



SHIPYARD

MODEL REDUKCYJNY • MODELLBAU • SCALE MODEL • LA MODELE REDUIT NR 22

W numerze dodatkowo:
- sposoby wykonywania niektórych
elementów takielunku



okręty wojenne
kriegsschiffen
warships



francuska
FREGATA

La Belle Poule

* 1765 *

skala
1:96

długość modelu 77 cm



Fascynujący Świat Żaglowców SHIPYARD

KARTONOWE MODELE REDUKCYJNE * PLANY MODELARSKIE



Nr 12 - „Jachty” dł. modeli: 22 cm i 35,5 cm

W numerze dwie jednostki:

*holenderski jacht władz miejskich

*brytyjski jacht „Chatham” z przełomu XVII i XVIII w.



Nr 17 - Kliper baltimorski „Berbice” (amerykański szkuner korsarski) dł. modelu ok. 38 cm. **Jacht szwedzki** (na podstawie rysunków Fredericka Chapmana) dł. Modelu ok. 30cm.

Uwaga! nakład limitowany



Nr 18 - HMS „Granado” brytyjski kecz moździerzowy jednostka o wysokiej specjalizacji, przeznaczona do niszczenia umocnień nabrzeżnych przeciwnika. W tym samym numerze szalupa z „Bounty” - Launch o dł. 23 stóp w skali 1:48. Jest to kontynuacja kolekcji niewielkich słynnych jednostek, na których żeglarze dokonali zdumiewających czynów.

Uwaga! nakład limitowany



W sprzedaży:

Nr 14/1

HMS „Juno” fregata klasy Amazon (16 arkuszy A2 420 x 594 mm)

- kompletny zestaw części do budowy kadłuba
- wszystkie elementy wyposażenia okrętu
- elementy łączenia kolumn masztów ze stęgami i bramstęgami
- bloczki, jufersy, knagi
- szablony do wykonania drzewc masztów, rej oraz żagle
- szczegółowe rysunki montażowe

- opis budowy
- historię okrętu i przebieg jego kariery
- informacje z zakresu historii budowy okrętów

Do samodzielnego wykonania:

- wyłącznie drzewca masztów, rej oraz żagle i olinowanie

Wszystkie modele opracowane są w skali 1:96

Zamówienia listowne i telefoniczne prosimy kierować na adres wydawnictwa:

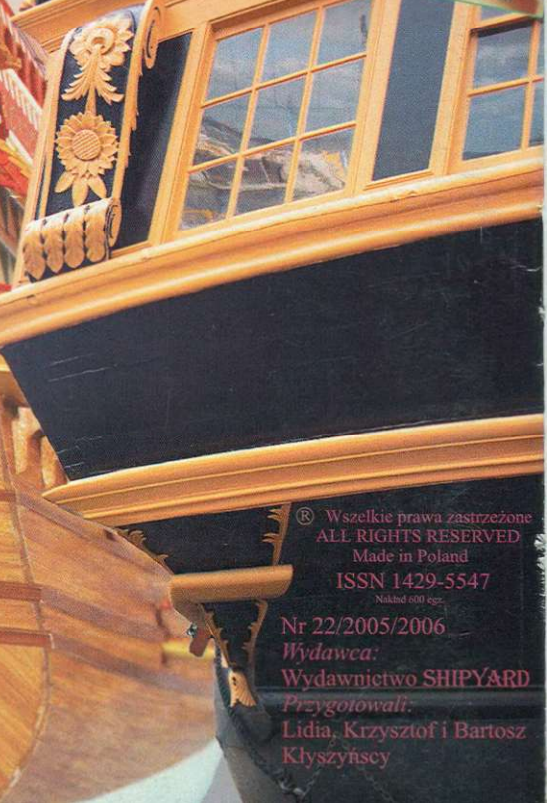
Wydawnictwo SHIPYARD

Krzysztof Kłyszynski

60-682 Poznań

Os.B. Śmiełego 33/85

tel.0-61 825-52-80



® Wszelkie prawa zastrzeżone
ALL RIGHTS RESERVED
Made in Poland

ISSN 1429-5547

Nakład 000 egz.

Nr 22/2005/2006

Wydawca:

Wydawnictwo SHIPYARD

Przygotowali:

Lidia, Krzysztof i Bartosz
Kłyszynscy



Fregaty stanowiły ważną klasę okrętów każdej liczącej się floty wojennej XVIII wieku. Były to szybkie jednostki, przeznaczone do realizacji różnorodnych zadań: rozpoznania, osłony, pościgu, patrolowania, blokady, etc. Niosły na swych pokładach od 18 do 46 armat.

W latach 1748-98 we Francji zbudowano w dziesięciu stocznich 104 fregaty, których podstawowym uzbrojeniem były armaty 12-funtowe. Jedną z najszybszych i najciekawszych konstrukcji przedstawiamy w tym numerze.

Budowę *la Belle Poule* rozpoczęto w 1765 roku w Bordeaux, na podstawie projektu inż. Guignace.

Jej bliźniaczymi jednostkami były: *Dedaigneuse* (1766), *Tourterelle* (1766) i *Amphitrite* (1767). Projekt ten przyniósł swemu twórcy awans na stanowisko konstruktora, a w 1778 roku tytuł szlachecki. Okręty miały 136 stóp długości (od stewy dziobowej do rufowej), 34 stopy 6 cali szerokości i 903 tony wyporności.

Uwaga: stopa 1 pied = 325 mm, cal francuski 1 pouce = 27,028 mm.

La Beelle Poule po wejściu do służby (1766) wypełniała szereg zadań na Antylach, skąd powróciła w 1769 roku. Drewniany kadłub otrzymał w części podwodnej poszycie miedziane (druga połowa 1771) i okręt skierowano do służby na Oceanie Indyjskim. Zastosowane rozwiązanie sprawdziło się doskonale w tamtejszych warunkach, jednak zużycie arkuszy miedzi wymagało poważnej renowacji po powrocie do Europy. Dlatego w 1777 roku fregata pełniła służbę w kanale *la Manche* już bez poszycia miedzianego.

17.06.1778 roku *Belle Poule* uczestniczyła w starciu, które było pretekstem do kolejnej wojny z Anglią. Podczas patrolu doszło do spotkania okrętów francuskich (*Belle Poule*, *La Licorne*, *L'Hirondelle*, *Le Coureur*) z brytyjskimi (*Arethusa*, *Alert*). Dowódca *Belle Poule*, de La Clocheterie, nie dostosował się do żądań Anglików, skutkiem czego wywiązała się blisko pięciogodzinna bitwa. *Belle Poule* zadała wiele strat *Arethusie* sama również doznając poważnych uszkodzeń kadłuba i takielunku. Będąc niezdolnymi do dalszej bitwy, oba największe okręty udały się do macierzystych portów. Plany utraconego wówczas lugra *Le Coureur* zamieszczone zostały w numerze 8 SHIPYARDu. Pomimo, że walka była raczej rozstrzygnięta na korzyść Anglików (zdobyty przez nich lugier), to powrót *Belle Poule* wywołał wielką euforię wśród Francuzów. Doszło nawet do tego, że damy

w Wersalu ogarnięte patriotycznym zapałem lansowały wymyślną fryzurę a'la *Belle Poule*, której głównym motywem był okręt, misternie wykonywany z tiulu, koronek, wstążek i starannie upinany we włosach.

Po usunięciu uszkodzeń *Belle Poule* powróciła do służby w kanale *La Manche*. W lipcu 1780 roku została zdobyta przez 74-działowy liniowiec brytyjski *HMS Nonsuch*.

Anglicy wyposażyli okręt w dodatkowe 4 działa sześciofuntowe na pokładzie rufowym i ponownie położyli poszycie miedziane. Służba w brytyjskiej flocie, bez zmiany nazwy trwała do 14.08.1801 roku, kiedy to fregatę sprzedano.

La Belle Poule jest bardzo ciekawą pod względem konstrukcyjnym jednostką. Przekroje poprzeczne kadłuba zostały tak dobrane, by zapewnić dużą prędkość i jednocześnie ochronę części podwodnej przed bezpośrednimi trafieniami bocznymi.

Pokład dziobowy nioś 26 armat dwunastofuntowych. Pierwsza furta jako jedyna była zasłonięta kłapą - w przypadku potrzeby jej uzbrojenia przesuwano armatę z kolejnej furty (np. podczas pościgu, gdy zachodziła konieczność oddania strzału z dziobu, bez zmiany kursu). Za kolumną fok-maszty mieściła się kuchnia i luk, przez który liny kotwiczne biegły na dolny pokład. Śródkorcie zajmowały szalupy, długości 22, 26 i 31 stóp, ustawione jedna w drugą na trzech legarach (podstawach). Aby ułożyć je w sobie, z dwóch większych układano ławki wiosłarzy. Wzdłuż szalup składano zapasowe drzewca - stengi i niektóre reje. Przed grotmasztem znajdowały się otwory kominowe pieca z dolnego pokładu. Rufę za bezanmasztem zajmowała wielka kajuta, służąca za salon, jadalnię i salę zebrania oficerów. Można było z niej przejść do bocznych galerii, mieszczących ubikacje oficerskie (załoga swoje potrzeby naturalne załatwiała na dziobie). Spośród dziewięciu okien rufowych pięć środkowych było otwieranych.

Na górnym pokładzie dziobowym rozmieszczone są kotbelki, mały kabestan, kołkownice, luk kuchni z otworami kominowymi i dwie armaty sześciofuntowe. W kierunku śródkorcia zakończony był balustradą z dużym dzwonem okrętowym. Szybkie przemieszczanie się załogi z pokładu dziobowego na pokład rufowy zapewniały pomosty, z których dwie pary przestawianych schodni prowadziły w dół na pokład bateryjny.

Pokład rufowy, z małym dzwonem w ramie poręczy balustrady, uzbrojony był w cztery sześciofuntówki (Anglicy dodali 1780 roku kolejne cztery). Pod gretingami znajdował się m.in. główny luk żywnościowy. Dalej umieszczono zejściówkę oficerską z ławką dla



LA BELLE POULE



▲ Dziób okrętu. Przebieg lin kotwicznych.

▼ Rzeźba dziobowa. Zabezpieczenie bukszprytu (patrz poradnik).



wachty, za tym zaś podwójne koło sterowe i dwie szafki z kompasami. Uzbrojenie okrętu uzupełniały działka relingowe, rozmieszczone na dwunastu wspornikach (2 na dziobie, 10 na rufie).

Zdobienia okrętu są skromne. Połączona rzeźba dziobowa przedstawia lwa trzymającego herb z trzema liliami, rufa zaś posiada płaskorzeźby: amorka z nazwą fregaty na szarfie i ornamenty roślinne z akcentem militarnym. Nad nimi góruje jedyna latarnia okrętowa. Sposób malowania prezentuje ówczesnie obowiązujący standard.

We flocie francuskiej pływało kilka żaglowców o tej nazwie. Ostatni, zbudowany w 1932 roku w Fecamp szkuner Belle Poule, jest do dziś jednostką szkolną marynarki francuskiej.

*Historia w jednym kawałku opisem technicznym doprawiona
Przełożyła z francuskiego na polski Joanna Budniak, siostra Karola
A z polskiego na nasze - jej brat Karol*

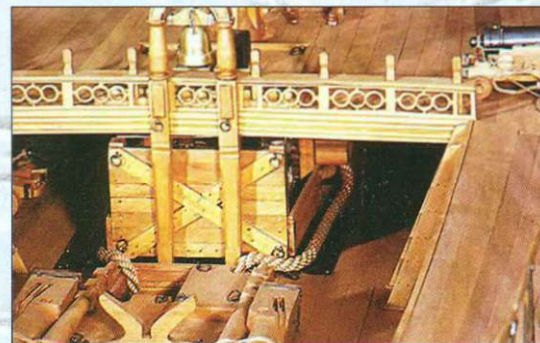


◀ Dodatkowe kotwice mocowano jedna na drugiej do ław wantowych.

▼ Sposób „podnoszenia” kotwicy przy pomocy kotbelki i potrójnego bloku z hakiem.



◀ Ubikacje i greting (kratownice) kosza dziobowego. Kotbelki były głęboko osadzone na pokładzie, a na towarzyszących im knagach obkładano liny do wciągania kotwic.



◀ Widok na dzwonnice dziobową i tylną ścianę pieca.

▼ Zejściówka na pokładzie rufowym.

▲ Ława wantowa fok-masztu z przymocowaną do niej kotwicą. Podwężki wantowe - metalowe elementy łączące jufersy z poszyciem, musiały wytrzymywać duże naprężenia.

► Armaty dwunastofuntowe.

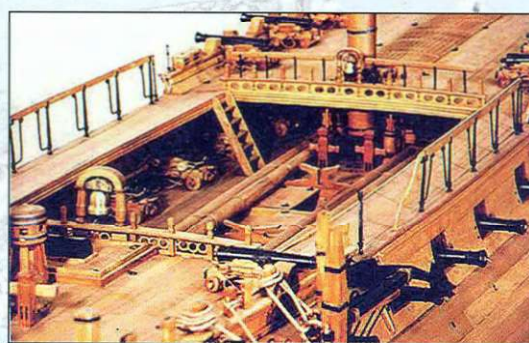


LA BELLE POULE



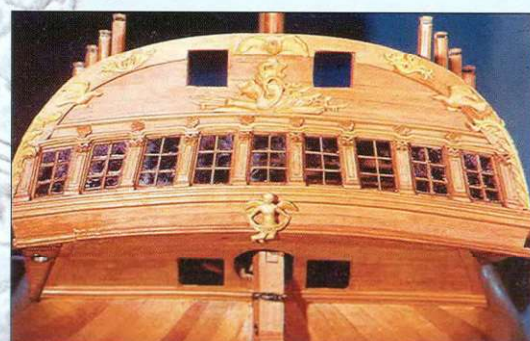
▲ Schodnie prowadzące z pokładu baterijnego na ganki łączące pokład dziobowy z rufowym. Zapasowe stengi i reje układano wzdłuż szalup.

➤ Boczne oszklone galerie mieściły ubikacje oficerskie.



◀ Ogólny widok na śródokręcie.

▼ „Lustro” rufy.



Dzięki uprzejmości Pana Arthura Molla z Belgii publikujemy zdjęcia La Belle Poule wykonanej z drewna na podstawie planów Jean'a Boudriot i Hubert'a Berti, które nam również posłużyły do opracowania tego wydania. Pan Arthur Moll do budowy modelu użył najbardziej ekskluzywnego materiału stosowanego w modelarstwie - drewna gruszy. Zwróćmy uwagę na doskonałe dopracowanie szczegółów, a także znakomite dopasowanie elementów drewnianych poszycia, pokładów itd.

Niniejszym składamy specjalne podziękowania dla Pana Arthur'a Molle z Les Amis du modèle d'Arsenal A.S.B.L. (Liège, Belgia) za zgodę na wykorzystanie zdjęć.

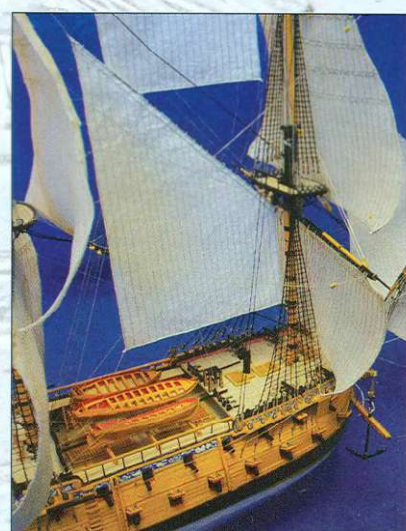
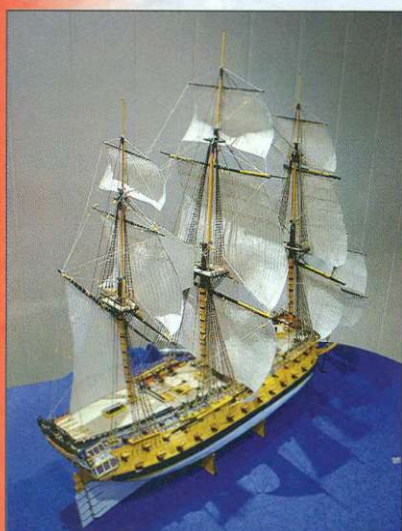
Un grand merci à Arthur Molle, président des Amis du Modèle d'Arsenal A.S.B.L. - Liège, Belgique, de nous avoir permis l'utilisation des photos de la frégate la Belle Poule.

Polecane strony internetowe: www.amarsenal.be.

