a termine l'opera il 7 Luglio 1828. Il fascino della Victory è universale e non solo inglese, ancor oggi il binomio Victory - Nelson continua ad ispirare tutti i popoli del mondo.

PREMESSA

La prima cosa da fare, quando ci si accinge a montare un modello di nave, è cercare di acquisire la più approfondita conoscenza possibile del modello stesso, nelle sue linee generali e nei dettagli.

Per ottenere questa conoscenza, che vi aiuterà a non commettere errori durante le operazioni di montaggio, è necessario leggere attentamente le istruzioni, osservando contemporaneamente i disegni e le fotografie che le corredano, seguendo la numerazione progressiva.

Vi renderete così conto del sistema usato, dei vari passaggi e delle operazioni da compiere e soprattutto la sequenza da seguire nel compierle.

Le istruzioni per il montaggio di questo modello sono state realizzate da una equipe di esperti modellisti che hanno previsto le varie fasi di montaggio in modo da rendere le varie operazioni agevoli anche per i modellisti meno esperti. I più esperti, poi, sanno benissimo che un'attenta lettura delle istruzioni e dei disegni prima di iniziare l'opera è indispensabile per una buona riuscita della stessa.

Il passo successivo consiste nel reperimento degli attrezzi e dei materiali necessari al montaggio.

Poichè i materiali, alcuni dei quali prelaborati, sono contenuti nella scatola di montaggio, passiamo all'elenco degli attrezzi assolutamente indispensabili per eseguire un buon lavoro. E' chiaro che se qualcuno, oltre agli attrezzi indicati, ne dispone di altri più sofisticati e li sa usare, vedrà il proprio lavoro ulteriormente facilitato.

L'attrezzo che da sempre identifica il modellista navale, l'archetto da traforo, non è più, nel nostro caso, necessario: la tecnologia del laser ci ha infatti consentito di fornirvi tutti i particolari, che un tempo dovevano essere tagliati a mano, già pronti per essere utilizzati. Basta staccarli dalla tavola in legno dalla quale sono ricavati, incidendo, con un tagliabalsa, la piccola porzione di legno che mantiene il pezzo unito alla tavola. Un buon tagliabalsa quindi, possibilmente del tipo a lame intercambiabili, è il primo attrezzo necessario.

Un altro attrezzo indispensabile è costituito dal trapano. Il più adatto è quello da modellismo, di dimensioni molto contenute e quindi molto maneggevole, in genere funzionante a 12 Volt.

Il trapano dovrà essere corredato da una serie di punte con diametri da 0,5 fino a 3 millimetri, intervallati di 0,25 mm. e da almeno un paio di frese cilindriche da 2 e da 4 mm.

Per i fori di diametro maggiore (per esempio quelli degli alberi) si può usare un trapano a mano con la punta adatta (3, o 12 mm.) così come è

possibile usare la lima tonda o la fresa per portare a

misura i fori, dopo averli eseguiti con la punta da 3 mm. Una pinza da chirurgo, ma può andar bene anche quella che le signore usano per strapparsi le sopracciglia, vi servirà per maneggiare i particolari più minuti e sarà di grande aiuto per eseguire i nodi del sartame. Una pinza a becchi tondi, di dimensioni contenute, servirà per sagomare i profilati in ottone mentre un piccolo tronchese sarà utile per tagliare corde e fili di ottone. Molto importanti, per il grande uso che se ne fa, sono le lime che andranno scelte di dimensioni molto contenute, di grana fine, con taglio dolce e nei classici profili tondo, piatto, quadro e triangolare. La cartavetro, o abrasiva, con almeno un paio di tamponi, dovrà essere disponibile in almeno tre misure (grana 80, 120 e 240).

Indispensabile è anche un pialletto di dimensioni piuttosto contenute, del tipo che utilizza le normali lamette da barba.

Il piegialistelli e soprattutto il rastremalistelli che potrà essere utilizzato anche come morsa, sono attrezzi di indubbia utilità, in particolar modo per i modellisti alle prime armi.

Una forbice, del tipo utilizzato dagli elettricisti, è indispensabile per tagliare le lastrine fotoincise.

Una certa quantità di spilli, sottili, ma con la capocchia di grandi dimensioni, servirà a tenere in posizione i particolari da incollare mentre la colla fa presa. A proposito di colla, la più indicata per i modelli navali è quella vinilica a presa rapida che, oltre a tutto, ha il vantaggio di essere carteggiabile.

Per incollare il metallo al legno, per le strutture in legno dalle dimensioni molto contenute e per fissare i nodi delle corde, il collante più adatto è il cianoacrilico.

Quest'ultimo va usato in quantità ridotta e va conservato in frigorifero.

Un calibro sarà indubbiamente utile anche se non si può definire indispensabile.

Un paio di pennelli, uno sottile ("0" o "1") ed uno medio ("4" o "5"), sono sufficienti per tutti i lavori di coloritura che andrà eseguita indifferentemente con colori sintetici, acrilici o alla nitro, purchè si abbia cura di usare sempre colori dello stesso tipo per evitare che colori con solventi diversi, venendo a contatto fra loro, creino quei simpatici guazzabugli che i pittori definiscono "tecnica mista" ma che, su un modello di nave antica sono abbastanza fuori luogo.

Due parole infine riguardo al luogo dove si lavora.

Il posto in sè non è importante (può essere un confortevole ed attrezzato laboratorio, ma può andar bene anche il tavolo di cucina), ciò che conta è l'ordine che vi deve regnare. Prima di iniziare il lavoro bisogna predisporre i materiali e gli attrezzi necessari per la realizzazione dei particolari che si affrontano, e solamente quelli. Tutto ciò che non è immediatamente indispensabile servirebbe solo a creare confusione.

Questo è uno dei motivi per cui, all'inizio di questa premessa, vi suggerivamo di studiarvi attentamente le istruzioni, che sono state articolate nella maniera più razionale possibile.

A questo punto tocca a voi, a noi non resta che ringraziarvi per la preferenza accordataci ed augurarvi buon divertimento.

SERIAL

A short history of H.M.S. VICTORY

H.M.S. Victory is the fifth ship of the Royal Navy to bear this name. The first Victory, launched in 1559, of 800 tons, was the flagship of Sir John Hawkins at the defeat of the Spanish Armada in 1588. The second Victory, launched in 1620, of 875 tons, took part in the first and second Dutch wars, 1652-1667. Rebuilt in 1666, she took part in the third Dutch war, 1672-1674.

The third Victory, launched in 1675, of 1486 tons, took part in the Battle of Barfleur in 1692. She was rebuilt in 1695.

The fourth Victory, launched in 1737, of 1920 tons, was lost with all hands in the Channel in 1744. The story of the present H.M.S. Victory carries us back to 1758. In that year the ministers of George II decided on an ambitious programme of building twelve ships of the line. At the head of the list stood a ship - as yet unnamed - a first rate of 100 guns to built at Chatham. It was singularly appropriate that this particular ship should be put in hand in the year 1759. This was the "Year of Victories" the climax of the Seven Years War. On land our arms had triumphed at Surat, Minden and Quebec; at sea, at Lagos and Quiberon Bay. How fitting it was, therefore, that the ship laid down in July of that year should receive the proud name of H.M.S. Victory.

Designed by Thomas Slade, Senior Surveyor of the Navy, her building was supervised by Mr. Allen, Master Shipwright at Chatham. The usual period for building a first rate was then five years, but our successes at sea in the Seven Years War had lessened the sense of urgency, and it was not until 7th May, 1765, that H.M.S. Victory was launched. Meanwhile, in 1763 the Peace of Paris had ended the Seven Years War, and for thirteen years after her launching H.M.S. Victory remained in the Medway. There in January, 1771, she must have been seen for the first time by the young Horatio Nelson, then aged twelve, on joining his first ship H.M.S. Raisonnable.

In 1778 France entered the war on the side of the American colonists, and H.M.S. Victory was hurried to Portsmouth, and in May she hoisted the flag of Admiral Keppel in command of the Channel Fleet. In July of that year H.M.S. Victory was in action for the first time in an indecisive engagement off Ushant. After wearing successively the flags of Admirals Hardy, Geary, Hyde Parker and Kempenfelt, she became the flagship of Lord Howe, and in 1782 took part in the relief of Gibraltar and the Battle of Cape Spartel. On her return to Portsmouth she was paid off in 1783, in which year the Treaty of Versailles brought a temporary peace. In 1793 Britain joined the First Coalition against Revolutionary France. In May of that year Lord Hood in H.M.S. Victory left England for the Mediterranean with a strong fleet of twenty-one ships. Toulon was captured, but had to be evacuated, mainly due to the exertions of a young artillery officer, Napoleon Bonaparte. In 1794 operations were undertaken against Corsica. At the siege of Calvi, men and guns were landed from H.M.S. Victory and placed under the command of Captain Horatio Nelson, who lost the sight of this right eye from a wound sustained during these operations.

Returning to Portsmouth for a brief refit, H.M.S. Victory returned to the Mediterranean as flagship of Admiral Man, second-in-command to Admiral Hotham, and in July, 1795, she took part in the indecisive action off Cape Hyeres. Hotham's failure to force a decision at Hyeres led to Spain throwing in her lot with France and the Mediterranean was lost, until Nelson made re-occupation possible by his Victory at the Nile three years later.

In November, 1795, the command of the fleet was placed in the strong, capable hands of Admiral Sir John Jerwis, with his flag in H.M.S. Victory. On 14th February, 1797, came the timely Victory of Cape St. Vincent. Commodore Nelson in H.M.S. Captain played a most effective part by leaving the line of battle, throwing his ship across the path of the Spaniards, and himself receiving the surrender of two of them. In November, 1797, H.M.S. Victory returned to Chatham and was paid off. From 1798 to 1800 her distinguished fighting career was temporarily interrupted, and she became a hospital ship for the prison hulks. In 1801, she was docked and for the next two years she underwent a very large refit. She was, in fact, almost rebuilt and her appearance altered to that she bears today. The figurehead was completely redesigned, the open galleries removed, the stern made "flat" and the chains moved from below to above the upper gun deck ports. H.M.S. Victory was again commissioned in April, 1803, and in July of that year she arrived in the Mediterranean as flagship of Lord Nelson, Commander-in-Chief. For the next eighteen months she took part in the blockade of Toulon, which ended with the escape of Villeneuve, the long chase to the West Indies, the return of Villeneuve to Cadiz and of Nelson and the Victory to England. On 15th September, 1805, Nelson in H.M.S. Victory left England to take over command of the fleet blockading Cadiz. This was the scene set for the most decisive battle ever fought at sea. On 21st October, 1805, off Cape Trafalgar, the combined fleets of France and Spain were vanquished. Of their thirty-three ships, eighteen were taken; four escaped only to be rounded up a fortnight later; the remainder struggled back to Cadiz, there to remain for the rest of the war.

But joy at the Victory was compounded with sorrow at the death of their great leader in the final moments of this, his greatest triumph.

H.M.S. Victory, which had led Nelson's column into battle, was so severely damaged that she had to be towed to Gibraltar, where temporary repairs were hastily effected. On 3rd November, with Nelson's body on board, she sailed for a week her battered sides and jury masts were reminders of the cost of the Victory. On 22nd December she arrived at Sheerness, and here the body of her beloved Admiral was transferred to the Commissioner's yacht for conveyance to Greenwich, there to lie in state in the Painted Hall prior to internment in St. Paul's Cathedral on the 9th January, 1806. Also on that day was lowered for the last time the proudest flag she was ever privileged to wear.

To heal the wounds she had sustained at Trafalgar, H.M.S. Victory underwent an extensive refit at

Chatham, at the end of which she was recommissioned in March, 1808. For the next five years she was constantly employed. In January, 1809, she helped to bring home Sir John Moore's army from Corunna. For the greater part of the time, however, she served as flagship of Admiral Saumarez, journeying to and from the Baltic, doing her work splendidly, as always, but finding no laurels comparable to those she had already gained.

In November, 1812, H.M.S. Victory returned to Portsmouth from what was to be her last sea voyage. The following month she was paid off and once more she underwent a refit. In 1815 she was again ready for sea, but Waterloo brought an end to the Napoleonic Wars and an end, too, to the Victory's long fighting career and she remained in reserve until 1824 when she became flagship of the Portsmouth Command. Apart from the period 1869 to 1889, this high duty she has worthily borne right down to the present day.

Up to 1822 H.M.S. Victory was berthed in, Portsmouth Harbour. By this time the state of her timbers had become a matter of grave concern. In that year, however, her future safety was assured when she was removed from her somewhat hazardous berth and placed in No. 2 Dock—the site of the oldest graving dock in the world. With the approval and co-operation of the Admiralty, a public appeal was launched by the Society for Nautical Research to raise money to restore H.M.S. Victory to the appearance she bore at Trafalgar and to preserve her in that condition for all time. So successful was this appeal that over £120,000 was raised. This enabled the restoration to be completed by 17th July, 1828, when H.M. King George V honoured the ship on a visit of inspection.

But it is not to British people alone that H.M.S. Victory will continue to exercise her fascination and appeal. Today, with all her labours completed, with all her battles ended, H.M.S. Victory and her proud association with Nelson will continue to be an inspiration for all time to all people.

WHAT YOU MUST KNOW

The first step before starting the assembly of a ship model, is to learn as much as possible about the model, reading all literature, the plan and the instructions.

The perfect know how of the model construction will come in advance if you read the instruction book and if you examine with care the plans and all the sketches and the pictures following the numbers.

Too much haste in the building, can cause mistakes and a loss of time and money.

The Victory instruction book has been written by a group of expert modellers after one year of hard work, assembling the prototype, selecting the step by step construction, full of pleasure for the expert as well as easy for the beginner.

Experts will know the benefit of reading the procedure before.

Building and we recommend that beginners do the same.

When we are sure that we understand every step, we have to check our tool assortment and necessary

materials. At the end of which, we have plenty of wooden and metal components and we need tools only.

We describe the most important hand tools, but if the builder has more sophisticated help, the work will be easier.

Nothing can substitute having the proper tools.

The first basic tool is the fretsaw with its table and a number of right blades, different thicknesses both for metal and wood.

When you use a fretsaw, never cut on the printed line, but leave a little extra wood, to remove with sand paper or proper file.

The finishing of the slots must be done with a file to be sure of the perpendicularity of the parts and no play in the joints.

Different thickness of the wood require different blades for nice cutting and no damage to the small edges and corners.

N. 0 and 1, the thinner blades, are used for max. thickness of 1,5 mm. wood, medium sizes as N. 3, 4 or 5 are to be used on hard and thick plywood.

The new technology of the laser cut has reduced a lot the use of the fretsaw for all the kits of the Mantua Model Group.

An electric fretsaw will save handwork, but the quality of a well used fretsaw is surely better.

A second necessary tool is the electric drill, small size, 12 Volt operating, perfect for drilling till 3 mm. holes and for finishing parts with different profile cutters.

The assortment of special tools for the drill is made with shell bits from 0,5 to 3 mm., different profile cutters, sandpaper holder etc.

Wider holes will be cut with a hand drill or with a round file.

A pair of tweezers, small and medium size if possible, will help to handle the small parts and to make the small knots on the riggings. Round-nosed pliers will be used to bend metal wires and profiles, cutting nippers will cut rope exactly and brass wires.

For wood cutting and modelling, a number of balsa knives with different blades will make life easier and help in producing good work.

Important tools are soft files, large or needle type, with different profiles: flat, round, half round, square, triangular etc.

The finishing of the wooden surface is done with sand and emery-paper, coarse, medium and fine grain: 80, 120, 240.

The paper is used by hand or glued on a flat plywood surface like a file.

The beginner cannot forget the planking machine; a tool very useful to bend the plank edges and the strip clamp to cut the strips following the bilge line.

For cutting photo-etched brass sheets and thin plywood it is necessary that a pair of strong scissors as an electrician might use are obtained.

To clamp parts it is necessary that an assortment of pins, small nails and staples and of course a hammer are used.

The glue: we use two types of cement for all the work, a white quick resin and instant glue or cianoacrylate resin, use small drops of cement as all times for the best result.

Good calipers will help checking the dimensions of the parts.

For finishing, cleaning, varnishing and painting, we need a number of brushes, small, N. 0 or 1, and medium size N. 4 or 5.

Any type of hobby dope is suitable for the finishing, nitro or acrylic.

To bend the planking strips the planking machine Nr. 8150 is a very important tool as well as the strip clamp, Nr. 8155 necessary for a correct the strip tapering & to support the hull during the upper & side works.

We also produce the wood lathe (Nr. 8160) 12 Volt operating, as for mast, yard & spar tapering, as well as for producing your own fittings.

Two words on the work place: the place is not important in its self, a specialized hobby corner or a kitchen table, but everything must be in good order because it is very easy to lose small parts, which are time consuming and costly to replace.

Also utilise sun light for modelling during the day and in the evening we must select the correct electric lamp to check all the smallest details without problems.

While working we must select the necessary parts and tools to avoid confusion and leaving old of the way what is not necessary or finished.

For this reason we have recommended you read the instructions with care and to proceed step by step.

Now the work is in your hands, we thank you for choosing Sergal kits and we wish you many hours of pleasure and an excellent final result.

SERGAL

Kurzdarstellung der Geschichte der H.M.S. Victory

Die von der Sergal angebotene Victory ist das fünfte Schiff in der königlich-britischen Marine mit diesem Namen. Für die Liebhaber der Marine möchten wir im folgenden kurz die Geschichte dieses glorreichen Namens erläutern, welcher noch heute Hochachtung hervorruft.

1559 wurde das erste Schiff, das unter dem Kommando von Admiral Sir John Hawkins, 1588 zur Niederlage der spanischen Armata beitrug, mit einer Tonnage von ca. 800 Tonnen vom Stapel gelassen.

Die zweite Victory wurde 1620 mit 875 Tonnen vom Stapel gelassen und nachdem sie an dem ersten und zweiten Krieg mit Holland (1652 – 1667) teilgenommen hatte, modernisiert. Die 1675 mit 1486 Tonnen vom Stapel gelassene dritte Victory nahm 1692 an der Schlacht von Bonfleur teil. Sehr stark beschädigt wurde sie 1695 neu gebaut. Der vierten, grösser als die anderen (sie bewegte 1920 Tonnen), 1737 vom Stapel gelassen, war nur ein kurzes Leben (sieben Jahre) beschert, denn sie sank 1744 mit ihrer ganzen Mannschaft im Ärmelkanal.

1758 begann die Geschichte der letzten und berühmtesten Victory, die bis in die heutige Zeit reicht und die faszinierende Geschichte eines Schiffes ist, das an den grausamen Seeschlachten der Weltgeschichte teilgenommen hat und noch heute einen Eindruck über das Leben auf See vermitteln kann.

Zu jener Zeit wurde die Macht einer Nation an der Stärke ihrer Seemacht gemessen. Das Ansehen eines Volkes spiegelte sich in seiner Flotte, dessen Umfang

und Bewaffnung wider. Tatsächlich trieb König Georg II 1758 ein ehrgeiziges Programm der Aufrüstung der englischen Flotte voran und veranlasste deshalb in den Chatham Werften den Bau von 12 grossen Schiffen, darunter eines von 1. Rang, mit mehr als 100 Kanonen.....

dieses wurde "Victory" getauft.

Denn 1759 war, mit dem Ende des siebenjährigen Krieges, mit der Zurückerobung von Surat, Winden und Quebec, das "Siegesjahr". Das Schiff wurde vom Oberbefehlshaber der technischen Marinetruppen Thomas Slade entworfen und sein Bau wurde dem Schiffszimmermeister der Chatham Werften anvertraut.

Obwohl man 5 Jahre brauchte, um das es fertigzustellen, liess diese glückliche Epoche das Schiff am 7. Mai 1765 voller Begeisterung vom Stapel.

Es nahm jedoch an keiner Schlacht teil. Der siebenjährige Krieg war zu ende und die H.M.S. Victory blieb 13 Jahre lang auf dem Medway. Hier sah sie Horatio Nelson im Januar 1771 zum ersten Mal, als er achtzehnjährig, auf der Raisonnable einschiffte. Bei Ausbruch des Krieges um die Kolonien in Nordamerika wurde das Schiff eilends nach Portsmouth entsandt, wo auf ihm die Flagge des Admiral Keppels, dem Kommandanten der Flotte im Ärmelkanal gehisst wurde. Im gleichen Jahr, im Juli, kam das Schiff in der Haushantbucht das erste Mal zum Einsatz. 1782 nahm es unter dem Kommando von Admiral Lord Howe an der Kap Surtel Schlacht teil und im selben Jahr beteiligte es sich am Angriff gegen die Seeblockade vor Gibraltar. Als der Vertrag von Versailles 1783 den Krieg beendete, kehrte die Victory nach Portsmouth zurück und wurde in die Werft verbracht.

Doch bei Ausbruch des Krieges gegen das Frankreich der Revolution, fuhr das Schiff unter Kommandant Admiral Lord Hood gemeinsam mit 20 anderen Schiffen ins Mittelmeer.

Es beteiligte sich an der Eroberung von Toulon, das von der Artillerie des damals jungen Offiziers Bonaparte verteidigt wurde. 1794 verliess anlässlich der Belagerung von Calvi ein Kontingent von Männern und Kanonen unter dem Kommando von Fregattenkapitän Horatio Nelson, welcher im Verlauf der Kämpfe ein Auge einbüsste, die H.M.S. Victory. Der Mittelmeerflotte zugeteilt, nahm das Schiff, nachdem es kurze Zeit in Portsmouth im Trockendock gelegen hatte, unter dem Kommando von Admiral Hotham 1795 an den Kämpfen von Cap Hyeres teil. Im November 1795 wurde das Kommando über die Flotte Admiral Sir John Jerwis übertragen, welcher die Victory zu seinem Flaggschiff machte.

Am 14. Februar 1797 errang die englische Flotte einen durchschlagenden Sieg am Cap San Vincent, wobei der die H.M.S. Captain befehligende Comodore Nelson ganz allein die Aufgabe zweier spanischer Schiffe erzwang. 1798 bis 1800 unterbrach die Victory ihre militärische Laufbahn und diente als Lazarettschiff. Ab 1801 wurde sie 2 Jahre lang in der Werft überholt und entscheidend modernisiert. Man baute sie vollständig auseinander und wieder zusammen.

Das Schiff erhielt damals sein heutiges Aussehen.

Die Galfionsfigur wurde neu entworfen, die Aussengalerien am Heck abgebaut und durch einen ebenen und nicht so hervorstehenden Spiegel ersetzt. 1803 trat sie unter dem Kommando von Admiral Lord Nelson ihren aktiven Dienst im Mittelmeer an.

Am 15. September 1805 stach die Victory von England aus in See, um sich an der Blockade von Cadix zu beteiligen. Am 21. Oktober 1805 fand am Cap Trafalgar die entscheidende und härteste Seeschlacht der Geschichte statt, in der die Flotte Frankreichs und Spaniens besiegt wurde. 18 Schiffe wurden erbeutet, 4 gelang es zu fliehen, während die anderen in Cadix Schutz suchten und dort den ganzen Krieg über blieben.

Dieser grossartige Sieg fügte dem englischen Volk jedoch gleichzeitig viel Schmerz zu, denn es musste seinen grossen Helden auf der Spitze seines Erfolgs fallen sehen.

Die Victory wurde stark beschädigt nach Gibraltar abgeschleppt und dort so wieder hergestellt, dass sie Portsmouth erreichen konnte. Dann fuhr sie weiter nach Sherness, wo am 9. Januar 1806, während der Sarg Nelsons in der St. Pauls Kathedrale beigesetzt wurde, die hochrangigste Fahne, die auf dem Schiff je gehisst worden war, eingeholt wurde..

Bis 1808 wurde die Victory in den Chatham Werften in Stand gesetzt und in diesem Jahr trat sie wieder ihren Dienst an. Sie wurde 5 Jahre lang fortwährend eingesetzt, bis sie 1812 von ihrer letzten Reise nach Portsmouth zurückkehrte und erneut in die Werft verbracht wurde. 1815 war sie wieder kampfbereit, aber die Schlacht von Waterloo setzt den napoleonischen Kriegen und der langen Schlacht der Victory ein Ende. Sie wurde 1824 auf Reserve gesetzt und dann Flaggschiff des Marinekommandos von Portsmouth.

Bis 1822 lag sie in Portsmouth vor Anker, aber am Rumpf begannen sich die Zeichen der Zeit zu zeigen – das Holz befand sich in einem besorgniserregendem Zustand. Die Victory wurde daher aus dem Wasser gehoben und auf das Trockendock Nr. 2 gesetzt, dem grossen Gedenkfriedhof der Marine. Mit Unterstützung und Hilfe der Admiralität rief das Schiffahrtsinstitut die Bevölkerung zu Spenden für die Restaurierung des Schiffes auf, die der Victory das Aussehen wie zu Zeiten von Trafalgar verleihen sollte.

Es wurden mehr als 120 Tausend Pfund gesammelt, mit deren Hilfe die Restaurierungsarbeiten am 7. Juli 1828 beendet werden konnten. Die Victory übt, nicht nur für die Engländer, eine grosse Anziehungskraft aus. Auch heute noch beeindruckten die Namen Victory – Nelson die ganze Welt.

EINLEITUNG

Fertigt man ein Schiffsmodell an, sollte man zunächst dessen Gesamtbild sowie die Modelleinzelheiten gründlich studieren.

Auch um Fehler beim Zusammenbau zu vermeiden, ist der Bauplan daher aufmerksam durchzulesen. Gleichzeitig sollten die beigefügten Zeichnungen und Bilder in ihrer numerierten Reihenfolge zur Hand genommen werden. So werden Ihnen das Bausystem, die verschiedenen Passagen, die Arbeitsschritte und vor allem deren Reihenfolge klar.

Der Bauplan für dieses Modell wurde von einer Gruppe erfahrener Modellbauer so erstellt, dass die verschiedenen Arbeitsschritte auf für nicht so Erfahrene erleichtert werden. Erfahrene Modellbauer wissen natürlich ganz genau, dass ein aufmerksames Durchlesen des Bauplans und der Zeichnungen vor Arbeitsbeginn unabdingbare Voraussetzung für ein gelungenes Modell sind.

Als nächstes müssen die Werkzeuge und das zum Zusammenbau notwendige Material bereitgelegt werden.

Das klassische Werkzeug des Schiffsmodellbauers, die Lochsäge, ist in unserem Fall nicht mehr notwendig: durch die Lasertechnologie sind wir in der Lage, alle Einzelteile, welche früher per Hand ausgesägt werden mussten, bereits fertig zum Zusammenbau zu liefern. Es reicht aus, sie aus der Holzplatte zu lösen, indem man das Holzteil, mit dem das Teil und die Holzplatte verbunden sind, mit einem Cutter einschneidet. Ein guter Cutter also, möglichst mit auswechselbarer Klinge ist daher vorrangig notwendig.

Ein weiteres unabdingbares Werkzeug ist der Bohrer. Am besten einer für den Modellbau, da diese sehr klein und folglich gut zu handhaben sind. Normalerweise werden sie mit 12 Volt betrieben.

Der Bohrer sollte über eine Reihe von Einsätzen mit einem Durchmesser von 0,5 bis 3 Millimeter mit jeweiligen Zwischengrössen alle 0,25 mm und über wenigstens zwei Walzenfräsen von 2 und 4 mm verfügen. Für die grösseren Bohrlöcher (z.B. für die Masten) kann ein Handbohrer mit einem 3 oder 12 mm Einsatz benutzt werden. Ausserdem kann man die Rundfeile oder die Fräse benutzen, um die Bohrlöcher, nachdem man sie mit einem 3mm Einsatz ausgeführt hat, auf die richtige Grösse zu bringen.

Zum Anbringen der ganz kleinen Einzelteile benötigt man eine chirurgische oder aber auch eine normale Pinzette, wie sie z.B. zum Ausreissen der Augenbrauenhärchen benutzt wird. Sie wird auch sehr gute Dienste beim Knoten der Wanten leisten. Eine kleine Rundzange benötigt man, um die Messingprofile zu formen. Eine kleine Drahtschere benötigt man hingegen zum Schneiden der Seile und Messingfäden. Sehr wichtig, da sie viel benutzt werden, sind die Feilen, welche sehr klein, feinkörnig, leichtgängig und in den klassischen Formen rund, flach, vierkantig und dreikantig auszuwählen sind. Sandpapier in mindestens drei Körnungen (80, 120 und 240) und wenigstens ein paar Stopfen müssen bereitgelegt werden. Benötigt wird weiterhin auch ein recht kleiner Schlichthobel, in den normale Rasierklingen eingelegt werden.

Biegespitzen und vor allem der Plankenschneider, der auch als Klemme benutzt werden kann, sind besonders für den Anfänger von grosser Nützlichkeit.

Zum Schneiden der Photogravuren wird eine Schere benötigt, wie sie der Elektriker benutzt.

Eine grössere Menge schmaler Nadeln mit grossen Köpfen dienen dazu, die anzuklebenden Einzelteile an ihrem Platz zu halten, während der Kleber trocknet. In Bezug auf den Kleber: für Schiffsmodelle ist schnellklebender Vinylkleber, der nebenbei auch abgeschmirgelt werden kann, am besten geeignet.

Um Metall auf Holz zu kleben, für sehr kleine Holzbauten und zur Fixierung der Seilknoten ist Sofortkleber der geeignetste Kleber.

Diesen nur sehr sparsam verwenden und im Kühlschrank lagern.

Eine Lehre ist zweifellos nützlich, aber nicht unbedingt notwendig.

Zwei Pinsel, einer dünner ("0" oder "1") und einer mittlerer ("4" oder "5") Stärke reichen für alle Malarbeiten, die wahlweise mit synthetischen, Acryl- oder Nitrofarben ausgeführt werden, aus. Wichtig dabei ist, dass nur Farben desselben Typs benutzt werden, damit nicht Farben mit verschiedenen Lösungsmitteln untereinander in Kontakt kommen und ein hübsches Mischmasch bilden, das Künstler mit "gemischter Technik" bezeichnen, das aber auf historischen Schiffsmodellen fehl am Platz wäre.

Schliesslich noch zwei Worte zum Arbeitsplatz.

Der Platz selbst ist nicht so wichtig (es kann sich um eine komfortable, gut ausgestattete Werkstatt oder auch um den Küchentisch handeln). Wichtig ist hingegen, ob er aufgeräumt ist. Bevor man mit der Arbeit beginnt, müssen alle für die Erstellung eines bestimmten Modellteils notwendigen Materialien und Werkzeuge, und zwar nur diese, bereitgelegt werden. Alles, was nicht sofort benötigt wird, verursacht nur Durcheinander.

Das ist einer der Gründe, weswegen wir Ihnen zu Beginn dieser Einleitung anraten, den Bauplan, welcher so rationell wie möglich gehalten ist, gründlich zu studieren.

Jetzt sind Sie dran. Wir bedanken uns für Ihre Wahl und wünschen Ihnen viel Vergnügen.

SERGAL

Une brève histoire du HMS VICTORY

Le HMS Victory est le cinquième navire de la Royal Navy anglaise à porter ce nom. Le premier Victory de 800 tonneaux, lancé en 1559, fut le navire amiral de Sir John Hawkins lors de la défaite de l'Invincible Armada Espagnole en 1588. Le second Victory de 875 tonneaux, lancé en 1620, prit part à la première et la seconde guerres contre les Hollandais entre 1652 et 1667. Reconstitué en 1666, il prit part à la troisième guerre contre les Hollandais entre 1672 et 1674.

Le troisième Victory de 1486 tonneaux, lancé en 1675, prit part à la bataille de Barfleur en 1692. Il fut reconstruit en 1695. Le quatrième Victory de 1920 tonneaux, lancé en 1737, fut perdu corps et biens dans la Manche en 1744. L'histoire du présent Victory nous ramène en 1758. En cette année, les ministres de Georges II décidèrent d'un ambitieux programme de construction de 12 vaisseaux de ligne. En tête de liste se trouvait un navire, non encore nommé, de premier rang de 100 canons à construire à Chatham. Il était singulièrement approprié que ce bateau soit mis en oeuvre en 1759. Cette année fut << l'Année des Victoires >> dans le climat de la Guerre de Sept Ans. L'Angleterre avait triomphé sur terre à Surat, Minden et Québec; sur mer à Lagos et à la baie de Quiberon. Pour cela, le navire mis sur cale en juillet de cette année recevrait le fier nom de HMS Victory. Dessiné par Thomas Slade, ingénieur en chef de la Navy, sa

construction fut supervisée par M. Allen, au Chantier Naval de Chatham. La période habituelle pour la construction d'un vaisseau de 1^{er} rang était de cinq années, mais les succès sur mer dans la Guerre de Sept Ans avait diminué l'urgence de son lancement qui n'eut lieu que le 7 mai 1765. Entretemps, en 1763, le traité de paix de Paris avait clôturé la Guerre de Sept Ans et pour les treize années après son lancement, le HMS Victory resta sur le Medway, pour réparations suite aux attaques des terrets. C'est là que le jeune Horatio Nelson, alors âgé de douze ans, a dû le voir pour la première fois lors de son premier poste à bord du HMS Raisonnable. En 1778, la France entra en guerre aux côtés des insurgés Américains et le HMS Victory fut dépêché à Portsmouth et en mai il portait le pavillon de l'Amiral Keppel qui commandait la Flotte de la Manche. En juillet de cette année, le HMS Victory fut pour la première fois en action lors de l'engagement indécis d'Ushant. Après avoir successivement accueilli les pavillons des Amiraux Hardy, Geary, Hyde Parker et Kempenfelt, il devint le navire amiral de Lord Howe et en 1782, il vint en aide à Gibraltar et à la bataille du Cap Sparte. A son retour à Portsmouth, il fut réformé en 1783, année du traité de Versailles apportant une paix temporaire. En 1793, l'Angleterre rejoignit la Première Coalition contre la France révolutionnaire. En mai de cette année, Lord Hood à bord du HMS Victory quitta l'Angleterre à la tête d'une flotte forte de 21 navires. Toulon fut capturé mais dut être évacué suite aux actions d'un jeune officier d'artillerie, Napoléon Bonaparte. En 1794, le théâtre d'opérations se déplaça en Corse. Durant le siège de Calvi, hommes et canons furent débarqués du HMS Victory et placés sous le commandement du Capitaine Horatio Nelson qui perdit la vue de son oeil droit d'une blessure subie lors de ces opérations. Après être retourné à Portsmouth pour une brève remise en état, le HMS Victory retourna en Méditerranée comme navire amiral de l'amiral Man, second de l'amiral Hotham et en juillet 1795, il prit part au combat indécis du Cap d'Hyères. L'insuccès de l'amiral Hotham de forcer la décision à Hyères amena l'Espagne à s'allier avec la France et la Méditerranée fut perdue jusqu'à Nelson rendit la réoccupation possible par sa victoire au Nil trois ans plus tard. En novembre 1795, le commandement de la flotte fut placé dans les mains, solides et capables, de l'amiral Sir John Jerwis avec son pavillon sur le Victory. Le 14 février 1797 survint l'opportune victoire du cap St. Vincent. Le commodore Nelson à bord du HMS Captain joua un rôle essentiel en quittant la ligne de bataille en traversant la route des vaisseaux espagnols et en obtenant la reddition de deux d'entre eux. En novembre 1797, le HMS Victory retourna à Chatham où il fut désarmé. De 1798 à 1800 sa glorieuse carrière fut temporairement interrompue et il devint un navire hôpital pour les pontons prisons. En 1801, il fut mis en cale sèche et pendant deux ans il subit une très importante refonte. En fait, il fut presque reconstruit et son apparence fut modifiée en celle d'aujourd'hui. La figure de proue fut complètement redessinée, les galeries ouvertes furent retirées, la poupe rendue plate et les chaînes remontées au-dessus du rang supérieur de canons. Le HMS Victory fut

à nouveau mis en service en avril 1803 et en juillet de cette année, il arriva en Méditerranée comme navire amiral de Lord Nelson, commandant en chef. Pour les dix huit mois suivants, il prit part au blocus de Toulon qui se termina par la fuite de Villeneuve, la longue poursuite vers les Indes occidentales, le retour de Villeneuve à Cadix, la mort de Nelson et la victoire de l'Angleterre. Le quinze septembre 1805, Nelson à bord du HMS Victory quitta l'Angleterre pour prendre le commandement de la flotte bloquant Cadix. Ce fut la scène de la plus décisive des batailles navales. Le 21 octobre 1805 au cap Trafalgar, les flottes combinées française et espagnole furent vaincues. Sur les trente trois vaisseaux, dix huit furent pris; quatre prirent la fuite et les autres se replièrent sur Cadix où ils resteront jusqu'à la fin de la guerre. Mais la joie de la victoire fut atténuée par le chagrin à la mort de Lord Nelson, dans les derniers moments de la bataille, son plus grand triomphe. Le HMS Victory qui avait mené la colonne de Nelson dans la bataille, fut si sévèrement endommagé qu'il dut être remorqué jusqu'à Gibraltar où des réparations temporaires furent hâtivement effectuées. Le 3 novembre, avec la dépouille mortelle de Nelson à bord, il fit voile pour une semaine avec ses flancs meurtris et sa mâture blessée, rappels du coût de la victoire. Le 22 décembre, il arriva à Sheerness et le corps de son amiral aimé fut transféré sur le Yacht du commissaire pour l'acheminer à Greenwich où il fut exposé dans le Painted Hall avant de l'enterrer dans la cathédrale St Paul le 9 janvier 1806. Aussi, ce jour fut descendu pour la dernière fois le plus fier pavillon que le HMS Victory eut le privilège de porter. Pour soigner les blessures infligées à Trafalgar, le HMS Victory subit une refonte extensive au chantier naval de Chatham et à la fin de celle-ci, il fut réarmé en mars 1808. Pour les cinq années suivantes, il fut constamment en service. En janvier 1809, il aida à rapatrier l'armée de Sir John Moore de La Corogne. Pour la plus grande partie de ce temps, il porta la marque de l'amiral Saumarez voyageant sur la Baltique, accomplissant splendidement son devoir comme toujours mais ne trouvant pas de lauriers comparables à ceux déjà acquis. En novembre 1812, le HMS Victory retourna à Portsmouth pour ce qui sera son dernier voyage sur mer. Le mois suivant, il fut désarmé et subit une fois de plus une refonte. En 1815, il était à nouveau prêt à prendre la mer mais Waterloo mit fin aux Guerres Napoléoniennes et également à la longue carrière de combattant du HMS Victory. Il fut maintenu en réserve jusqu'en 1824 quand il devint le navire amiral pour le commandement de Portsmouth. Jusqu'en 1822, le HMS Victory était à quai dans le port de Portsmouth. Avec le temps, l'état de sa charpente devint un grave sujet de préoccupation. Cette année sa sécurité future fut assurée par son déplacement de son mouillage quelque peu hasardeux au dock n°2, site du plus ancien dock au monde. Avec l'accord et la coopération de l'Amirauté, un appel public à la générosité fut lancé pour trouver les fonds afin de restaurer le HMS Victory à son apparence qu'il avait à Trafalgar et pour le préserver dans cet état pour le futur. Cet appel fut tellement couronné de succès que 120.000 Livres Sterling furent réunis.

Cela permit une restauration complète terminée le 17 juillet 1828 quand le roi Georges V honora le navire d'une visite d'inspection. Mais ce n'est pas uniquement sur le peuple britannique que le Victory continue d'exercer une fascination. Aujourd'hui, avec son devoir accompli et ses batailles remportées, le HMS Victory et sa fière association avec Nelson continuera d'être une source d'inspiration pour tous les temps pour tout le monde.

PROLOGUE

La première chose à faire avant de débiter la construction du modèle consiste à consulter les plans, lire ensuite les instructions de montage en les comparant au contenu de la boîte.

Vous vous familiariserez avec le mode de construction en regardant sur la notice les différentes étapes de montage avec les photos et en repérant sur le plan l'emplacement de chacune des pièces.

Ne soyez pas impatient, ceci pouvant être une source d'erreur, cause de perte de temps et d'argent. Le livret de montage du Victory a été rédigé par un groupe de modélistes experts durant une année de travail intense, comprenant la construction du prototype, la sélection des différentes étapes de montage, pour la joie des experts tout en restant accessible à tous les débutants. Quant vous êtes certains d'avoir compris chaque étape de montage, vérifiez si vous possédez bien tout l'outillage nécessaire au montage.

Nous vous indiquons l'essentiel de l'outillage nécessaire, sans tomber dans un matériel sophistiqué, sachant que rien ne peut remplacer un bon tour de main. L'outil primordial, c'est la scie à découper à col de cygne, avec un assortiment de lame bois et métal et une table de sciage. Lorsque vous découpez une pièce, ne le faites pas sur le trait mais jusque devant pour mettre ensuite la pièce à dimension en ponçant jusqu'au trait avec une lime ou du papier de verre.

Terminer les encoches pour les assemblages avec une lime appropriée en veillant à ce que ce soit bien perpendiculaire et trop large au risque d'avoir un jeu trop important.

Choisir la denture des lames en fonction des différentes épaisseurs de bois pour obtenir une coupe parfaite dans les angles et les petites épaisseurs.

Choisir les numéros 0 et 1 les plus fines jusqu'à 1,5 mm d'épaisseur. Les tailles moyennes 3-4 et 5 pour les grandes épaisseurs et le contreplaqué.

L'autre outil nécessaire, c'est le mini perceuse 12 volts avec un assortiment de forets de 0,5 mm à 3 mm et de ponceuses diverses. Les trous plus grand peuvent être percé avec une perceuse à main ou une lime ronde. Une paire de pince à épiler petite et moyenne pour vous aider à mettre en place les petites pièces et faire les noeuds du greement.

Une pince à bout rond pour plier les pièces de métal, une pince coupante pour couper exactement les extrémités de fils laiton ou les cordages.

Pour couper le bois et le façonner, un choix de couteaux à balsa est nécessaire pour réaliser facilement ce travail. Prévoir également un assortiment de limes de différentes tailles et de différentes formes:

plate, ronde, demi ronde, carré, triangulaire,
Pour la finition, utiliser du papier de verre gros, moyen et fin: 80 - 120 - 240.

Coller le papier de verre sur une cale à poncer pour l'utiliser à la manière d'une lime.

Pour le débutant nous conseillons la cintreuse à listeau, ceci est très pratique pour former les listeaux lors du montage de la coque.

Le serre-joint à baguette est également très pratique pour la mise en forme des listeaux de bordé.

Ces outils sont représentés sur la dernière page du livret de montage.

Pour le découpage des pièces dans les plaques de cuivre photogravé, utiliser des ciseaux d'électriciens.

Pour le maintien en place des pièces, prendre des épingles, des clous, des agrafes et un marteau.

Nous utilisons deux types de colle pour le collage de la maquette: colle blanche rapide pour toutes l'ossature et de la colle cyanoacrylate pour les petites pièces dans tous les cas, utiliser la colle très modérément pour un bon résultat.

Un bon pied à coulisse pour mesurer la taille de différentes baguettes et épaisseurs de bois.

Pour la finition, le nettoyage, le vernis et la peinture, un assortiment de pinceau petit n° 0 ou 1 et dans les tailles moyennes n° 4 ou 5.

N'importe quelle peinture pour modéliste convient parfaitement pour la finition, cellulosique ou acrylique.

