HMS Renown “604” °



This model is Copyright protected.
All Copyrights to the designs of
this version of the HMS Renown
belongs to Billing Boats Denmark Aps.

BUILDING INSTRUCTION

For more detail photos, please visit..

www.billingboats.com

50-51039 020326

DK

I midten af det 19. århundrede begyndte den engelske Royal Navy, at udstyre deres store krigsskibe med såkaldte damp-chalupper eller damp-pinnacer. Som årene gik, blev der anvendt flere forskellige bådstyper, indtil man besluttede sig for 30, 40, 50 og 56 fods både. I slutningen af det 19. århundrede blev de første motor-pinnacer indstillet til tjeneste. I starten af første verdenskrig vendte man imidlertidigt tilbage til damp. Fra denne tid stammer 50 fods pinnacen, som var udstationeret på 'HMS Renown'. Der kunne være op til 4 af disse både, på den engelske Royal Navy og andre mariner's krigsskibe. Disse både havde et lille lukaf, et rum til besætningen, et kedelrum og en kahyt. Over besætningsrummet var der et konisk stålfundament med en fastmonteret universalring, hvorpå man efter valg kunne påmontere en 3-punds hurtigskudskanon, eller et maxim-maskingevær. Båden blev brugt til forskellige opgaver, f.eks. kurersejlads, eller sejle de højtstående officerer fra båd til båd, derudover blev de brugt til vagt og patruljesejladser ved marinens ankerpladser. Derfor også kaldet 'Vogterbåde'.

GB

In the mid 1800's, the Royal Navy began to equip its larger men-of-war with so-called steam barges or steam pinnaces. After experiments with a number of different types, 30, 40, 50 and 56 ft boats became most widely used. By the end of the century, the first motor pinnaces were ready for duty. When the First World War broke out, however, steam boats returned to the scene. The 50 ft pinnace for 'HMS Renown' dates from this period. As many as 4 of these boats other man-of-war. The boats had a small forepeak, a crew compartment, a boiler room and a cabin. A steel frustrum of a cone was fixed above the crew quaters ring on which either a 3 pdr quick-fiting or maxim gun could be fitted. This type of boat was used for a variety of tasks; ranking officers between boats, or to patrol the mouths of harbours for the protection of ships anchored therein hence the name 'picket boats'.

D

In der Mitte des 19. Jahrh. begann die Royal Navy ihre grossen Kriegsschiffe mit sogenannten Dampfschaluppen oder Dampf-Pinassen auszurüsten. Im Laufe der Jahre wurden viele verschiedene Bootstypen verwendet, bis man sich für 30, 40, 50 und 56 Ft. Boote entschied. Zum Ende des 19. Jahrhunderts wurden die ersten Motor-Pinassen in Dienst gestellt. Bei Ausbruch des 1. Weltkrieges wurde jedoch wieder auf Dampf-Pinassen zurück gegriffen. Aus dieser Zeit stammt die 50 ft. Pinasse die an Bord von 'HMS Renown' stationiert war. Es waren bis zu 4 dieser Boote die auf allen Schlachtschiffen der Royal Navy und ander marinen kommandiert waren. Diese Boote besassen eine kleine Vorpiek, einen Raum für die Besatzung, einen Kesselraum und eine Kajüte. Über dem Besatzungsraum befand sich ein konisches Stahlfundament mit einem festmontierten Universalring, auf das Wahlweise eine 3 pfündige Schnellfeuerkanone, oder ein Maxim-Maschinen gewehr befestigt werden konnte. Die Boote wurden zu verschiedenen Aufgaben herangezogen, z.B. Kuvierfahrten, oder Stabs-offiziere an Bord anderer Schiffe zubringen, sowie Wach und Patrolien fahrten auf Ankerplätzen von Flotten einheiten, daher auch die Bezeichnung 'Wächterboote'.

F

Au milieu des années 1800, la Royale Navy commerca à équiper ses navires de guerre de canots ou pinasses à vapeur.
Aprés en avoir expérimenté différents types de 30, 40, 50 et 56 pieds, ces canots furent de plus en plus utilisés. A la fin de siécle, les premiers canots à moteur étaient prêts pour le service. Lorsque la lére guerre mondiale eclata, les bateaux à vapeur furent remis en service.
La canot de 50 pieds du 'HMS Renown' date de cette époque. Jusqu'á 4 de ces canots pouvaient être utilisés par les navires de querre de la Royale Navy. Les embarcations avaient un avant-bec court, un poste d'équipage, un compartiment chaudiére et une cabine. Un tronc de côno en acier était fixé au dessus du poste de pilotage, il supportait une mitrailleuse ou un canon á tir rapido. Ce type de bateau était utilisé pour différents bateaux, oú la serveillance des entrées de ports, pour protéger les navires qui s'y trauvaient, il furent nommés pour celá 'piguet de garde'.

NL

In het midden van de 19e eeuw begon de Britse marineleiding eraan te denken de grotere oorlogschepen uit te rusten met door stoom aangedreven barken of pinassen. Na experimenten met een aantal verschillende types, kwamen

tegen het einde van de eeuw de eerste gemotoriseerde pinassen van 30, 40, 50 en 56 voet in dienst. De 50 voets pinas van HMS Renown is uit de periode van de le wereldoorlog. Britse oorlogschepen voerden, afhankenlijk van hun grootte, tot 4 motorpinassen. De oinas had een klein vooronder, een verbliff voor de bemanning, een ketelruim en een kajuit. Op het voordek boven het bemanningsverbliff kon een 3-ponder snelvuurkanon of een Maxim machinegeweer geplaats worden. De pinassen werden voor verscheidene doeleinden gebruikt: voor koerierdiensten, voor het overbrengen van hoge offcieren of voor bewakingsdiensten (ze werden dan 'picket boats' genoemd) in havens ter bescherming van aldaar geankerde schepen.

E

A mitades del siglo 19 la armada inglesa, la 'Rayal Navy', empezó a dotar sus buques grandes de las ilamadas chalupas a vapor o pinazas a vapor. A lo largo de los años se utilizaron distintos tipos de barcos antes de decidirse por los barcos de 30, 40, 50 y 56 pies. A fines del siglo 19 entraron en servicio las primeras pinazas con motor. Sin embargo, a principios de la primera querra mundial volvieron a utilizar pinazas a vapor durante un período. Esta pinaza de 50 pies - que se encontraba estacionada en 'HMS Renown'- viene de este período. Los buques de guerra de la armada inglesa 'Royal Navy' y buques de guerra de otras armadas ilevaron hasta 4 pinazas. En estas pinazas había en pequeño compartimiento, un compartimiento para la tripulación, un cuarto de calderas y un camarote. Encima del compartimiento para la tripulación había un fundamento cónico de acero con un aro universal fijo, en el que se podía montar un cañón rápido de 3 libras o alternativamente una ametralladora Maxim. Este barco fue utilizado para distintas tareas, por ejemplo para transporte de correos o para trasladar oficiales importantes de un barco a otro. Además, fue utilizado para navegación de patrulla en la zona de anclaje de la armada. Por eso también se ilamaron 'barcos de vigilancia'.

I

Verso la metà del 19esimo secolo la Royal Navy cominciò ad equipaggiare le sue grandi navi da guerra con le cosiddette pinacce, ovvero scialuppe a vapore. Diversi tipi di imbarcazioni vennero impiegate presso la marina militare, finché non si optò per l'uso prevalentemente di imbarcazioni rispettivamente da 30, 40, 50 e 56 piedi. Verso la fine dello stesso secolo vennero poi messe in servizio le prime pinacce con propulsione a motore. Allo scoppio della Ia guerra mondiale si ritornò tuttavia ad impiegare le pinacce a vapore. A quell'epoca risale la pinaccia da 50 piedi, che faceva parte dell'equipaggiamento della "HMS Renown"; fino a 4 imbarcazioni di questo tipo si trovavano a bordo di tutte le navi da combattimento in servizio alla marina britannica. Le pinacce avevano un piccolo gavone anteriore, un vano per l'equipaggio, una sala per le caldaie e un camerino. Al di sopra del vano per l'equipaggio vi era una base conica di acciaio con un anello universale, sul quale si potevano montare velocemente e a seconda delle esigenze o un cannone a tiro rapido o una mitragliatrice della categoria "maxim". Queste imbarcazioni dovevano assolvere a diverse funzioni: a volte fungevano da mezzo di trasporto per ufficiali che dovevano raggiungere altre navi, ma le pinacce si utilizzavano ad esempio anche come corrieri o per spedizioni di sorveglianza e di pattuglia nei posti d'ancoraggio delle flotte, e per questo motivo si chiamavano anche "navi custode".

P

Em meados do século XIX a Royal Navy inglesa começou a equipar os seus grandes navios de guerra com os chamados chalupes ou escaleres a vapor. Ao passar dos anos, foram sendo utilizados vários tipos diferentes de barcos, até que se decidiu utilizar barcos de 30, 40, 50 e 56 pés. No final do século XIX, foram aprovados para o serviço os primeiros escaleres a motor. Entretanto, no início da Primeira Guerra Mundial voltaram provisoriamente a utilizar barcos a vapor. É desta época o escaler de 50 pés, lotado no "HMS Renown". Podia haver até 4 desses barcos, tanto na Royal Navy inglesa como nos navios de guerra de outras nações. Estes barcos tinham um pequeno camarote, um compartimento para a tripulação, uma casa de caldeiras e uma cabine. Em cima do compartimento para a tripulação, havia um fundamento cônico de aço com um anel universal fixo, no qual, facultativamente, podia ser montado um canhão rápido de 3 libras ou uma metralhadora Maxim. O barco era utilizado para diferentes tarefas, por exemplo, intercâmbio de mensagens, ou para levar os oficiais de alta patente de um barco para o outro. Além disso, eram utilizados para missões de guarda e patrulha nos ancoradouros da marinha. Por isso, também eram chamados de "Barcos de Guarda".

FIG.1: KØL OG SPANTER

Før køl nr. 0 fastgøres på byggeplade (MDF) med søm nr. F230, anbefaler vi, at der lægges et stykke papir imellem køl og byggeplade. Dette forhindrer tappene på spanterne i at klæbe fast til byggebrædet. Til limning anbefales det at bruge hvid lim (PVA). Sekundlim kan også anvendes. For at lette opstillingen af spanter, har vi skåret firkantede huller i køl nr. 0, hvor tappene fra de enkelte spanter isættes. Da afstanden på tappene er forskellige, er en forkert placering af spanterne næsten umulig. Kontroller trods dette alligevel placeringen af spanterne, begyndende med nr. 1 fra agterenden mod stævn (se trykplade). Under pålimningen anvendes hele tiden en vinkel, således at spanterne altid står i vinkel. Som De sikkert har bemærket, er køl nr. 0 og spant nr. 2 perforeret. Det på denne måde markerede sted skal på et senere tidspunkt brækkes af. Køl nr. 0 skal forsynes med en linie (spuningslinie) fra stævn til spant nr. 3. Denne linie overføres nøjagtigt fra tegningen.
Inden for denne linie skal beplankingen afsluttes.

FIG.1: KEEL AND FRAMES

Before fastening keel no. 0 to the building plate (MDF) with nails no. F230, we recommend placing a piece of paper between keel and plate. This prevents the pins on the frames from sticking to the building plate. Use white cement (PVA) and quickdrying cement for gluing. For easier assembly of the frames, square holes have been cut in the keel for insertion of the pins of the individual frames. The distance between pins varies, so that it is almost impossible positioning of the frames incorrectly. Check nevertheless the positioning of the frames, starting with no. 1 from the aft end towards the stem (see the die-cut plate). Use a square when gluing to ensure positioning. Notice that keel no. 0 and frame no. 2 are perforated; this indicates the area which will later be broken off. From the drawing, transfer a line on the keel from stem to frame no. 3. All planking should end within this line.

FIG.1: KIEL UND SPANTEN

Bevor Sie den Kiel No. 0 auf das im Baukasten enthaltene Baubrett (MDF) mit dem Nägeln No. F230 befestigen, empfehlen wir Ihnen zwischen Kiel und Baubrett ein Stck. Schreibmaschinen papier oder ähnliches zulegen. Dieses soll verhindern das die Zapfen der Spanten beim einleimen nicht mit dem Baubrett festkleben. Zum kleben empfehlen wir Holz oder Weissleim, fortgeschrittene Modellbauer benutzen immer öfter Sekundenkleber. Wir haben versucht Ihnen das Aufstellen der Spanten zuerleichtern indem wir in den Kiel No. 0 rechteckige Löcher geschnitten haben. In diese werden die Zapfen der einzelnen Spanten gesteckt. Da die Abstände der Zapfen von Spant zu Spant verschieden sind, ist ein verwechseln der Spanten beim Aufstellen nahezu unmöglich. Kontrolieren Sie aber trotz allem nachmals die Reihenfolge der aufzustellenden Spanten, und zwar mit Spant No. 1 beginnend, von achtern nach vorne. (Siehe auch Druckplatten). Beim einleimen der Spanten immer einen Winkel verwenden sodass diese im rechten Winkel stehen. Wie Sie bereits bemerkt haben sind der Kiel No. 0, sowie der Spant No. 2 perforiert. Diese so markierten Stellen werden zu einem späteren Zeitpunkt herausgebrochen, dazu später mehr. Ausserdem ist der Kiel No. 0 mit einer Linie zu- markiert die vom Steven bis zum Spant No. 3 reicht. Diese Linie müssen Sie genau nach Zeichnung auf den Kiel No. 0 übertragen. Diese Linie wird als Sponungslinie bezeichnet,

FIG.1: QUILLE ET MEMBRURES

Avant de fixer la quille n 0 sur la plaque de construction avec les clous n F230, nous recommandons de mettre un feuille de papier entre la quille et la plaque de construction. On évite ainsi que les goupilles des membrures se collent à la plaque. Pour le collage, il est recommandé d'utiliser la colle blanche (PVA, acétate de polyvinyle). La colle éclair peut aussi servir. Pour faciliter le montage des membrures, nous avons découpé des ouvertures carrées dans la quille n 0, où les goupilles de chaque membrure peuvent se placer. Comme les distances des goupilles sont différentes, un mauvais placement des membrures est presque impossible. Cependant, contrôler quand même le placement des membrures en commençant par le n 1 de la poupe à la proue (voir plaque imprimée). Utiliser toujours une équerre pendant le collage, pour que les membrures soient toujours en angle droit. Comme vous avez dû le remarquer, la quille n 0 et la membrure n 2 sont perforées. Cet endroit marqué de cette façon devra plus tard être rompu. La quille n 0 doit être munie d'une feuillure de dressage, de la proue à la membrure n 3. Cette ligne se transpose directement depuis le dessin. C'est à cette ligne que le planchéiage doit exactement s'arrêtere.

FIG.1: KIEL EN SPANTEN

Voordat kiel nr. 0 op de bouwplaat (MDF) met spijkers nr. F230 bevestigd wordt, raden wij u aan om een stuk papier tussen de kiel en de bouwplaat te leggen. Hierdoor voorkomt u dat de spanten op de bouwplaat vastgelijmd worden. Wij raden aan dat u witte lijm (PVA) gebruikt. Sekondelijm kan ook gebruikt worden.

Om het opzetten van de spanten te vergemakkelijken, hebben wij vierkante gaten in kiel nr. 0 gezaagd, waar de uiteinden van de verschillende spanten ingezet kunnen worden. De afstanden van de uiteinden zijn verschillend, het is dan ook bijna onmogelijk om de spanten verkeerd te plaatsen. Kontroleer voor de zekerheid toch de plaatsing van de spanten, beginnend met nr. 1 vanaf de achtersteven richting voorsteven (zie drukplaat). Terwijl u lijmt, dient u een hoek te gebruiken, zodat de spanten altijd haaks staan. Zoals u zeker opgemerkt heeft, zijn kiel nr. 0 en spant nr. 2 geperforeerd. Deze geperforeerde stukken moeten later verwijderd worden. Kiel nr. 0 moet van een lijn (sponninglijn) voorzien worden van steven naar spant nr. 3. Deze lijn moet nauwkeurig van de tekening overgetekend worden. De beplanking moet binnen deze lijn eindigen.