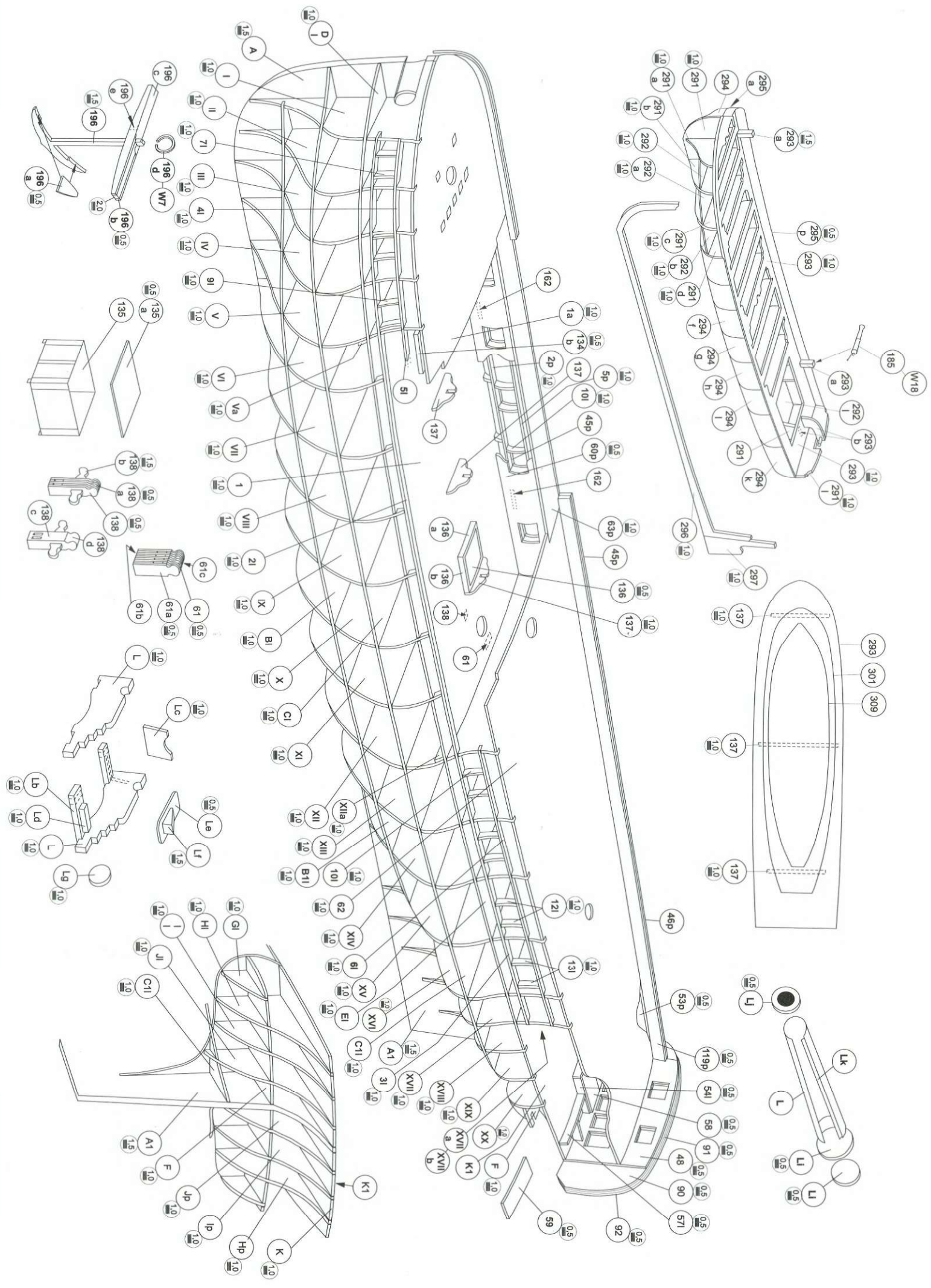
ZDJĘCIA OD NASZYCH CZYTELNIKÓW



Model „Bellony” Włodzimierza Krasnodebskiego. Okręt jest indywidualnie malowany, kabiny rufowe i latarnie mają własne oświetlenie. Gratulujemy zbudowania tego wspaniałego modelu, a także odważnego wyboru jednego z najtrudniejszych opracowań naszego Wydawnictwa.







P

Model został opracowany w skali 1 : 96 na podstawie wszelkich dostępnych źródeł historycznych oraz planów i rysunków stocznioowych z epoki.

I. OPIS BUDOWY

Okręt można zbudować na podstawie rysunków montaŝowych. Jeŝeli jednak zdecydujemy się na waloryzację modelu (indywidualne prace z wykorzystaniem dodatkowych materiałów i narzędzi), pomoŝe nam w tym opis budowy oraz cyklicznie wydawany poradnik.

Model sklejamy w takiej kolejnoŝci, w jakiej ponumerowane są czci. Sklejajc szkielet okrętu naleŝy zwrócić uwagę na zachowanie osi symetrii tzn. odpowiednio prostopadle lub równolegle ułoŝenie elementów względem siebie.

OPIS BUDOWY

Po przyklejeniu poszycia wzdłużnego (zgodnie z przebiegiem desek na prawdziwym okręcie) kadłub poniŝej linii wodnej moŝna wyszpachlować (np. szpachlówk typu PUFAS). Miejsca styku poszycia wzdłużnego trzeba przed szpachlowaniem nasączyć (uszczerpic) klejem SUPER GLUE lub lakierem olejnym. Czci, które mają nadrukowane "deski", dobrze jest ponacic ŝyłek wzdłu linii styku desek, a następnie pomalować farbami akrylowymi firmy TALENS. Okucia i elementy metalowe w zaleŝnoŝci od ich kształtu moŝna wykonać z drutu miedzianego lub pa pieru. Następnie naleŝy pomalować je farb firmy HUMBROL, imitującą kolor ŝelaza. Nici i sznurki pozabawione bd nieładnych "włosek", jeŝli nasczymy je lakierem. Płótno na ŝagle "postarzamy", barwic je w esencji herbacianej. Wszystkie otwory (luki, furty

działowe i inne), a takŝe trudne do wycięcia krzywizny najlepiej wyciac przy pomocy dłut o ostrzach róŝnej szerokoŝci. Lufy dział wytoczone z drewna i pomalowane odpowiednim "Humbrolem" dadzą znakomity efekt. Szare pola w oknach, imitujące szyby moŝna zastąpić materiałem przezroczystym.

Juŝersy oraz rzeŝby bd zdecydowanie bardziej "autentyczne", jeŝeli wykonamy je z modeliny "po-wietrznie" wysychajcej.

II. NARZĘDZIA I MATERIAŁY

noŝyczki	klej Butapren	karton
ŝyłek	patyczki	twardy ołówek
dłuta	lakier nitro	płótno
pseta	lakier olejny	drut miedziany
szpachlówka	sznurek i nici	

E

The model has been developed in the scale 1 : 96 on the ground of all the available historic sources, plans, and historic shipyard drawings.

I. DESCRIPTION OF STRUCTURE

The ship may be built on the ground of assembly drawings. However, if one decides to improve the model and to make individual work using additional materials and tools, a periodically published guide-book will be helpful.

The model should be stuck together in the order defined by numbering of its parts. On sticking the ship skeleton attention should be paid to observance of symmetry axes, i.e. Suitable perpendicular or parallel arrangement of the elements each other. Having stuck the longitudinal deck planking (according to arrangement of

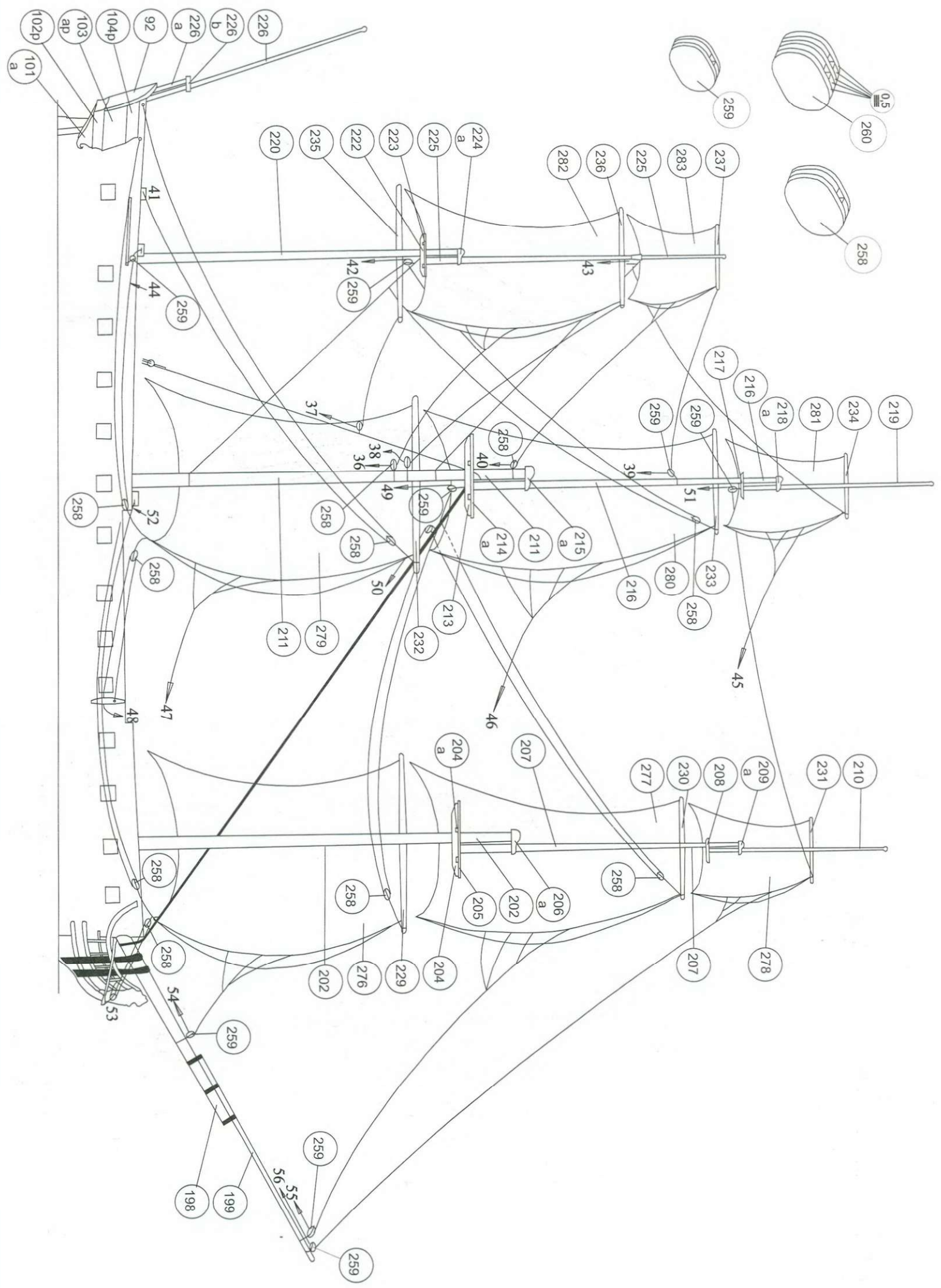
boards of a real ship) the hull beyond water-line may be luted (e.g. With the PUFAS-type lute). Before luting the contact area of longitudinal body planking should be dripped (sealed) with SUPER GLUE or oil varnish. It is a good practice to icise the parts bearing boarding imprint along the boarding lines with a razor blade and, afterwards, to paint them with TALENS acrylic paints. Wearing-iron and metal elements, according to their shape, may be performed of copper wire or paper. After that they should be painted with HUMBROL paints, imitating the color of iron. Threads and strings may be devoid from unsightly hairs after soaking in lacquer. Sail-cloth may be seasoned through dyeing in tea infusion. All the openings (hatches, gunports and other doors) and other curvatures shaping of which is difficult, may be best cut by means of chisels of different

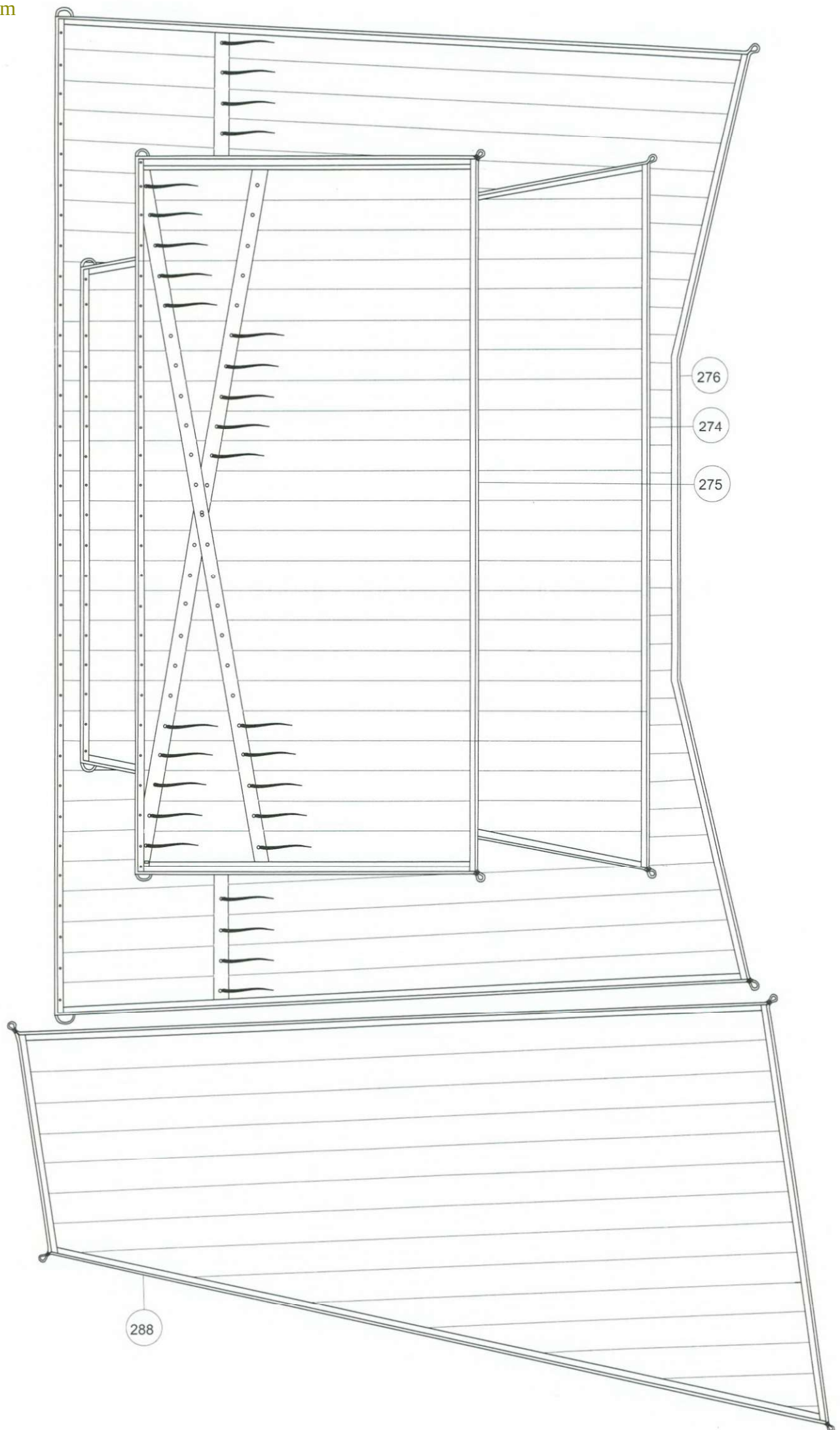
widths. Cannon barrels turned of wood and painted with appropriate HUMBROL paints shall give excellent result. Grey areas in the windows, imitating window panels, may be replaced by a transparent material. Dead-eyes and sculptures will appear considerably more authentically when made of modeling air-drying material.

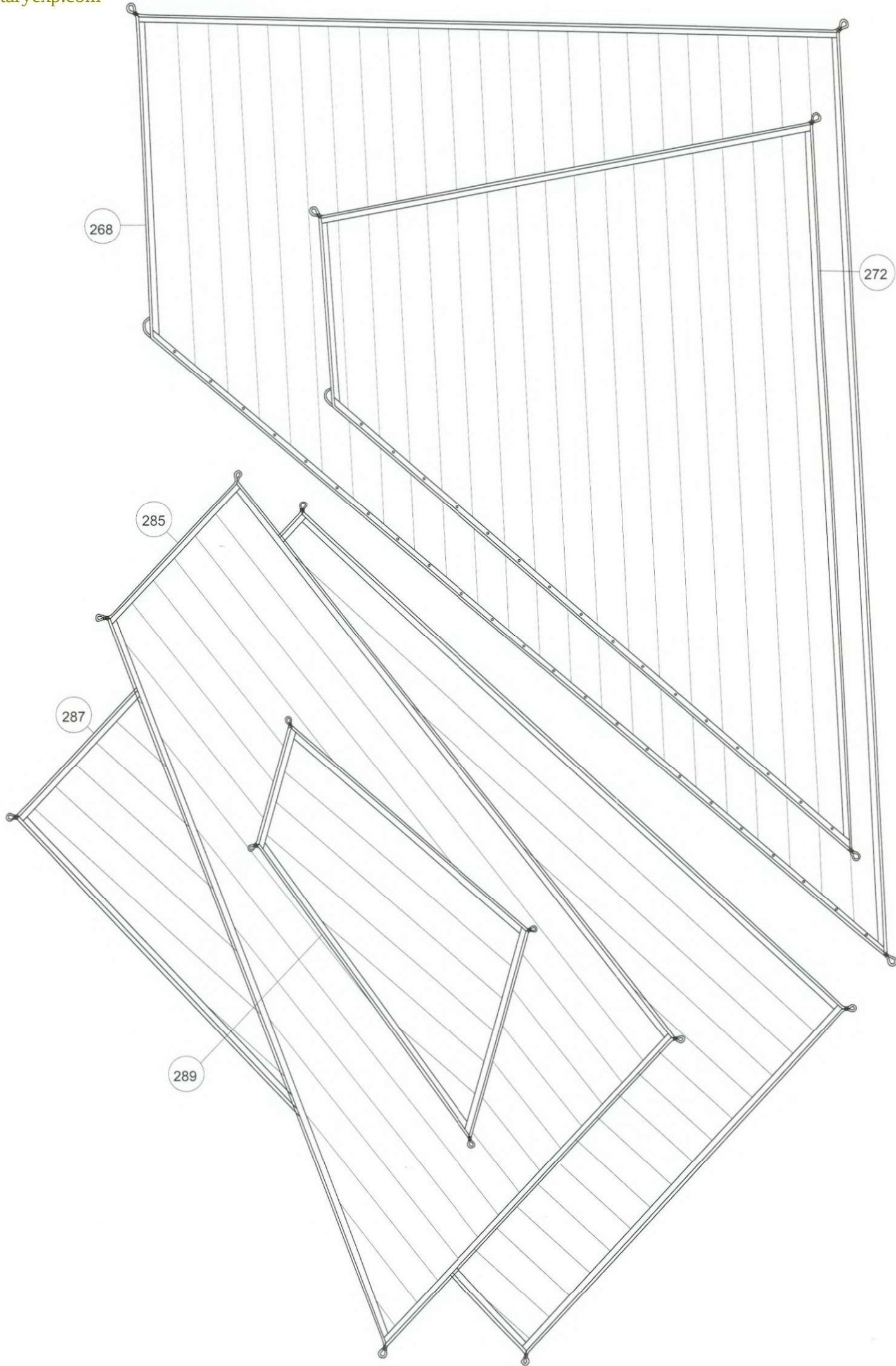
II. MATERIAL AND TOOLS

Scissors,	Butapren glue,	cardboard,
razor blades,	sticks,	hard pencil,
chisels,	nitro lacquer,	linen,
tweezers,	oil varnish,	copper wire,
lute,	string and threads,	

