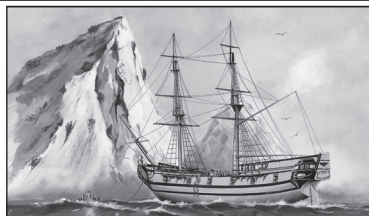


1/120

BLACK FALCON



Historie:

Odvěká lidská touha poznávat nové a objevovat neznámé vedla ke zrodu nejstaršího dopravního odvětví, plavby. Počátky mořeplavby pak můžeme hledat někdy před 5000 lety v oblastech rozvinutých kultur Sředomoří, Číny a Ameriky. První plachetní plavidla se objevují v Egyptě kolem roku 3000 před našim letopočtem. I když vynálezce plachty zůstává neznámý, považujeme vynález sám za epochální objev. Je zde totiž poprvé nahrazena lidská síla silou jinou (větru). Loď se stále dokonalejším oplachtěním (taketaží) ovládá světová moře prakticky až do 19. století, kdy do mořeplavby pronikavě zasahuje nastupující technická revoluce. Plachty jsou v poměrně krátké době nahrazeny parním a později motorovým pohonem, čímž se nárazně mění i celková silueta lodí. Dlouhá a pestrá cesta vývoje plachetních lodí však zůstává i nadále neodmyslitelnou součástí lidských dějin.

Počátkem 16. století jsou předními námořními velmocemi Španělsko a Portugalsko. Na světových mořích se začíná prosazovat Francie a krátce nato i Anglie. Výboje podnikají korzáři a bukanýři, což jsou v podstatě námořní piráti sloužící francouzskému králi a anglickému trůnu. Slavnou postavou tohoto období byl korzár Francis Drake, který se za to, že pomohl Anglii k prvenství na moři, stal šlechticem a admirálem. Období, které nastalo, můžeme bez nadsázky označit za zlatý věk pirátů. Mocenský boj velmocí na straně jedné a hluboký sociálně společenský útlak, který nutil prostého člověka k těm nejzoufalejším činům za uhájení prosté existence, na straně druhé, byly tou nejlepším základnou pirátství. Náčelníci neměli mnoho práce s hledáním posádky mezi spoustou zbídačených lidí, kterým zbývalo již jen to poslední – život. Vedle pobřeží severní Afriky to byla zejména karibská oblast, která se stala eldorádem velkých pirátských náčelníků 16. a 17. století.

Na ostrově Jamajce v přístavu Port Royal bylo centrum obchodu mezi námořními lupiči a anglickými obchodníky. Anglie válčila se Španělskem o světovládu a piráti přepadáváním španělských lodí nesmírně prospívali Anglii. Král pirátů Henry Morgan byl povýšen do šlechtického stavu a stal se britským guvernérem Jamajky. V Port Royalu vlastnil velký obchodní dům. Přístav vzkvétal a žil z námořního lupičství a v jeho loděnicích se pracovalo nejen na opravách, ale i na stavbách nových pirátských lodí. Éra tohoto slavného pirátského přístavu skončila přírodní katastrofou v r. 1692, kdy při zemětřesení zmizela většina země pod hladinou moře. Pirátství ztratilo na svém významu zákonitým vývojem a v 18. století ve svém klasickém pojetí zmizelo.

Příkladem rychlé a dobře vyzbrojené pirátské plachetní lodě je náš dvoupalubový dvojstěžník, používaný na přelomu 17. a 18. století, který v sobě spojuje znaky dvojstěžňové fregaty a rychlé válečné brigy. Sedmnácté století se vyznačuje velkým množstvím plachetních lodí a termín „typ“ nemůže být chápán v dnešním slova smyslu. Stavitele lodí nejen přebírali různá provedení, ale tato i vzájemně kombinovali. Proto jen některé společné znaky rozhodují o užití názvu a typu plavidla. Pro fregatu je typické umístění děl v podpalubí podél obou boků v krytých kasematech a část děl umístěných na otevřených palubách. V zadní nástavbě je ubikace velitele lodí, která je z vnější strany zdobena. Plavidlo je ve své konstrukci štíhlejší, což je typické pro přechod k tvaru válečné brigy, která je rovněž dvojstěžňová. Na přídi plavidla je dřevovazba mořské panny, přecházející do bohatě zdobeného galionu, charakteristického pro plavidla tohoto období. O skutečném poslání plavidla pak svědčí palebná síla 14 dělových hlavních. Jako náboje sloužily v té době železné koule, bomby a řetězové koule typické pro námořní boj. Byly to dvě řetězem spojené koule, které trhaly lanová a plachty. Jejich zásahy učinily často nepřátelské plavidlo neschopné manévrování, a tím i obrany.

Velké plachetní lodě vymizely ze světových moří a jejich slavnou éru připomínají již většinou jen modely těchto minulých vládců oceánů.

The history:

The eternal human desire to get to know the new and to discover the unknown led to the development of the oldest means of transportation – navigation. The beginnings of sea navigation date back to about 5000 years ago, when the most advanced cultures in the Mediterranean, China and America began to be interested in sea-faring. The first sailing boats came into being in Egypt around the year 3000 B.C. Inventor of the sails remains unknown, but it was for the first time that human labour was replaced by other forces (the wind). Ships with gradually improving systems of sails dominated the seas until the 19th century when sea-faring began to be influenced by technical revolution. This was a century when sails were replaced by steam and later by engines. But the picturesque history of sailing ships remained an inseparable part of human history.

At the beginning of the 16th century the leading naval powers were Spain and Portugal. And later France and England made their presence felt on the world seas. Aggressive attacks were launched by corsairs and buccaneers, i.e. sea pirates serving the French king and the English throne. One of the most famous personalities of that time was Francis Drake, who helped England to get priority on the seas, was knighted and raised to the rank of admiral. The years that followed could be called the golden age of the pirates. The struggle for power of the rich countries on the one hand and a deep social oppression on the other hand which forced men to do the most desperate things to protect their mere existence became the best ground for piracy. It was no problem to find crew for a pirate vessel among the large masses of pauperised people who had only possession in the world – their life. Next to the North Africa coast it was the Caribbean region which became and eldorado of the great pirates of the 16th and 17th century.

The harbour of the Port Royal on Jamaica became the centre of trade between privateers and English merchants. England waged a war against Spain for world domination of the seas and the pirates by attacking the Spanish vessels greatly contributed to the success of the English. The king the pirates Henry Morgan was knighted and became the British Governor of Jamaica. He owned a large shop. The port was blossoming and lived on sea piracy and in its shipyards not only damaged vessels were repaired but new pirate vessels were built. The era of this famous pirate harbour ended in a natural disaster in 1692 when during an earthquake the harbour disappeared under the surface of the sea. But times were gradually changing and piracy began to lose on importance and in the 18th century piracy of the classical era vanished.

An example of a fast and well armed pirate ship is our two-decker, two-masted sailing ship from the turn of the 17th and 18th century. It is a sailing vessel which combines the good features of a two-masted frigate and a fast war brig. The seventeenth century saw large numbers of sailing ships of different sizes and shapes and only few common features decided the type and the use of the vessel. For a frigate it was typical to have gun posts on the lower stern (underdeck), along the sides of the underdeck and on the upper deck. The commander's cabin was decorated on the outside. The ship was slimmer and resembled a war brig which also had two masts. At the stern it had a carved mermaid and above the stern was richly ornamented, a feature which was very characteristic of vessels at that time. The real mission of the vessel was documented by fourteen guns. Iron balls, bombs and chain balls were used as ammunition in naval battle. The chain balls were two iron balls linked by a chain which were used to tear the rigging and sails. The latter have often made the enemy vessel incapable of manoeuvring and defence.

Large sailing vessels have already disappeared from the world seas and we are reminded of their past fame only by models of the former mighty rulers of the oceans.

