

# PANART

[www.mantuamodelhelp.com](http://www.mantuamodelhelp.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. 738

 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. Allorchè 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 riso-nante 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.

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.

#### PANART

#### 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) beschied, 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 Zurückeroberung von Surat, Wenden 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 Surlet 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 Jervis 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 Schifffahrtsinstitut 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 beeindruckt 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 nummerierten 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 Augenbrauenhäarchen 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 Rasierklängen 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.

#### PANART

#### 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 Barfleure 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<sup>er</sup> 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 terets. 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

## 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 taglia-balsa 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

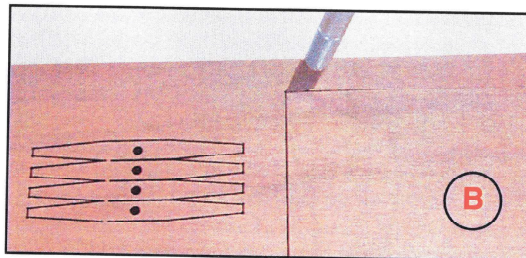
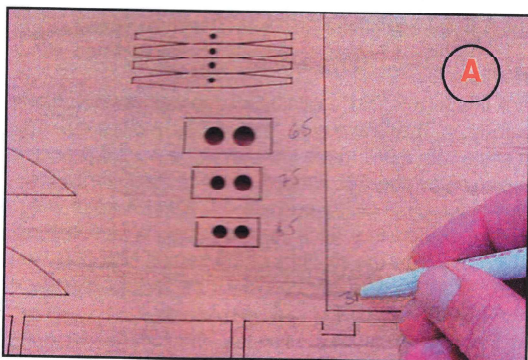
Bevor man die einzelnen, bereits mit dem Laser vorgeschrittenen Teile, aus der Holzplatte löst, müssen diese nummeriert werden. Die Nummern der einzelnen Teile sind auf den Zeichnungen (Tafeln 1-2 und 3) angegeben.(A) Benutzen Sie, wie in der Zeichnung 1 auf Tafel 2 gezeigt, einen Cutter, um die Einzelteile 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:

Numéroter 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

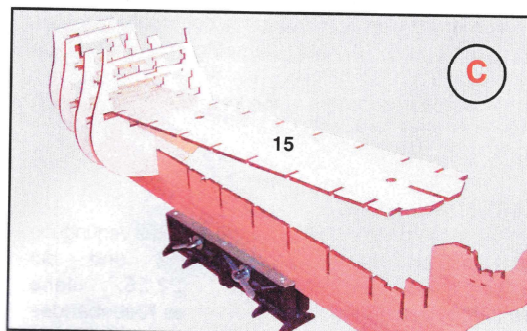
Führen Sie vor dem Kleben eine Probe des Zusammenbaus durch. Blockieren Sie den Kiel Nr. 14 auf der Malle (Zubehör Art. 8155) und bauen Sie die verschiedenen Teile gemäss der Anweisungen auf Tafel 3 zusammen. Bringen Sie das Teil Nr. 15 vor den Spanten Nr. 1-2-3-4 an, so wie auf Bild 1 auf Tafel 3 gezeigt.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

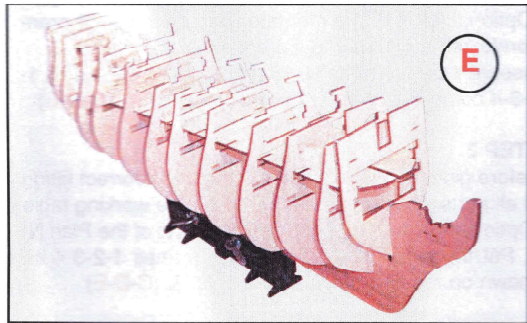
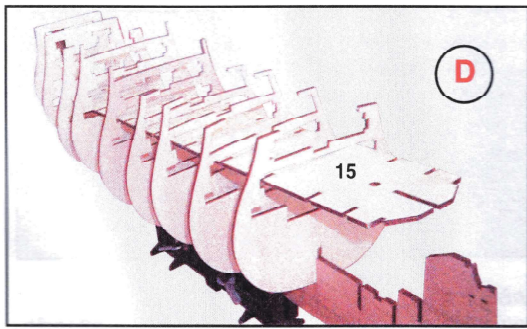
## ETAPE 2:

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. Poichè 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 clothes-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 werden. Zeichnung 3 zeigt schnell mit Hilfe eines selbstge-

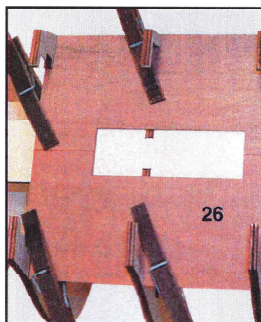
neiden kann. Mit Sandpapier versäubert zeigt alle Decks bereits b Spanten Nr. 4-8 das Teil N und mit Nitroporenfüller d kieren. Die sechs Rippen o gelb lackieren.(Art.1755)

### ETAPE 4:

Latter le pont N. 26 (F) 0,5x3 mm, voir Photo N. comment couper rapide baguettes grâce à un outil modéliste. Poncer les bag 4, le plaçage du pont. Coll (N. 4-8) les pièces N. 27. les côtés avec un apprêt tr ocre (Art.1755) le haut de

### STAP 4

Beplank dek N. 26 (F) me zie Foto N. 4. De Tekening strips kan snijden met een Schuur dit alles op en bek de beplankte dekken. Lijm op de ribzijanten ( Schuur dit op en schilder de dekken en de zijanten de kaders N. 5-6-7 oker g



### FASE 5

Incollare il ponte del bomponenti N. 25 (Foto 5). (H-castello di poppa N. 17-121, (K) i raccordi fasciame N. 23, come illustra la Foto

### STEP 5

Glue the bow deck N. 24 (Photo N. 5). (H-I) Cement the stern castle, the brace plank supports N. 22 & the on the Picture N. 6.

### 5. ARBEITSSCHRITT

Das Deck des Bugspriets Nr. 25 (siehe Bild 5) ankleben. (H

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 ocker-gelb lackieren. (Art.1755)

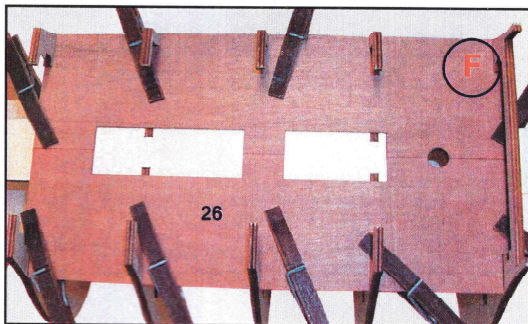
**ETAPE 4:**

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 plaçage 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)

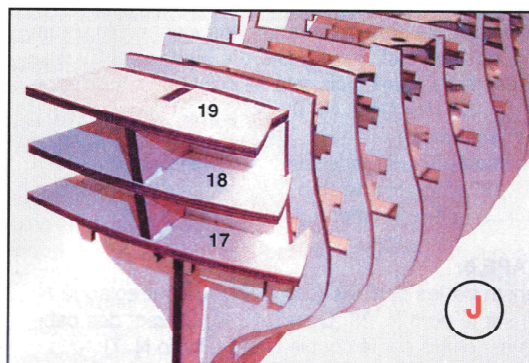
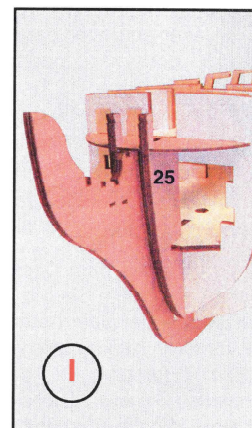
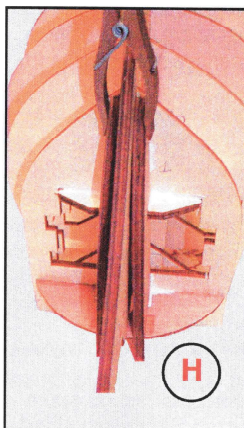
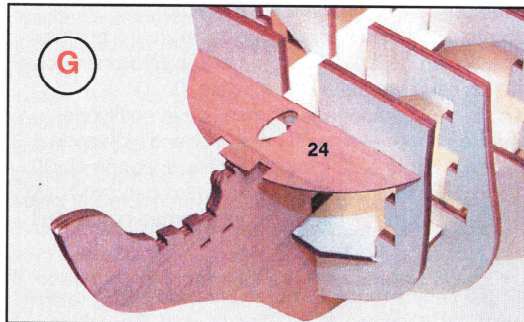
Die Teile des Heckaufbaus Nr. 17-18-19, (J) die Konsolen Nr. 20-21, (K) die Plankenverbindungsstücke Nr. 22 und die dreieckige Leiste Nr. 23, so wie auf Bild 6 gezeigt, zusammenkleben.

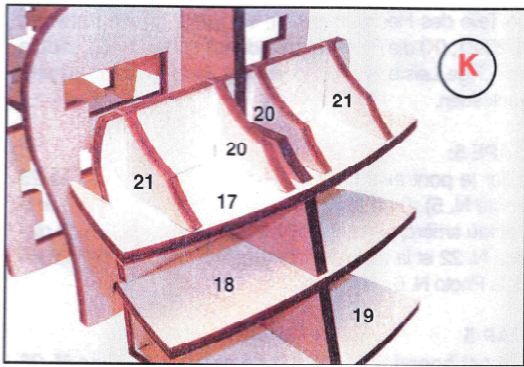
**ETAPE 5:**

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 Dock 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 Dock 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).

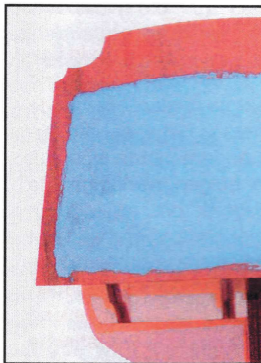
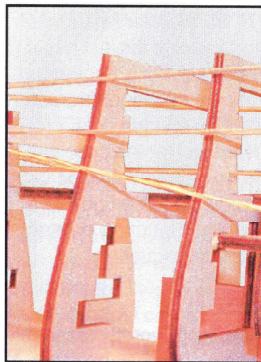
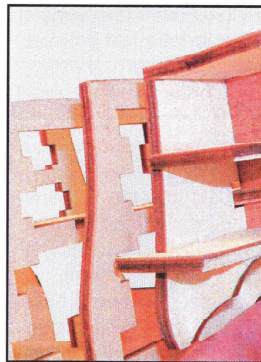
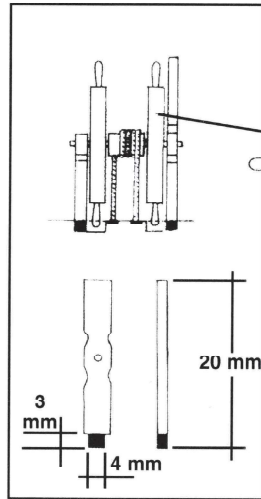
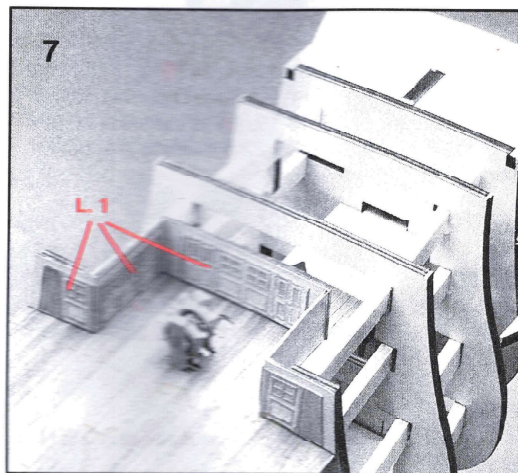
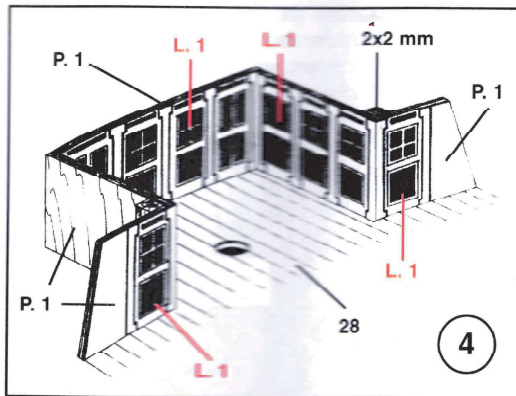
Découper toutes les parties de la planche laser-gravée avec des ciseaux et terminer avec du papier de verre. Assembler et coller les parties en position. (L. 1) Construire le support de roue suivant les indications du détail N. 5 (notice).