Deux choses pour l'endroit où vous travaillez, l'emplacement n'est pas important en soit un coin spécialisé ou la table de cuisine, mais le plus important est que toutes les choses soient bien rangées, car il est facile d'égarer les petites pièces pas facile à remplacer sinon par un travail long et délicat.

L'éclairage, aussi, est important: bien exposé durant la journée et pour le soir une lumière électrique permettant de distinguer le moindre petit objet.

Lorsque vous faites une opération de montage, vous devez utiliser les pièces nécessaires et l'outillage approprié en remettant en place les différents éléments après usage pour éviter la confusion et le désordre. Pour toutes ces raisons, nous vous recommandons de bien suivre les instructions dans l'ordre des opérations.

Maintenant le travail dépend de vous et nous vous re-mercions d'avoir choisi une boîte de Sergal et nous sommes certains qu'elle vous donnera entière satisfaction et que vous obtiendrez un magnifique modèle d'exposition.

SERGAL

Een korte voorhistorie van de H.M.S. Victory

De H.M.S. Victory is het vijfde schip van de koninklijke Engelse marine dat deze naam draagt. De eerste Victory, gelanceerd in 1559, waterverplaatsing 800 ton, was het vlaggeschip van Sir John Hawkins bij het verslagen van de spaanse armada in 1588.

De tweede Victory, gelanceerd in 1620, waterverplaatsing 875 ton, nam deel aan de eerste en tweede Nederlandse oorlog, 1652-1667.

Werd herbouwd in 1666 en nam dan deel aan de derde Nederlandse oorlog, 1672-1674.

De derde Victory, gelanceerd in 1675, waterverplaat-

sing 1486 ton, nam deel aan de slag om Barfleur in 1692. Ze werd herbouwd in 1695.

De vierde Victory, gelanceerd in 1737, waterverplaatsing 1920 ton, verging met de voltallige bemanning in 1744 in het kanaal. Het verhaal van de huidige Victory brengt ons terug tot in het jaar 1758. In dat jaar besloten de ministers van George II en ambitieus plan om twaalf schepen van dezezelfde lijn te bouwen. Aan het hoofd van de lijst stond een schip - ongenaamd - met een boordgeschut van 100 kanonnen welk gebouwd zou worden in Catham. Het was bijzonder toepasselijk dat dit schip zou worden afgeleverd in het jaar 1759. Dit was het jaar van de Victories, de climax van de zevenjarige oorlog. Op het land hadden onze tropen getriomfeerd in Surat, Minden en Quebec; op zee in Lagos en de Quiberon baai. Hoe toepasselijk het dan ook was werd het schip dat in juli dat jaar was neergelegd de trotse naam gegeven van H.M.S. Victory.

Ontworpen door Thomas Slade, senior supervisor bij de marine, en het bouwen werd gesuperviseerd door Mr. Allen, meester scheepsbouwer in Catham. De gebruikelijke periode voor het bouwen van een eerste klas schip was toen vijf jaar, maar onze successen in de zevenjarige oorlog had ons het gevoel geleerd van dringendheid en het was niet voor de 7 de Mei, 1765, dat de H.M.S. Victory gelanceerd werd. Ondertussen had de Peace of Paris in 1763 de zevenjarige oorlog beëindigd, en voor dertien jaar na haar lancering, bleef de H.M.S. Victory in Medway.

Daar werd zij in Januari 1771 voor het eerst gezein door de jonge Horatio Nelson, toen twaalf jaar oud, op weg naar zijn eerste schip de H.M.S. Raisonnable.

In 1778 nam Frankrijk deel aan de oorlog aan de zijde van de Amerikaanse kolonisten, en werd de H.M.S. Victory naar Portsmouth gebracht waar zij in Mei de vlag hees van Admiraal Keppen in bevel van de kanaal vloot.

In juli van dat jaar Was de H.M.S. Victory voor de eerste keer in actie in een besluitloos treffen voor Ushant. Na het succesvoldragen van de vlaggen van de admiraals Hardy, Geary Hyde, Parker en Kempenfelt, werd zij het vlaggeschip van Lord Howe, en nam deel aan de bevrijding van Gibraltar en de slag van Cape Spartel. Op haar terugreis naar Portsmouth werd zij afbetaald in 1783, in welk jaar ook het verdrag van Versailles een tijdelijke vrede bracht. In 1793 sloot Groot Brittanie zich aan bij de eerste coalitie tegen het revolutionaire Frankrijk. In mei van datzelfde jaar verliet Lord Hood op de H.M.S. Victory England voor een tocht naar het mediterane gebied met een sterke vloot van 21 schepen.

Toulon werd ingenomen maar moest terug geëvacueerd worden, voornamelijk door de inspanningen van een jongartillerie officier, Napoleon Bonaparte. In 1794 werden akties ondernomen tegen Corsica. Bij de blokkade van Calvi, mannen en kanonnen werden van de H.M.S. Victory overgebracht en geplaatst onder het bevel van kapitein Horatio Nelson, welke het zicht van zijn rechteroog verloor door een wonde opgelopen door deze actie.

Terugkerend naar Portsmouth voor een kleine herstelling, keerde de H.M.S. Victory terug naar de mediterane zee als vlaggeschip van admiraal Man, tweede in

bevel van admiraal Hotham, en in juli, 1795, nam zij deel in de besluitloze actie voor Kaap Hyeres. Hothams falen om de doorbraak te forceren in Hyeres leide dat Spanje zijn vloot mee inzette met Frankrijk en de slag om de mediterane zee was verloren, totdat Nelson herbezetting mogelijk maakte door zijn zege op de Nijl drie jaar later.

In November, 1795, werd de beveloering in de sterk en bekwame handen van admiraal Sir John Jerwis geplaatst, met zijn vlag op de H.M.S. Victory.

Op 14 Februari, 1797, kwam de tijdelijke zege over Kaap St. Vincent. Commodore Nelson op de H.M.S. Captain speelde een belangrijke rol door de gevecht-slijn te verlaten en zijn schip dwars op de vaargeul van de Spanjaarden te leggen, en de overgave van twee schepen te bedwingen. In November, 1797, zeilde de H.M.S. Victory terug naar naar Catham waar hij werd afbetaald.

Van 1798 tot 1800 werd haar eervol gevechtscarriere tijdelijk onderbroken en werd zij een hospitaalschip voor de gevangenis Hulks. In 1801 werd zij gedokt en onderging het schip zeer intensieve herstellingen. In feite werd het gehele schip herbouwd en bleef dit zo tot vandaag de dag.

Het boegbeeld werd compleet hernieuwd, de open galerijen werden verwijderd, de achterstevan werd plat gemaakt en de ketting werd van beneden naar de bovenste kanondekken gebracht.

De H.M.S. Victory werd opnieuw ingezet in April, 1803, en in Juli van dat jaar arriveerde zij in de mediterane zee als vlaggeschip van Lord Nelson, opperbevelhebber.

Voor de volgende achttien maanden nam zij deel aan de blokkade van Toulon, wat resulteerde in de ontsnapping van Villeneuve, de lange achtervolging naar West Indie, de terugkeer van Villeneuve en Nelson naar Cadiz en de overwinning voor England.

Op 15 september, 1805, Verliet Nelson met de H.M.S. Victory England om de blokkade van Cadiz over te nemen. Dit was de scene waar de meest beslissende slag op zee ooit werd uitgevochten. Op 21 oktober, 1805, voor kaap Trafalgar, de gezamenlijke vloot van Frankrijk en Spanje werden verslagen. Van de drieëndertig schepen werden er achtien buitgemaakt; vier werden na twee weken gevangen genomen; de rest ging terug naar Cadiz om daar voor de rest van de oorlog te blijven.

Maar het gejuich van de overwinning op de Victory werd overstemd door het verdriet van de dood van hun grote leider in de laatste momenten van deze grootste zege.

De H.M.S. Victory, welke Lord Nelson naar de zege had geleid, was zo erg beschadigd dat ze terug naar Gibraltar moest gesleept worden. Waar snel enkele tijdelijke herstellingen werden uitgevoerd. Op 3 November zeilde zij met aan boord Nelson's lichaam terug naar England, ze zeilde voor een week met haar beschadigde zijanten en masten welke herinnerde aan de prijs van de overwinning. Op 22 December arriveerde zij in Sheerness en hier werd het lichaam van haar geliefde admiraal overgebracht naar het ambtelijke jacht voor de overbrengen naar Greenwich. Daar lag het lichaam in de geschilderde hal vooraleer naar de St. Pauls Kathedraal te worden overgebracht op 9 Januari, 1806.

Evenzo werd op die dag de laatste keer de fierste vlag

gestreken die zij had gedragen. Om de wonden te helen die zij had verkregen door de slag om Trafalgar, werd de H.M.S. Victory naar Catham gebracht voor reparatie. Op het einde van de herstellingen werd zij teruggeleverd in Maart, 1808. Voor de volgende vijf jaar werd zij continu tewerk gesteld. In Januari, 1809, hielp zij met het terugbrengen van Sir John Moore's leger van Corunna. Voor het grootste gedeelte van de tijd diende zij als vlaggeschip van admiraal Saumarez en reids naar en van de baltische staten, haar werk uitstekende doen zoals gewend van haar. In November 1812 keerde de H.M.S. Victory terug naar Portsmouth van wat haar laatste zeereis zou zijn.

De volgende maand werd zij afbetaald en onderging zij herstellingen.

In 1815 was zij opnieuw zeewaardig maar Waterloo bracht en einde aan de Napoleontische oorlogen en een einde aan de H.M.S. Victory lange gevechtscarriere en werd zij in reserve geplaatst tot 1824 waarna zij het vlaggeschip werd van de Portsmouth command. Apart van de periode 1869 tot 1889 werd zij bewaard tot heden.

Tot 1822 was de H.M.S. Victory gestationeerd in Portsmouth haven. Bij deze tijd was de staat van de spanten een zaak van groot belang. In datzelfde jaar, alhoewel haar toekomstige veiligheid werd verzekerd werd ze verwijderd van haar wat gevaarlijke geboorteplaats en werd ze overgebracht naar het N° 2 dok, het oudste dok van de wereld. Met de goedkeuring end medehulp van de admiraliteit werd een publieke oproep gedaan door de vereniging voor zee onderzoek om geld te verzamelen om de H.M.S. Victory te restaureren in de staat waarin ze verscheen bij Trafalgar en haar te bewaren in deze staat voor alle tijd.

De oproep was zo succesvol dat er 120.000 pond werd bijeengebracht. Dit zorgde ervoor dat de restauratie kan worden afgewerkt tegen 17 Juli, 1828. Wanneer de koning King George V het schip vereerde met zijn inspectie.

Het is niet alleen het Britse volk alleen dat de H.M.S. Victory zijn fascinatie en appeal kan blijven uitoefenen. Vandaag met al haar arbeid gedaan, met al haar veldslagen afgelopen, de H.M.S. Victory en haar trotse associatie met Nelson zal verder een inspiratie blijven voor mensen over de gehele wereld.

WAT MEN MOET WETEN

De eerste stappen die men moet ondernemen vooraleer te beginnen met de bouw van een schip, is zoveel mogelijk te leren over dit model, lees alle beschikbare lectuur de plannen en de instructies.

De juiste know how van modelconstructie komt naargelang men de instructies en als men zorgvuldig de plannen en schetsen bestudeerden de bouwwijze volgt volgens de schetsen en de daarbij horende benummering.

Te snel willen werken kan leiden tot bouwfouten, tijdverlies en geldverlies. Het bandboek van de H.M.S. Victory is geschreven door een groep van modelbouw-experten na een jaar hard werken, prototypes samenstellen, de stap voor stap constructie, vol bouwplezier voor de expert als zowel voor de beginner.

Experten weten hoe men moet beginnen met het

Uitvoeren van de bouwprocedure vooraleer te beginnen bouwen van een stuk en wij raden daarom de beginners aan hetzelfde te doen. Wanneer we zeker zijn alle stappen te begrijpen is het nodig te controleren of we al de nodige gereedschappen in ons bezit hebben. Als we de bouwdoos hebben hebben we alle nodige materialen zoals houten en metalen componenten ter onze beschikking en moeten we alleen nog maar ons gereedschap hebben. Hierbij beschrijven we de meest belangrijke gereedschappen, maar als de bouwer meer gesofisticeerd gereedschap ter zijne beschikking heeft komt dit alleen maar de bouwkwiteit ten beste. Het eerste basis-gereedschap dat men nodig heeft is een figuurzaag mer bijhorende tafel en verschillende zaagbladen, verschillende vertanding voor metaal en hout. Wanneer men gebruik maakt van een zaag nooit op de stippellijn uitzagen maar altijd een randje laten staan zodat men dit met een schuurpapiertje kan bijwerken of met een gepaste vijl. De afwerking van de openingen moet met een vijl gedaan worden om een om de loodrecht heid van de stukken te garanderen zodat er een speling op komt te zitten. Verschillende diktes van hout vereisen verschillende zaagbladen voor een mooie zaagsnede en geen beschadigingen aan het hout in de smalle stukken en hoeken.

N. 0 en 1 zaagbladen worden gebruikt tot een maximum houtdikte van 1,5mm, medium afmetingen N. 3, 4 of 5 worden gebruikt op hard en dik triplex.

De nieuwe technologie van het lasersnijden heeft het nazagen van onderdelen hard verminderd en dit voor alle bouwdozen van de Mantua groep.

En elektrische figuurzaag verminderd het handwerk maar de kwaliteit van de zaagsnede is beter met een handfiguurzaag. Een tweede basis gereedschap is het elektrische boorapparaat, klein van gestalte, werkend op 12 v en perfect voor het boren van 3 mm openingen en voor het afwerken van stukken met verschillende profielsnijders, schuurhouders enz...

Grotere openingen worden gemaakt met een handboor of met een ronde vijl. Een paar pincetten, klein en medium indien mogelijk, helpen bij het manipuleren van kleine onderdelen en bij het takelwerk met het maken van knopen. Een ronde bektang word gebruikt om metaal te plooiën, draad en profielen, een kniptang voor het afknippen van draad en koperdraad. Voor het snijden van hout is een verschillend antal messen met verschillende mesbladen handig voor gemakkelijk en goed werk. Belangrijke gereedschappen zijn vijlen, groot of sleutelvijlen, met verschillende profielen: plat, rond, half rond, vierkant, enz...

De afwerking van het houten oppervlak word gedaan met schuurpapier en emery papier, grof, medium en fijn korrel: 80, 120, 240. Het papier word met de hand gebruikt of verlemen op en platte triplex plaat. De beginner mag niet de plankbuiger vergeten; een gereedschap voor het makkelijk en goed buigen van de plankuiteindes en de stripklem om strips de snijden volgens de buik van het schip. Voor snijden van fotogeetste koper platen en dun triplex is een goede sterke schaar aanbevolen welke gebruit word door electriciens. Om delen te klemmen is het nodig een assortiment van pinnen, kleine nagels en nietjes en natuurlijk ook een kleine hamer te voorzien. Lijmen: we gebruiken twee soorten lijmen voor al het

werk, een witte sneldrogende houtlijm en instant lijn of secondenlijm, gebruik kleine druppels van lijn in alle gevallen voor het beste resultaat. Een goede calipershelpt met het controleren met de afmetingen van de onderdelen. Voor de afwerking, schoonmaken, vernissen en schilderen hebben we een aantal penselen nodig, smal N. 0 of N. 1 en medium N. 4 of N. 5. Elk type van hobbylak is geschikt voor de afwerking, nitro of acrylic. Twee woorden over de werkplaats: de plaats zelf is niet belangrijk, een gespecialiseerde hobbyhoek of een keuken tafel, maar alles moet goed en proper zijn want het is makkelijk om kleine stukken te verliezen waar moeilijk is aan te geraken of die men na hard werken zelf heeft gemaakt te vervangen. Evenals het zonlicht overdrag en s'avonds een goede elektrische lamp is nodig om alle kleine stukken en fijne details goed te kunnen zie en bewerken. Bij het werk is het nodig alle stukken en gereedschappen te nemen die men nodig heeft voor dit onderdeel alleen en niet alles doorheen mengen om verwarring te voorkomen. Voor deze reden raden wa aan de instructies zorgvuldig te lezen en deze stap voor stap te volgen. Nu is het werk in uw handen: wij danken u voor uw voorkeur van Sergal models kit en hopen voor u op een lange tijd van amusement en een prachtig eindresultaat.

SERGAL



FASE 1

Prima di staccare i singoli pezzi, già tagliati con il Laser, dalle tavole di legno, è necessario procedere alla loro numerazione. I numeri relativi ai singoli pezzi sono riportati sui disegni. (Tavole 1-2 e 3)(A). Per staccare i pezzi dalle tavole di legno, utilizzate un tagliabalsa come indicato nel Disegno 1 sulla Tavola 2.(B) Per non creare confusione sul tavolo di lavoro, staccare dalle tavole solo i pezzi che servono per la costruzione di ogni singola fase.

STEP 1

Number each Laser cut parts before removing from plywood, following the plan (Sheet N. 1-2 & 3)(A). Use a thin balsa knife to cut off the parts, see Drawing N. 1 on the Sheet N. 2.(B) Do not remove all parts, but step by step only the pieces you need, to avoid confusion with the different parts.

1. ARBEITSSCHRITT

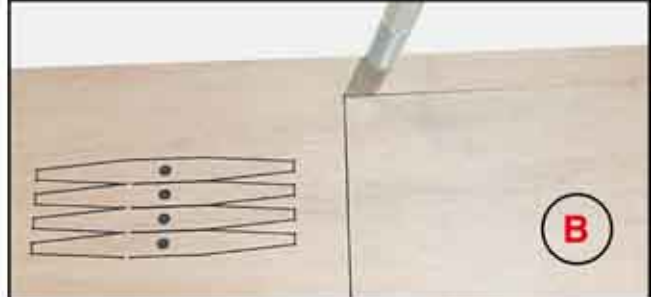
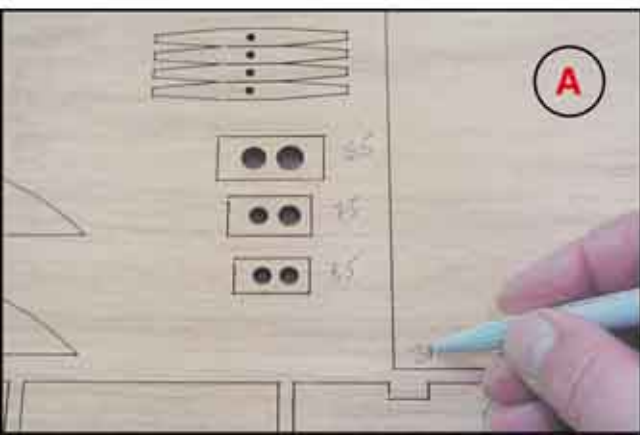
Bevor man die einzelnen, bereits mit dem Laser vorgeschrittenen Teile, aus der Holzplatte löst, müssen diese numeriert werden. Die Nummern der einzelnen Teile sind auf den Zeichnungen (Tafeln 1-2 und 3) angegeben.(A) Benutzen Sie, wie in der Zeichnung 1 auf Tafel 2 gezeigt, einen Cutter, um die Einzelteile aus den Holztafeln zu lösen.(B) Sie sollten nur die Teile aus der Platte lösen, die für jeden einzelnen Arbeitsschritt benötigt werden, da ansonsten schnell ein grosses Durcheinander entsteht.

ETAPE 1:

Numeroter chaque pièces prédécoupées au laser avant de les ôter du contreplaqué, suivant le plan, (Planchette N. 1-2 et 3).(A) Utiliser une fine lame de couteau à balsa pour les sortir des planchettes, voir Dessin n. 1 sur le Plan N. 2.(B) Notez pas toutes les pièces à la fois, seulement au fur et à mesure des besoins pour éviter la confusion entre les différentes pièces.

STAP 1

Nummer alle lasergesneden onderdelen vooraleer ze te verwijderen uit de triplex plaat, volg het plan (Blad N. 1-2-3).(A) Gebruik een dun balsames om alle delen te snijden, zie Tekening N. 1 op Blad N. 2.(B) Verwijder niet alle stukken ineens, maar stap voor stap volgens de delen die men nodig heeft om verwarring met andere delen te vermijden.



FASE 2

Prima di incollare, effettuare una prova di montaggio. Bloccate la chiglia N. 14 nello scalo di montaggio (Optional Art. 8155) e montate i vari componenti prendendo come riferimento il prospetto della Tavola 3. Inserire il componente N. 15 prima delle ordinate N. 1-2-3-4 come illustra la Foto 1 sulla Tavola 3. (C-D-E)

STEP 2

Before glueing, make a test to check the correct fitting of all parts. Clamp the keel N. 14 on the working table (Optional tool N. 8155) & place the parts of the Plan N. 3. Put the piece N. 15 before the frames 1-2-3-4 as shown on the Picture N. 1, Sheet N. 3. (C-D-E)

2. ARBEITSSCHRITT

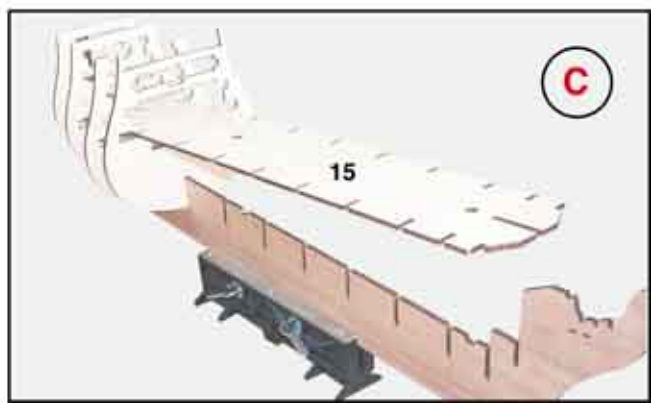
Führen Sie vor dem Kleben eine Probe des Zusammenbaus durch. Blockieren Sie den Kiel Nr. 14 auf der Malle (Zubehör Art. 8155) und bauen Sie die verschiedenen Teile gemäss der Anweisungen auf Tafel 3 zusammen. Bringen Sie das Teil Nr. 15 vor den Spanten Nr. 1-2-3-4 an, so wie auf Bild 1 auf Tafel 3 gezeigt. (C-D-E)

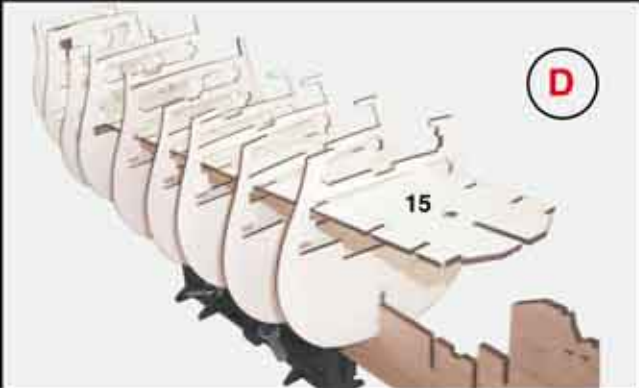
ETAPE 2:

Avant de coller, effectuer un montage à sec pour voir si l'assemblage est correct. Fixer la quille N. 14 sur la table de travail (utiliser l'étau spécial N. 8155) et installer les pièces du Plan N. 3. Monter la pièce N. 15 avant les couples N. 1-2-3-4 comme indiqué sur la Photo N. 1, Plan N. 3. (C-D-E)

STAP 2

Vooraleer te lijmen, doe een test voor de juiste passing van alle stukken. Klem de kiel N. 14 op de werktafel (optie gereedschap N. 8155) en plaats de stukken van het Plan N. 3. Plaats het stuk N. 15 vooraleer de ribben 1-2-3-4 zoals aangetoond op Tekening N. 1 Blad N. 3. (C-D-E)





FASE 3

Con un listello 1x6 mm, calcolare il tipo di rastrematura delle ordinate N. 1-2-3-9-10-11-12 e i raccordi fasciame N. 22-25; vedi Disegno N. 2. (Tavola 3). Con l'aiuto di nastro adesivo, mantenere aderenti alle ordinate i componenti N. 15-16. Con un pennello fate penetrare la colla in tutte le giunzioni (Foto 2). Mettere in posizione i ponti N. 26-28 senza incollarli. Incollate in posizione tutti i supporti cannoni (compensato 5x10x720), bloccandoli temporaneamente nelle loro sedi con alcune mollette da bucato fino a colla essiccata (Foto 3). Controllate che tutte le parti siano perfettamente allineate rispetto alla chiglia, tra di loro e rispetto al ponte; passate quindi all'incollaggio. Poiché il collante vinilico non fa presa immediatamente avete il tempo per compiere eventuali piccoli spostamenti fino ad ottenere un perfetto allineamento dei vari pezzi.

STEP 3

Use a 1x6 mm strip to check the tapering of the frames 1-2-3-9-10-11-12 & of the parts N. 22-25, see Sheet N. 3, Drawing N. 2. Clamp with tape the pieces N. 15-16 against the frames & glue the joints of the parts with the help of a brush. (Picture N. 2). Place the decks N. 26-28, with no glue & cement the dummy-barrel supports (plywood 5x10x720), clamping with clothe-pins (Picture N. 3).

Check the full alignment of the keel with the frames & the deck & glue. The white cement gives you plenty of time to be sure that all parts are properly square.

3. ARBEITSSCHRITT

Berechnen Sie mit einer 1x6 mm Holzleiste, die Verjüngung der Spanten Nr. 1-2-3-9-10-11-12 und die Plankenverbindungsstücke Nr. 22-25, siehe Zeichnung Nr. 2 (Tafel 3). Mit Hilfe eines Klebebandes

befestigen Sie die Teile Nr. 15-16 auf den Spanten. Den Kleber träufeln Sie mit Hilfe eines Pinsels in alle Verbindungsstücke (Bild 2). Ohne sie anzukleben, positionieren Sie die Decks Nr. 26-28. Kleben Sie alle Kanonenträger (5x10x720 Sperrholz) an, wobei Sie diese gleichzeitig für kurze Zeit mit Wäscheklammern festhalten, bis die Klebe getrocknet ist (Bild 3). Kontrollieren Sie, dass alle Teile über dem Kiel, untereinander und im Verhältnis zum Deck perfekt ausgerichtet sind und gehen Sie dann zum Kleben über. Da Vinylkleber nicht sofort festkleben, haben Sie noch Zeit, um kleine Veränderungen vorzunehmen und die verschiedenen Teile genau auszurichten.

ETAPE 3:

Utiliser une baguette 1x6 mm pour vérifier la mise en place des couples N. 1-2-3-9-10 et les pièces N. 22-25 voir Plan N. 3, Dessin N. 2. Maintenir avec du ruban adhésif les pièces N. 15-16 contre les couples et coller les joints de collage à l'aide d'un pinceau (Dessin N. 2). Placer les ponts N. 26-28 à sec et coller les supports de canons (contreplaqué 5x10x720 mm) maintenir en place avec des épingles à linge (Photo N. 3). Vérifier l'alignement complet de la quille avec les couples et le pont et coller. La colle blanche vous donne suffisamment de temps pour être certain que toutes les pièces soient parfaitement d'équerre.

STAP 3

Gebruik een 1x6mm strip om de tapsheid van de ribben 1-2-3-9-10-11-12 en de stukken N. 22-25 te controleren, zie Blad N. 3, Tekening N. 2. Klem met tape de stukken N. 15-16 tegen de ribben en lijm de verbindingen van de stukken met een penseel (Tekening N. 2). Plaats de dekken N. 26-28 zonder lijm en plaats de namaakton steunen (triplex 5x10x720 mm), klem met wasspelden (tekening N. 3). Controleer de rechteheid van de kiel en de ribben en de dekken en verlijm deze dan. De witte houtlijm geeft u genoeg tijd om zeker te zijn dat alle stukken haaks op elkaar staan.

FASE 4

Il ponte N. 26, (F) va rivestito con listelli noce mm. 0,5x3 come da Foto 4. Il Disegno 3 illustra come tagliare i listelli velocemente utilizzando un attrezzo autocostruito. Rifinire con carta abrasiva. La pianta (Tavola 4) illustra tutti i ponti già rivestiti. Incollare sui fianchi delle ordinate N. 4-8 i componenti N. 27. Carteggiare e verniciare con turapori alla nitro il ponte e i laterali; verniciare giallo ocra (Art.1755) le sei costole delle ordinate N. 5-6-7.

STEP 4

Plank the deck N. 26 (F) with 0,5x3 mm walnut strips, see Photo N. 4. The Drawing N. 3 shows how to cut quickly the strips with a self made tool. Sand the work & see on the plan of the sheet N. 4 the planked decks. Glue on the frame sides (N. 4-8) the parts N. 27. Sand & paint with sanding sealer the deck & the sides; paint ochre (Art.1755) yellow the six ribs of the frames N. 5-6-7.

4. ARBEITSSCHRITT

Das Deck Nr. 26 muss, (F) wie auf Bild 4 zu sehen, mit

0,5 x 3 mm Holzplanken aus Nussbaumholz geplankt werden. Zeichnung 3 zeigt, wie man die Planken schnell mit Hilfe eines selbstgebautes Werkzeugs zuschneiden kann.

Mit Sandpapier versäubern. Der Grundriss (Tafel 4) zeigt alle Decks bereits beplankt. An den Seiten der Spanten Nr. 4-8 das Teil Nr. 27 ankleben. Schmirgeln und mit Nitroporenfüller das Deck und die Seiten lackieren. Die sechs Rippen der Spanten Nr. 5-6-7 ockergelb lackieren.(Art.1755)

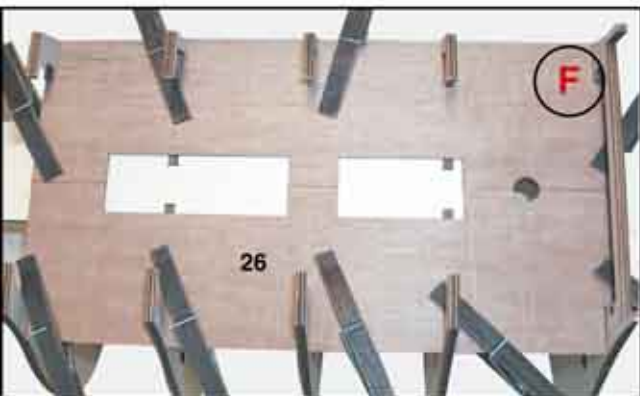
ETAPE 4:

Latter le pont N. 26 (F) avec des baguettes noyer 0,5x3 mm, voir Photo N. 4. Le Dessin N. 3 montre comment couper rapidement et proprement les baguettes grâce à un outillage simple réalisable par le modéliste. Poncer les baguettes et voir sur le Plan N. 4, le placage du pont. Coller sur les côtés des couples (N. 4-8) les pièces N. 27. Poncer et peindre le pont et les côtés avec un apprêt transparent; peindre en jaune ocre (Art.1755) le haut des couples N. 5-6-7.

STAP 4

Beplank dek N. 26 (F) met 0,5x3 mm walnoten strips, zie Foto N. 4. De Tekening N. 3 toont hoe men snel de strips kan snijden met een zelfgemaakt gereedschap. Schuur dit alles op en bekijk op het plan van blad N. 4 de beplankte dekken.

Lijm op de ribzijanten (N. 4-8) de stukken N. 27. Schuur dit op en schilder daarna met een porienvuller de dekken en de zijanten; schilder de zes ribben van de kaders N. 5-6-7 oker geel.(Art.1755)



FASE 5

Incollare il ponte del bompresso N. 24 (G) e i due componenti N. 25 (Foto 5). (H-I) Incollare i componenti del castello di poppa N. 17-18-19, (J) le mensole N. 20-21,(K) i raccordi fasciame N. 22 e il listello triangolare N. 23, come illustra la Foto 6.

STEP 5

Glue the bow deck N. 24 (G) & the two parts N. 25 (Photo N. 5). (H-I) Cement the parts N. 17-18-19 (J) of the stern castle, the brackets N. 20-21,(K) the bow plank supports N. 22 & the triangular strip N. 23, as shown on the Picture N. 6.

5. ARBEITSSCHRITT

Das Deck des Bugspriets Nr. 24 (G) und die beiden Teile Nr. 25 (siehe Bild 5) ankleben. (H-I)

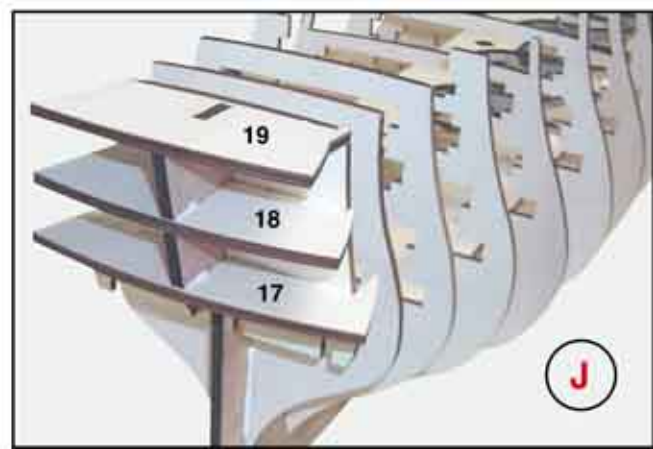
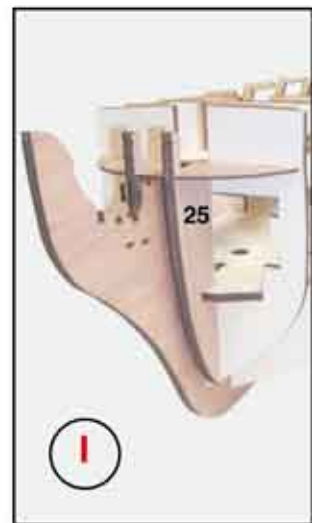
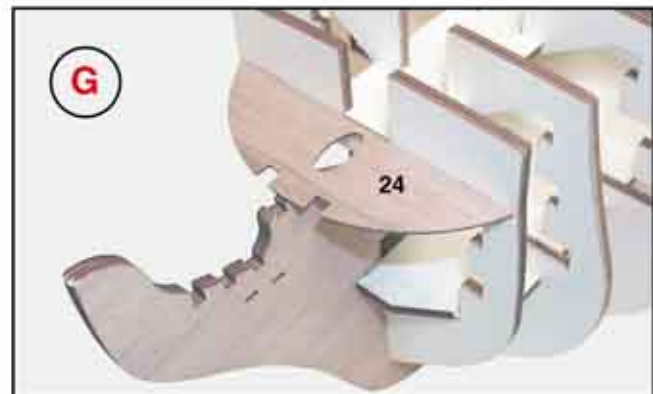
Die Teile des Heckaufbaus Nr. 17-18-19, (J) die Konsolen Nr. 20-21, (K) die Plankenverbindungsstücke Nr. 22 und die dreieckige Leiste Nr. 23, so wie auf Bild 6 gezeigt, zusammenkleben.

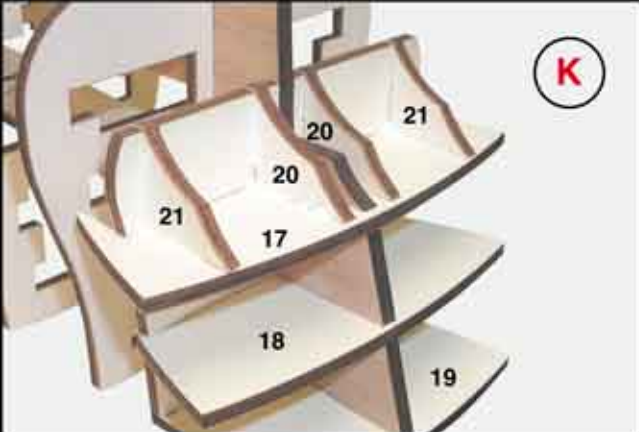
ETAPE 5:

Coller le pont avant N. 24 (G) et les deux pièces N. 25 (Photo N. 5). (H-I) Coller les pièces N. 17-18-19 (J) sur le chateau arrière, les renforts N. 20-21; (K) le support de placage N. 22 et la baguette triangulaire N. 23, comme indiqué sur la Photo N. 6.

STAP 5

Lijm het boegdek N. 24 (G) en de twee stukken N. 25 (Foto N. 5). (H-I) Lijm de stukken N. 17-18-19 (J) van het achterschip kasteel, de klemmen N. 20-21, (K) de boegplank steunen N. 22 en de driehoeksstrip N. 23, als getoond op de Tekening N. 6.





FASE 6

Costruite sul ponte N. 28 (Disegno 4), le cabine utilizzando i componenti (P. 1) ricavandoli dalla tavola in compensato N. 10. Le parti anteriori delle cabine saranno applicate all'ordinata N. 10. (Foto 7).

Staccate, utilizzando una buona lama, tutti i ponticelli dei particolari della lastra laser-incisa e rifinitene i contorni con carta vetrata a grana sottile. (L. 1)

Assemblare i componenti ed incollarli in posizione.

Costruire i supporti ruota timone, come da Disegno 5. Incollare il ponte N. 29 e lo specchio di poppa N. 30. (L-M-N). Rivestire la parte interna dello specchio N. 30 con listelli 1x6 mm e rifinire il ponte come i precedenti.

STEP 6

Build the cabins (parts P. 1 from plywood N. 10) on the deck N. 28 (Drawing N. 4). The front of the cabins is glued onto the frame N. 10 (Picture N. 7).

Cut all laser-engraved parts with a sharp blade & finish with 180 grain sand paper. Assemble the parts and glue them in place. (L. 1)

Build the steering wheel supports, following the drawing N. 5. Glue the deck N. 29 & the transom N. 30. (L-M-N). Plank inside the transom N. 30 with 1x6 mm strips & finish the deck as done before.

6. ARBEITSSCHRITT

Bringen Sie auf dem Deck Nr. 28 (Zeichnung 4) die Kajüten an, indem Sie die Teile (P.1) verwenden, welche Sie aus der Sperrholzplatte Nr. 10 lösen.

Die vorderen Kajütenteile werden auf den Spanten Nr. 10 (Bild 7) gesetzt.

Schneiden Sie alle Ätzteile aus der Laser schnitt platte mit einer klinghe aus, und verputzen Sie sie mit einer feinen Schleifpapier. (L. 1)

Bauen Sie die Teile zusammen und kleben Sie sie an ihrer Position fest. Bauen Sie die Halterung für das Steuerrad zusammen, wie in Zeichnung 5 gezeigt. Kleben Sie das Deck Nr. 29 und das Spiegelheck Nr. 30 zusammen. (L-M-N).

Verkleiden Sie die Innenseite des Spiegels Nr. 30 mit den 1x6 mm Holzleisten und versäubern Sie das Deck, so wie vorstehend.

ETAPE 6:

Construire les cabines (pièce P1 du contreplaqué N. 10) sur le pont N. 28 (Dessin N. 4). L'avant des cabines est collés sur le couple N. 10 (Photo N. 7).

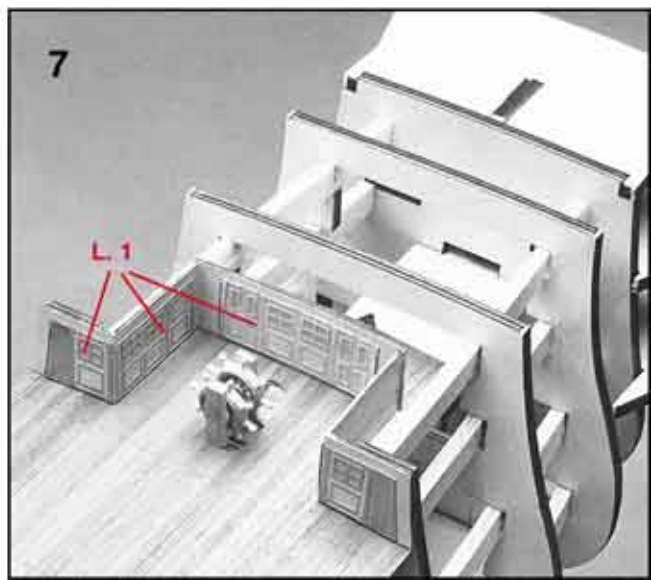
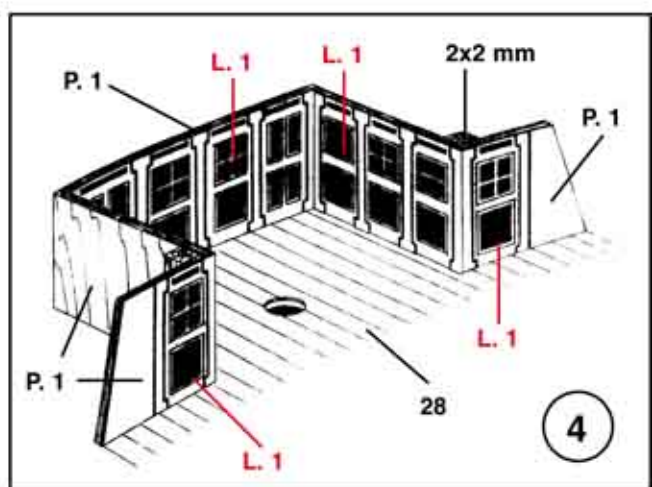
Découper toutes les parties de la planche laser-gravée avec des ciseaux et terminer avec du papier de verre. Assembler et coller les parties en position. (L. 1)

Construire le support de roue suivant les indications du détail N. 5 (notice).
Coller le pont N. 29 et le tableau arrière N. 30. (L-M-N). Latter l'intérieur du tableau arrière et finir le pont comme indiqué.

STAP 6

Bouw de kabines (stukken P. 1 van triplexplaat N. 10) op het dek N. 28 (Tekening N. 4). De voorkant van de kabines is op kader N. 10 gelemen (Tekening N. 7).
Snij alle fotogeetste koperen stukken met een schaar en werk af met een vijl. (L. 1)

Schilder met acrylic verf de stukken volgens het detail op de voorlaatste pagina van dit boek, trek u niets aan indien u verf morst op niet te schilderen delen; dit wordt later verwijderd door de bovenkant met polijstschoor-papier (korrel 600). Het resultaat is een blinkend koperen oppervlak en aan de binnenkant het geschilderde detail. Bouw de stuurwiel steunen volgens de tekening N. 5. Lijm het dek N. 29 en de dwarsbalk N. 30. (L-M-N). Beplank de binnenkant van de dwarsbalk N. 30 met 1x6mm strips en werk het dek af zoals met de vorige dekken.



FASE 7

Passiamo ora al rivestimento dello scafo. Il primo rivestimento va eseguito con i listelli in tiglio da mm 1,5x6x900.

Novità assoluta

IL FASCIAME IN BALSA DURO.

Dopo aver realizzato il modello Mincio con il fasciame in balsa, ci siamo accorti come questo legno sia ottimo per effettuare il primo fasciame nelle navi antiche. Infatti esso è molto più elastico e flessibile degli altri legni duri e permette curve a secco senza l'uso del piegalistelli. E' possibile piantare chiodi e spilli senza che il legno crepi, soprattutto al termine del listello. La prima sgrossatura con carta vetrata grossa, è molto più facile; poi potremo irrobustire la ricopertura con una mano di collante alifatico, diluito al 30% con acqua e carteggiare nuovamente per rifinire. La struttura così ottenuta non crepa per ritiro del legno ed è molto stabile nel tempo. Potremo così preparare il fondo per la verniciatura e per applicare il secondo fasciame. (Questo kit contiene entrambi i fasciami).