Die Geschichte:

Die uralte menschliche Sehnsucht Neues kennenzulernen und Unbekanntes zu entdecken, führte zu dem Entstehen des ältesten Transportzweiges, der Schifffahrt. Die Anfänge der Seeschifffahrt können wir vor etwa 5000 Jahren in dem Gebiet der hochentwickelten Mittelmeerkulturen, in China und Amerika suchen. Die ersten Segelschiffe tauchten um das Jahr 3000 vor unserer Zeitrechnung in Ägypten auf. Auch wenn der Erfinder des Segels unbekannt bleibt, betrachten wir seine Erfindung als epochemachende Entdeckung. Hier wird nämlich erstmalig die menschliche Kraft durch eine andere (die Kraft des Windes) ersetzt. Das Schiff mit ständig verbesserten Segelsystemen (Takelwerk) beherrscht die Weltmeere praktisch bis in das 19. Jahrhundert, wo die antretende technische Revolution entscheidend in die Schifffahrt eingreift. Die Segel werden in verhältnismäßig kurzer Zeit durch Dampf- und später Motorantrieb ersetzt, und in diesem Zusammenhang ändert sich auch die ganze Schiffsilhouette. Der lange und ereignisreiche Entwicklungsweg der Segelschiffe bleibt aber auch weiterhin ein nicht wegzudenkendes Bestandteil der menschlichen Geschichte.

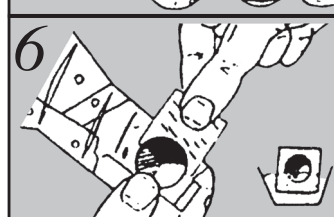
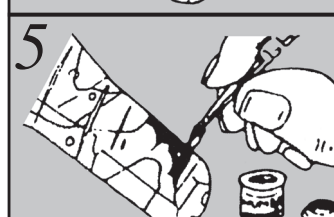
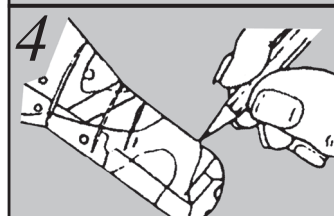
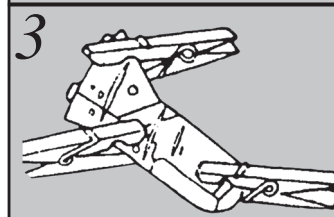
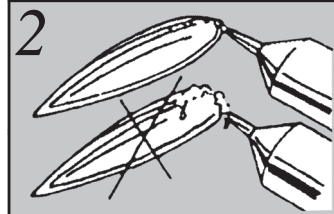
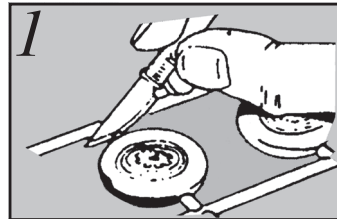
Zu Beginn des 16. Jahrhunderts sind Spanien und Portugal die führenden Seemächte Frankreich und kurz danach auch England beginnen sich auf den Weltmeeren durchzusetzen. Die Korsaren und Bukaniere, die eigentlich dem französischen König und dem englischen Thron dienende Seepiraten waren, unternehmen ihre Eroberungsfahrten. Eine berühmte Gestalt dieser Zeit war der Korsar Francis Drake, der dafür daß er England die Vorrangstellung auf den Weltmeeren errang, in den Adelsstand erhoben und zum Admiral ernannt wurde. Den Zeitraum, der danach anbrach, können wir ohne Übertreibung als das goldene Zeitalter des Piratentums bezeichnen. Die Machtkämpfe der Großmächte auf der einen, und die tiefgreifende soziale und gesellschaftliche Unterdrückung, die den einfachen Menschen bei der Erhaltung seiner bloßen Existenz zu verzweifelten Taten zwang, auf der anderen Seite, das war die beste Basis für die Entwicklung des Piratentums. Die Piratenführer hatten nicht viel Arbeit mit dem Suchen der Mannschaft zwischen den Mengen der in Elend lebenden Menschen, denen nur noch das Letzte – das Leben – geblieben war.

Neben der nordafrikanischen Küste war es vor allem der karibische Raum, der zu einem El Dorado der großen Piratenhäuptlinge des 16. und 17. Jahrhunderts wurde. Auf der Insel Jamaika, im Hafen Port Royal befand sich das Zentrum des Handels zwischen den Seeräubern und den englischen Händlern. England kämpfte mit Spanien um die Weltherrschaft und die Piraten waren, durch ihre Überfälle auf spanische Schiffe, für England eine große Hilfe. Der Piratenkönig Henry Morgan wurde in den Adelsstand erhoben und zum britischen Statthalter auf Jamaika ernannt. Er besaß ein großes Kaufhaus in Port Royal. Die Hafenstadt blühte und lebte von der Seeräuberei und in ihren Werften arbeitete man nicht nur and Reparaturen, sondern es wurden auch neue Piratenschiffe gebaut. Die Ära dieses berühmten Piratenhafens wurde 1692 durch eine Naturkatastrophe beendet, als bei einem Erdbeben der Großteil des Landes unter dem Meeresspiegel verschwand. Auch durch die gesetzmäßige Entwicklung verlor das Piratentum seine Bedeutung und ist am 18. Jahrhundert in der klassischen Auffassung vollends verschwunden.

Ein Beispiel eines schnellen und gut ausgerüsteten Piratensegelschiffes ist unser Doppeldeck-Zweimaster, der an der Wende des 17. und 18. Jahrhunderts benutzt wurde und die Vorzüge einer Zweimasterfregatte und eine Kriegsbrigg in sich vereinte. Im 17. Jahrhundert gab es eine große Menge verschiedener Segelschiffe und die Bezeichnung „Typ“ kann nicht in heutiger Sinne gelten. Die Schiffbauer haben nicht nur verschiedene Ausführungen übernommen, sondern sie auch miteinander kombiniert. Deshalb sind nur einige gemeinsame Merkmale für die Zuordnung der Bezeichnung und des Typs der Schiffe entscheidend. Für eine Fregatte ist typisch, daß ihre Kanonen unter Deck und entlang beider Schiffsseiten in überdeckten Kasematten untergebracht sind. Nur ein Teil der Kanonen befindet sich auf offenem Deck. In dem Heckaufbau mit verzierten Aussenwänden ist die Kajüte des Schiffskapitäns untergebracht. In seiner Konstruktion ist das Schiff schmaler, und das ist ein typisches Merkmal für den Übergang zur Form einer Kriegsbrigg, die ebenfalls zwei Maste besitzt. Am Bug befindet sich eine aus Holz geschnitzte Seejungfrau, die dann in eine für diese Zeit charakteristische, reich verzierte Galione übergeht. Die tatsächliche Bestimmung dieses Schiffes wird dann aus der Gesamtzahl der Bordkanonen – 14-klar. Als Geschosse verwendete man damals Eisenkugeln, Bomben und für den Seekampf typische Kettenkugeln. Das waren zwei mittels einer Kette verbundene Kugeln, die das Takelwerk und die Segel zerrissen. Ein solcher Volltreffer machte häufig jedes Manöver des feindlichen Schiffes un daher auch seine Verteidigung unmöglich.

Die großen Segelschiffe sind von den Weltmeeren verschwunden und an die Zeit ihres Ruhmes werden wir meist nur mehr durch die Modelle dieser früheren Herrscher der Ozeane erinnert.

Stavební postup / Stavebný postup Assembly



- K oddělování dílů použijte ostrý nůž.
- Na oddeľovanie použijte ostrý nôž.
- Detach parts from the stem only as they are needed using a sharp knife or blade.

- Lepidlo nanášejte v tenké vrstvě.
- Lepidlo nanášajte v tenkej vrstve.
- Do not use too much cement to join parts.
Use only cement for polystyrene plastic.

- K fixaci použijte količky nebo gumičky.
- Na fixáciu používajte štipce alebo gumičky.
- Use tweezers to pick up and hold the small parts and rubber band or tape to hold parts together until the cement dries.

- Složitě zbarvení si předmalujte tužkou.
- Komplikované zafarbenie si predkreslite ceruzkou.
- In case the camouflage is more complex draw the outlines with pencil first, then paint parts according to the assembly diagram.

- K malování použijte barvy, které neleptají polystyren.
- Na maľovanie používajte farby, ktoré neleptajú polystyrén.
- Use only paints suitable for plastic, i. e. not cellulose based.

- Obtisky nanášejte až na vybarvený model.
- Obľučky nanášajte na vyfarbený model.
- Decals apply after assembly and painting.