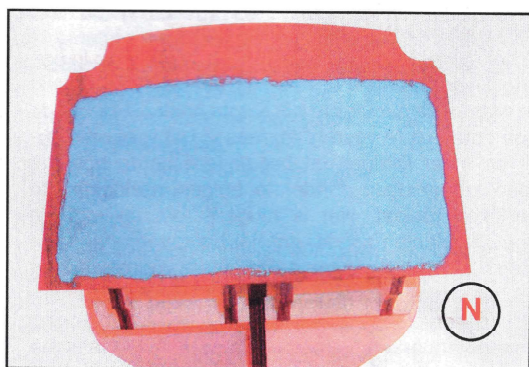
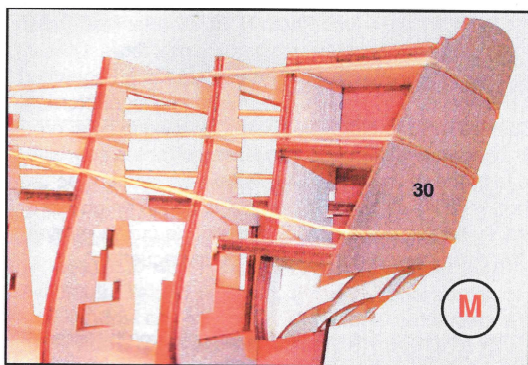
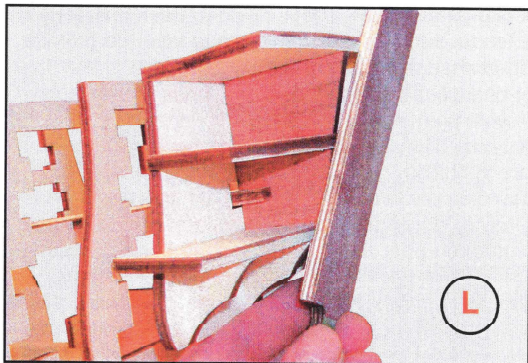
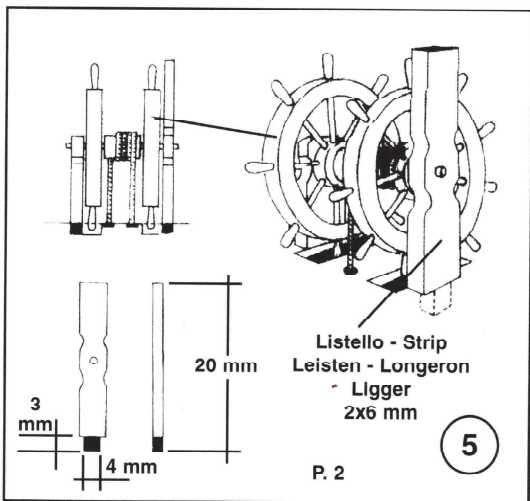
Coller le pont N. 29 et le tableau arrière N. 30. (L-M-N). Latter l'intérieur du tableau arrière et finir le pont comme indiqué.

#### 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 gelemmen (Tekening N. 7). Snij alle fotogetste 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 polijst-schuur-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 taglio 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 sgrassatura 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 alkyfatic or vinylic 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 bildge. 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 BALSAAHOLZ.

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 Abschmirlgelung mit Sandpapier ist besonders einfach, dann kann man die Verkleidung mit einer Schicht aliphatischem und mit 30% Wasser verdünntem Leim verstärken, woraufhin man erneut abschmirlgelt, 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. (Dieserbausatz 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 Logon (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, weggeschritten.

## ETAPE 7:

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

### Nouveauté absolue

### LE BORDÉ EN BALSAAHOLZ.

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. Ôter 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

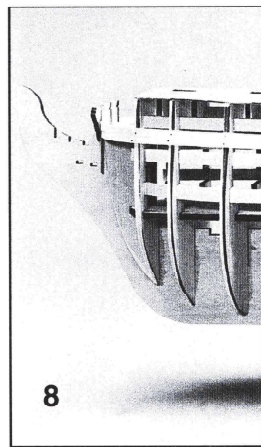
Rompbeplanking. De eerste beplanking wordt gemaakt van 1,5x6x900 mm lindenhout strips.

### Absolute nieuwigheid

### BEPLANKING IN HARD BALSAAHOUT.

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 toeliet. 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% opnieuw voor de afwerking aldus is de scheur niet doordringt en zich niet verkrampert aldus de bodem voor de eerste of om het tweede beplanking bevat de beide beplanking Plaats de eerste strip A, zie de namaaktonsteunen. De kant van de romp. Plaats de strips van de romp om verdraaiing te voorkomen (zie Tekening N. 8). Maak de strips nat om ze beter te buigen. Gebruik alfalische of vinyl lijm en nageltjes. Wanneer de eerste acht nageltjes van de eerste acht strips maak de andere taps om de romp te verjüngen. Verwijder het overtollige materiaal met een zaag, zie Tekening N. 6. Om te voorkomen dat de strips verwijderd moet worden van de romp is het raadzaam om de strips te markeren met de snijlijn met een zach-



## FASE 8

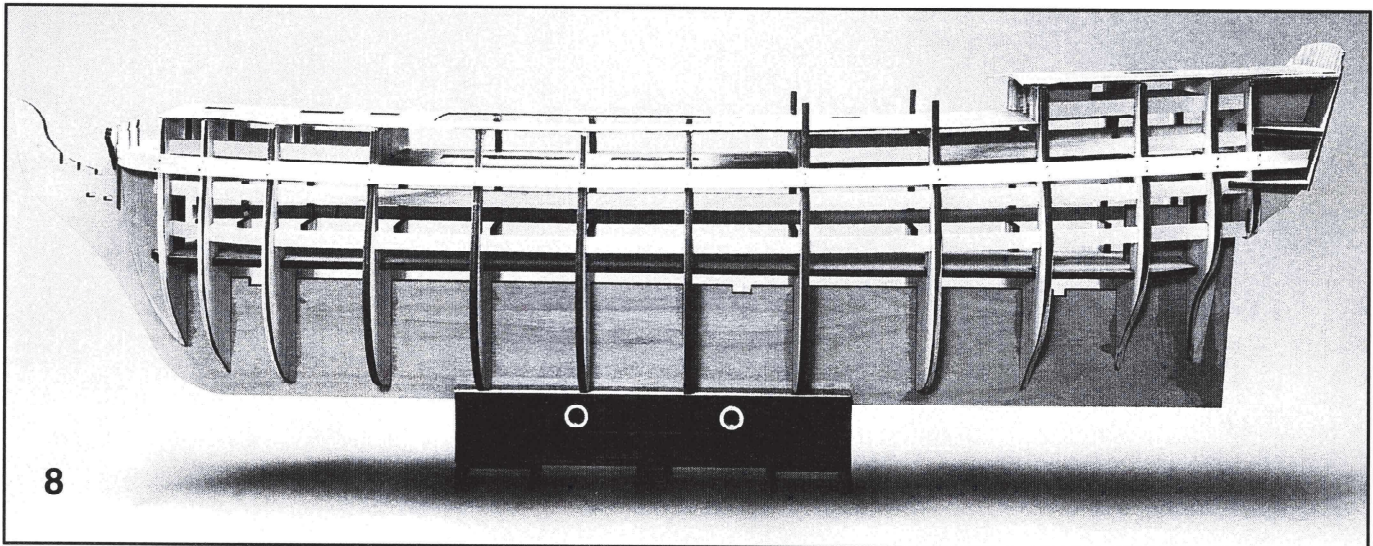
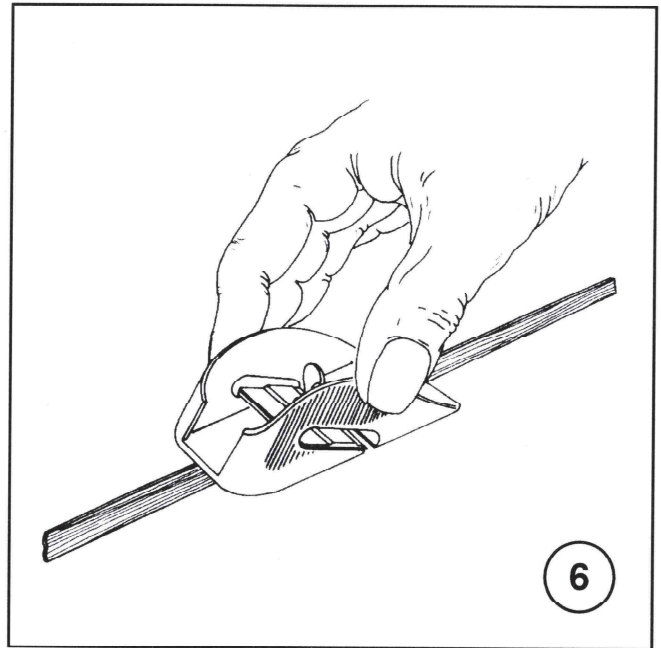
Una volta ultimato il primo rivestimento, bagnarla e, con un pennello piatto, levigare la laccatura, cercando di far penetrare la vernice nei giunti esistenti tra listello e listello. Per levigare la laccatura, aiutandovi con frammento di carta vetrata, aiutandovi con frammento di carta vetrata, raschiate il fondo per livellare eventuali dislivelli. Rifinito il fondo, levigare la laccatura grana 80. (Foto 10). Leve la laccatura dei listelli di balsa con lo stesso metodo seguito per il primo rivestimento di noce da 1x6 mm ma con carta vetrata di grana 80. Rifinite infine con carta vetrata di grana 80.

## STEP 8

When the first planking is finished, wet the hull and brush all the planking, making sure the glue penetrates into the joints. Use fine sandpaper to level the hull, removing any unevenness. Finish the hull with 80 grit sandpaper. (Photo 10). Finally, finish the hull with 80 grit sandpaper, using the same method as for the first planking of walnut 1x6 mm but with 80 grit sandpaper. Finally, finish the hull with 80 grit sandpaper.

lijm wordt , die met 30% van water wordt verdund 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 namaaktonsteunerf. 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 schaaftblokje, 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 Zieh Klinge 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

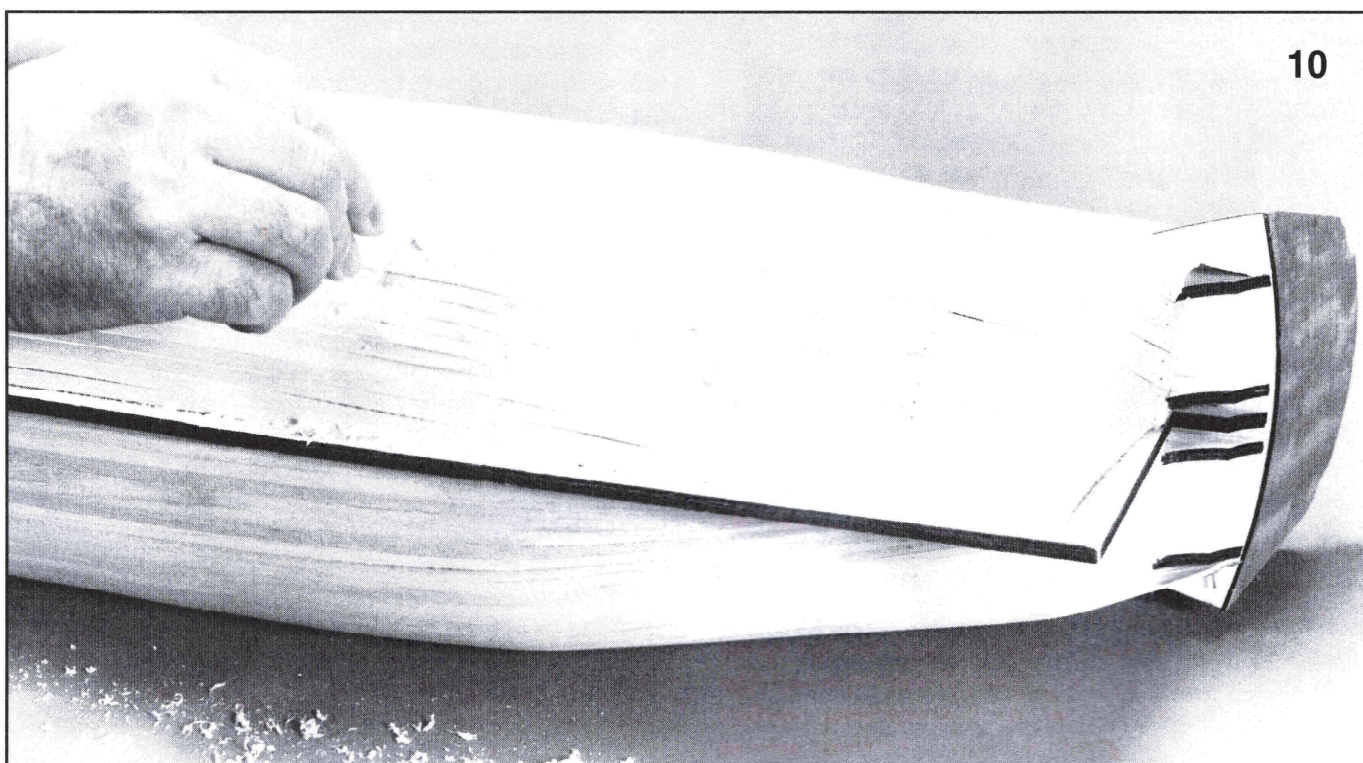
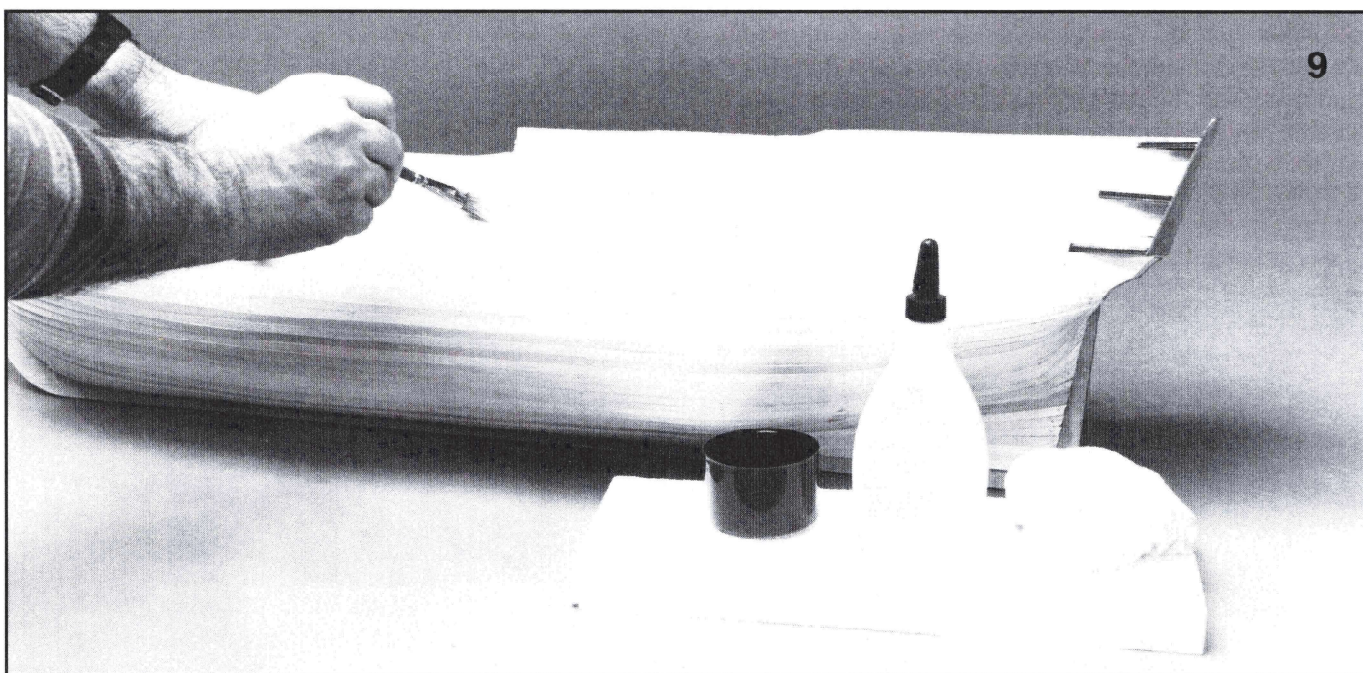
Wanneer de eerste beplanking gedaan is, verwijder alle nagels; en verdun wat witte lijm met water en breng dit op de romp aan, voornamelijk in de connecties tussen de strips, zie Foto N. 9.