FIG.1: QUILLA Y CUADERNAS

Antes de fijar la quilla no. 0 a la placa de construccion (MDF) mediante los clavos no. F230 se recomienda intercalar una hoja de papel entre la quilla y la placa de construcción. Esto se hace para evitar que las espigas se adhieran a la placa de construcción. Se recomienda utilizar cola blanca (PVA). También se puede utilizar cola instanténea. Para facilitar el montaje de las cuadernas hemos preparado recortes cuadrados en la quilla no. 0, donde se introducen las espigas de las cuadernas. Es casi imposible posicionar las cuadernas falsamente, y que la distancia entre las espigas es distinta. A pesar de esto se debe controlar la posición de las cuadernas, empezando con no. 1 desde la popa hacia la proa (ver la placa punzonada). Con el fin de montar las cuadernas correctamente, se debe utilizar un ángulo durante todo el montaje con cola. Como tal vez haya notado, la quilla no. 0 y la cuaderna no. 2 están punzonadas. Esto es para facilitar el arrancamiento que tiene que hacer más tarde. Se debe realizar una línea (línea de cuadernas) desde la proa hasta la cuaderna no. 3. Se debe copiar esta línea exactament del plano. Dentro de esta línea se debe terminar el forro del barco.

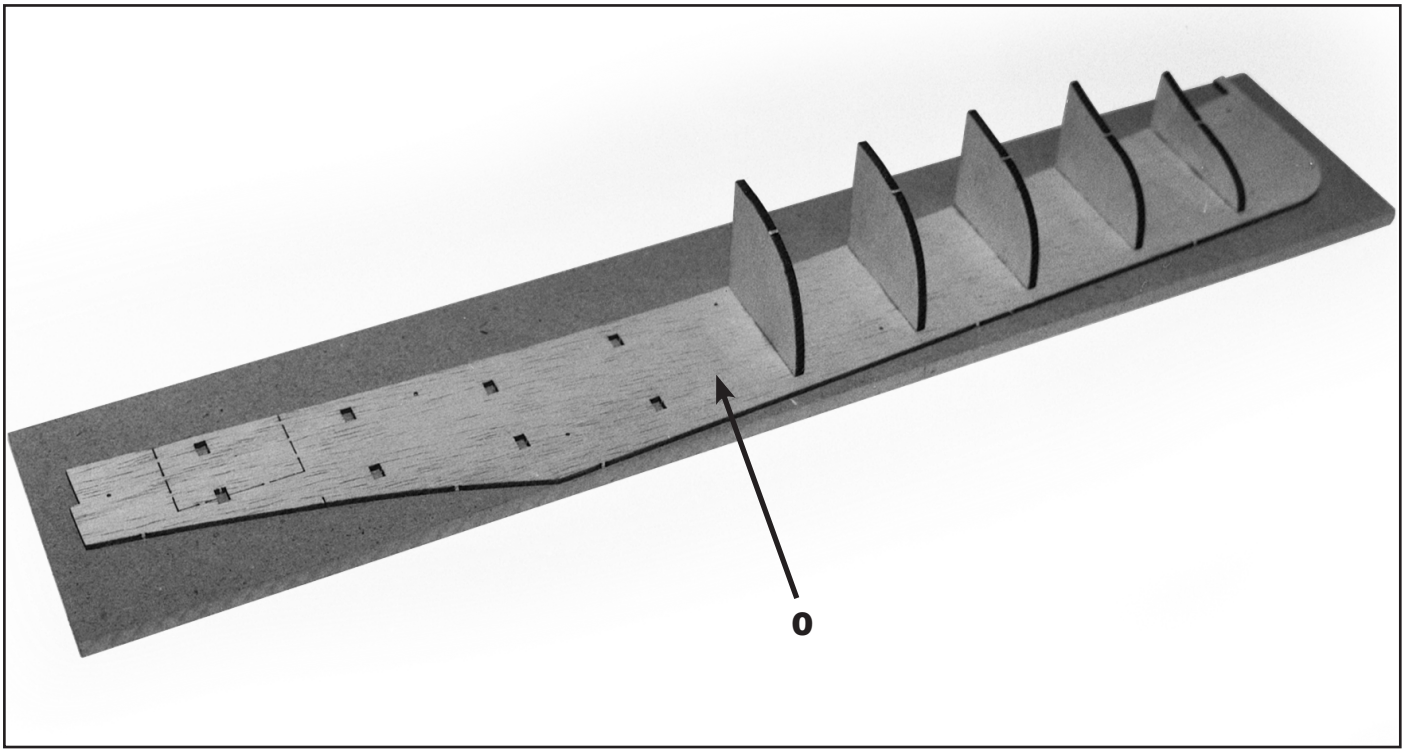
FIG.1: SCALO DA MONTAGGIO, CHIGLIA, ORDINATE

Prima di fissare con i chiodini F230 la chiglia N 0 sull'asse di montaggio (MDF), che è contenuta nella scatola di montaggio, si consiglia di inserire tra la chiglia e l'asse di montaggio provvisoriamente un foglio di carta comune; in questo modo si evita che i perni delle ordinate rimangono incollati sull'asse quando si tratta di incollarle nella loro giusta posizione. Per il montaggio raccomandiamo l'uso di colla bianca ovvero di colla speciale per legno, mentre i più esperti modellisti a volte usano anche della colla istantanea per questa operazione. Noi della Billingboats abbiamo cercato di renderVi la vita più facile per quanto riguarda il collocamento delle ordinate; infatti abbiamo tagliato incavi rettangolari nella chiglia N0, ed è appunto lì dove si montano le ordinate. Essendo le distanze tra i perni da ordinata in ordinata differenti ,risulta quasi impossibile confondere le ordinate durante il collocamento. Ciò nonostante conviene controllare scrupolosamente la corretta posizione delle ordinate da mettere, cominciando con l'ordinata N1 dalla poppa in avanti (vedi anche materiale stampato). Quando montate le ordinate usate sempre una squadra da disegno per assicurare che ogni ordinata venga montata ad angolo retto. Come Vi sarete già accorti, sia la chiglia N1 che l'ordinata N2 sono perforate; nelle indicate posizioni si staccano più tardi dei pezzi, ma ne parleremo in un secondo momento. Inoltre la chiglia N0 deve essere marcata con una linea che spazia dalla ruota di prua fino all'ordinata N3. Trasferite questa linea sulla chiglia, seguendo attentamente le istruzioni del disegno. Questa linea viene chiamata "linea del rinforzo della chiglia"; il fasciame finisce esattamente nei limiti della medesima.

FIG.1: QUILHA E PEÇAS DE ARMAÇÃO

Antes de montar a quilha nº 0 na base de montagem (MDF) com os pregos nº F230, recomendamos colocar um pedaço de papel entre a quilha e a base de montagem. Isto evita que os ganchos das peças de armação grudem na base de montagem. Para colar, recomenda-se utilizar cola branca (PVA). Também pode-se utilizar cola instantânea. Para facilitar a montagem das peças de armação, cortamos buracos quadrados na quilha nº 0, onde deverão ser colocados os ganchos de cada peça de armação. Como a distância entre os ganchos é diferente, é quase impossível fazer uma localização errada das peças de armação. Controlar, mesmo assim, a localização das peças de armação, começando com o nº 1 da popa à proa (ver placa impressa). Durante a colagem, utiliza-se sempre um ângulo, de modo que as peças de armação sempre estejam em ângulo. Com certeza terá observado que a quilha nº 0 e a peça de armação nº 2 estão perfuradas. O local marcado desta forma deverá, mais tarde, ser quebrado e removido. A quilha nº 0 deverá ser equipada com uma linha (linha de ensambladura) da proa à peça de armação nº 3. Essa linha deve ser transferida de modo exato da planta. Dentro dessa linha, deve ser acabado o entabuamento.

FIG 1



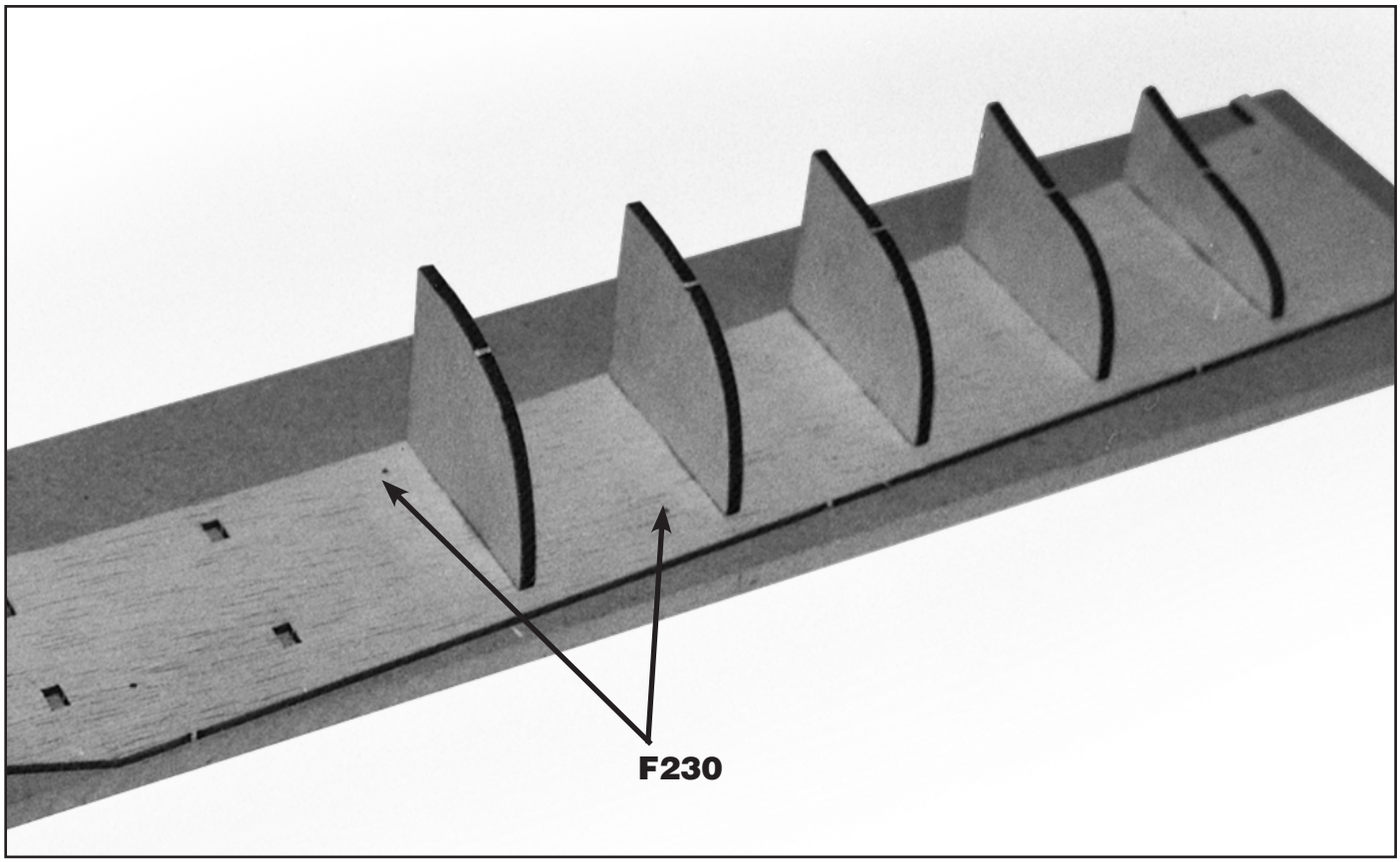


FIG. 2: SPANTER OG DÆK

Når spanter er opstillet og fastlimet anbringes dæk nr. 11.
Derefter slibes spanter i smig i samme forløb som dæk. Dette er meget vigtigt, da der ellers vil opstå problemer under beplankningen. Kontroller hele tiden fladen på spanterne ved hjælp af en liste.
Et lille tip: På en smal kraftig liste limes sandpapir med en mellemgrov kornstørrelse. På denne måde kan De slibe spanterne skrå, som vist på tegningen.

FIG. 2: FRAMES AND DECK

When the frames have been mounted and glued, position deck no. 11. Next, sand the frames to taper with the deck. This must be done carefully, in order to prevent problems during the planking process. Check the surface of the frames constantly, eg. using a small, sturdy strip on which rough sandpaper has been glued. This will enable you to sand the frames to slope, as shown on the drawing.

FIG. 2: SPANTEN UND DECK.

Sind die Spanten aufgestellt und festgeklebt, wird das Deck No. 11 angebracht.
Danach die Spanten in Verbindung mit dem Decksverlauf schräg (in schmieg) schleifen. Dieses ist sehr wichtig da sonst beim beplanken Probleme auftreten können. Kontrolieren Sie immer wieder die Auflagefläche der Spanten, mit Hilfe einer Leiste.
Ein kleiner Tip von uns zur Sache: Kleben Sie auf eine schmale kräftige Leiste mit einem Spraykleber oder Kontaktkleber Schleifpapier mit einer mittleren Körnung, dann können Sie die Spanten, wie auf der Zeichnung gezeigt, besser schräg schleifen.

FIG. 2: MEMBRURES ET PONT

Quand les membrures sont placées et collées, placer le pont no 11.
Puis polir les membrures en biais dans la même allure que le pont. Ceci est très important, sinon il y aura des problèmes pour le planchéiage. Contrôler continuellement la face plane des membrures avec une baguette. Un petit “truc”: coller sur une baguette assez forte du papier de verre au grain semi grossier. Avec cela, on peut polir les membrures en biais comme montré sur le dessin.

FIG. 2: SPANTEN EN DEK

Wanneer de spanten opgezet en vastgelijmd zijn, bevestigt u dek nr. 11.
Daarna schuurt u de spanten schuin af in hetzelfde verloop als het dek. Dit is heel belangrijk, aangezien er anders problemen ontstaan tijdens het beplanken. Kontroleer steeds de oppervlakken van de spanten met behulp van een latje. Een kleine tip: Lijm een stuk middelgrof schuurpapier op een kleine, stevige lat. Op die manier kunt u de spanten schuin schuren, zoals op de tekening staat aangegeven.

FIG. 2: CUADERNAS Y CUBIERTA

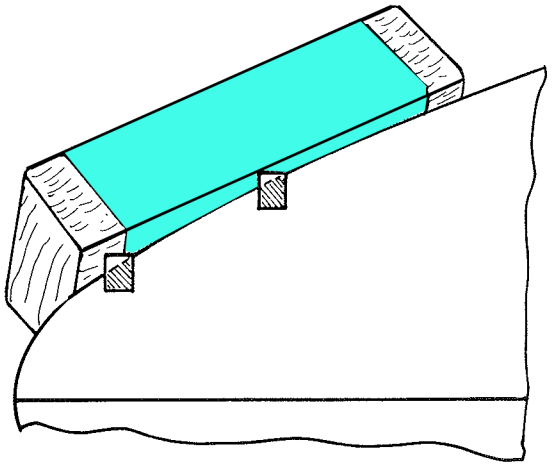
Una vez montadas las cuadernas, se puede proceder al montaje de la cubierta no. 11. Luego achaflanar las cuadernas para adaptarlas a la cubierta. Es de suma importancia, ya que en caso contratio puede tener problemas durante el montaje del forro. Se debe realizar un control continuo de la superficie mediante en listón.
Un pequeño soplo: Montar con cola un trozo de papel de esmeril de granulación media en un pequeño listón. De esta manera es posible achaflanar las cuadernas tal como queda ilustrado en el plano.

FIG. 2: CUADERNAS Y CUBIERTA

Una volta collocate ed incollate le ordinate potete montare il ponte ovvero la copertura No 11. Successivamente occorre levigare le ordinate in senso trasversale seguendo l’andamento del ponte ed in modo tale che più tardi i listelli del fasciame possano appoggiarci perfettamente; controllate attentamente per mezzo di un listello che i piccoli piani di appoggio siano preparati bene, per evitare problemi che ne potrebbe conseguire più tardi.
Un consiglio dagli esperti: per facilitare il lavoro di levigatura conviene incollare, usando colla a spray oppure colla a contatto, su un listello grossolano e robusto un adeguato pezzo di carta vetrata a grano medio; con questo funzionale attrezzo potete levigare poi le ordinate in maniera perfetta.

FIG. 2: PEÇAS DE ARMAÇÃO E DECK

Quando as peças de armação estiverem montadas e coladas, colocar o deck. nº 11.
Depois, lixar as peças de armação em esguelha na mesma ordem que o deck. Isto é muito importante, já que, a não ser assim, surgirão problemas durante o entabuamento. Controle sempre a superfície das peças de armação por meio de uma tira.
Uma pequena dica: Colar, em uma tira estreita e forte, papel de lixa com grãos de areia médios. Assim, poderá lixar de forma oblíqua as peças de armação, tal como mostrado na planta.