SYMBOLY

Lepidlo
na polystyren

Polystyrene
cement

Plastik
Kleber

Coller
à styrene



Styrene
cemento

Klej
na plastyk

Клей для
пластмассы

Lepidlo
na polystyrén

Návod ke stavbě:

Podle obr. 1 a 2 sestavte stěžně. Splete horní díl předního stěžně (7), plošinu (8) s dolní částí předního stěžně (9). Při lepení dbejte, aby stěžně byl rovný. Nalepte ráhna (1), (2), (3) tak, aby byla kolmá na stěžně a rovnoběžná (detail D na obr. 2). Nyní nabarvíte označené plochy na stěžni světlo okrově žlutou barvou (detail A); zbývající plochy natřete matově černou barvou. Nabarvíte světle hnědou barvou horní zápor (10), (11). Horní konec zápor (detail B) a dolní příčky označené šipkami (detail C) nebarvíte. Zalepte zápor mezi horní a dolní plošinu na stěžni, po uschnutí nabarvíte horní konec a dolní příčku zápor matově černou barvou.

Obdobně splete horní díl hlavního stěžně (12), plošinu (13) s dolní částí stěžně (14). Nalepte ráhna (4), (5), (6) – dbejte opět na kolmost a rovnoběžnost (detail D). Nalepte ráhna (15) a (16). Nabarvíte hlavní stěžně stejným způsobem jako přední (označené plochy, detail A), pouze vlajka je bílá a znak černý. Horní zápor (17) a (18) nabarvíte a zalepte stejným způsobem jako u předního stěžně.

Palubu loď sestavte podle obr. 3. Před nalepením detailů nabarvíte plochy, které jsou žlutošedé. Po uschnutí nátěru na palubu (19) nalepte zábradlí (20), (21), (22), záchranný člun (24) a žlutošedě natřené kormidelní kolo (25). Dokončete nabarvení paluby podle obrázku – pozor! Boční plochy po obvodě paluby musí zůstat čisté pro další lepení. Zalepte do dírek v palubě 2 nabarvená děla (23). Barevné provedení všech osmi děl je na detailu E.

Skořepinu loď s palubou splete podle obrázku 4. V místech označených šipkami a písmenem X propíchněte jehlou nahřátou v plameni svíčky malé otvory o průměru asi 1 mm do obou polovin skořepiny loď. Poloviny skořepiny (26) a (27) dolicujte s palubou loď, stáhněte lep. páskou a kolíčky na prádlo (detail F). Slijčte podpěru (29) s přídi loď a stěžněm (31). Na vnitřní stranu polovin skořepiny si měkkou tužkou označte polohu podpěry a obrys paluby loď. Loď rozeberte a vnitřní boky polovin skořepiny, které jsou nad palubou, natřete červeně. Po uschnutí nastane nejnáročnější část stavby loď, kterou je vhodné si předem navštívit bez použití lepidla. Na obou polovinách (26) a (27) natřete podle obrázku označené plochy lepidlem. Poloviny dejte k sobě, uchopte do levé ruky tak, aby vám spodní část loď ležela v dlaní a přídi směřovala od vás. Palcem a ukazováčkem stiskněte prodloužení příde. Do takto držných polovin zasuňte pravou rukou sestavenou palubu. Poloviny smáčknete k sobě a stáhněte na zádi kolíčky 2, 3 a na přídi kolíčkem 1. (Číslování kolíček detail F.) Na spodku loď se mezi polovinami vytvoří šterbina, tam naneste po celé délce styčné plochy lepidlo, stiskněte kolíčkem 4 a zbývajícími kolíčky 5–8. Po dokonalém uschnutí naneste lepidlo do škvíry mezi boky loď a přední a střední palubu, stáhněte po obvodě na několika místech lep. páskou. Obdobně naneste lepidlo mezi zadní palubu a boky skořepiny, pouze v zadní části v úrovni zvýšení boků vlastní paluby naneste lepidlo zevnitř, otvorem na zádi. Stiskněte kolíčky 2, 3. Po uschnutí nalícujte a zalepte zadní panel (28), podpěru (29), figurku (30) a stěžně (31), který předem nabarvíte světlou okrově žlutou barvou. Začistěte lepený spoj na spodku loď, opravte a dokončete nátěr na vnitřních bocích skořepiny a spojích s palubou. Podpěra (29) je hnědá. Nabarvíte vnějšek loď podle obrázku 4. Část pod spodním černým pruhem je šedobílá. Plochy mezi střílnami, hnědými a černými pruhy jsou jasně žluté s hnědě naznačenou vazbou podélníků. Vyřezávané reliéfy na přídi a zádi, zadních bočních nástavbách a nápis BLACK FALCON na zádi jsou zlaté. Rovněž orámování oken u zadních bočních nástavb, figurka na přídi a vrcholy šesti ozdobných oblouků na přídi jsou zlaté. Hlavně děl vyčnívající ze střílen jsou shodného provedení jako 6 děl (23), která nyní nasunete do otvorů střílen a zalepíte do dírek ve střední palubě. (Barvy detail E – obr. 3.) Podle obr. 5 zalepte sestavenou loď do stojánku (32), který je matově černý se stříbrným názvem lodi.

Na sestavené stěžně ve výšce dolních plošin uvažte po čtyřech pomocných nitích, délky asi 20 cm. Zalepte do otvoru v hranolové nástavbě přední paluby přední stěžně a správnou polohu zajistíte čtyřmi pomocnými nitěmi přivázáním k obvodovému zábradlí přední a zadní paluby. Stejným způsobem zalepte i hlavní stěžně. Po uschnutí pomocné nitě odstraňte. Vyřezávané reliéfy hnědě nabarvené zápor (33), (34), (35), a (36). Pro horní konec a dolní příčku je provedení shodné jako u horních zápor (detail B a C obr. 1). Nabarvíte černě 2 kotvy (37). Na slabý provázek (asi 15cm) uvažte jednu kotvu, provlečte otvorem na přídi a uvažte druhou kotvu. Kotvy zalepte kolíčky do otvorů v předním zábradlí.

Výplety provedte slabou černou nití, pokud není uvedeno jinak podle obr. 5 a 6. Místa označená trojúhelníkem znamenají ukončení spoje obdobně spójům, které jsou nakresleny zvětšené u obr. 5 vpravo znázorňujícím výplety příde lodi. Upevnění výpletů a zajištění uzlíků provádějte kapkou lepidla. Malá čísla u obrázků výpletů znamenají upevňovací body. Popis výpletů zachycuje průběh nití po jednotlivých bodech. Nitě napínejte tak, aby se nadměrně nedeformovaly stěžně a ráhna. Zájemci o dokonalejší vzhled loď si ji mohou vylepšit tím, že výplety provedou lanky spletenými ze slabých nití, čímž věrněji napodobí lana na skutečné lodi. Je vhodné též provést lanka různé silná – podle účelu na lodi. Na koncích ráhen můžete napodobit kladky malými černě natřenými korálky (nejsou součástí stavebnice), navázanými na ráhna. Vlastní výplety pak provádějte přes korálky. Na zádi loď také můžete upevnit na malý držáček z drátu lampu z hranolovitého korálku (není také součástí stavebnice).

Tím je naše loď hotová.

Instructions:

Assemble masts as indicated in fig. 1 and 2. Cement upper part of fore-mast (7), platform (8) and lower part of fore-mast (9). Mast should stand upright. Cement yard (1), (2), (3) – yards should be placed parallel and should be perpendicular to mast (drawing D in fig. 2). Paint marked surfaces on the mast with light yellow (drawing A); remaining surfaces should be painted with matted black colour. Top shrouds (10), (11) should be painted light brown. Top part of shrouds (drawing B) and lower bars marked by arrows (drawing C) should be left without paint. Cement shrouds between upper and lower mast platform and after drying paint upper end and lower bar with matted black colour.