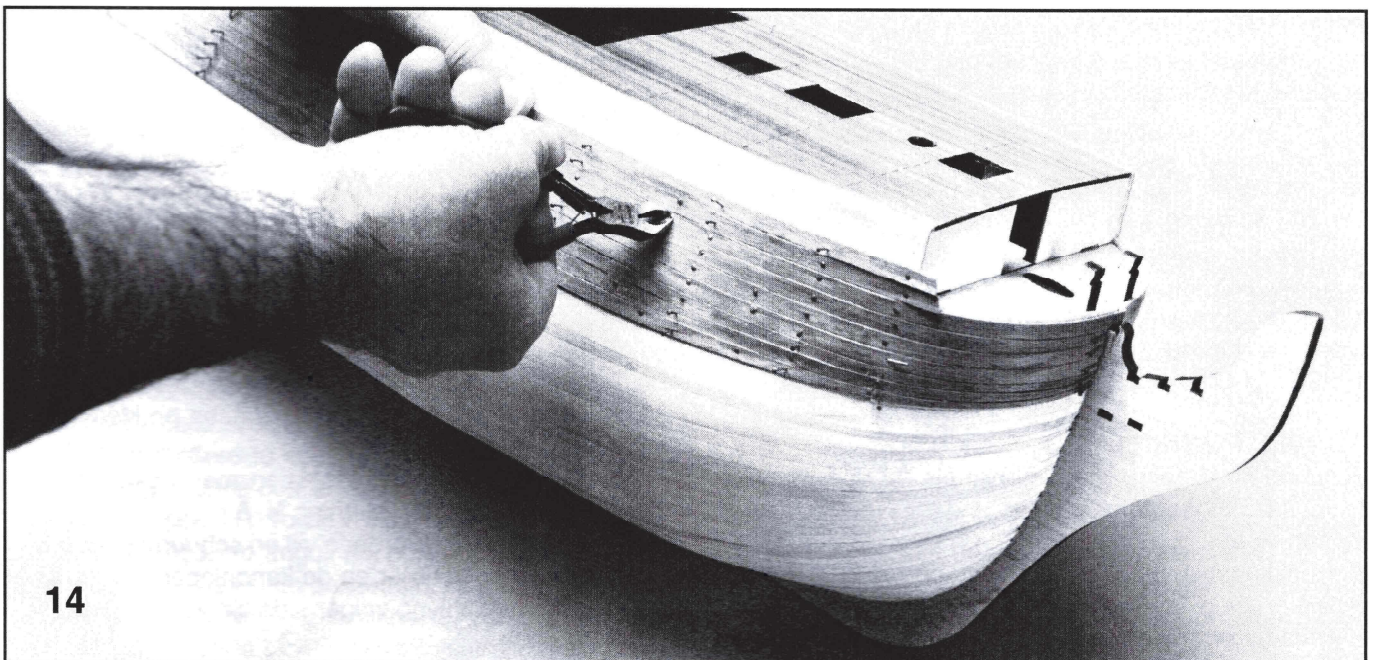
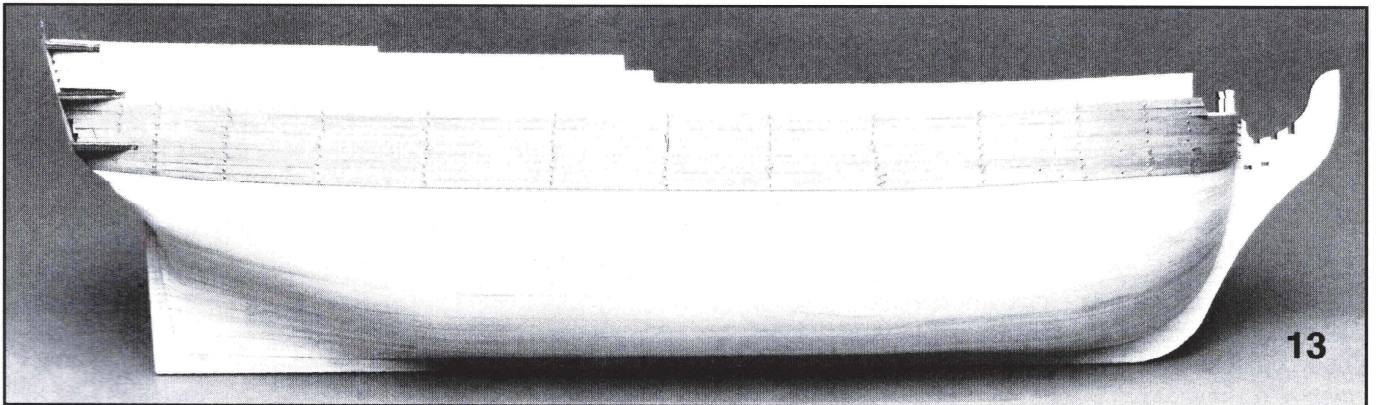
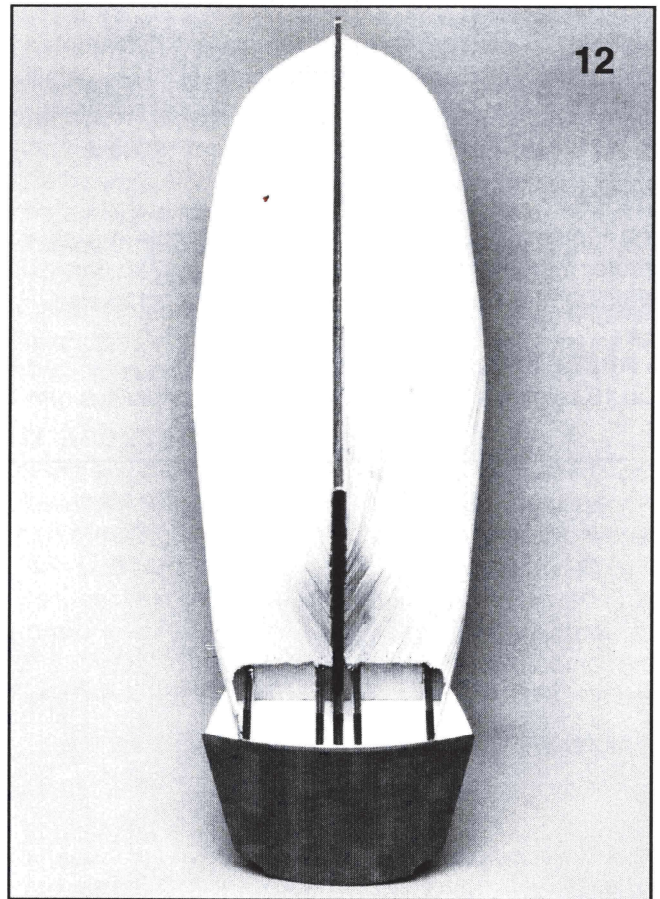
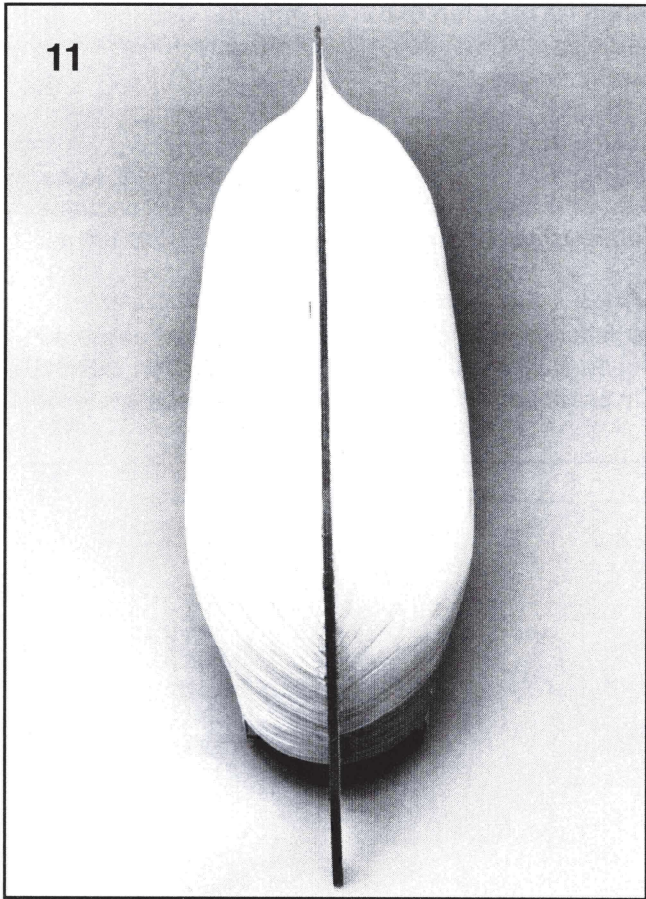
Wanneer dit droog is, schraapt men het plankoppervlak af met een stuk glas of met schraper N. 8290 om de grote verschillen te verwijderen en maak dan glad met schuurpapier (Foto N. 10).

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.





### 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

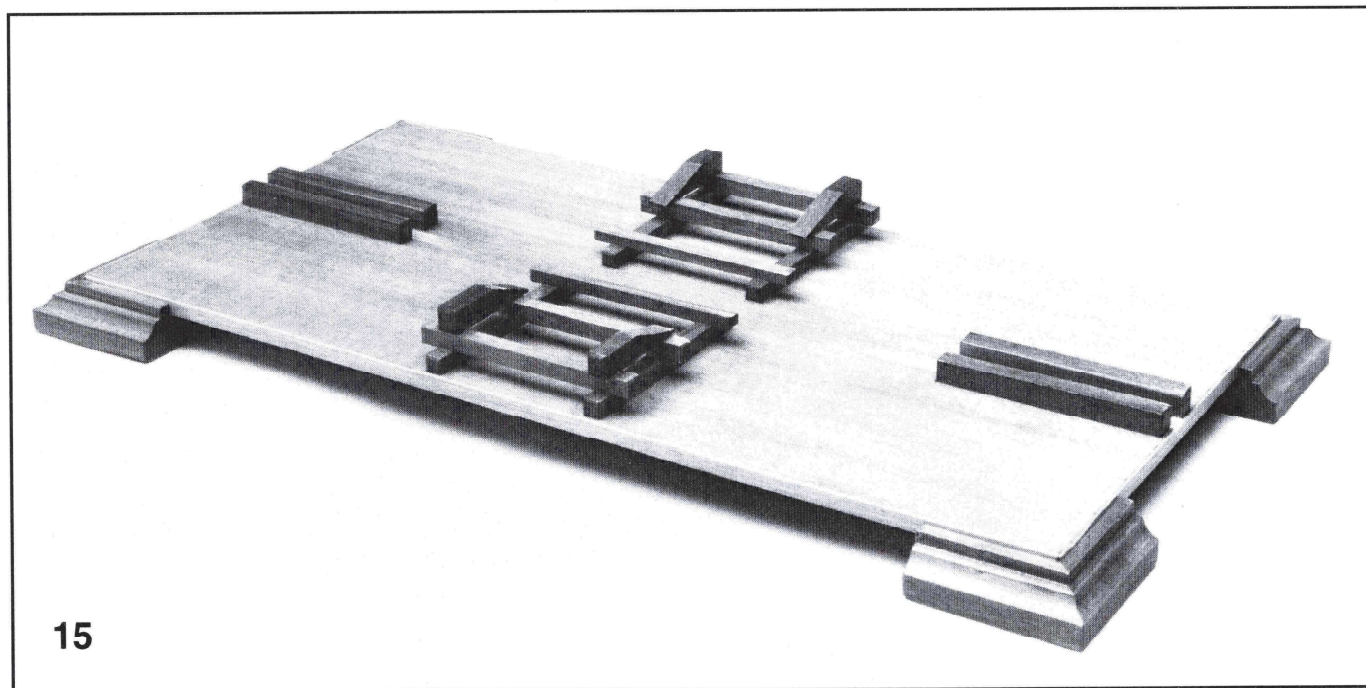
Teilen Nr. 31, den 6x6x700 mm und 8x8x500 mm Holzleisten sowie den 18x22x120 mm Einfassungen zusammengesetzt wird.