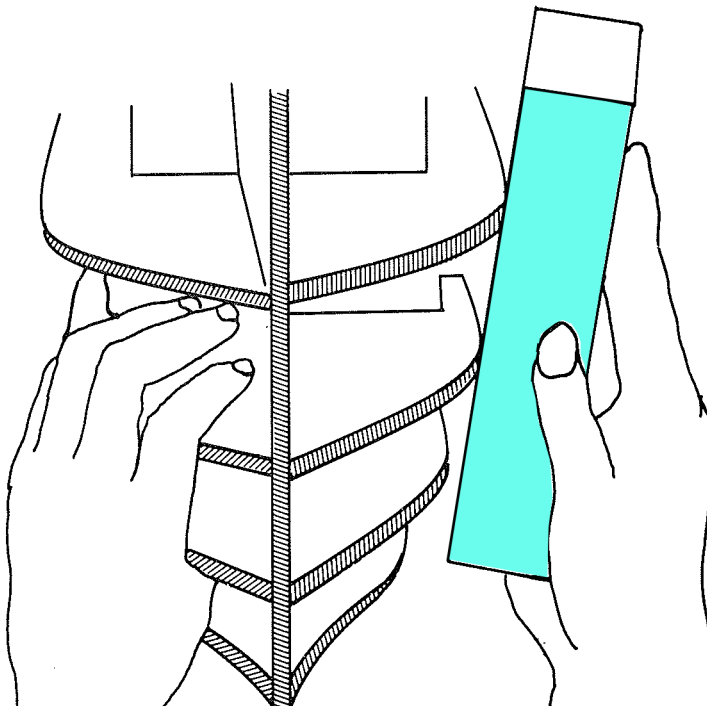


FIG 2

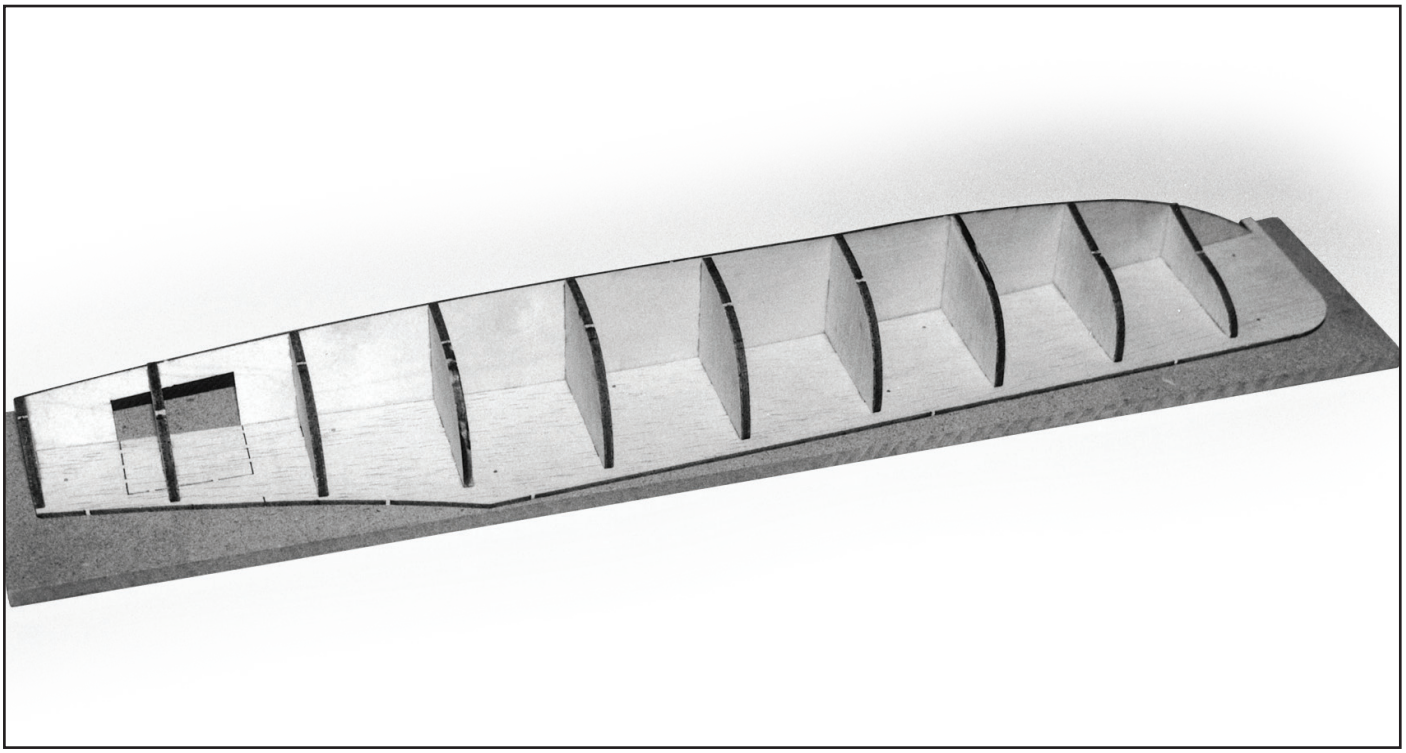


FIG. 3: BEPLANKNING OG DÆKSLISTER

Begynd med beplankningsliste nr. 12 i dækshøjde d.v.s. overkant liste i samme højde som overkant dæk. I stævnen skal listerne slibes, således at de ligger plan på kølen. Listerne skal holdes inden for spunningslinien som tidligere beskrevet. For at få beplankningen til at passe, skal listerne slibes konisk i stævn og hæk, da der på hovedspant nr. 6 er et større areal, som skal beplankes. Monter listen med en knappenål på hovedspant nr. 6, og bøj den forsigtigt fremad og marker med en blyant hvor meget der skal slibes væk. På samme måde afmærkes mod agter. Anvend hvid trælim (PVA) til limning af listerne. Listerne fastgøres til spanterne med knappenåle indtil limen er tør. Når begge skrogdele er færdig beplanket, limes de meget omhyggeligt sammen. Indtil limen er tør fastholdes de med skruetvinger, tape el. lign. Derefter grovpudses skroget. Nu kan de perforerede dele i agterskibet brækkes ud (køl og spant). I dette område monteres senere cockpit nr. P140. Beklæd herefter hele dæk nr. 11 med liste nr. 13. Lad listerne rage ud over beplankningen nr, 12, og slib den herefter til efter skroget. For at få dækket så originaltro som muligt kan der lægges en sort sytråd mellem de enkelte lister, dette giver en effekt, som ligner kalfatering.

FIG. 3: PLANKING AND DECK

Start with planking strips no. 12, using strips with the same height as teh upper edge of the deck. Sand the strips in the stem so they level with the keel. The strips should be kept within the shrinking line, as previously described. To ensure proper fitting of the planking, sand the strips concially in the stem and stern, as there is a large area on the main frame no. 6 and bend it carrefully forward. Using a pencil, mark how much of the strip should be sanded away. Repeat this procedure aft. Use white cement (PVA) to glue the strips. Attach the strips to the frames with pins until the glue is dry. When both halves of the hull have been planked, glue them carefully together. Secure, eg. with clamps or tape, until the glue is dry. Next, sand the hull roughly. The perforated parts aft can now be broken off (keel and frame). This is the area on which the cockpit no. P140 later will be mounted. Next cover the entire deck no. 11 with strips no. 13. Let the strips extend beyond the planking no. 12 and then sand to fit the hull shape. For a realistic look, a black thread can be placed between the individual strips; this resembles caulking.

FIG.3: BEPLANKUNG/DECKSLEISTEN

Beginnen Sie mit der ersten Beplankungsleiste No. 12 in Deckshöhe, d.h. Oberkante Beplankungs-leiste, Oberkante Deck. Am Bug müssen die Leisten so angeschliffen werden, das diese Plan auf dem Kiel liegen. Bleiben Sie mit den Leisten wie bereits beschrieben innerhalb der Sponungslinie. Da die zubeplankende Fläche am Hauptspant No. 6 grösser als an Bug und Heck ist, müssen die Beplankungsleisten logischerweise an beiden Enden konisch zugeschliffen werden. Befestigen Sie eine Leiste mit einer Stecknadel am Hauptspant und biegen diese vorsichtig nach vorn und markieren Sie mit einem Bleistift wieviel von der Leiste abgeschliffen werden soll. Die gleiche Prozedur gilt für das Achterschiff. Verwenden Sie zum Kleben Holzleim, die Leisten mit Stecknadeln bis zum trocknen dis Leimes auf den Spanten feststecken. Sind beide Rumpfhälften beplankt werden diese zusammengeleimt. Diese Arbeit ist sorgfältig auszuführen. Bis zum trocknen des Leimes die beiden Rumpfhälften mit Zwingen, Klebeband o.a. zusammenhalten. Danach den Rumpf grob vorschleifen. Jetzt die perforierten Teile im achteren Bereich des Rumpfes ausbrechen (Spant, Kiel). Dieser Ausschnitt nimmt hinterher das Cockpit No. P140 auf. Legen Sie danach das ganze Deck No. 11 mit den Decksleisten No. 13 aus. Lassen Sie die Leisten über die Beplankung No. 12 hinausragen und verschleifen Sie diese einfach mit den Rumpf verlauf. Um das Deck originalgetreu zugestalten können Sie einen schwarzen Zwirnfaden zwischen die einzelnen Decksleisten legen, dadurch wird der Effeckt einer Kalfaterung erreicht.

FIG. 3: PLANCHEIAGE ET CIMAISES

Commencer par la cimaise no 12 de planchéiage à hauteur du pont, c'est à dire bord supérieur de la cimaise au niveau du bord supérieur du pont. En proue, polir les cimaises pour les ajuster au plan de la proue. Maintenir les cimaises dans la feuillure de dressage, comme dit plus haut. Pour que le planchéiage soit ajusté, polir les cimaises en cône en proue et en haut de la poupe, car sur la membrure principale no 6, il y a une plus grande surface à couvrir de planches. Monter la cimaise avec une épingle sur la membrure principale no 6, la plier doucement en avant et marquer au crayon combien il faut la polir. Faire la même chose pour marquer l'arrière. Utiliser la colle blanche à bois (acétate de PV) pour coller les cimaises. Fixer les cimaises aux membrures avec des épingles jusqu'à ce que la colle soit sèche. Quand les deux parties de la coque ont leur planchéiage terminé, coller soigneusement ces deux parties ensemble. Les maintenir ensemble par un valet ou du scotch jusqu'à ce que le colle soit sèche.

Puis polir grossièrement la coque. Maintenant, les deux parties perforées à l'arrière peuvent être rompues (quille et membrure). C'est dans cette zone que le cockpit no P140 sera installé. Couvrir ensuite tout le pont no11 avec les cimaises no 13. Laisser les cimaises dépasser le planchéiage no 12 et le polir après jusqu'à la coque. Pour avoir le pont aussi ressemblant que possible, on peut placer un fil à coudre noir entre chacune des cimaises: cela donne un effet qui ressemble au calfatage.

FIG. 3: BEPLANKING EN DEKLIJSTEN

Begin met beplankingslat nr. 12 ter hoogte van het dek, d.w.z. de bovenkant van de lat op gelijke hoogte met de bovenkant van het dek. In het steven moeten de latjes geschuurd worden zodat ze gelijk lopen met de kiel. De latjes moeten ook binnen de sponningslijn blijven die we eerder beschreven hebben. De latjes moeten konisch geschuurd worden in het steven en achtersteven, zodat de beplanking past, aangezien er op hoofdspant nr. 6 een groter oppervlak is waar de beplanking bevestigd moet worden. Monteer de latjes met een speld op hoofdspant nr. 6 en buig ze voorzichtig naar voren, en geef met een potlood aan hoeveel er weggeschuurd moet worden. Op dezelfde wijze markeert u bij het achtersteven. Gebruik witte houtlijm (PVA) voor het vastlijmen van de latjes. Bevestig de latjes op de spanten met behulp van spelden totdat de lijm droog is. Wanneer beide rompen van planken voorzien zijn, moeten ze zorgvuldig aan elkaar gelijmd worden. Totdat de lijm droog is, moeten ze vastgehouden worden met klemschroeven, tape of dergelijke. Schuur daarna de romp af. Nu kunnen de geperforeerde delen in het achterschip (kiel en spant) eruit gebroken worden. Hier wordt later cockpit nr. P140 gemonteerd. Bekleed daarna heel dek nr. 11 met latjes nr. 13. Laat de latjes iets over de beplanking nr. 12 uitlopen en schuur ze daarna bij zodat ze op de romp passen. Om een natuurgetrouwe indruk van het dek te krijgen, kunt u zwart naaigaren tussen de latjes leggen, dan lijkt het erop alsof het dek gekalfaat is.

FIG. 3: FORRO Y LISTONES DE LA CUBIERTA

Empezar con el listón de forro no. 12 en altura de la cubierta, o sea el canto superior del listón de forro en nivel con el canto superior del listón de la cubierta. Esmerilar los listones de la proa de tal manera que queden planos en la quilla. Mantener los listones dentro de la línea de cuadernas, tal como queda descrito arriba. Para encajar el forro correctamente, se debe esmerilar los listones en forma cónica en la proa y en la popa, ya que la superficie a cubrir es más grande en la cuaderna no. 6. Montar el listón mediante un alfiler en la cuaderna principal no. 6 y presionarlo ligeramente hacia adelante para marcar con un lápiz la zona a quitar por esmerilado. Marcar de la misma manera hacia la popa. Se debe utilizar cola blanca de madera (PVA) para montar los listones. No quitar los alfileres hasta que haya secado la cola. Una vez terminado el trabajo de forro de las dos mitadas del casco, se puede unirlas cuidadosamente. Mantener las dos partes del casco unidas mediante una prensa de tornillo o mediante cinta adhesiva hasta que haya secado la cola. Luego se puede proceder al esmerilado grueso del casco. Ahora se puede arrancar las partes punzonadas en la proa del barco (quilla y cuaderna). Más tarde se monta la bañera no. P140 em este lugar. Luego se puede forrar toda la cubierta no. 11 con listones no. 13. Dejar que los listones sobresalgan al forro no. 12 y luego esmerilar para dar forma como el casco. Para hacer más real la cubierta, se puede colocar un hilo negro entre los listones para imitar un calfateado.