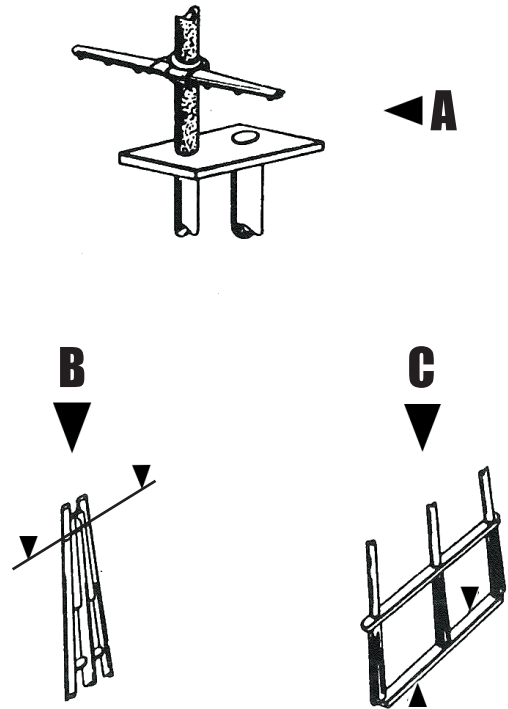
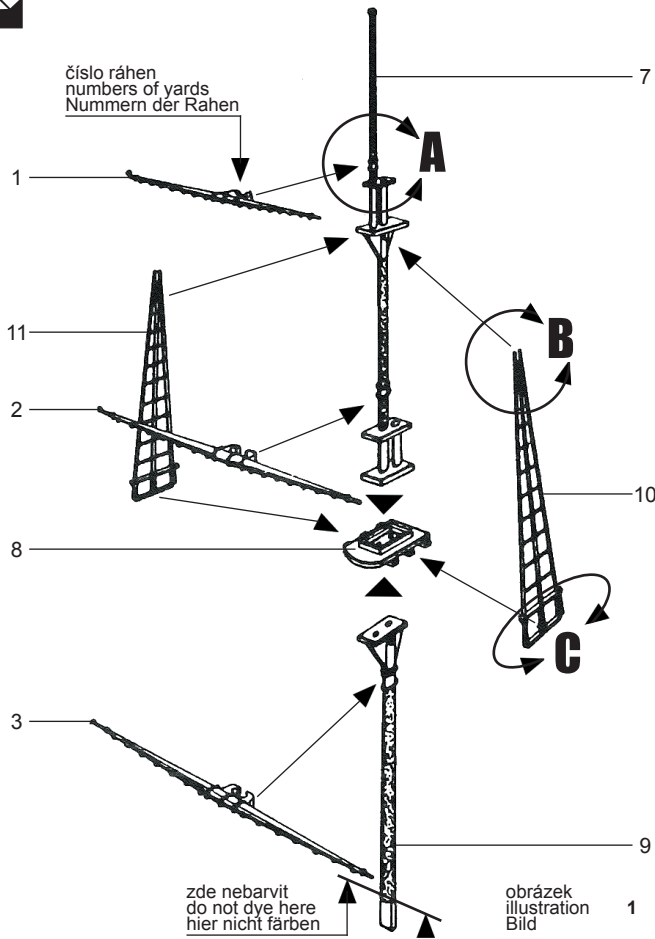
Cement in a similar way the upper part of mast (12), platform (13) and lower part of mast (14). Cement yards (4), (5), (6) – yards should be parallel and perpendicular to mast (drawing D). Cement yards (15) and (16). Paint main mast in a similar way as the foremast (drawing A), only the banner is white and the emblem black. Top shrouds (17) and (18) should be cemented and painted the same way as the fore-mast. The deck should be assembled as indicated in fig. 3. Before cementing paint all the surfaces which are yellow-grey. After drying cement railings (20), (21), (22) to deck (19), life boat (24) and helm-wheel (25) painted yellow-grey. Then proceed with the painting of the deck – Caution – the side surfaces along the deck's circumference should remain unpainted for further cementing. Two painted guns (23) should be cemented into openings in the deck. Colours for the 8 guns are indicated in drawing E.

The ship shell and deck should be cemented as per fig. 4. At points indicated by arrows and by letter X small holes should be perforated in both halves of the shell with a needle warmed over a candle flame, the diameter of the openings – about 1 mm. The two shell halves (26) and (27) should be fitted to the deck and held in place by scotch-tape and pins (drawing F). The prop (29) should be fitted to the bow and mast (31). Mark on the interior side of the shell halves the position of the prop and outline of the ship deck. Dismantle the ship and paint red the inner sides of the shell halves which are above the deck. After drying the most difficult part of the vessel construction begins, the best would be to try it out before cementing. Place cement on surfaces on both halves (26), (27) as indicated in the picture. Place the halves together, hold them in your left hand with the bottom part of the ship in the palm of your hand and the bow pointing away from you. Press the bow extension with thumb and index finger. Insert with your right hand the assembled deck. Press the two halves together and draw together the stern with pins 2,3 and the bow with pin 1 (for pin numbers see drawing F). At the bottom of the ship a slit will be formed between the two halves and this is where the adhesive (cement) should be deposited along the whole length. After cementing the two halves should be drawn together with pin 4 and 5-8. After thorough drying spread the adhesive into the gap between the ship sides and the front and middle deck and then draw them together with scotch-tape. In a similar way spread adhesive between rear deck and shell sides, however in the rear part, at the level of the raised deck sides place the adhesive from the inside (through the opening in the stern). Then draw them together with pins 2,3. After drying fit and cement the rear panel (28), prop (29) figure (30) and mast (31), which before cementing should be painted light yellow. Smooth the cemented joint at the ship bottom, correct and complete the painting of the internal shell sides and of the joints with the deck. Prop (29) should be painted brown. The external side of the ship should be painted as indicated in fig. 4 The part below the bottom black strip is greyish-white. The surfaces between the gun openings and the brown and black strips are bright yellow. The carved reliefs at the stern and bow, the poops and the BLACK FALCON are gilded. The window frames of the poop, the figure at the bow and the tops of the six ornamental arches on the bow are also gilded. The gun barrels projecting from the openings are same as the 6 guns (23) which should now be placed into the gun openings and cemented in the perforations in the middle part of the deck (for colours see drawing E – fig. 3). As indicated in fig. 5 place and cement the assembled ship into stand (32) which has a matt black colour with the name of the ship in silver letters.

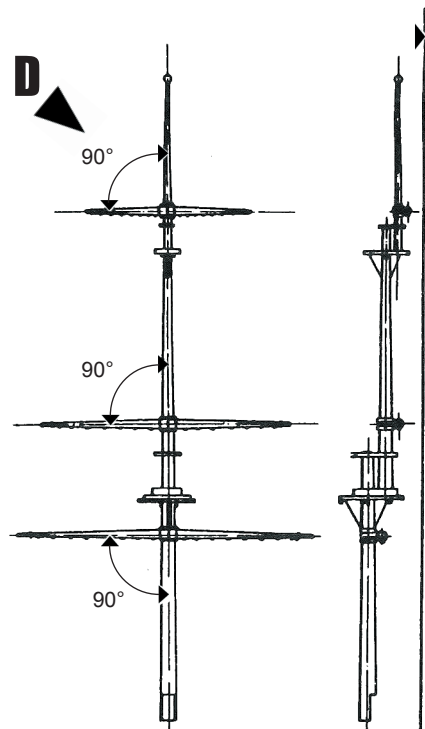
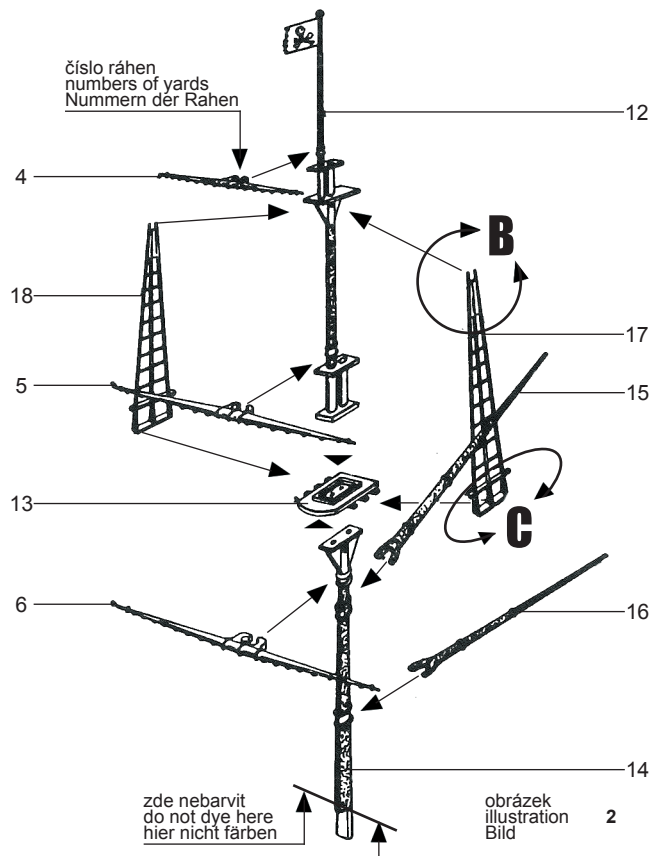
Tie four threads to the assembled masts at the level of the lower platforms, the threads should be about 20 cm in length. Cement into the opening of the fore-castle the fore-mast and to keep it in correct position use four threads and tie them to the railing on the front and rear deck. Cement main mast in the same way. After drying remove the threads. Then cement the shrouds (33), (34), (35) and (36) painted light brown. The top and bottom bar should be the same as in the case of shrouds (drawing B and C – fig. 1). Paint the two anchors (37) black. Tie one anchor to a thin string (15 cm) and push it through an opening in the bow and tie the second anchor to the string end. Cement the anchors with pins into openings in the front railing.