Il primo listello (A) va posato come dal prospetto sulla Tavola 3, seguendo l'allineamento dei supporti porta canne. Il lavoro va ripetuto dall'altro lato dello scafo. Alternando le fiancate, mettete in opera due o tre listelli per volta. (Foto 8).

Questo sistema di posa del fasciame impedirà allo scafo di deformarsi. I listelli vanno bagnati alle estremità in modo da poter dar loro la curvatura necessaria senza spezzarli.

E' opportuno utilizzare colla vinilica a presa rapida Art. 1015 e tenere in posizione i listelli con i chiodini in ottone forniti nella confezione.

I chiodini dovranno essere rimossi a colla essiccata per cui è bene non piantarli completamente, lasciandoli sporgere di quel tanto che vi consentirà di estrarli con un tronchesino senza danneggiare il fasciame.

Dopo aver posto in opera i primi listelli per lato, è necessario rastremare i successivi alle estremità per poter seguire perfettamente la curvatura dello scafo. Per poter facilmente compiere tale operazione conviene appoggiare il listello a quello superiore (nella zona centrale) e valutare ad occhio quanto materiale togliere alle due estremità. Il materiale va asportato con un pialletto da modellista come indicato nel Disegno 6.

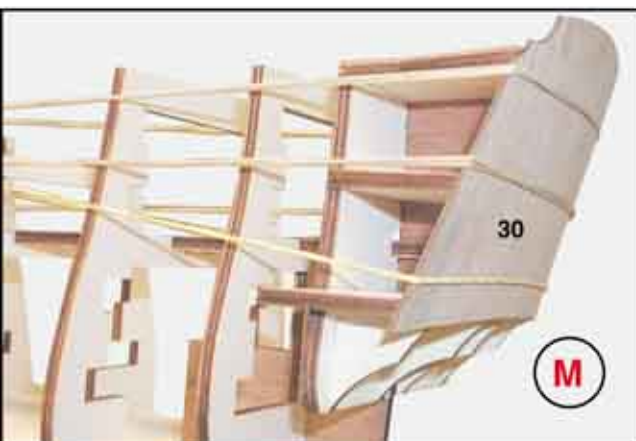
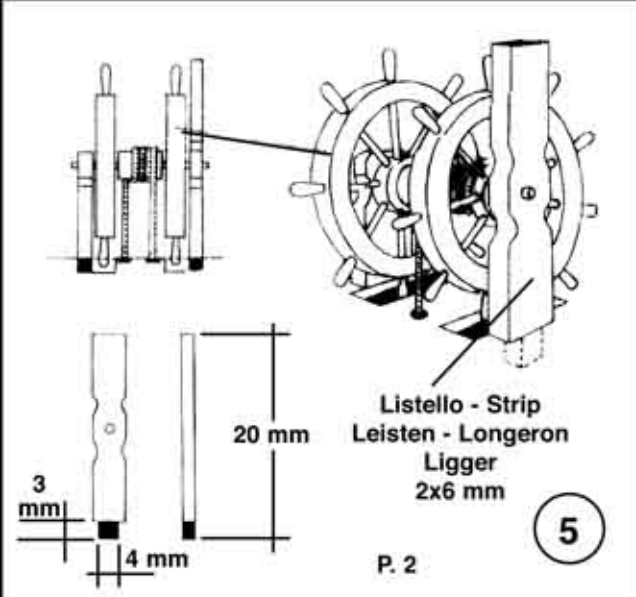
STEP 7

Body planking. The thurst planking is made with 1,5x6x900 mm lime strips.

New procedure.

THE PLANKING IN HARD BALSA.

After the project and the production of the kit of the Mincio boat, made with balsa planking, we have seen how nice balsa wood is for the construction of the hull planking, in the period ship. The strips of balsa are very flexible and elastic in respect of hard wood and can be bent, dry without the help of a planking machine or a strip bender. It is possible to hammer nails, pins and staple with no cracks, mainly at the end of the wood. The first sanding is easier and then, after a coat of 30% diluted aliphatic glue in water, the hull becomes strong and light and also easy to scrape and sand, to finish the surface ready for painting or for the second planking. The construction is more stable in



the time, with no cracks for wood shrinking. (This kit contains both plankings, lime and balsa).

Place the first strip A, see Sheet N. 3 drawing, following the line of the dummy-barrel supports.

Do the same on the other side of the hull. Place two strips each side to avoid twisting problems to the body, (see Photo N. 8). Wet the strip ends for a better bending.

Use alkyd or vinyl glue & clamp the wood with thin nails. When dry, remove the nails after the first eight strips each side, taper the ends of the others to follow the bidge. Remove the wood with a hobby plane. See Drawing N. 6.

To decide the amount of wood to remove from the end of the strip, it is advisable to put on the place the strip & to mark with a soft pencil the cutting line.

7. ARBEITSSCHRITT

Jetzt gehen wir zum Beplanken des Rumpfs über. Die erste Beplankung erfolgt mit den 1,5x6x900 mm Lindenholzleisten.

Absolute Neuheit

DIE VERKLEIDUNG BESTEHT AUS HARTEM BALSACHOLZ.

Nach der Realisierung des Modells Mincio mit der Verkleidung aus Balsaholz, wurde uns bewusst, dass dieses Holz ganz besonders für die Herstellung der ersten Verkleidung von antiken Schiffen geeignet ist. Es ist viel elastischer und flexibler als andere Harthölzer und ermöglicht Trockenbiegungen ohne Anwendung von Leistenbiegevorrichtungen. Ausserdem besteht die Möglichkeit, Nägel und Nadeln ins Holz zu treiben, ohne dass dabei Risse entstehen, dies ganz besonders an den Enden der Leisten. Die erste grobe Abschmirlung mit Sandpapier ist besonders einfach, dann kann man die Verkleidung mit einer Schicht aliphatischem und mit 30% Wasser verdünntem Leim verstärken, woraufhin man erneut abschmirlt, um die Arbeit zu verfeinern. Die so erhaltene Struktur reisst und verzieht sich nicht, wie es sonst bei Holz üblich ist und ist besonders zeitbeständig. So kann man denn die Basis für die Lackierung und für die Anbringung der zweiten Verkleidung vorbereiten.

(Dieser bausatz enthält beide Beplankung).

Die erste Planke (A) muss an den Geschützrohrträgerhalterungen entlang, wie auf Tafel 3 gezeigt, gesetzt werden. Dieser Arbeitsvorgang wird auf der anderen Rumpfseite wiederholt.

Jeweils die Seiten wechselnd, verwenden Sie jedes Mal zwei oder drei Leisten (Bild 8).

Diese Art der Beplankung verhindert die Deformierung des Rumpfs. Die Leisten müssen an ihren Enden nass gemacht werden, damit sie gebogen werden können, ohne zu brechen.

Benutzen Sie Vinylsofortkleber (z.B. Pattex für Holz) und stecken Sie die Leisten mit den im Baukasten enthaltenen Nägeln fest.

Die Nägel müssen wieder herausgezogen werden, wenn die Klebe getrocknet ist, deshalb sollte man sie nicht vollständig einschlagen, sondern sie so weit herausstehen lassen, dass man sie mit einer Zange herausziehen kann, ohne die Planken zu beschädigen.

Nachdem Sie auf jeder Seite die ersten Leisten ange-

bracht haben, müssen die nachfolgenden an den Enden verjüngt werden, damit sie sich der Biegung des Rumpfs genau anpassen. Um sich diesen Arbeitsschritt zu erleichtern, sollte man die Leiste zunächst auf die vorherige legen (in die Mitte) und mit den Augen abschätzen, wie viel Material an den beiden Enden wegzuschneiden ist. Das Material wird, wie in Zeichnung 6 gezeigt, mit einem Plankenschneider, weggeschnitten.

ETAPE 7:

Pose du bordé. Le premier bordé est réalisé avec les baguettes bois blanc 1,5x6x900 mm.

Nouveauté absolue

LE BORDÉ EN Balsa JE DURE.

Après avoir réalisé le modèle Mincio avec le bordé en balsa, nous nous sommes aperçus que ce bois est excellent pour effectuer le premier bordé des bateaux anciens. En effet, il est beaucoup plus élastique et flexible que les autres bois durs et permet des courbures à sec sans employer des outils à cintrer. Il est possible de planter des clous et des épingles sans que le bois se fende, surtout à l'extrémité de la latte. Le premier dégrossissage avec le papier de verre de grain gros est beaucoup plus facile; ensuite, nous pourrions renforcer le premier bordé avec une couche de collant aliphatique, dilué avec 30% d'eau et poncer à nouveau pour la finition. La structure ainsi obtenue ne se crevasse pas par le retrait du bois et est très stable dans le temps. Nous pourrions ainsi préparer le fond pour la peinture ou pour appliquer le second bordé. (Ceci kit contient toutes les deux systèmes de revêtement).

Coller en premier le listeau A, voir le Plan N. 3, suivant l'alignement des supports de canon. Faire la même chose de l'autre côté de la coque. Mettre deux baguettes alternativement de chaque côté pour éviter les problèmes de vrillage de la coque (voir Photo N. 8). Mouiller l'extrémité des baguettes pour obtenir un cintrage plus facile. Utiliser de la colle blanche vinylique et maintenir les baguettes en place avec des petits clous. Après séchage, ôter les clous des huit premières baguettes de chaque côté, profiler l'extrémité des autres baguettes suivantes pour suivre la forme de la coque. Oter le bois en excès avec un rabot, voir Dessin N. 6. Relever sur la coque en positionnant les baguettes dessus, la quantité de bois à enlever et tracer au crayon gras la forme de la baguette.

STAP 7

Rompbeplanking. De eerste beplanking wordt gemaakt van 1,5x6x900 mm lindehout strips.

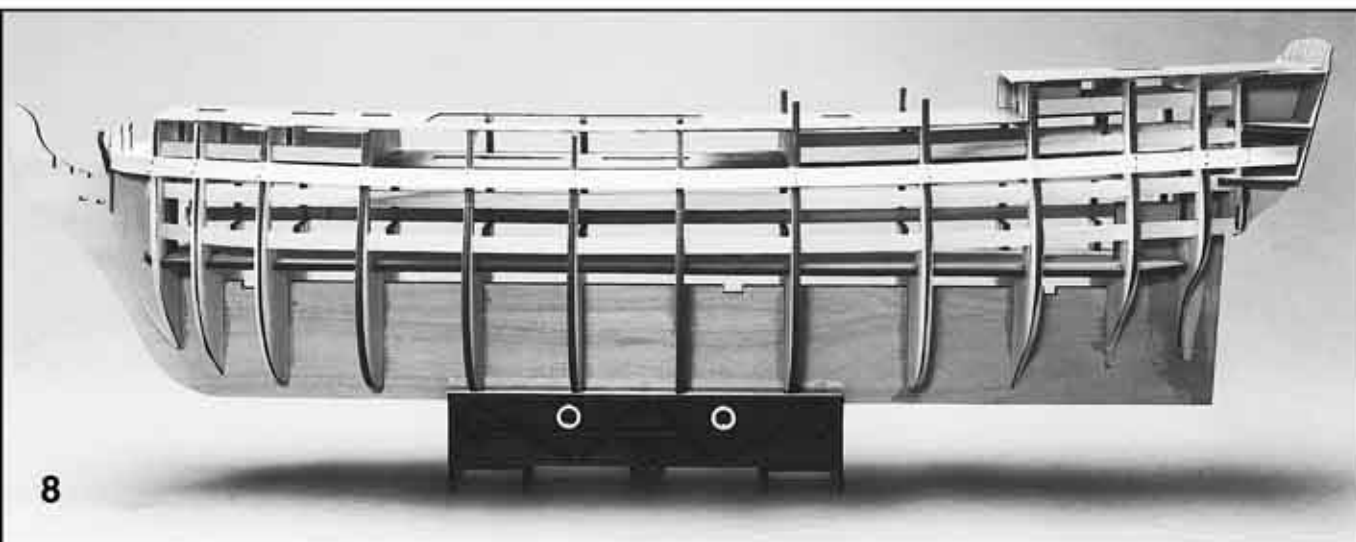
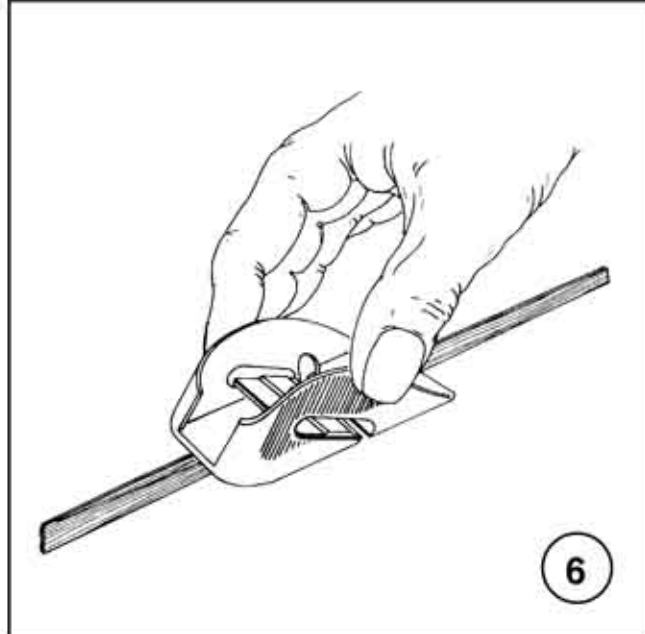
Absolute nieuwigheid

BEPLANKING IN HARD BALSACHOUT.

Na het model Mincio met een eerste beplanking in balsahout verwezenlijkt te hebben, hebben wij gemerkt dat dit hout uitmunt is om het eerste beplanking van de oude boten uit te voeren. Immers is het veel rekbaarder en meer flexibel dat het andere harde hout en droge krommingen zonder te buigen werktuigen te gebruiken toelaat. Het is mogelijk om spijkers en nagels te planten zonder dat het hout, vooral aan het einde van het lijstje, breekt. De eerste voorbereiding met het schuurpapier van grote korrel is veel gemakkelijker; vervolgens zullen wij het eerste beplanking kunnen versterken die met een laag van aliphatische

lijm wordt , die met 30% van water verdunnen en opnieuw voor de afwerking schuren. De structuur die aldus is de scheur niet door het intrekken van het hout wordt verkregen en zich zeer stabiel in de tijd. Wij zullen aldus de bodem voor de verf kunnen voorbereiden of om het tweede beplanking toe te passen. (Deze kit bevat de beide beplanking systemen).

Plaats de eerste strip A, zie Blad N. 3 Tekening, volgens de namaaktonsteunen. Doe hetzelfde aan de andere kant van de romp. Plaats twee strips langs iedere kant van de romp om verdraaiingen te voorkomen (zie Foto N. 8). Maak de strips nat om ze beter te kunnen buigen. Gebruik alfalische of vinyl lijm en klem het bout met kleine nageltjes. Wanneer de lijm is uitgehard verwijder de nageltjes van de eerste acht strips langs beide zijden, maak de andere taps om de ronding te kunnen volgen. Verwijder het overtollige hout met een schaafblokje, zie Tekening N. 6. Om te beslissen hoeveel hout er verwijderd moet worden van het uiteinde van de strip, is het raadzaam om de strip op zijn plaats te brengen en de snijlijn met een zacht potlood aan te duiden.



FASE 8

Una volta ultimato il primo rivestimento, togliete i chiodini. Diluite con qualche goccia di acqua un pò di colla vinilica e, con un pennello piatto, pennellate tutto il fasciame, cercando di far penetrare la colla tra le fessure esistenti tra listello e listello. (Foto 9). A colla essiccata, aiutandovi con frammenti di vetro, o con il raschietto Art. 8290, raschiate il fasciame, eliminando così gli eventuali dislivelli. Rifinite infine con carta vetrata grana 80. (Foto 10). Le Foto 11 e 12 illustrano le rastremature dei listelli di prua e di poppa. Passate ora al secondo rivestimento, quello esterno, che va fatto, con lo stesso metodo seguito per il primo, con listelli di noce da 1x6 mm ma viene posizionato 2 mm più in alto del precedente. (Foto 13 e 14). Rifinite infine con carta vetrata grana 120.

STEP 8

When the first planking will be finished, remove all the nails; water down some white glue & coat with a flat brush all the planking, mainly into the strip connections, see Photo N. 9. When dry, scrape off the plank surface with a piece of glass or with the scraper

N. 8290 to remove the bigger differences & than smooth with sand-paper. (Photo N. 10). The Pictures N. 11-12 show the plank tapering on the bow & stern. Now the body is ready for the second planking, 1x6 mm walnut strips. See Pictures N. 13-14, starting 2 mm on top the first planking.

8. ARBEITSSCHRITT

Nach der ersten Beplanking ziehen Sie die Nägel heraus. Lösen Sie in ein paar Tropfen Wasser ein wenig Vinylkleber und pinseln Sie die gesamte Beplanking mit einem flachem Pinsel ein. Dabei achten Sie darauf, dass der Kleber auch in die Abstände zwischen den Planken läuft. (Bild 9). Ist der Kleber getrocknet, schleifen Sie die Beplanking mit einer Glasscherbe oder einer Ziehklinge Art. 8290 ab, um eventuelle Unebenheiten zu beseitigen. Versäubern Sie alles mit Sandpapier (Korn 80) (Bild 10). Die Bilder 11 und 12 zeigen das Verjüngen der Heck- und Bugplanken. Gehen Sie jetzt zum zweiten Beplanken über und bilden Sie mit den 1x6 mm Nussholzleisten die Aussenhaut des Schiffes, indem Sie genauso verfahren, wie beim ersten Beplanken, ausser das 2 mm höher gelegt wird, als vorher (Bild 13 und 14). Versäubern Sie schliesslich alles mit Sandpapier (Korn 120).

ETAPE 8:

Lorsque le premier bordé est posé, ôter tous les clous, et appliquer au pinceau un couche de colle diluée à l'eau, en insistant entre les joints des baguettes voir Photo N. 9.

Lorsque la colle est sèche, gratter la surface de la coque avec un racloir fait avec un morceau de verre ou avec le racloir N. 8290 pour ôter toutes les grosses imperfections, puis terminer au papier de verre (Photo N. 10). Les Photos N. 11-12 montrent la forme de placage à l'avant et à l'arrière de la coque.

Maintenant la coque est prête à recevoir le deuxième bordé, réalisé avec les baguettes noyer 1x6 mm.

Voir les Photos N. 13-14, en commençant à 2 mm du haut du premier bordé.

STAP 8

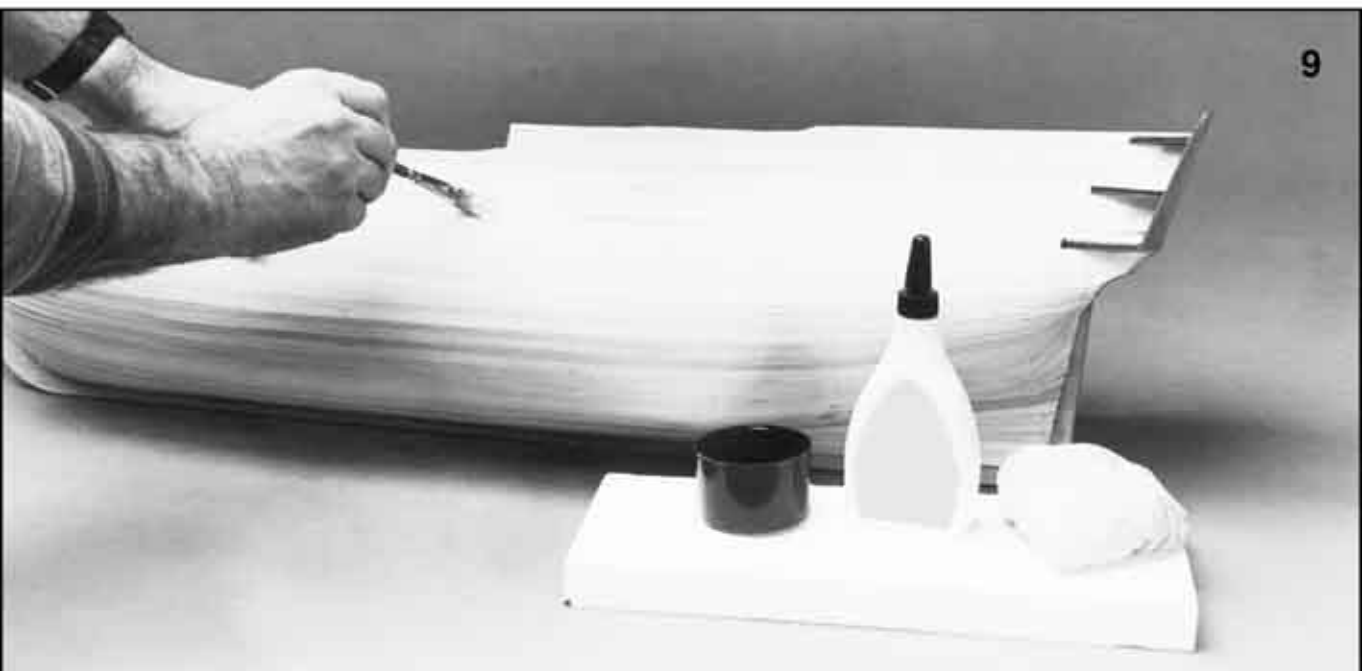
Wanneer de eerste beplanking gedaan is, verwijder alle nagels; en verdun wat witte lijm met water en breng dit op de romp aan, voornamelijk in de connecties tussen de strips, zie Foto N. 9.

Wanneer dit droog is, schraapt men het plankoppervlak af met een stuk glas of met schraper N. 8290 om de grote verschillen te verwijderen en maak dan glad met schuurpapier (Foto N. 10).

De afbeeldingen N. 11-12 tonen de tapsheid van de planken aan de boeg en achtersteven.

Nu is de romp klaar voor de tweede beplanking van 1x6 mm walnoten strips.

Zie afbeelding N. 13-14, start 2 mm van de top de eerste beplanking.



11



12



13



14



FASE 9

La Foto 15, illustra come assemblare il basamento della nave utilizzando il componente N. 31, i listelli 6x6x700 mm e 8x8x500 mm e le cornici del basamento 18x22x120 mm.

STEP 9

The Picture N. 15, shows how to assemble the ship cradle with the parts N. 31, strips 6x6x700 mm & 8x8x500 mm & the base mouldings 18x22x120 mm.

9. ARBEITSSCHRITT

Bild 15 zeigt, wie das Ständerbrett des Schiffes aus den

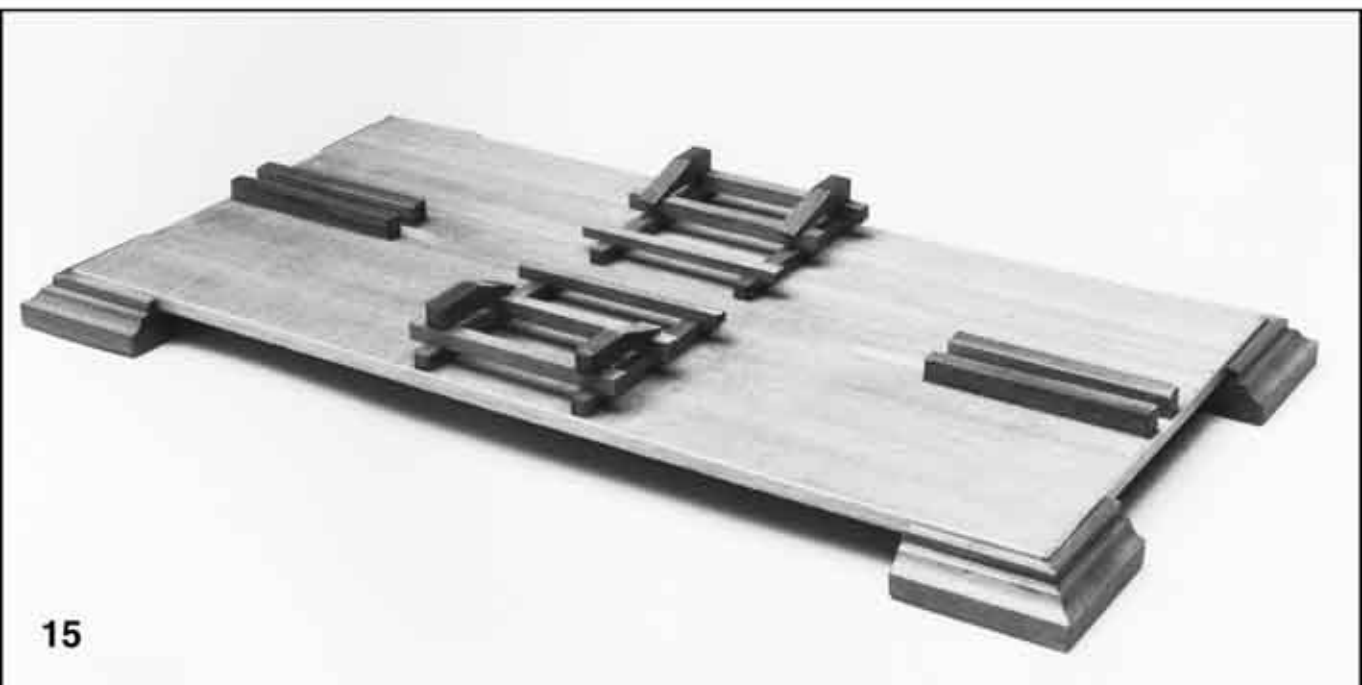
Teilen Nr. 31, den 6x6x700 mm und 8x8x500 mm. Holzleisten sowie den 18x22x120 mm Einfassungen zusammengesetzt wird.

ETAPE 9:

La Photo N. 15, montre comment assembler le berceau du bateau avec les pièces N. 31, les baguettes 6x6x700 mm et 8x8x500 mm et le socle 18x22x120 mm.

STAP 9

De Afbeelding N. 15 toont hoe men de scheepssteun met de stukken N. 31, strips 6x6x700 mm en 8x8x500 mm en grondplaat 18x22x120 mm moet samenstellen.



FASE 10

Il Disegno N. 7 indica come posizionare i componenti N. 32 e 33, adattandoli alla curvatura e tenendoli bloccati con qualche chiodino. (O).

Rivestire le mensole di poppa con listelli 1,5x3 mm e 1x6 mm come da Disegno 8; raccordare i listelli con una lima tonda e carta vetro, ricavare un'apertura per il passaggio del timone e dei cannoni.

Livellare il fasciame a filo dei ponti N. 28 e 29.

STEP 10

The Drawing N. 7 (O) shows how to place the parts N. 32 & 33, following the bidge & clamping with some nails. Plank the stern brackets with 1,5x3 mm & 1x6 mm strips following the Drawing N. 8.

Shape the strips with a round file & sand-paper; cut the opening for the rudder & for the gun barrels. Plane the planking following the line of the decks N. 28-29.

10. ARBEITSSCHRITT

Zeichnung Nr. 7 zeigt, wie die Teile Nr. 32 und 33 zu setzen, der Biegung anzupassen und mit Nägeln festzuhalten sind. (O).

Die Heckkonsole mit 1,5 x 3 mm und 1 x 6 mm Holzleisten, wie in Zeichnung 8 gezeigt, beplanken, die Holzleisten mit einer Rundfeile und Sandpapier

zurecht feilen, eine Öffnung für das Steuerrad und die Kanonen anfertigen. Die Planken auf Höhe der Decks Nr.28 und 29 ausrichten.

ETAPE 10:

Le Dessin N. 7 montre comment installer les pièces N. 32 et 33 en suivant la forme de la coque, les fixer les avec quelques clous. (O).

Recouvrir l'arrière de la coque avec les baguettes 1,5x3 mm et 1x6 mm suivant les indications du Dessin N. 8. Façonner les baguettes avec une lime ronde et du papier de verre, découper l'ouverture pour le passage du gouvernail et des canons.

Poncer le placage en suivant l'alignement des ponts N. 28-29.

STAP 10

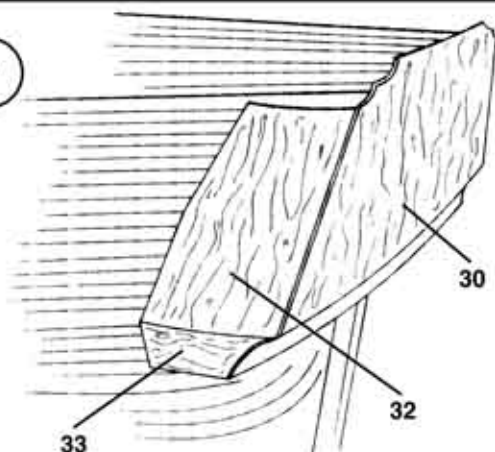
De Tekening N. 7 toont hoe men de stukken N. 32 en 33, volgens de kromming moet plaatsen en klemmen met enkele nageltjes. (O).

Beplank de achtersteven klemmen met 1,5x3mm en 1x6mm strips volgens Tekening N. 8.

Vorm de strips met een ronde vijl en schuurpapier; snij de opening voor het roer en de kanonlopen.

Schraap de beplanking volgens de lijn van de dekken N. 28-29.

7



STEP 11

Place the card board with the gun port openings on the ship body side referring to the frame N. 8 & draw all the openings with a soft pencil, see Drawings N. 9-10. With a cutter remove the frame ribs & plank inside the bulwark with 1x6 mm strips (Drawing N. 11); plane the surface with a file.

Remove the card board & drill four holes on the corners of the openings.

Finish the port lid with a fret saw blade following the instruction of the Drawing N. 10. This work must be done on both sides of the hull.

11. ARBEITSSCHRITT

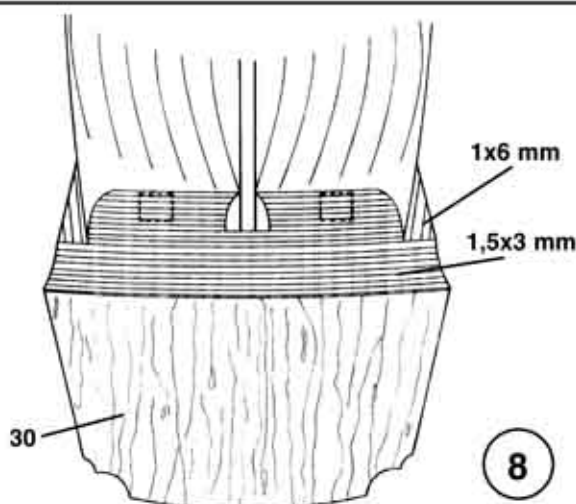
Nehmen Sie die Pappe mit den Umrissen der Kanonenluken zur Hand und befestigen Sie diese mit den Messingnägeln an der Seite des Modells, wobei Sie sich am Spanten Nr. 8 (Zeichnung 9) als Bezugspunkt orientieren. Dann zeichnen Sie mit einem weichen Bleistift die Umriss der Luken nach. (Zeichnung 10). Markieren Sie den Überstand der Seiten auf beiden Schiffsseiten. Mit einem Schneider entfernen Sie die Rippen der Spanten.

Verkleiden Sie dann das Innere der Seiten mit den 1x6 mm Holzleisten und nivellieren Sie das Teil mit einer Feile (Zeichnung 11).

Nehmen Sie die Pappe danach ab und bohren Sie in die vier Ecken der Luken.

Danach fertigen Sie die Öffnungen mit einem kleinem Stück Lochsäge dass Sie in den Griff des Cutter gespannt haben, wie in Zeichnung 10 gezeigt.

Diesen Arbeitsvorgang führen Sie auch auf der anderen Schiffseite aus.



ETAPE 11:

Positionner le gabarit en carton comportant les ouvertures des sabords de canons avec le couple N. 8 comme guide.

Tracer toutes les ouvertures avec un crayon tendre, voir Dessin N. 9-10.

Avec un couteau, découper le haut des couples situé au-dessus du pont principal et l'attacher l'intérieur du pavoï avec des baguettes 1x6 mm (Dessin N. 11), aplanir la surface avec une lime plate. Oter le gabarit en carton et percer un trou dans chaque coins des ouvertures. Terminer la découpe des sabords avec une petite scie suivant les indications du Dessin N. 10.

Ca travail est à réaliser de chaque côté de la coque.

STAP 11

Plaats de kartonnenplaat met de kanonpoort openingen op de zijkant van de romp volgens de zijkant referentie met rib N. 8 en teken alle openingen met een zacht potlood af, zie Tekening N. 9-10. Verwijder met een mes de opstaande delen van de ribben op de verschansing en beplank nadien de binnenkant van de verschansing met 1x6 mm strips (Tekening N. 11); maak het oppervlak gelijk met een vijl.

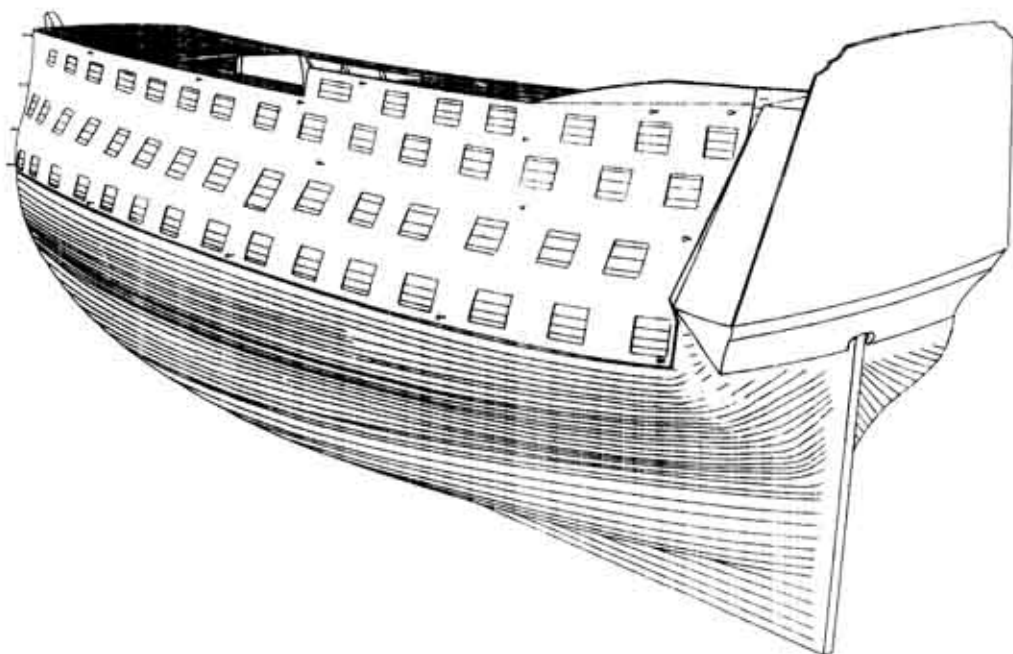
Verwijder de kartonnenplaat en boor vier openingen op de hoeken van de afgetekende openingen.

Werk de openingen af met een zaagje volgens de instructie op Tekening N. 10. Dit werk moet langs beide zijde van de romp gedaan worden.

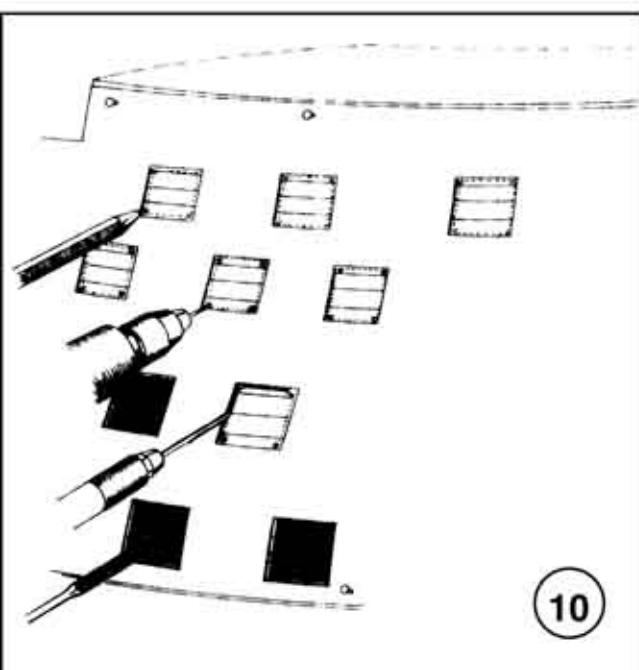
FASE 11

Prendete il cartoncino con le sagome dei portelli dei cannoni e fissatelo quindi alla fiancata del modello tenendo come riferimento l'ordinata N. 8 (Disegno 9) utilizzando i chiodini in ottone e, con una matita tenera, disegnatte i contorni dei portelli. (Disegno 10). Segnare l'eccedenza delle murate sulle due fiancate. Con un tronchesino togliere le costole delle ordinate, rivestire l'interno delle murate con listelli 1x6 mm e con una lima livellare (Disegno 11). Togliete il cartoncino e, con il trapano, forate i quattro angoli dei portelli; ricavate quindi le aperture utilizzando un pezzetto di seghetto da traforo inserito nel manico del tagliabalsa, come mostra il Disegno 10. Ripetete il procedimento sull'altra fiancata.





9



10

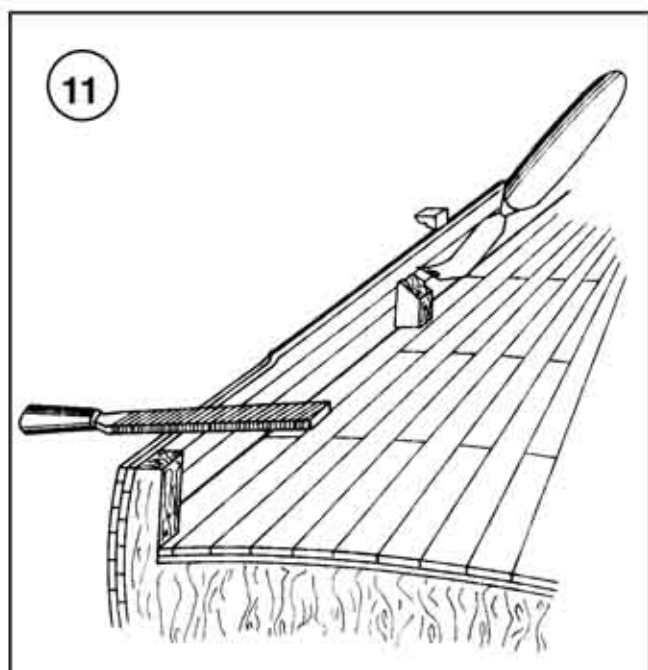
FASE 12

Applicate allo scafo gli incintoni di noce (Disegno 12) ricavandone la posizione dal prospetto sulla Tavola 4. Adattare le cornici in ottone (A) alle aperture senza incollarle. Se volete applicare le lastre in rame, utilizzate l'optional (Art. 32900 - 3000 pezzi). Tracciare la linea di galleggiamento (Disegno 13) ricavando le misure dal prospetto. Sotto tale linea lo scafo sarà successivamente rivestito con lastre di rame.

Preparare le cornici in ottone ben squadrate sui bordi e con l'interno dipinto di rosso (Disegno 14). (L. 2)

STEP 12

Glue on the hull the walnut mouldings (Drawing N. 12) taking sizes from the Sheet N. 4. Adapt the brass profiles A to the port holes with no glue. If you want to copper the hull, use the optional Nr. 32900, about 3000 pcs.



11

Draw the water line, Drawing N. 13 taking sizes from the sides view & plank later under the line with copper plates. Paint red the inside of the brass profiles A following the Drawing N. 14. (L. 2)

12. ARBEITSSCHRITT

Bringen Sie die Nussholzbeschlge (Zeichnung 12) am Rumpf an. Deren Position entnehmen Sie der Tafel 4. Passen Sie die Messingrahmen (A) den Öffnungen an, ohne sie anzukleben.

Zeichnen Sie die Wasserlinie ein (Zeichnung 13), deren Masse Sie dem Grundriss entnehmen können. Unterhalb dieser Linie wird der Rumpf später mit Kupferplatten verkleidet werden. (Zubehör Art. 32900 - 3000 Stücks). Legen Sie die an den Rändern ordentlich beschlagenen Messingrahmen mit einer rot gestrichenen Innenseite bereit. (Zeichnung 14). (L. 2)

ETAPE 12:

Coller sur la coque les baguettes de noyer (Dessin N. 12) en prenant les dimensions sur le Plan N. 4. Ajuster les encadrements en laiton A sur les ouvertures et les installer les provisoirement à sec. Tracer la ligne de flottaison, suivant les indications du Dessin 13 en prenant les dimensions sur les vues de côté et recouvrir la partie inférieure de la coque avec les plaquettes en cuivre. Peindre en rouge. Dessin 14. (L. 2)

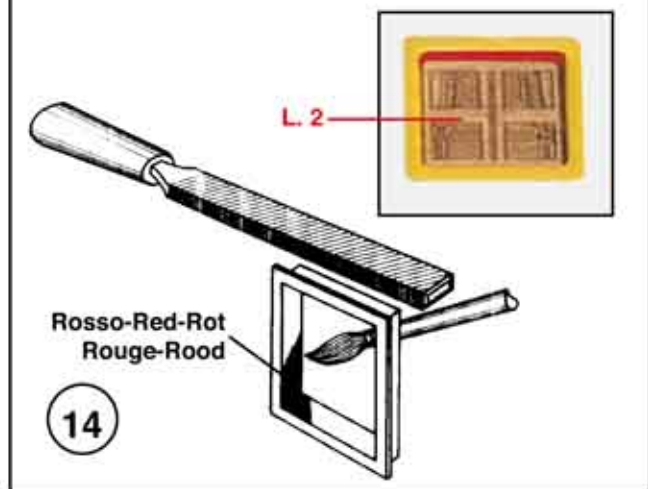
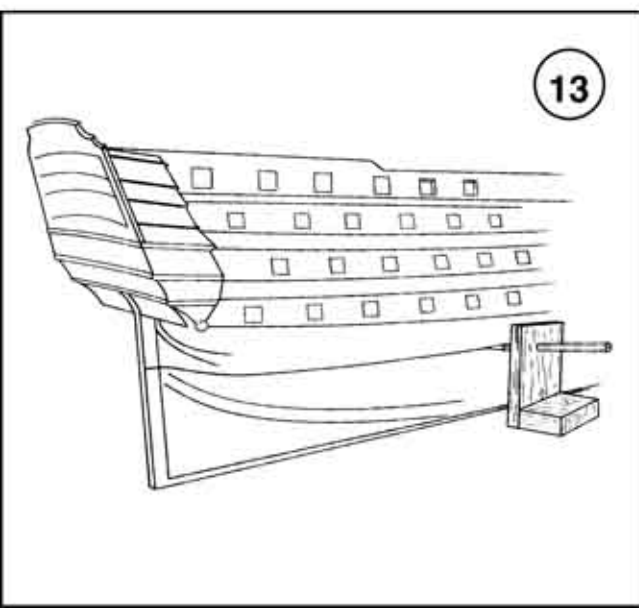
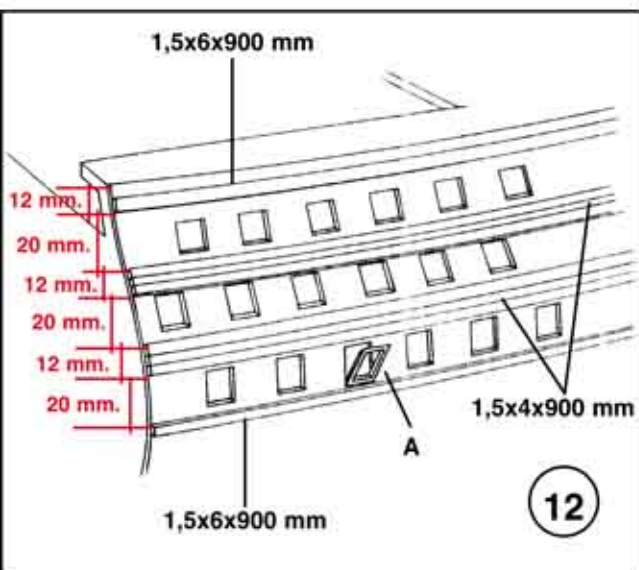
STAP 12

Lijm op de romp de walnoten planken (Tekening N. 12) en neem de afmetingen van Blad N. 4. Maak de koperen kaders A passend op de openingen zonder lijm te gebruiken.