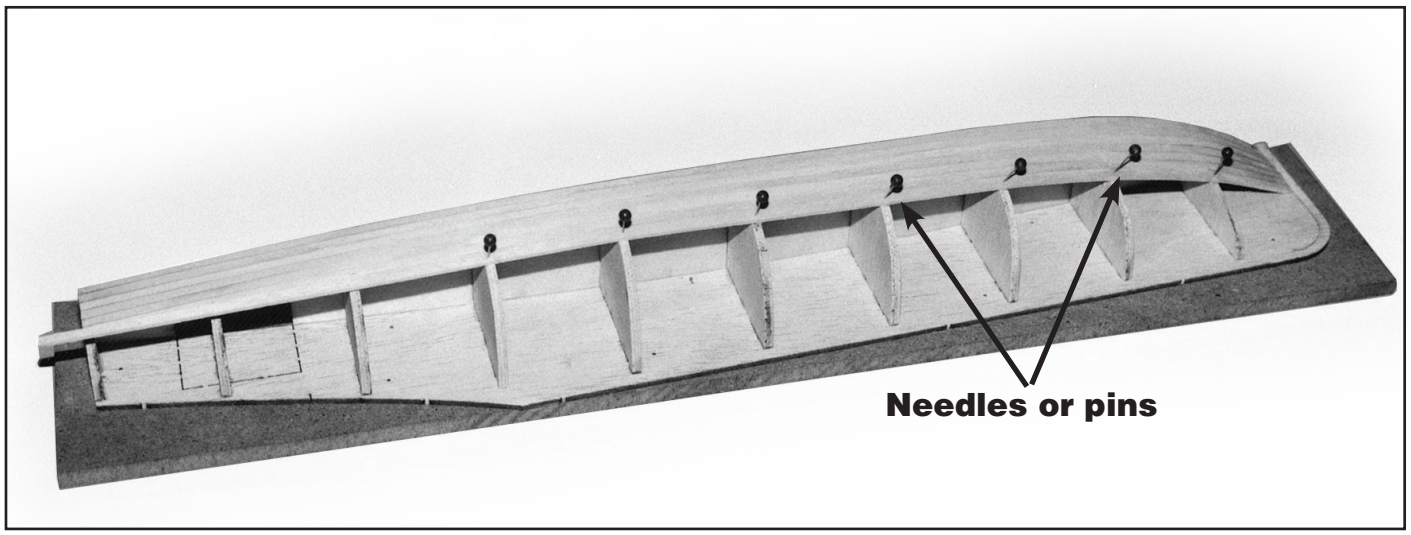
FIG. 3: FASCIAME E RIVESTIMENTO DEL PONTE

Iniziate con il primo listello del fasciame No 12 all'altezza del ponte; quindi lo spigolo superiore del listello arriva all'altezza dello spigolo superiore del ponte. Dalla parte della prua bisogna levigare i listelli per farli appoggiare con facilità sulla chiglia. Con i listelli non dovete andare oltre la predetta linea del rinforzo della chiglia. Essendo la superficie da coprire dalla parte dell'ordinata principale più grande rispetto a quelle rispettivamente di prua e poppa, occorre ovviamente rastremare i listelli da entrambe le estremità. Fissate per questa operazione un listello con un ago comune all'ordinata principale, piegate poi questo listello prudentemente in avanti e segnate quindi con una matita quanto materiale dovete asportare levigando dal listello. Analogamente procedete dalla parte di poppa. Incollate il listello con colla per legno e fissate ogni listello con degli aghi che toglierete soltanto quando la colla sarà perfettamente asciutta. Quando avrete rivestito tutte e due le parti dello scafo con l'apposito fasciame potere unirle; per questa operazione raccomandiamo calma e massima precisione. Finché la colla non sarà perfettamente asciugata ed indurita conviene fissare le due parti con della corda sottile oppure con del nastro adesivo. Ora potete levigare grossolanamente lo scafo; ed è adesso che potete staccare le già menzionate parti perforate dalla parte posteriore dello scafo (ordinata; chiglia). Nella sede, che in questo modo si viene a

creare, si inserisce più tardi il cockpit No P140. Rivestite adesso tutto il ponte No 11 con gli appositi listelli No 13, facendo sporgere i listelli oltre il rivestimento No 12 e levigandone le estremità, sempre in funzione della curvatura dello scafo. Per rendere l'aspetto del ponte il più fedele possibile rispetto ad una barca vera e propria potete incollare i mezzo ai singoli listelli del filo da cucire nero - così otterrete l'effetto come se la barca fosse calafatata.

FIG. 3: ENTABUAMENTO E TIRAS DE REVESTIMENTO

Comece com a tira de revestimento nº 12 na altura do deck, isto é, a borda superior da tira deverá ficar na mesma altura que a borda superior do deck. Na proa, as tiras devem ser lixadas, de modo a ficarem planas na quilha. As tiras devem ser mantidas dentro da linha de ensambladura, como descrito acima. Para fazer com que o entabuamento se encaixe, as tiras devem ser lixadas de forma cônica na proa e na popa, já que na armação principal nº 6 há uma área maior a ser entabuada. Montar a tira com um alfinete na armação principal nº 6 e dobre-a cuidadosamente para a frente, marcando com um lápis quanto deve ser lixado. Marcar da mesma forma na popa. Utilizar cola branca de madeira (PVA) para a colagem das tiras. As tiras são fixadas às peças de armação com alfinetes até que a cola seque. Quando estiver acabado o entabuamento de ambas as partes do casco, devem ser coladas com muito cuidado. Até a cola secar, deverão ser fixadas com um grampo, fita adesiva ou semelhante. Depois, lixar grosseiramente o casco. Agora, as partes perfuradas da proa podem ser quebradas e removidas (quilha e armação). Mais tarde, montar nesta área a cabina do piloto nº 140.Revestir, então, todo o deck nº 11 com a tira de entabuamento nº 13. Deixe as tiras pender para fora do revestimento nº 12, e lixe, então, até combinar com o casco. Para que o deck fique tão parecido quanto possível com o original, podese colocar uma linha de coser preta entre cada tira, proporcionando um efeito parecido com a calafetagem.



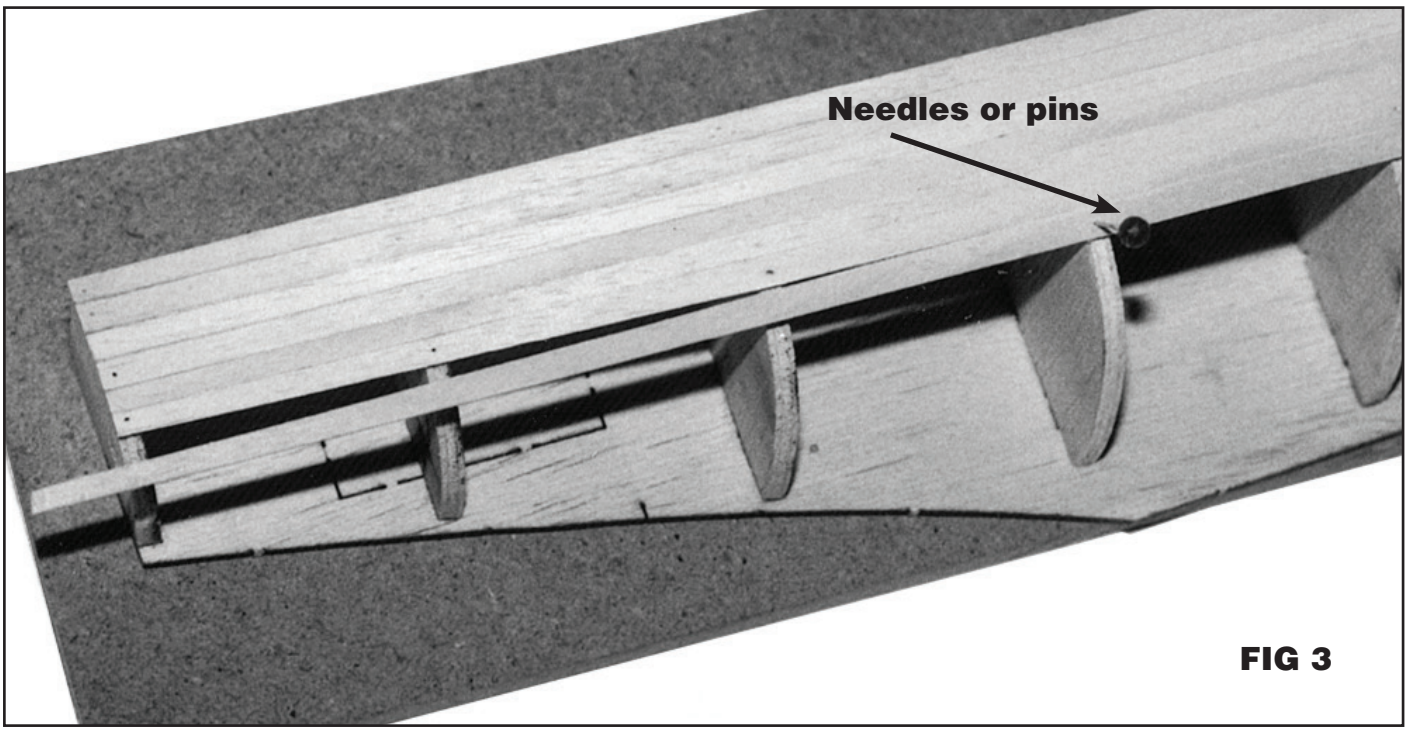


FIG 3

FIG. 4: KAHYT OG OPBYGNING

Før de enkelte opbygninger laves, påsættes skanseklædning nr. 14, på snittegningen kan placeringen ses, det samme gælder for fenderliste nr. 16 (se også hovedtegn). Nu er tidspunktet kommet, hvor skroget kan færdigslibes og spartles (se også byggetips og hovedtegn). Derefter anbringes aksel og ror i henhold til tegning. Vær opmærksom på at opbygningsdele nr. P141 og kanonkonsol nr. P142 skal have en 1mm bred limkant. Vi anbefaler at dækket lakeres før anbringelse af opbygningsdele. Bedding fremstilles af de viste dele.

FIG.4: CABIN AND SUPERSTRUCTURE

Before assembling the individual parts, mount the bulwarks no. 14 (see sectional drawing) and the rubbing strake no. 16 (see main drawing). The hull can then be sanded and filled (see building tips and main drawing). Position the shaft and rudder as shown on the drawing. Remember to give the superstructure part no. P141 and cannon support no. P142 a 1mm wide gluing edge. We recommend lacquering the deck before mounting the superstructure. assemble the slip from the parts as shown.

FIG.4: KAJÜTE UND AUFBAUTEN

Sie können bevor Sie die einzelnen Aufbauten anfertigen zuerst das Schanzkleid No. 14 anbringen, auf den Schnittzeichnungen können Sie die Plazierung erkennen, das selbe gilt für die Fenderleiste No. 16, (Siehe auch Hauptzeichnung). Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen wo der Rumpf fertig geschliffen und gespachtelt werden kann. (Siehe auch Bautips und Hauptzeichnung). Danach bringen Sie die Wellen und Ruder anlage nach Zeichnung an. Bitte achten Sie darauf das um den Aufbau No. P141 sowie um die Kanonenkonsole No. P142 eine ca. 1mm breite Kante stehen bleibt die als Klebefläche dient. Wir empfehlen Ihnen das Deck vor dem anbringen der Ausrustüngsteile zu lakieren. Den Ständer aus den angegebenen Teilen anfertigen.

FIG. 4: CABINE ET ELEVATION

Avant de faire les diverses élévations, placer d'abord le pavois no 14. Sur le dessin en coupe on peut voir son placement. Cela vaut aussi pour les bourrelets no 16 (voir dessin général). Il est temps maintenant de finir le polissage de la coque et de mastiquer (voir aussi les conseils de construction et le dessin général). Placer ensuite suivant le dessin l'arbre et le gouvernail. Remarquer que les parties d'élévation no P141 et la console de canon no P142 doivent avoir un bord de collage de 1 mm. Nous recommandons de vernir le pont avant de mettre les éléments d'élévation. La cale se fabrique avec les pièces qui sont montrées.

FIG. 4: KAJUIT EN OPBOUW

Voordat de verschillende delen opgebouwd worden, moet u de verschansingskleed nr. 14 bevestigen. Op de doorsneetekening, kunt u de plaatsen vinden, dit geldt ook voor wrijfhout nr. 16 (zie hoofdtekening). Nu kunt u de romp afschuren en voegen (zie ook bouwtips en hoofdtekening). Breng daarna de as en het roer aan zoals op de tekening staat aangegeven. Let erop dat de opbouwdelen nr. P141 en kanonvoetstuk nr. P142 een 1 mm brede lijmkant moeten hebben. Wij raden aan het dek te lakken voordat de opbouwdelen gemonteerd worden. Maak de beting van de getoonde delen.

FIG. 4: CAMAROTE Y ESTRUCTURA

Antes de realizar la estructura, se debe montar el bularte no. 14. Su posición puede observarse en el plano de corte transversal. Esto también vale para el listón de defensa no. 16 (ver también el plano principal). Ahora se puede proceder al enmasillado y esmerilado final del casco (ver también los soplos para la construcción y el plano principal). Luego montar el eje y el timón de acuerdo con el plano. Se debe notar que las partes de la estructura no. P141 y la consola del cañon no. P142 deben tener un canto de 1mm. Se recomienda pintar la cubierta antes de colocar las partes de la estructura. Realizar la basada de las partes indicad

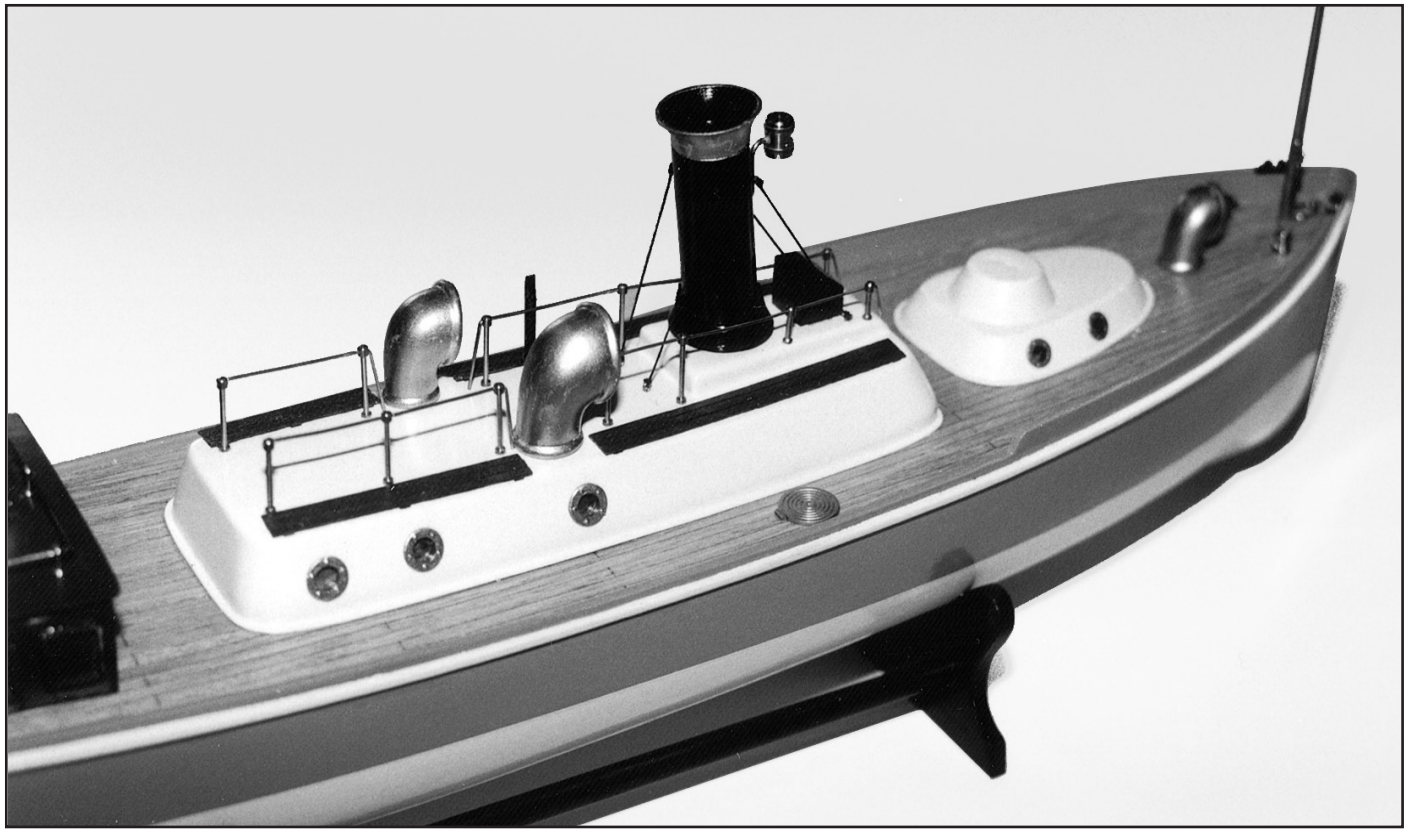
FIG. 4: CABINA E SOVRASTRUTTURE

Prima di montare le varie sovrastrutture conviene montare il parapetto di murata No 14; confrontate per la giusta posizione il Vostro lavoro con il rispettivo disegno particolareggiato; lo stesso discorso vale per i listelli di parabordo (vedi anche disegno principale). Adesso è il momento giusto per levigare e per stuccare, ove necessario, lo scafo (vedasi anche il nostro fascicolo

con i consigli elementari per il modellista nonché il disegno principale). Successivamente montate gli alberi di trasmissione e il congegno del timone, sempre come da disegno. Osservate che intorno alla sovrastruttura No P141 ed anche intorno alla consolle del cannone vi debba restare uno spigolo largo ca. 1 mm; questo spigolo Vi sarà utile per poter applicare la colla senza problemi di sorta. Raccomandiamo di verniciare il ponte prima di montare gli accessori. Alla fine di questa fase di montaggio potete ricavare il supporto dai pezzi indicati sulla pianta.