Parts should be woven with a thin black thread (fig. 5) and (fig. 6), if not otherwise indicated. The points marked with a triangle represent the ending of the joint, similar to those which you will find enlarged in fig. 5 on the right, representing the weaving of the bow. The weaving and the knots should be secured with a drop of adhesive. The small numbers indicated in the drawing represent the fixing points. The drawing indicates the course of the individual threads in the weaving. Don't stretch the threads too much. If you wish to improve the appearance of the vessel use ropes plaited from thin threads which resemble far more the rigging of a ship. You may also make ropes of different thickness. At the end of the yards you may place pulleys made of small black beads (not included in the kit). You could add a small wire holder to the stern and suspend on it a lantern made from a prism-like bead (not included in the kit).

1



2



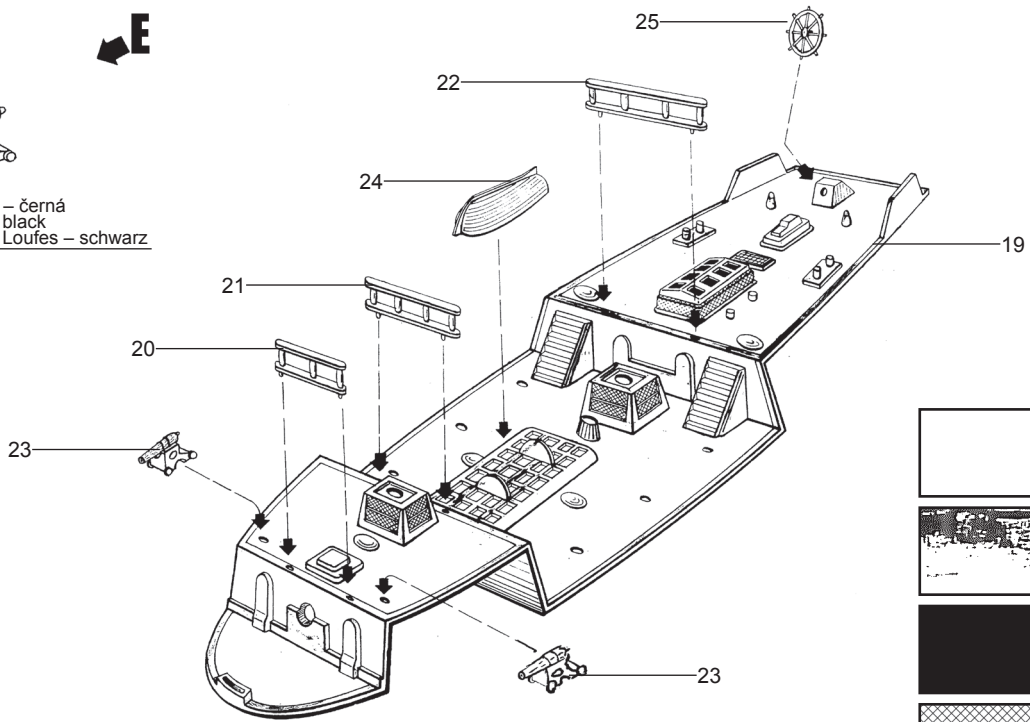
rovina rovnoběžná s ráhny
level running parallel with yards
die Ebene mit Rahen parallel

okrově žlutá
ochre yellow
ockergelb



E

vrtnání hlavně – černá
barrel bore – black
Bohrung des Loufes – schwarz

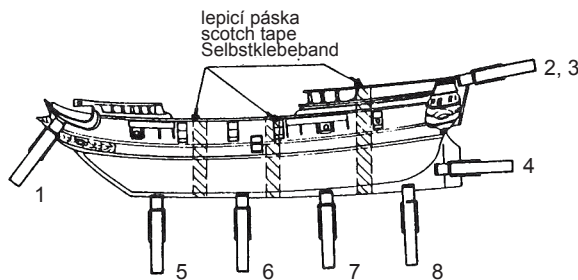


	žlutošedá yellow-grey gelbgrau
	kaštanově hnědá chestnut brown kastanienbraun
	stříbrná silver silbern
	červená red rot
	bronzová bronze bronz

obrázek
illustration
Bild 3

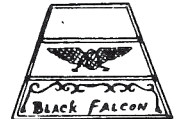


F

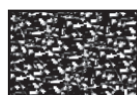
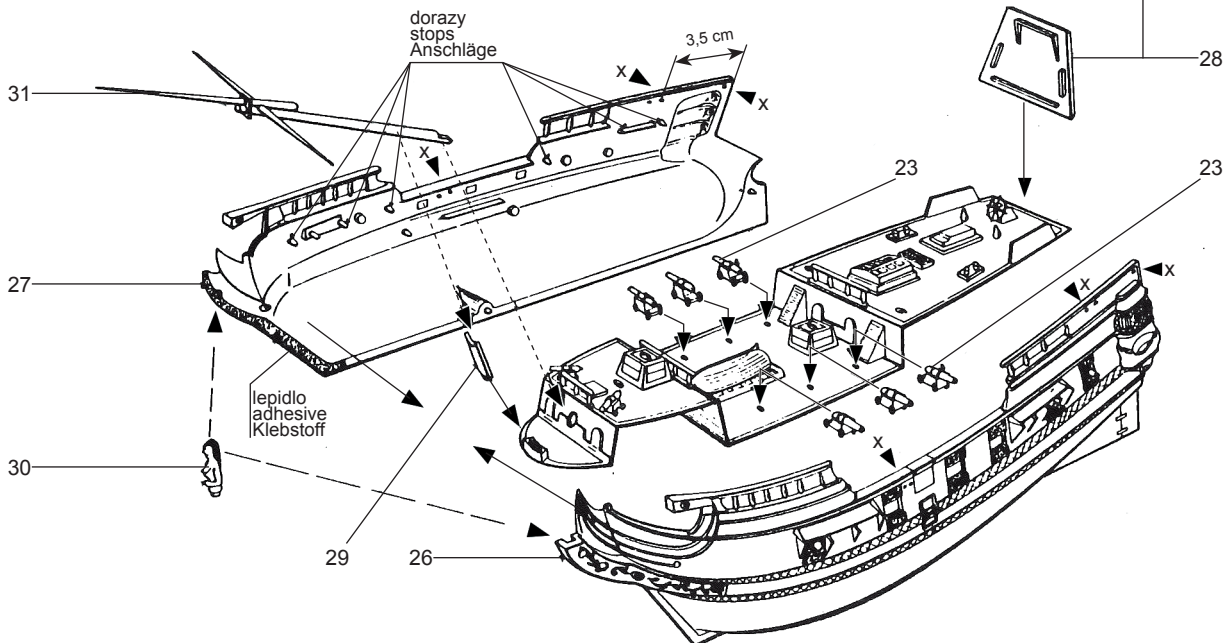