DESCRIPTION OF STRUCTURE



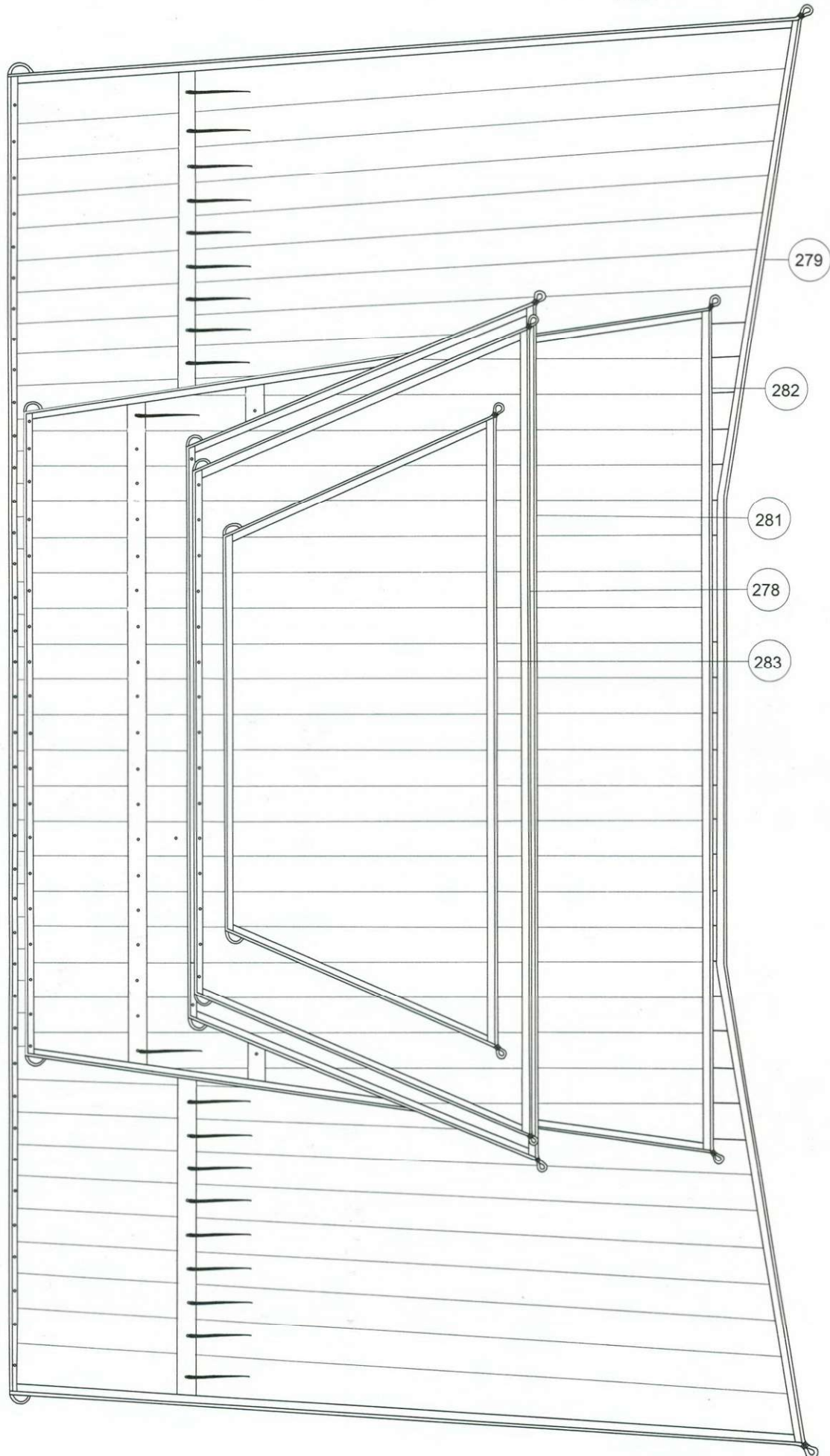


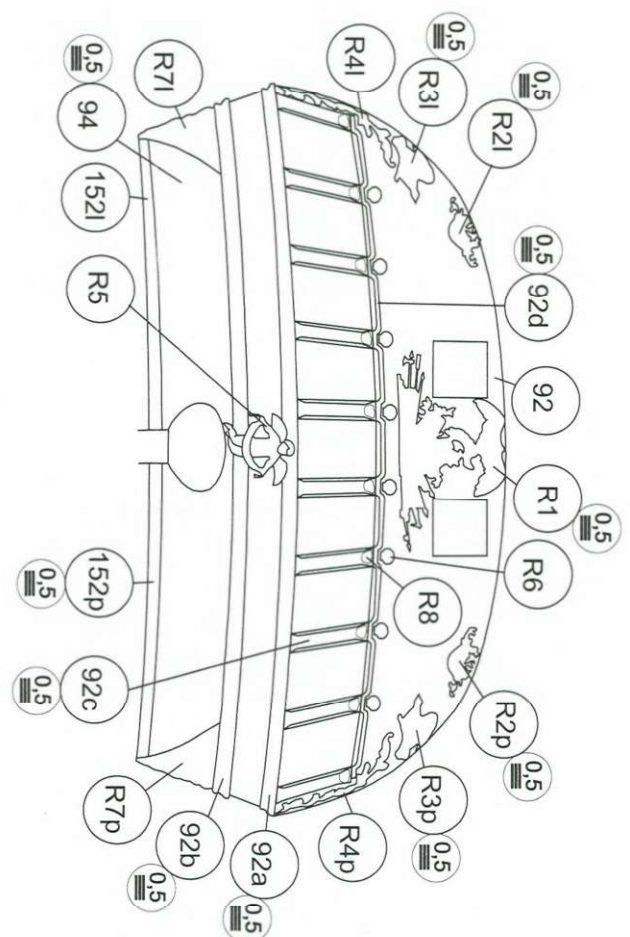
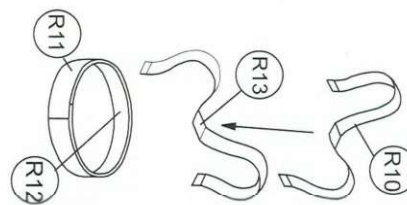
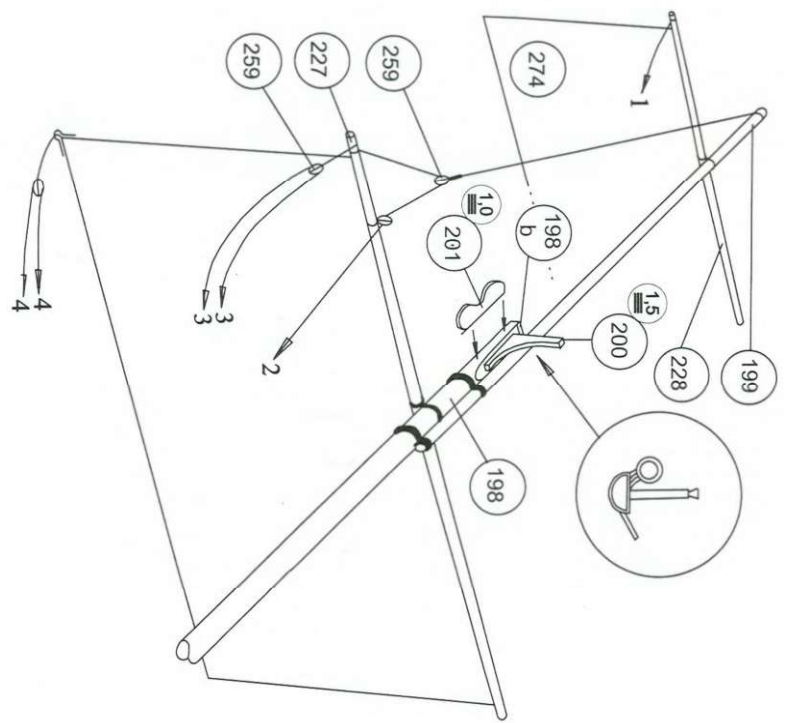