Als men de romp onder de waterlijn wilt bekoperen kan men de optionele koperplaatjes gebruiken Nr. 32900, dit zijn er ongeveer 3000 stuks.

Teken de waterlijn, Tekening N. 13, neem de afmetingen van het zijaanzicht en beplank eventueel later de onderkant met koperplaatjes.

Schilder de binnenzijde van de koperen kaders A rood volgens Tekening N. 14. (L. 2)



FASE 13

A questo punto ripassate tutto lo scafo con carta vetro sottile ed applicate una prima mano di vernice trasparente opaca.

Dopo la prima mano, stuccate, con stucco color noce, le eventuali fessure, ripassate con carta vetro sottile le zone stuccate ed applicate una seconda mano di vernice trasparente.

Quando il fondo sarà perfettamente asciutto carteggiare con carta abrasiva (grana 600) e verniciare all'interno degli incintoni color giallo ocra e tutte le parti restanti con vernice trasparente alla nitro possibilmente a spruzzo.

La Foto 16 illustra lo scafo completo delle cornici in ot-tone.

La Foto 17 illustra lo scafo ricoperto con le piastrine optional e con una diversa colorazione.

STEP 13

Now sand again the hull with thin emery-paper & varnish the first coat. When dry cover all small imperfections with plaster & sand again.

Varnish a second coat of dope & when fully dry, paint hocre yellow the sides of the body as shown on the box cover of the kit.

Photo 16 shows the hull with the brass mouldings.

Photo 17 shows the coppering of the hull with different painting.

13. ARBEITSSCHRITT

Jetzt schleifen Sie den gesamten Rumpf mit dünnem Sandpapier ab und legen eine erste Schicht Nitroporenfüller auf.

Nach der ersten Schicht, verspachteln Sie mit nusscholzfarbigem Stuck eventuelle Risse und gehen Sie nochmals mit dünnem Sandpapier über die verspachtelten Teile. Danach legen Sie eine zweite Schicht Porenfüller auf.

Wenn der Untergrund vollständig trocken ist, schmirgeln Sie den Rumpf mit Sandpapier (600) ab und malen Sie ihn, wie auf dem Baukastendeckel gezeigt, an.

Bild 16 zeigt den Rumpf mit den Messingrahmen.

Auf Bild 17 sieht man den vollständig verkleideten Rumpf.

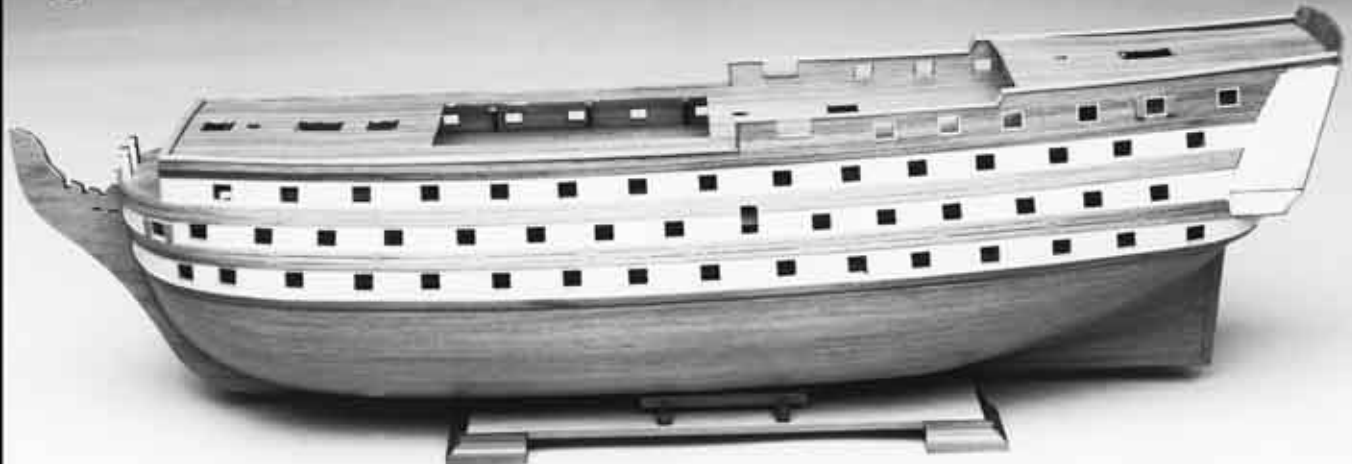
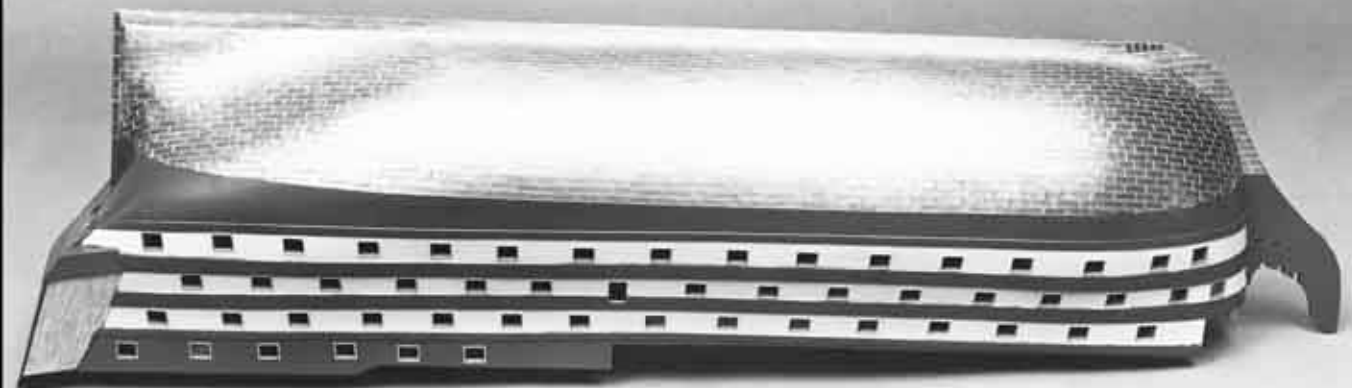
Etape 13:

Poncer complètement la coque au papier de verre fin et appliquer la première couche de vernis. Après séchage, éliminer les imperfections avec du vernis bouche-pores et poncer de nouveau. Appliquer une seconde couche de vernis et après séchage peindre en jaune ocre les côtés de la coque comme indiqué sur le couvercle de la boîte. La partie inférieure de la coque située sous la ligne de flottaison est recouverte avec des plaques de cuivre. Les Photos 16 et 17 montrent la partie de la coque recouverte par les plaques de cuivre. Nettoyer les plaques de cuivre au diluant

avant de les coller en place avec de la colle.

Stap 13

Schuur nu de romp opnieuw op met polijst schuurpapier en leg een eerste laag vernis. Wanneer deze droog is bedek alle kleine oneffenheden met vulmiddel en schuur opnieuw. Leg een tweede laag vernis en wanneer volledig droog, schilder de zijkanten oker geel zoals getoond op de doos van het model. Foto 16 toont de romp met de koperen molures. Foto 17 toont de volledig bekoperde romp met de verschillende schilderingen.

16**17****FASE 14**

Staccare dalle lastrine laser-incise tutti i componenti necessari per il rivestimento delle cabine di poppa, come da Disegno 15. (L. 3-4)

Incollare poi i componenti in posizione sullo scafo.(P)
Le Foto 18 e 19 illustrano lo specchio di poppa completo di fusioni e di profilati in ottone.

STEP 14

Cut from laser-engraved sheet the part for the stern cabins; following the Drawing N. 15 cut the windows.(L. 3-4)

Glue the parts with super glue. (P)

The Pictures 18-19 show the stern with castings & brass profiles.

14. ARBEITSSCHRITT

Schneiden Sie aus den Laser eingeschnitten alle für die Verkleidung der Heckkajüten notwendigen Teile heraus. Schneiden Sie, wie auf der Zeichnung 15 (L. 3-4)gezeigt, die Fenster aus. Kleben Sie dann alles auf das Schiff.(P) Die Bilder 18 und 19 zeigen das Spiegelheck mit Gussteilen und Messingbeschlägen.

ETAPE 14:

Découper dans la plaquette laser-gravée les pièces du château arrière; découper les fenêtres suivant les indications du Dessin N. 15. (L. 3-4)

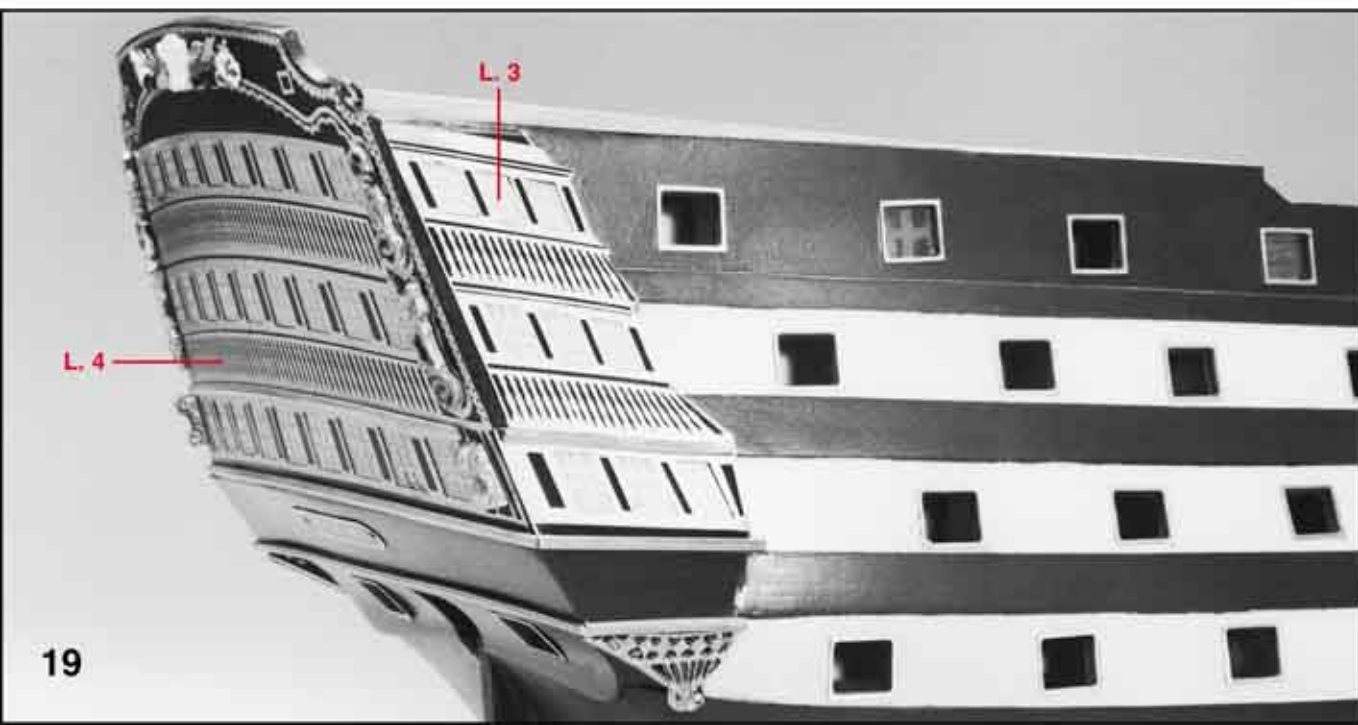
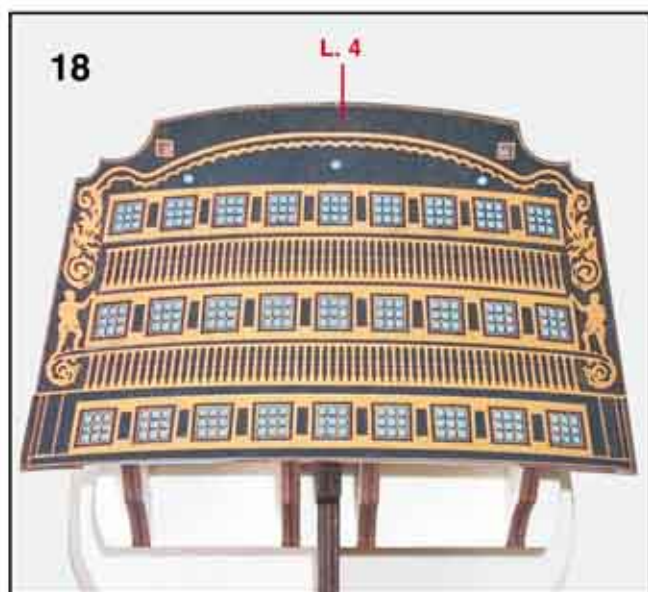
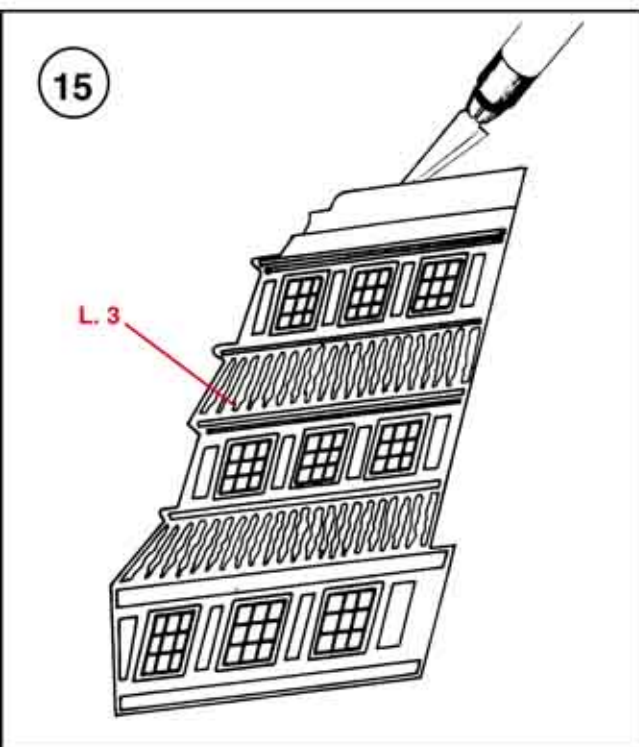
Coller les pièces avec de cyanoacrylate. (P)

Les Photos 18-19 montrent le château arrière avec les pièces moulées et profilées en laiton.

STAP 14

Snij van de laser ingesneden plank koperen plaat het deel van de achtersteven kabines; volgens de Tekening N. 15. (L. 3-4) Lijm de delen met secondenlijm. (P)

De afbeeldingen 18-19 tonen de achtersteven met de ornamenten en koperen profielen.



FASE 15

Staccare dalla lastrina laser-incisa i componenti del ponte di bompresso, (Q) curvarli con la pinza sagomatrice Art. 8151 (R) ed incollare i due laterali sui blocchetti mezzi tondi $\varnothing$ 17x22 mm. (L. 5)

Come da Disegno 16, incollare i blocchi e la lastrina centrale in posizione sul ponte N. 24; continuare con l'assemblaggio del tettuccio N. 34, dei quattro componenti N. 35-36-37-38 e delle due serpi N. 39 complete di lastre.

Adattare poi i quattro raccordi serpi inferiori N. 40 e i rinforzi occhio di cubia N. 41.

Con il listello di noce 2x6 mm costruire il capo di banda e il corrimano delle murate.

La Foto 20 illustra il complesso di prua già verniciato; costruire le gru di capone e la piccola murata di prua, con il listello 4x4 mm, ricavando la misura dal prospetto. Adattare alle gru di capone i rinforzi N. 42-43 (Disegno 17).

STEP 15

Cut from laser-engraved sheet the bow parts, (Q) bend with the strip bender Art. 8151 (R) & glue the two sides on the half round wood pieces $\varnothing$ 17x22 mm. (L. 5)

Following the Drawing N. 16, glue the blocks & the central plate on the deck N. 24.

Assemble the small roof N. 24, the four parts N. 35-36-37-38 & both herpes N. 39 with the brass decoration.

Shape & glue the four lower parts N. 40 & 41.

Built the bulwark hand-rail with the walnut strip (2x6 mm).

The Picture N. 20 shows the painted bow.

Build the cat-davits & the small bow bulwark with 4x4 mm walnut strip & glue against the cat-davits the stiffenings N. 42-43 (Drawing N. 17).

Built the bulwark hand-rail with the walnut strip (2x6 mm).

The picture N. 20 shows the painted bow. Build the cat-davits & the small bow bulwark with 4x4 mm walnut strip & glue against the cat-davits the stiffenings N. 42-42 (drawing N. 17).

15. ARBEITSSCHRITT

Lösen Sie aus den laser eingeschnitten die Teile der Brücke des Bugspriets, (Q) (R) malen Sie diese himmelblau an und kleben Sie die beiden Seitenteile auf die halbrunden Blöckchen mit dem $\varnothing$ 17 x 22 mm. (L. 5)

Entsprechend Zeichnung 16, kleben Sie die Blöcke und die mittlere laser eingeschnitten auf ihre Positionen auf Deck Nr. 24. Danach bauen Sie das Dach Nr. 34, die vier Teile Nr. 35-36-37-38 und die beiden Galionen Nr. 39 mit den laser eingeschnitten, zusammen.

Passen Sie dann die unteren vier Verbindungsstücke der Galionen Nr. 40 und die Verstärkungen des Klüsen Nr. 41 ein. Mit der 2x6 mm Nussholzleiste fertigen Sie den Schandeckel und den Handlauf der Reling an.

Bild 20 zeigt den Bug bereits lackiert. Fertigen Sie mit den 4x4 mm Holzleisten die Kranbalken und die kleine Bugreling an, deren Masse Sie dem Grundriss entnehmen können. Passen Sie den Kranbalken die Verstärkungen Nr. 42-43 (Zeichnung 17) an.

ETAPE 15:

Découper dans la planche laser-gravée les décors de la proue, (Q) courber avec le pince à cintrer Art. 8151 (R) et coller sur les deux côtés des pièces demi-ron-

des $\varnothing$ 17x22 mm. (L. 5) Suivant les indications du Dessin N. 16, coller les blocs et la plaque centrale sur le pont N. 24. Ajuster et coller la corniche N. 34, les quatre pièces N. 35-36-37-38 et les herpes N. 39 avec la décoration en laiton. Façonner et coller les quatre pièces inférieures N. 40 et 41. Construire le plat-bord avec la baguette noyer (2x6 mm). La Photo N. 20 montre la peinture de la proue. Construire la grue de capon et les petites rambardes de pont avec les baguettes 4x4 mm noyer et coller contre la grue de capon les renforts N. 42-43 (Dessin N. 17).

STAP 15

Snij van koper plaat de boegdelen, schilder lichtblauw en lijm de twee zijden aan de halfronde houten stukken $\varnothing$ 17x22 mm. (Q) (R) (L. 5)

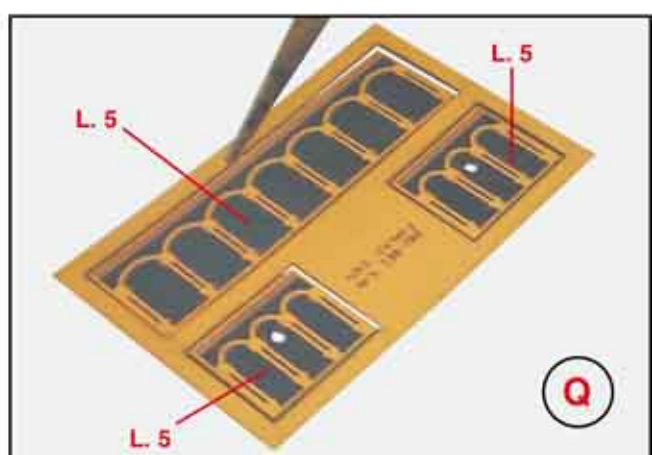
Volgens de Tekening N. 16, lijm de blokken en de centrale plaat op het dek N. 24. Monteer het kleine dek N. 24 en de vier delen N. 35-36-37-38 en beide bogen N. 39 met de koperen decoratie.

Vorm en lijm de vier onderste stukken N. 40-41.

Bouw de handreling verschansing met walnoten strips (2x6 mm).

De Tekening N. 20 toont de geschilderde boeg.

Bouw de katdavits en de kleine boeg verschansing met 4x4mm walnoten strips en lijm tegen de katdavits de verstevigingen N. 42-43 (Tekening N. 17).



FASE 16

Dai listelli 2x10x600 mm, ricavare gli ottanta portelloni dei cannoni, ricoprirli con listelli 1x5 mm solo da un lato, rifinirli con carta vetrata sottile e verniciare di rosso l'interno e i bordi, giallo ocre l'esterno.

Il Disegno 18 mostra come deve essere fissato allo scafo il portellone e la posizione del gocciolatoio. Gli scuretti delle quattro finestre (2x6x10 mm), vanno ricavate dal listello 2x6 mm. Verniciare di nero il vano dei cannoni; forare con punta trapano $\varnothing$ 3 mm al centro delle aperture dei cannoni e con colla fissare le mezze canne. (Disegno 18A).

STEP 16

Cut the eighty gun port lids from 2x10x600 mm strips & plank one side with 1x5 mm strips. Sand the parts & paint red the inside & hocr yellow the outside.

The Drawing N. 18 shows how to fix to the hull the port-lid & the drip-moulding. Cut the window covers (2x6x10 mm) from the 2x6 mm strip. Paint black the cannon openings; drill with 3 mm bitt & glue the dummy-barrels (Drawing N. 18A).

16. ARBEITSSCHRITT

Aus den 2 x 10 x 600 mm Leisten fertigen Sie die achtzig Kanonenluken, verkleiden diese nur auf einer Seite mit 1x5 mm Leisten, versäubern Sie mit dünnem Sandpapier und lackieren Sie diese Innen und an den Rändern rot und aussen ockergelb.

Zeichnung 18 zeigt, wie die Luke am Rumpf befestigt werden muss und die Position der Speigatten.

Die Läden der vier Fenster (2 x 6 x 10 mm) werden aus der 2x6 mm Holzleiste gefertigt. Den Kanonenschacht schwarz lackieren, mit einem Bohrer mit $\varnothing$ 3 mm Einsatz ein Loch in die Mitte der Kanonenöffnung bohren und mit Klebe die Halbrohre (Zeichnung 18A) anbringen.

ETAPE 16:

Découper les 80 mantelets de sabords dans la baguette 2x10x600 mm et lacter un côté avec de la baguette 1x5 mm.

Poncer les pièces et peindre l'intérieur en rouge et en ocre jaune l'extérieur.

Le Dessin N. 18 montre comment fixer sur la coque les mantelets de sabords et les corniches.

Réaliser les quatre volets de fenêtre (2x6x10 mm) à partir du longeron 2x6 mm. Peindre en noir l'emplacement des canons et percer à $\varnothing$ 3 mm et coller les canons (Dessin N. 18A).

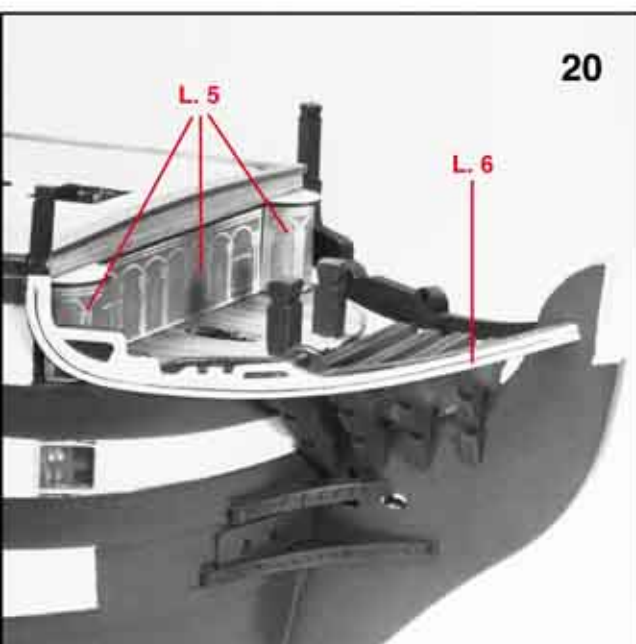
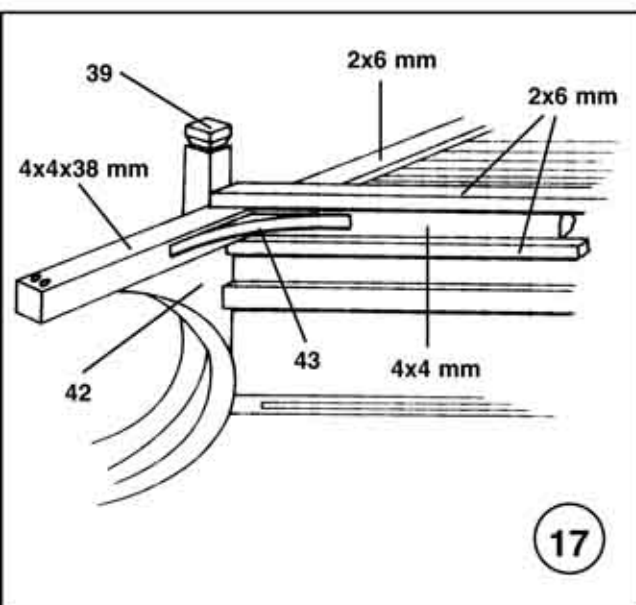
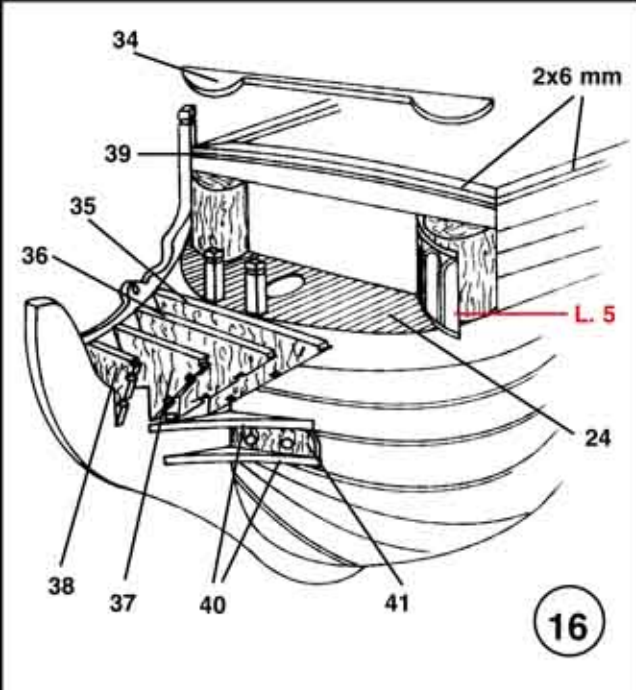
STAP 16

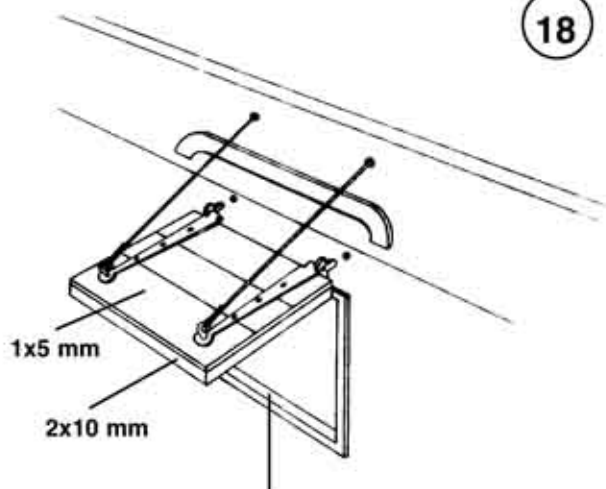
Snij de tachtig kanonpoortluiken van 2x10x600 mm strips en beplank een zijde met 1x5 mm strips.

Schuur de delen en schilder de binnenkant rood en de buitenkant okergeel.

De Tekening N. 18 toont hoe men de poort aan de kader moet bevestigen en de verbinding van de touwen. Snij de raambedekkers (2x6x10 mm) van 2x6 mm strip.

Schilder de kanonopeningen zwart; boor met een 3mm boor gaten om de namaaklopen te bevestigen (Tekening N. 18A).





Cornici portelli - Port frames
Geschützportenrahmen - Cadre de sabord
Kader van geschutpoort

Man löst von dem gelaserten Brett die jeweiligen Teile und klebt sie aneinander, A+B+C+D+E, dafür verwendet man 4 Nägelchen, um die 5 Teile in Position zu halten. Man klebt den Dübel fest, den man als Griff zum Einsetzen und Entfernen des Schutzschirms verwendet. Zur Anwendung setzt man die innere Schablone in den Rahmen, dann bohrt man die 4 Löcher von $\varnothing 0,8$.

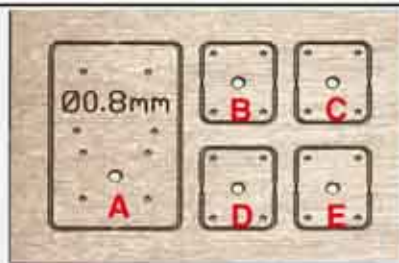
Retirer de la planche en contreplaqué les différentes pièces découpées au laser et les coller les unes sur les autres dans l'ordre indiqué A+B+C+D+E en utilisant quatre clous comme référence pour maintenir les cinq pièces en position. Coller la poignée, un cabillot, pour introduire et retirer facilement le gabarit. Ensuite, introduire le gabarit dans l'encadrement en laiton et forer les quatre trous avec une mèche de 0,8mm.

Maak de verschillende componenten van de gelaserte tafel los en lijm deze onderling, A+B+C+D+E, vast door middel van 4 spijkertjes om tussen de 5 delen de positie vast te houden. Lijm de gebruikte spaak als handgreep voor het invoegen en verwijderen van het masker. Zet voor het gebruik het interne model in de lijst vast en maak dan 4 gaten met $\varnothing 0,8$.



Art. 8185

Sagoma per forare i portelli
Pattern to drill the gun ports
Schablone zum durchbohren der Luken
Gabarit de perçage pour sabords
Model om de patrijspoorten

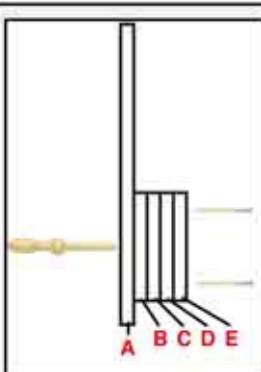


Staccare dalla tavola laserata i vari componenti e incollarli tra loro, A+B+C+D+E, utilizzando 4 chiodini per mantenere in posizione tra loro le 5 parti. Incollare la caviglia utilizzata come impugnatura per inserire e togliere la maschera. Per l'utilizzo incastrare la sagoma interna nella cornice e quindi praticare i 4 fori $\varnothing 0,8$.

Remove from laser cut sheet the different parts and glue them

each other, A+B+C+D+E, using 4 nails as reference to maintain in position the 5 pieces. Glue the handle, a belying pin, to insert and remove easily the pattern.

Now, insert the tool into the brass frame and drill the four holes with 0,8 mm bit.



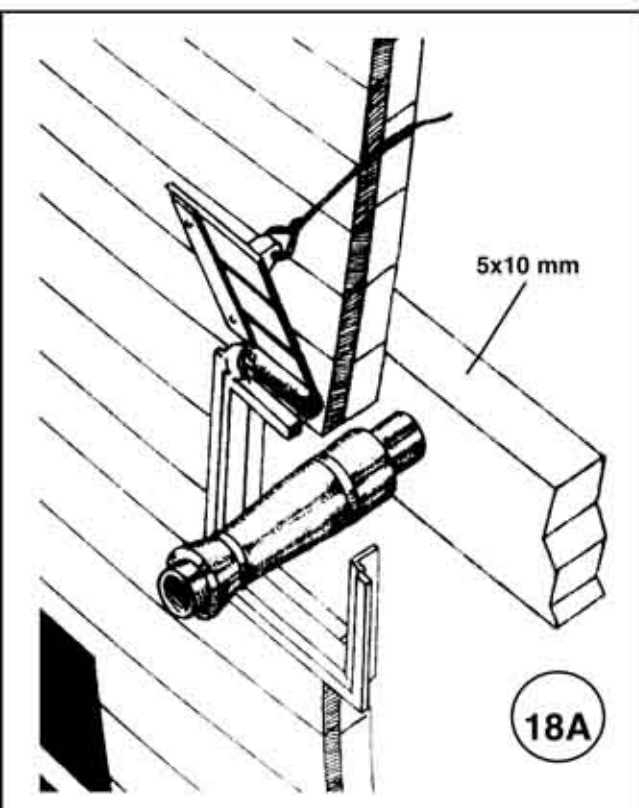
Come si opera con questo attrezzo: dopo aver ben incollato le cornici in ottone, inserire la maschera nelle aperture, la cui misura è corrispondente alle dimensioni della maschera stessa. Con una punta da 0,8 mm. praticare i 4 fori indicati sul disegno.

How to work with this special tool; place it into the port opening and drill the four holes with one 0,8mm shell bit, as indicated on the drawing.

Wie benutzt man dieses Werkzeug: Nachdem man die Messingrahmen festgeklebt hat, setzt man den Schutzschirm in die Öffnungen, deren Größe den Dimensionen des Schutzschirms selbst entsprechen. Mit einer Bohrerspitze von 0,8 mm bohrt man die 4 Löcher, wie auf der Zeichnung abgebildet ist.

Comment travailler avec cet outil spécial: placer le dans l'ouverture du sabord et forer les quatre trous avec une mèche de 0.8mm comme indiqué sur le plan.

Hoe men dit gereedschap gebruikt: nadat men de koperen lijsten goed heeft vastgelijmd, moet het masker in de openingen gevoegd worden, die net zo groot zijn als de afmetingen van deze masker. Boor 4 gaten van 0,8 mm zoals aangegeven in de tekening.



FASE 17

La Foto 21 illustra il ponte delle serpi N. 44 con le lastrine laser-incise già applicate. La passerella N. 46 con il supporto N. 45, vanno fissati al ponte dopo aver montato il bompresso. Le serpi inferiori e le costole delle ordinate, vanno fissate allo scafo, forando le lastrine con una punta $\varnothing$ 0,7 mm e fissandole con chiodini ottone con tagliata la testa. Con una limetta sottile, togliere le sbavature alla polena, dipingere i due cherubini di bianco e lo scudo con colori araldici.

Rifinire il timone, applicare le cinque cerniere come da Disegno 19, applicare i tre occhielli e la catena. (Foto 22).

STEP 17

The Picture N. 21 shows the herpe deck N. 44 with glued laser-engraved decorations.

The marine walk N. 46 with the support N. 45 have to be glued after the bowsprit assembly.

Fix to the hull the lower herpes & the frame ribs drilling 0,7 mm holes through the brass plate to insert nails with cut head.

Finish the figure head with a file & paint white the angels & the shield with the original colours.

Finish the rudder with the five hinges, see Drawing N. 19; place the three eyelets & the chain, Photo 22.

17. ARBEITSSCHRITT

Bild 21 zeigt das Deck der Galionen Nr. 44 mit bereits angebrachten laser eingeschnitten.

Nachdem der Bugsprit angebracht wurde, wird das Laufdeck Nr. 46 mit der Halterung Nr. 45 am Deck angebracht.

Um die unteren Galionen und die Spantenrippen anzubringen, durchbohrt man die laser eingeschnitten mit einem $\varnothing$ 0,7 mm Bohreinsatz und befestigt die Teile dann mit einem Messingnagel, von dem man zuvor den Kopf entfernt hat.

Mit einer dünnen Klinge entfernt man dann die Farbüberläufe an der Galionsfigur, lackiert die beiden Cherubine weiss und das Schild in heraldischen Farbtönen.

Dann das Steuerrad versäubern, die fünf Scharniere wie in Zeichnung 19 gezeigt, sowie die drei Ösen und die Kette (Bild 22) anbringen.

ETAPE 17:

Le Photo N. 21 montre le pont N. 44, situé entre les herpes avec les pièces moulées et coller en place.

La passerelle N. 46 avec le support N. 45 doivent être collé après la mise en place du mât de beaupré.

Coller sur la coque les herpes inférieures et les décors de traverses, les percer les avec un foret $\varnothing$ 0,7 mm pour les fixer avec des clous recoupés.

Terminer la figure de proue avec une lime et peindre en blanc les anges et peindre le bouclier aux couleurs originales.

Assembler le gouvernail avec les cinq charnières, voir Dessin N. 19, placer les trois oeillets et la chaîne, Photo N. 22.

STAP 17

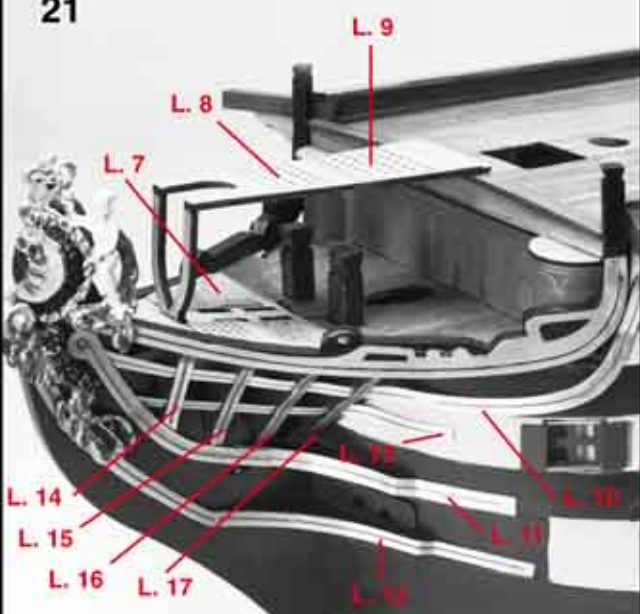
De Afbeelding N. 21 toont het gebogen dek N. 44 met de opgelijmde koperen decoraties.

De marine doorgang N. 46 met de steun N. 45 moet gelemen worden na de boegspriet samenstelling. Bevestig de romp aan de onderste herpes en de kaderribben, boor 0,7 mm gaten door de koperen platen om de nagels zonder kop in te steken.

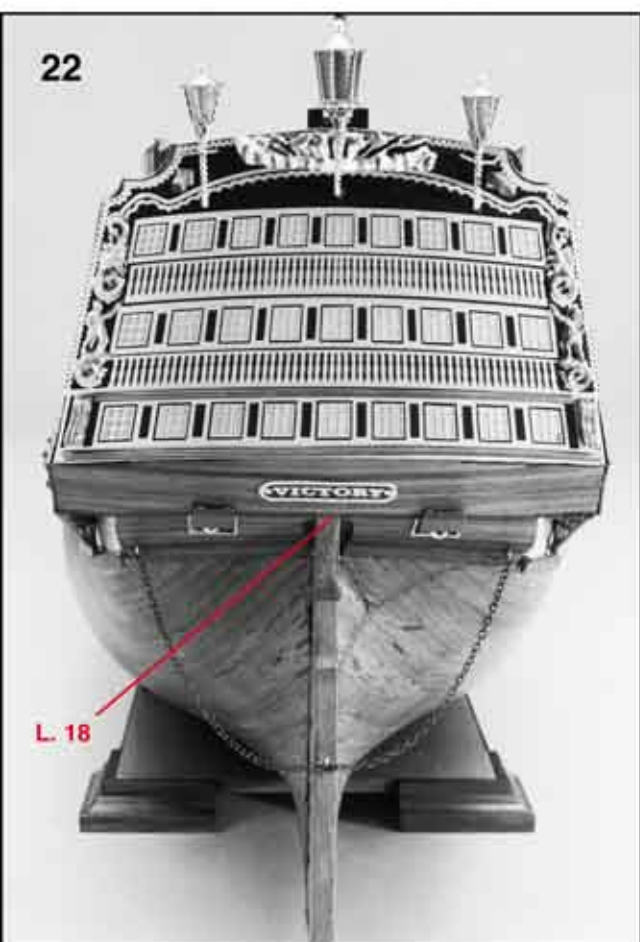
Werk het boegbeeld af met een vijl en schilder de engelen wit en het schild met de originele kleuren.

Werk het roer af met de vijf scharnieren, zie Tekening N. 19; plaats de drie oogvijzen en de ketting, Foto 22.

21

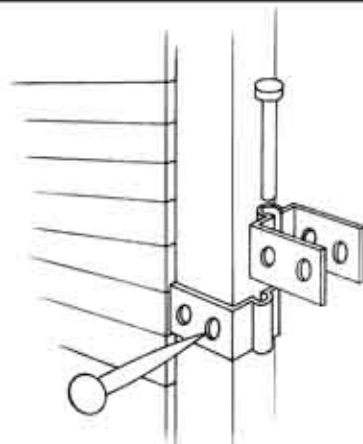


22



FASE 18

Staccare dalla tavola di compensato N. 12, i componenti P. 3, assemblarli come illustra la Foto 23, i distanziali per l'assemblaggio dei bittoni sono di 5 mm. Montateli sul modello all'interno delle murate di prua. Assemblare le due caronade di prua prelevando gli elementi P. 4 dalla tavola in compensato N. 12. Il Disegno 20, illustra come viene fissata la canna sull'affusto, gli occhielli laterali sono i più piccoli.



19

STEP 18

Remove from plywood N. 12 the parts P. 3 & assemble as shown in Picture 23; the bitt spacers are 5 mm & are to be placed inside the bulwarks. Build the two carronades with parts P. 4.

The Drawing N. 20 shows the barrel assembly on the carriage; the side eyelets are the smallest.

18. ARBEITSSCHRITT

Aus der Sperrholzplatte Nr. 12 die Teile P. 3 lösen, diese wie auf Bild 23 gezeigt, zusammenbauen.

Die Abstandsstücke zu den Poller sind 5 mm lang.

Bringen Sie diese im Inneren der Bugseiten des Modells an. Bauen Sie die beiden Bugkarronaden zusammen und entnehmen Sie hierfür die Teile P. 4 aus der Sperrholzplatte Nr. 12. Zeichnung 20 zeigt, wie das Geschützrohr auf die Lafette angebracht wird. Die seitlichen Ösen sind die kleineren.