lepící páska
scotch tape
Selbstklebeband

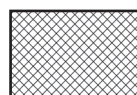
pohled zezadu
back view
Rückansicht



obrázek
illustration
Bild 4



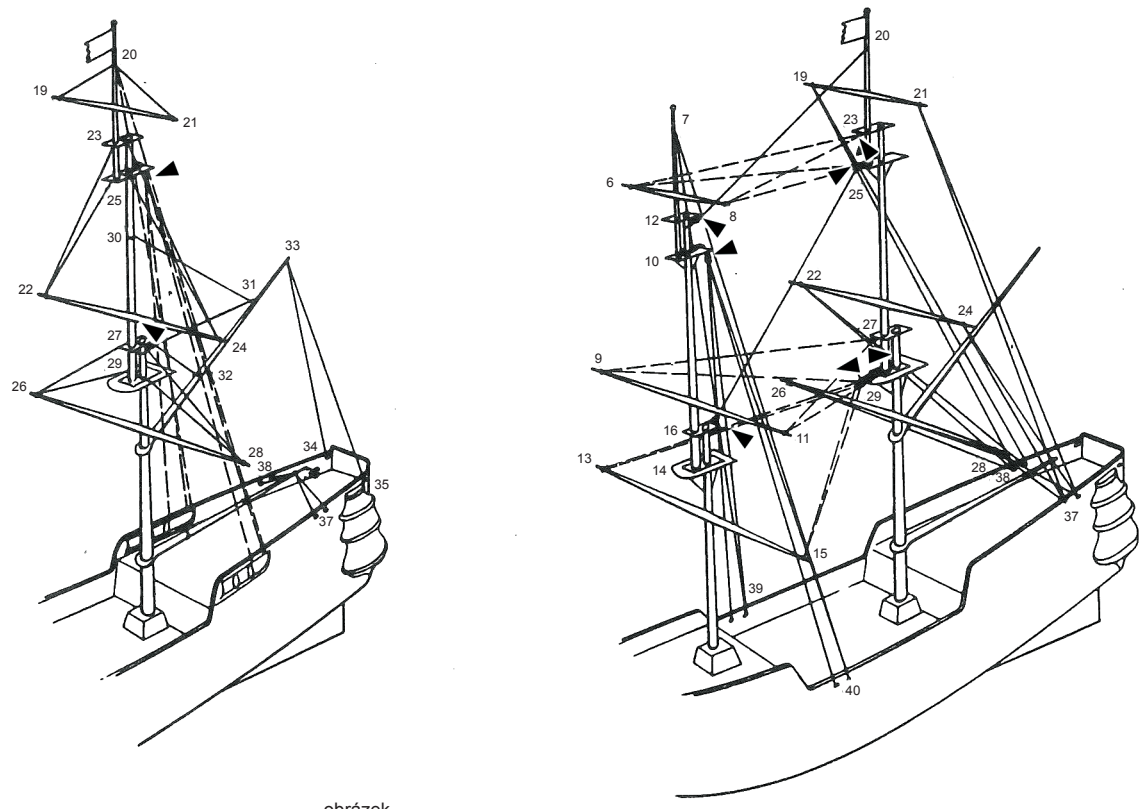
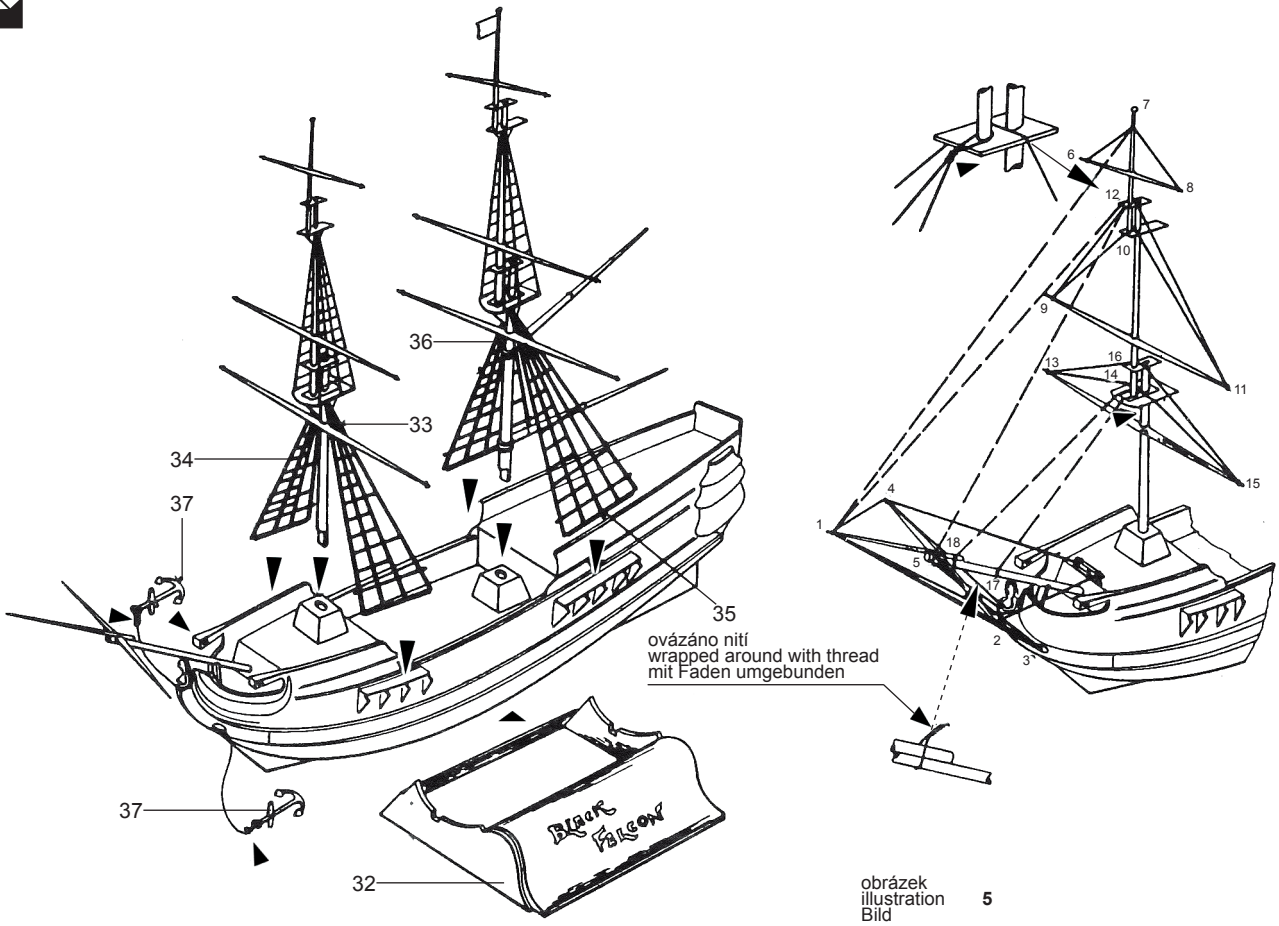
červená
red
rot



matově černá
dull black
matt schwarz



kaštanově hnědá
chestnut brown
kastanienbraun



Die Bauanleitung:

Die Maste It. Bild 1 und 2 zusammenstellen. Den Oberteil des Fockmastes (7) die Plattform (8) mit dem Unterteil des Fockmastes (9) verkleben. Bei der Arbeit ist darauf zu achten, dass der Mast gerade steht. Die Rahen (1), (2), (3) so aufkleben, dass sie im rechten Winkel zum Mast und waagrecht orientiert sind (siehe Detailzeichnung D Bild 2). Nun die am Mast bezeichneten Flächen hellgelber Ockerfarbe bemalen (siehe Detailzeichnung A); die restlichen Flächen mit mattschwarzer Farbe streichen. Die oberen Stütztaue (10), (11) hellbraun färben. Das obere Ende der Stütztaue (Detailzeichnung B) und die unteren mit Pfeilen bezeichneten Sprossen (Detailzeichnung C) nicht bemalen. Die Stütztaue zwischen die obere und untere Plattform am Mast einkleben und nachdem die Klebeverbindung gut eingetrocknet ist, das obere Ende in die untere Sprosse mattschwarz streichen. Auf ähnliche Weise wird nun der Oberteil des Großmastes (12), die Plattform (13) mit dem Mastunterteil (14) verbunden. Die Rahen (4), (5), (6) ankleben und wiederum auf ihre Winkelrechtigkeit und waagerechte Anbringung achten (Detailzeichnung D). Die Rahen (15) und (16) aufkleben. Den Großmast ebenso wie den Fockmast bemalen (bezeichnete Flächen, Detailzeichnung A), nur die Flagge ist weiß und das Zeichen schwarz. Die oberen Stütztaue (17) und (18) bemalen und ebenso wie beim Fockmast einkleben. Das Shiffsdeck It. Bild 3 zusammenstellen. Vor dem Aufkleben der Kleinteile die gelbgraue zu streichenden Flächen bemalen. Nach Eintrocknen der Farbe die Reling (20), (21), (22), das Rettungsboot (24) und das gelbgrau gestrichene Steurrad (25) auf das Schiffsdeck (19) aufkleben. Die Bemalung des Shiffsdecks It. Bild beenden-Vorsicht! Die Seitenflächen am Umfang des Schiffsdecks zum weiteren Verkleben reinhalten. Die zwei bemalten Kanonen (23) und die Öffnungen am Shiffsdeck einkleben. Die Farbenzusammenstellung für alle 8 Kanonen ist in der Detailzeichnung E zu finden.

Die Schiffsschale It. Bild 4 mit dem Schiffsdeck verkleben. An den mit Pfeilen und dem Buchstaben X bezeichneten Stellen mit einer mittels Kerzenflamme erhitzten Nadel kleine Öffnungen mit einem Durchmesser von cca 1 mm in beide Schiffsschalenhälften einstecken. Die Schalenhälften (26) und (27) zu dem Schiffsdeck anpassen, mit Klebestreifen und Wäscheklammern fixieren (siehe Detailzeichnung F). Das Tauwerk (29) mit Shiffsbug und Mast zusammenpassen (31). Mit einem weichen Bleistift an der Schalennenseite die Position des Tauwerks und den Umriss des Schiffsdecks andeuten. Das Schiff auseinandernehmen und die inneren Schalhälften, die über Deck sein werden, rot streichen. Nach dem Eintrocknen beginnt der schwierigste Teil unserer Arbeit und wir empfehlen ihn vorher ohne Auftragen des Klebers einzuüben. An beiden Hälften (26) und (27) werden die im Bild bezeichneten Flächen mit Kleber bestreichen. Dann beide Hälften zusammenfügen, in die linke Hand nehmen, wobei der Schiffunterteil in der Handfläche liegt und der Bug von uns abgewandt ist. Mit Daumen und Zeigefinger die Bugverlängerung zusammendrücken. In die so zusammengehaltene Hälften dann das zusammengebaute Schiffsdeck einschieben. Die Hälften zusammendrücken und am Heck mittels Klammer 2.3 und am Bug mit der Klammer 1 fixieren (die Klammernummerierung ist im Detail F zu finden). Am Schiffunterteil bildet sich zwischen beiden Hälften ein Spalt; dort wird entlang der ganzen Kontaktfläche Klebstoff aufgetragen und die Klebestelle mit der Klammer 4 und den restlichen Klammern 5-8 fixiert. Nach einwandfreiem Eintrocknen wird der Kleber in den Zwischenraum zwischen den Bordwänden und dem Vor- und Achterdeck aufgetragen, und das Ganze noch am Umfang und an einigen weiteren Stellen mit Klebestreifen zusammengehalten. Ähnlich wird der Kleber zwischen Acaterdeck und Bordwände aufgetragen, nur ganz hinten, dort, wo sich die Bordwände erhöhen und auf dem Niveau des eigentlichen Borddecks muss der Kleber von innen, durch eine Öffnung im Schiffsdeck eingebracht werden. Mit den Klammern 2,3 fixieren. Nach dem Eintrocknen die Hinterplatte (28), das Tauwerk (29), zusammenpassen und diese mit der Figur (30) und dem Mast (31) zusammenaufkleben. Der Mast wird vorher mit hellgelber Ockerfarbe gestrichen. Die Klebeverbindungen am Schiffunterteil verputzen, den Anstrich der inneren Bordwände sowie der Klebeverbindungen am Shiffsdeck ausbessern und beenden. Das Tauwerk (29) ist braun. Die Schiffsaußenseite It. Bild 4 streichen. Der Teil unter dem unteren schwarzen Streifen ist grauweiß. Die Flächen zwischen den Schießscharten, den braunen und schwarzen Streifen sind leuchtend gelb mit braun angelegter Struktur der Bepunktung. Die geschnitzten Reliefverzierungen am Bug und Heck, den Heckkaufbauten sowie die Aufschrift BLACK FALCON am Heck sind vergoldet. Auch die Fensterrahmen der seitlichen Aufbauten am Heck, die Figur im Bug und die Gipfel der sechs Verzierungsbögen am Bug sind vergoldet. Die aus den Schießscharten herausragenden Kanonelläufe sind ebenso wie die 6 Kanonen ausgeführt (23); sie werden nun in die Schießschartenöffnungen eingeschoben und in die Öffnungen im Mitteldeck eingeklebt (Farbgestaltung siehe Detailzeichnung E – Bild 3). Das fertig zusammengebaute Schiff wird nun auf den mattschwarzen Ständer (32) mit dem in Silberbuchstaben aufgeführten Namen des Schiffes aufgeklebt – laut Bild 5. Vier cca 20 cm lange Zwirnstücke in der Höhe der unteren Plattformen an die zusammengestellten Maste anbinden. Den Fockmast in die Öffnungen des quaderförmigen Aufbaues am Vordeck einkleben und die richtige Position, mit Hilfe der vier Zwirne, durch anbinden zur Reling am Vor- und Hinterdeck sichern. Auf gleiche Weise auch den hauptmast ankleben. Nach dem Eintrocknen die Hilfszwirne beseitigen. Die hellbraun gestrichenen Stütztaue (33), (34), (35) und (36) ankleben. Das obere Ende und die untere Sprosse ist ebenso ausgeführt wie bei den oberen Stütztauen. (Detailzeichnung B und C – Bild 1.) Die zwei Anker schwarz streichen (37). Den einen Anker an eine dünne Kordel (cca 15 cm) anbinden, durch die Bugöffnung ziehen und den zweiten Anker befestigen. Die Anker mit Stiften in die Öffnungen der Vorderreling einkleben. Die Bespannung mit dünnem schwarzen Zwirn ausführen, falls es im Bild 5 und 6 nicht anders vorgegeben wird. Die mit dem Dreieck bezeichneten Stellen bedeuten solche Verbindungen, wie sie vergrößert im Bild 5 rechts für die Bugbespannung des Schiffes dargestellt sind. Die Befestigung der Bespannung und Sicherung der Knoten ist mit einem Tropfen Kleber vorzunehmen. Die kleinen Zahlen auf der Darstellung der Bespannung bedeuten Befestigungspunkte. Die Beschreibung der Bespannung gibt den Fadenlauf von Punkt zu Punkt an. Die Zwirne sind nur soweit aufzuspannen, daß sie nicht die Maste und Rahen deformieren. Wer sein Schiff noch schöner haben will, kann sein Aussehen noch dadurch verbessern, daß er die Bespannung mit aus dünnen Zwirnen geflochtenen Tauen durchführt und so die Taue auf einem echten Schiff nachahmt. Es ist auch vorteilhaft für das Takelwerk unterschiedliche Taustärken einzusetzen – je nach ihrem Bestimmungszweck auf dem Schiff. Die Rollen an den Rahenden kann man mit kleinen schwarzgestrichenen Perlen (diese sind in dem Baukasten nicht enthalten), die an die Rahen angeknüpft werden, darstellen. Die eigentliche Bespannung wird dann über diese Perlen durchgeführt. Am Schiffsheck kann man eine quaderförmige Perle (die auch nicht Bestandteil des Baukastens ist) als Lampe auf einen kleinen Halter aufsetzen. Damit ist dann ihr Schiff fertig.

VÝPLETY:

Přední část loď – obr. 5 vpravo
číslem 3 označen otvor v přidi.