FIG.4: CABINE E ESTRUTURA

Antes de se proceder às diferentes construções, coloque o baluarte nº 14, na planta de corte transversal pode-se ver a localização, o mesmo é válido para o cinto de borracha nº 16 (ver também a planta principal). Agora, é chegada a hora de acabar o lixamento e o enchimento do casco (veja também as dicas de construção e a planta principal). Coloque, então, o eixo e o leme de acordo com a planta.
Esteja atento de que as peças de estrutura nº 141 e o suporte de canhão nº 142 devem ter uma borda de colagem de 1 mm de largura. Recomendamos que o deck seja envernizado antes de serem colocadas as peças de estrutura. O pé do suporte é elaborado com as partes mostradas.



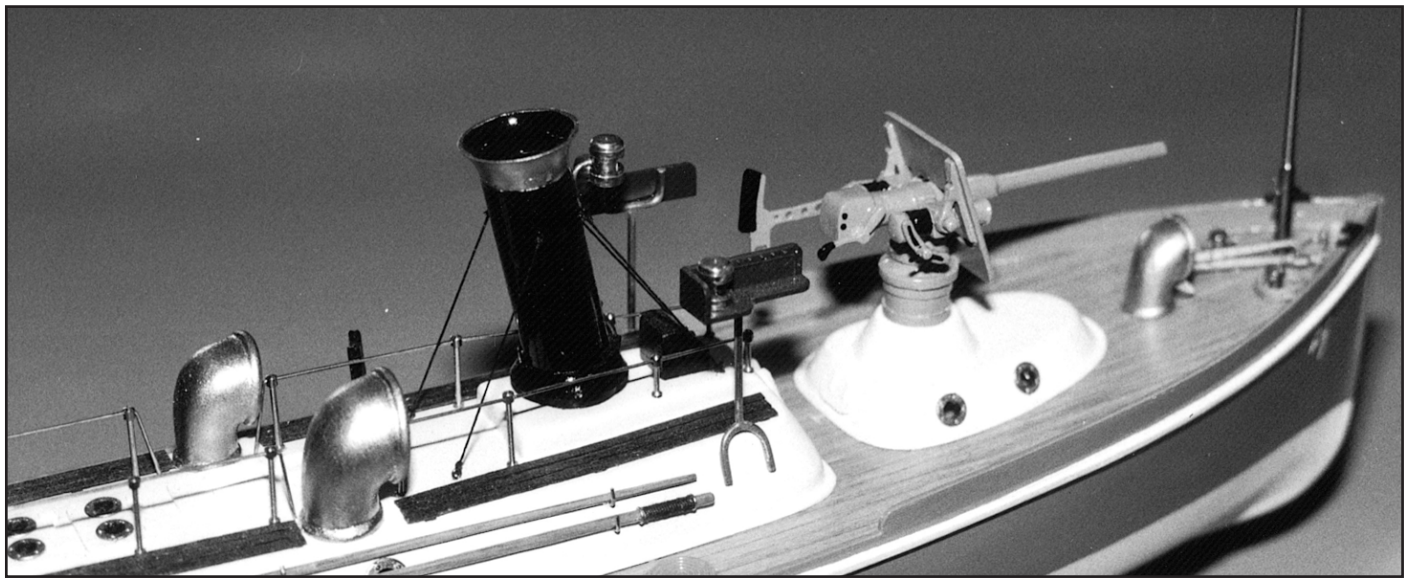


FIG.5 : KAHYT
FIG.5 : CABIN
FIG.5 : KAJÜTE
FIG.5 : CABINE
FIG.5 : KAJUIT
FIG.5 : CAMAROTE
FIG.5 : CABINA
FIG.5 : CABINE

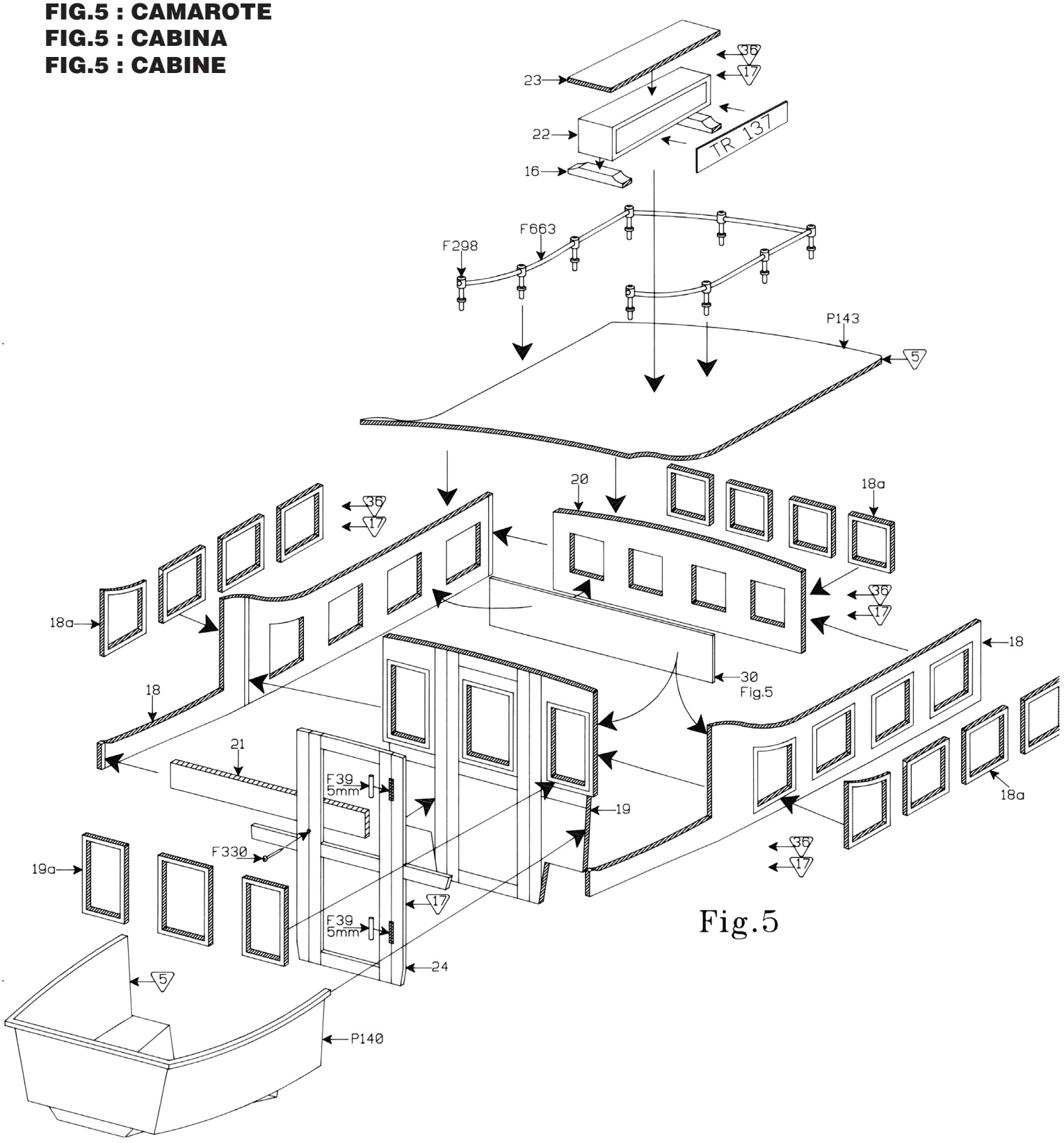


Fig.5

FIG.6: DÆKSUDRUSTN. TEGN. 8145-1/2

Fremstillingen af de enkelte tilbehørsdele som kanon, kompas, styrsøjle osv. er gjort lettere, idet de består af plastikdele i 2 halvdele, som omhyggeligt sammenlimes og pudses. Rist nr. F884/f slibes, så den passer mellem skanseklædning nr. 14. De tre ventiler skæres/slibes, således at de passer sammen, og limes derefter sammen. Foran ror og kompas findes et læsejl, som skal tilpasses (læsejlet kan dog udelades). Den agter flagstang nr. F35 forsynes med en stræber fremstillet af MS-tråd nr. F663, som enten loddes på, eller limes med sekundlim. Begge bådshager fremstilles (se tegn. 8145-1) og monteres på opbygningen med de samme små holdere, som er fremstillet af MS-tråd nr. F663. Klods nr. 24 skråslibes efter tegning. Skorstenen fremstilles af de enkelte komponenter som vist på tegningen. Til maling af modellen anvendes de angivne farver. Billede på æskelåg kan være en hjælp. Pullerten, gelænderstøtter og koøjer anbringes som vist på tegning.

FIG.6: DECK FITTINGS DRAW.8145-1/2

Assembling the individual fittings, such as cannon, compass, steering pin etc., is relatively simple, as these components consist of two plastic halves, which are to be carefully glued together and sanded. Grating no. F884/f should be sanded to fit between the bulwarks no. 14. Cut out and sand the three valves so they fit together, then glue. Mount and adjust the stunsail in front of the rudder and compass; this may be omitted if desired. Equip the aft flagpole no. F35 with a strut of MS-thread no. F663 which can be soldered or glued with quick-drying cement. Assemble the two boathooks (see drawing 8145-1) and mount on the superstructure with two small supports made from MS-thread no. F663. Bevel block no. 24 as illustrated on the drawing. Assemble the chimney from the parts as shown. Use the colours specified to paint your finished model; examine the picture on the front of the box as well. Position the bollard, rail support and port hole as shown.

FIG.6: DECKSAUSRÜSTUNG, ZEICHNUNG 8145-1/2

Das Anfertigen der einzelnen Zubehörteile wie Kanone, Kompass, Steuersäule u.s.w. ist dadurch erleichtert worden, da es sich um fertige Plastikteile handelt, die, soweit sie aus zwei Teilen bestehen zusammen geklebt und fein geschliffen werden.
Die Gräting No. F884/t muss an den Seiten etwas abgeschliffen und zwischen dem Schanzkleid No. 14 angebracht werden. Beim montieren der drei Lüfter müssen Sie vor dem Zusammenbau 2mm auf der gesammten Innenfläche abschleifen, danach stumpt aufeinander leimen und spachteln. Dieses hört sich schwierig an, ist es aber nicht wenn man langsam und sorgfältig arbeitet. Um den Ruderstand und Kompass befindet sich ein Spritzschutz No. P148, der, wenn Sie ihn verwenden wollen am fertigen Objekt angepasst werden muss. Sie können ihn, wenn Sie wollen auch weglassen. Der achtere Flakkenstock No. F35 wird mit dem MS-Draht No. F663 abgestrebt, diesen entweder anlöten oder mit Sekundenkleber befestigen. Die beiden Boothaken (siehe Zeichnung No. 8145-1) anfertigen und mit den kleinen Halterungen die aus MS-Draht No. F663 hergestellt worden sind auf dem Aufbau befestigen. Den Klotz No. 27 nach Zeichnung anschrägen. Der Schornstein wird wie aus der Zeichnung hervorgeht aus den einzelnen Komponenten zusammengebaut. Zum bemalen des Modelles verwenden Sie die angegebenen Farben und werfen ab und an einen Blick auf das Deckelbild. Poller, Geländerstützen, Bullaugen u.s.w. nach Zeichnungen anbringen.

FIG.6: EQUIPEMENT DU PONT

La fabrication des divers accessoires tels que canon, boussole, colonne de commande, etc., a été rendue plus facile, car ils se composent d'éléments en plastique en deux parties qu'il faut polir avec soin et coller ensemble. Polir la grille no F884/f pour qu'elle s'adapte au pavois no 14. Découper les trois vannes et les polir pour qu'elles s'adaptent entre elles et se collent ensuite pièce par pièce. Devant la barre et la boussole se trouve une bonnette qu'il faut adapter. Mais on peut ne pas mettre la bonnette. Le mât de drapeau arrière no F35 est muni d'un arc-boutant fait d'un fil de laiton no F663 qui est soit brasé soit collé à la colle éclair. Fabriquer les deux gaffes (voir dessin 8145-1) et les monter sur l'élévation, à l'aide des mêmes supports fabriqués avec le fil de laiton no F663. Polir la cale no 24 en biais comme montré sur le dessin. Faire la cheminée avec ses élements comme montré sur le dessin. Pour peindre le modèle, utiliser les couleurs indiquées. La photo du couvercle de la boîte peut donner une indication. Placer la bitte, les supports de garde-corps et les hublots comme montré sur le dessin.

FIG.6: DEKUITRUSTING TEK. 8145-1/2

Het maken van de verschillende accessoires zoals kanon, kompas, stuurkolom enz. is vergemakkelijkt omdat ze uit twee helften plastic bestaan die samengelijmd en glad gemaakt moeten worden. Schuur rooster nr. F884/f totdat hij past in het verschansingskleed nr. 14. Snij/

schuur de drie ventielen zodat ze samen passen en lijm daarna de stompen aan elkaar. Vóór het roer en de kompas is een windscherm dat aangepast moet worden. Het windscherm kan ook weggelaten worden. De vlaggestok achter, nr. F35, moet van een houder van MS-draad nr. F663 voorzien worden die erop gesoldeerd of gelijmd wordt met sekondelijm. Maak beide boothaken (zie tek. 8145-1) en monteer ze op de opbouw met dezelfde kleine houders die van MS-draad F663 gemaakt is. Schuur stophout nr. 24 schuin af zoals op de tekening staat aangegeven. Maak de schoorsteen van de onderdelen die op de tekening staan aangegeven. Gebruik de aangegeven kleuren om de boot mee te verven. De tekening op de deksel kan hierbij van hulp zijn. Bevestig de bolders, de relingsteunen en de patrijspoorten zoals op de tekening staat aangegeven.

FIG.6: EQUIPO DE CUBIERTA PLANO 8145-1/2

Se ha facilitado la fabricación de las diversas partes como por ejemplo la cañon, la brújula, la columna para el volante, etc, ya que están hechas como dos mitades de plástico, que solamente necesitan unirse y esmerilarse. Esmerilar la rejilla no. F884/f de tal manera que encaje entre el bularte no. 14. Cortar o esmerilar las tres válvulas de tal manera que encajen, luego esmerilarlas. Delante del timón y la brújula hay una boneta que necesita adaptarse. Son embargo, se puede omitir la boneta. Montar un puntal hecho de hilo-MS no. F663 en la asta de bandera no. F35 en la proa, o puede montarse por soldadura o mediante cola instantánea. Realizar ambos bicheros (ver el plano 8145-1) y montarlos en la estructura mediante soportes hechos de hilo-MS no. F663. Achaflanar el taco no. 24 tal como va ilustrado en el plano. Realizar la chimenea de los componentes tal como va ilustrado en el plano. Para pintar el modelo se debe utilizar los colores indicados. Se puede ver la ilustración en la tape del embalaje. Colocar el bitón, el soporte de la baradilla y las portillas tal como va ilustrado en el plano.