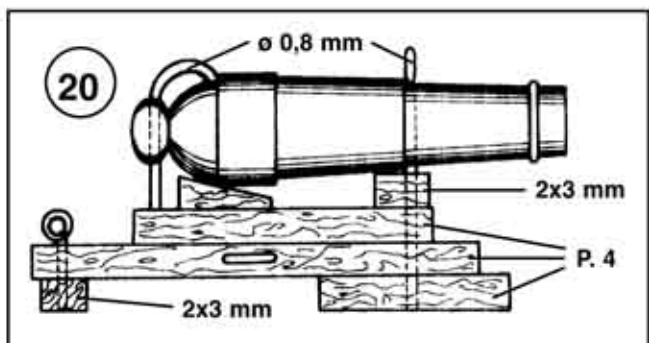
ETAPE 18:

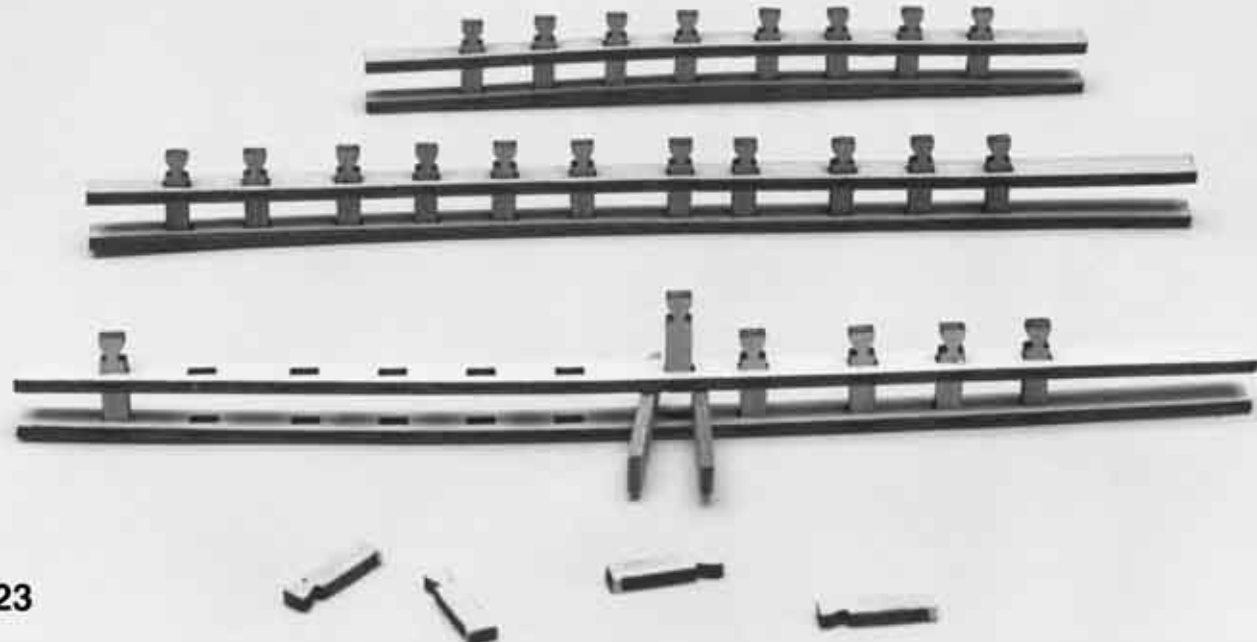
Oter du contreplaqué N. 12 les pièces P. 3 et les assembler comme indiqué sur la Photo N. 23, la distance pour l'assemblage des bittes étant de 5 mm. Placer ensuite l'assemblage derrière le pavo.

Construire les deux carronades avec les pièces P. 4. Le Dessin N. 20 montre l'assemblage du canon sur son affût, les pitons latéraux sont les plus petites.

STAP 18

Verwijder van de triplexplaat N. 12 de stukken P. 3 en monteer ze zoals in Afbeelding 23; de bitt spatie-stukken zijn 5 mm en worden aan de binnenkant van de verschansing geplaatst. Bouw de twee caronades met stukken P. 4. De Tekening N. 20 toont de loop montage op het onderstel; de zijoogstukken zijn het kleinste.





FASE 19

Rivestite i parasartie N. 47, 48, 49, 50 e 51 con listelli di noce da mm. 0,5x3 e praticate i fori $\varnothing$ 2 mm come illustrato sulla pianta (Tavola 4).

Verniciateli con vernice trasparente.

Aiutandovi con il disegno al naturale della fiancata e della pianta, ricavate l'esatta posizione dei parasartie per poterli fissare allo scafo.

Il sistema migliore per ottenere un perfetto fissaggio è quello di piantare un paio di chiodini in ottone al bordo interno di ogni parasartie, lasciandoli sporgere di circa tre o quattro millimetri, e di tagliarne quindi le teste con un tronchesino: otterrete così due spine che infilerete nei fori che praticherete sullo scafo con una punta $\varnothing$ 0,7 mm dopo averne segnato con una matita l'esatta posizione. (Disegno 21).

Una volta fissati (con cianoacrilico) i parasartie, applicate, le mensole di sostegno che incollerete in posizione con il cianoacrilico e fisserete allo scafo con un chiodino. (Disegno 21 e Tavola 4).

La Foto 24 illustra il complesso bittoni, caronada e parasartie già fissati allo scafo.

STEP 19

Plank the channels N. 47-48-49-50-51 with 0,5x3 mm walnut strips. Sand the outside frame & paint walnut with water colour; when fully dry, varnish.

Draw on both sides the exact position of the channel taking the sizes from the Sheet N. 4.

For the best fixing of the channels, insert a pair of nails each channel; cut off the nail head, leaving a 5 mm pin outside the wood, to make a tenon.

Drill two holes on the body side, drawing the correct position of the pins & then insert the channel & glue.

Build the metal brackets cutting a length of 0,5x2,5 mm metal sheet; model the pattern as indicated on the Drawing N. 21, Sheet N. 4, glue & nail.

The Picture N. 24 shows the bitts, the carronades & the channels in place.

19. ARBEITSSCHRITT

Verkleiden Sie die Püttings Nr. 47,48,49,50 und 51 mit den 0,5 x 3 mm Nussholzleisten und bringen Sie, wie im Grundriss (Tafel 4) gezeigt, Löcher von $\varnothing$ 2 mm an. Lackieren Sie die Teile mit mattschwarzem Lack.

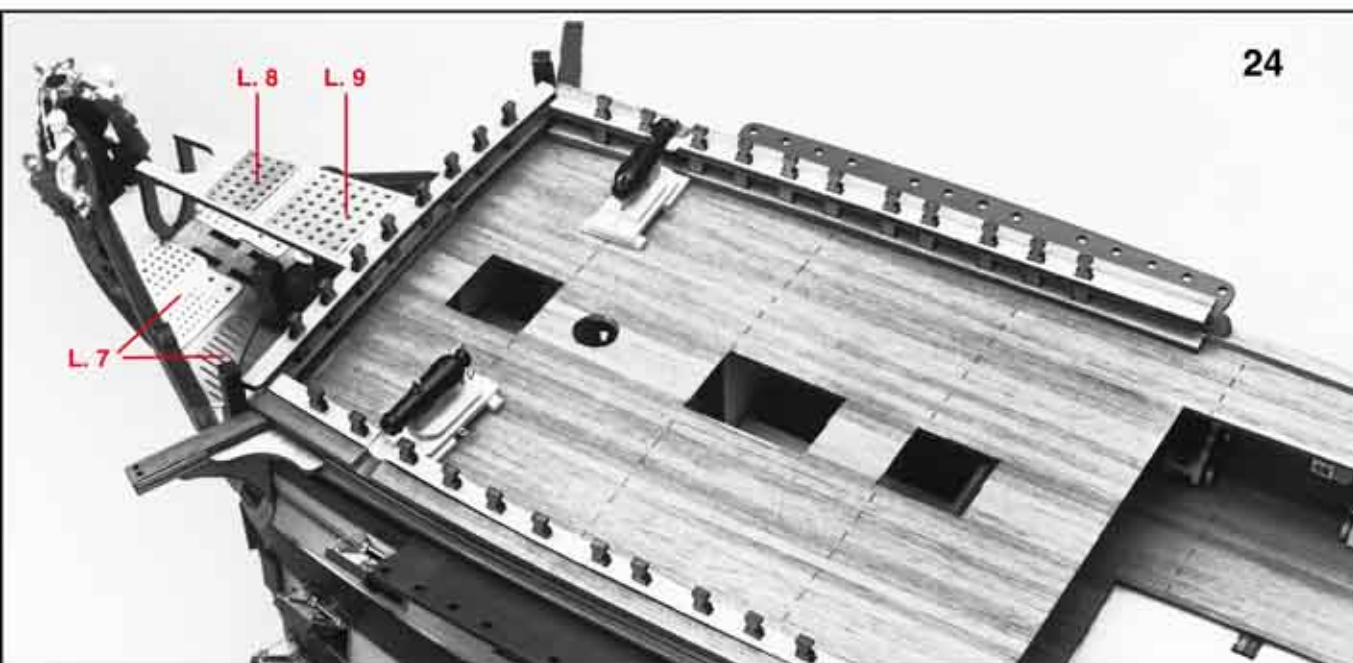
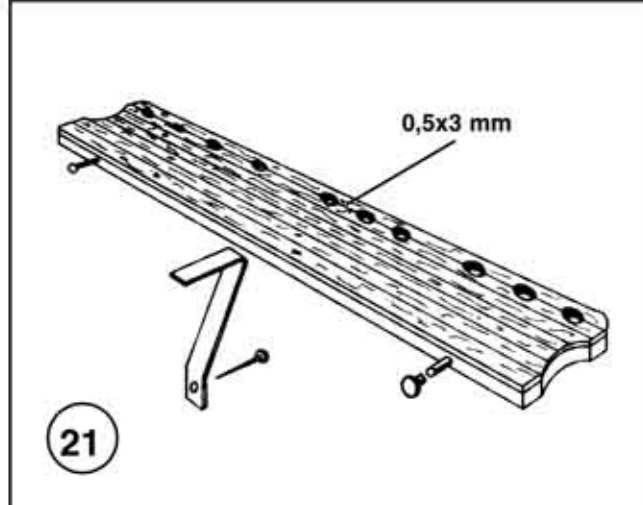
Um die Püttings am Rumpf zu befestigen, entnehmen Sie deren genaue Position der Zeichnung in natürlicher Grösse der Seite und dem Grundriss. Um die Teile sorgfältig anbringen zu können, bringen Sie ein paar Messingnägeln an der Innenseite eines jeden Püttings an und lassen diese ungefähr drei oder vier Millimeter hervorstehen. Danach entfernen Sie die Nägelköpfe mit einem Schneider: so erhalten sie zwei Dorne, welche Sie in die Löcher stecken können, die sie mit einem $\varnothing$ 0,7 mm Bohreinsatz am Rumpf angebracht haben, nachdem Sie vorher deren genaue Position (Zeichnung 21) mit einem Bleistift markiert haben. Nachdem Sie die Püttings (mit Sofortkleber) festgeklebt haben, kleben Sie die Konsolen mit Sofortkleber an und halten diese mit einem Nagel (Zeichnung 21 und Tafel 4) am Rumpf fest. Bild 24 zeigt bereits an den Rumpf angebrachte Poller, Karronade und Püttings.

ETAPE 19:

Lattes les porte-haubans N. 47-48-49-50-51 avec la baguette noyer 0,5x3 mm, percer des trous $\varnothing$ 2 mm comme indiqué sur le Plan 4. Appliquer une couche de vernis transparent. Pour une fixation correcte des porte-haubans, insérer une paire de clous dans chacun d'entre-eux. Couper la tête des clous en laissant subsister une longueur de 5 mm pour réaliser un tenon. Percer deux trous dans le côté de la coque à l'emplacement des tenons, puis monter les porte-haubans et coller en place. Réaliser les supports métalliques en les découpant dans une languette métallique de 0,5x2,5 mm. Façonner la forme comme indiqué sur le Dessin 21 Plan N. 4. Coller et clouer en place. La Photo N. 24 montre les bitts, les carronades et les porte-haubans en place.

STAP 19

Beplank de kanalen N. 47-48-49-50-51 met 0,5x3 mm walnoten strips. Schuur de buitenkant van het kader en schilder het walnoten met waterverf; wanneer volledig droog kan men het vernissen. Teken aan beide zijde de exacte positie van de kanalen en neem de afmetingen van Blad N. 4. De beste manier op de kanalen te bevestigen is een paar afgeknipte nagels te bevestigen in de zijkant van de kanalen en laat ongeveer 5 mm uitsteken. Boor twee gaten in de rompzijde, teken de correcte positie van de pinnen en plaats de kanalen met lijm. Bouw de metalen steunen door stukken van 0,5x2,5mm metaal plaat te snijden; modelleer ze als aangegeven op Tekening N. 21, blad N. 4, lijm en nagel. De Afbeelding N. 24 toont de bits, de carronades en de kanalen op hun plaats.



FASE 20

Staccate dalla tavola di compensato N. 10 i pezzi P. 5 con i quali realizzerete gli affusti per i dodici cannoni sottocoperta ed i sei di coperta. Lo schema è illustrato nel Disegno 22. L'affusto va verniciato in giallo ocre. Preparate montati gli occhielli e incollare i cannoni in posizione (Tavola 4); realizzate le manovre con canapa da $\varnothing$ 0,50 mm come illustrato nel Disegno 22A. La Foto 25 illustra i cannoni, completi di manovre.

STEP 20

The Drawing N. 22 shows how to build the carriages of the 10 cannons under the deck & the 6 cannons on the deck, using the 2 mm plywood parts P. 5. The Drawing N. 22A shows the finishing work with 1x3 mm walnut strips, eye-lets & 0,50 mm rope rigging. The Picture 25 shows the cannons & their riggings.

20. ARBEITSSCHRITT

Lösen Sie aus der Sperrholzplatte Nr.10 die Teile P. 5 und fertigen Sie aus diesen die Lafetten für die zwölf Unterdeckkanonen und die sechs Deckkanonen.

Das Schema wird in Zeichnung 22 gezeigt.

Die Lafetten werden ockergelb lackiert. Legen Sie bereits angefertigte Ösen bereit und kleben Sie die Kanonen an ihre Positionen (Tafel 4). Fertigen Sie das Tauwerk mit $\varnothing$ 0,50 mm Hanf an, wie auf Zeichnung 22A erläutert. Bild 25 zeigt die Kanonen mit Tauwerk.

ETAPE 20:

Le Dessin N. 22 montre comment construire les affûts des 10 canons situés sous le pont et des canons sur le pont avec les pièces P. 5 en contreplaqué 2 mm.

Le Dessin N. 22A montre la finition avec les baguettes noyer 1x3 mm, les oeilletons et les cordages $\varnothing$ 0,50 mm.

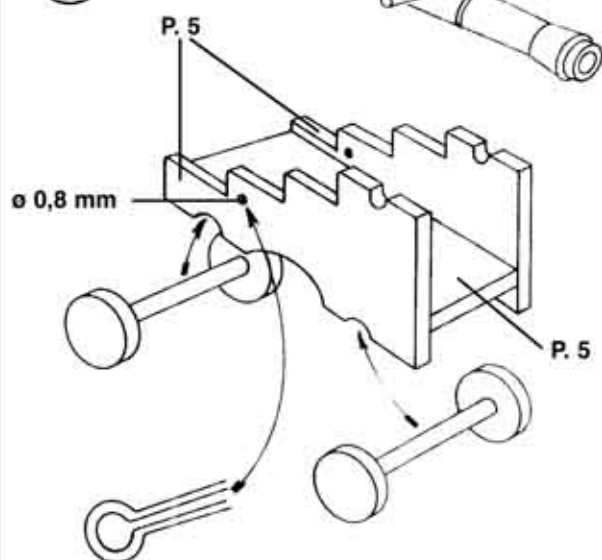
La Photo 25 montre les canons et leurs gréments.

STAP 20

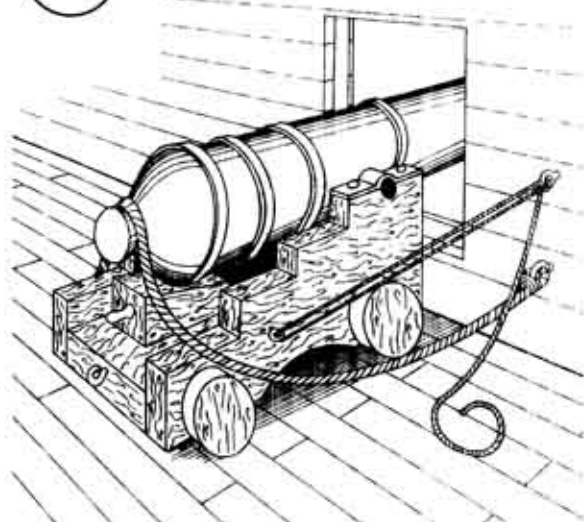
De Tekening N. 22 toont hoe men de onderstellen van de 10 kanonnen onderdeks en de 6 kanonnen op het dek te maken met 2 mm triplex delen P. 5.

De Tekening N. 22A toont de afwerking met 1x3 mm walnoten strips, oogvijzen en 0,50 mm touwwerk. De afbeelding 25 toont de kanonnen en hun touwwerk.

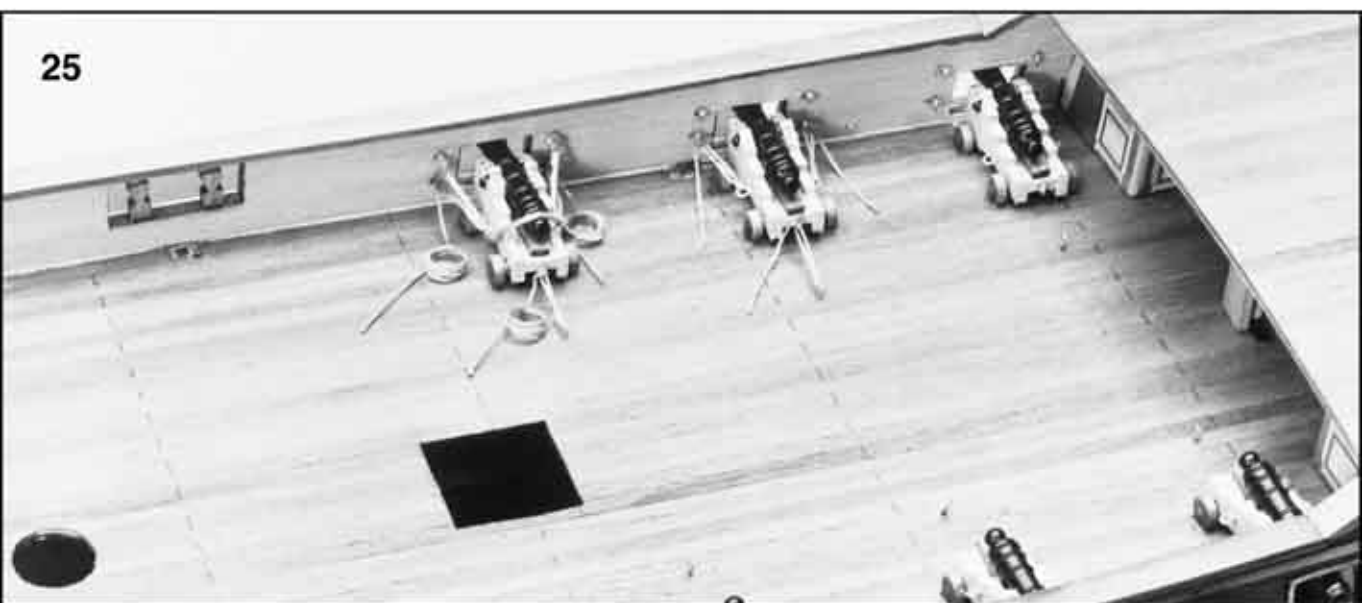
22



22A



25



FASE 21

Passate ora ai tetti delle porte laterali P. 6, che sagomerete con una lima, in modo da dar loro la forma indicata nel Disegno 23. Incollate le lastrine laser-incise (L. 19) ed applicate il tutto sopra le due porte laterali dello scafo. Vedere vista in fianco sulla Tavola 4.

Passate quindi agli scivoli laterali N. 52, che vanno incollati nella posizione indicata sulla vista in fianco. Prendete infine il listello con profilo a L (4x4 mm) e ricavatene gli scalini (le varie lunghezze vanno ricavate dalla vista in fianco). Verniciate ed incollate gli scalini. (Foto 26).

STEP 21

Model with a file the roofs of the side doors P. 6 following the Drawing N. 23. Cement the laser-engraved sheets (L. 19) on the top of the side doors, see Sheet N. 4. Finish & varnish the parts N. 52. Cut the steps from moulded strip (4x4 mm) taking the length from the plan, Sheet N. 4. Sand, varnish & glue in place as indicated on the Picture N. 26.

21. ARBEITSSCHRITT

Gehen Sie nun zu den Dächern der Seitentüren P. 6 über, welche Sie mit einer Feile bearbeiten werden, um Ihnen die in Zeichnung 23 abgebildete Form zu geben. Kleben Sie die Laser-eingeschnitten (L. 19) an und bringen Sie alles zusammen über den beiden Seitentüren des Schiffskörpers an. Siehe die Seitenansicht auf Tafel 4. Gehen Sie dann zu den Seitenrutschen Nr. 52 über, deren Position der Seitenansicht zu entnehmen ist. Nehmen Sie schließlich die L förmige Holzleiste 4 L förmige Holzleiste (4 x 4 mm) zur Hand und fertigen Sie aus ihr die Treppchen (die verschiedenen Längen entnehmen Sie der Seitenansicht). Lackieren Sie die Treppchen und kleben Sie sie an. (Bild 26).

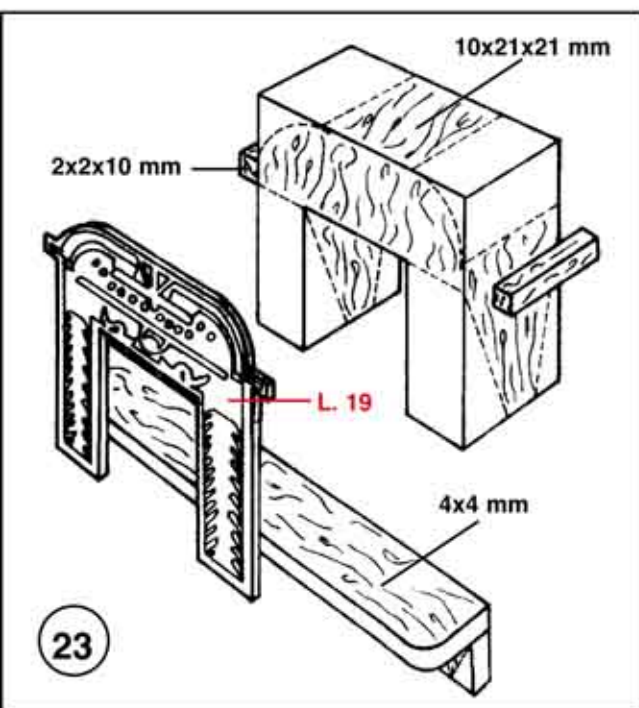
ETAPE 21:

Façonner avec une lime d'encadrement de l'ouverture latérale P. 6 suivant le Dessin N. 23. Coller les pièces laser-gravée (L. 19) sur l'avant de la partie latérale, voir Plan N. 4. Finir et vernir les pièces N. 52.

Découper les marches à partir des baguettes façonnées (4x4 mm), en relevant la longueur sur le plan, feuillet N. 4. Poncer, vernir et coller en place comme indiqué sur la Photo N. 26.

STAP 21

Modelleer met een vijl de daken van de zijdeuren P. 6 volgens de Tekening N. 23. Lijm de laser ingesneden (L. 19) plaat op de bovenkant van de zijdeuren, zie Blad N. 4. Werk de stukken N. 52 af en vernis deze. Snij de tredes van gemoduleerde strips (4x4 mm) en neem de lengte van het plan, Blad N. 4. Schuur, vernis en lijm op zijn plaats als aangeduid op de Tekening N. 26.



FASE 22

Ricavate dal disegno in pianta (Tavola 4) le posizioni dei boccaporti P. 7 e dei paiolati.

Le portine pretagliate vi daranno la larghezza esatta. (Disegno 24).

Assemblate i vari paiolati utilizzando gli appositi listelli già sagomati e realizzatene le cornici con i listelli in noce 2x4 mm.

Viste le esigue dimensioni di questi particolari è opportuno utilizzare collante cianoacrilico.

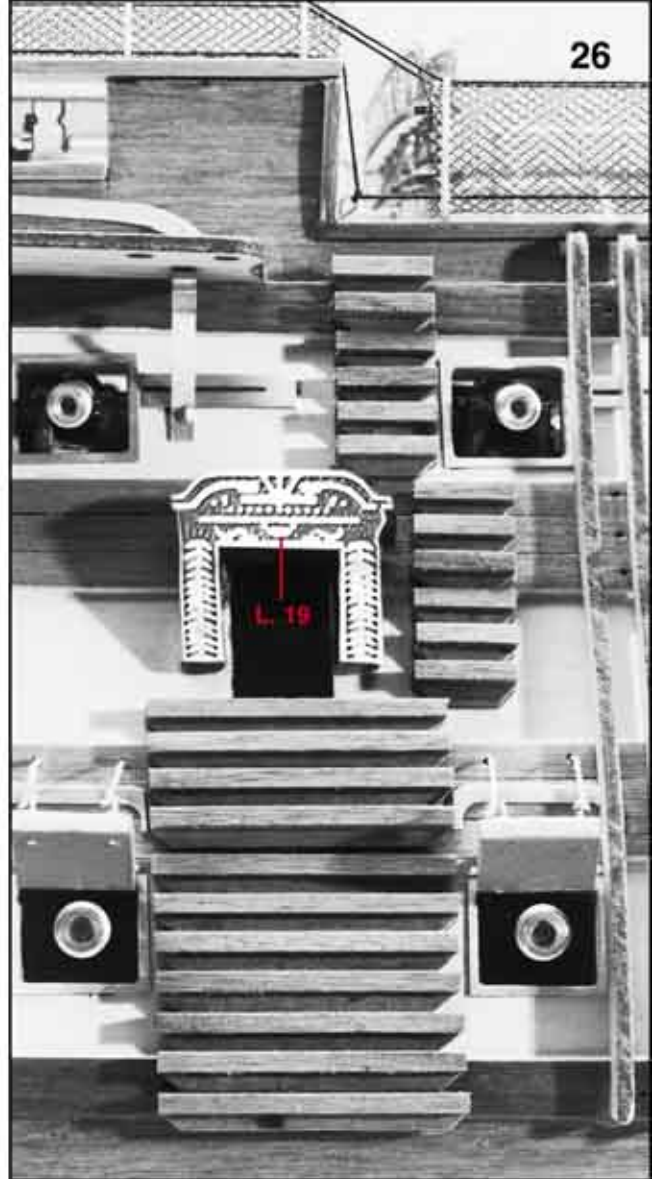
Poichè i paiolati si devono adattare al ponte seguendo la curvatura è necessario sagomare i due fianchi perpendicolari alla mezzera della nave utilizzando una lima mezzatonda, come indicato nel Disegno 24A.

STEP 22

Take the hatchway & grating sizes P. 7 from the Sheet N. 4. Assemble the gratings using the special grooved strips & frame with 2x4 mm walnut strips for the decks. Cement with instant fluid resin.

Adjust the sides with a half round file following the bildge, Drawing N. 24A.

Before glueing the gratings & the hatchways varnish with mat dope.



22. ARBEITSSCHRITT

Dem Grundriss (Tafel 4) entnehmen Sie jetzt die Positionen der Luken P. 7 und der Niedergänge. Die bereits vorgeschrittenen Lukentüren geben Ihnen die genaue Breite an (Zeichnung 24). Fertigen Sie mit Hilfe der entsprechenden, vorgeformten Leisten, die verschiedenen Niedergänge zusammen und fertigen Sie mit den 2 x 4 mm Nussholzleisten die Rahmen. Da diese Teile sehr klein sind, raten wir an, den Sofortkleber zu benutzen. Da die Niedergänge der Biegung der Deck angepasst werden müssen, ist es notwendig, die beiden rechtwinkligen Seiten in der Mitte des Schiffs mit einer halbrunden Feile, wie in der Zeichnung 24 A abgebildet, zu bearbeiten.

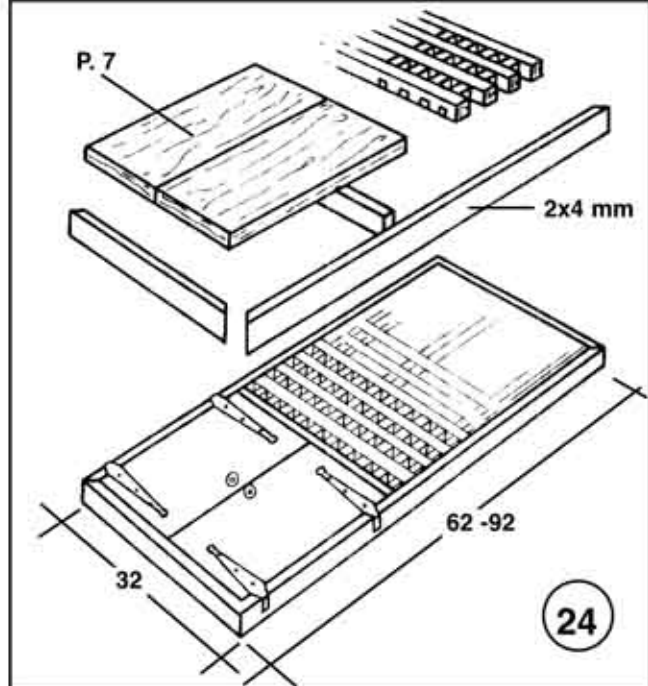
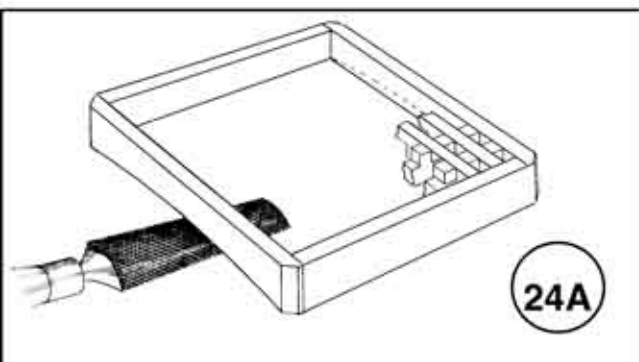
ETAPE 22:

Relever les dimensions des écoutilles et des caillebotis P. 7 sur le Plan N. 4. Assembler le cailleboti avec les baguettes encochées et les encadrer les avec des baguettes 2x4 mm. Les coller en place avec de la colle cyanoacrylate. Ajuster les cadres pour suivre la forme du pont avec une lime demi-ronde (Dessin 24A).

Avant de coller les caillebotis et les écoutilles, les vernir avec du vernis mat.

STAP 22

Neem de dekluisen en roosters met afmetingen genomen van Blad N. 4. Monteer de roosters door gebruik te maken van de speciaal gegroefde strips en omkader met 2x4 mm walnoten strips voor de dekken. Lijm met secondenlijm. Pas de zijkanten aan met een half ronde vijl om de ronding van het dek te volgen, zie Tekening N. 24A. Vooraleer de roosters in dekluisen te lijmen vernist men ze eerder met een matte vernis.



FASE 23

Staccate dal compensato N. 10 le bordature del pozzetto centrale N. 53 e dal compensato N. 11 le traverse N. 54. Costruire il particolare P. 8 con listelli noce 4x4 mm e incollarli in posizione. (Disegno 25 e Tavola 4). Prima di incollare il tutto, con cianoacrilico, eseguite una prova a "secco" dell'intero gruppo. Tagliare a misura le 14 colonne $\varnothing$ 5x26 mm e posizionarle sotto le traverse. Prelevare dalla lastrina passante i 24 candelieri B. Ricavare le posizioni dalla pianta e forate con punta $\varnothing$ 1; incollateli con cianoacrilato. Realizzate infine il corrimano utilizzando canapa $\varnothing$ 0,50 mm.

STEP 23

Remove from plywood N. 10 the central waist framings N. 53 & from the plywood N. 11 the parts N. 54. Assemble the set P. 8 with 4x4 mm walnut strip (Drawing N. 25 & Sheet N. 4). Before glueing make a dry test. Cut to size the 14 stanchions 5x26 mm & glue them under the transom. Remove from the brass sheet the 24 stanchions B, mark the place with a soft pencil & drill 1 mm hole; then glue the stanchions in place. Make the hand-rail with 0,50 mm rope.

23. ARBEITSSCHRITT

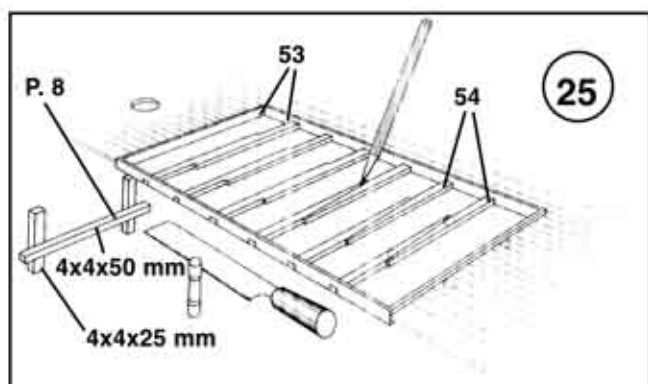
Lösen Sie aus der Sperrholzplatte Nr. 10 die Einfassungen des grossen Plichts Nr. 53 und aus der Sperrholzplatte Nr. 11 die Querbalken Nr. 54. Fertigen Sie das Einzelteil P.8 mit den 4x4 mm Nussholzleisten und kleben Sie dieses an seine Position (Zeichnung 25 und Tafel 4). Bevor Sie alles mit Sofortkleber festkleben, machen Sie zunächst mit dem gesamten Einzelteil eine Positionsprobe. Schneiden Sie die 14 $\varnothing$ 5 x 26 mm Säulen zu und positionieren Sie sie unter die Querbalken. Lösen Sie aus der durchgehenden Platte die 24 Rellingpfosten B und entnehmen Sie deren Positionen dem Grundriss. Bohren Sie mit einem $\varnothing$ 1mm Bohreinsatz entsprechende Löcher und kleben Sie die Teile mit Sofortkleber fest. Fertigen Sie den Handlauf aus $\varnothing$ 0,50 mm Hanfseil.

ETAPE 23:

Oter du contreplaqué N. 10, les traverses centrales N. 53 et du contreplaqué N. 11 les pièces N. 54. Assembler l'ensemble P. 8 avec des baguettes noyer 4x4 mm (dessin N. 25 et plan N. 4). Avant de coller faire un assemblage à sec. Découper à dimensions 14 rambardes 5x26 mm et les coller sous la traverse. Découper dans la longueur de laiton les 24 rambardes B. Marquer l'emplacement avec un crayon gras et percer un trou $\varnothing$ 1 mm, puis coller les rambardes en place. Réaliser la main courante avec du cordage 0,50 mm.

STAP 23

Verwijder van triplex plaat N. 10 de versmallingskader N. 53 en van triplex plaat N. 11 de stukken N. 54. Monteer de set P. 8 met 4x4 mm walnoten hout (Tekening N. 25, Blad N. 4). Vooraleer te verlijmen eerst een droogtest doen. Snij de 14 paaltjes, 5x26 mm en lijm deze onder de transom. Verwijder van de koperen plaat de 24 paaltjes B, markeer de plaats met een zacht potlood en boor 1 mm gaten; lijm dan de paaltjes op hun plaats. Maak de handreling van 0,50 mm touw.



FASE 24

Assemblare le quattro scalette come da disegno 26, verniciarle con trasparente e incollarle in posizione. Staccate dal compensato N. 9 i pezzi della balaustra di maestra P. 10. Ricavate poi, da un listello in noce 3x3 mm, otto cubetti da mm. 4,5. Realizzatela come indicato nel disegno 27. Forate, con una punta $\varnothing$ 1 mm, il listello superiore ed infilate, bloccando con cianoacrilico i candelieri A, prelevandoli dalla lastrina fotoincisa. L'esatta posizione dei candelieri è mostrata sulla vista in pianta. (tavola 4). Passate la canapa nera $\varnothing$ 0,50 mm nei fori dei candelieri ed applicate la rete che fisserete con cianoacrilico. Per ottenere una disposizione realistica delle reti è opportuno seguire questo metodo: con un ferro da stiro, regolato sulla temperatura per il nylon (o comunque a temperatura non elevata per evitare di fondere la rete che è appunto di nylon), stirate la rete, prima di tagliarla a misura. Calcolando la quantità necessaria, piegate la rete e passate il ferro da stiro sulla piega in modo da renderla duratura (col tempo tenderà a distendersi, ma nel frattempo l'avrete incollata in opera) e infine tagliatene le striscie di lunghezza esatta. (foto 27).

STEP 24

Assemble the four ladders following the Drawing N. 26, varnish & cement in place. Remove from N. 9 plywood the main bannister parts P. 10; cut from 3x3 mm walnut strip 8 cubes & build the main bannisters as shown on the Drawing N. 27. Drill 1 mm holes on the upper strip & insert the U stanchions A cut from the photo-engraved brass sheet; see detail on the plan, Sheet N. 4. Tie the 0,5 mm rope thru the balls & place the net. With a low temperature steam iron, flat the net, before cutting to size. U-fold the net & iron the corners to help the correct placing & glueing. (Picture N. 27). The net is made in nylon: take care of the correct temperature of your iron.

24. ARBEITSSCHRITT

Fertigen Sie die vier Treppen, wie auf Zeichnung 26 erläutert, an, lackieren Sie diese mit Klarlack und kleben Sie sie auf ihre Position. Lösen Sie die Teile der Reling des Grossmastes P. 10 aus der Sperrholzplatte Nr.9. Fertigen Sie dann aus einer 3 x 3 mm Nussholzleiste acht 4,5 mm Würfel. Fertigen Sie die Reling wie in der Zeichnung 27 erläutert an. Bohren Sie $\varnothing$ 1 mm Löcher in die obere Leiste und kleben Sie die Relingpfosten A ein, welche Sie vorher aus der Photogravuren gelöst haben. Die genaue Position der Relingpfosten entnehmen Sie der Ansicht auf dem Grundriss (Tafel 4). Ziehen Sie die schwarzen $\varnothing$ 0,50 mm Hanfseile durch die Löcher in den Pfosten und bringen Sie das Netz an, welches dann mit Sofortkleber angeklebt wird. Um die Netze möglichst realistisch aussehen zu lassen, gehen Sie folgendermassen vor: bügeln Sie das Netz und stellen Sie das Bügeleisen dabei auf Kunststoffgewebe ein, d.h. auf jeden Fall wählen Sie eine niedrige Temperatur, denn das Netz ist aus Nylon. Danach schneiden Sie es zu. Falten Sie das Netz jedoch zuvor auf die gewünschten Masse und bügeln Sie darüber, so dass die Falten eingebügelt werden (mit der Zeit lockert sich das Netz, aber in der Zwischenzeit haben Sie es bereits angeklebt) und schneiden Sie schliesslich die Streifen in der richtigen Grösse zu (Bild 27).

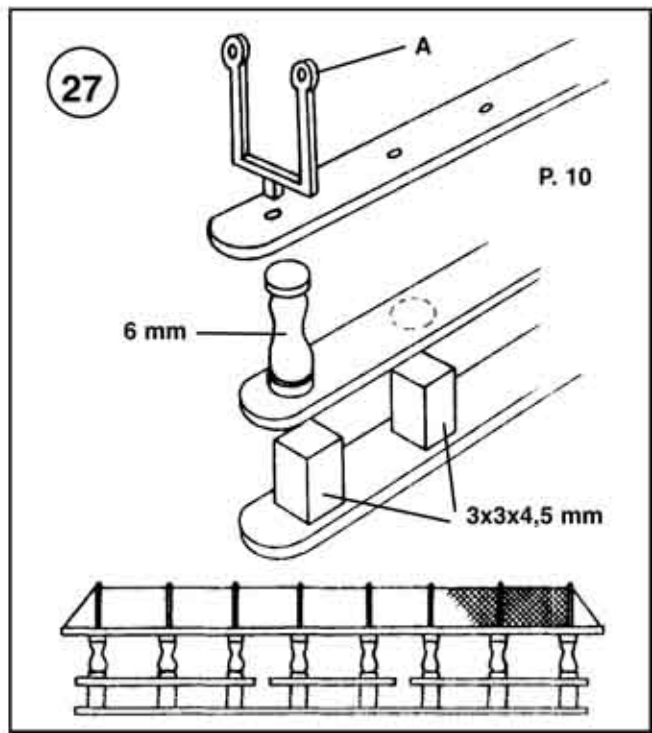
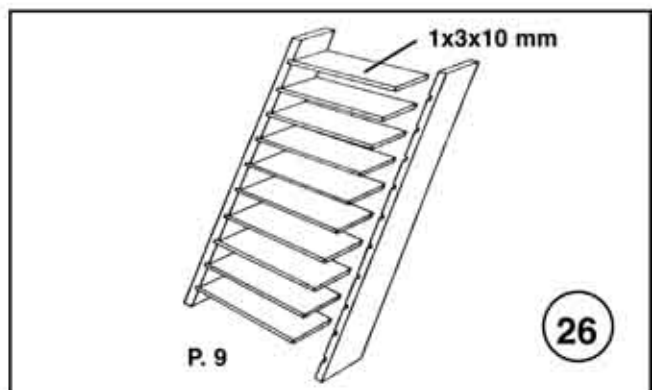
ETAPE 24:

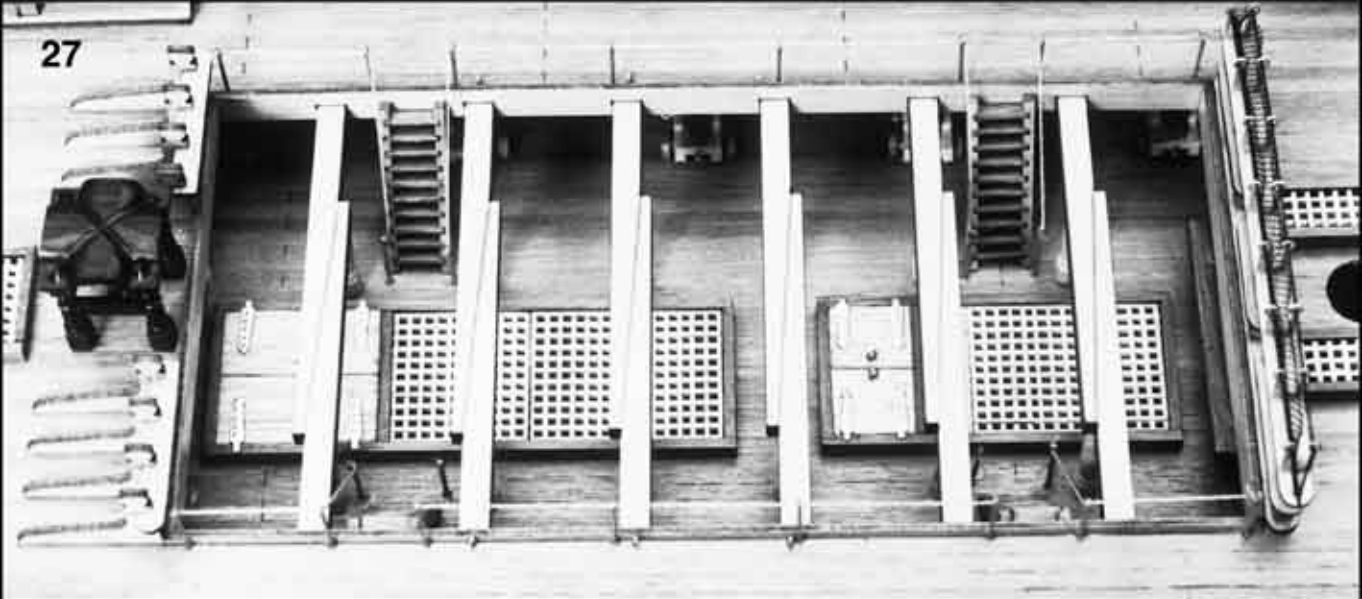
Assembler les quatre échelles à marches suivant le

Dessin N. 26, vernir et coller en place. Oter de la planchette N. 9 contreplaqué le support de hamac P. 10; découper 8 blocs 4,5 mm dans la baguette noyer 3x3 mm et réaliser la rambarde principale comme indiqué sur le Dessin N. 27. Percer les trous $\varnothing$ 1 mm sur le longeron supérieur et insérer les rampardes A en U découpées dans la plaquette photo-gravées en laiton; voir détail sur le plan, feuillet N. 4. Enfiler le filin $\varnothing$ 0,5 mm à travers les trous et installer le filet. Avec un fer à basse température, repasser le filet avant de le couper à bonne dimension. Former le filet en U et passer le fer dans les angles pour aider à la mise en place et coller (Photo N. 27). Le filet est en nylon; vérifier la bonne température du fer.