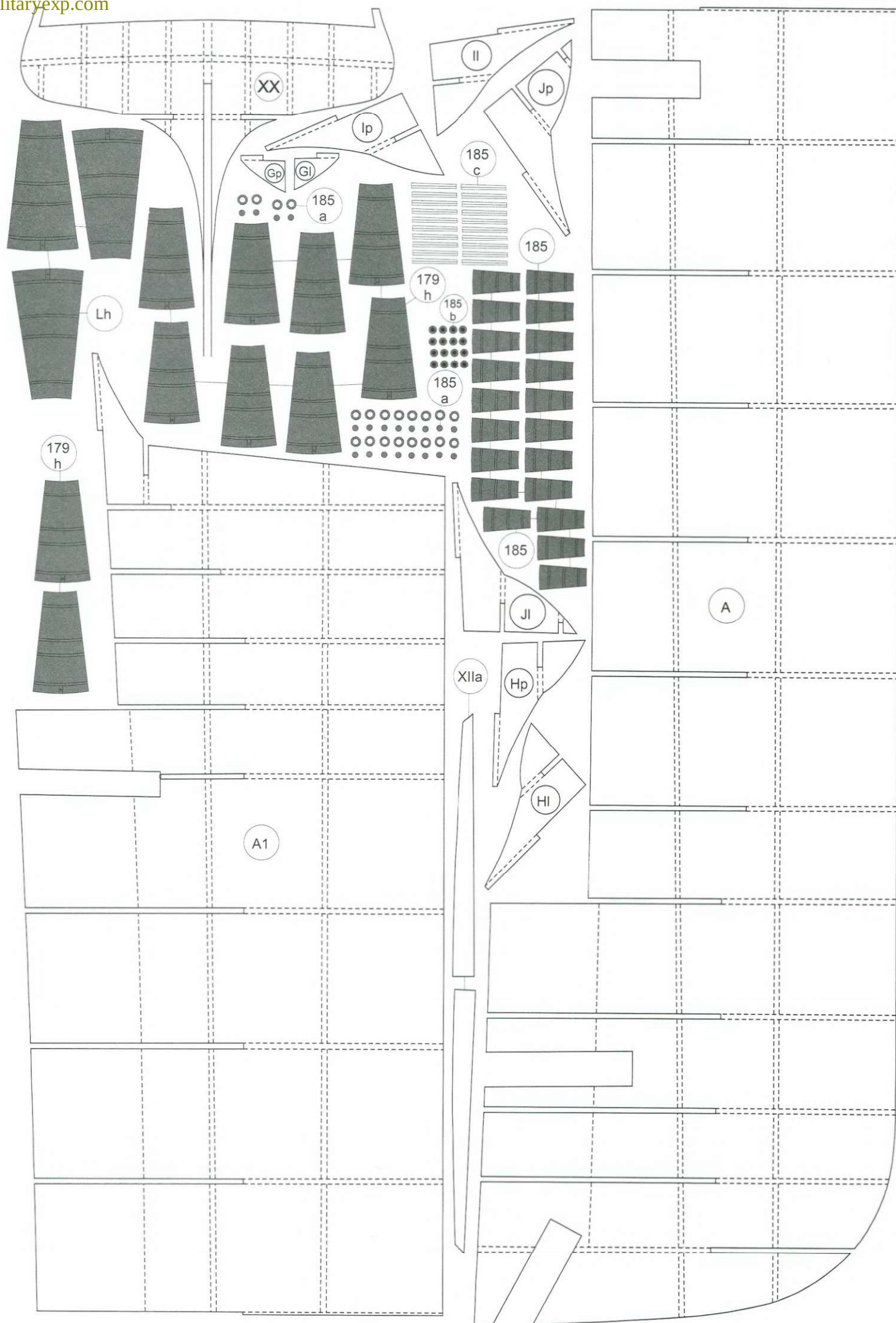
7 cm

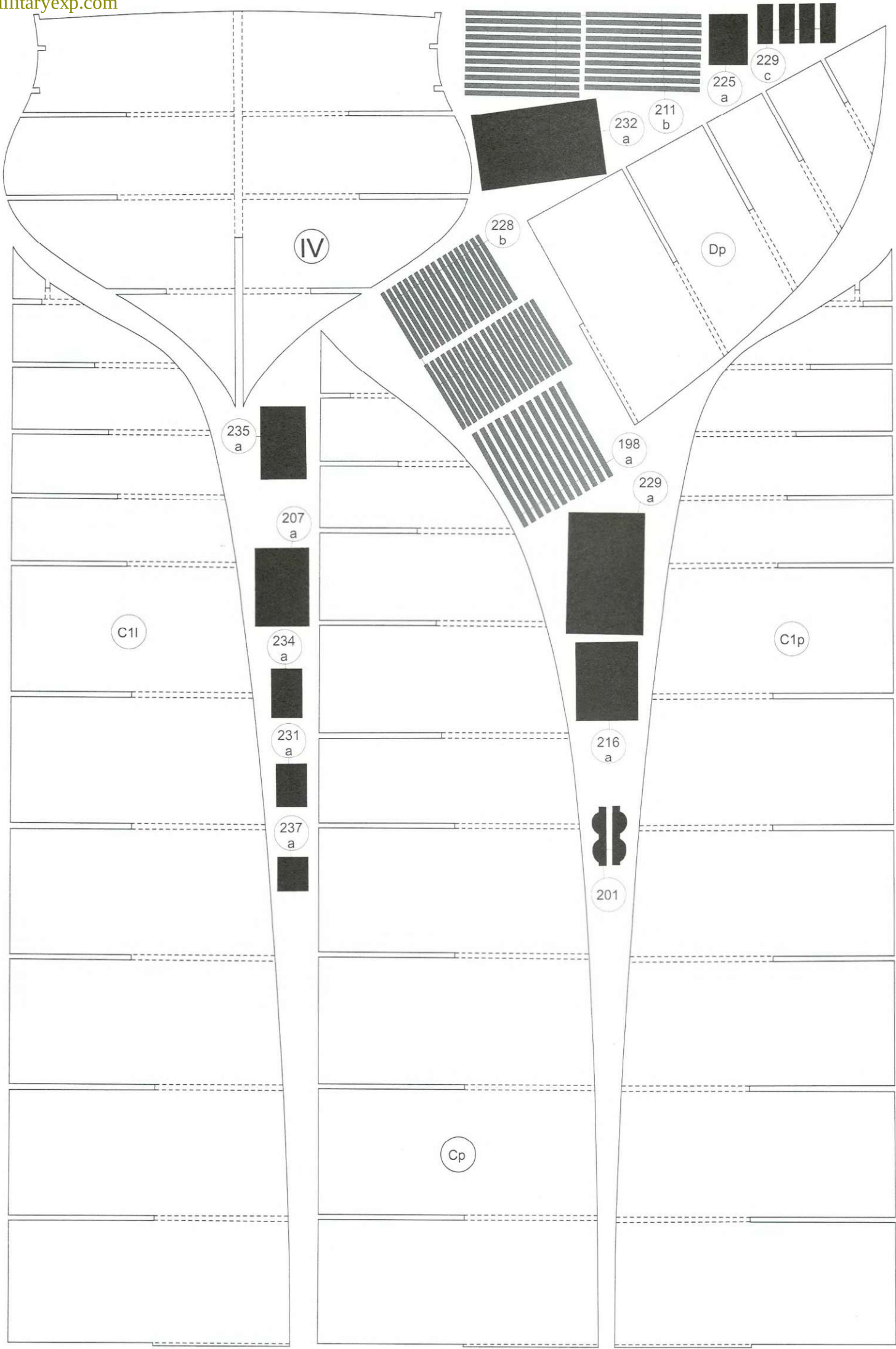
FLAGA

10 cm

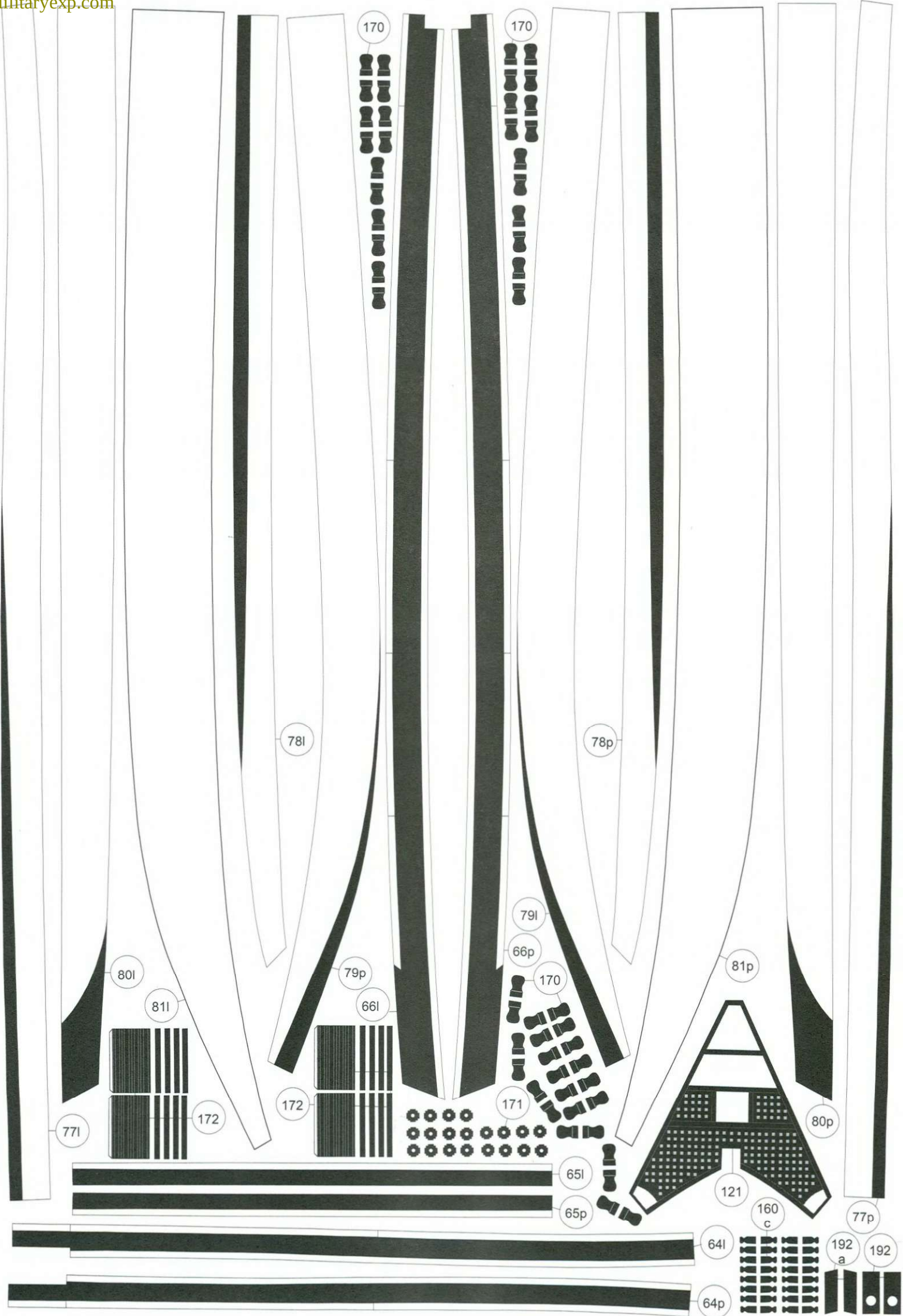


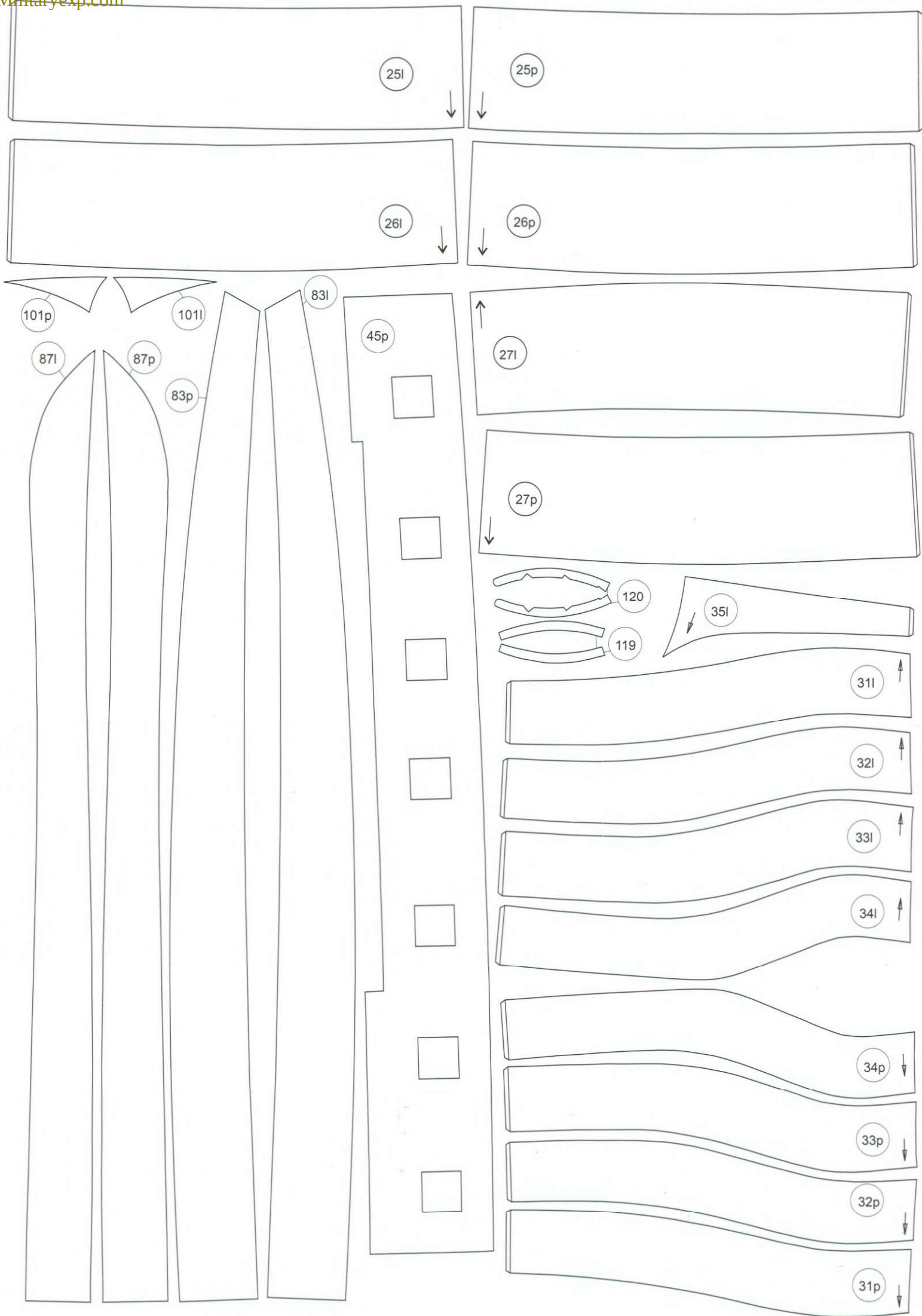




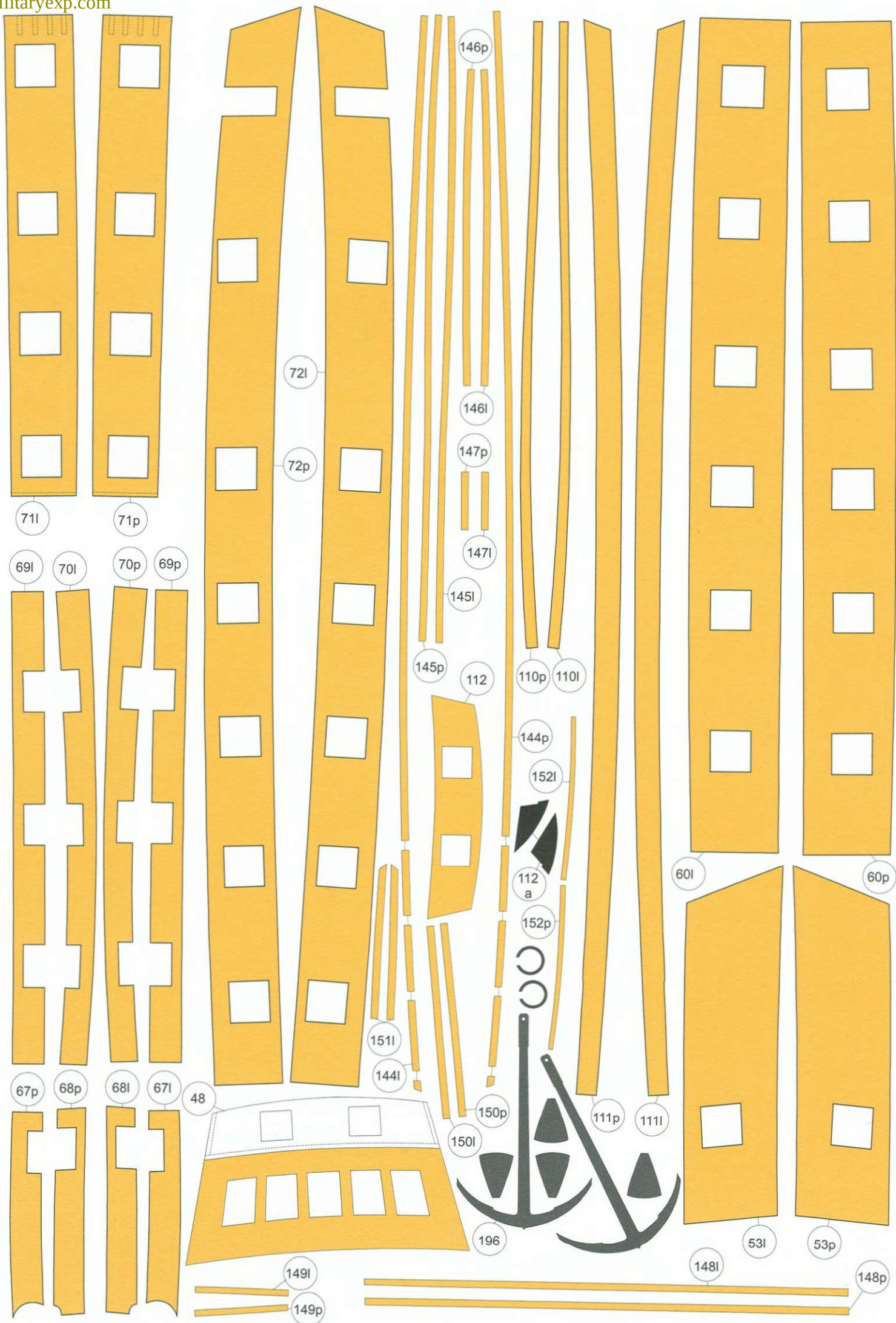


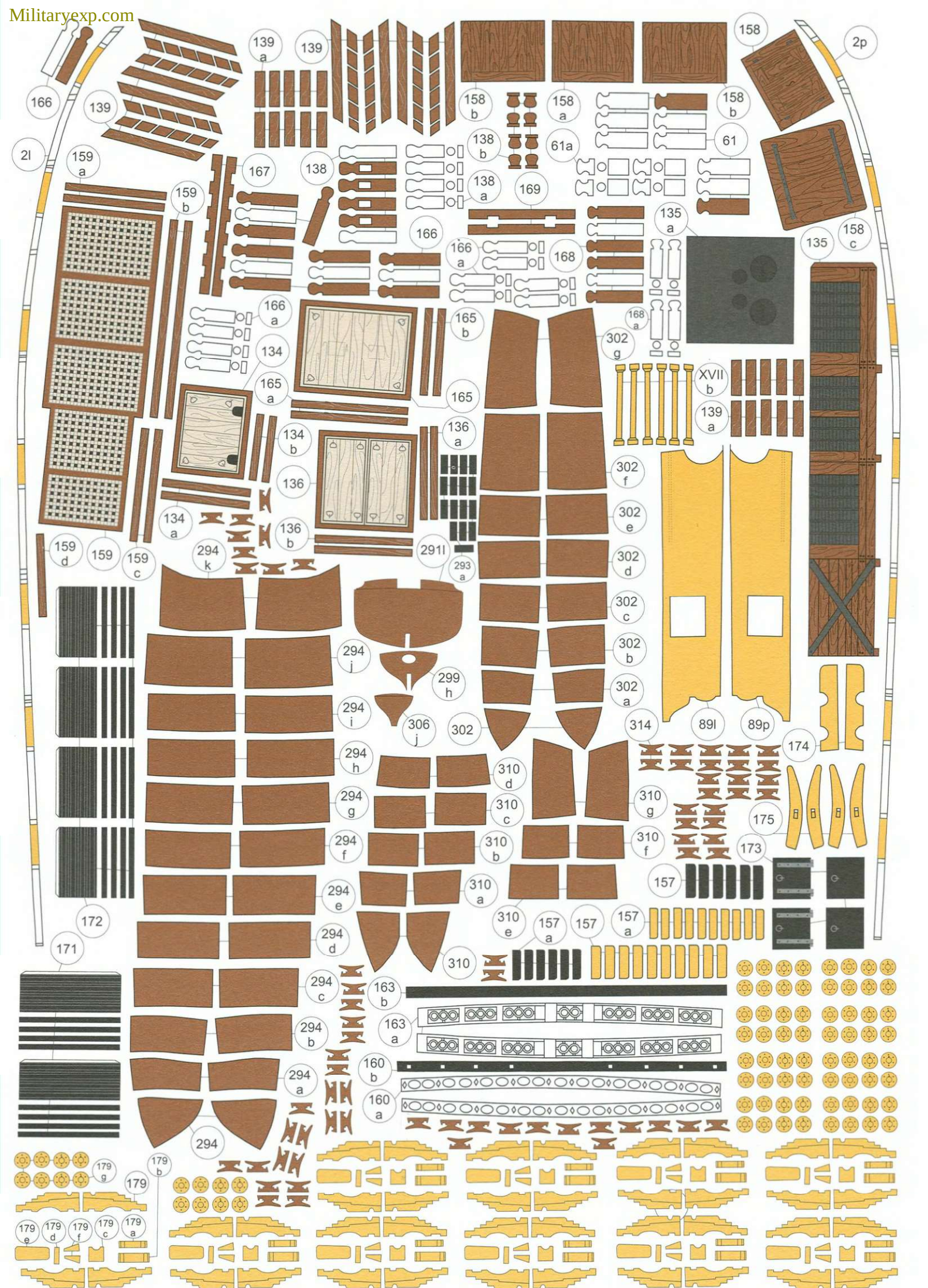


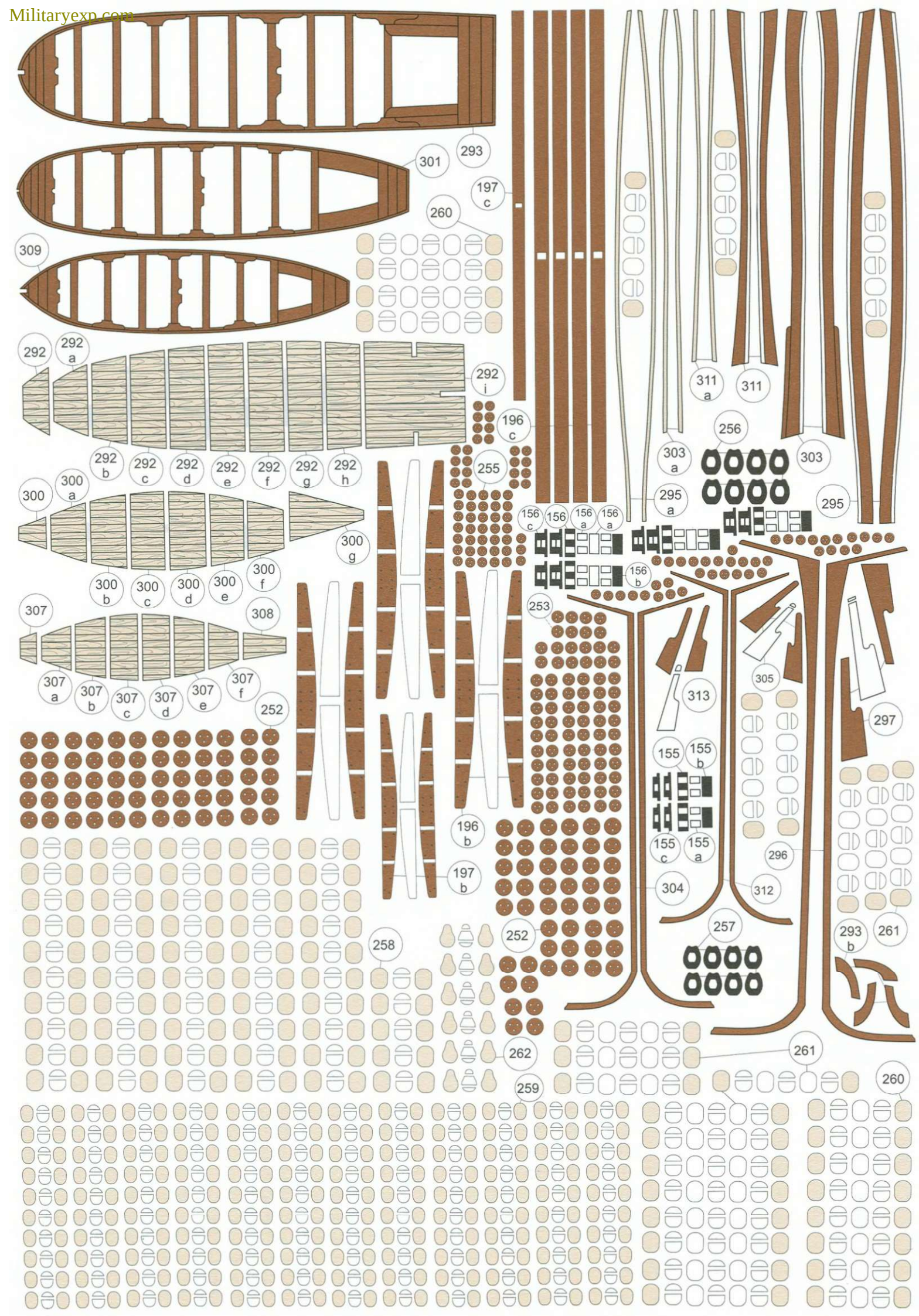


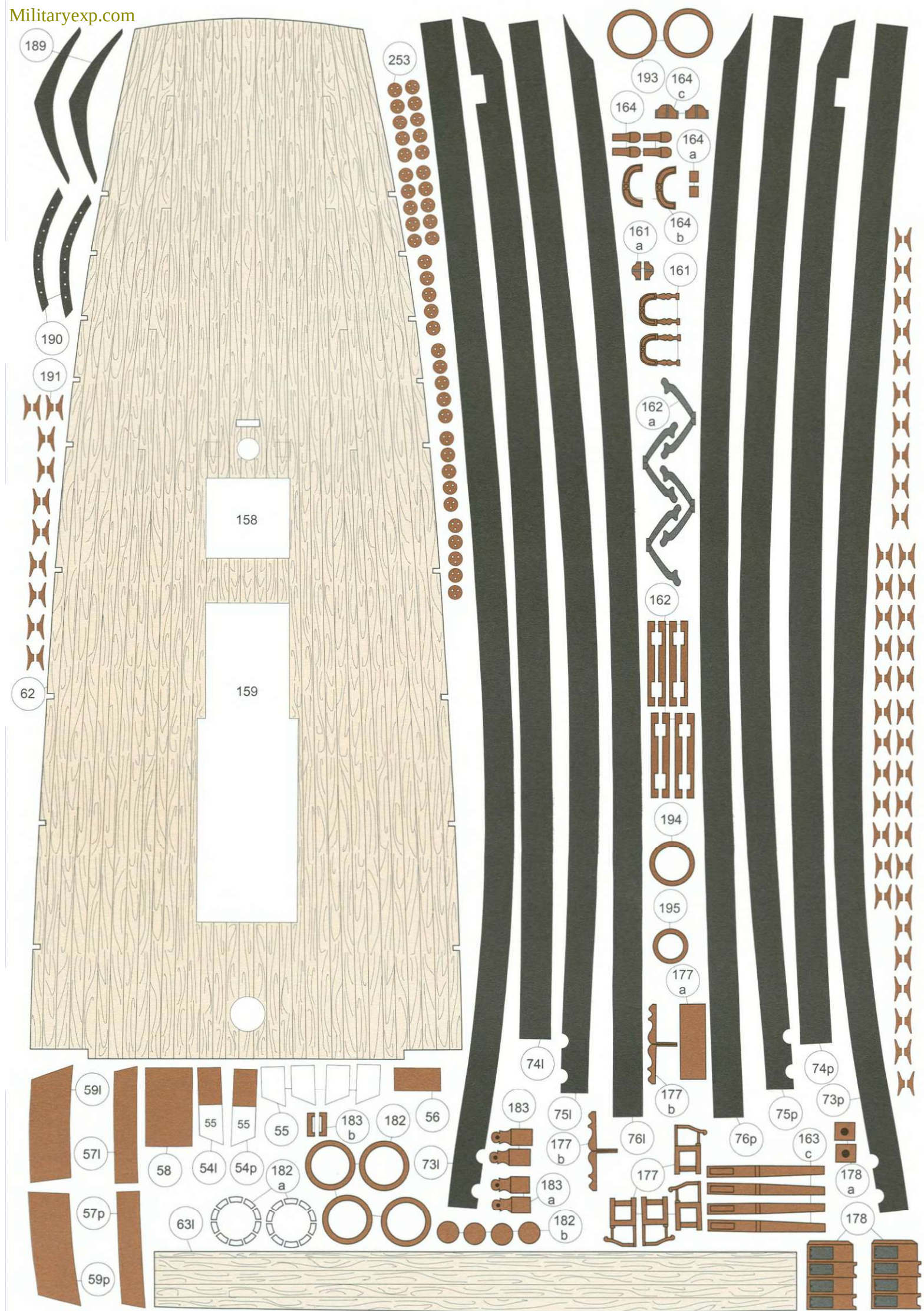