### 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.

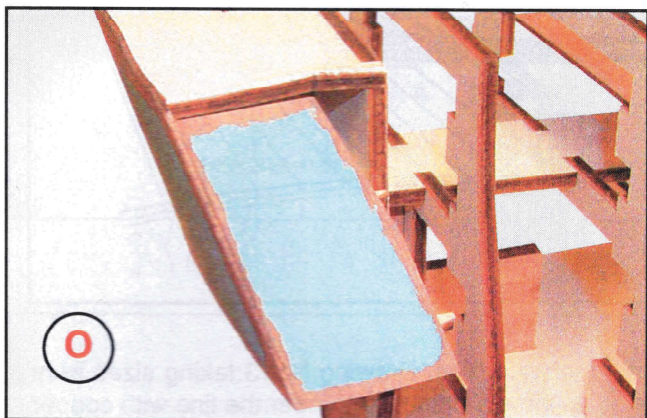
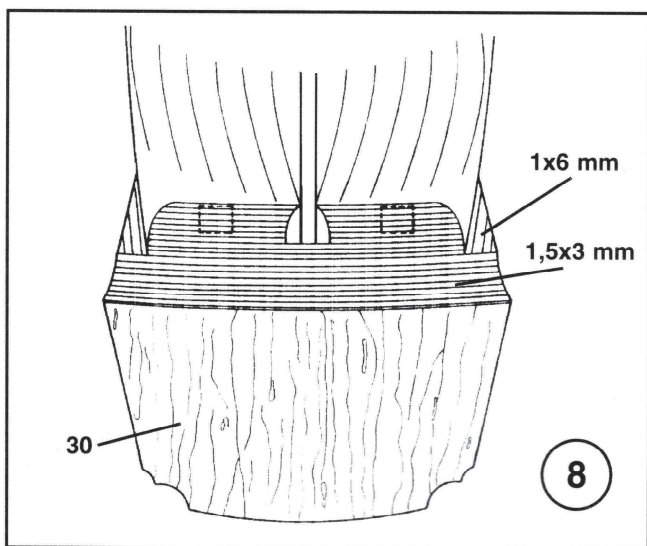
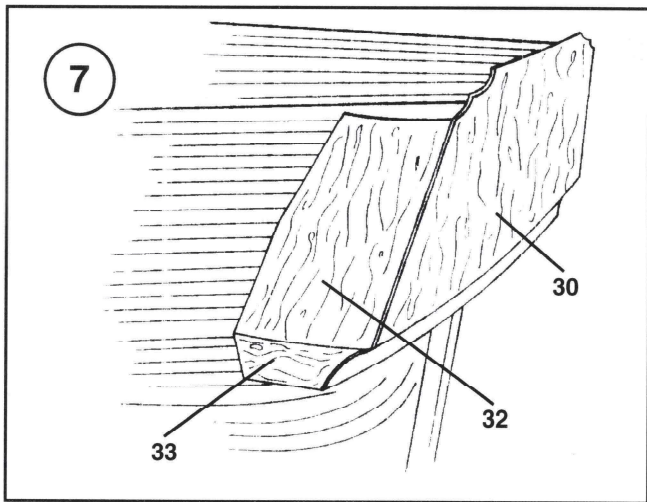
### STAP 10

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.



#### 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, disegnate 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.

#### 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 latter l'intérieur du pavoil 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.

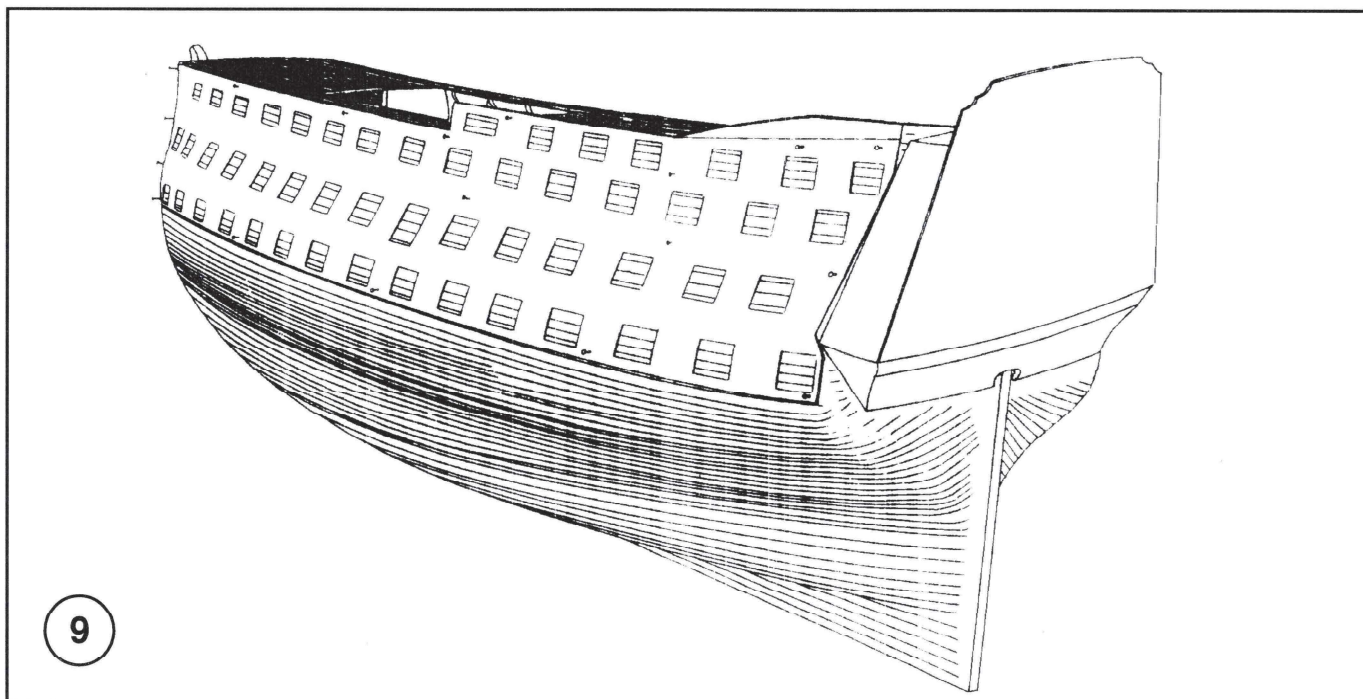
Ca travail est à réaliser de chaque côté de la coque.

#### STAP 11

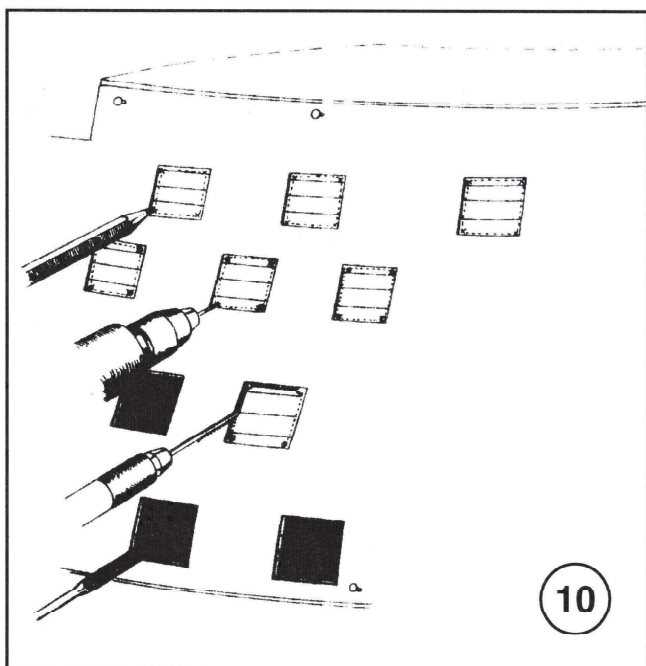
Plaats de kartonnenplaat met de kanonpoort openingen op de zijkant van de romp volgens de zijkant referentie met rib N. 8 en teken alle openingen met een zacht potlood af, zie Tekening N. 9-10. Verwijder met een mes de opstaande delen van de ribben op de verschansing en beplank nadien de binnenkant van 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.



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.

Tracciare la linea di galleggiamento (Disegno 13) ricavando le misure dal prospetto.

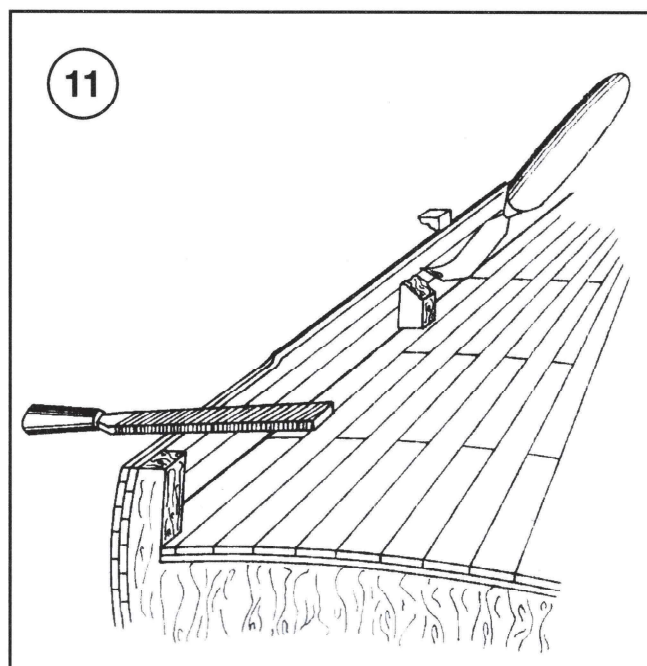
Sotto tale linea lo scafo sarà successivamente rivestito con lastre di rame.

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.



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 Nussholzbeschläge (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.

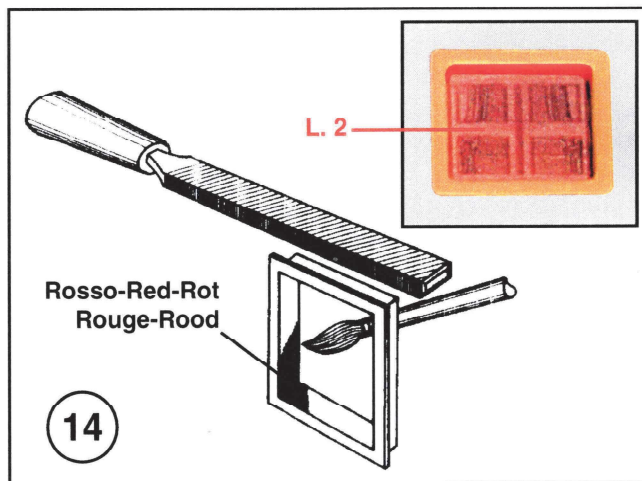
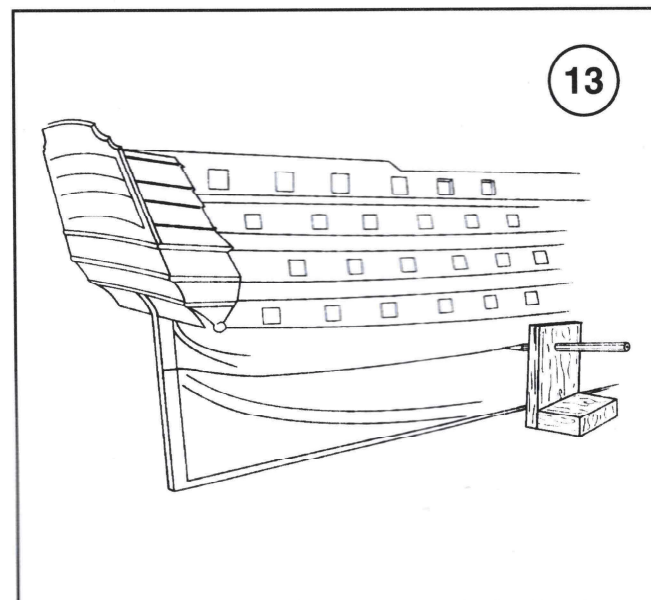
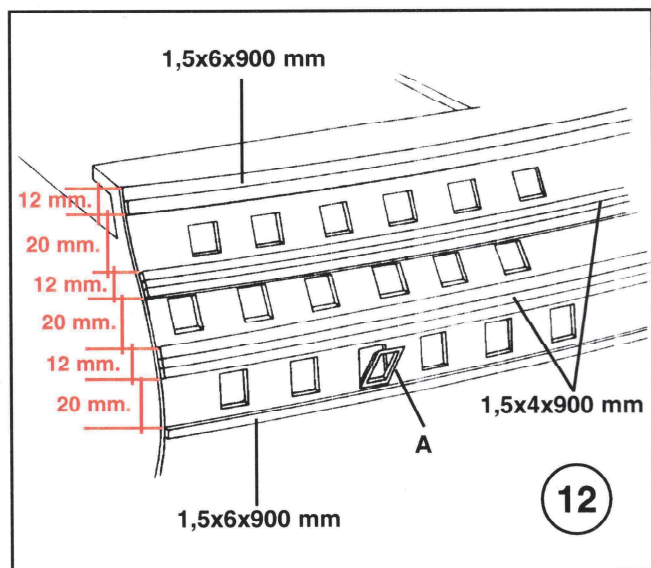
Legen Sie die an den Rändern ordentlich beschlagenen Messingrahmen mit einer rot gestrichenen Innenseite bereit. (Zeichnung 14).(L. 2)

## 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 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.  
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 completamente asciutto carteggiare con carta abrasiva (grana 600) e verniciare all'interno degli incintoni color giallo oca e tutte le parti restanti con vernice trasparente alla nitro possibilmente a spruzzo. La foto 16 illustra lo scafo completo delle cornici in ottone e la posa di due file di rivestimento in rame. Prima di incollare il rivestimento, le piastrine vanno lavate con solvente alla nitro e fissate allo scafo con una goccia di cianoacrilato. Nella foto 17 si vede lo scafo completamente rivestito.