1 – 3 – 1
1 – 2 – 3 – 4 – 1
5 – 3 – 5
z 2 na přední zábradlí vlevo
ze 4 na přední zábradlí vpravo
6 – 7 – 8
9 – 10 – 11 – 12 – 9
13 – 14 – 15 – 16 – 13
17 – 14 – 18 – silná nit
5 – 12 – 1 – 7

Zadní část loď – obr. 6 vlevo

19 – 20 – 21
22 – 23 – 24 – 25 – 22
26 – 27 – 28 – 29 – 26
30 – 31 – 27 – 32
33 – 34; 33 – 35
z 20 na boční zábradlí
levé
pravé
z 25 na boční zábradlí
levé
pravé
(2x)
36 – 37 (2x)
36 – 28 (2x)

Zbývající výplety loď – obr. 6 vpravo

12 – 20; 16 – 25
10 – 40 (2x); 10 – 39 (2x)
7 – 40; 7 – 39
13 – 29 – 15 (2x)
9 – 29 – 11 – 27 – 9
6 – 25 – 8 – 23 – 6
19 – 38 (2x)
21 – 37 (2x)
22 – 38 (2x)
24 – 37 (2x)
26 – 38 (2x)
28 – 37 (2x)

SEZNAM DÍLŮ:

1	Ráho horní	1 ks
2	Ráho střední	1 ks
3	Ráho dolní	1 ks
4	Ráho horní	1 ks
5	Ráho střední	1 ks
6	Ráho dolní	1 ks
7	Horní díl předního stěžně	1 ks
8	Plošina	1 ks
9	Dolní díl předního stěžně	1 ks
10	Levá horní zápora	1 ks
11	Pravá horní zápora	1 ks
12	Horní díl hlavního stěžně	1 ks
13	Plošina	1 ks
14	Dolní díl hlavního stěžně	1 ks
15	Ráho	1 ks
16	Ráho	1 ks
17	Levá horní zápora	1 ks
18	Pravá horní zápora	1 ks
19	Paluba	1 ks
20	Přední zábradlí přední paluby	1 ks
21	Zadní zábradlí přední paluby	1 ks
22	Zábradlí zadní paluby	1 ks
23	Děla	8 ks
24	Záchranný člun	1 ks
25	Kormidelní kolo	1 ks
26	Levá polovina skořepiny	1 ks
27	Pravá polovina skořepiny	1 ks
28	Zadní panel	1 ks
29	Podpěra	1 ks
30	Figurka	1 ks
31	Stěžně	1 ks
32	Stojánek	1 ks
33	Přední levá zápora	1 ks
34	Přední pravá zápora	1 ks
35	Zadní levá zápora	1 ks
36	Zadní pravá zápora	1 ks
37	Kotva	2 ks

RIGGING:

Front part of the ship – fig. 5 right
 No. 3 indicates the opening in the bow
 1 – 3 – 1
 1 – 2 – 3 – 4 – 1
 5 – 3 – 5
 from 2 to front railing on the left
 from 4 to front railing on the right
 6 – 7 – 8
 9 – 10 – 11 – 12 – 9
 13 – 14 – 15 – 16 – 13
 17 – 14 – 18 – strong thread
 5 – 12 – 1 – 7

Rear part of the ship fig. 6 left
 19 – 20 – 21
 22 – 23 – 24 – 25 – 22
 26 – 27 – 28 – 29 – 26
 30 – 31 – 27 – 32
 33 – 34; 33 – 35
 From 20 to side railing
 left
 right
 From 25 to side railing
 left
 right
 (2x)
 36 – 37 (2x)
 36 – 28 (2x)

Remaining woven components of the vessel – fig. 6 right
 12 – 20; 16 – 25
 10 – 40 (2x); 10 – 39 (2x)
 7 – 40; 7 – 39
 13 – 29 – 15 (2x)
 9 – 29 – 11 – 27 – 9
 6 – 25 – 8 – 23 – 6
 19 – 38 (2x)
 21 – 37 (2x)
 22 – 38 (2x)
 24 – 37 (2x)
 26 – 38 (2x)
 28 – 37 (2x)

DAS TAKELWERK:

Vorderteil des Schiffes – Bild 5 rechts
 mit der Zahl 3 ist die Bugöffnung bezeichnet
 1 – 3 – 1
 1 – 2 – 3 – 4 – 1
 5 – 3 – 5
 von 2 auf die Vorderreling links
 von 4 auf die Vorderreling rechts
 6 – 7 – 8
 9 – 10 – 11 – 12 – 9
 13 – 14 – 15 – 16 – 13
 17 – 14 – 18 – starker Zwirn
 5 – 12 – 1 – 7

Schiffsscheck – Bild 6 links
 19 – 20 – 21
 22 – 23 – 24 – 25 – 22
 26 – 27 – 28 – 29 – 26
 30 – 31 – 27 – 32
 33 – 34; 33 – 35
 von 20 zur Seitenreling
 links
 rechts
 von 25 zur Seitenreling
 links
 rechts
 (2x)
 36 – 37 (2x)
 36 – 28 (2x)

Restliche Schiffbespannung – Bild 6 rechts
 12 – 20; 16 – 25
 10 – 40 (2x); 10 – 39 (2x)
 7 – 40; 7 – 39
 13 – 29 – 15 (2x)
 9 – 29 – 11 – 27 – 9
 6 – 25 – 8 – 23 – 6
 19 – 38 (2x)
 21 – 37 (2x)
 22 – 38 (2x)
 24 – 37 (2x)
 26 – 38 (2x)
 28 – 37 (2x)

LIST OF COMPONENT PARTS:

1	upper yard	1 pc
2	middle yard	1 pc
3	lower yard	1 pc
4	upper yard	1 pc
5	middle yard	1 pc
6	lower yard	1 pc
7	upper part of fore-mast	1 pc
8	platform	1 pc
9	lower part of fore-mast	1 pc
10	left upper shroud	1 pc
11	right upper shroud	1 pc
12	upper part of main mast	1 pc
13	platform	1 pc
14	lower part of main mast	1 pc
15	yard	1 pc
16	yard	1 pc
17	left upper shroud	1 pc
18	right upper shroud	1 pc
19	deck	1 pc
20	front railing on front deck	1 pc
21	rear railing on front deck	1 pc
22	railing on rear deck	1 pc
23	guns	8 pcs
24	life boat	1 pc
25	helm	1 pc
26	left half of shell	1 pc
27	right half of shell	1 pc
28	rear panel	1 pc
29	prop	1 pc
30	figure	1 pc
31	mast	1 pc
32	stand	1 pc
33	front left shroud	1 pc
34	front right shroud	1 pc
35	rear left shroud	1 pc
36	rear right shroud	1 pc
37	anchors	2 pcs

AUFSTELLUNG VON OBEN NACH UNTEN:

1	obere Rahe	1 St.
2	mittlere Rahe	1 St.
3	untere Rahe	1 St.
4	obere Rahe	1 St.
5	mittlere Rahe	1 St.
6	untere Rahe	1 St.
7	Oberteil des Fockmastes	1 St.
8	Plattform	1 St.
9	Unterteil des Fockmastes	1 St.
10	Linkes oberes Tauwerk	1 St.
11	Rechtes oberes Tauwerk	1 St.
12	Oberteil des Großmastes	1 St.
13	Plattform	1 St.
14	Unterteil des Großmastes	1 St.
15	Rahe	1 St.
16	Rahe	1 St.
17	Linkes oberes Tauwerk	1 St.
18	Rechtes oberes Tauwerk	1 St.
19	Schiffsdeck	1 St.
20	Vorderreling am Vordeck	1 St.
21	Hinterreling am Vordeck	1 St.
22	Reling am Achterdeck	1 St.
23	Kanonen	8 St.
24	Rettingsboot	1 St.
25	Steuerrad	1 St.
26	Linke Schalenhälfte	1 St.
27	Rechte Schalenhälfte	1 St.
28	Hinterplatte	1 St.
29	Stütze	1 St.
30	Figur	1 St.
31	Mast	1 St.
32	Ständer	1 St.
33	Linkes vorderes Tauwerk	1 St.
34	Rechtes vorderes Tauwerk	1 St.
35	Linkes hinteres Tauwerk	1 St.
36	Rechtes hinteres Tauwerk	1 St.
37	Anker	2 St.