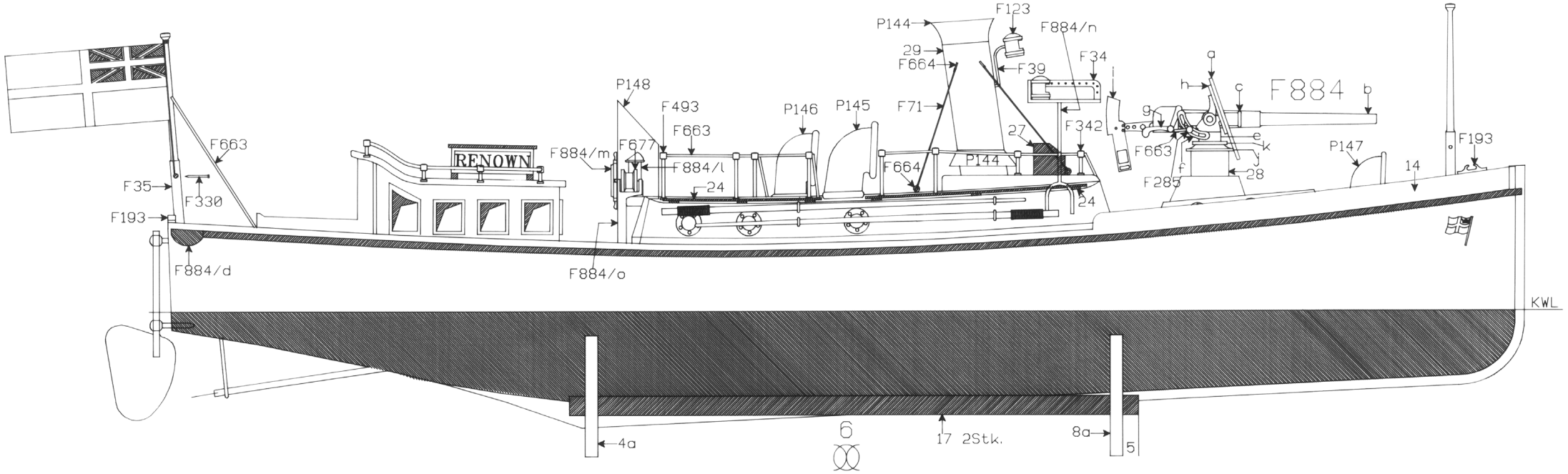
FIG.6: ATTREZZATURA DEL PONTE; DISEGNO 8145-1/2

Durante il montaggio dei vari accessori come ad esempio cannone, bussola, ruota del timone ecc. non dovrebbero sorgere problemi di sorta, trattandosi di pezzi di plastica stampati ad iniezione che, se eseguiti in due pezzi, dovete solo comporre e quindi levigare. Il carabottino No F884/t deve essere leggermente levigato ai lati, per essere poi inserito nel parapetto di murata No 14. Al momento del montaggio delle 3 ventole bisogna asportare levigando 2 mm su tutta la superficie interna; quindi i pezzi si compongono e si stuccano, come da disegno. È un lavoro che sembra complicato da eseguire; se però lavorate con calma e prudenza sicuramente non troverete difficoltà di sorta. Intorno al posto del comando e alla bussola è collocato un paraspruzzo No 148; se desiderate montarlo adattatelo prima senza l'uso di colla, ma è un elemento facoltativo che potete anche tralasciare. L'asta della bandiera di poppa No 35 ottiene un supporto ricavato dal filo di ottone No F663 che potete o fissare con della colla istantanea oppure con una saldatura. Lavorate quindi i due ganci (vedi disegno No 88145-1) e fissateli sulla sovrastruttura, servendoVi dei piccoli supporti ricavati dal filo di ottone No F663 e smussate quindi il blocchetto No 27 come da disegno. La canna fumaria si compone dai vari elementi, seguendo le istruzioni del disegno. Per verniciare il modello usate i colori indicati; conviene tuttavia confrontare sempre con la fotografia del modello terminato che è riportata sul coperchio della scatola di montaggio. Infine si montano le bitte, i supporti della ringhiera, gli oblò e gli altri pezzi nelle posizioni indicate sui vari disegni.

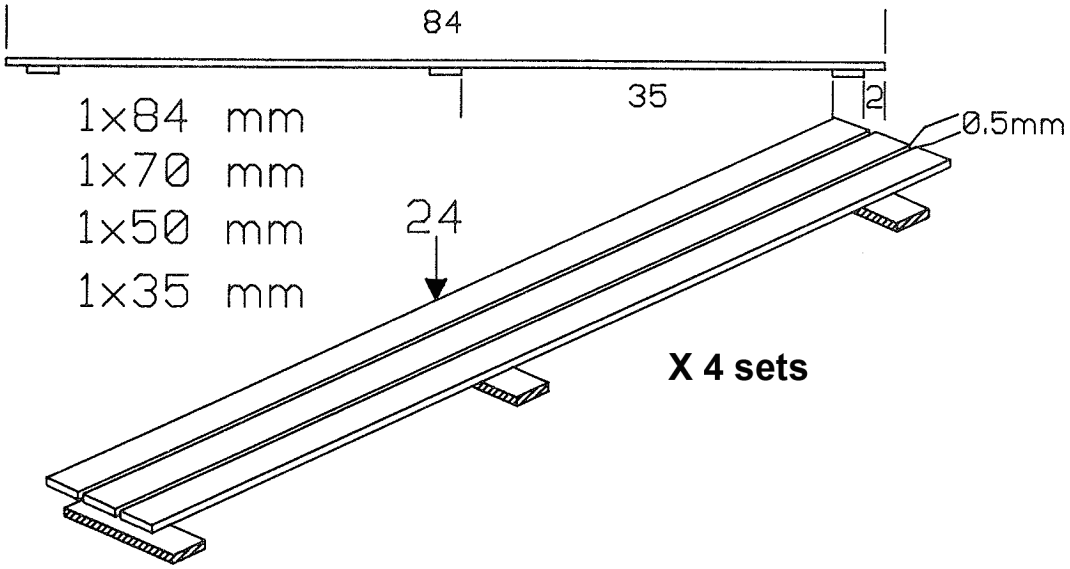
FIG.6: EQUIPAMENTO DO DECK PLANTA PRINCIPAL 8145-1/2

A elaboração das diferentes peças acessórias como canhão, bússola, coluna do leme, etc., ficou mais fácil, já que consiste de peças de plástico em 2 metades, que devem ser cuidadosamente coladas e polidas. A grade nº F884/f é lixada de modo a se encaixar entre o baluarte nº 14. Os três respiradouros são cortados/lixados de modo a se encaixarem uns nos outros e, depois, são colados sem ponta uns contra os outros. Em frente ao leme e à bússola há um cutelo que deve ser adaptado. No entanto, o cutelo pode ser prescindido. A haste de bandeira na proa nº F35 está equipada com uma escora elaborada com arame MS nº F663, que ou é soldado, ou é colado com cola instantânea. Ambos os ganchos manuais são elaborados (ver planta 8145-1) e montados na estrutura com os mesmos pequenos suportes produzidos com o arame MS nº F663. O bloco nº 24 é lixado de forma oblíqua segundo a planta. A chaminé é feita com os diferentes componentes como mostrado na planta. Para pintar o modelo, são utilizadas as cores indicadas. O desenho na tampa pode ajudar. O poste de amarração, os pontaletes da amurada e as clarabóias são colocados como mostrado no desenho.

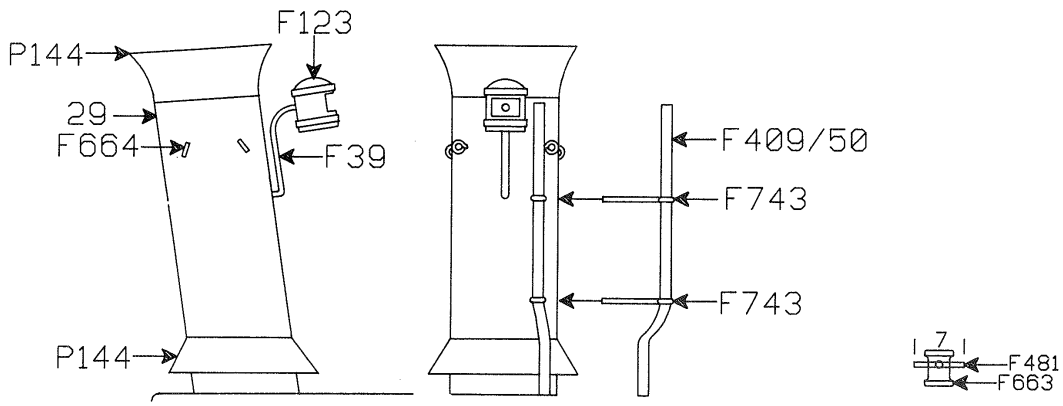
FIG 6



RENOWN
F884
F884/n
F884/m
F884/l
F884/o
F884/d
F663
F35
F330
F193
F677
F493
P148
P146
P145
P144
F71
F664
F123
F39
F34
F342
F285
P147
14
27
28
24
29
4a
8a
5
6
17 2Stk.
KWL

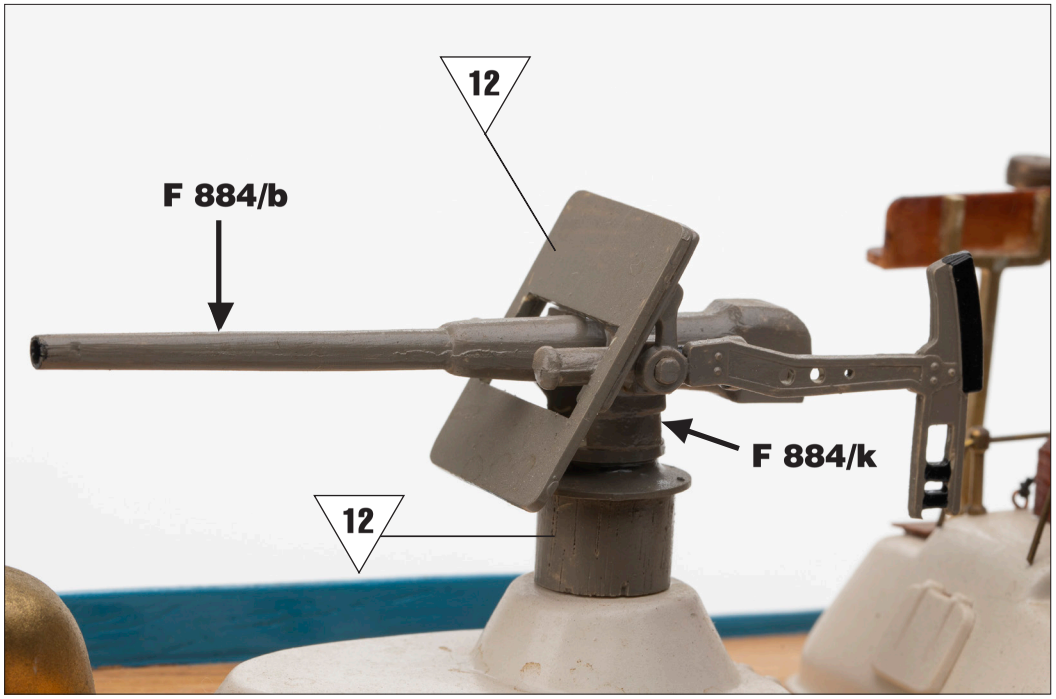


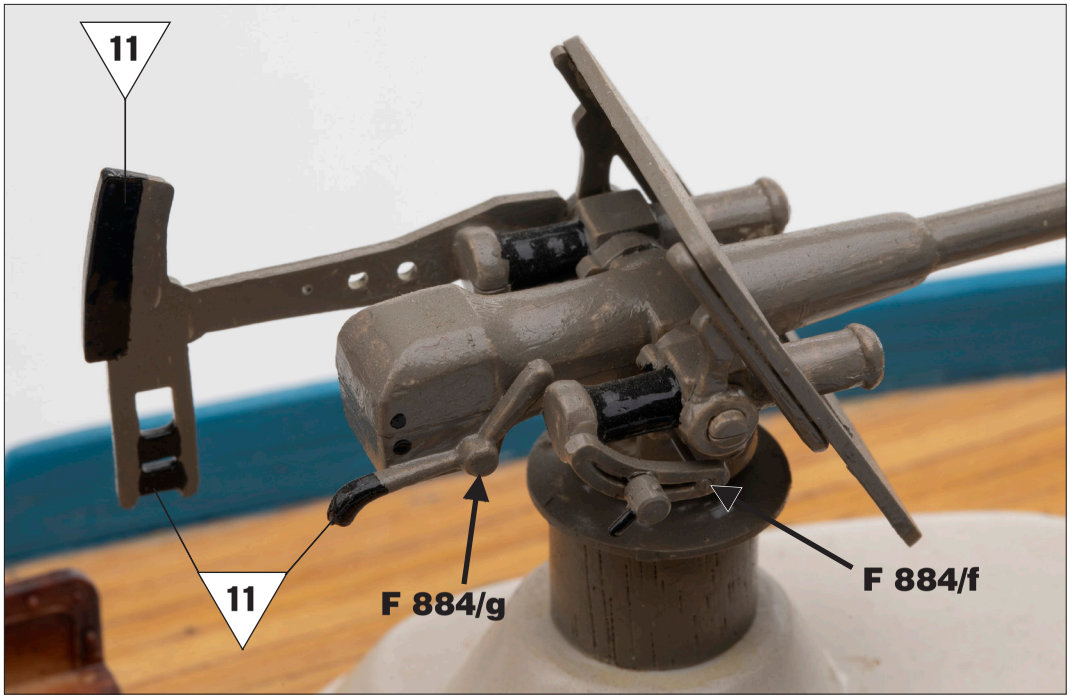
84
35
2
1x84 mm
1x70 mm
1x50 mm
1x35 mm
24
0.5mm
X 4 sets

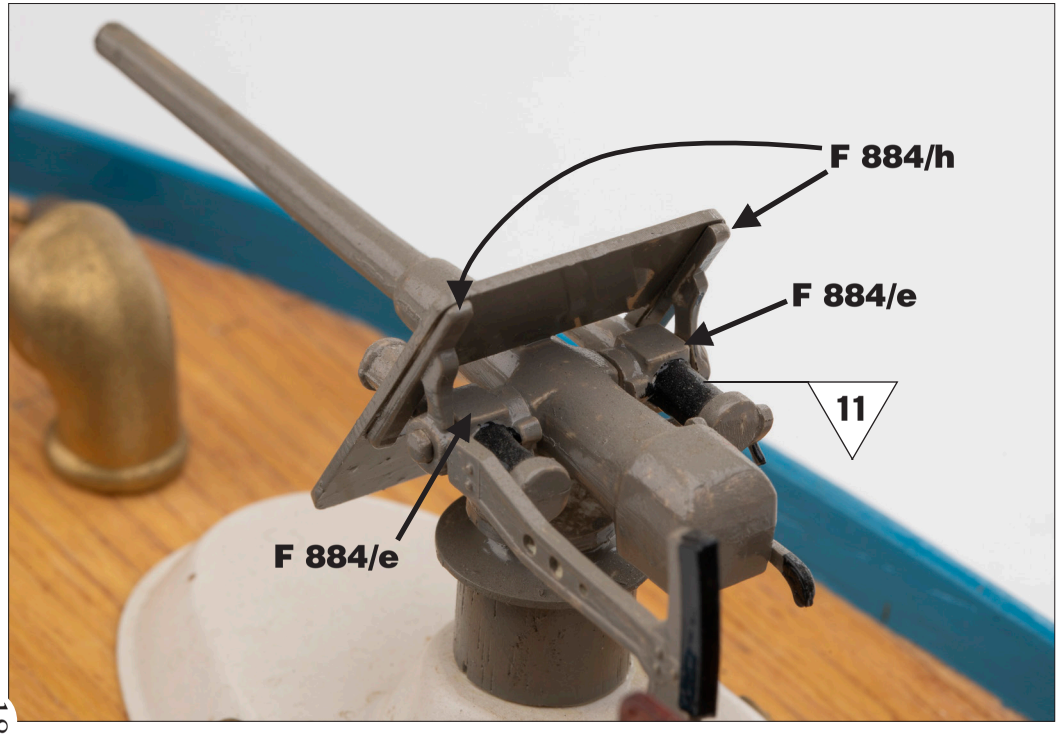


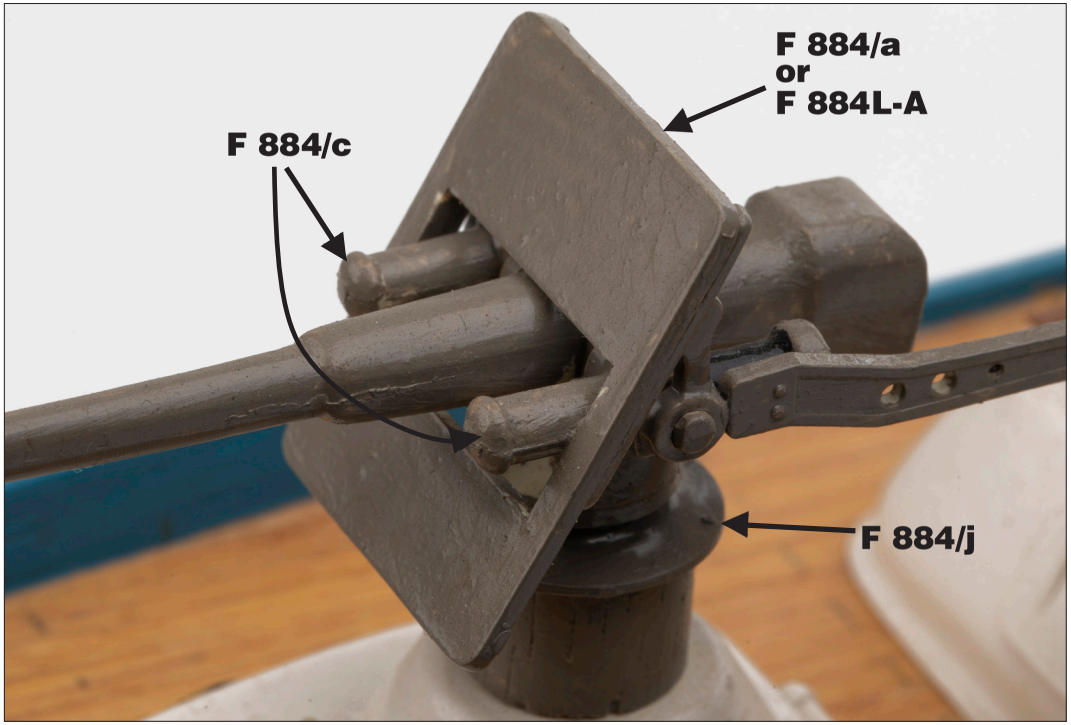
P144
F123
29
F664
F39
F409/50
F743
F743
P144
F481
F663