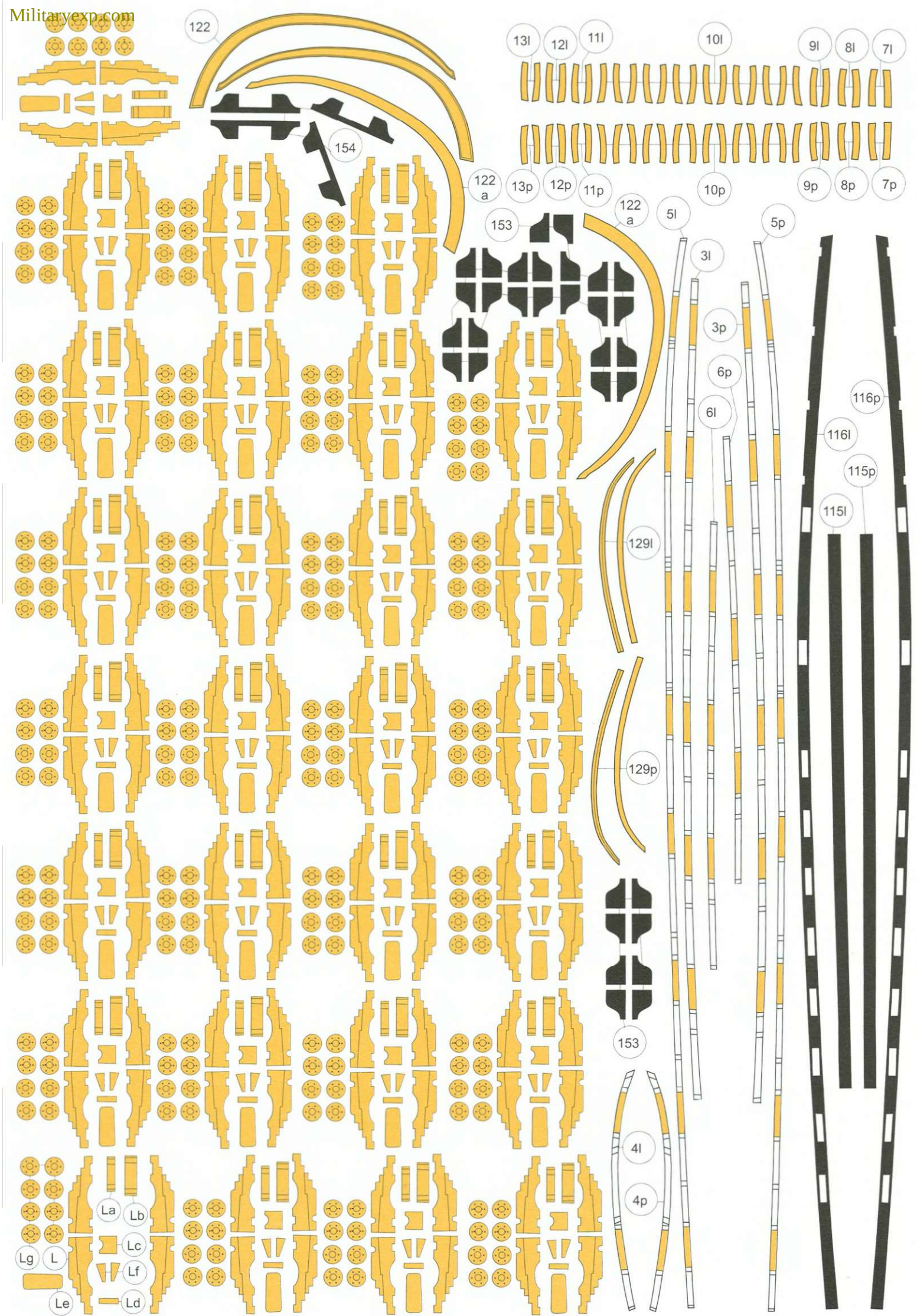


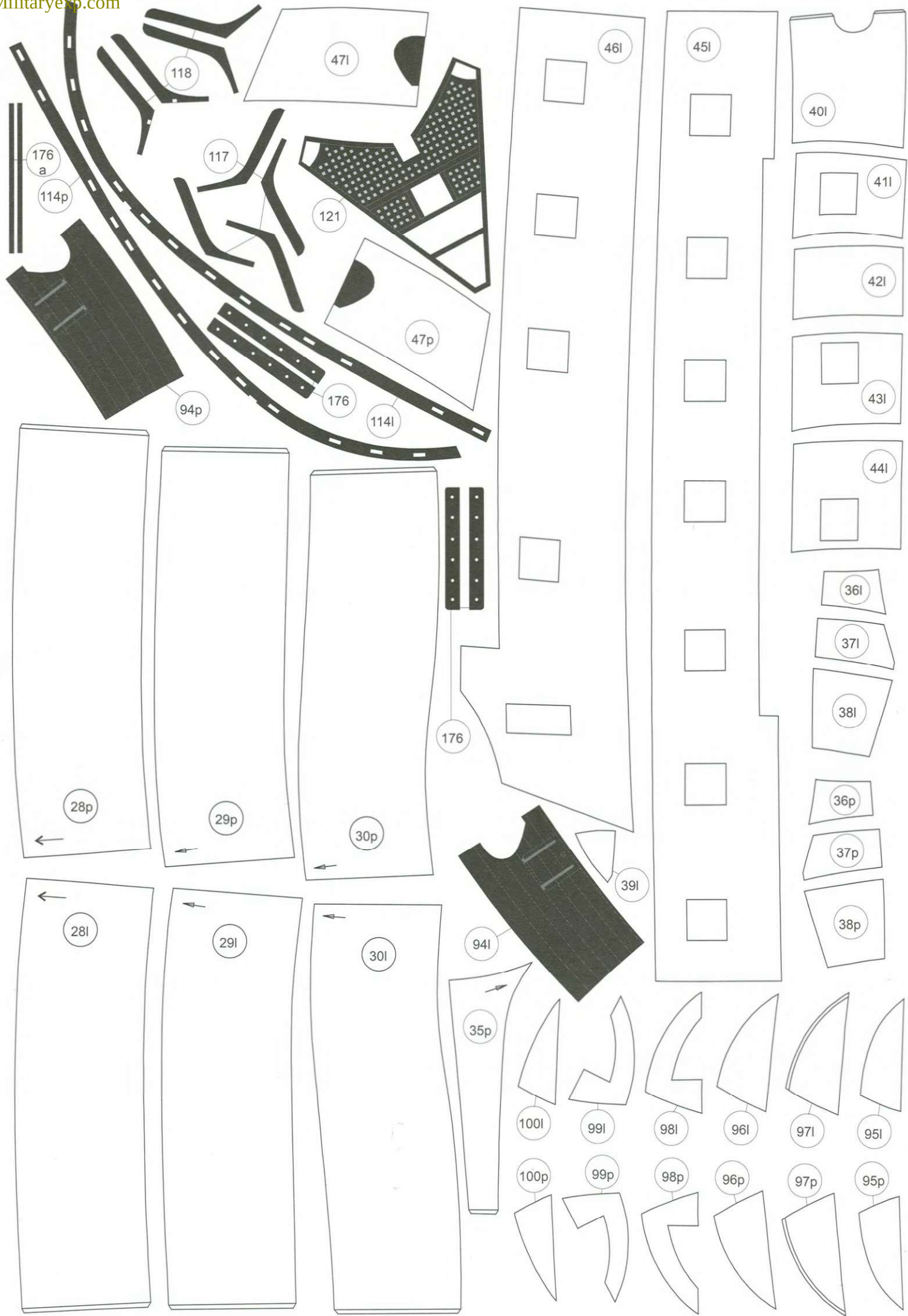


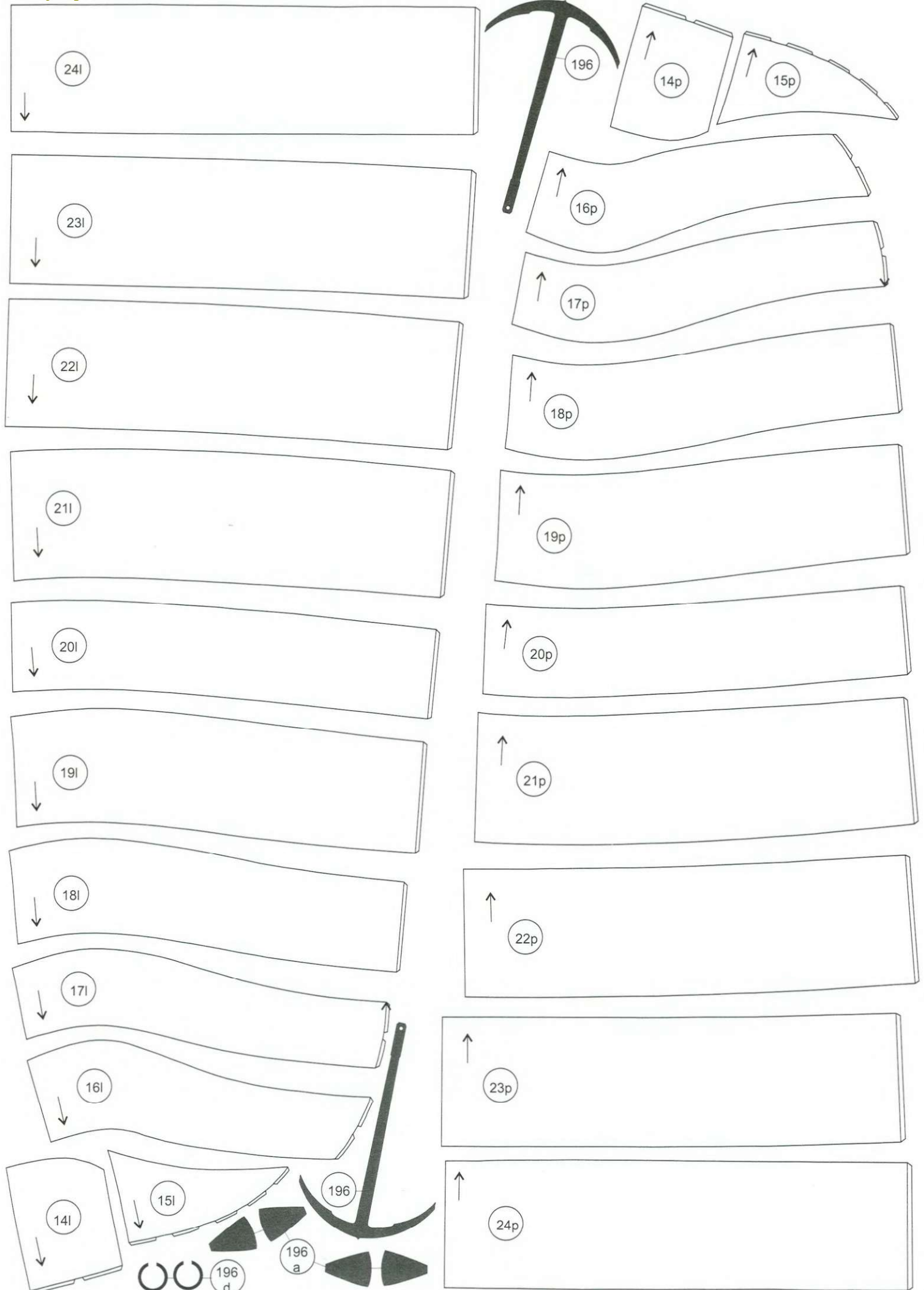


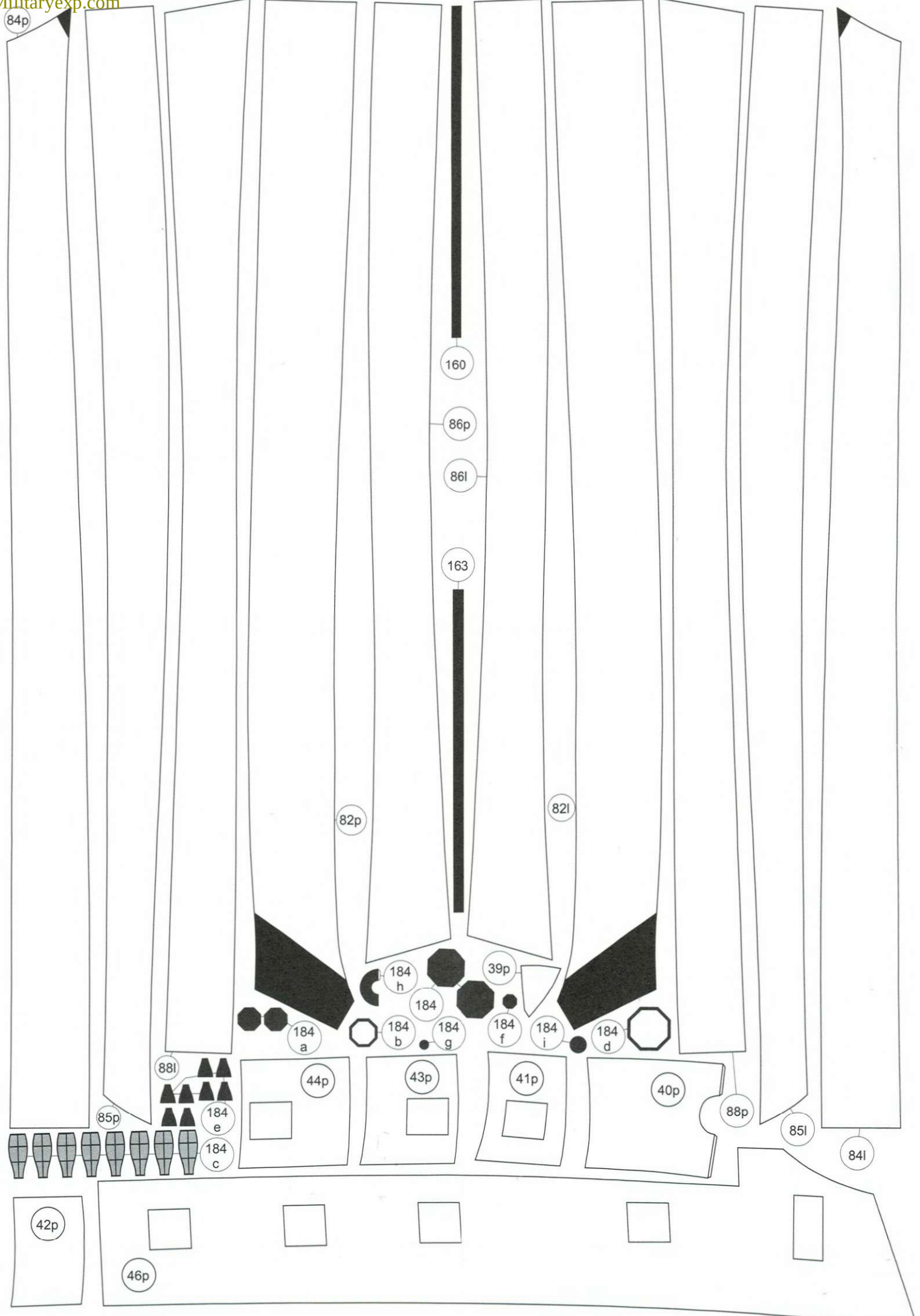


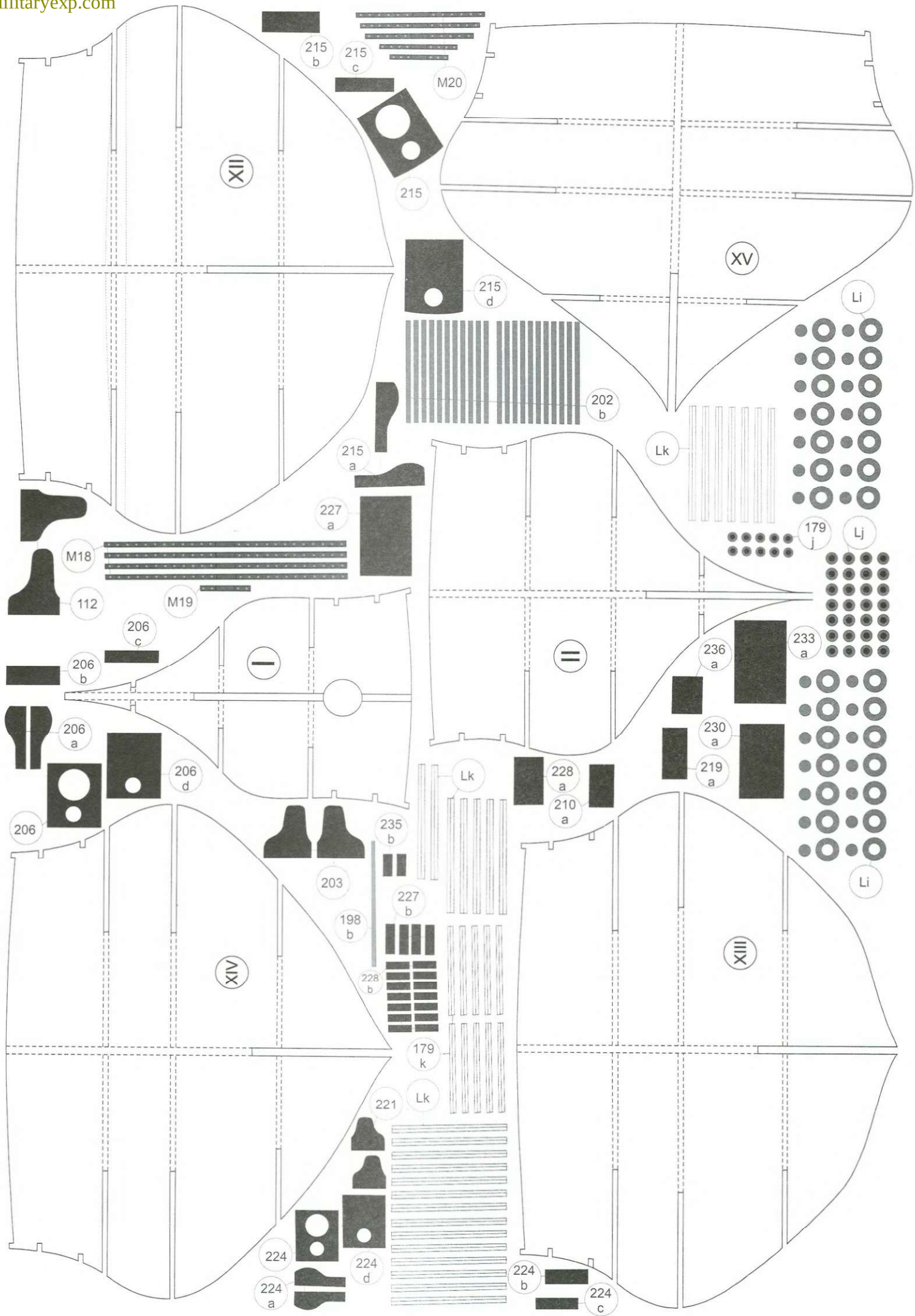


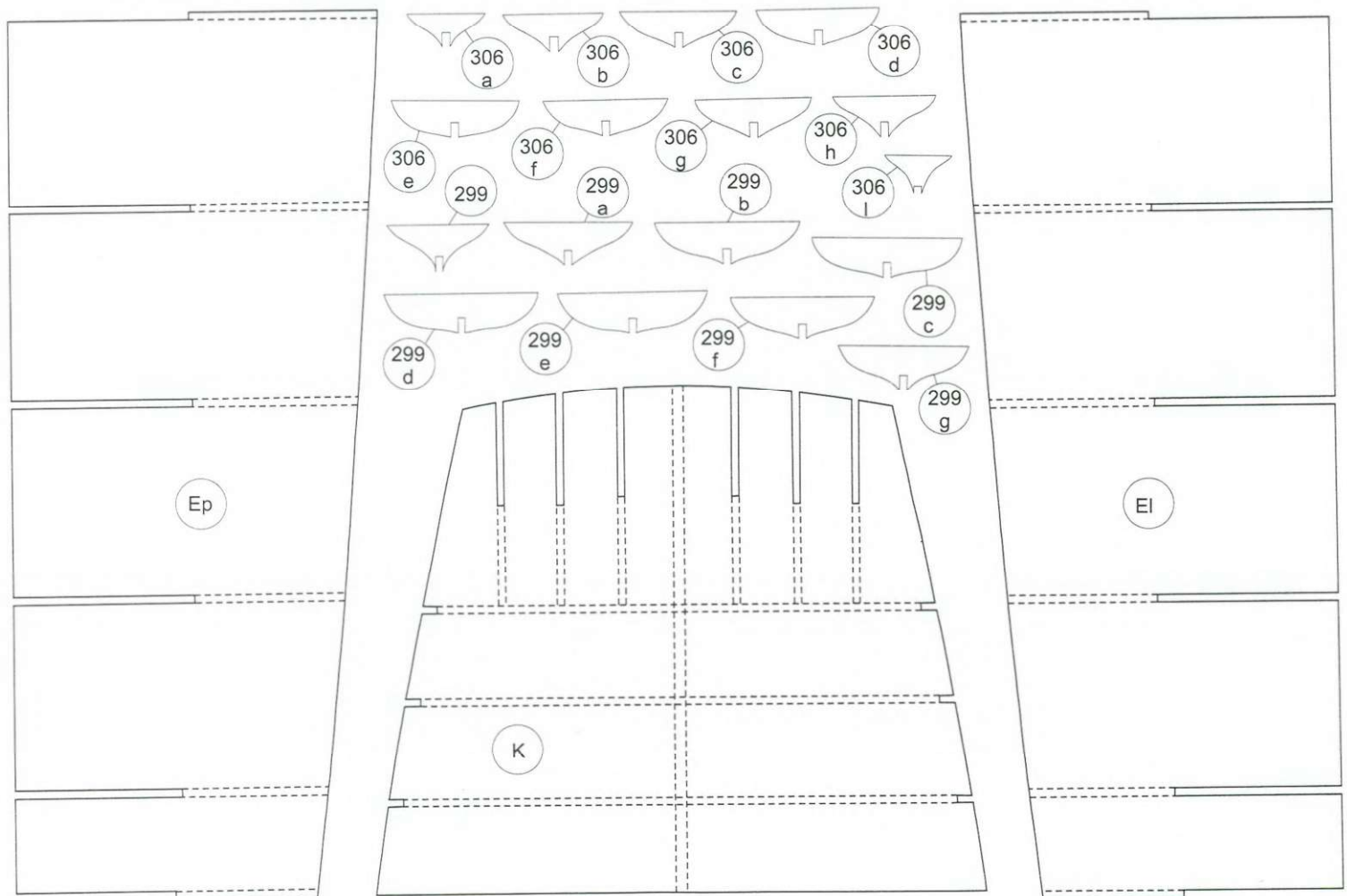
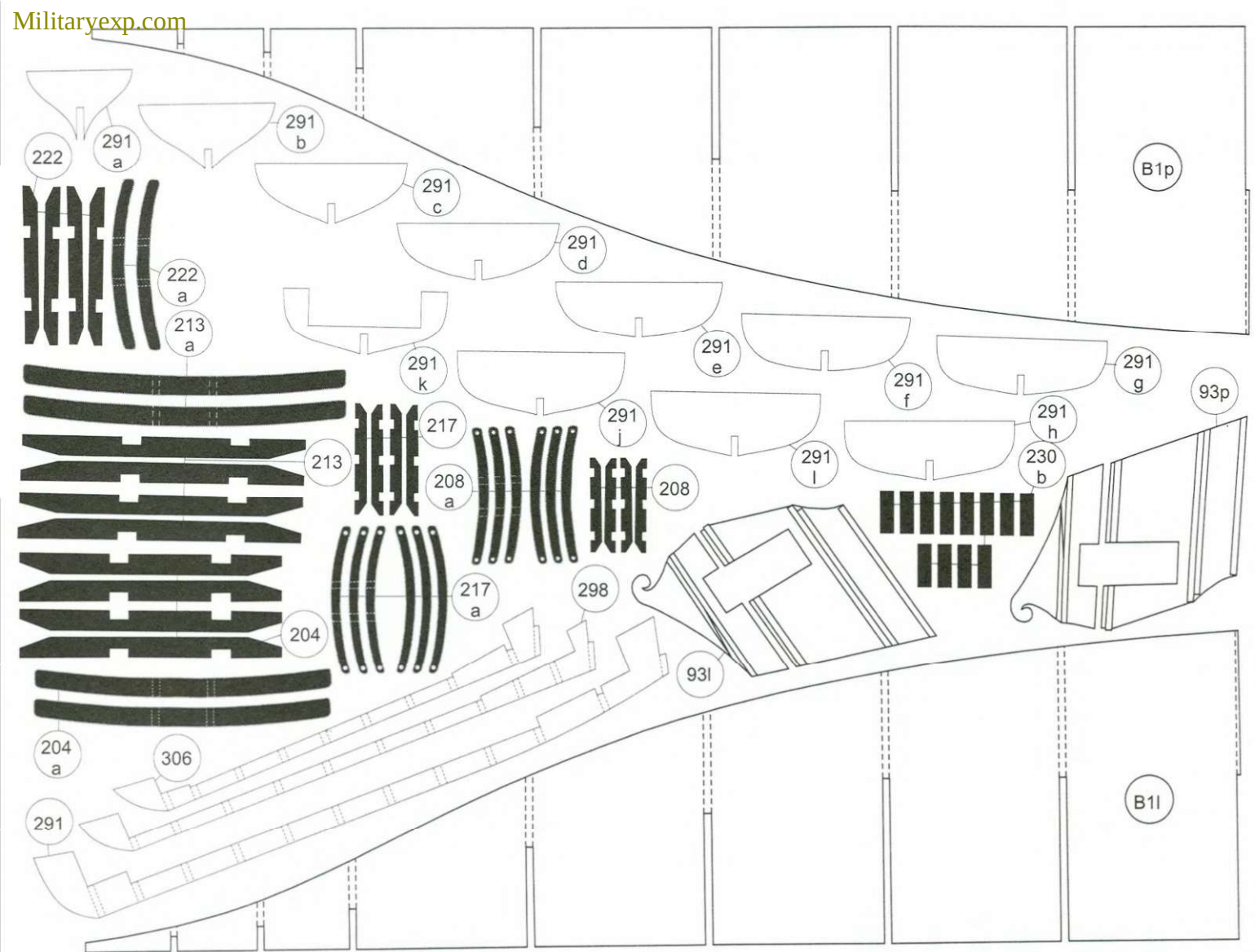


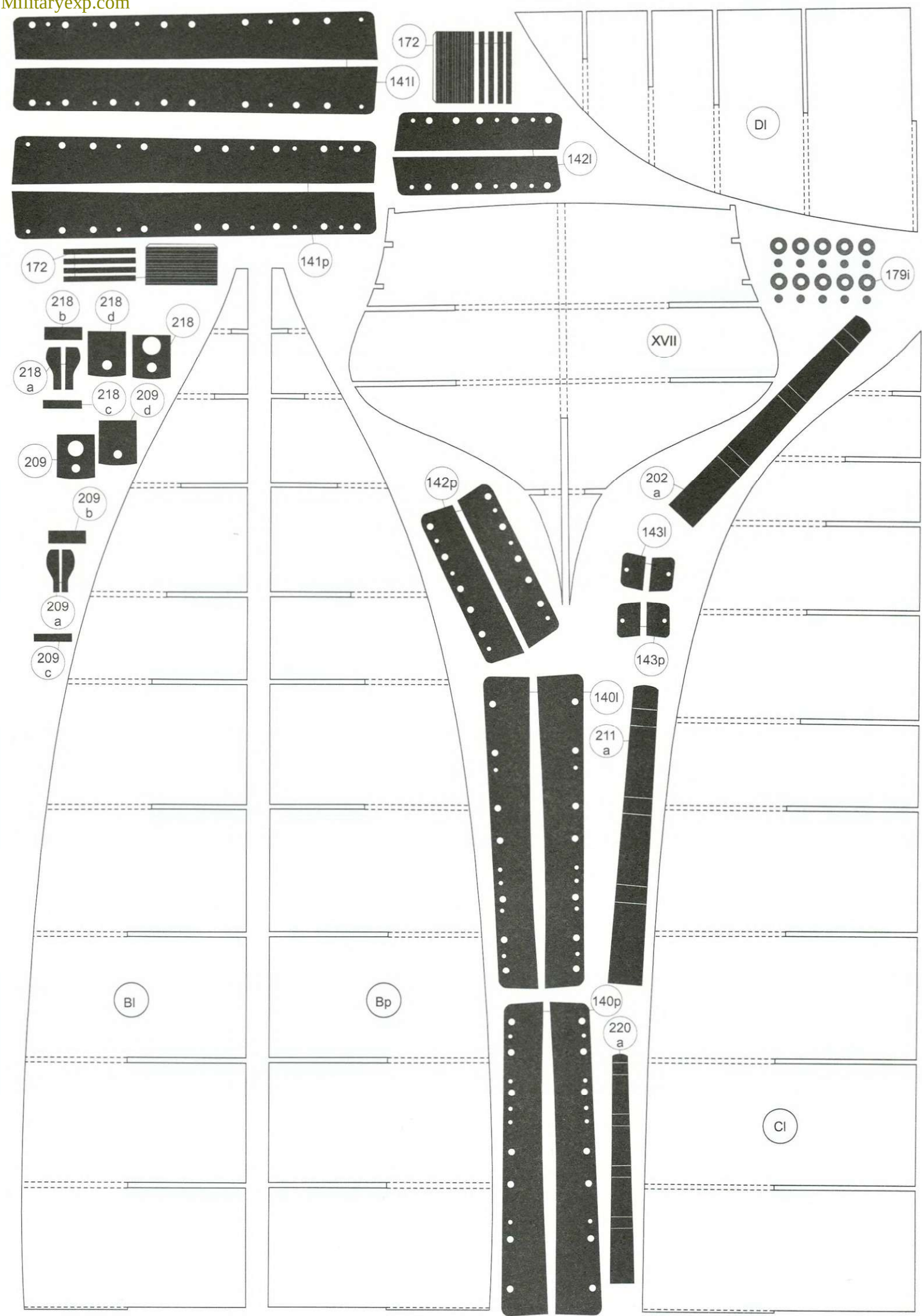


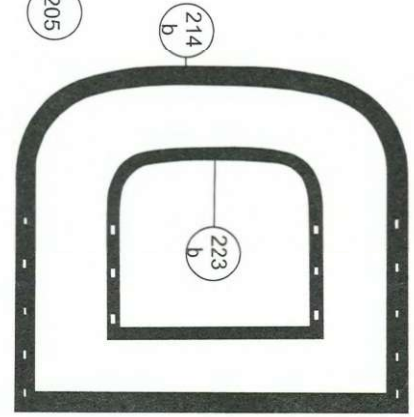