STAP 24

Monteer de vier ladders volgens de Tekening N. 26, vernis en lijm op zijn plaats. Verwijder van triplexplaat N. 9 de hoofd leuning stukken P. 10; snij van 3x3 mm walnoten strips 8 kubussen en bouw de hoofdleuning zoals aangetoond op de Tekening N. 27. Boor 1mm gaten in de bovenste strip in plaats de U paaltjes A gesneden van fotogeetste koper plaat; zie detail op plan Blad N. 4. Bind het 0,5 mm touw door de ogen en plaats het net. Maak met een stoomijzer op een lage temperatuur het net glad vooraleer op maat te snijden. Vouw het net in een U vorm en strijk de hoeken om een perfecte plaatsing te verkrijgen tijdens het lijmen (Afbeelding N. 27). Het net is gemaakt van nylon dus denk aan de temperatuur van het strijkijzer.





FASE 25

Per costruire il tettuccio del particolare P. 11, (cella campanaria), tagliare al blocco 5x20x20 mm i quattro angoli 5x5 mm; con una lima arrotondare gli otto spigoli; incollare al di sotto quattro blocchetti 2x6x6 mm; forare i blocchetti con punta $\varnothing$ 2 mm per l'inserimento delle colonne quadre in ottone. Incollare i traversini 1,5x3 mm tra le colonne; dal listello 2x6 mm ricavare il ceppo porta campana e inserirlo tra le traversine come mostra il Disegno 28.

STEP 25

To build the roof of the bell-fry P. 11, cut the four corners 5x5 mm of the block (5x20x20 mm); round with a file the eight edges & glue at the bottom of the roof four 2x6x6 mm small pieces of strip. Drill on these four blocks, 2 mm holes to insert the four square stanchions. Glue the 1,5x3 mm pieces between the stanchions & cut from 2x6 mm strip the bell stock & place in position the bell set as shown on the Drawing N. 28.

25. ARBEITSSCHRITT

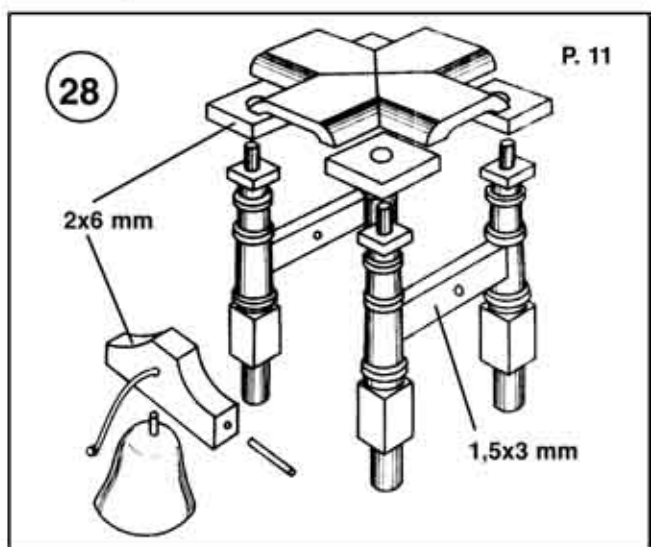
Um das Dach des Teils P.11 (Glockenraum) anzufertigen, schneiden Sie die vier 5 x 5 mm Ecken in einen 5x20x20 mm Block. Mit einer Feile runden Sie die acht Ecken ab. Darunter kleben Sie vier 2x6x6 mm Blöcke. Bohren Sie mit dem $\varnothing$ 2 mm Bohreinsatz, Löcher in die Blöcke, um die rechteckigen Messingsäulen anzubringen. Kleben Sie die 1,5x3 mm Querträgerchen zwischen die Säulen. Aus einer 2x6 mm Holzleiste fertigen sie den Glockenstock und setzen ihn, wie auf Zeichnung 28 gezeigt, zwischen die Querträgerchen.

ETAPE 25:

Pour construire le dôme du clocheton P. 11, découper quatre coins 5x5 mm dans le bloc (5x20x20 mm), arrondir avec une lime les huit bords et coller sous le dessus du dôme 4 petites pièces de bois 2x6x6 mm. Percer dans les 4 blocs, un trou $\varnothing$ 2 mm pour la mise en place des 4 rambardes carrées. Coller les pièces 1,5x3 mm entre les rambardes et installer en position la cloche comme indiqué sur le Dessin N. 28.

STAP 25

Het bouwen van het dak van de belbehuizing P. 11, snij de vier hoeken 5x5 mm van het blok 5x20x20 mm; rond met een vijl de acht hoeken af en lijm aan de onderkant van het dak vier 2x6x6 mm kleine stukjes hout. Boor in deze vier blokken 2 mm gaten om de vier vierkante paaltjes in te steken. Lijm de 1,5x3 mm stukjes tussen de paaltjes en snij van 2x6 mm strip behouder en plaats deze in positie als aangetoond op Afbeelding N. 28.



FASE 26

Assemblare la pazienza di trinchetto P. 12, suddividendo gli 8 montanti come da disegno in pianta. Costruire il camino delle cucine, ricavando il fumaio da un tondino $\varnothing$ 6 mm e la base (P. 13). Verniciare di nero il fumaio e la base con trasparente (vedi Disegno 29). Per il particolare P. 14 (grate per il vapore), ricavare la larghezza e la lunghezza dalla pianta; ultimato l'assemblaggio, sagomare la base come da Disegno 30. Con i componenti N. 55, costruire le bitte di trinchetto, smussare le teste come da Disegno 31; applicare ai montanti i perni in ottone per ottenere più presa nell'incollaggio con il ponte. Applicare i porta palle dei cannoni N. 56 a prua come mostra la Foto 28.

STEP 26

Assemble the life-rail P. 12 cutting the eight pillars as shown on the deck plan.

Make the chimney from a 6 mm dowel & the base P. 13; paint the chimney black & varnish the base (see Drawing N. 29). To build the P. 14 (steam netting) take sizes from the plan & when assembled, shape the base following the Drawing N. 30. Assemble the bitts N. 55 & shape the heads following the Drawing N. 31 with sand-paper.

Fix the brass tenons for better glueing.

The Photo N. 28 shows the ball-racks N. 56.

26. ARBEITSSCHRITT

Fertigen Sie das Gestenge des Fockmasts P. 12 an und unterteilen Sie dabei die 8 Pfosten, wie im Grundriss erläutert.

Fertigen Sie den Küchenabzug an, indem Sie den Schlot aus einem $\varnothing 6$ mm Rundholz fertigen und den Sockel (P.13) hinzunehmen.

Lackieren Sie den Schlot schwarz und den Sockel mit Klarlack (siehe Zeichnung 29).

Die Breite und Länge des Einzelteils P. 14 (Dampfabzugsgitter) entnehmen Sie dem Grundriss. Ist dieses angefertigt, formen Sie den Sockel wie in der Zeichnung 30 erläutert.

Mit den Teilen Nr. 55 fertigen Sie die Poller des Fockmastes, schrägen Sie die

Köpfe wie in der Zeichnung Nr. 31 angegeben, an. Bringen Sie die Messingstifte an den Pfosten an, um das Verkleben mit der Deck zu erleichtern.

Bringen Sie, wie auf Bild 28 abgebildet, die Kanonenkugelträger Nr. 56 am Bug an.

ETAPE 26:

Assembler le support de taquet P. 12 en découpant les huit piliers comme indiqué sur le plan du pont. Réaliser la cheminée avec du rond $\varnothing 6$ mm et la base P. 13.

Peindre la cheminée en noir et vernir la base (voir Dessin N. 29).

Pour construire P. 14 (évacuation de la fumée) prendre les dimensions sur le plan et après l'assemblage, poncer la base suivant les indications du Dessin N. 30.

Assembler les bitts N. 55 et poncer le haut suivant le Dessin N. 31 avec du papier de verre.

Utiliser les tenons en laiton pour un collage parfait.

La Photo N. 28 montre le râtelier à boulet N. 56.

STAP 26

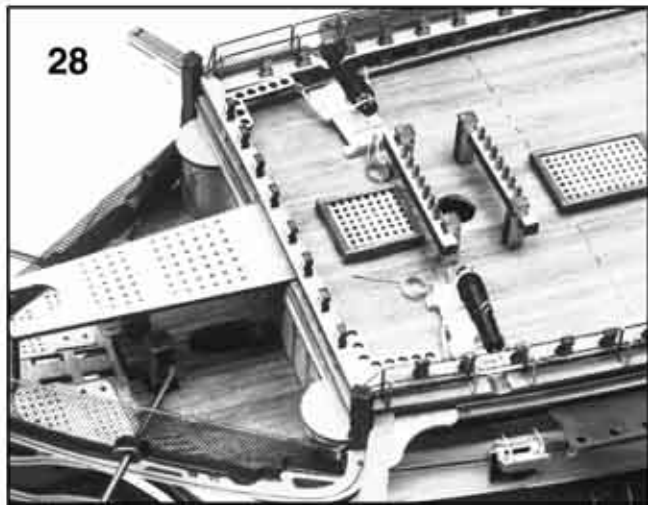
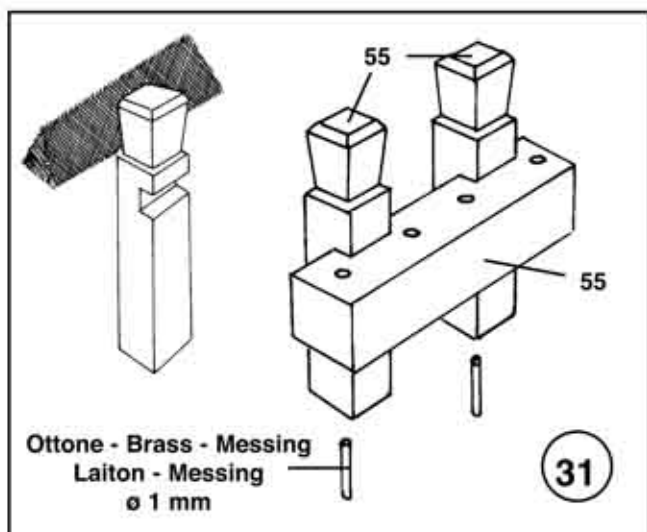
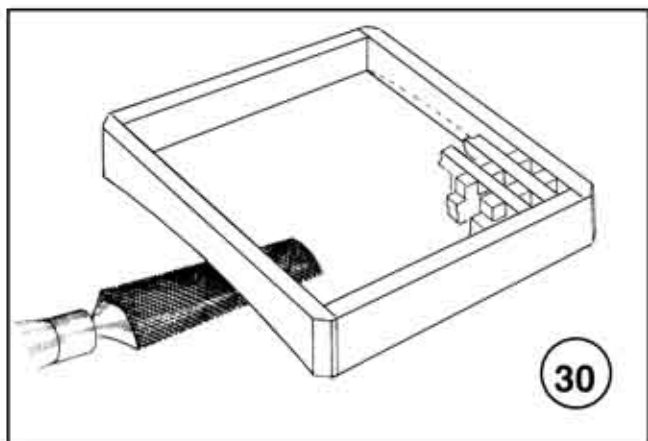
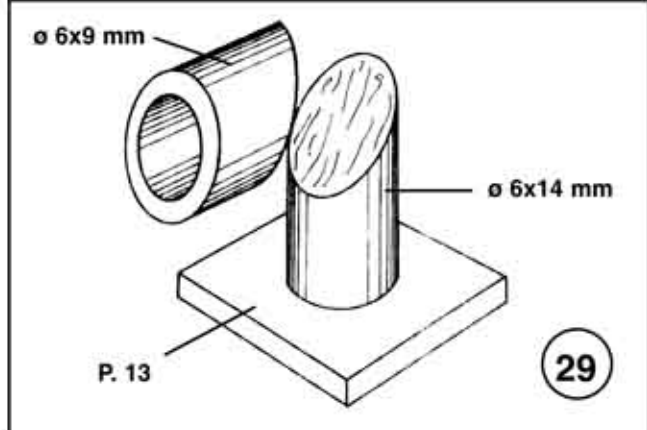
Bouw de korvijsnagelhouder P. 12, snij de acht pilarten als getoond op hetdek plan.

Maak de schoorsteen van 6mm rondhout en de basis P. 13; schilder de schoorsteen zwart en vernis de basis (zie Tekening N. 29).

Om P. 14 (stoomroosters) te bouwen neem de afmetingen van het plan en wanneer gemonteerd, vorm de basis volgens Tekening N. 30.

Bouw de bitts N. 55 en vorm hoofden volgens de tekening N. 31 met schuurpapier.

Bevestig de koperen tenons voor een betere verlijming. De Foto N. 28 toont ballenrekken N. 56.



FASE 27

Costruite quindi il mobiletto portabussola P. 15, utilizzando il blocchetto 6x13x27 mm. Il montaggio è illustrato nel Disegno 32.

Staccate dal compensato N. 12 i due ballatoi di poppa N. 57 ed incollateli nella posizione, indicata sulla Tavola 4, con le due scalette che avrete precedentemente assemblate. (Disegno 33).

Praticate quindi i fori per i corrimano utilizzando filo di ottone $\varnothing$ 0,8 mm. (Foto 29).

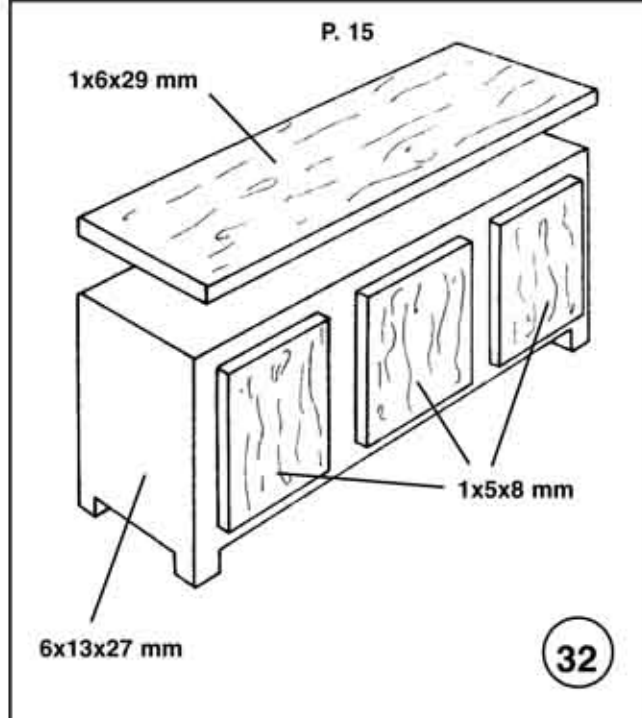
Per ottenere barre in ottone perfettamente dritte, chiudere una estremità del filo in una morsa (fissata ad un tavolo) e l'altra estremità in una pinza e tirare con forza.

STEP 27

Assemble the compass housing with the parts of P. 15, see Drawing N. 32. (block 6x13x27 mm).

The Picture 29 shows the stern galleries N. 57, to be assembled removing the parts from the plywood N. 12. Glue each part of the galleries & both ladders (Drawing N. 33). Drill the 0,8 mm holes for the hand-rails, made with 0,8 mm brass wire. (Photo 29).

To straighten the brass wire, block one side in a table vice & pull the other side with a pair of pliers.

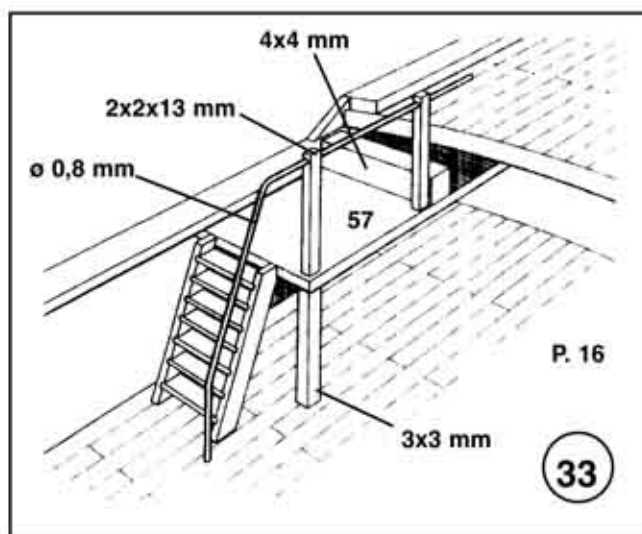


27. ARBEITSSCHRITT

Dann fertigen Sie den Kompasssträger P. 15 an und nehmen hierfür den 6x13x27 mm Block. Der Zusammenbau wird in der Zeichnung 32 erläutert.

Lösen Sie aus der Sperrholzplatte Nr. 12 die beiden Heckgalerien Nr. 57 und kleben Sie diese, gemeinsam mit den beiden bereits angefertigte Treppen, auf die in der Tafel 4 angegebene Position (Zeichnung 33). Bringen Sie danach mit dem $\varnothing$ 0,8 mm Messingdraht die Löcher für den Handlauf an. (Bild 29)

Um exakt gerade Messingstangen zu erhalten, klemmen Sie ein Drahtende in eine (an einem Tisch befestigte) Klemme und ziehen das andere Ende mit einer Zange kräftig an.

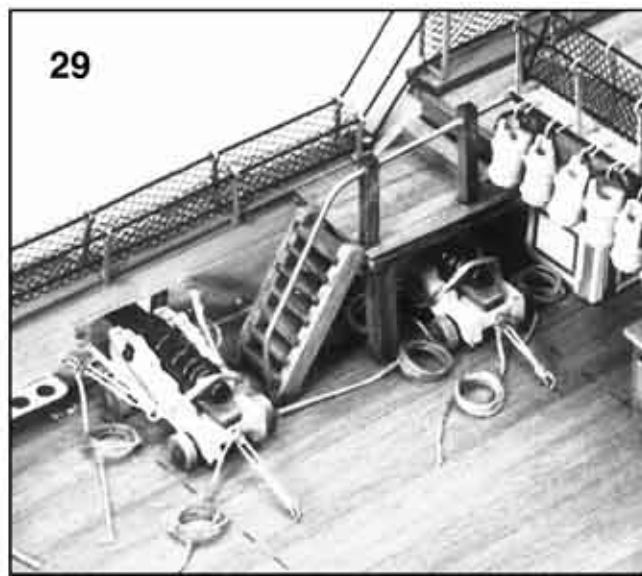


ETAPE 27:

Assembler le compartiment de la boussole avec les pièces P. 15 voir Dessin N. 32 (bloc 6x13x27 mm).

La Photo N. 29 montre la galerie arrière, assemblé avec les pièces provenant du contreplaqué N. 12. Coller chaque pièce ou la galerie et les échelles (Dessin N. 33). Percer les trous $\varnothing$ 0,8 mm pour le passage du fil de rambarde réalisé avec le fil laiton $\varnothing$ 0,8 mm (Photo 29).

Pour raidir le fil laiton, bloquer un côté dans l'étau et plier l'autre côté avec une paire de pinces.



STAP 27

Assembleer het kompas behuizing met de stukken P.15, zie Tekening N. 32 (blok 6x13x27 mm). De Afbeelding N. 29 toont de achtersteven galerijen N. 57, welke samengesteld dient te worde door stukken te verwijderen van de triplexplaat N. 12. Lijm ieder stuk van de galerij en beide ladders (Tekening N. 33).

Boor de 0,8 mm gaten voor de handreling welke gemaakt is uit 0,8 mm koper draad (Foto 29). Om de koper draad te rechte, steek een kant in een tafelvijls en trek aan de andere kant met een tang.

FASE 28

Particolare P. 17. Il pozzetto piccolo va incorniciato con listelli 0,5x3 mm; fissare ai quattro angoli le colonne noce $\varnothing$ 4x12 mm, applicare il corrimano 1,5x3 mm e la scaletta come da Disegno 34. Prelevare dalla pianta le misure per la costruzione del particolare P. 18; assemblare i componenti N. 58 (bittoni di maestra) e unirli alla base come da Disegno 35. Staccate dal compensato N. 9 i pezzi della balaustra di mezzana P. 19. Ricavate poi, da un listello in noce 3x3 mm, cinque cubetti da mm. 7 per realizzare la balaustra, come indicato nel Disegno 36. Forate, con una punta $\varnothing$ 1 mm, il listello superiore ed infilate, bloccando con cianoacrilico, i candelieri C prelevandoli dalla lastrina fotoincisa. Passate la canapa nera $\varnothing$ 0,50 mm nei fori dei candelieri ed applicate la rete che firserete con cianoacrilico. A lavoro ultimato, applicare i quattordici occhielli ottone per l'aggancio dei secchielli antincendio. (Disegno 36). Applicare alle murate i portapalle dei cannoni N. 59-60 e le cavigliere N. 61- 62. La Foto 29A, illustra il centro del ponte con tutti i particolari finiti.

STEP 28

Part. 17. The small waist is to be framed with 0,5x3 mm strips; glue on the four corners of the waist the four walnut stanchions (4x12 mm) & place the hand-rail (1,5x3 mm) & the ladder, following the Sketch N. 34.

Take from the plan the sizes for the construction of the part P. 18; assemble the pieces N. 58 (main bits) & cement on the base as shown on the Drawing N. 35. Remove from the plywood N. 9 the bannisters P. 19 & cut from 3x3 mm walnut strip, five 7 mm cubes to finish the work as shown on Drawing N. 36. Remove from the brass plate the ball-stanchions C & after drilling 1 mm holes in the upper strip, cement the stanchions with instant glue. Insert into the upper balls the black 0,5 mm rope & fix the net with some instant glue drops. When ready, place the fourteen eye-lets to hook the fire-buckets (Drawing N. 36). Glue on the bulwarks the ball-racks for the cannons N. 59 - 60 & the belaying racks N. 61- 62. The picture N. 29A shows the deck with all ready made parts.

28. ARBEITSSCHRITT

Das Einzelteil P. 17. Der kleine Plicht wird mit den 0,5x3 mm Holzleisten umrandet. Bringen sie wie in der Zeichnung 34 angegeben, die $\varnothing$ 4 x 12 mm Säulen aus Nussholz an den vier Ecken, den 1,5 x 3 mm Handlauf und die Treppe an. Entnehmen Sie dem Grundriss die Masse zur Anfertigung des Einzelteils P.18. Bauen Sie die Einzelteile Nr. 58 (Poller des Grossmastes) zusammen und stellen Sie diese auf den Sockel, wie in der Zeichnung 35 angegeben. Lösen Sie aus der Sperrholzplatte Nr. 9 die Teile der Reling des Kreuzmastes P. 19. Fertigen Sie dann für die Reling, wie in der Zeichnung 36 angegeben, aus einer 3x3 mm Nussholzleiste fünf 7 mm Würfel. Bringen Sie in der oberen Leiste mit einer $\varnothing$ 1 mm Bohrspitze Löchern an, und kleben Sie mit Sofortkleber die aus der Photogravuren gelösten Pfosten C dort hinein. Ziehen Sie den schwarzen $\varnothing$ 0,50 mm Hanf durch, bringen Sie das Netz an und kleben es mit Sofortkleber.

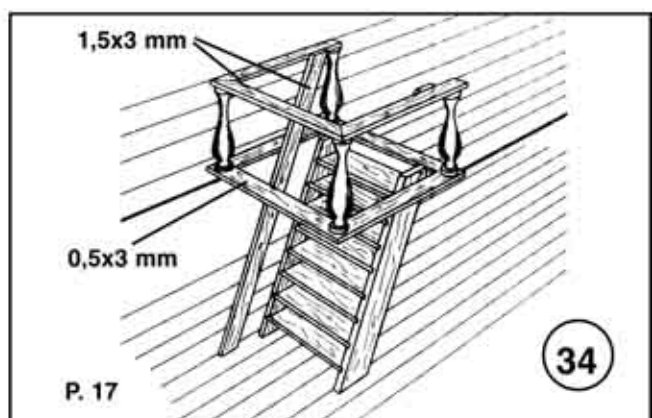
Nach Fertigstellung, bringen Sie die vierzehn Messingösen an, an welche die Eimer zum Feuerlöschen gehängt werden (Zeichnung 36). Bringen Sie an den Schiffsseiten die Kanonenkugel-träger der Kanonen Nr. 59 - 60 und die Nagelbänke Nr. 61 - 62 an. Das Bild 29 A zeigt die Mitte des Decks mit allen fertigen Einzelteilen.

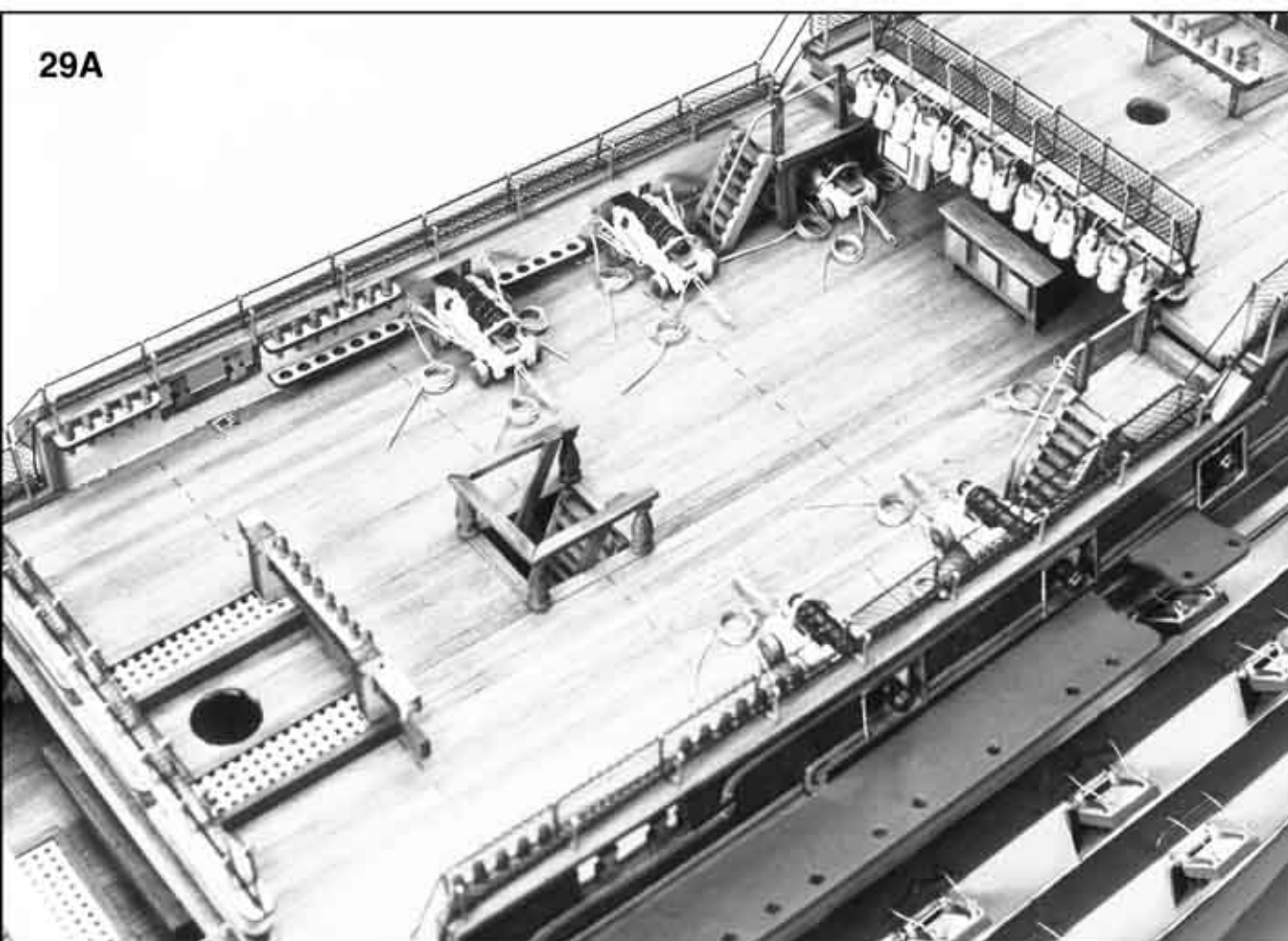
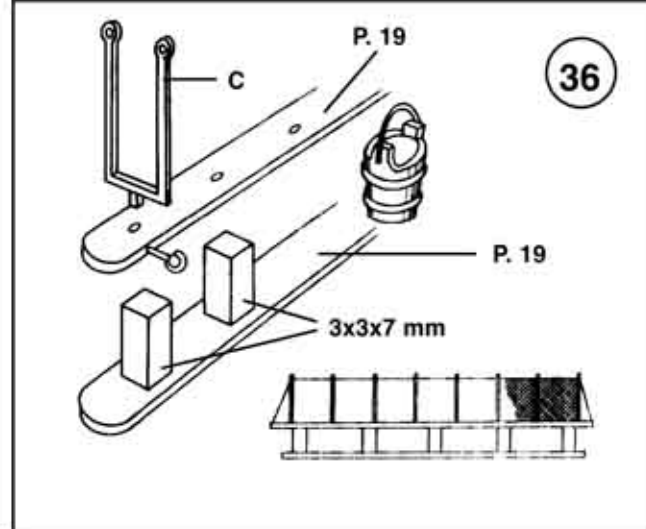
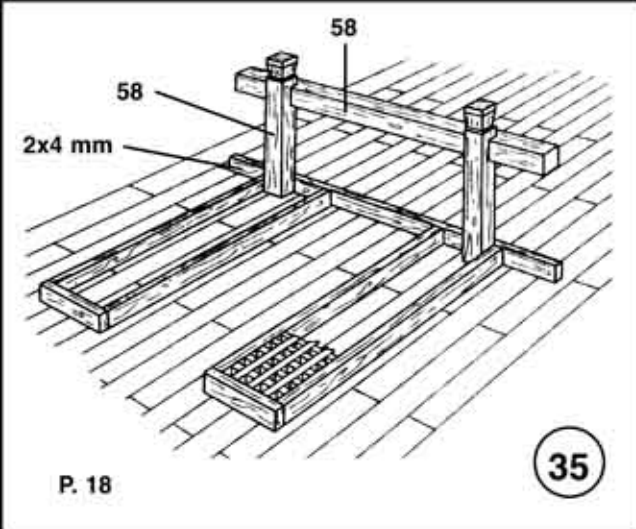
ETAPE 28:

Détail 17: La petite coursive est réalisée avec des baguettes 0,5x3 mm; coller sur les 4 coins de la coursive les 4 piliers $\varnothing$ 4x12 mm noyer et installer la rambarde (1,5x3 mm) et l'échelle suivant le Détail N. 34. Releve sur le plan les dimensions pour le montage des pièces P. 18; assembler les pièces N. 58 (bittes principales) et coller sur le socle comme indiqué sur le Dessin N. 35. Oter du contreplaqué N. 9 les traverses P. 19 et couper dans la baguette 3x3 mm noyer, 5 longueurs de 7 mm pour terminer le travail comme indiqué sur le Dessin N. 36. Oter de la plaque photo-gravée les rambardes C et après avoir percé les trous $\varnothing$ 1 mm sur le longeron supérieur, coller les rambardes avec de la cyano. Monter le fil main-courante noir $\varnothing$ 0,5 mm dans les trous des rambardes et coller le filet avec de la cyano. Après, coller les 14 pitons pour l'installation des seaux (Dessin N. 36). Coller sur le pavois les râteliers à boulets N. 59 - 60 et les râteliers de cordages N. 61 - 62. La Photo N. 29A montre le pont avec toutes les pièces assemblées.

STAP 28

P. 17. De smalle opening is omkaderd met 0,5x3 mm walnoten strips, lijm op de vier hoeken van de omkaderde opening de vier walnoten paaltjes (4x12 mm) en plaats de handreling (1,5x3 mm) en de ladder, volgens de Tekening N. 34. Neem van het plan de afmetingen voor de constructie van deel 18; monteer de delen N. 58 (hoofdbitts) en lijm deze op de basis zoals getoond op de Tekening N. 35. Verwijder van de triplex plaat N. 9 de verschansing P. 19 en snij van 3x3 mm walnoten strip, vijf 7mm kubussen om af te werken zoals getoond op Tekening N. 36. Verwijder van de koperplaat de kogelplaatjes C en na het boren van 1mm gaten in de bovenste strip lijmt men de paaltjes met secondenlijm. Plaats in de bovenste openingen de zwarte 0,5 mm touw en bevestig het net met wat secondenlijm druppels. Wanneer klaar, plaats de veertien oogvijzen voor de brandemmers aan te bevestigen (Tekening N. 36). Lijm op de verschansing de kogelrekken voor de kanonnen N. 59 - 60 en de belegrekken N. 61 - 62. De Afbeelding N. 29A toont het dek met de gemaakte stukken in plaats.





FASE 29

Passate ora alla realizzazione del lucernario di poppa

P. 20. Dopo aver inserito il paiolato, il lucernario va bordato con listelli 1,5x1,5 mm. (Disegno 37).

Assemblare e incollare sul ponte il particolare P. 21 (pazienza di mezzana).

Con il particolare P. 22 (braccioli di poppa), costruire il porta bandiera, unendo i due braccioli più grandi con i componenti forati; assemblare i due stipetti porta bandiere.

Dipingere i braccioli di nero e gli stipetti giallo ocra. Incollare il tutto in posizione, come illustra la Foto 30.

STEP 29

Start building the stern skylight P. 20; after the placing of the grating, frame the skylight with 1,5x1,5 mm strip (Drawing N. 37).

Assemble & glue on the deck the mizen fife-rail P. 21. Assemble the flag pole holder P. 22 & the flag wardrobes. Paint black the flag support & ochre yellow the wardrobes. See Picture N. 30.

29. ARBEITSSCHRITT

Gehen Sie nun zur Fertigung des Heckoberlichts P. 20 über. Nachdem der Niedergang eingesetzt wurde, wird das Oberlicht mit 1,5x1,5 mm Leisten umrandet (Zeichnung 37).

Bauen Sie das Einzelteil P. 21 (Kreuzmastgestenge) zusammen und kleben Sie es auf die Deck.

Mit dem Einzelteil P.22 (Verbindungsknie), fertigen Sie den Fahnenhalter an, indem sie die beiden grösseren Knie mit den mit den Löchern versehenen Einzelteilen verbinden.

Dann bauen Sie die beiden Spinde mit den Flaggenhaltern.

Lackieren Sie die beiden Knie schwarz und die Spinde ockergelb. Kleben Sie dann alles auf die im Bild 30 gezeigte Position.

ETAPE 29:

Débuter la construction de la claire-voie arrière P. 20. Après avoir installé le cailleboti, coller les montants de la claire-voie en noyer 1,5x1,5 mm (Dessin N. 37).

Assembler et coller sur le joint le ratelier de cordages P. 21. Assembler le support de pavillon P. 22 et les coffres à pavillons.

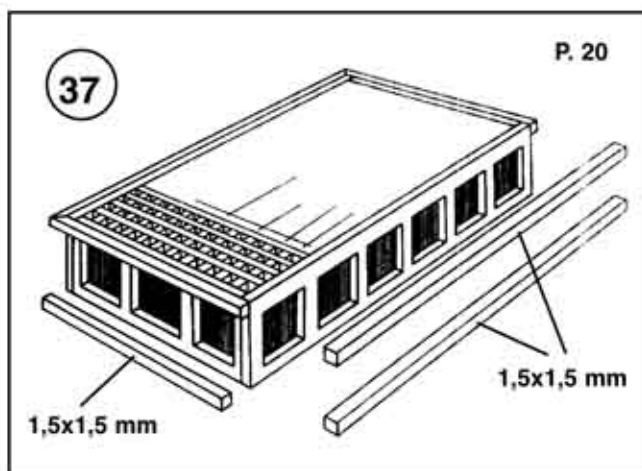
Peindre en noir le support de pavillon et en ocre jaune les coffres (voir Photo N. 30).

STAP 29

Begin de achtersteven licht P. 20 te bouwen; na het plaatsen van de rooster, omkader het licht met 1,5x1,5 mm strip (Tekening N. 37).

Monteer en lijm op het dek de achterste korvijspalk P. 21. Monteer de vlaggemast houder P. 22 en de vlag-houders.

Schilder de vlaggemast steun zwart en de vlaggemast oker geel, zie Afbeelding N. 30.



30



FASE 30

Montate, con piccolissime quantità di cianoacrilico (per evitare macchie e colature) le quattro lanterne P. 23 (Disegno 38) e sagomate i gambi con una pinza a becchi tondi.

Staccate dalla lastra in ottone fotoincisa i sostegni per le lanterne (O-P). Praticate sulla specchiera di poppa i fori per il loro fissaggio e bloccatele in posizione con cianoacrilico.

L'esatta posizione delle lanterne è mostrata sul disegno della Tavola 4 e Foto 30.

La lanterna grande va montata al centro della specchiera, ai lati vanno le altre due, mentre la quarta andrà successivamente montata sulla coffa di maestra. (Tavola 5).

Ricavate da un listello di noce 4x4 mm i due paranchi di poppa che avranno una lunghezza di mm. 33.

I paranchi vanno inseriti nella specchiera nelle posizioni riportate sulla stessa e bloccati con cianoacrilico. Per facilitarne il posizionamento, utilizzate un chiodino cui taglierete la testa.

I fori sui paranchi (disegno in pianta) hanno il diametro di 1,5 mm.

Incollare nelle aperture delle murate i quattro bittoni N. 63.

STEP 30

Assemble the four lantern P. 23 with small instant glue drops, see Drawing N. 38 & model the support stanchions with a round pliers.

Remove from photo-engraved sheet the lantern brackets O-P.

Drill onto the stern the necessary holes & fix in place the brackets with instant resin.

The Sheet N. 4 & Picture N. 30 show the correct assembly of the lanterns: the big one in the centre & 2 small on left & right side. The fourth small lantern will be fixed later on the main top. (Sheet N. 5).

Build the stern parrals from 4x4 mm walnut strip for a length of 33 mm.

The drawing of the plan shows the 1,5 mm holes of the parral head & the complete assembly of the set.

Place the four bitts N. 63 on the bulwark openings.

30. ARBEITSSCHRITT

Fertigen Sie mit einer geringen Menge von Sofortkleber (um Flecken und Verschmierungen zu vermeiden) die vier Laternen P. 23 (Zeichnung 38) an und formen Sie die Füße mit einer Rundzange.

Lösen Sie Laternenhalter (O-P) aus der photogravierten Messingplatte.

Bringen Sie auf dem Spiegelheck die Löcher für die Halter an und kleben Sie diese mit Sofortkleber hinein.

Die genaue Position der Laternen entnehmen Sie der Zeichnung auf der Tafel 4 und dem Bild 30.

Die grosse Laterne gehört in die Mitte des Spiegels, an die Seiten kommen die anderen beiden, die vierte Laterne wird später auf dem Grossmars (Tafel 5) angebracht.

Fertigen Sie aus der 4x4 mm Nussholzleiste die beiden Heckflasenzüge, welche eine Länge von 30 mm haben.

Die Flasenzüge werden am Spiegelheck an den dort markierten Stellen angebracht und mit Sofortkleber festgeklebt. Um das Ankleben zu erleichtern, halt Sie das Teil

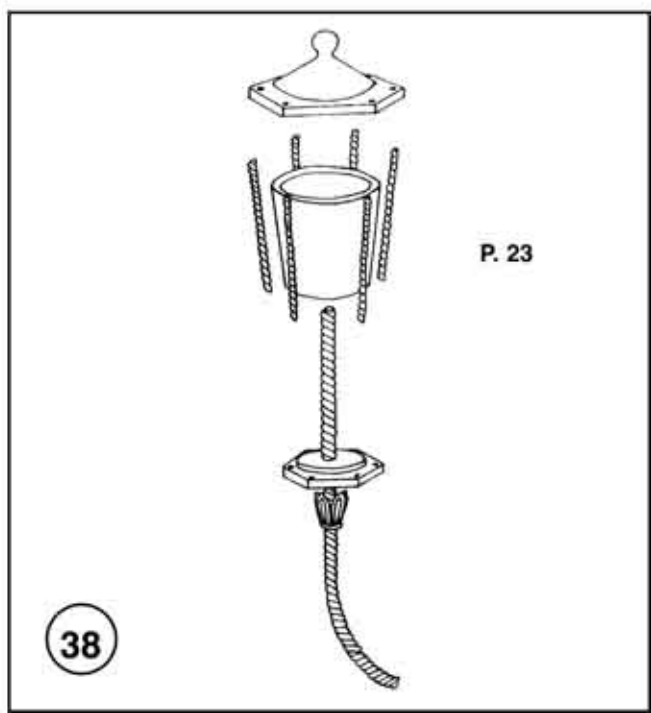
zunächst mit einem Nagel fest, dessen Kopf sie entfernen. Die Löcher in den Flasenzügen (im Grundriss eingezeichnet) haben einen Durchmesser von 1,5 mm. Kleben Sie die vier Poller Nr. 63 in die Öffnungen der Schiffsseiten.

ETAPE 30:

Assembler les 4 lanternes P. 23 avec de la colle voir Dessin N. 38 et façonner le pilier support avec des pinces rondes. Oter de la plaque photo-découpée les consoles O-P. Percer dans le château arrière les trous nécessaires et fixer en place les consoles avec de l'Epoxy 5 minutes. Le Plan N. 4 et la Photo N. 30 montre l'assemblage correct des lanternes: la grosse au centre et les deux petites de chaque côté à droite et à gauche. La quatrième petite lanterne est fixée plus tard sur le grand mât. Construire les supports 4x4 mm en baguette noyer avec une longueur de 33 mm. Le dessin du plan montre les trous $\varnothing$ 15 mm dans les têtes des supports et l'assemblage complet de l'ensemble. Installer quatre bitts N. 63 sur l'ouverture des pavois.