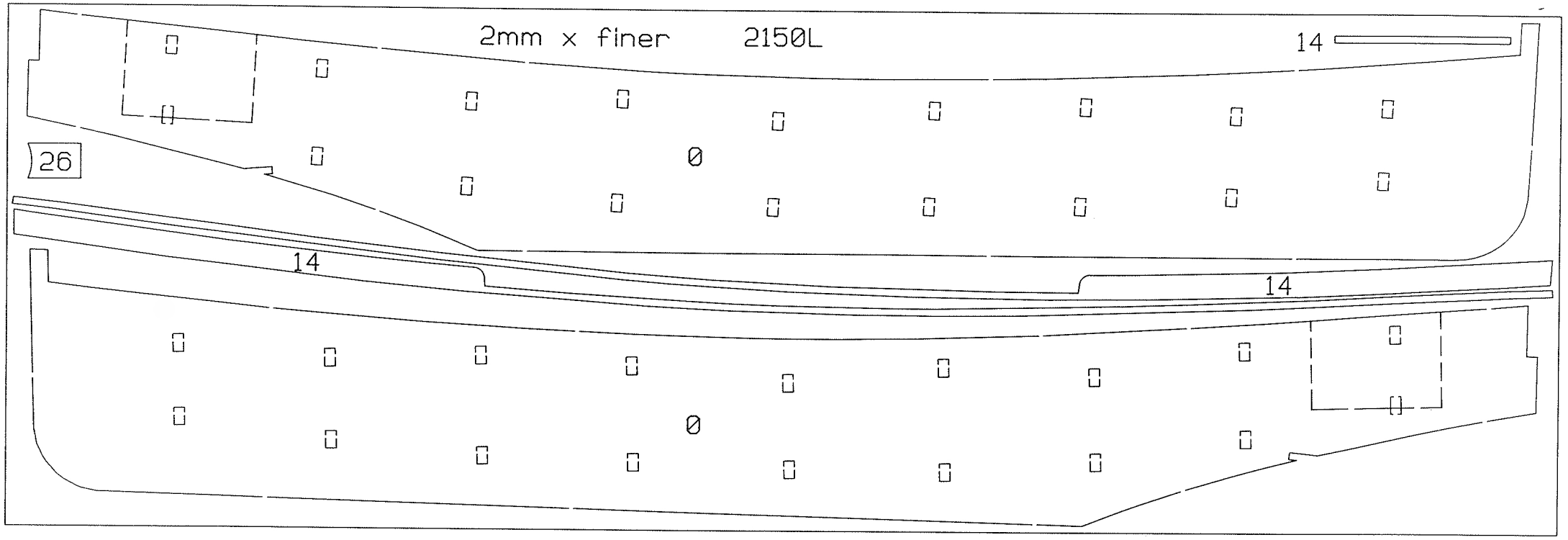
FIG 7

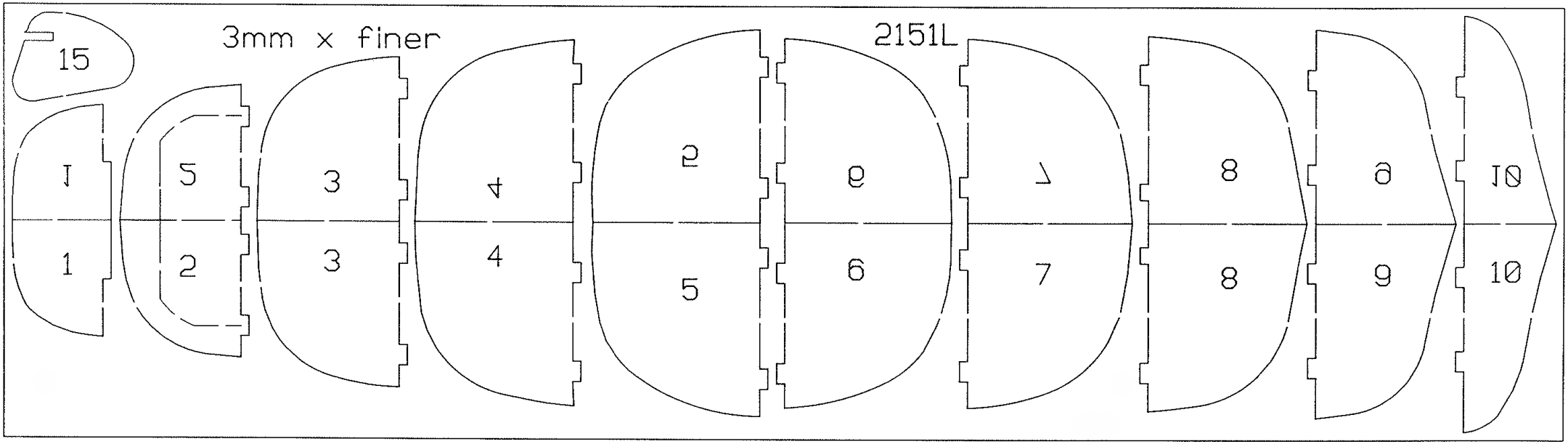

12
F 884/b
F 884/k
12

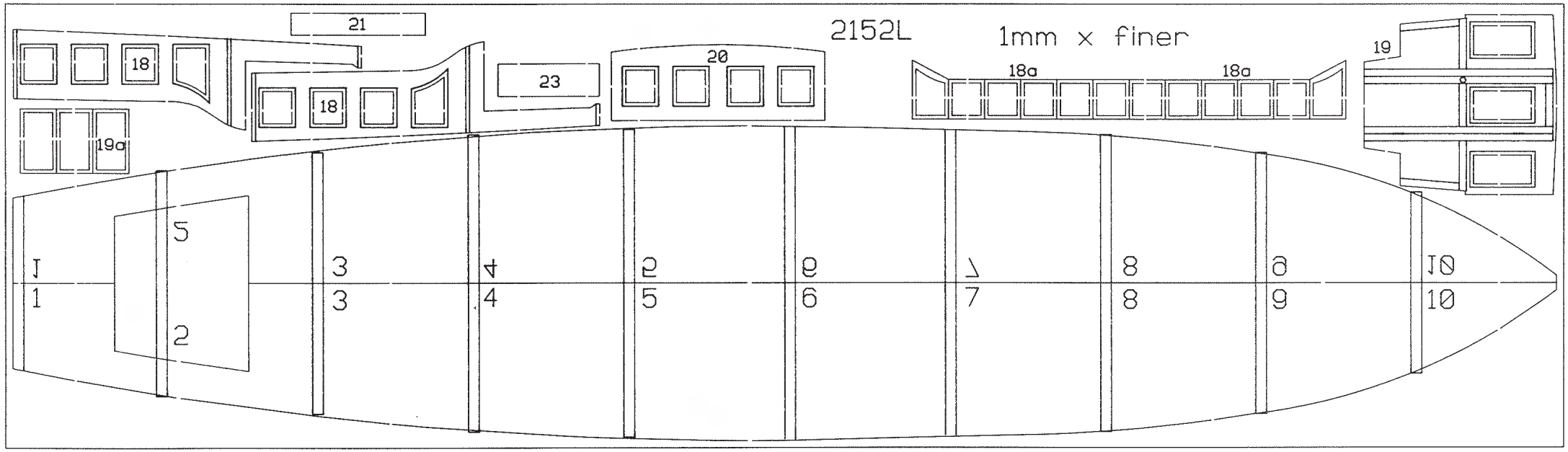

11
11
F 884/g
F 884/f

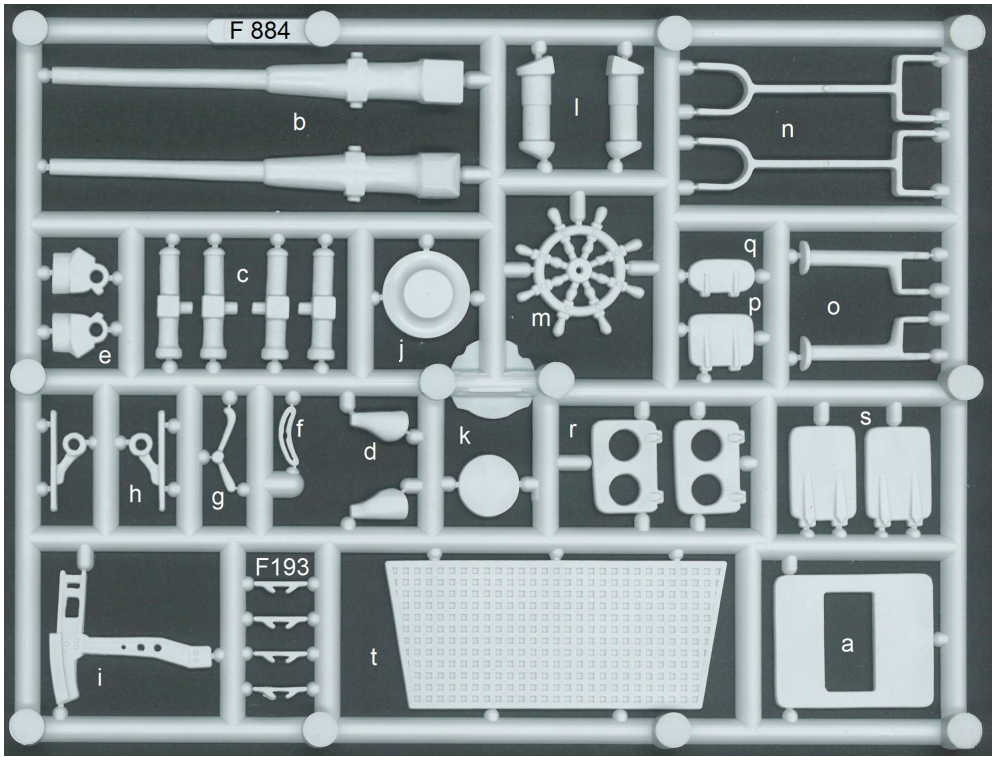

F 884/h
F 884/e
11
F 884/e

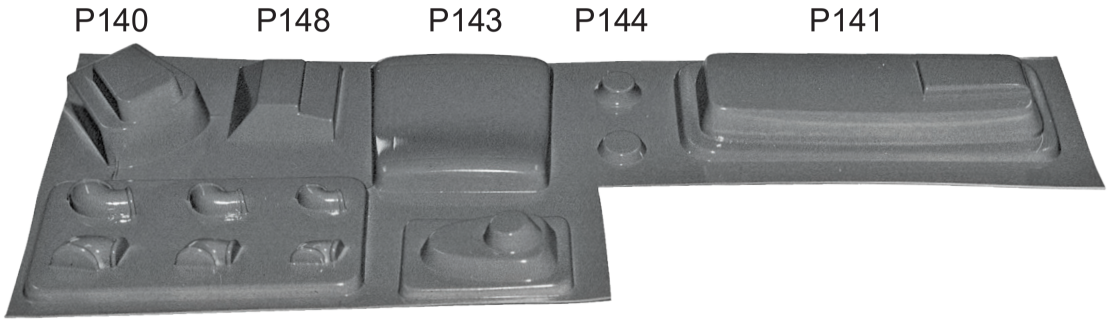

F 884/a
or
F 884L-A
F 884/c
F 884/j


2mm x finer
2150L
14
26
14
14


15
3mm x finer
2151L
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10


2152L
1mm x finer
21
18
18
23
20
19
18a
18a
19a
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10