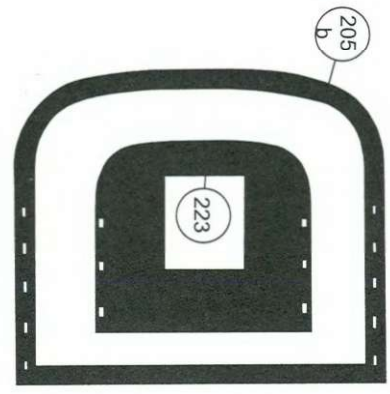
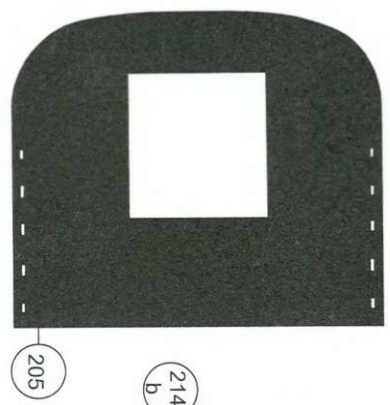
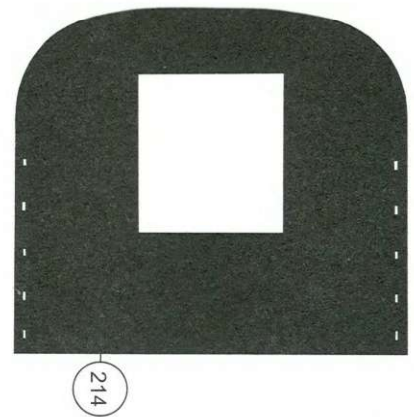
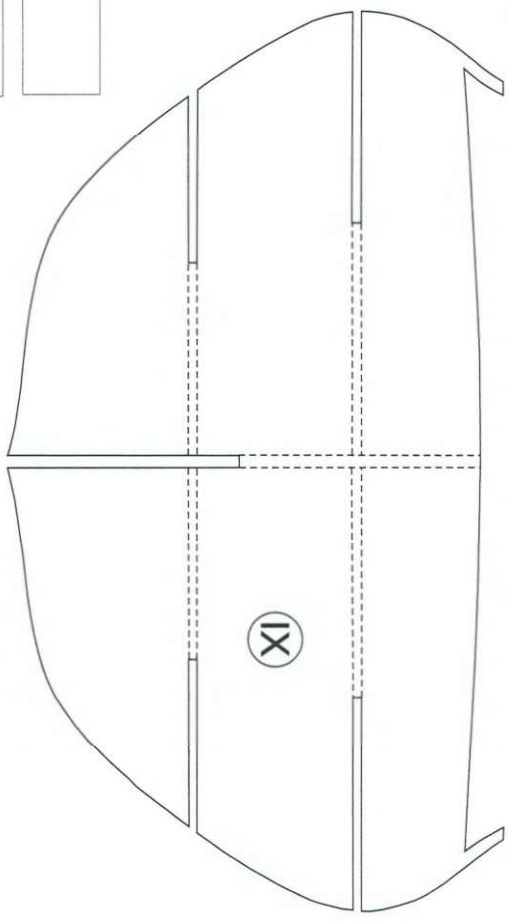
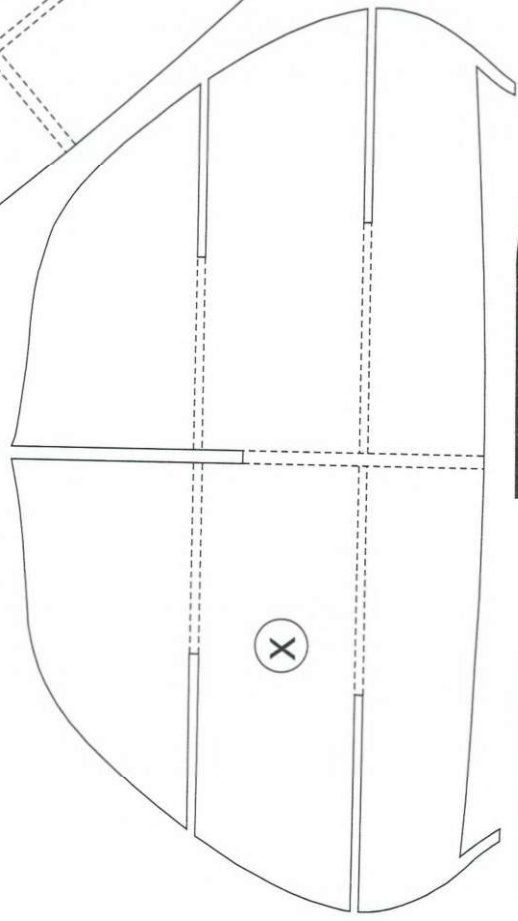
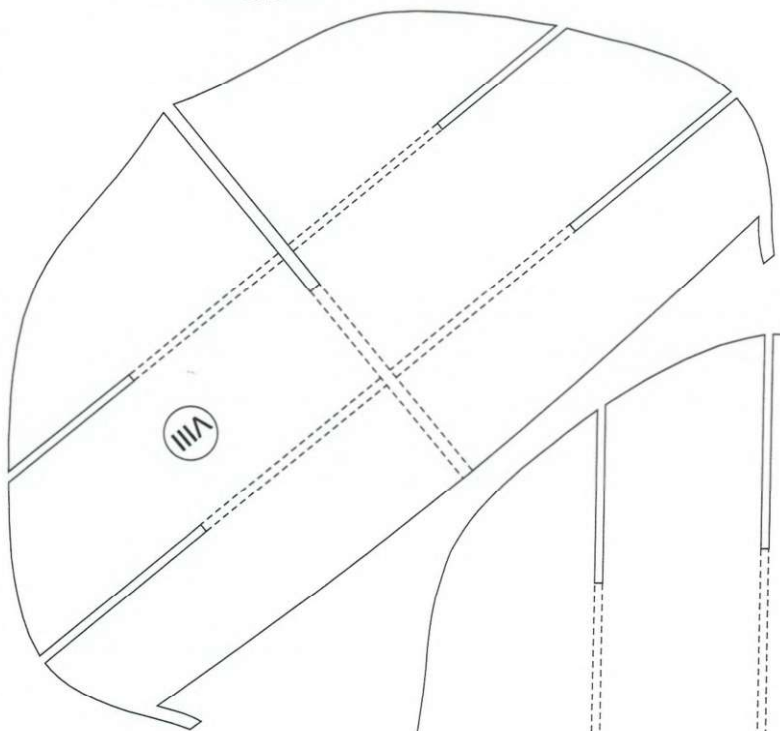
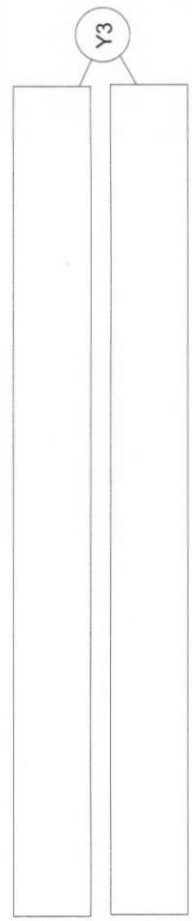
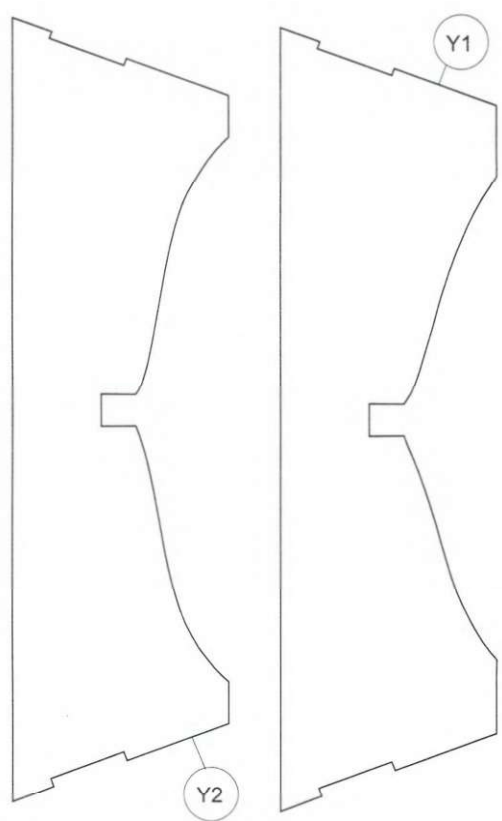
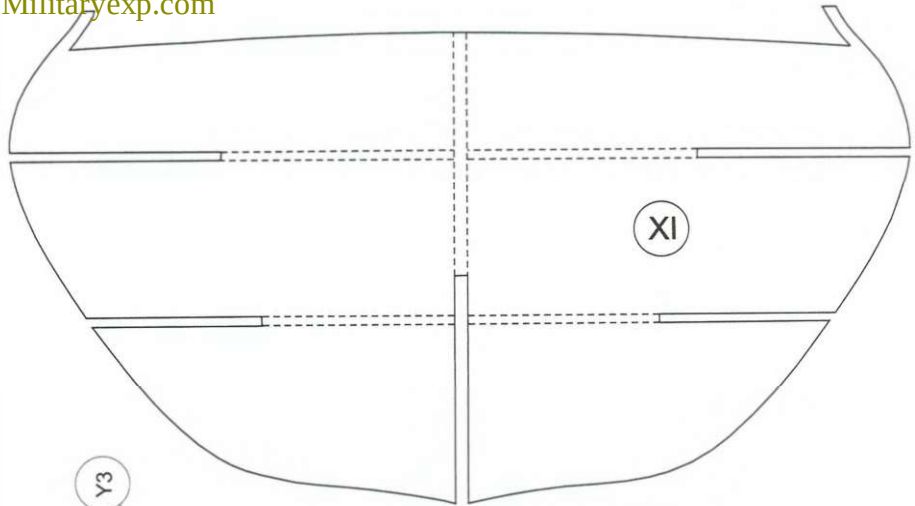