## 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.  
The lower surface of the hull, under the water line, will be coppered with copper sheets. The pictures N. 16-17 show the exact coppering. Clean the copper plates with a thinner & cement the copper with super glue.

## 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 nussholzfarbigem 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 und das Legen von zwei Reihen Kupferverkleidung. Bevor die Verkleidung aufgeklebt wird, müssen die Plättchen mit Nitrolösungsmittel gewaschen und jeweils mit einem Tropfen Sofortkleber auf den Rumpf gebracht werden. Auf Bild 17 sieht man den vollständig verkleideten Rumpf.

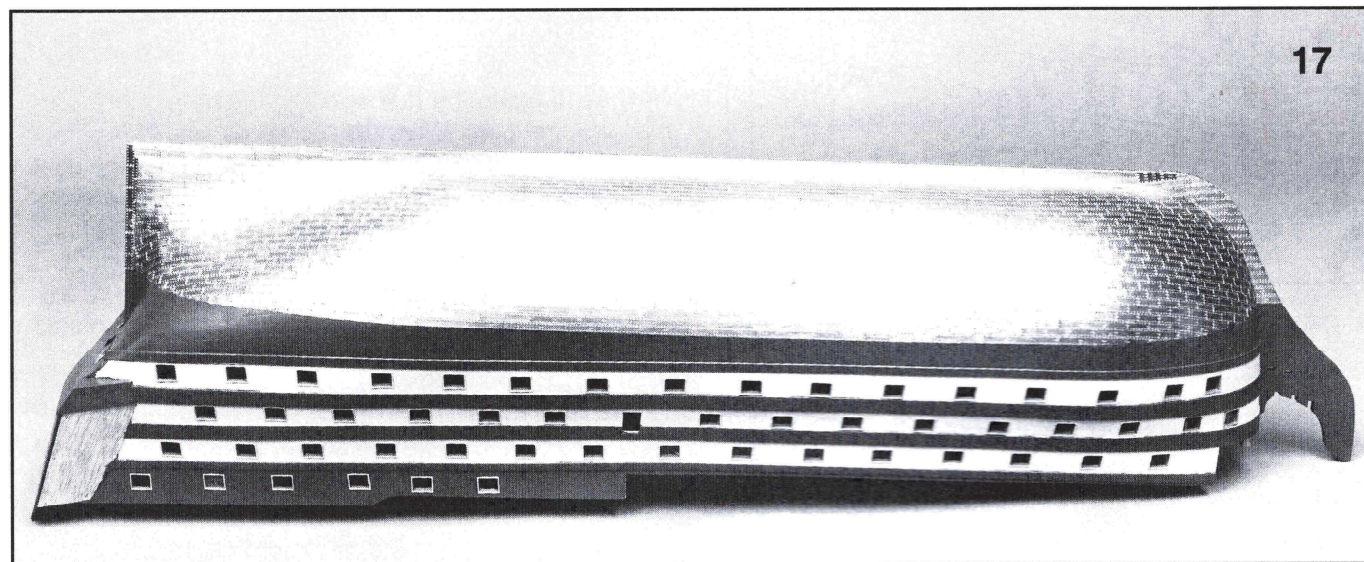
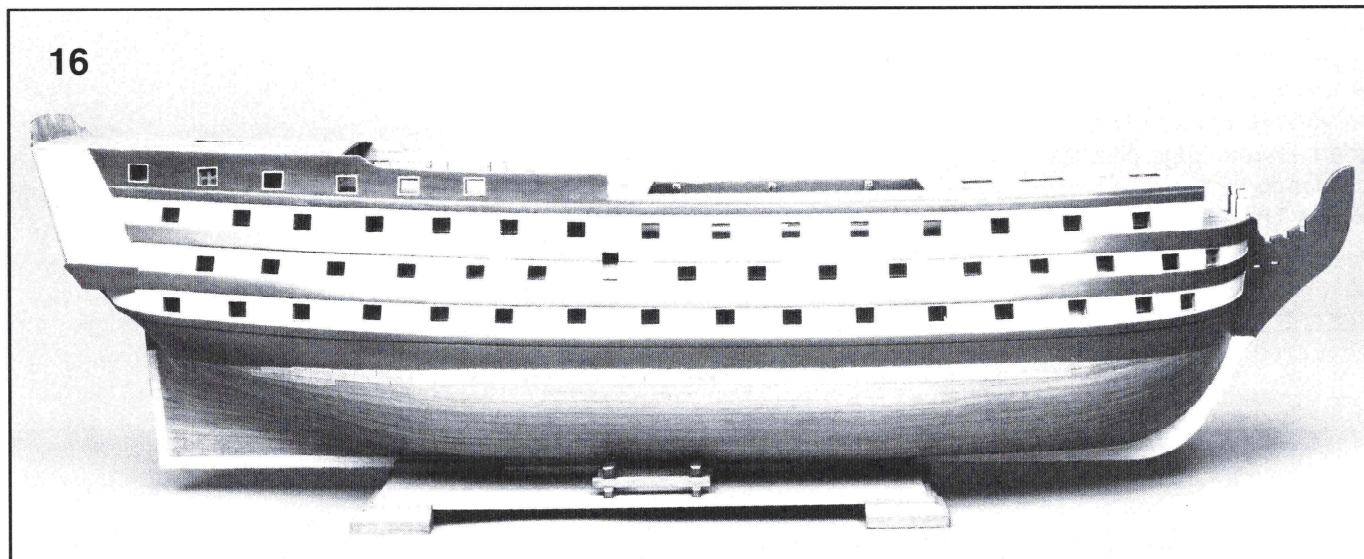
### Etape 13:

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. Reinig de koperplaatjes met thinner en lijm de plaatjes met secondenlijm.



### 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)

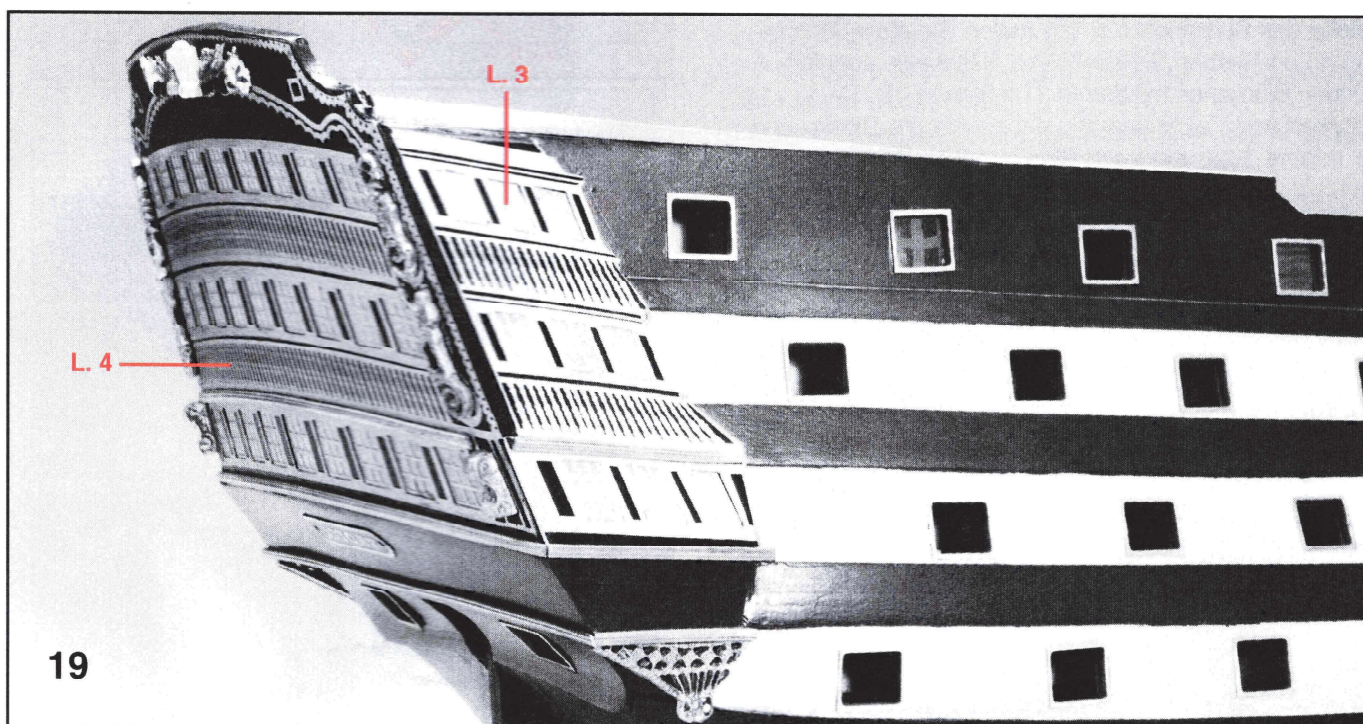
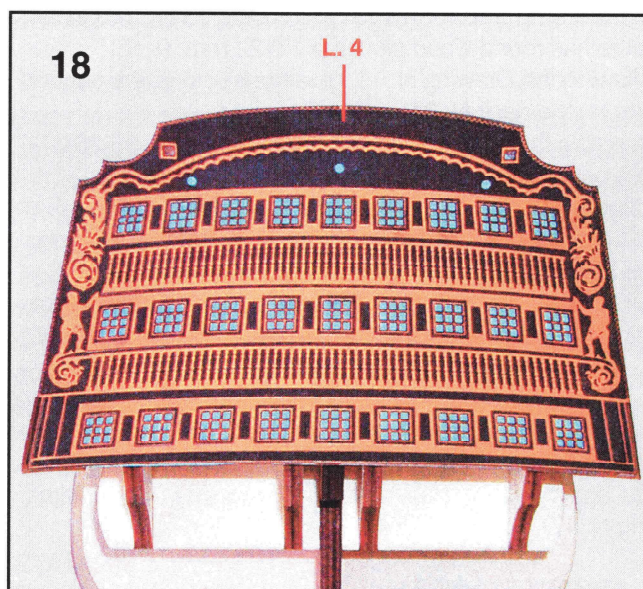
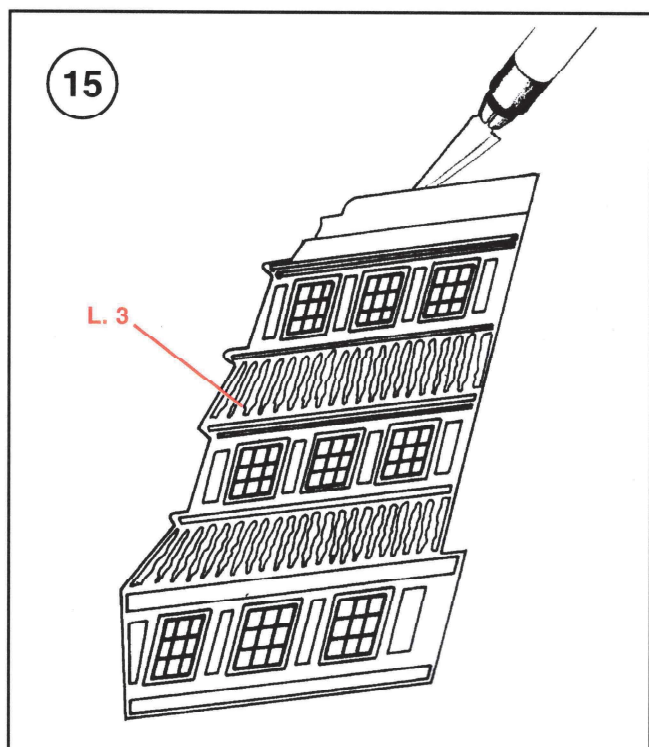
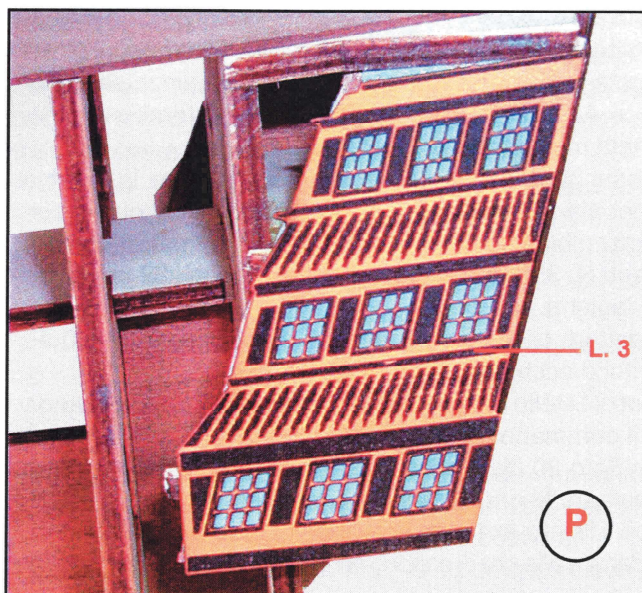
Coller les pièces avec de la cyanoacrylate. (P)