STAP 30

Monteer de vier lantaarnen P. 23 met wat secondenlijm, zie Tekening N. 38 en modelleer de steunpaaltjes met een ronde tang. Verwijder van de fotogetst plaat de lantaarnklemmen O-P. Boor op de achtersteven de nodige gaten en plaats de klemmen op plaats met wat secondenlijm. Het blad N. 4 Afbeelding N. 30 toont de juiste montage van de lantaarns; de grote in het midden en de twee kleinere aan iedere kant van de grote lantaarn. De vierde kleine lantaarn word later bevestigd aan de bovenkant van de hoofdmast (Blad N. 5). Bouw de achtersteven parrals van 4x4 mm walnoten strip met een lengte van 33 mm. De tekening op het plan toont de 1,5 mm gaten van de parralhoofd en de complete van de set. Plaats de vier bitts N. 63 op de verschansingopeningen.



FASE 31

Dalla tavola di compensato N. 13, ricavare i componenti delle scialuppe. Consigliamo di staccare e assemblare un pezzo alla volta, per non creare confusione. Per il rivestimento delle scialuppe, iniziare dalla parte alta con il primo listello 1x4 mm e continuare con i listelli 0,5x3 mm. Se il primo rivestimento non vi è risultato perfetto, applicare un secondo rivestimento con listelli 0,5x3 mm. La Foto 31 illustra lo scheletro delle quattro scialuppe, più quattro completamente finite. Posizionate le quattro scialuppe sulle traverse del pozzetto. Sulla fiancata incollare i passacavi N. 64. (Foto 32).

STEP 31

Remove from ply-wood board N. 13 the frames & keel of the life-boats, but only one piece per time to avoid confusion & with the reference number well marked on each part. Plank with the first upper strip 1x4 mm & then with the others 0,5x3 mm. If the first planking is not perfect, sand with care & plank again a second ply with 0,5x3 mm wood. The Picture N. 31 shows the life-boat skeleton of four boats & four built up bodies. When the work is ready, place the life-boats on the waist transoms. Glue on the sides the parts N. 64. (Photo N. 32).

31. ARBEITSSCHRITT

Lösen Sie aus der Sperrholzplatte Nr. 13 die Teile für die Schaluppen. Wir raten Ihnen, ein Teil nach dem anderen herauszulösen und zusammenzubauen, damit kein Durcheinander entsteht. Zum Beplanken der Schaluppen beginnen Sie mit der ersten 1x4 mm Holzleiste oben und fahren dann mit den 0,5x3 mm Holzleisten fort. Wenn das erste Beplanken nicht so

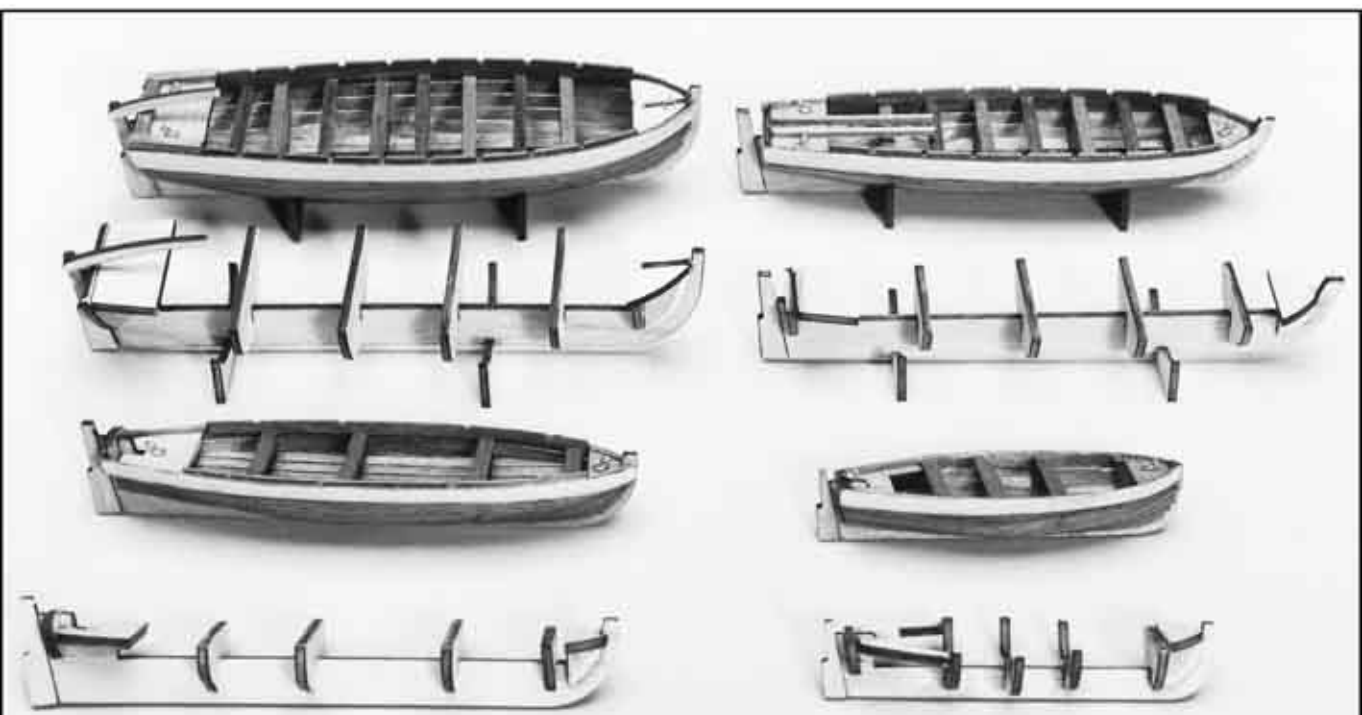
recht gelungen ist, legen Sie mit den 0,5x3 mm Holzleisten eine weitere Beplankung drauf. Das Bild 31 zeigt das Skelett der vier Schaluppen und vier fertiggestellte Boote. Stellen Sie die vier Schaluppen auf die Querbalken des Plichts. An der Seite kleben Sie die Lippklampen Nr. 64 (Bild 32) fest.

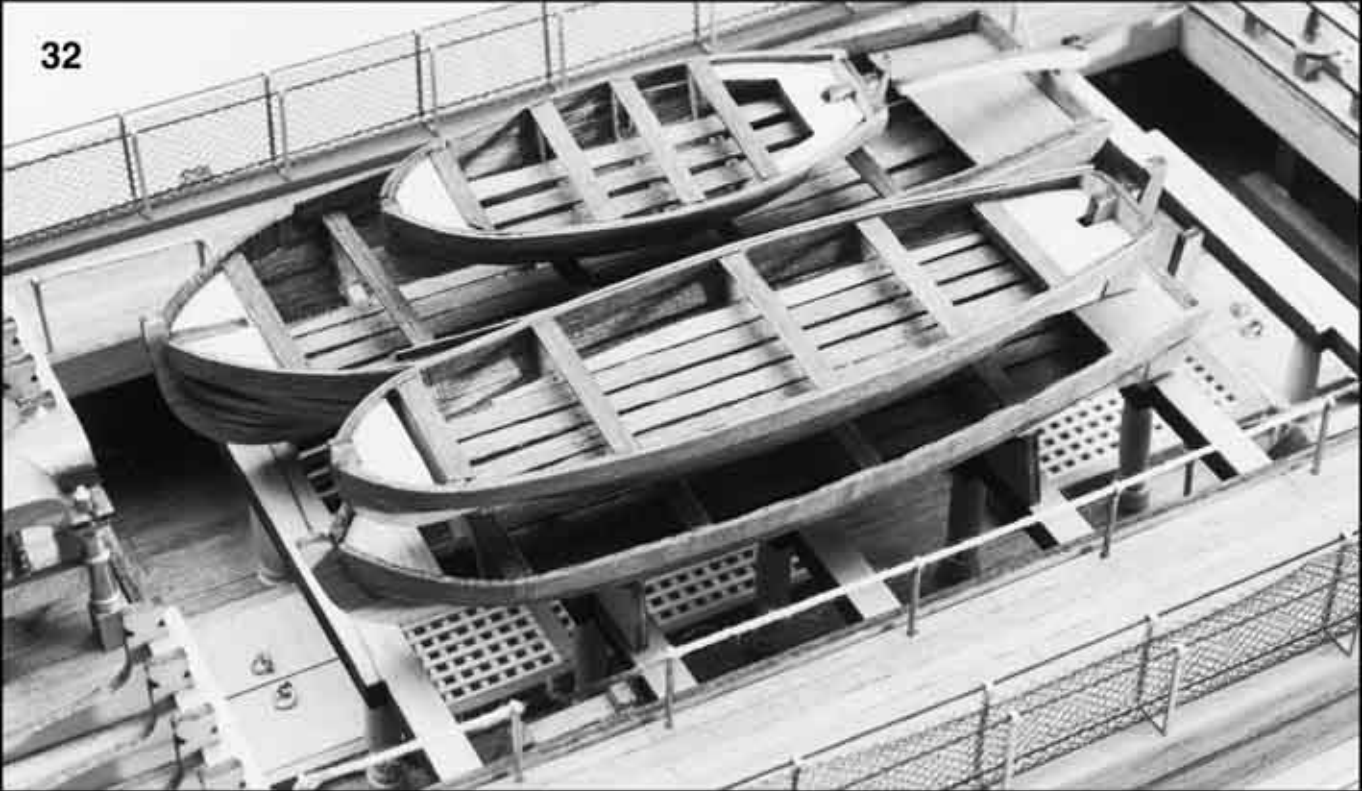
ETAPE 31:

Oter des pièces en contreplaqué N. 13 les couples et la quille des bateaux de sauvetages, mais une pièce à la fois pour éviter les confusions et avec les références de chaque pièce bien marqués sur celles-ci. Lutter avec les premières baguettes 1x4 mm et ensuite avec les autres 0,5x3 mm. Si le premier bordé n'est pas correct, poncer avec précaution et poser le second bordé réalisé avec les baguettes 0,5x3 mm. La Photo N. 31 montre l'ossature des quatre barques et les quatre barques terminées. Lorsque le travail est terminé, installer les canots sur la galerie. Coller sur les côtés les pièces N. 64 (Photo N. 32).

STAP 31

Verwijder van de triplexplaat N. 13 de kaders en de kiel van de reddingsboten, maar alleen de stukken die men direct nodig heeft om verwarring te voorkomen en met de referentienummer er goed op geschreven op ieder stuk. Beplank met de eerste bovenste strip van 1x4 mm en dan verder met 0,5x3 mm. Als de eerste beplanking niet perfect is, schuur met zorg op en beplank opnieuw met een tweede laag van 0,5x3 mm. De Tekening N. 31 toont de reddingsboot skeletten van de vier boten en de vier opgebouwde rompen. Wanneer het werk klaar is plaats men de boten op de vernauwingspaaltjes. Lijm op de zijkanten de stukken N. 64 (Foto N. 32).





ALBERATURA

Prima di affrontare la realizzazione delle alberature vorremmo spendere due parole su quella che, secondo la nostra esperienza, è la procedura più razionale da seguire per ottenere buoni risultati.

ATTENZIONE:

Le tavole 5-6-7 riportano i disegni degli alberi ridotti del 25% rispetto al naturale.

Aperte la Tavola 5 ed appendetela di fronte al vostro tavolo di lavoro: ciò vi consentirà una visione immediata ed efficace del lavoro che state eseguendo.

A fianco di ogni elemento sono riportate le tre misure che lo identificano:

Ø Max = diametro massimo

Ø Min = diametro minimo

L = lunghezza

Dai tondini contenuti nella scatola, tagliate gli elementi dell'alberatura facendo riferimento alla loro lunghezza ed al loro diametro massimo.

Dopo averli tagliati e rastremati, con l'aiuto di un pialletto e di un tampone con carta vetrata, (P. 39 - Tavola 5) suddivideteli nei gruppi corrispondenti ad ogni singolo albero in modo da non creare confusione.

A questo punto potete procedere al montaggio dei vari gruppi, seguendo lo schema riportato sulla Tavola 5.

MASTING

Before starting the work, it is advisable to follow our small notices. Open the Sheet N. 5 & fix in front of your working table, to have a sure image of the job you are doing. **The plans show the masts in a smaller with a reduction of sizes of 25% scale & near each mast are indicated the real sizes:**

Ø Max = maximum diameter

Ø Min = minimum diameter

L = length

Cut all mast parts from dowels checking the dimensions from the plan.

Then taper the ends with the help of an electric drilling machine & sand-paper, without mixing the components of the four masts.

On the Sheet N. 5, the detail P. 39 shows all the assembling steps.

DIE MASTEN

Bevor Sie die Anfertigung der Masten in Angriff nehmen, wollen wir noch ein paar Worte über die Vorgehensweise verlieren, welche unser Erfahrung nach die besten Ergebnisse erzielen lässt.

ACHTUNG:

Die Tafeln 5-6-7 zeigen die Masten um 25 % kleiner, als in Wirklichkeit.

Klappen Sie die Tafel 5 auf und hängen Sie sie ihrem Arbeitsplatz gegenüber auf: so können sie sofort sehen, an welchem Teil Sie im Moment arbeiten.

Neben jedem Teil sind dessen drei Maße angegeben:

Ø Max = maximaler Durchmesser

Ø Min = minimaler Durchmesser

L = Länge

Fertigen Sie aus den im Baukasten enthaltenen Rundhölzern die Masten je nach deren Länge und maximalen Durchmesser.

Nachdem Sie die Rundhölzer zugeschnitten und mit einem Schlichthobel oder einem Stück Sandpapier abgeschmiegelt haben (P.39 – Tafel 5), teilen Sie diese für jeden einzelnen Mast ein, um Durcheinander zu vermeiden.

Jetzt können Sie, dem Schema auf der Tafel 5 folgend, mit der Anfertigung der verschiedenen Mastgruppen beginnen.

MATURE:

Avant de débiter le travail, il est conseillé de suivre notre petite explication. Ouvrir le Plan N. 5 et le fixer le au dessus de votre table, pour avoir une vue générale du travail. **Les plans N. 5-6-7 montre les mâts en réduction de 25% et près de chaque mât sont indiqués les dimensions.**

Ø Max = Diamètre maximum

Ø Min = Diamètre minimum

L = Longueur

Découper chaque mât dans les baguettes se trouvant dans la boîte en relevant les dimensions sur le plan. Puis, poncer l'extrémité de chaque mât à l'aide d'une perceuse électrique et d'une cale à poncer en évitant de mélanger les éléments des différentes mâts. Voir sur le Plan N. 5 et le détail P. 39, les différentes étapes de l'assemblage des mâts.

DE MASTEN

Vooraleer te starten met dit werk is het raadzaam de kleine notities te volgen. Plaats Blad N. 5 open op de werktafel zodat men een goed overzicht heeft van wat men gaat doen.

DEPLANNENTONENDEMASTENINEENKLEINERE SCHAAL MET EEN VERKLEINING VAN 25% en naast iedere mast staan de werkelijke afmetingen:

Ø MAX = maximum diameter mast

Ø MIN = minimum diameter mast

L = lengte mast

Snij alle masten van rondhout en controleer met de afmetingen van het plan. Maak dan de uiteindes taps met behulp van een elektrisch boormachine en schuurpapier, let erop de vier masten niet te verwisselen. Op Blad N. 5, toont detail P. 9 alle montage stappen.

FASE 32

Albero di bompresso

Staccate dalle relative tavole in compensato i particolari N. 95 (testa di moro), il passacavo N. 96 ed il rinforzo laterali N. 97.

Eseguiere il montaggio seguendo i particolari P. 40-41-42. Alla fine di questa fase ricavate sul ponte di prua il foro per il bompresso.

Albero di maestra

La procedura per la realizzazione dell'albero di maestra sarà seguita anche per gli alberi di trinchetto e di mezzana. Staccate quindi dalle tavole, gli elementi N. 65-66-67-68 ed eseguiere il montaggio come da particolare P. 43.

Applicare all'albero i due rinforzi laterali N. 69 ed il rinforzo anteriore ricavato dal listello 1,5x3 mm. Applicate le flange ricavate dal nastro di rame 0,3x2 mm, come indicato nel particolare P. 44.

Montate la coffa N. 70 illustrata nel particolare P. 45 e rivestitela con listelli in noce 0,5x3 mm.

Praticate i fori Ø 1,5 mm per il passaggio delle sartie, come indicato sul P. 45 ed applicate infine i quattro candeliere B e la lanterna con il supporto Q, fissandolo con due chiodini.

Il corrimano sarà eseguito con canapa Ø 0,50 mm.

Fissate la coffa all'albero ed applicate le due maschette N. 66.

Infilate la testa di moro N. 65 nell'albero di gabbia Ø 8x285 mm ed incollate il tutto all'albero principale.

Costruite e montate l'elemento (A) e incollatelo sotto la testa di moro N. 65.

Assemblate la crocetta, utilizzando le barre N. 72-73 e praticate i fori Ø 1 mm (P. 46). Incollate la crocetta sull'albero di gabbia, infilate la testa di moro N. 71 e l'albero Ø 5x245 mm.

Albero di trinchetto

Gli elementi che lo costituiscono sono, oltre agli alberi i pezzi N. 76 (maschette), N. 80 (coffa), N. 75 e 8 (testa di moro) N. 77-78-82-83 (barra costiera) e N. 79 (rinforzo laterale), che staccherete dalle varie tavole in compensato.

Costruite e montate l'elemento (B) e incollatelo sotto la testa di moro N. 75.

Procedete al montaggio come per il precedente albero.

Albero di mezzana

I particolari necessari sono i N. 86 (maschette), N. 90 (coffa), N. 87-88-92-93 (barra costiera), N. 85 e 91 (testa di moro), N. 89 (rinforzo laterale) e N. 98 (forcella picco - bome). Il relativo montaggio è illustrato nel P. 47.

Costruite e montate l'elemento (C) e incollatelo sotto la testa di moro N. 85. Una volta ultimati, gli alberi vanno verniciati con vernice trasparente. Incollate quindi gli alberi sul modello tenendoli perfettamente perpendicolari e allineati tra loro. Ricordatevi, prima di fissare gli alberi ai ponti, di incollare i piedi d'albero N. 74, 84 e 94.

STEP 32

Bowsprit

Remove from plywood sheets all the parts N. 95 (caps), N. 96 (bow bitts), N. 97 (side stiffenings).

With instant resin assemble all the parts, see P. 40-41-42.

Cut the bowsprit opening on the bow deck.

Main mast

The assembling of the main mast is the same for all the other masts.

Remove from the plywood the parts N. 65-66-67-68 & assemble all the set following the sketch P. 43.

Place onto the mast the side stiffenings N. 69 & the front stiffening (1,5x3 mm strip). Assemble the flanges, cut from 0,3x2 mm copper strip, see drawing P. 44.

Build the top N. 70 as shown on the drawing P. 45 & plank on top with 0,5x3 mm walnut strips.

Drill the shroud holes Ø 1,5 mm bit, insert the four stanchions B & the lantern nailing the support Q. Fix the top on the mast & glue both cheeks N. 66.

Insert the cap N. 65 & glue the mast against the lower mast. Assemble the cross trees, parts N. 72-73 & drill Ø 1 mm holes (P. 46). Glue the set on the bibbs, place the cap N. 71 & the upper mast (5x245 mm).

Fore mast

The different parts are the masts & the numbers N. 76 (bibbs), N. 80 (tops), N. 75-81 (caps), N. 77-78-82-83 (cross trees) & N. 79 side stiffening. All these parts are cut on the plywood sheet. Build the part B & glue it under the cap N. 75. Assemble all the parts following the main mast description.

Mizzen mast

The different parts are the masts & the parts N. 86 (bibbs), N. 90 (tops), N. 87-88-92-93 (cross trees), N. 85-91 (caps), N. 89 side stiffening & N. 98 (jaws). The assembly is described on the drawing P. 47. Build the part C & glue it under the cap N. 85. When ready, varnish the mast twice.

Fix the masts, checking the alignment. Glue the set pressing the mast feet N. 74-84-94 on the decks.

32. ARBEITSSCHRITT

Bugsprit

Lösen Sie die Einzelteile 95 (Eselshaupt), die Lippklampe Nr. 96 und die seitlichen Verstärkungen Nr. 97 aus den entsprechenden Sperrholzplatten.

Bauen Sie die Teile und auch die Einzelteile P. 40-41-42 zusammen.

Wenn sie mit diesem Arbeitsschritt fertig sind, bohren Sie in das Vorderdeck ein Loch für den Bugsprit.

Grossmast

Die Schritte zur Anfertigung des Hauptmastes wiederholen sich für den Fockmast und den Besanmast. Lösen Sie daher die Teile Nr. 65-66-67-68 aus den Tafeln und fertigen Sie den gesamten Komplex P.43 an. Bringen Sie die beiden seitlichen Verstärkungen Nr. 67 und die hintere Verstärkung, welche Sie aus der 1,5x3 mm Holzleiste erstellt haben, am Mast an. Wie in P. 44 gezeigt, bringen Sie die aus dem 0,3x2 mm Kupferdraht gefertigten Flanschen an.

Fertigen Sie die in P. 45 gezeigte Grossmars Nr. 70 an und verkleiden Sie diese mit den 0,5x3 mm Nussholzleisten.

Bringen Sie, wie in P. 45 gezeigt, die $\varnothing$ 1,5 mm Löcher für die Wanten, die vier Pfosten B und die Laterne mit dem Halter Q an, indem Sie ihn mit zwei Nägeln festhalten. Der Handlauf wird aus $\varnothing$ 0,50 mm Seilhanf gefertigt.

Befestigen Sie den Grossmars am Mast und bringen Sie die beiden Mastbacken Nr. 66 an.

Stecken Sie das Eselshaupt Nr. 65 auf den $\varnothing$ 8x25 mm Grosstoppmast und kleben Sie alles auf den Grossmast.

Fertigen sie das Teil (A) an und kleben Sie es unter das Eselshaupt Nr. 65.

Bauen Sie das Kreuz mit den Balken Nr. 72-73 und bringen Sie die Löcher von 1 $\varnothing$ mm an. Kleben Sie das Kreuz auf den Grosstoppmast, stecken Sie das Eselshaupt Nr. 71 und den $\varnothing$ 5 x 245 mm Mast auf.

Fockmast

Dieser setzt sich neben den Masten aus den Teilen Nr. 76 (Mastbacken), Nr. 80 (Fockmars) Nr. 75 und 81 (Eselshaupt), Nr. 77-78-82-83 (Baum) und Nr. 79 (Seitenverstärkung) zusammen, welche Sie aus den verschiedenen Sperrholzplatten lösen.

Fertigen Sie das Teil B an und kleben es unter das Eselshaupt Nr. 75. Montieren Sie die Gruppe wie beim Grossmast erläutert.

Besanmast

Benötigt werden die Einzelteile Nr. 86 (Mastbacken), Nr. 90 (Besanmars), Nr. 87-88-92-93 (Baum), Nr. 85

und 91 (Eselshaupt), Nr. 89 (Seitenverstärkung) und Nr. 98 (Picco - bome - Gabel).

Der Zusammenbau wird in P. 47 erläutert.

Fertigen Sie das Teil C an und kleben es unter das Eselshaupt Nr. 85

Nach ihrer Fertigstellung werden die Masten farblos gelb. Kleben Sie die Masten dann auf das Modell und achten Sie dabei darauf, dass alle perfekt rechtwinklig und ausgerichtet sind.

Denken Sie daran, die Mastenfüsse Nr. 74, 84 und 94 aufzukleben, bevor Sie die Masten auf den Decks befestigen.

ETAPE 32:

Mât de beaupré

Oter des plaquettes contreplaqué toutes les pièces N. 95 (chouquet), N. 96 et N. 97.

Coller les différentes pièces suivant les indications des détails P. 40-41-42.

Découper le passage du mât de beaupré dans le pont d'étrave.

Grand mât

L'assemblage du grand mât est la même que pour les autres mâts.

Oter du contreplaqué les pièces N. 65-66-67-68 et les assembler les suivant le détail P. 43.

Monter sur le mât les renforts latéraux N. 69 et le renfort avant (1,5x3 mm).

Assembler les cerclages découpés dans une baguette 0,3x2 mm laiton, voir dessin P. 44.

Construire la hune N. 70 comme indiqué sur le dessin P. 45 et la latter la avec les baguettes noyer 0,5x3 mm. Percer les trous $\varnothing$ 1,5 mm pour le passage des haubans, monter les quatre rambardes B et le support de lanterne Q.

Fixer le mât supérieur et coller les N. 66.

Enfiler le chouquet N. 65 et coller le mât contre le mât inférieur.

Assembler les croisillon pièces N. 72-73 et percer un trou $\varnothing$ 1 mm (P. 46).

Coller le mât supérieur ($\varnothing$ 5x245 mm) sur les croisillons et assurer la liaison avec le choquet N. 71.

Mât de misaine

Les différentes parties sont les mâts et les numéros N. 76, N. 80 (chouquets) N. 75-81 (jotteraux), N. 77-78-82-83 (traverses) et les renforts N. 79.

Toutes les pièces se trouvent sur la planchette contreplaqué. Construire la partie B et la coller la sous le chouquet N. 75.

Assembler les pièces suivant la description du mât.

Mât d'artimon

Il est réalisé avec les parties de mâts et les pièces N. 86 (chouquets), N. 90 (hunes), N. 87-88-92-93 (bômes traversières) N. 85-91 (hunes), N. 89 (jottereaux) et N. 98 (fourche de bôme).

L'assemblage est décrit sur le dessin P. 47.

Construire la porte C et la coller sous la hune N. 85.

Lorsque le mât est terminé, vernir transparent.

Monter les mâts et vérifier l'alignement.

Coller les pieds de mâts N. 74-84 et 94 sur les ponts.

STAP 32

Boegspriet

Verwijder van triplexplaat al de stukken N. 95 (verbindingblokken), N. 96 (boeg bitts), N. 97 (zijverstevingen). Lijm met secondenlijm al deze stukken, zie P. 40-41-42. Snij de boegspriet opening op het boegdek.

Hoofdmast

De montage van de hoofdmast is identiek aan de montage van de andere masten. Verwijder van de triplex plaat de stukken N. 65-66-67-68 en monteer volgens de tekening P. 43. Plaats op de mast de zijverstevingen N. 69 en de voorverstevingen (1,5x3mm strip). Monteer de de flenzen, gesneden van 0,3x2 mm koper strip, zie tekening P. 44.

Bouw de top N. 70 zoals getoond op de tekening P. 45 en beplank de top met 0,5x3 mm walnoten strips.

Boor de schroud openingen met een 1,5 mm boor, bevestig de vier paaltjes B en de lantaarn, nagel de steun Q. Bevestig de top op de mast en lijm beide kaken N. 66.

Plaats de mastblok N. 65 en lijm de mast tegen de onderste mast. Monteer de kruisbomen, stukken N. 72-73 en boor 1mm gaten (P. 46). Lijm de set op de bibbs en plaats de mastblok N. 71 en de bovenste mast (ø 5x245mm).

Voormast

De verschillende stukken zijn de mast en de nummers N. 76 (bibbs), N. 80 (top), N. 75-81 (mastblokken), N. 77-78-82-83 (kruisbomen) en N. 79 de zijversteving. Al deze stukken worden uit triplex plaat gesneden. Monteer stuk B en lijm het onder de mastblok N. 75. Monteer alle stukken volgens de hoofdmast beschrijving.

Achter mast

De verschillende stukken zijn de mast en de stukken N. 86 (bibbs), N. 90 (top), N. 87-88-92-93 (kruisbomen), N. 85-91 (mastblokken), N. 89 de zijverstevingen en N. 98 (klauwen).

De montage is beschreven op de tekening P. 47. Bouw het stuk C en lijm het onder de mastblok N. 85, wanneer dit klaar is vernist men de mast tweemaal.

Bevestig de masten, en controleer de stand.

Lijm de set en druk de mastvoeten N. 74-84-94 tegen het dek.

FASE 33

Realizzate, ricavandoli dai tondini i vari pennoni con i relativi rinforzi, le cui dimensioni sono riportate sulla Tavola 5, completi di aste di scopamare e occhielli in ottone per il sostegno dei marciapiedi, che realizzerete utilizzando canapa ø 0,50 mm. (P. 48-49).

Una volta preparati i pennoni, prima di procedere alla loro installazione sul modello, conviene montare i bozzelli, e gli occhielli D, esaminando attentamente le Tavole 5, 6 e 7 relative alle manovre dormienti e correnti. Sulla Tavola 7 i pennoni sono riportati nella posizione di "riposo" cioè senza vele. **Qualora volete applicare le vele (Optional Art. 34025 - non comprese nella scatola), dovrete fissare i pennoni seguendo le istruzioni descritte sulla Tavola 8.**

STEP 33

Cut & taper all the yards & spars from dowels following the sizes of the Sheet N. 5. Place the end eye-lets & make the horses with 0,50 mm rope, see drawing P. 48-49.

Place all the blocks & the eye-lets D, following with care the Sheet N. 5-6-7 with the description of the standing & running riggings.

All the yards are placed in standing position without sails.

If you want to place the sails (Optional N. 34025), the set & the assembling instruction are supplied extra in all good hobby shops. Sheet N. 8 contains the sail assembling instructions.

33. ARBEITSSCHRITT

Fertigen Sie aus den Rundhölzern die verschiedenen Rahen, deren Masse Sie der Tafel 5 entnehmen können, mit ihren Verstärkungen, ihren Stagesegelspielen und Messingösen für die Fussleine, welche Sie aus ø 0,50 mm Hanfseil fertigen. (P. 48-49)

Nachdem Sie die Rah gefertigt haben, sollten Sie vor deren Einbau in das Modell, die Kloben und die Ösen D montieren und dabei die Tafeln 5,6 und 7 genau in Bezug auf das stehende und laufende Tauwerk studieren. Auf der Tafel 7 werden die Rah in Ruhestellung, d.h. ohne Segel, gezeigt.

Sollten Sie auch Segel (Optional Art. 34025 – nicht im Baukasten enthalten) anbringen wollen, dann müssen Sie die Rah gemäss den Anweisungen auf der Tafel 8 anbringen.

ETAPE 33:

Découper et façonner toutes les vergues et les espars suivant les indications du Plan N. 5. Installer les oeilletons à chaque extrémités et réaliser les marche-pieds avec le cordage 0,50 mm, voir dessin P. 48-49. Installer toutes les poulies et les pitons D, suivant les indications des Plans N. 5-6-7 avec la description du gréement courant.

Toutes les vergues sont installées en position standard sans voiles.

Si vous souhaitez installer les voiles (option N. 34025), le jeu avec les instructions sont disponibles chez tous les bons détaillants.

Le Plan N. 8 comporte le détail du montage des voiles.

STAP 33

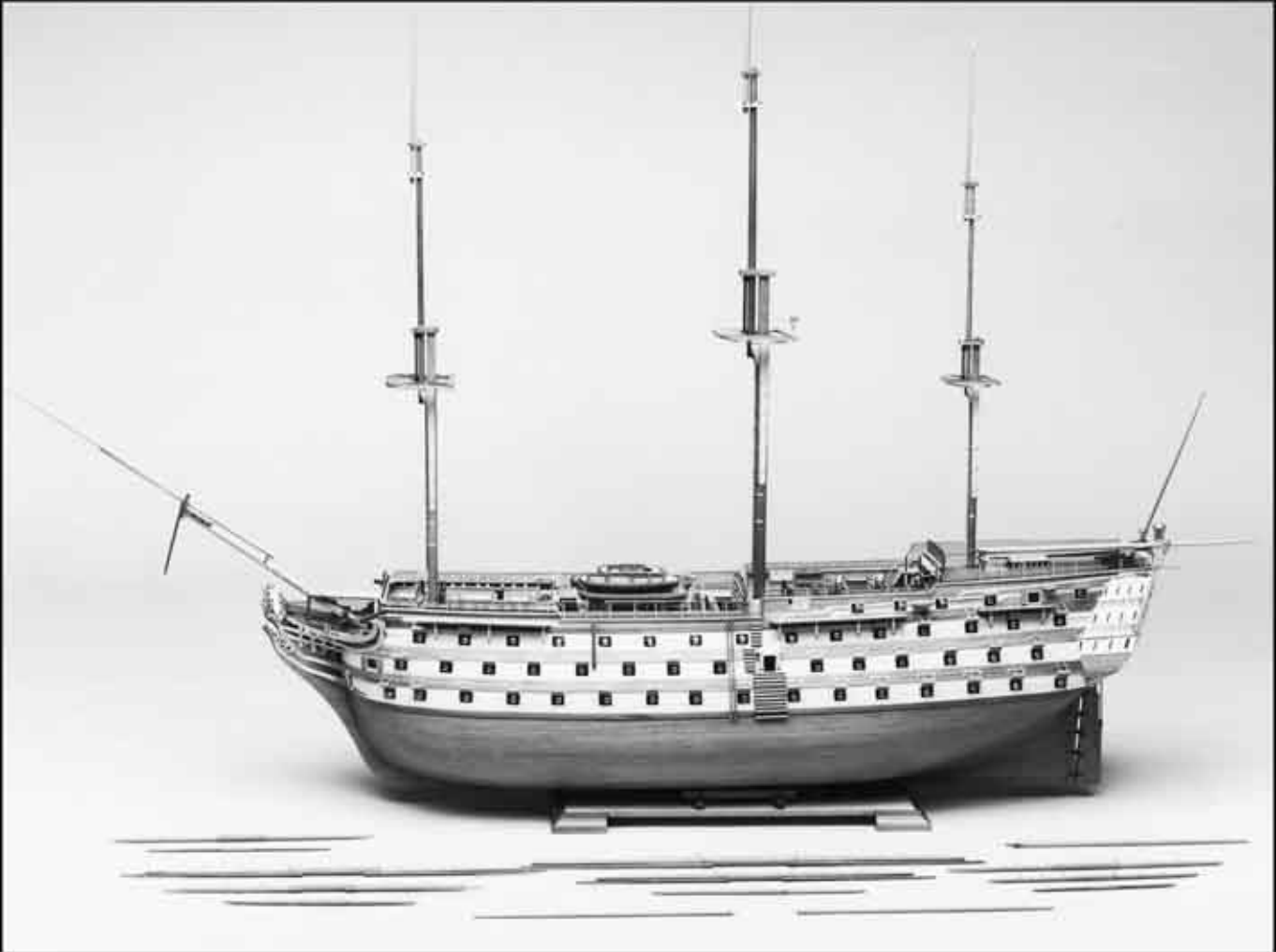
Znij en maak alle wanten en ra's taps van rondhout volgens de afmetingen van Blad N. 5.

Plaats de uiteinde oogvijzen en maak de paarden met 0,50 mm touw, zie tekening P.48-49. Plaats alle blokken en oogvijzen D, en volg nauwkeurig Blad N. 5-6-7 met de beschrijving van het staande en lopende tuigage.

Alle wanten worden in staande positie geplaatst zonder zeilen.

Als men zeilen wil plaatsen (bestelnummer N. 34025) worden de sets en de instructies bijgeleverd in de zeilenset welke verkrijgbaar is in iedere goede modelbouwwinkel.

Blad N. 8 bevat de zeilmontage instructies.



FASE 34

La Tavola 6 rappresenta la vista in fianco del modello con le manovre dormienti disegnate seguendo lo schema riportato in basso a sinistra.

Tale schema, che vi sarà di grande aiuto nella identificazione dei materiali occorrenti per la realizzazione delle varie manovre, va così letto:

A: Bozzello mm. 3 - 1 foro

B: Bozzello mm. 5 - 1 foro

C: Bozzello mm. 5 - 2 fori

D: Bozzello mm. 7 - 3 fori

E: Canapa ø mm. 0,25

F: Canapa ø mm. 0,50

G: Canapa ø mm. 1

H: Canapa ø mm. 1,25

In alto è disegnata la pianta schematica che riporta i punti (numerati con lo stesso numero della manovra) di fissaggio delle manovre correnti alle cavigliere.

Prima di passare alle fasi successive, riteniamo utile darvi alcuni consigli di carattere generale relativi al montaggio delle manovre.

Le legature effettuate vanno sempre fissate con una goccia di colla: ciò eviterà antiestetici allentamenti a lavoro ultimato.

I capi delle manovre, per poter essere facilmente infilati nei fori dei bozzelli, vanno irrigiditi mediante una goccia di colla.

STEP 34

The Sheet N. 6 shows the side view of the model with

standing & running rigging draw following the down left side schematic:

A: Single 3 mm block

B: Single 5 mm block

C: Double 5 mm block

D: 3 eye 7 mm block

E: 0,25 mm rope

F: 0,50 mm rope

G: 1 mm rope

H: 1,25 mm rope

On the top of the sheet the rigging plan is illustrated with the belaying points (same number of the relative rigging) & the bowsprit for an easier work.

Attention: each knot must be secured with a drop of glue to avoid loosen problems. The end of the rope length must be hardened with some glue for better inserting into the small holes of 1 mm or less.

34. ARBEITSSCHRITT

Die Tafel 6 zeigt eine Seitenansicht des Modells mit stehendem Tauwerk, dass gemäss dem Schema links unten gezeichnet ist.

Dieses Schema wird Ihnen bei der Auswahl der verschiedenen Materialien für die Fertigung des unterschiedlichen Tauwerks von grosser Hilfe sein und ist auf folgende Weise zu lesen:

A: Blöcke, einfach mm. 3

B: Blöcke, einfach mm. 5

C: Blöcke, doppelt mm. 5

D: Blöcke, dreifach mm. 7

E: Takelgarn ø mm. 0,25

F: Takelgarn ø mm. 0,50

G: Takelgarn ø mm. 1

H: Takelgarn ø mm. 1,25

Der schematische Grundriss oben zeigt die Punkte (welche genauso numeriert sind, wie das Tauwerk), an denen die laufenden Taue an den Nagelbanken befestigt werden müssen.

Bevor wir zum nächsten Arbeitsschritt übergehen, möchten wir Ihnen einige allgemeine Ratschläge in Bezug auf die Montage des Tauwerks geben.

Die Knoten müssen immer mit einem Tropfen Kleber verklebt werden: damit wird vermieden, dass diese nach Fertigstellung des Modells aufgehen.

Die Tauenden sollten, damit Sie leichter durch die Löcher der Kloben gezogen werden können, mit einem Tropfen Kleber gehärtet werden.

ETAPE 34:

Le Plan N. 6 montre la vue de côté du modèle avec le gréement courant et les gréement dormant avec les indications concernant chaque élément du gréement.

A: Poulie simple 3 mm

B: Poulie simple 5 mm

C: Poulie double 5 mm

D: Poulie triple 7 mm

E: Fil ø 0,25 mm

F: Fil ø 0,50 mm

G: Fil ø 1 mm

H: Fil ø 1,25 mm

Sur le haut du plan de gréement est dessiné l'emplacement des cabillots retenant les cordages (portant les mêmes numéros que le gréement) ainsi que le mât de beaupré pour une bonne compréhension.

Attention: Chaque noeud être sécurisé avec une goutte de cyano. L'extrémité de chaque cordage doit être durci avec de la colle cyano pour faciliter le passage dans les trous ø 1 mm et moins.

STAP 34

I het Blad N. 6 toont het zijaanzicht van het model met staande en lopend touwwerk volgens het onder linkse schema;

A: enkele 3 mm katrolblok

B: enkele 5 mm katrolblok

C: dubbele 5 mm katrolblok

D: 3 ogig 7mm slagblok

E: 0,25 mm touw

F: 0,50 mm touw

G: 1,00 mm touw

H: 1,25 mm touw

Op de bovenkant van het blad zijn de belegpunten geïllustreerd (zelfde nummering als het touwwerk) en de boegspriet voor het werk simpeler te maken.

OPGELET: iedere knop moet beveiligd worden met een druppel lijm om loskomen te voorkomen. Het uiteinde van het touw dient te worden verhard zodat deze beter door de 1mm gaten kan gestoken worden.

FASE 35

Il montaggio delle manovre deve iniziare da quelle dormienti. Tali manovre, che sulla Tavola 6 sono prive di numerazione, saranno eseguite con maggior facilità,

seguido i particolari P. 50-51-52-53-54 e 55.

P. 50. Il disegno rappresenta una landa ed il collegamento tra le due bigotte.

La Foto 33 illustra come autocostruirsi gli stroppi e gli anelli di collegamento, tutti della stessa misura.

P. 51. A questo punto è opportuno realizzare le sartie H collegando la bigotta superiore alla canapa da 1 mm. e bloccandola come indicato nel particolare P. 51.

Le sartie degli alberi maggiori, passano attraverso il buco del gatto della coffa, girano attorno al colombiere dell'albero stesso e scendono verso lo scafo, come illustrato nei particolari P. 51-52.

Collegate la bigotta della sartia H a quella della landa effettuando la legatura I con canapa da mm. 0,25, come indicato nel particolare P. 50.

Una volta tese le sartie, con la legatura I effettuare la legatura L sul colombiere, come illustrato nel particolare P. 52.

Poichè, grazie alla legatura I le sartie H devono risultare ben tese, è necessario procedere al loro montaggio alternativamente sul lato destro e su quello sinistro dello scafo, controllando che l'albero rimanga sempre perfettamente perpendicolare.

Seguendo il sistema appena descritto procedete al montaggio di tutte le sartie degli alberi maggiori.

STEP 35

We will start from the standing riggings, described on the Sheet N. 6 without number & in full described on the drawings P. 50, 51, 52, 53, 54, 55 of this handbook.

P. 50. It shows a chain plate & the pair of dead-eyes with the rigging. The Photo 33 shows how to self made the strops & the rings of the same sizes.

P. 51. The assembling of the shrouds H is made connecting the upper dead-eye to the 1 mm rope & securing as shown on the drawing P. 51.

The upper mast shrouds cross the top opening & go down as illustrated in the drawings P. 51-52.

The drawing P. 50 shows how to tie the dead-eye to the chain plate with 0,25 mm rope.

For a correct assembly of the shrouds, tie each rope one each side & check the perpendicularity of the masts. The P. 52 sketch shows the rigging I & L.

35. ARBEITSSCHRITT

Zunächst wird das stehende Tauwerk angebracht. Dieses Tauwerk, das auf der Tafel 6 nicht numeriert ist, kann leichter angebracht werden, wenn dem man den Einzelteilen P. 50-51-52-53-54 und 55 folgt.

P. 50 Die Zeichnung zeigt ein Rüsteisen und die Verbindung zwischen den beiden Spreizhölzern.

Das Bild 33 erläutert, wie man die Stroppen und Verbindungsringe alle in der gleichen Grösse anfertigt.

P. 51 Jetzt sollten die Wanten H angefertigt werden, indem man das obere Spreizholz mit dem 1 mm Hanfseil verbindet und diese wie in P. 51 gezeigt, blockiert.

Die Wanten der Hauptmasten laufen, wie in P. 1-52 gezeigt, durch das Loch des Mastkorbs, winden sich um die Topp des Mast und gehen runter zum Rumpf.

Verbinden Sie das Spreizholz der Wanten H mit dem

Rüsteisen und wenden Sie dabei mit dem 0,25 mm Hanfseil den Knoten I an, wie in P. 50 gezeigt. Nachdem Sie die Wanten straff gezogen haben, führen Sie, wie in P. 52 gezeigt mit dem Knoten I den Knoten L auf der Topp aus. Da die Wanten H aufgrund des Knoten I sehr gestrafft sein müssen, müssen diese wechselseitig auf der rechten und linken Seite des Rumpfs angebracht werden. Dabei müssen Sie darauf achten, dass der Mast immer rechtwinklig bleibt. Nach diesem System montieren Sie alle Wanten der Grossmasten.