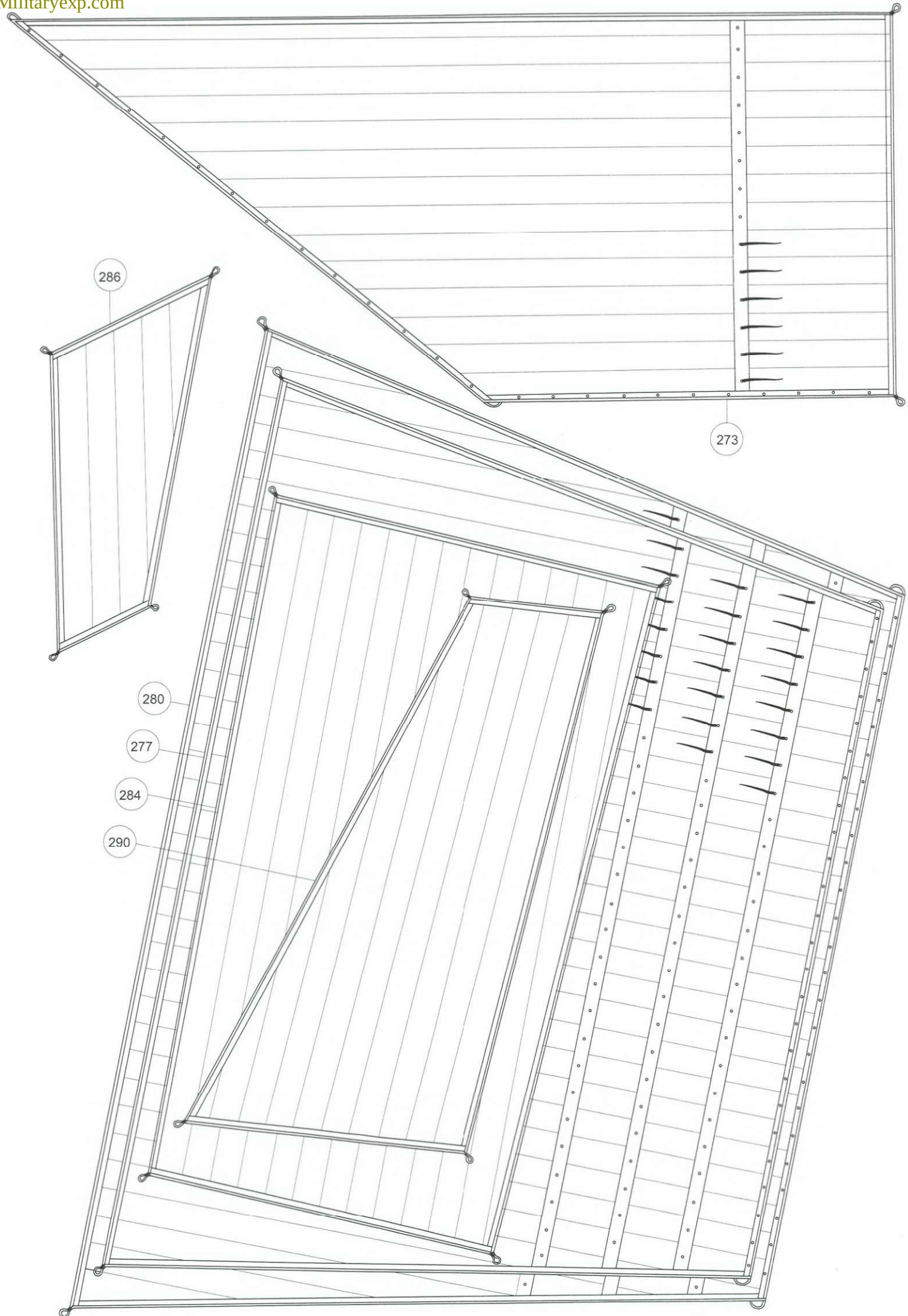


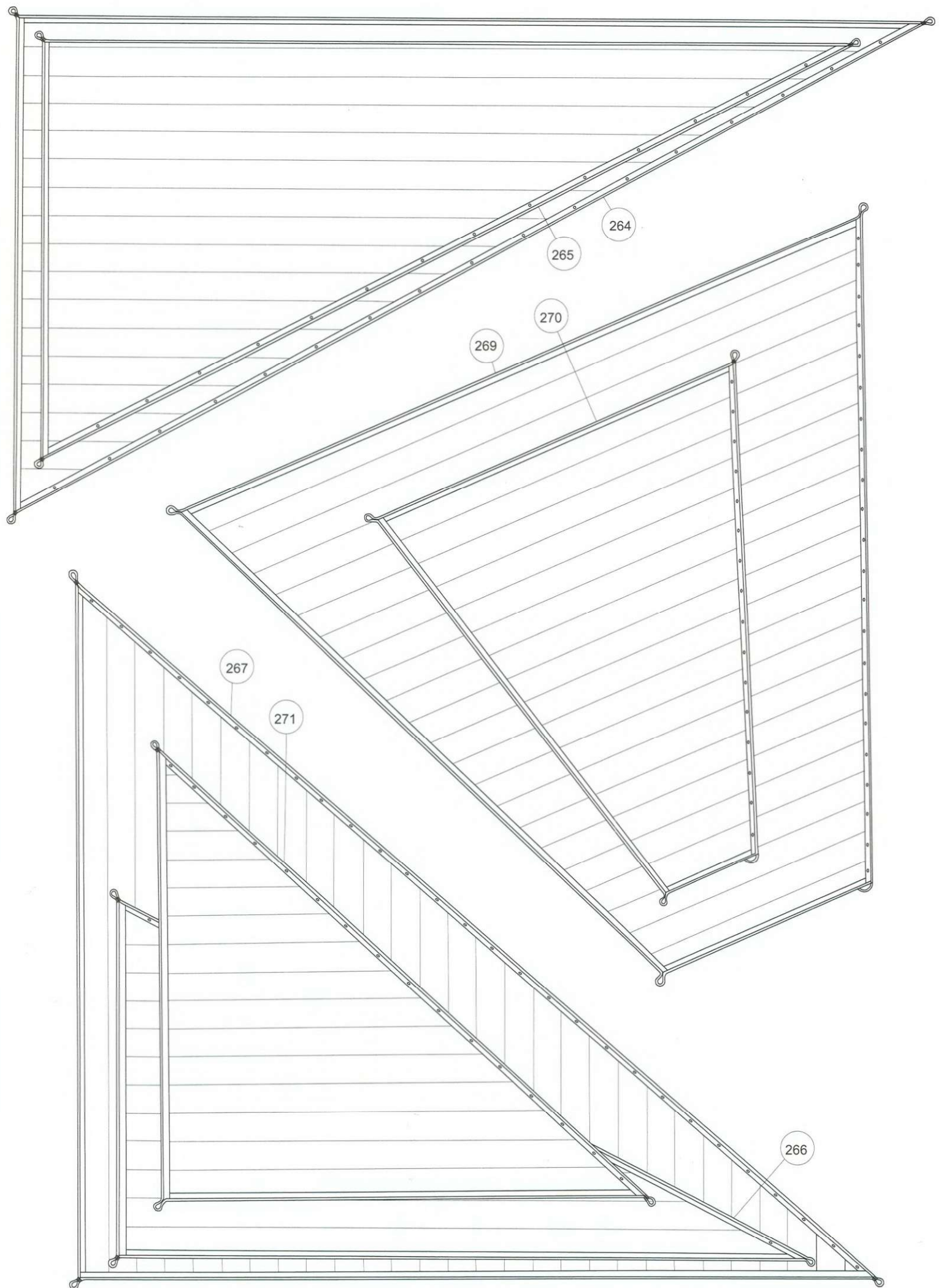


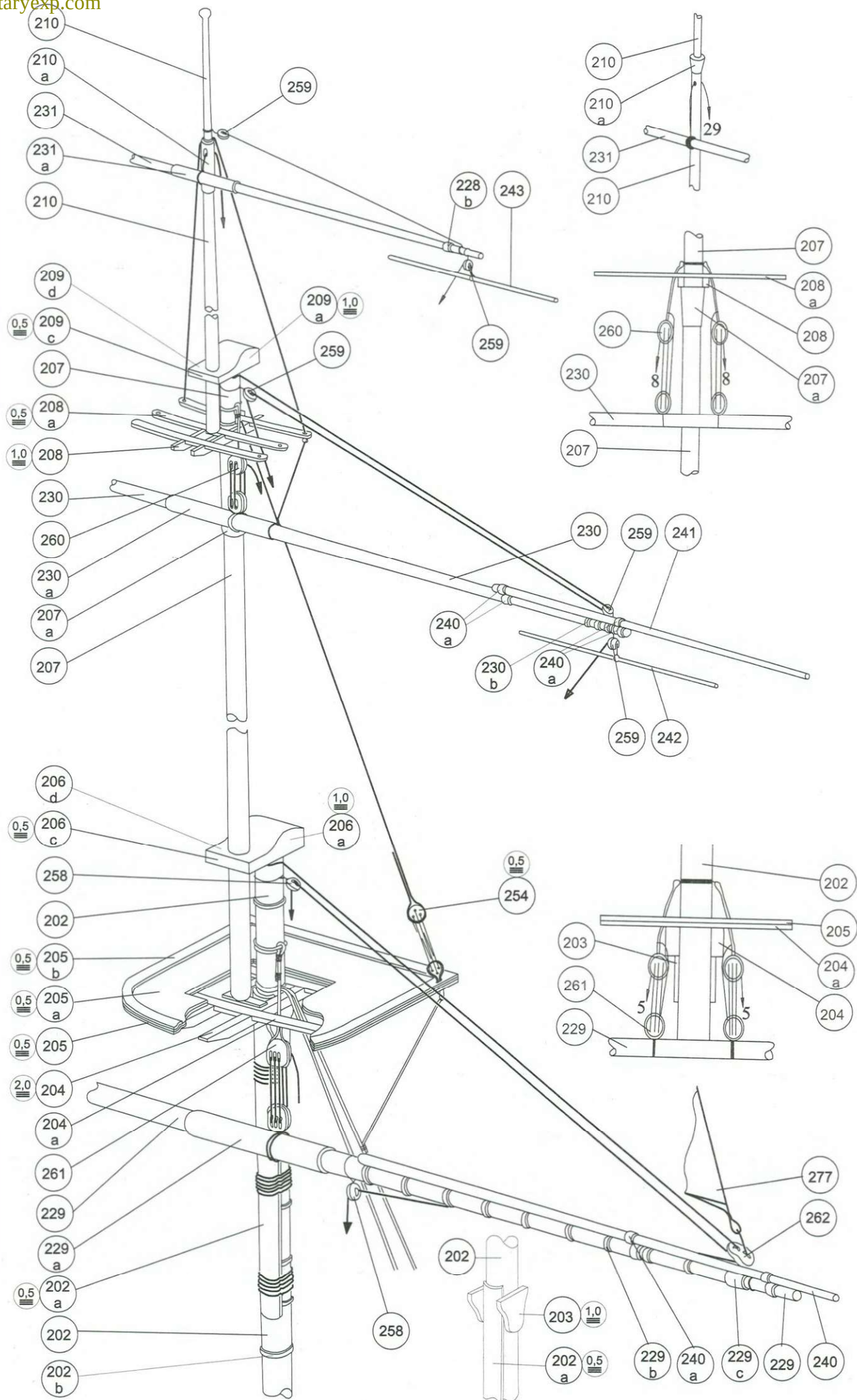












D

BAUBESCHREIBUNG

Das Modell wurde im Maßstab 1 : 96, anhand aller erschwingbaren historischen Quellen, wie auch der Schiffswertfplane und Zeichnungen der Epoche, bearbeitet.

I. BAUBESCHREIBUNG

Das Schiff kann man anhand der Montagezeichnungen bauen. Wenn wir uns entschließen, das Modell aufzuwerten, (individuelle Arbeiten, unter Benutzung Von zusätzlichem Material und Werkzeug), hilft uns dabei eine Baubeschreibung, ebenso ein zyklisch erscheinender Ratgeber.

Das Modell wird in der Reihenfolge der nummerierten Teile zusammengeklebt. Bei dem Zusammenkleben Des Schiffsskelettes ist darauf zu achten, daß die Symmetrieasche beibehalten bleibt, d. h. die Elemente gegenseitig, entsprechend senkrecht, oder parallel, angelegt werden.

Nach dem Befestigen (Ankleben) der Längsbeplankung (Übereinstimmend mit der Richtung der gelegten Bretter Im echten Schiff) kann man den Schiffsrumpf, unter der Wasserlinie, anspachteln (z. b. mit Spachtel Typ PUFAS). Die einander berührenden Stellen der Längsbeplankung, muß man vor dem Spachteln mit SUPER GLUE-Klebstoff, oder mit Ölack durchtränken, kalfatern (abdichten). Teile, die mit "Bretter" bedruckt sind, ist empfehlenswert, mit einer Rasierklinge entlang der aneinanderkommenden Linie der Bretter einzuschneiden und nachher mit Acrylfarben der Firma TALENS zu streichen. Beschläge und Metallelemente, je nach ihrer Form, kann man aus Messingdraht, oder Papier anfertigen. Danach sind sie mit Farben der Firma HUMBROL anzustreichen, welsche die Metallfarbe imitiert. Um vom Garn und Spagat die unschönen "Härchen" zu entfernen, muß man sie mit Lack durchtränken. Das Segeltuch wird mit Teeessenz "alt gemacht" Alle Öffnungen (Luken,

Scheidepforten u. a.), als auch Krümmungen, die schwer auszuscheiden sind, am besten mit Hilfe von Meißeln, verschiedener Schneidebreiten, zu machen. Die aus Holz Gedrechselten Geschützläufe, mit entsprechen-der "Humbrolfarbe" angestrichen, geben ausgezeichneten Effekt Die grauen Fensterflächen, die Scheiben imitieren, kann man mit durchsichtigem Material ersetzen. Die Schnitzereien und Juffer werden entschieden "autentisch" sein, wenn wir sie aus lufttrocknender Modeline anfertigen.