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 costruite 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)

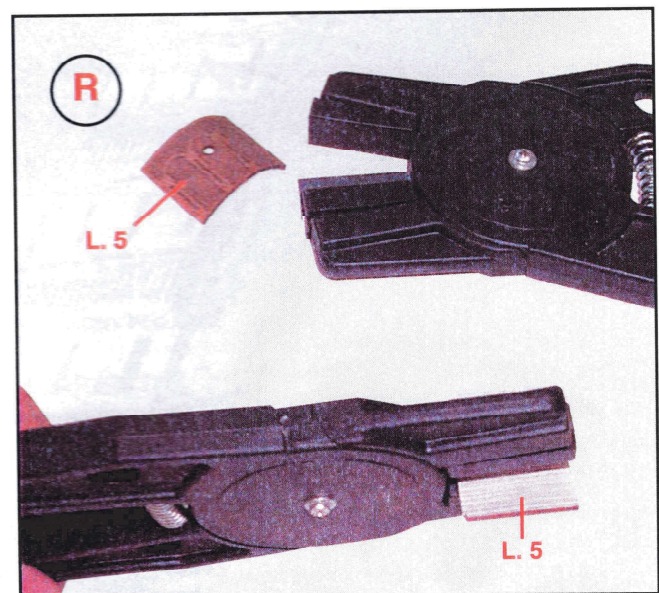
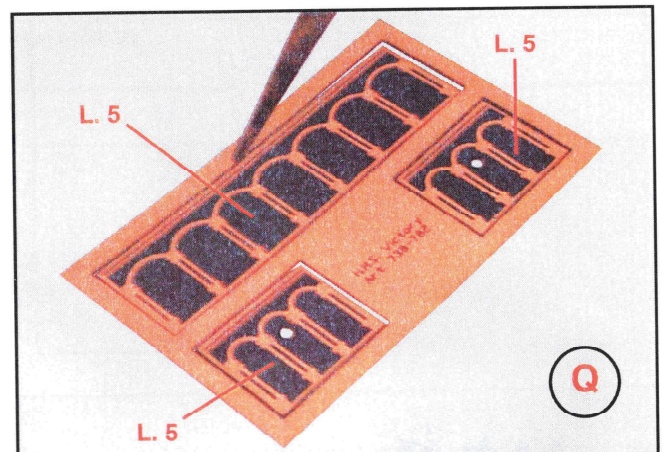
Volgens de Tekening N. 16, lijm de blokken en de centrale plaat op het dek N. 24. Monteer het kleine dek N. 24 en de vier delen N. 35-36-37-38 en beide bogen N. 39 met de koperen decoratie.

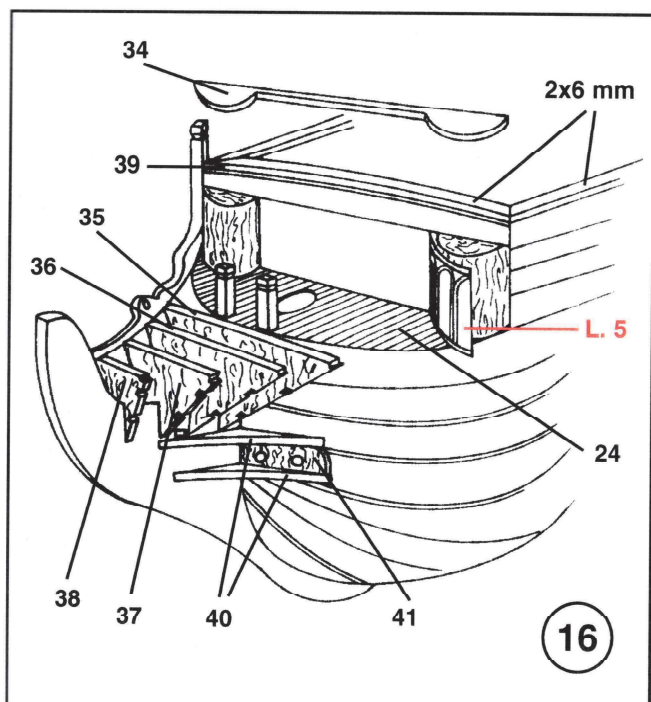
Vorm en lijm de vier onderste stukken N. 40-41.

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 verstevigen N. 42-43 (Tekening N. 17).





### FASE 16

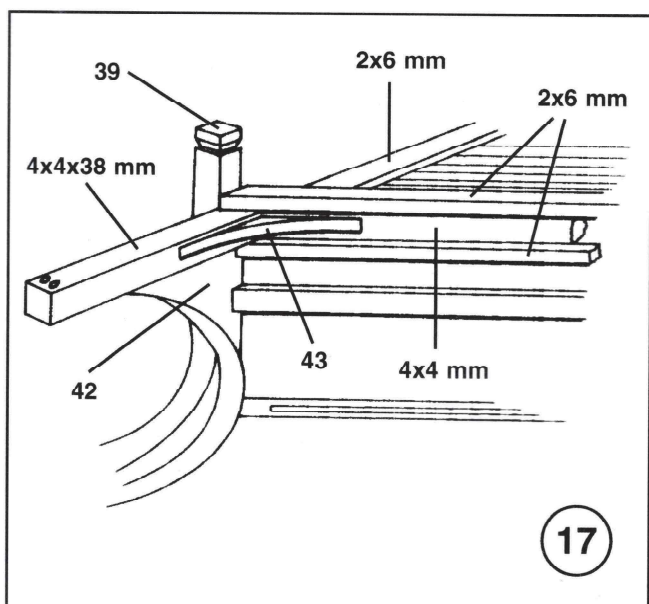
Dai listelli 2x10x600 mm, ricavare gli ottanta portelloni dei cannoni, ricoprirli con listelli 1x5 mm solo da un lato, rifinirli con carta vetrata sottile e verniciare di rosso l'interno e i bordi, giallo ocra l'esterno.

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 & hocre 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.

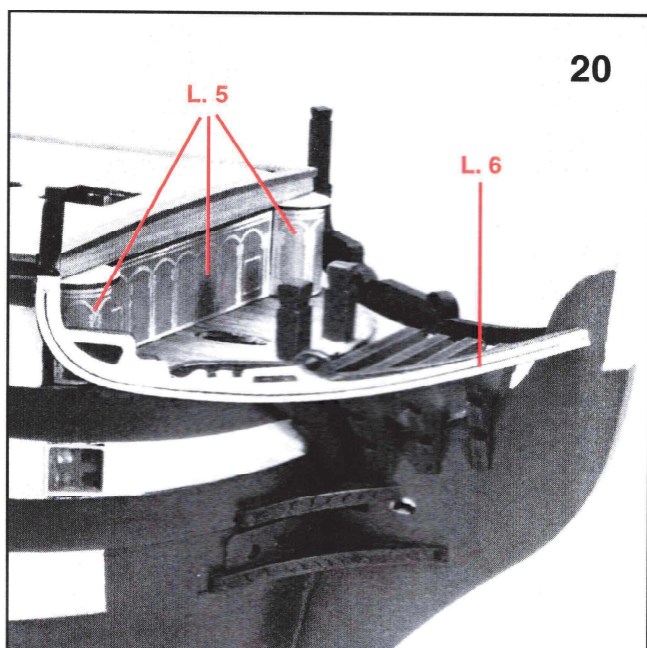
### ETAPE 16:

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

Poncer les pièces et peindre l'intérieur en rouge et en ocra 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

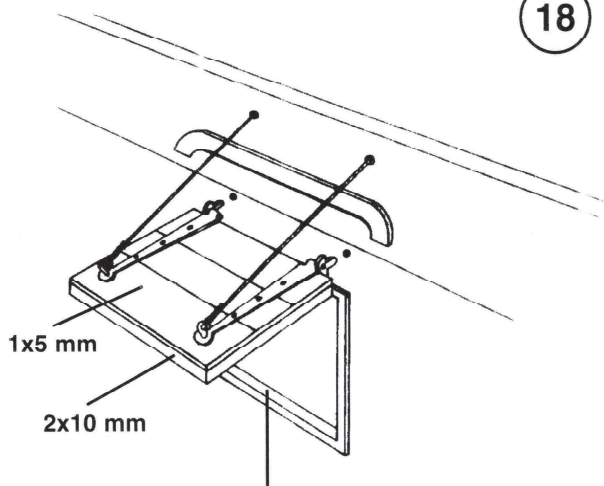
Snij de tachtig kanonpoortluiken van 2x10x600 mm strips en beplank een zijde met 1x5 mm strips.

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).

18

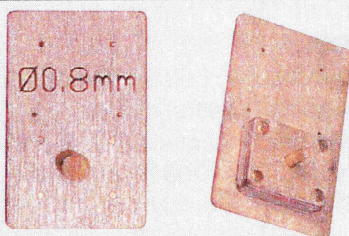


**Cornici portelli - Port frames**  
**Geschützportrahmen - Cadre de sabord**  
**Kader van geschutpoort**

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  $\varnothing 0,8$ .

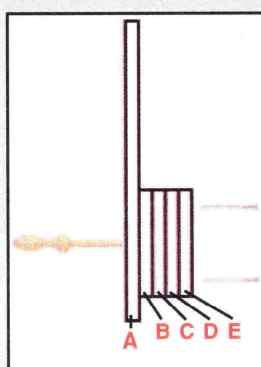
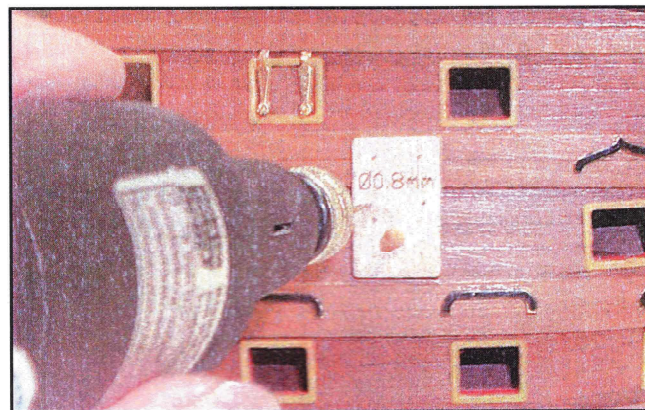
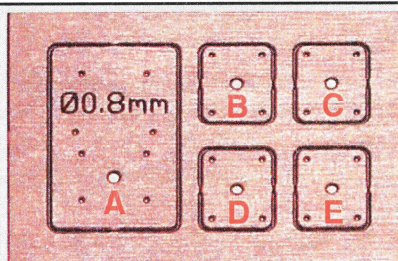
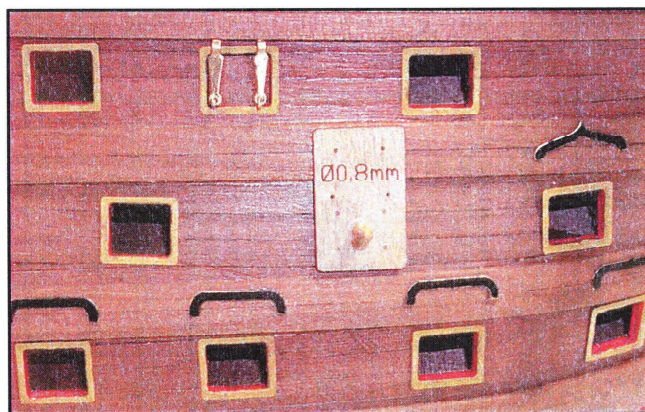
Retirer de la planche en contreplaqué les différentes pièces découpées au laser et les coller les unes sur les autres dans l'ordre indiqué A+B+C+D+E en utilisant quatre clous comme référence pour maintenir les cinq pièces en position. Coller la poignée, un cabillot, pour introduire et retirer facilement 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 gelaserde 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 belaying 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.

each other, A+B+C+D+E, using 4 nails as reference to maintain in position the 5 pieces. Glue the handle, a belaying 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.



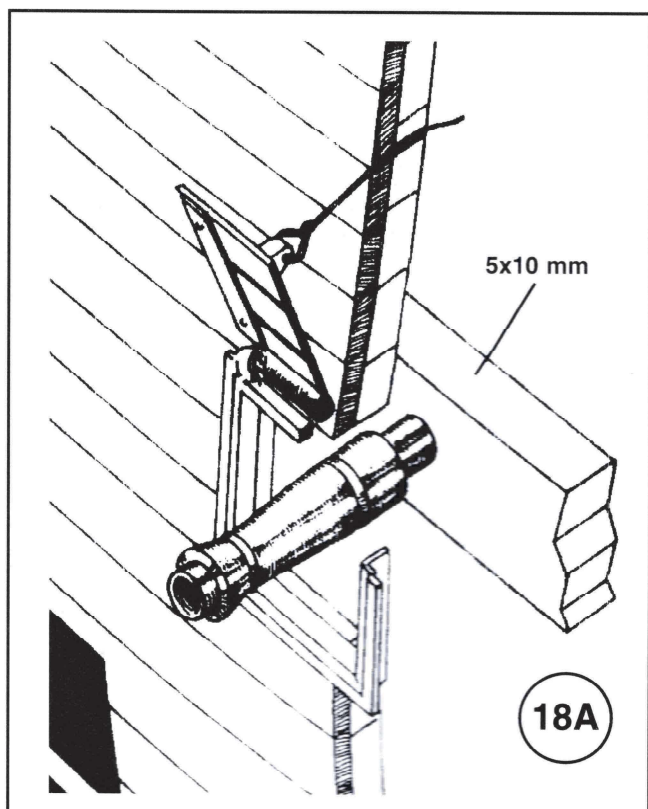
Come si opera con questo attrezzo: dopo aver ben incollato le cornici in ottone, inserire la maschera nelle aperture, la cui misura è corrispondente alle dimensioni della maschera stessa. Con una punta da 0,8 mm. praticare i 4 fori indicati sul disegno.