ETAPE 35:

Il faut commencer par le gréement dormant, décrit sur le Plan N. 6 sans numéros et suivant les détails des dessins P. 50-51-52-53-54-55.

P. 50: Montre les ferrures de cap de mouton et la paire de caps de mouton avec le gréement.

La Photo 33 montre comment réaliser la ferrure et l'attache toujours à la même taille.

P. 51: Le montage des haubans est réalisé en fixant le filin $\varnothing$ 1 mm sur le cap de mouton supérieur et attaché sur le mât suivant le détail P. 51.

Les haubans du mât supérieur passent à travers les trous sur la hune suivant les indications des détails P. 51-52.

Le dessin P. 50 montre comment attacher les caps de mouton sur les ferrures avec le fil $\varnothing$ 0,25 mm.

Pour un assemblage correct des haubans attacher chaque haubans un à la fois de chaque côté en vérifiant la perpendicularité des mâts.

Le détail P. 52 montre le gréement H et L.

STAP 35

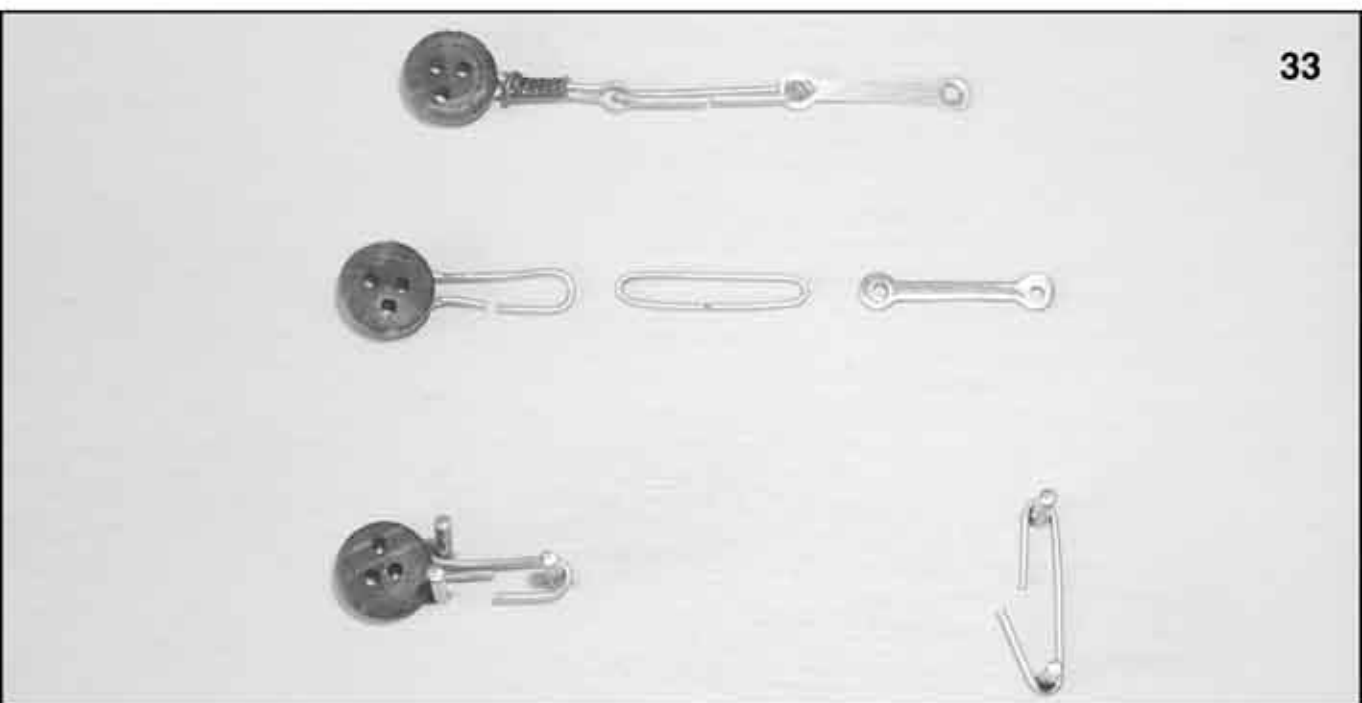
We starten van het staande touwwerk, beschreven op Blad N. 6 zonder nummer en in voole beschrijving op de tekeningen P. 50-51-52-53-54-55 van dit handboek.

P. 50. Toont de kettingplaat en het paar slagblokken met de touwwerk.

De Foto 33 toont hoe men zelf de stroppen en de ringen met dezelfde afmetingen kan maken.

P. 51. Toont de montage van de kraaiennest H is gemaakt door de bovenste slagblok te verbinden met het 1mm touw en te beveiligen zoals op tekening P. 51. De bovenste mast stut kruist de top opening en gaat naar beneden zoals afgebeeld in de tekening P. 51-52. De tekening P. 50 toont hoe men het slagblok aan de kettingplaat moet vastbinden met 0,25 mm touw. Voor een correcte montage van de stutlijnen, bind ieder touw langs iedere zijde van de mast en controleer de haaksheid van de mast op het dek.

P. 52 toont het touwwerk I en L.



FASE 36

P. 52. Preparare il piede delle sartie degli alberi mediani, utilizzando le bigotte B (mm. 5) e spezzoni di canapa da mm. 1.

Infilare la canapa nei fori laterali delle coffe, preparati in precedenza, e fissarla alle sartie degli alberi maggiori, ad una distanza dalla base della coffa che sarà di circa 34 mm. per l'albero di trinchetto, 36 mm. per l'albero di maestra e 32 mm. per quello di mezzana.

Per tenere allineate le sartie è necessario applicare il listello da 1,5x1,5 mm. come indicato nel particolare P. 52.

Con il sistema già utilizzato per la realizzazione delle sartie degli alberi maggiori, procedete al montaggio di quelle degli alberi mediani.

Per tale realizzazione vanno usate le bigotte B da 5 mm. e la canapa da 1 mm.

Il particolare P. 53 mostra la legatura delle sartie al co-lombiere dell'albero mediano.

P. 53. La realizzazione delle sartie degli alberi superiori, illustrata in questo particolare, è estremamente semplice: utilizzando canapa da mm. 0,50 basterà legarla alle sartie degli alberi mediani, farla passare

nei fori praticati nelle traverse e legarle infine agli alberi superiori tenendo le seguenti distanze dalle crocette: 130 mm. per l'albero di trinchetto, 168 mm. per l'albero di maestra e 113 mm. per quello di mezzana. Per completare le sartie non resta che applicare le griselle che andranno realizzate utilizzando canapa da 0,25 mm.

Seguendo le indicazioni riportate nel particolare P. 54, annodate gli spezzoni di canapa in modo da ottenere una serie di file distanti fra loro circa 5 mm.

E' conveniente iniziare dalla fila inferiore ed evitare di tendere la canapa per non deformare le sartie.

STEP 36

P. 52. Assemble the shroud foot of the upper masts using 5 mm dead-eyes B & some 1 mm rope length. Drill the 1 mm holes into the top sides & insert the rope. Tie the end of the rope to the upper part of the main mast shrouds.

The distance from the top is: fore 34 mm, main 36 mm, mizzen 32 mm.

To align the shrouds use a 1,5x1,5 mm strip as shown on the drawing P. 52.

Assemble the middle shrouds as made for the lower shrouds & use 5 mm dead-eyes B & 1 mm rope.

Details of this work are illustrated in P. 53.

P. 53. This sketch shows the assembly of the upper shrouds made with simple riggings from cross-trees to the masts, with 0,50 mm rope.

The distances of the fastening point from the cross-trees are: 130 mm fore, 168 mm main, 113 mm mizzen. To finish the shrouds we have to tie the ratlines, made with 0,25 mm rope.

The P. 54 shows this work of the ratlines, 5 mm distance one to the other.

The start is from the bottom of the shrouds, taking care not to twist the shroud line.

36. ARBEITSSCHRITT

P. 52 Mit dem Spreizholz B (5 mm) und Stücken von 1 mm Hanfseil bereiten Sie den Fuss der Wanten der Vordermasten vor.

Ziehen Sie das Hanfseil durch die seitlichen Löcher der vorher angefertigten Mastkörbe und befestigen Sie dieses mit einem Abstand von ca. 34 mm für den Fockmast, 36 mm für den Grossmast und 32 mm für den Besanmast vom Fuss des Mastkorbs entfernt, an den Wanten der Grossmasten.

Um die Wanten ausgerichtet zu halten, sollte, wie in P. 52 gezeigt, eine 1,5x1,5 mm Holzleiste angebracht werden.

Mit dem bereits für die Wanten der Grossmasten angewandten System, montieren Sie auch die Wanten der Vordermasten.

Hierzu verwenden Sie das 5 mm Spreizholz B und das 1 mm Hanfseil.

P. 53 zeigt das Knoten der Wanten am Topp des Vordermasten.

P. 53 Die Anfertigung der Wanten der oberen Masten, welche hier dargestellt wird, ist sehr einfach: es reicht aus das 0,50 mm Hanfseil an den Wanten der Vordermasten festzuknoten, es durch die in den Querbalken angebrachten Löcher zu ziehen und es

schliesslich an den oberen Masten festzuknoten und dabei die folgenden Abstände von den Kreuzen einzuhalten: 130 mm für den Fockmast, 168 mm für den Grossmast und 113 mm für den Besanmast.

Zur Fertigstellung der Wanten müssen jetzt nur noch die Webeleinen angebracht werden, welche mit dem 0,25 mm Hanfseil angefertigt werden.

Gemäss der in P. 54 aufgeführten Anweisungen, verknoten Sie Hanfseilstückchen so, dass sie mehrere Reihen bilden, die untereinander einen Abstand von 5 mm haben.

Sie sollten mit der untersten Reihe beginnen und vermeiden, das Hanfseil zu dehnen, damit die Wanten nicht aus der Form geraten.

ETAPE 36:

P. 52: Monter sur les pieds de haubans du mât supérieur avec les caps de mouton $\varnothing$ 5 mm B et le fil de gréement $\varnothing$ 1 mm. Percer les trous $\varnothing$ 1 mm sur les côtés des hunes et enfiler le cordage. Ligaturer l'extrémité du cordage sur le haut des haubans du mât inférieur.

Les distances à partir de la hune sont: mât de misaine 34 mm, grand mât 36 mm, mât d'artimon 32 mm.

Pour aligner les haubans, utiliser les baguettes 1,5x1,5 mm comme indiqué sur le dessin P. 52.

P. 53: Le détail montre le montage des haubans supérieurs. Ce dessin montre le détail du montage des haubans supérieurs réalisés simplement avec du fil $\varnothing$ 0,50 mm entre les traverses et le mât. Les distances pour la fixation à partir des traverses sont les suivantes: 130 mm mât de misaine; 168 mm grand mât; 113 mm mât d'artimon. Pour terminer les haubans, il faut nouer les enfléchures réalisées avec du fil $\varnothing$ 0,25 mm suivant les indications du détail P. 54, en les espaçant de 5 mm.

Débuter par le bas des haubans, en prenant la précaution de ne pas tordre chacun des fils de hauban.

STAP 36

P. 52. Monteer de stutvoet van de bovenste masten door gebruik te maken van 5 mm slagblokken B en wal 1 mm touw.

Boor 1 mm gaten in de bovenkant zijanten en bevestig het touw. Bind het touwuiteinde aan het bovenste stuk van de hoofdmast.

De afstand van de top is; voor 34 mm, midden 36 mm, achter 32 mm.

Voor de stutten te richten gebruik een 1,5x1,5 mm strip zoals aangetoond op tekening P. 52.

Monteer de middelste stutten zoals de onderste en gebruik 5 mm slagblokken B en 1 mm touw.

Details van dit werk worden geïllustreerd in P. 53.

P. 53. Deze tekening toont de montage van de bovenste stutten gemaakt met een simpel touwwerk van de kruisbomen naar de mast met 0,50 mm touw.

De afstanden van de mastmaakpunten van de kruisbomen is: 130 mm voor, 168 mm hoofd, 113 mm achter.

Om de stutten af te werken moeten we de tatlijnen binden, gemaakt van 0,25 mm touw.

De afbeelding P. 54 toont dit werk, 5 mm van elkaar. Men start aan de onderkant en zorgt ervoor dat de lijnen zich niet gaan verdraaien.

FASE 37

P. 55. Il particolare mostra la partenza degli stragli degli alberi maggiori. Per la loro realizzazione va utilizzata la canapa da mm. 1,25 che, passando attraverso il buco del gatto della coffa, girano attorno al colombiere e terminano sull'albero di bompresso tramite i bozzelli da mm. 7.

Nel caso degli stragli degli alberi di trinchetto e di maestra, dove la canapa è doppia, andranno effettuate le legature O.

I due stragli di mezzana, terminano nei due occhielli sistemati alla base dell'albero di maestra.

Applicate le restanti manovre dormienti tra gli alberi, utilizzando il materiale illustrato nella tabella in basso a sinistra.

STEP 37

The drawing **P. 55** shows the starting points of the main stays, built with 1,25 mm rope. The riggings go up thru the top hole & down to the bowsprit with the help of the 7 mm blocks.

The fore & main stays are made with double rope & tied with O system. The mizzen stays are made fast on the pair of eye-lets of the main mast.

Place all the other standing riggings following the list printed in the left corner.

37. ARBEITSSCHRITT

P. 55 Diese Detailansicht zeigt den Beginn der Stagen der Grossmasten. Zu ihrer Anfertigung verwendet man das 1,25 mm Hanfseil, das durch das Loch im Mastkorb läuft, sich um die Topp windet und zwischen den 7 mm Kloben auf dem Bugspruit endet.

Bei den Stagen des Fock- und Grossmasten, bei denen das Hanfseil doppelt ist, müssen die O Knoten angebracht werden.

Die beiden Stagen des Besanmasten enden in den beiden, am Fuss des Grossmastes angebrachten Ösen.

Setzen Sie die verbleibenden stehenden Tauwerke zwischen die Masten und verwenden Sie hierfür das in der Tabelle rechts unten aufgeführte Material.

ETAPE 37:

P. 55: Le dessin montre le point de départ de l'étai principal, réalisé avec le cordage $\varnothing$ 1,25 mm. Le gréement débute à partir du trou supérieur de la hune et se fixe sur le mât de beaupré à l'aide des poulies $\varnothing$ 7 mm. Les étais du grand mât et l'étai de misaine sont réalisés en double cordage et reliés entre eux avec les fils O. Les haubans du mât d'artimon sont fixés sur le grand mât avec des pitons. Installer ensuite toutes les autres parties du gréement dormant suivant la liste imprimée dans le coin gauche.

STAP 37

De tekening **P. 55** toont de startpunten van de hoofd verbindingspunten, gebouwd met 1,25 mm touw. Het touwwerk gaat door het bovenste gat en naar beneden naar de boegspruit met de hulp van de 7 mm katrollen. De voor en midden verbindingsstukken worden gemaakt van dubbel touw en gebonden met een O systeem.

De achterste verbindingsstukken worden snel vast gemaakt aan het paar oogvijzen op de hoofdmast. Plaats al de volgende staande touwwerken volgens de lijst gedrukt in de linker hoek.

FASE 38

Prima di iniziare il montaggio delle manovre correnti (numerate), sarà opportuno bloccare agli alberi, tutti i pennoni nelle posizioni indicate sulla Tavola 7.

Effettuare le trozze di trinchetto N. 13 -14, quelle di maestra N. 15 -16 e quelle di mezzana N. 21 - 22 come indicato nel particolare P. 56.

Le trozze dei pennoni superiori, saranno effettuate come da particolare P. 57, seguendo lo schema dei materiali. Tutte le trozze finiranno alle cavigliere.

STEP 38

Before starting with the numbered running riggings it is advisable to fasten the yards to the masts in the position indicated on the Sheet N. 7. The P. 56 shows the parrals N. 13 -14 -15 -16 -21 -22.

The P. 57 shows the upper yard parrals & the relative rope will be made fast to the belaying point racks.

38. ARBEITSSCHRITT

Bevor man mit dem Anbringen des laufenden Tauwerk (numeriert) beginnt, sollten die Masten und alle Rahen in der auf Tafel 7 gezeigten Position blockiert werden. Fertigen Sie die Racken der Fockmasten Nr. 13 - 14, die des Grossmastes Nr. 15 - 16 und die der Besanmasten Nr. 21 - 22, wie in P. 56 gezeigt, an.

Die Racken der oberen Rah werden wie in P. 57 gezeigt, gemäss der Materialaufstellung, angebracht. Alle Racken enden in den Nagelbänken.

ETAPE 38:

Avant de débiter la pose du gréement courant, la pose des cordages de manoeuvre, il est nécessaire de monter toutes les vergues en place comme indiqué sur le Plan N. 7. Le détail P. 56 montre les systèmes de palans et poulies pour la fixation des vergues N. 13 - 14 - 15 - 16 - 21 - 22.

Le détail P. 57 montre le palan pour le montage des vergues supérieures avec la position des manoeuvres sur le râtelier de cordage.

STAP 38

Vooraleer te starten met het lopende touwwerk is het raadzaam de wanten vast te maken aan de masten in de positie aangegeven op Blad N. 7.

De tekening P. 56 toont de parrals N. 13 - 14 - 15 - 16 - 21 - 22.

De afbeelding P. 57 toont de bovenste wantparrals en het gebruikte touw word vastgemaakt op de belegrekken.

FASE 39

Le manovre correnti (numerate) saranno fissate allo scafo come illustra il particolare P. 58, nei punti indicati nella vista in pianta sulla Tavola 6.

P. 59. Illustra il sistema da usare per realizzare gli amantigli dei pennoni N. 13 - 14 ecc.

P. 60. Illustra il sistema di esecuzione dei bracci N. 17-

18 ecc., partendo dagli stragli.

P. 61. Il disegno rappresenta il montaggio delle bandiere sulle rispettive manovre, fissate con alcune gocce di cianoacrilico.

P. 62. Illustra il sistema di esecuzione dei paranchi di trinchetto e maestra.

STEP 39

The running riggings are fastened to the deck as shown on the P. 58, in the points marked on the plan, Sheet N. 6.

P. 59. It shows the lifts riggings N. 13 - 14 etc..

P. 60. It shows the brace riggings N. 17 - 18 etc. from the stays.

P. 61. It shows the flag assembly & their riggings; the flags are fixed with small glue drops.

P. 62. It shows the building of the fore & main parrels.

39. ARBEITSSCHRITT

Das laufende Tauwerk (numeriert) wird, wie in P. 58 gezeigt, an den in der Ansicht auf Tafel 6 angegebenen Punkten am Schiffsrumpf festgemacht.

P. 59 Erläutert die Art und Weise, in der die Toppwanten der Rah Nr. 13.14 usw. anzufertigen sind.

P. 60 Zeigt die Art und Weise, in der die Arme Nr. 17-18 usw. beginnend bei den Stagen, anzufertigen sind.

P. 61 Die Zeichnung zeigt das Anbringen der Fahnen auf das entsprechenden Tauwerk, welche mit ein paar Tropfen Sofortkleber festgeklebt werden.

P. 62 Zeigt die Anfertigung der Flaschenzüge für die Focksegel und das Hauptsegel.

ETAPE 39:

Le gréement courant est fixé sur le pont comme indiqué sur le détail P. 58, aux endroits indiqués sur le plan feuillet N. 6.

P. 59: Montre les gréements N. 13 - 14 etc...

P. 60: Montre les gréements des vergues N. 17 - 18 sur les étais.

P. 61: Montre l'assemblage des pavillons et leurs gréements. Les pavillons sont fixés avec une petite goutte de colle.

P. 62: Montre le montage du palan de misaine et du grand mât.

STAP 39

Het lopende touwwerk wordt vastgemaakt op het dek als aangeduid op P. 58 op de punten gemarkeerd op het plan, Blad N. 6.

P. 59. Toont het hijstouwwerk N. 13 - 14-enz...

P. 60. Toont de steuntouwwerk N. 17 - 18-enz... van de wanten.

P. 61. Toont de vlagmontage en het touwwerk; de vlaggen worden bevestigd door kleine druppels lijm.

P. 62. Toont de bouw van de voor en hoofdparrels.

FASE 40

P. 63. Ricavate, dal listello in noce da mm. 3x3 mm i quattro bracci mobili per le gru delle scialuppe.

Realizzate, con il nastro di ottone da mm. 0,5x2,5, i cavallotti di ancoraggio A; praticate sugli stessi i fori $\varnothing$ mm. 1 per il passaggio dei perni C (filo ottone $\varnothing$ mm. 1) e applicate gli occhielli B.

Realizzate quindi le manovre con canapa $\varnothing$ mm. 0,75, come indicato sulla vista in fianco Tavola 4 e P. 64.

P. 65. Aste di scopamare. Dalla lastrina fotoincisa (Tavola 5), staccare gli elementi S e applicarli ai parassartie di maestra con cianoacrilato. Ai tondini precedentemente preparati, praticare un foro $\varnothing$ mm. 0,7 e incollare il gancio A ricavato dal filo di ottone $\varnothing$ mm. 1. (Tavola 4).

STEP 40

Cut from 3x3 mm walnut strip the four arms of the life boat davits.

Build the stiffenings A from 0,5x2,5 mm brass sheet & drill the 1 mm holes for the pins C, (1 mm brass wire) & fix the eye-lets B. See drawing N. 64.

Make the riggings with 0,75 mm rope, see side view, Sheet N. 4.

Drawing 65. Outher yard extensions; the supports are included on the photo-engraved brass sheet.

Please remove these parts S with a pair of shissors & fix the supports on the fore & main channels with instant glue. Place the hook A (1 mm brass wire) into a hole drilled into the dowel ends.

40. ARBEITSSCHRITT

P. 63 Fertigen Sie aus der 3x3 mm Nussholzleiste die vier beweglichen Arme für die Kräne der Schaluppen. Fertigen Sie mit dem 0,5x2,5 mm Messingband die Ankerbolzen A, bringen Sie daran 1 mm $\varnothing$ Löcher für die Stifte C (Messingdraht 1 mm $\varnothing$) an setzen Sie die Ösen B ein.

Fertigen Sie dann mit dem 0,75 $\varnothing$ mm Durchmesser Hanfseil, wie in der Seitenansicht auf der Tafel 4 und im P. 64 gezeigt, das Tauwerk an.

P. 65 Stagesegelspiere. Lösen Sie aus der Photogravuren (Tafel 5) die Teile S und kleben Sie diese mit Sofortkleber an die Püttings des Grossmastes an. In die vorher bereitgelegten Rundhölzer bringen Sie Löcher von 0,7 mm $\varnothing$ an und kleben Sie den Haken A an, welchen Sie vorab aus dem 1 mm $\varnothing$ Messingdraht gefertigt haben (Tafel 4).

ETAPE 40:

P. 63: Réaliser les 4 bras des bossoires de barque avec le longeron noyer 3x3 mm.

Réaliser les renforts A avec le laiton 0,5x2,5 mm et percer un trou $\varnothing$ 1 mm pour les tenons C ($\varnothing$ 1 mm fil -laiton) et fixer les pitons B. Voir dessin N. 64.

Réaliser le gréement avec le fil $\varnothing$ 0,75 mm, voir vue de côté, Plan N. 4.

P. 65: Bout dehors de vergues, les supports se trouvant sur la plaquette photo-découpée. Oter des pièces S avec une paire de ciseaux et fixer les supports sur les haubans de misaine et du grand mât avec de la colle.

Placer le crochet A ($\varnothing$ 1 mm fil laiton) dans le trou percé à l'extrémité de la baguette ronde.

STAP 40

P. 63. Snij van 3x3 mm walnoten strip de vier armen voor de reddingsboot davits. Bouw de verstevigingen A van 0,5x2,5 mm koper plaat en boor 1mm gaten voor de pinnen C (1mm koper draad) en bevestig de

oogvijzen B, zie tekening N. 64.

Maak het touwwerk met 0,75 mm touw, zie zijaanzicht Blad N. 4.

Tekening N. 65. Buitenste ra verlengingen; de steunen zitten op de fotogeetste plaat.

Verwijder deze stukken S met een schaar en plaats de steunen op de voor en hoofd kanalen met secondenlijm. Plaats de haak A (1 mm koper draad) in een geboord gat op de rondhout uiteindes.

FASE 41

Montaggio delle ancore. Incollare sullo scafo a prua (Tavola 4) i supporti delle ancore P. 24 ricavandoli da un listello 2x8 mm e da un blocchetto 8x8x13 mm. (P. 66). Dopo aver sagomato con una lima i ceppi, dipingerli di nero; effettuate le legature come nella Tavola 7, utilizzando spezzoni di canapa da 0,75. (disegno P. 67). Infilare le ancore nei ceppi e fissate gli anelli in ottoni. Le ancore andranno quindi fissate allo scafo con canapa da mm. 0,75.

Le due ancore anteriori saranno sostenute da una manovra che, passando per i fori ricavati nelle gru di capone finiranno sui bittoni a prua.

STEP 41

Anchor assembly. Place the anchor supports P. 24 (Sheet N. 4) cut from 2x8 mm strip & with a small 8x8x13 mm block (P. 66). Model with a file the stocks, paint black & tie the 0,75 mm rope as illustrated on the drawing N. 67. Place the stocks on the anchors & apply the upper ring. Tie the anchors with 0,75 mm rope following the rigging of the drawing N. 42.

41. ARBEITSSCHRITT

Das Anbringen der Anker. Kleben Sie die Ankerhalter

P. 24, welche Sie aus einer 2x8 mm Holzleiste und einem 8x8x13 mm Block fertigen, an den Bug des Schiffsrumpfs (Tafel 4) (P.66).

Nachdem Sie den Block mit der Feile bearbeitet haben, lackieren Sie ihn schwarz. Knoten Sie die 0,75 mm Hanfseilstückchen, wie auf der Tafel 7 gezeigt. (Zeichnung P. 67).

Bringen Sie die Anker an den Blöcken an und fixieren Sie die Messingringe. Die Anker werden danach mit dem 0,75 mm Hanfseil am Schiffsrumpf befestigt.

Die beiden vorderen Anker werden von Tauwerk gehalten, dass durch Löcher in den Kranbalken läuft und auf dem Poller am Bug endet.

ETAPE 41:

Montages des ancrs: Installer les supports d'ancres P. 24 (Plan N. 4) découpés dans le baguette 2x8 mm et de bloc 8x8x13 mm (P. 66).

Façonner à la lime le jas, et ligaturer avec du fil ø 0,75 mm comme indiqué sur le dessin N. 67. Installer les jas sur l'ancre et monter l'anneau. Attacher les ancrs avec du cordage ø 0,75 mm suivant les indications du dessin N. 42.

STAP 41

Anker montage. Plaats de ankersteunen P. 24 (Blad N. 4) gesneden van 2x8 mm strip met een kleine blok 8x8x13 mm (P. 66).

Modelleer met een vij de stam, schilder zwart en bind het 0,75 mm touw zoals is afgebeeld op de tekening N. 67.

Plaats de stam op de ankers en bevestig de bovenste ring.

Bind de ankers met 0,75 mm touw volgens het touwwerk op tekening N. 42.

LISTA DEI MATERIALI	MATERIAL LIST	MATERIALLISTE	LISTE DI MATÉRIEL	MATERIALENLIJST	mm.	Quan. Anz. Aan.	Disegno N. Ident N. Nr.
Descrizione	Description	Beschreibung	Description	Beschrijving			
Tav. N. 1 comp. pioppo	Board N. 1 white poplar plywood	Pappelsperrholzplatte Nr. 1	Contreplaqué en peuplier N. 1	Plaat N. 1 wit populierenhout triplex	5x195x600	1	2-10-11
Tav. N. 2 comp. pioppo	Board N. 2 white poplar plywood	Pappelsperrholzplatte Nr. 2	Contreplaqué en peuplier N. 2	Plaat N. 2 wit populierenhout triplex	5x220x590	1	3-8-9
Tav. N. 3 comp. pioppo	Board N. 3 white poplar plywood	Pappelsperrholzplatte Nr. 3	Contreplaqué en peuplier N. 3	Plaat N. 3 wit populierenhout triplex	5x220x750	1	4-5-6-7
Tav. N. 4 comp. pioppo	Board N. 4 white poplar plywood	Pappelsperrholzplatte Nr. 4	Contreplaqué en peuplier N. 4	Plaat N. 4 wit populierenhout triplex	5x170x535	1	1-12-13-20-21
Tav. N. 5 comp. pioppo	Board N. 5 white poplar plywood	Pappelsperrholzplatte Nr. 5	Contreplaqué en peuplier N. 5	Plaat N. 5 wit populierenhout triplex	5x170x840	1	15-16-18-19
Tav. N. 6 comp. noce	Board N. 6 walnut plywood	Nußbausperrholzplatte Nr. 6	Contreplaqué en noyer N. 6	Plaat N. 6 walnoten triplex	6x245x910	1	14-25-31-65-75-85 Timone-Rudder- Ruder-Gouvernail Roer
Tav. N. 7 comp. noce	Board N. 7 walnut plywood	Nußbausperrholzplatte Nr. 7	Contreplaqué en noyer N. 7	Plaat N. 7 walnoten triplex	1,2x175x625	1	Ceppo-Stock-Jas 26-29-30-41-56- 59-60-61-62-P.20
Tav. N. 8 comp. noce	Board N. 8 walnut plywood	Nußbausperrholzplatte Nr. 8	Contreplaqué en noyer N. 8	Plaat N. 8 walnoten triplex	1,2x160x660	1	27-28-33-34
Tav. N. 9 comp. noce	Board N. 9 walnut plywood	Nußbausperrholzplatte Nr. 9	Contreplaqué en noyer N. 9	Plaat N. 9 walnoten triplex	1,2x175x300	1	24-32-44-66-69-76 79-86-89-98-P.10- P.12-P.19-P.22
Tav. N. 10 comp. noce	Board N. 10 walnut plywood	Nußbausperrholzplatte Nr. 10	Contreplaqué en noyer N. 10	Plaat N. 10 walnoten triplex	2x165x420	1	22-43-47-48-49-50 51-52-53-P.1-P.5- P.13
Tav. N. 11 comp. noce	Board N. 11 walnut plywood	Nußbausperrholzplatte Nr. 11	Contreplaqué en noyer N. 11	Plaat N. 11 walnoten triplex	4x145x285	1	35-36-37-38-39-40 42-54-55-58-64-71 81-91-95-P.22
Tav. N. 12 comp. noce	Board N. 12 walnut plywood	Nußbausperrholzplatte Nr. 12	Contreplaqué en noyer N. 12	Plaat N. 12 walnoten triplex	2x135x510	1	45-46-57-67-68-70 72-73-77-78-80-82 83-87-88-90-92-93 96-97-P.3-P.4-P.12 P.21
Tav. N. 13 comp. noce	Board N. 13 walnut plywood	Nußbausperrholzplatte Nr. 13	Contreplaqué en noyer N. 13	Plaat N. 13 walnoten triplex	2x120x275	1	63-74-84-94 4 Scialuppe 4 Life boat 4 Beibot Schaluppe 4 Canot de suivre 4 Reddingsboot
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	1,5x6x900	100	-
Listelli comp. pioppo	White poplar plywood strips	Pappelsperrholz, Leisten	Longerons en peuplier	Liggers populieren buighout	5x10x720	6	-
Profilato	Profile	Profil	Profilé	Profiel	4x4x600	2	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	0,5x3x500	170	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	1x2x600	6	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	1x3x400	2	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	1x4x600	2	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	1x6x900	100	-
Listello	Strip	Leiste	Longeron	Ligger	1,5x1,5x500	1	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	1,5x3x500	9	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	1,5x4x900	12	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	1,5x6x900	4	-
Listello	Strip	Leiste	Longeron	Ligger	2x2x400	1	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	2x4x500	3	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	2x6x500	5	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	2x10x600	2	-
Listello	Strip	Leisten	Longeron	Ligger	3x3x500	1	-
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	4x4x500	2	-

LISTA DEI MATERIALI	MATERIAL LIST	MATERIALISTE	LISTE DI MATÉRIEL	MATERIALENLIJST	mm.	Quan. Anz.
Descrizione	Description	Beschreibung	Description	Beschrijving		Aan.
Listello	Strip	Leiste	Longeron	Ligger	6x6x700	1
Listello	Strip	Leiste	Longeron	Ligger	8x8x500	1
Listelli	Strips	Leisten	Longerons	Liggers	1x5x500	2
Tondino	Dowel	Rundhol	Rond	Rond hout	ø 2x610	1
Tondino	Dowel	Rundhol	Rond	Rond hout	ø 3x490	1
Tondino	Dowel	Rundhol	Rond	Rond hout	ø 3x550	1
Tondino	Dowel	Rundhol	Rond	Rond hout	ø 3x610	1
Tondini	Dowels	Rundholz	Ronds	Rond hout	ø 4x430	2
Tondino	Dowel	Rundhol	Rond	Rond hout	ø 4x540	1
Tondini	Dowels	Rundholz	Ronds	Rond hout	ø 5x500	3
Tondino	Dowel	Rundhol	Rond	Rond hout	ø 6x300	1
Tondino	Dowel	Rundhol	Rond	Rond hout	ø 6x500	1
Tondino	Dowel	Rundhol	Rond	Rond hout	ø 6x610	1
Tondino	Dowel	Rundhol	Rond	Rond hout	ø 8x300	1
Tondini	Dowels	Rundholz	Ronds	Rond hout	ø 8x410	2
Tondino	Dowel	Rundhol	Rond	Rond hout	ø 10x640	1
Tondino	Dowel	Rundhol	Rond	Rond hout	ø 12x450	1
Serie bandiere	Set of flags	Flaggensätze	Serie de drapeaux	Set vlaggen	-	1
Canapa	Rope	Takelgarn	Cordage	Touw	ø 0,50	100 mt
Canapa	Rope	Takelgarn	Cordage	Touw	ø 1	100 mt
Canapa	Rope	Takelgarn	Cordage	Touw	ø 0,25	100 mt
Canapa	Rope	Takelgarn	Cordage	Touw	ø 0,50	10 mt
Canapa	Rope	Takelgarn	Cordage	Touw	ø 1,75	3,5 mt
Bigotte noce	Walnut dead-eyes	Jungfern, Nußbaum	Caps de mouton en noyer	Walnoten slagblokken	ø 5	100
Bigotte noce	Walnut dead-eyes	Jungfern, Nußbaum	Caps de mouton en noyer	Walnoten slagblokken	ø 7	112
Chiodini in ottone	Brass nails	Drahestifte, Messing	Clous en laiton	Nagels	-	300
Rete nera	Black net	Netz schwarz	Filet noire	Zwart net	300x350	1
Ruote timone	Steering wheel	Ruderrad	Roues de gouvernail	Stuurwielen	ø 20	2
Distanziale	Spacer	Distanzscheibe	Entretoise	Afstandstuk	ø 6x8	1
Perno	Pin	Stift	Axe	Pin	ø 2x21	1
Secchielli bosso	Box - wood bucket	Holzeimer	Baquets en bois	Dooshout emmers	ø 5x7	14
Colonne bosso	Box - wood stanchions	Stützen, Buchsbaum	Batayoles en bois	Dooshout paaltjes	ø 5x26	14
Montanti scala DX	Right ladder sides	Treppenholme rechts	Echelles droites	Rechter ladder zijden	2x3x34	7
Montanti scala SX	Left ladder sides	Treppenholme links	Echelles gauches	Linker ladder zijden	2x3x34	7
Listelli triangolari taglio	Lime wood strips	Dreikantleisten, Lindenholz	Baguettes triangul. tilleul	Linde hout strips	5x5x65	2
Cornici portelli	Port frames	Geschützpfertenrahmen	Cadres des sabords	Boeg kaders	-	106
Paioletti	Grating	Grätting	Caillebotis	Roosters	-	130
Bozzelli noce - 1 foro	Walnut blocks - 1 eye	Nußbaum blöcke, einfach	Poulies simple en noyer	Walnoten katrollen - 1 ogig	3/1	70
Bozzelli noce - 1 foro	Walnut blocks - 1 eye	Nußbaum blöcke, einfach	Poulies simple en noyer	Walnoten katrollen - 1 ogig	5/1	70
Caviglie noce	Walnut belaying-pin	Koffienägel, Nußbaum	Cabillots en noyer	Walnoten belegpinnen	8	46
Colonnine noce	Walnut stanchions	Stützen, Nußbaum	Batayoles en noyer	Walnoten paaltjes	12	4
Colonnine noce	Walnut stanchions	Stützen, Nußbaum	Batayoles en noyer	Walnoten paaltjes	6	8
Bozzelli noce - 3 fori	Walnut blocks - 3 eyes	Nußbaum blöcke, dreifach	Poulies triple en noyer	Walnoten blokken - 3 ogig	7/3	28
Bozzelli noce - 2 fori	Walnut blocks - 2 eyes	Nußbaum blöcke, doppelt	Poulies double en noyer	Walnoten blokken - 2 ogig	5/2	11
Ruote noce	Walnut wheel	Rad, Nußbaum	Roues en noyer	Walnoten wielen	-	36
Canne ad incastro	Dummy barrels	Geschützrohre	Demi-cans	Namaaklopen	30	84
Colonne quadre	Square stanchions	Quadratische Stützen	Batayoles carrées	Vierkante paaltjes	4x4	4
Mezzi tondi noce	Walnut half dowels	Halbrundstäbe, Nußbaum	Demi-ronds en noyer	Walnoten half ronde stukken	ø 17x22	2
Campana	Bell	Schiffsglocke	Cloche	Bel	ø 6x8	1
Blocco noce	Walnut block	Block, Nußbaum	Bloc en noyer	Walnoten blok	5x20x20	1
Blocco noce	Walnut block	Block, Nußbaum	Bloc en noyer	Walnoten blok	6x13x27	1

LISTA DEI MATERIALI	MATERIAL LIST	MATERIALISTE	LISTE DI MATÉRIEL	MATERIALENLIJST	mm.	Quan. Anz.
Descrizione	Description	Beschreibung	Description	Beschrijving		Aan.
Ancore	Anchors	Anker	Ancre	Ankers	65	4
Anelli ottone	Brass rings	Ösenringe	Anneaux en laiton	Koperen ringen	ø 8	4
Filo ottone	Brass wire	Messingdraht	Fil en laiton	Koper draad	ø 0,8	7 mt
Nastro rame	Copper strip	Kupferband, hart	Longeron de cuivre	Koper strip	0,5x2	1,2 mt
Cerniere portelli ottone	Brass port hinges	Stückpfortenscharniere	Charnières des sabords en laiton	Koperen boeg scharnieren	-	160
Gocciolatoi piani	Plane drip-moulding	Heckverzierung	Gouttières standard	Gewone druppel motieven	-	32
Gocciolatoi pagoda	Pagoda drip-moulding	Heckverzierung	Gouttières à agrafes	Pagode vormige druppel motieven	-	28
Staffe lande	Clamps	Bügel der Rüsteisen	Lattes des haubans	Klemmen	-	64
Battute	Pintles	Fingerling	Pitons	Pintles	-	160
Cannoni	Barrels	Geschütz	Canons	Lopen	30	18
Perni ottone	Brass pins	Welle, Messing	Axes en laiton	Koperen pinnen	ø 1,5x11	18
Caronade	Carronade	Karonade	Caronades	Carronade	27	2
Occhielli	Eye-lets	Augbolzen	Pitons	Oogvijzen	ø 1,8x8	240
Occhielli	Eye-lets	Augbolzen	Pitons	Oogvijzen	ø 3x12	60
Occhielli ottone	Brass eye-lets	Augbolzen	Pitons en laiton	Koperen oogvijzen	25	44
Tortiglione	Rolled wire	Messingdraht	Fil en laiton	Gerolde draad	ø 1x110	1
Tortiglione	Rolled wire	Messingdraht	Fil en laiton	Gerolde draad	ø 2x50	1
Calice	Cups	Ornamente	Ornement	Kom	-	1
Rosetta	Rose	Rosette	Ornement	Rozet	-	1
Base media	Medium base	Laternenfuß, Mittel	Pied de lanterne	Medium basis	-	1
Cono rosso grande	Red large cone	Große Laternenglas	Corp de lanterne	Grote rode conus	-	1
Cappello grande	Large cap	Große Laternenkopf	Dessus de lanterne	Grote kap	-	1
Tortiglione	Rolled wire	Messingdraht	Fil en laiton	Gerolde draad	ø 1x290	1
Tortiglioni	Rolled wire	Messingdraht	Fil en laiton	Gerolde draad	ø 2x50	3
Calici	Cups	Ornamente	Ornements	Kommen	-	3
Basi piccole	Small bases	Laternenfuß,	Pieds de lanterne	Kleine bassisen	-	3
Coni rossi piccoli	Red small cones	Kleine Laternenglas	Corps de lanterne	Rode smalle konussen	-	3
Cappelli piccoli	Small caps	Kleine Laternenkopf	Dessus de lanterne	Smalle kleine kappen	-	3
Supporti parasartie	Channel support	Rüstbrettstützen	Supports de porte-haubans	Kanaal steunen	-	18
Anelli ottone	Brass rings	Ösenringe	Anneaux en laiton	Koperen ringen	ø 3	10
Cerniere	Hinges	Scharniere	Charnières	Scharnieren	0,3x2x10	8
Ponticelli	Triggers guards	Kleine Brücke	Petites agrafes	Trekker beschermingen	-	36
Catena	Chain	Ankerketten	Chaîne	Ketting	500	1
Cerniere timone	Rudder hinges	Ruderscharniere, Messing	Charnières de gouvernail	Roer scharnieren	-	10
Perni cerniere timone	Pin rudder hinges	Wellen für Ruderscharniere	Axes des charnières	Roerscharnier pinnen	-	5
Supporti ad U	U supports	U Halterung	Supports en U	U steunen	-	4
Tavola laser-incisa	Laser engraved sheet	Laser eingeschnitten	Planche laser-gravée	Laser ingesneden plank	-	3
Lastra fotoincisa passante	Full cut etched sheet	Geätzte metallverzierung	Feuille photogravée	Volledig gesneden geetste plaat	-	1
Cornici noce	Walnut frames	Nußbaum, Einfassung	Moulures	Walnoten frames	18x22x110	4
Serie fusioni complete	Casting set	Messinguß Dekorationen	Jeu de pièces moulées	Gegoten set	-	1
Blocco porte noce	Door walnut blocks	Pforte Block, Nußbaum	Bloc fenêtre noyer	Deur walnoten blokken	10x21x21	2
Sagoma per forare i portelli	Pattern to drill the gun ports	Schablone zum durchbohren der Luken	Gabarit de perçage pour sabords	Model om de patrijspooten	-	1
Cartone per portelli	Port mask	Stückpforte Karton	Carton pour sabords	Boeg masker	-	1
Cornice sagomata	Mouldings	Gemodell einfassung	Moulure	Molures	1,5x2,5	1 mt
Tavole disegno	Plan sheets	Baupläne	Plans	Plan bladen	-	8
Libretto istruzioni	Instruction book	Anleitungen	Instructions	Handleiding	-	1