II. MATERIAL UND WERKZEUGE

Scheren,	Klebstoff Butapren,	Karton,
Rasierklinge,	Holzstäbchen,	Bleistift hart,
Meißel,	Nitrolack,	Leinen,
Pinzette,	Ölack,	Kupferdraht,
Spachtel,	Spagat u. Garn	

F

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION

Le modèle a été élaboré dans l'échelle 1 : 96, conformément aux sources historiques accessibles ainsi qu'aux plans et dessins de chantier de l'époque.

I. DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION

On peut construire le navire conformément aux dessins de montage. Pourtant, si on décidera à valoriser le modèle ou bien aux travaux individuels à l'aide des matériaux et des outils additionnels, on peut se servir de la description de la stucture et du guide qui est périodiquement publié. Le modèle doit être colle dans l'ordre de numerotation des parties. En collant ensemble la carosse du navire il faut faire attention a l'observation de l'axe de symétrie, c. a. d. l'observation de la position rectangulaire ou parallele des éléments l'un a l'autre. Apres avoir collé le borde longitudinal

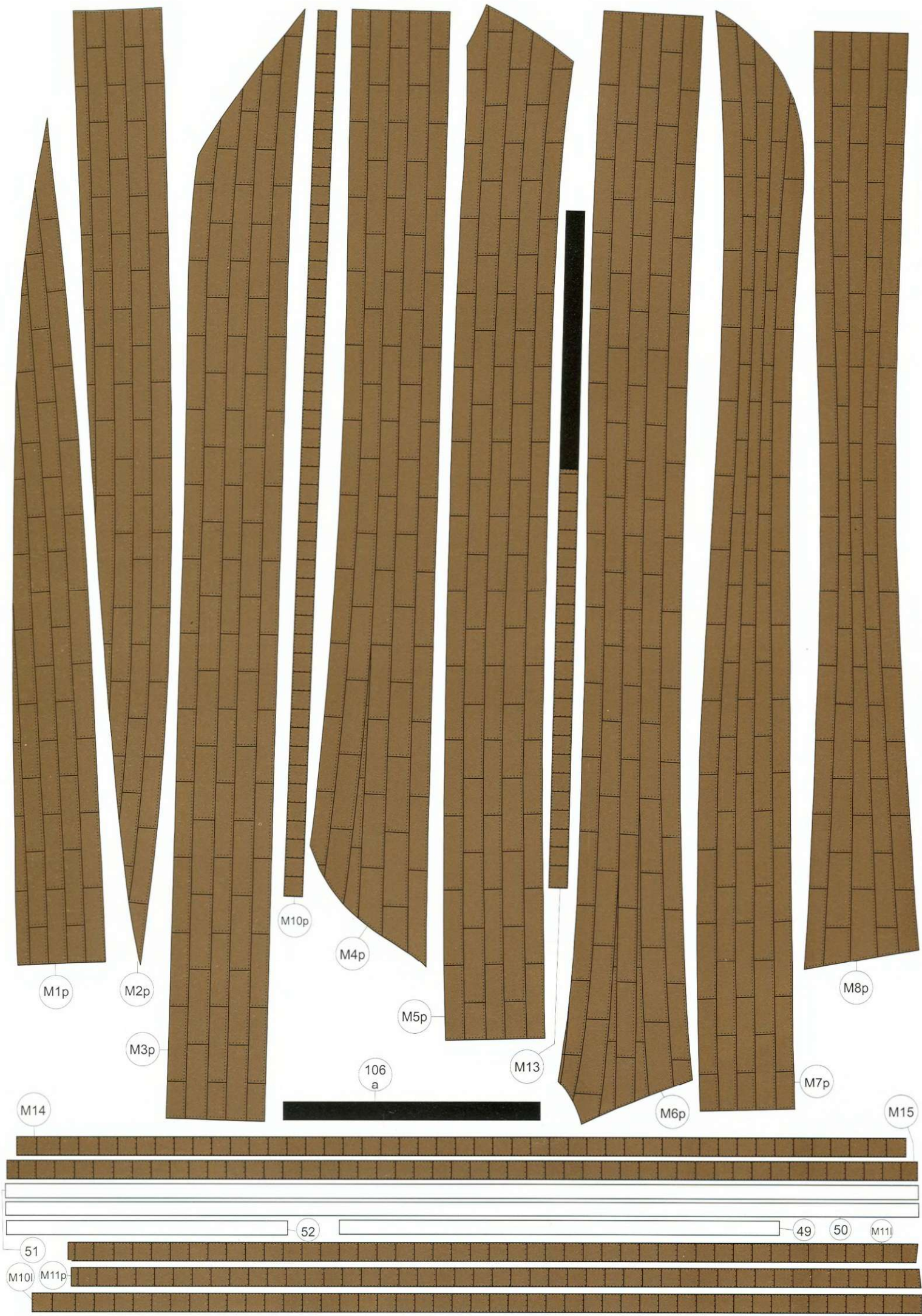
(Conformément à la direction des planches sur le navire réel) on peut luter la coque au dessous de la ligne de flottaison (par exemple à l'aide du mastic type PUFAS). Avant de rebouchage il faut imprégner (étancher) les endroits de connexion du borde longitudinal à l'adhésif SUPER GLUE ou au vernis blanc. On recommande entailler à la lame de rasoir des parties portantes l'inscription "planches" le long deslignes du contact des planches et, ensuite, les peindre aux peintures acryliques de TALENS. Les ferrures et les éléments métalliques, conformément aux leurs formes, peuvent être faites de fil en cuivre ou de papier. Ensuite, if faut les peindre à la peinture HUMBROL, à la coureur imitante la couleur de fer. Les ficelles et les fils doivent être privés des petits poils par l'immersion dans le vernis. On peut vieillir les voiles par leur colorisation dans l'extrait du thè. Toutes

Les ouvertures (les panneaux, les sabords divisants et autres), ainsi que les courbes difficiles à découper, se forment le mieux au moyen de bédanes de lames des largeurs diverses. Les canons tournés en bois et peints au "Humbrol" du type convenable donnent l'effet excellent. Les champs gris dans les fenêtres, imitants les vitres, peuvent être remplacés par un autre matériau transparent. Des caps de mouton et des sculptures prendront de l'authenticité, si on les effectuera en modeline sèche en l'air.

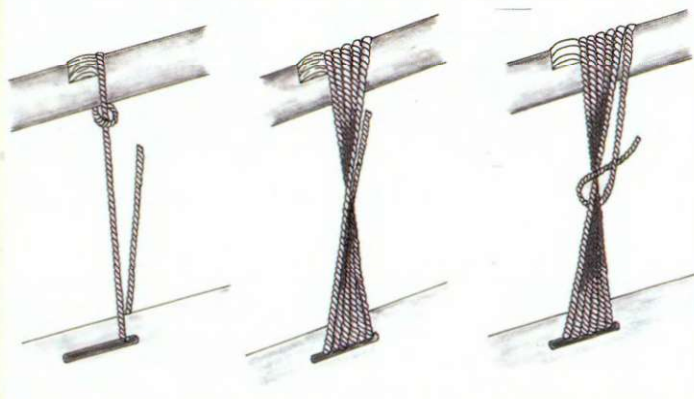
II. MATERIAUX ET OUTILS

ciseaux,	colle Butapren,	carton,
lames de rasoir,	bâtons,	crayon dur,
bédanes,	vernis Nitro,	toile,
pinzette,	vernis à l'huile,	fil en cuivre,
mastic,	ficelle et fils	

	P	E	D	F
	zwinając element w ciasny rulon zwinając element w rurkę podkleić do danej grubości (cyfra oznacza grubość elementu w milimetrach)	roll the element a tight roll roll the element up stick up to required thickness (the number signifies element thickness in millimeters)	das element eng ein rollen das element ein rollen zur angegebenen Stärke unterkleben (die Ziffer bedeutet die Stärke des Elementes in Millimeter)	enrouler l'élément en rouleau étroit enrouler l'élément en petit tuyau coller pour obtenir l'épaisseur exigée (le chiffre signifie l'épaisseur d'élément en millimètres)



Takielunek



Poprawne wiązanie lin, zakładanie want, „obkładanie” lin na kołkownicach bądź knagach, w wysokim stopniu podniesie wygląd naszego modelu.

Jeżeli dodatkowo zastosujemy odpowiednie zróżnicowanie grubości zakładanych lin, to efekt który osiągniemy będzie zbliżony do oryginału.

Na każdym okręcie funkcjonowało wiele setek metrów lin i dlatego musiały być one w wysokim stopniu uporządkowane. Z tego powodu w określonych miejscach stosowano odpowiednie rodzaje węzłów, a każda lina miała przypisaną dla siebie knagę, kołek na kołkownicy- tam gdzie była mocowana.

Należy pamiętać, że liny olinowania stałego takie jak szta-gi i wanty dla wzmocnienia smołowano, na naszym mode-lu zatem, powinny być czarne lub szaroczarne. Olinowanie ruchome natomiast np. szoty, brasy, gejtawy, gordingi itp. pozostawiamy naturalne.



Te cztery kolejne rysunki pokazują nam sposób zabezpieczenia bukszprytu i układ lin użytych do tego celu.

Jak już wspominaliśmy, każda lina olinowania ruchomego miała swoje określone miejsce mocowania na knadze, słupku lub kołku. Sposób obkładania lin na kołkach pokazujemy na rysunku.



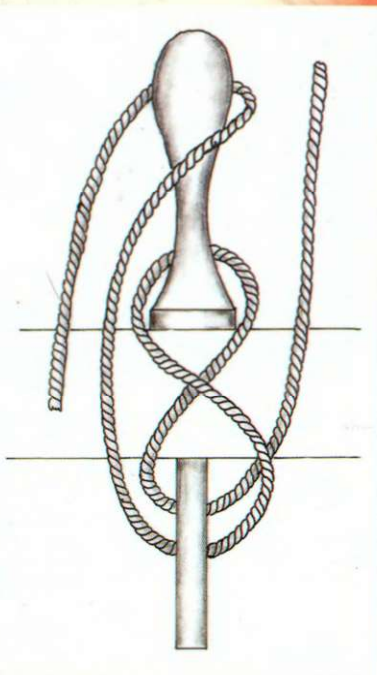
Sposób przygotowania do założenia wanty pojedyn-czej (B) i podwójnej (A).

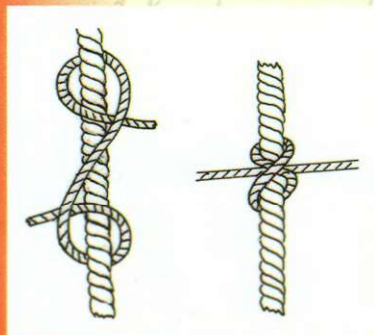


A



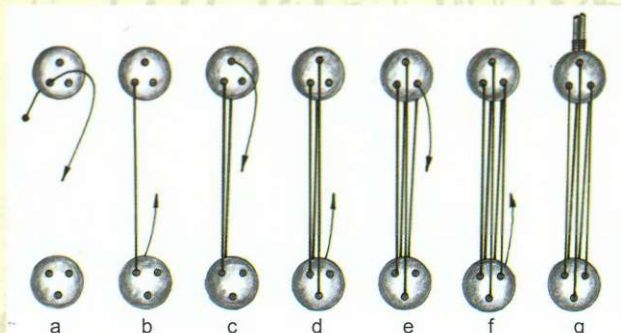
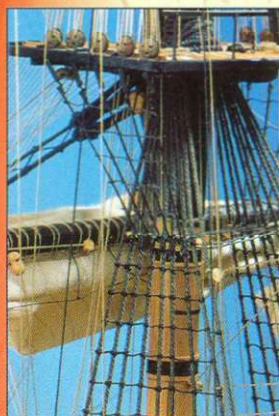
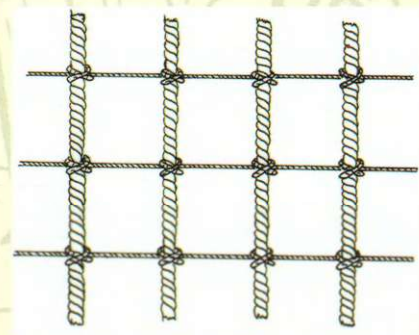
B





Drabinki służące marynarzom do wchodzenia na bocianie gniazda i salingi, mocowano na pionowych grubszych linach - wantach, specjalnymi węzłami.

W skali 1:96 można przy odrobinie cierpliwości, w ten właśnie sposób wiązać wyblinki na wantach.

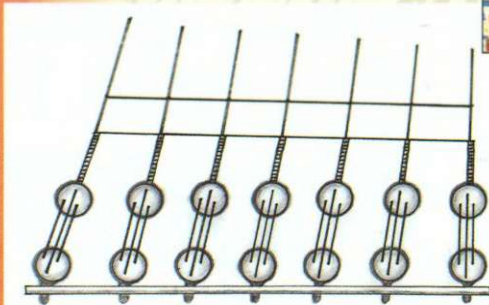


Na tym rysunku można prześledzić w jaki sposób dwa jufersy łączono w talrep (a - g).

Starannie wykonane jufersy należy po-wiązać parami w tzw. talrepy. Ważne jest to, aby odległość między jufersami w każdym talrepie była jednakowa.



Jeżeli nie uda nam się zrobić tego perfekcyjnie, nie będzie to wada dyskwalifikująca nasz model, jednak zawsze lepiej starać się zbliżyć do ideału.



Kupując nici do nowego modelu zwróćmy uwagę na to, aby ich barwa była identyczna lub bardzo zbliżona do naturalnej.

Najgrubsze nici, których użyjemy na sztagi i wanty należy zabarwić na czarno np. farbą firmy HUMBROL.

Aby pozbawić nici „nieładnych włosków”, można nasączyć je bezbarwnym lakierem. W tym celu zanurzamy dłuższy kawałek nici w lakierze (nitro), a następnie wyciągamy odsączając nadmiar lakieru przy pomocy szmatki („przeciągamy” przez szmatkę).



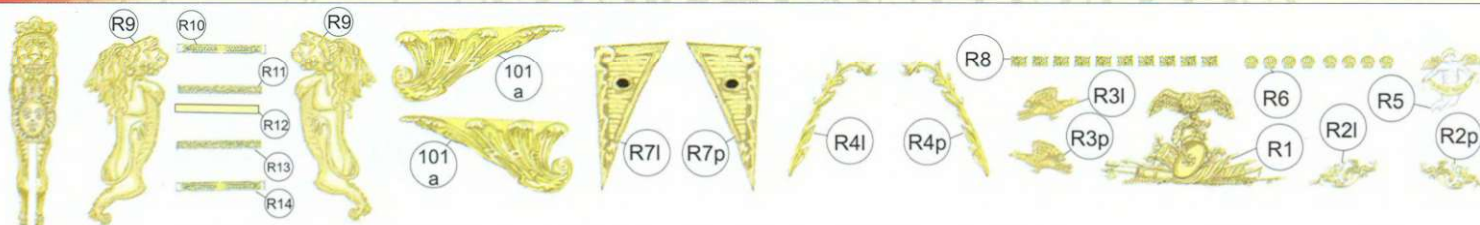
SŁOWNICZEK

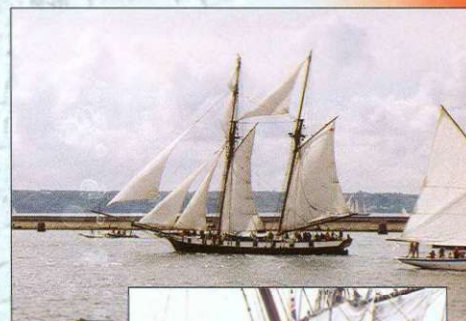
Okręt liniowy - w epoce floty żaglowej największe, przeważnie trzymasztowe okręty, silnie uzbrojone w 50 do 120 dział, ustawionych na kilku pokładach bateryjnych; podczas bitwy okręty te szły w szyku torowym, tj. w szyku linii, stąd nazwa: okręt liniowy.

Szyk torowy - ustawienie okrętów w kolumnie masztowej w ten sposób, że jeden okręt podąża za drugim („gęsiego”). Okręty idą w śladzie torowym poprzednika, utrzymują stałe te same odstępstwa i powtarzają manewry okrętu idącego w przodzie.

Karonada - działo okrętowe z XVIII wieku o krótkiej lufie. Karonady strzelały bombami, tj. pociskami rozrywającymi się, przeznaczone były do zadawania okrętom nieprzyjacielskim silnych ciosów z bliskiej odległości. Ciężkie pociski karonad powodowały poważne uszkodzenia ówczesnych drewnianych kadłubów okrętów.

Flagsztok - drzewce służące do zawieszania bandery, proporca, flagi.





To co interesuje nas najbardziej...

Latem 2004 roku w Breście odbył się Światowy Zlot Żaglowców. Uczestniczyły w nim różne typy jednostek, od niewielkich jachtów szkolnych, poprzez największe żaglowce świata, aż do najbardziej nas interesujących czyli replik dawnych żaglowców. W zlocie tym brały udział również polskie żaglowce i jachty. Te sympatyczne fotki „pstryknął” po przyjacielsku Adam Parzych, który na pokładzie brygu „Fryderyk Chopin” odbył swój drugi rejs w ramach „Szkoły pod żaglami”. Autora zdjęć widzimy przed dziobem „Endeavoura”, a także przy malowaniu burty „Chopina”.



ZDJĘCIA OD NASZYCH CZYTELNIKÓW



Fregata „La Belle Poule” budowana przez Pana Karola Budniaka. Zwracamy uwagę na perfekcyjnie wykonaną podwodną część kadłuba bez użycia szpachłówki. Każdy element modelu jest indywidualnie malowany, co w dużym stopniu ma wpływ na efekt końcowy. (fot. Karol Budniak)



La Belle Poule

Charakterystyka okrętu (stopy franc.-1 st.=325 mm)

długość pokładu bateryjnego.....136 stóp
szerokość.....34 stopy, 6 cali
wyporność.....903 tony

Lodzie okrętowe

Chaloupe31 stóp
Grand Canot.....26 stóp
Petit Canot.....22 stopy