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 Bohrspitze 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 mâit 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 chaine, Photo N. 22.

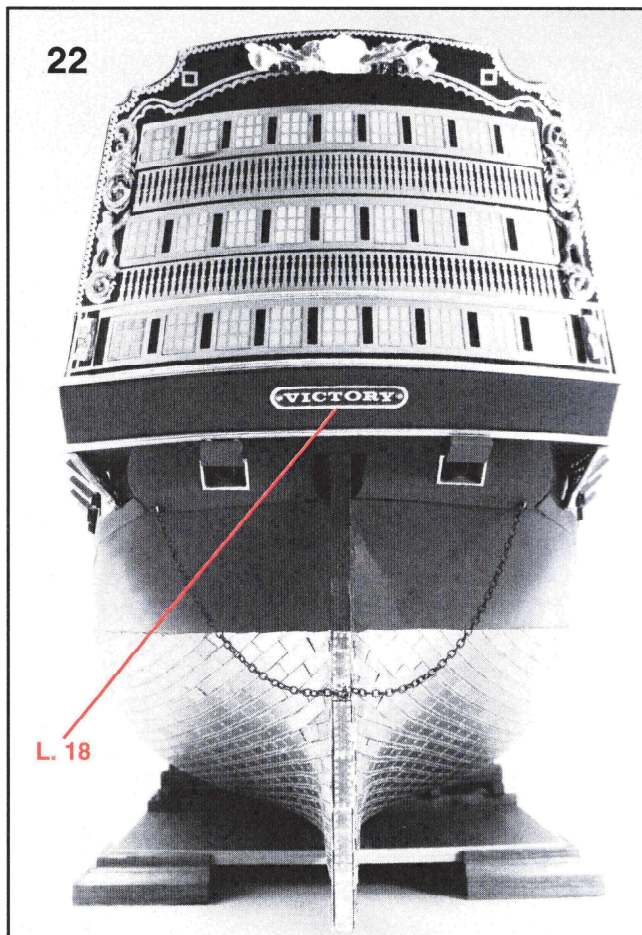
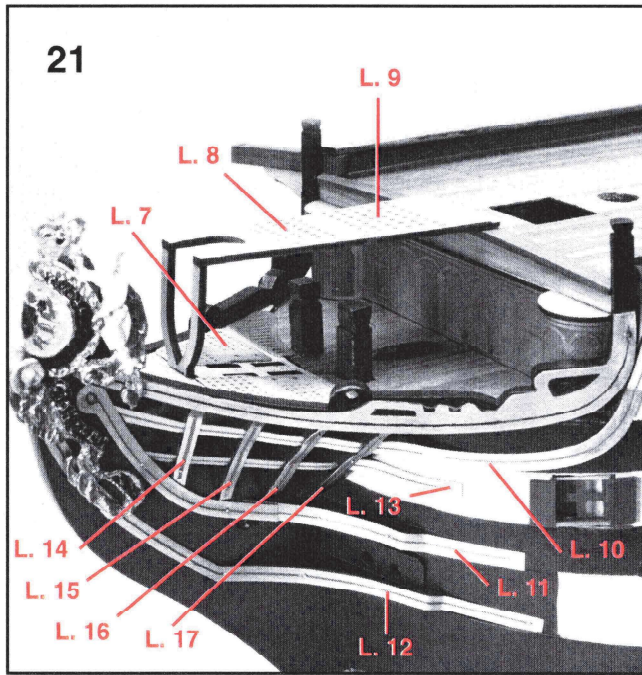
#### STAP 17

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.

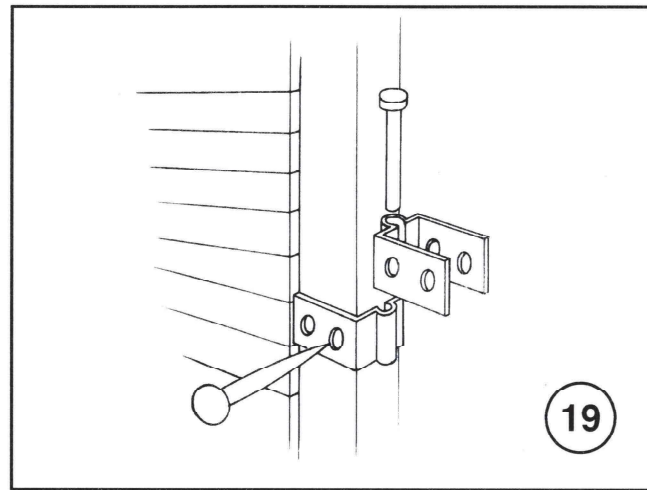
Werk het boegbeeld af met een vijl en schilder de engelen wit en het schild met de originele kleuren.

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



### 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.



### 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.

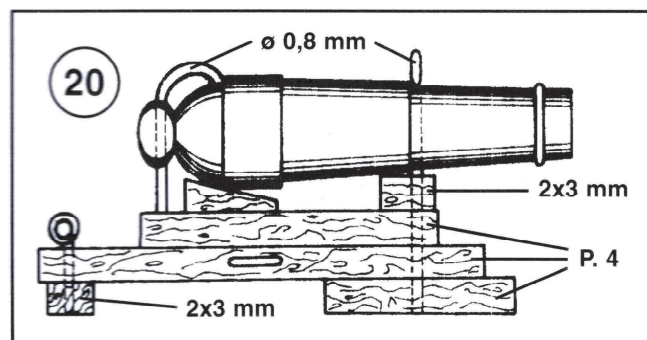
### ETAPE 18:

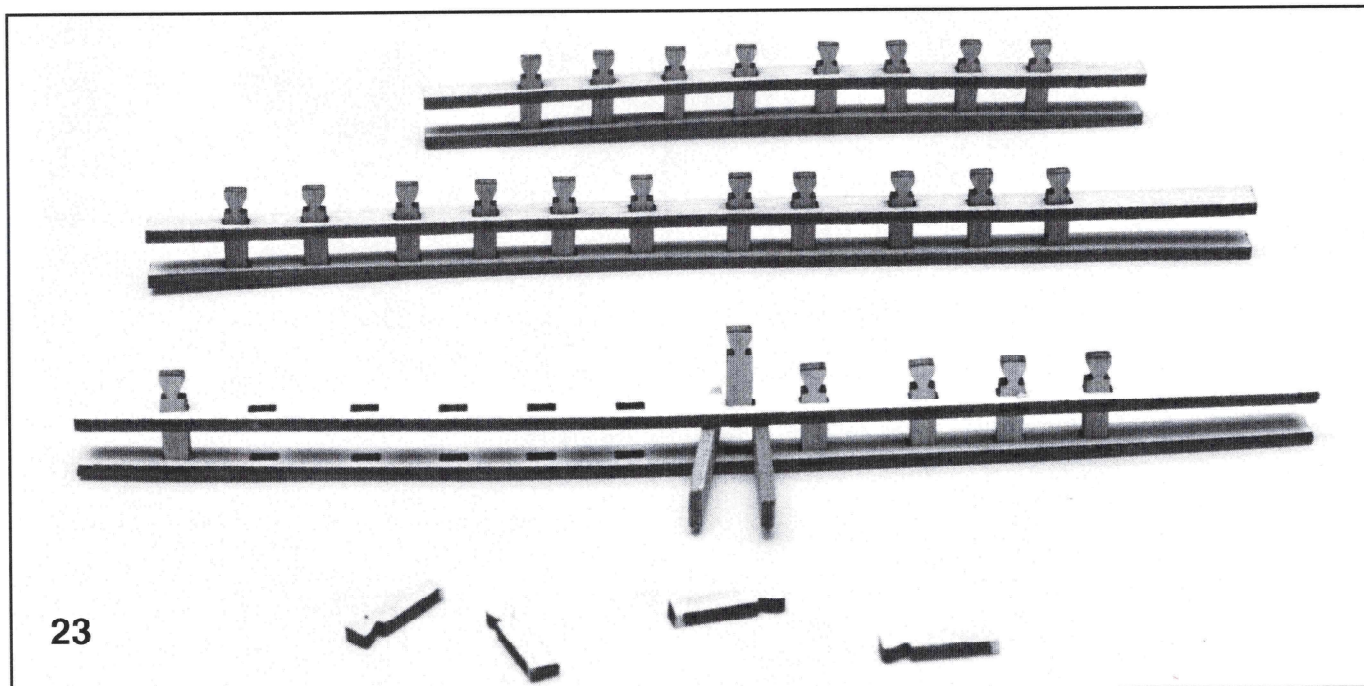
Oter du contreplaqué N. 12 les pièces P. 3 et les assembler comme indiqué sur la Photo N. 23, la distance pour l'assemblage des bittes étant de 5 mm.

Placer ensuite l'assemblage derrière le pavois. Construire les deux caronades 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 zolas in Afbeelding 23; de bitt spatiestukken 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 zijogstukken zijn het kleinste.





23

### 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 nera opaca.

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, paint lat black. 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 bits, 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.

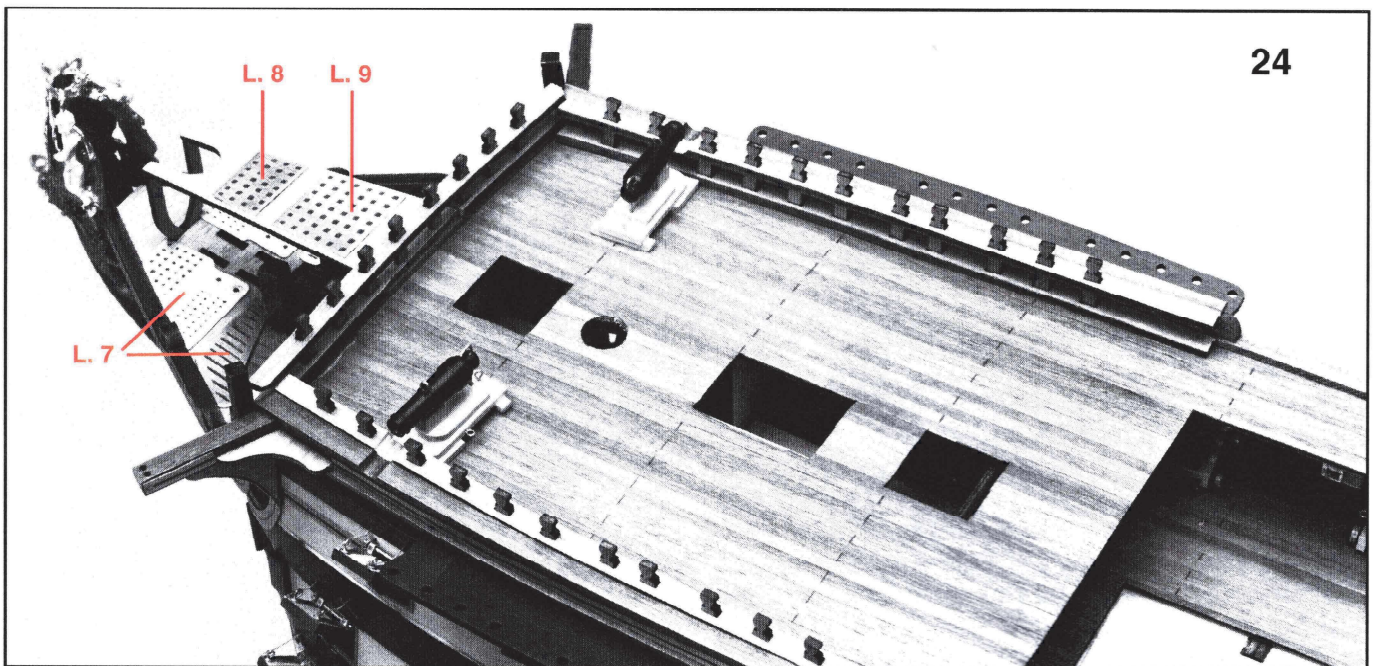
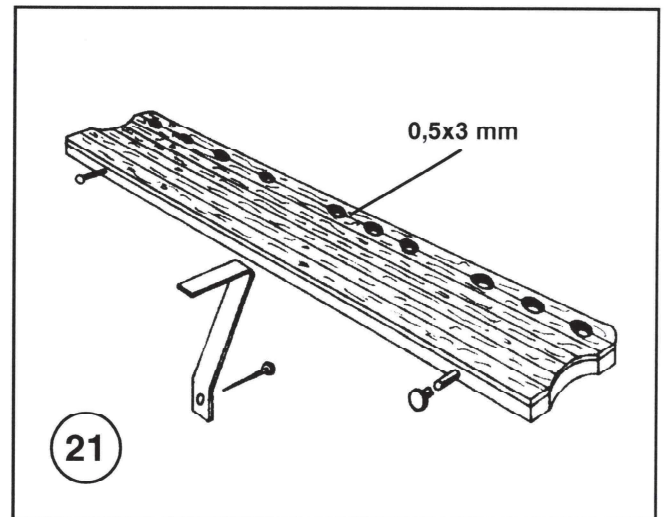
Um die Püttings am Rumpf zu befestigen, entnehmen Sie deren genaue Position der Zeichnung in natürlicher Grösse der Seite und dem Grundriss. Um die Teile sorgfältig anbringen zu können, bringen Sie ein paar Messingnägeln an der Innenseite eines jeden Püttings an und lassen diese ungefähr drei oder vier 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. Poncez le pourtour et peindre le bois avec du vernis transparent. Après séchage peindre en noir mat. 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 bittes, 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 bitts, 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 oca. 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.

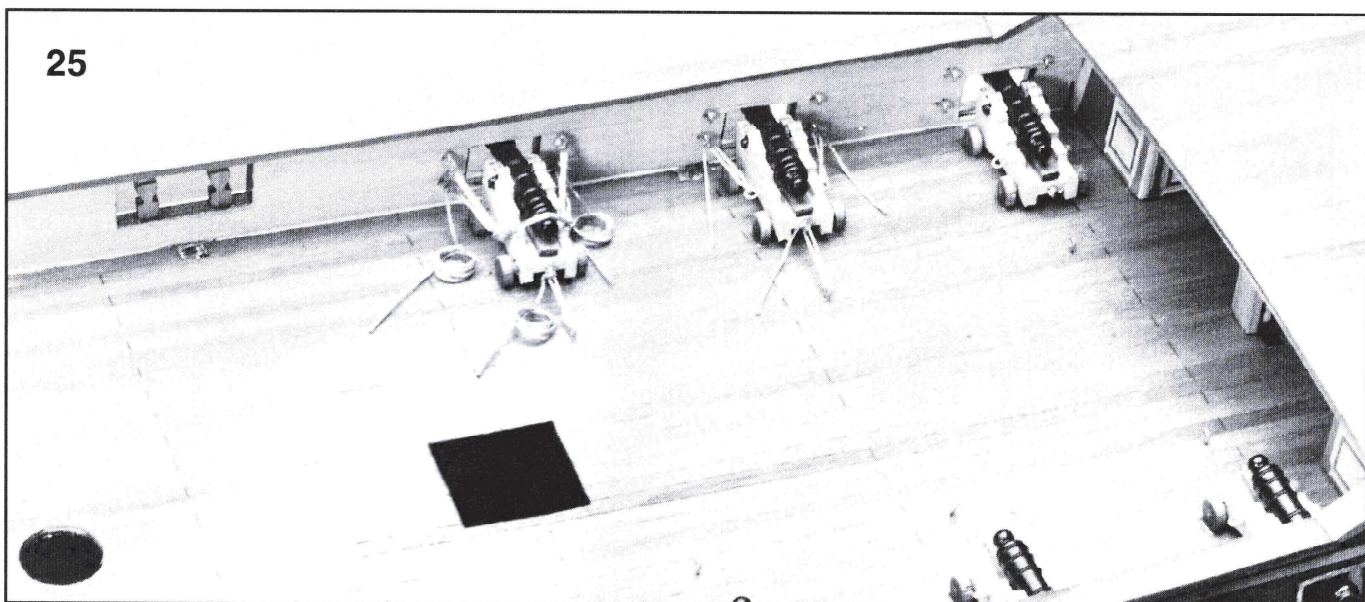
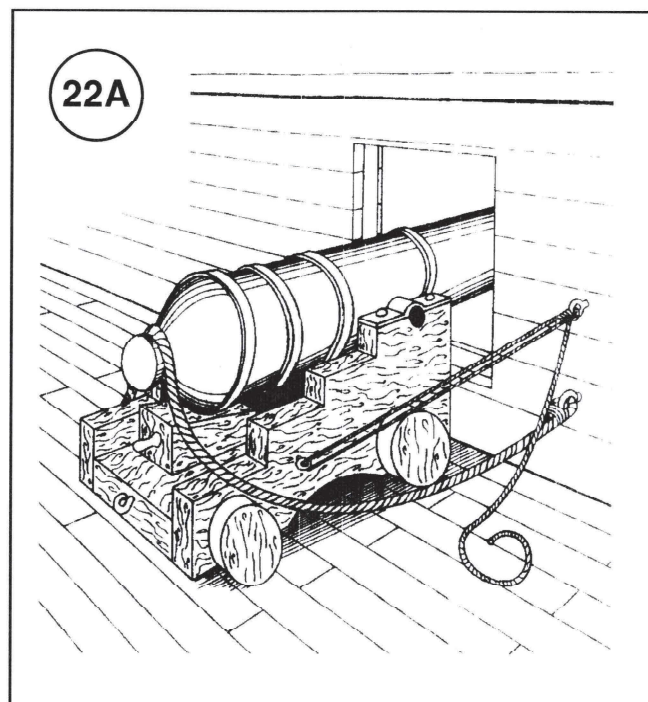
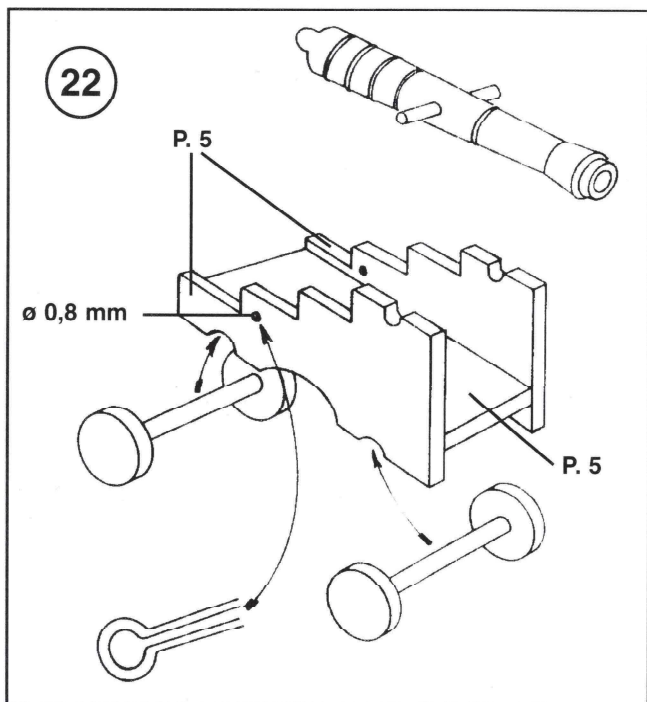
Die Lafetten werden ockergelb lackiert. Legen Sie bereits angefertigte Ösen bereit und kleben Sie die Kanonen an ihre Positionen (Tafel 4). Fertigen Sie das Tauwerk mit  $\varnothing$  0,50 mm Hanf an, wie auf Zeichnung 22A erläutert. Bild 25 zeigt die Kanonen mit Tauwerk.

## 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 gréements.

## 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.



### 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).

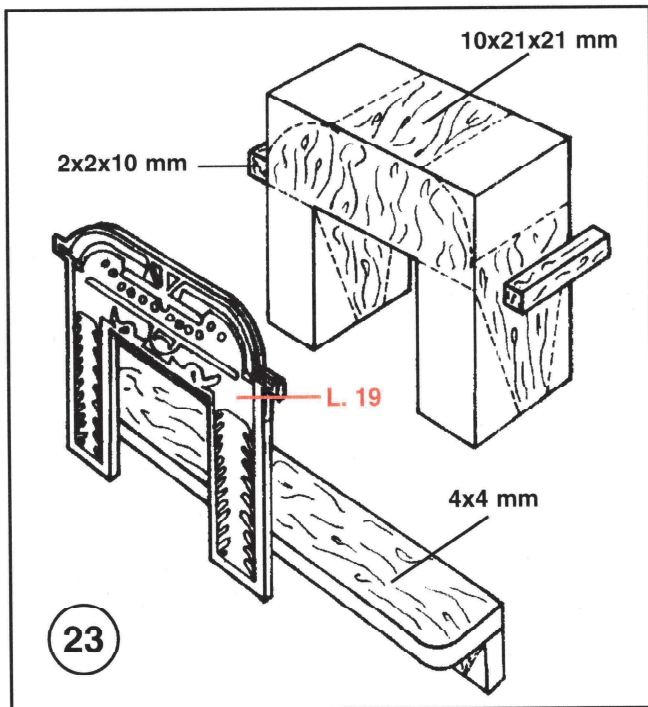
### ETAPE 21:

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.

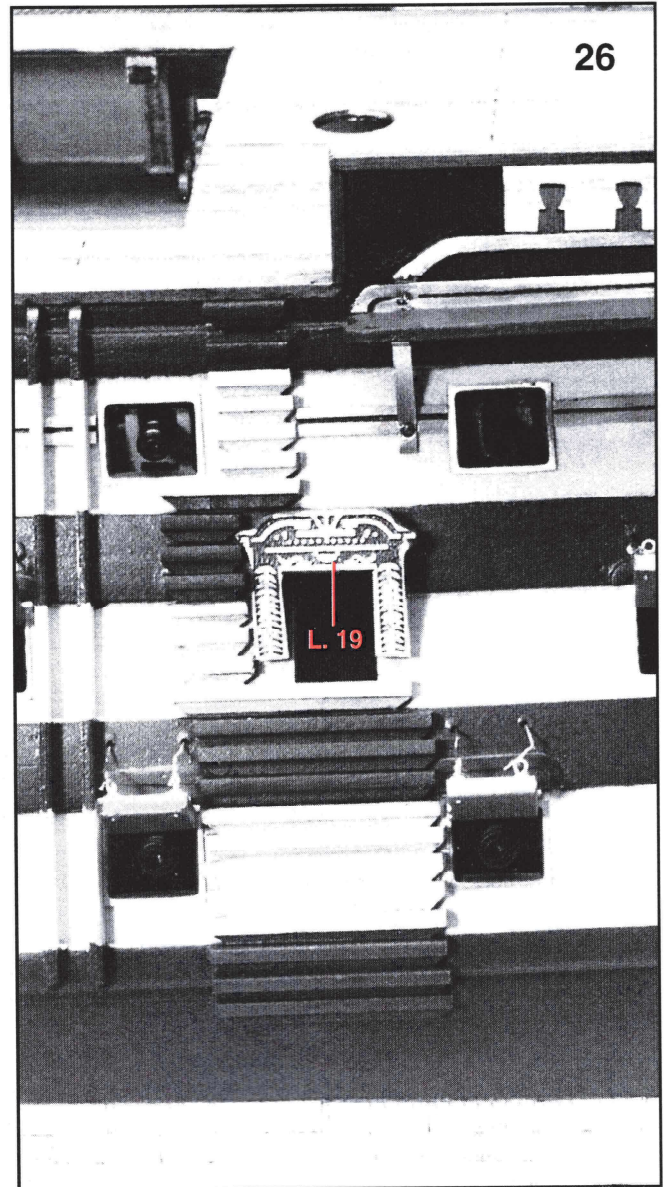
Poichè i paiolati si devono adattare al ponte seguendo la curvatura è necessario sagomarne i due fianchi perpendicolari alla mezzera della nave utilizzando una lima mezzatonda, come indicato nel Disegno 24A.

#### 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 buildge, Drawing N. 24A.

Before glueing the gratings & the hatch-ways 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.

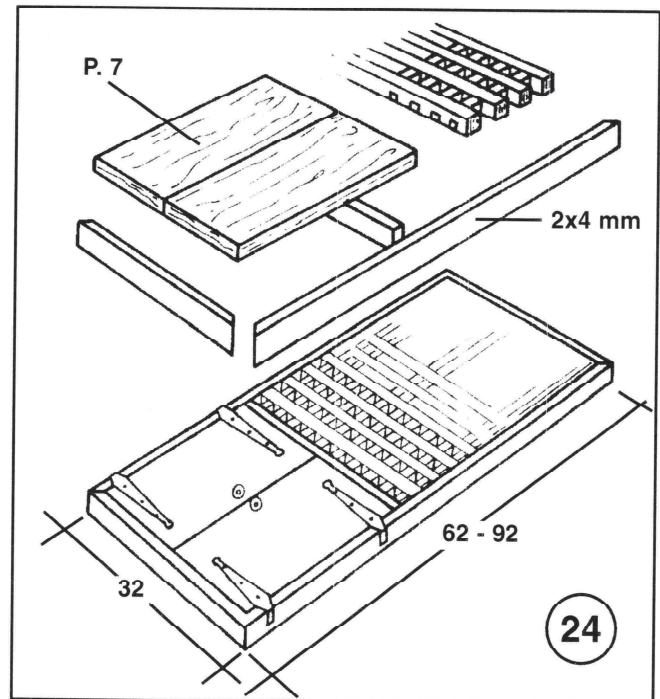
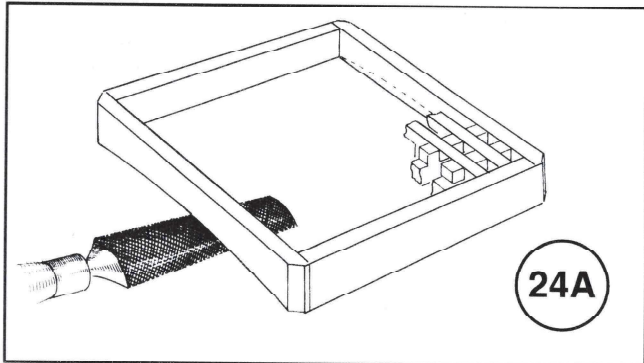
#### ETAPE 22:

Relever les dimensions des écoutilles et des caillebotis P. 7 sur le Plan N. 4. Assembler le caillebotis 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 Pochts 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 versmallingsskader 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.