F 884
b
l
n
c
e
j
m
q
p
o
h
g
f
d
k
r
s
F193
i
t
a


P140
P148
P143
P144
P141
P145
P146
P147
P142

F884L-A

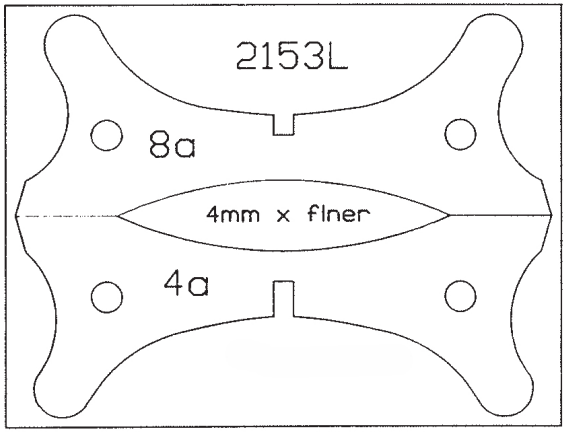

2153L
8a
4mm x finer
4a

Table contents for “HMS Renown” Art. No. 604

Pcs.	No.	Dimension	Material	DK	GB	D	F
1	P140		PS	Cockpit	Cockpit	Cockpit	Cockpit
1	P141		PS	Opbygning	Build-up	Aufbau	Edification
1	P142		PS	Kanonkonsol	Canonbracket	Kanonenkonsole	Cannonconsole
1	P143		PS	Kahyttag	Cabinroof	Kajütendach	Cabinetoit
1	P144		PS	Skorstentilbehør	Funnelfitting	Schornsteinteile	Cheminéeparts
1	P145		PS	Ventil, stor	Vent, big	Lüfter, gross	Manche air luchtkoker
1	P146		PS	Ventil, mellem	Vent, middel	Lüfter, mittel	Manche air luchtkoker
1	P147		PS	Ventil, lille	Vent, small	Lüfter, klein	Manche air luchtkoker
1	P148		PS	Skærm	Spray Shield	Spritzschutz	Bouclier de pulvérisation
1	0	450x85x6mm	MDF	Byggebræt	Slip	Baubrett	Cale
2	0	2mm x-veneér	2150L	Køl	Keel	Kiel	Quille
2	1	3mm x-veneér	2151L	Spanter	Frames	Spanten	Couples
2	2	3mm x-veneér	2151L	Spanter	Frames	Spanten	Couples
2	3	3mm x-veneér	2151L	Spanter	Frames	Spanten	Couples
2	4	3mm x-veneér	2151L	Spanter	Frames	Spanten	Couples
1	4a	4mm x-veneér	2153L	Bedding	Slip	Ständer	Cale
2	5	3mm x-veneér	2151L	Spanter	Frames	Spanten	Couples
2	6	3mm x-veneér	2151L	Spanter	Frames	Spanten	Couples
2	7	3mm x-veneér	2151L	Spanter	Frames	Spanten	Couples
2	8	3mm x-veneér	2151L	Spanter	Frames	Spanten	Couples
1	8a	4mm x-veneér	2153L	Bedding	Slip	Ständer	Cale
2	9	3mm x-veneér	2151L	Spanter	Frames	Spanten	Couples
2	10	3mm x-veneér	2151L	Spanter	Frames	Spanten	Couples
2	11	1mm x-veneér	2152L	Dæk	Deck	Decks	Pont
34	12	1,8x5x450mm	Obechi	Beklædningslister	Plankingstrips	Beplankungsleisten	Baguette de bordé
20	13	0,7x3x450mm	Annegre	Dækslister	Deckstrips	Decksleisten	Barres
3	14	2mm x-veneér	2150L	Skanseklædning	Formed pieces	Schanzkleider	Piéces préfabriquée
1	15	3mm x-veneér	2151L	Rorblad	Rudder blade	Ruderblatt	Safran du gouvernail
2	16	1,8x2x450mm	Obechi	Fenderliste	Rubbingstrake	Fenderleisten	Ceinture
2	17	ø6x180mm	Ramin	Bedding	Slip	Ständer	Cale
2	18	1mm x-veneér	2152L	Kahyt	Cabin	Kajüte	Cabine
12	18a	1mm x-veneér	2152L	Vinduesrammer	Windowframes	Fensterrahmen	Encadrements fênetre
1	19	1mm x-veneér	2152L	Kahytskot	Cabinbulkhead	Kajütschott	Cloison
3	19a	1mm x-veneér	2152L	Vinduesrammer	Windowframes	Fensterrahmen	Encadrements fênetre
1	20	1mm x-veneér	2152L	For-kahytskot	Fore-cabinbulkhead	Vorderes Kajütschott	Cloison
1	21	1mm x-veneér	2152L	Kantliste	Rubbing strake	Sülleiste	Cimaise de rebord
1	22	8x8x27mm	Obechi	Lyskasse	Lightbox	Lichtkasten	Boitier lumineux
1	23	1mm x-veneér	2152L	Lyskassetag	Lightboxroof	Lichtkastendach	Couvercle de boitier lumineux
3	24	0,7x2x450mm	Mahogany	Lister t.dør, Rist	Frames f. door, Grating	Leisten f. Tür, Gräting	Baguette p. port, Grillage
1	25	ø2x230mm	Ramin	Bådshage	Boathook	Bootshaken	Taquet de mât, gaffe
1	26	2mm x-veneér	2150L	Skorstenlager	Funnelstock	Schornsteinstütze	Repos de cheminée
1	27	10x10x10mm	Obechi	Kasse	Box	Kasten	Caisse
1	28	ø12x8mm	Ramin	Kanonsokkel	Canonconsole	Kanonensockel	Canonconsole
1	29	ø14x42mm	Brass	Skorsten	Funnel	Schornstein	Cheminée
1	30	60x80mm		Acetat	Acetate	Atzetat	Acetat
1	F71	1m		Rigningstråd	Riggingthread	Takelgarn	Fil de greement
1			TR137	Transfer	Transfer	Abziehbild	Decals
1			FL115	Flag	Flag	Flagge	Drapeau
1				Byggevejledning	Buildinginstruction	Bauanleitung	Instr. de montage
1		8145-1/2		Tegning	Drawing	Zeichnung	Plan
1		ø3x70mm		Skrueaksel	Propeller shaft	Stevenrohr	Chaise arbre
1		ø2x55mm		Ror	Rudder	Ruder	Gouvernail
1		ø1,5x50mm		Damprør	Steam pipe	Dampfrohr	Tuyau de vapeur
2	F20	ø12x0,8mm		Dæksel	Cover	Mannloch	Couvercle
2	F34	10x23mm		Lanternekasse	Board f. sidelight	Laternenkasten	Eclisses
2	F35	ø3x63mm		Flagstang	Flagstaff	Flaggenstock	Hampe

1	F39	ø1x250mm		Messing tråd	Brass wire	Messingdraht	Fils de laiton
1	F45	ø30mm		Propel	Propeller	Propeller	Propeller
1	F57	35x35mm		Anker	Anchor	Anker	Ancre
6	F66	ø6mm		Koøje	Portlight	Bullaugen	Hublots
8	F67	ø4mm		Koøje	Portlight	Bullaugen	Hublots
3	F121	ø5x8mm		Lanterne	Lights	Laternen	Lanterne
4	F193	9mm	F884	Klyds	Fairlead	Verhölklüse	Chaumard
20	F230	7mm		Søm	Pins	Nägel	Clava
1	F285	6mm		Øjebolt	Eyebolt	Augbolzen	Pitons
9	F298	7mm		Gelænderstøtte	Rail stanchion	Geländerstützen	Chandeliers
3	F330	10mm		Søm	Pins	Nägel	Clava
4	F342	10mm		Gelænderstøtte	Rail stanchion	Geländerstützen	Chandeliers
4	F481	ø4x5mm		Pullert	Bollard	Poller	Bitte d'amarrage
2	F492	14mm		Ror, beslag	Rudder, fitting	Ruder, Ruderbeschlag	Gouvernail, Garniture
9	F493	15mm		Gelænderstøtte	Rail stanchion	Geländerstützen	Chandeliers
2	F663	ø0,7x250mm		Messing tråd	Brass wire	Messingdraht	Fils de laiton
8	F664	11mm		Øjebolt	Eyebolt	Augbolzen	Pitons
1	F677	ø7x5mm		Rulle	Roll	Rollen	Poulies
2	F743	13mm		Øjebolt	Eyebolt	Augbolzen	Pitons
1	F884			Plaststøb	Plastic steep	Plasticspritzling	Plastique moulage

Table contents for "HMS Renown" Art. No. 604

Pcs.	No.	Dimension	Material	NL	E	I	P
1	P140		PS	Kuip	Bañera	Cockpit	Cockpit
1	P141		PS	Opbouw	Estructura	Sovrastruttura	Estrutura
1	P142		PS	Kanonkonsole	Cañonconsola	Consolle del cannone	Suporte do conhão
1	P143		PS	Kajuitedak	Camarotetecho	Tetto della cabina	Teto da cabine
1	P144		PS	Schoorsteen	Chimeneaparts	Pezzi della ciminiera	Encaixe da chaminé
1	P145		PS	Vávulas, gross	Vávula, mayor	Ventola; grande	Respiradouro grande
1	P146		PS	Vávulas, mittel	Vávula, intermedia	Ventola; media	Respiradouro médio
1	P147		PS	Vávulas, klein	Vávula, pequeña	Ventola; piccola	Respiradouro pequenco
1	P148		PS	Scherm	Escudo de spray	Scudo antispruzzo	Escudo de spray
1	0	450x85x6mm	MDF	Standard	Placa de construccion	Asse da montaggio	Base de montagem
2	0	2mm x-veneér	2150L	Kiel	Quilla	Chiglia	Quilha
2	1	3mm x-veneér	2151L	Spanten	Cuaderna	Ordinata	Armação
2	2	3mm x-veneér	2151L	Spanten	Cuaderna	Ordinata	Armação
2	3	3mm x-veneér	2151L	Spanten	Cuaderna	Ordinata	Armação
2	4	3mm x-veneér	2151L	Spanten	Cuaderna	Ordinata	Armação
1	4a	4mm x-veneér	2153L	Standaard	Grada	Supporto	Pé do suporte
2	5	3mm x-veneér	2151L	Spanten	Cuaderna	Ordinata	Armação
2	6	3mm x-veneér	2151L	Spanten	Cuaderna	Ordinata	Armação
2	7	3mm x-veneér	2151L	Spanten	Cuaderna	Ordinata	Armação
2	8	3mm x-veneér	2151L	Spanten	Cuaderna	Ordinata	Armação
1	8a	4mm x-veneér	2153L	Standaard	Grada	Supporto	Pé do suporte
2	9	3mm x-veneér	2151L	Spanten	Cuaderna	Ordinata	Armação
2	10	3mm x-veneér	2151L	Spanten	Cuaderna	Ordinata	Armação
2	11	1mm x-veneér	2152L	Dek	Cubierta	Ponte	Deck
34	12	1,8x5x450mm	Obechi	Bekle. strips	Listones de forro	Listello per fasciame	Tiras de revestimento do casco
20	13	0,7x3x450mm	Annegre	Dekstrip	Listones cubierta	Listelli ponte	Tiras de entabuamento do deck
3	14	2mm x-veneér	2150L	Gevormd deel	Bularte	Parapetto di murata	Baluarte
1	15	3mm x-veneér	2151L	Roerblad	Pala del timón	Pala del timone	Leme
2	16	1,8x2x450mm	Obechi	Berghout	Como de cojin	Listello parabordo	Cinto de borracha
2	17	ø6x180mm	Ramin	Standaard	Grada	Supporto	Ligação de soporte de casco
2	18	1mm x-veneér	2152L	Kajuit	Camarote	Cabina	Cabine
12	18a	1mm x-veneér	2152L	Raamlijsten	Marcos de ventansa	Intelaiatura	Caixilhos

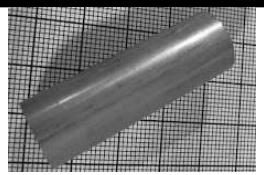
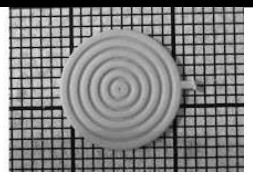
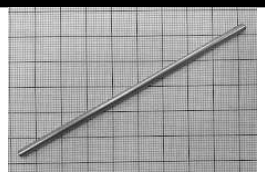
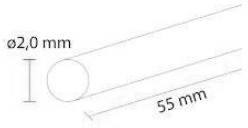
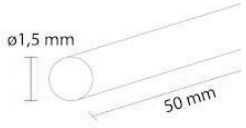
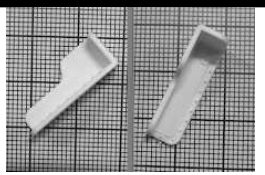
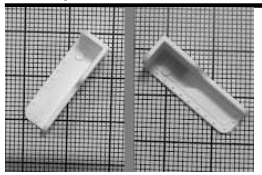
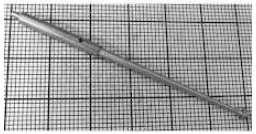
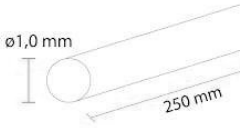
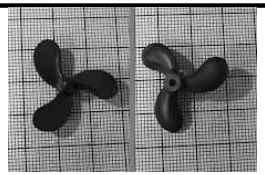
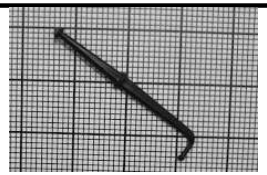
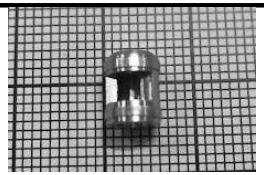
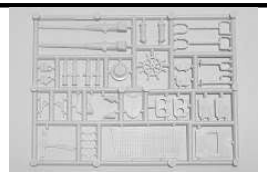
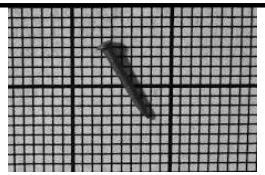
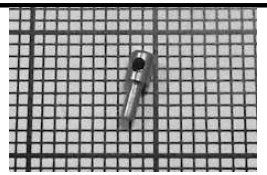
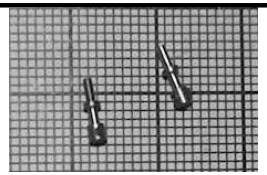
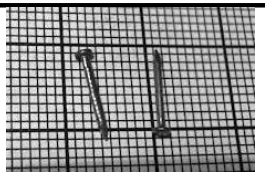
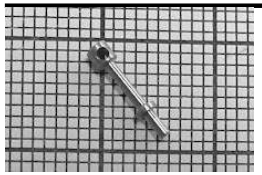
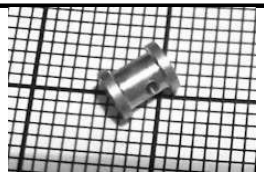
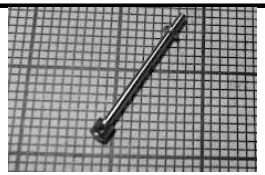
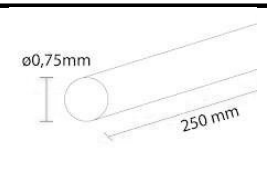
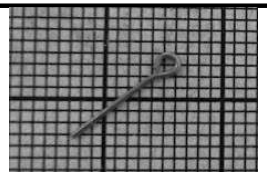
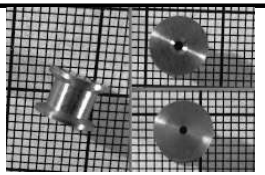
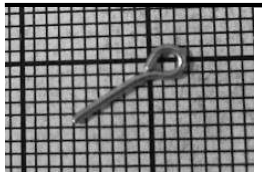
1	19	1mm x-veneér	2152L	Kajuitschot	Mámparo camarote	Paratia cabina	Parede da cabine
3	19a	1mm x-veneér	2152L	Raamlijsten	Marcos de ventansa	Intelaiatura	Caixilhos
1	20	1mm x-veneér	2152L	Voor-kajuitschot	Mámparo camarote	Paratia anteriore cabina	Parede da cabine dianteira
1	21	1mm x-veneér	2152L	Schuurlijst	Listón de defensa	Bordatura laterale	Defensa
1	22	8x8x27mm	Obechi	Verlichtingsbak	Caja iluminada	Cassa delle luci	Caixa do letreiro do teto
1	23	1mm x-veneér	2152L	Dak voor verlichtingsbak	Cubierta para la caja iluminada	Coperchio cassa della luci	Caixa do letreiro do teto
3	24	0,7x2x450mm	Mahogany	Strips v. de doer Roosterverk	Listones para puerta, Rejilla	Listelli sportello; carabottino	Tiras da porta e grade
1	25	ø2x230mm	Ramin	Bootshaak	Bichero	Gancio	Gancho manual
1	26	2mm x-veneér	2150L	Schoorsteemstag	Almacén chimenea	Supporto fumaiolo	Suporte da chaminé
1	27	10x10x10mm	Obechi	Kist	Caja	Cassa	Caixa
1	28	ø12x8mm	Ramin	Kanonconsole	Cañonbase	Base del cannone	Suporte do canhão
1	29	ø14x42mm	Brass	Schoorsteen	Chimenea	Camino	Chaminé
1	30	60x80mm		Atzetat	Acetat	Acetato	Vidros
1	F71	1m		Takelgaren	Hilo de oparejo	Filo per manovre	Linha de cordame
1			TR137	Transfer	Transfer	Decalcomanie	Decalcomanias
1			FL115	Vlag	Bandera	Bandiere	Bandeira
1				Bouwbeschrijving	Instr. construcción	Istruzioni di montaggio	Manual de instrução
1		8145-1/2		Tekening	Ilustración	Piani di costruzione	Planta principal
1		ø3x70mm		Schreofas	Je de hélice	Albero porta-elica	Eixo da hélice
1		ø2x55mm		Roer	Timón	Timone	Leme
1		ø1,5x50mm		Stoompijp	Tubo de vapor	Canna fumaria	Tubo do vapor
2	F20	ø12x0,8mm		Deksel	Tapa	Coperchio	Tampa
2	F34	10x23mm		Laschen	Ecliassas	Cassa lanterna	Suporte da luz lateral
2	F35	ø3x63mm		Vlaggestok	Asta de bandera	Asta portabandiera	Haste da bandeira
1	F39	ø1x250mm		Messingdraad	Cable de latón	Filo in ottone	Fio de latão
1	F45	ø30mm		Propeller	Hélice	Elica	Hélice
1	F57	35x35mm		Anker	Ancla	Ancora	Âncora
6	F66	ø6mm		Patrijspoort	Potillas	Oblò	Clarabóia
8	F67	ø4mm		Patrijspoort	Potillas	Oblò	Clarabóia
3	F121	ø5x8mm		Boordlichten	Linternas	Lanterna di bordo	Lanternas
4	F193	9mm	F884	Verhaalklamp	Bocina	Rinforzo	Buzina
20	F230	7mm		Nagel	Clavo	Chiodi	Pregos
1	F285	6mm		Oogbouten	Pernos de cánamo	Bullone ad occhio	Ferrolho
9	F298	7mm		Railingpalen	Soporte pasamanos	Supporti per corrimano	Pontalete da amurada
3	F330	10mm		Nagel	Clavo	Chiodi	Pregos
4	F342	10mm		Railingpalen	Soporte pasamanos	Supporti per corrimano	Pontalete da amurada
4	F481	ø4x5mm		Bolder	Bitones	Bitta	Poste de amarração
2	F492	14mm		Roer, beslag	Timón, Herrajas	Timone, Accessori	Leme, Fittings
9	F493	15mm		Railingpalen	Soporte pasamanos	Supporti per corrimano	Pontalete da amurada
2	F663	ø0,7x250mm		Messingdraad	Cable de latón	Filo in ottone	Fio de latão
8	F664	11mm		Oogbouten	Pernos de cánamo	Bullone ad occhio	Ferrolho
1	F677	ø7x5mm		Rollen	Rodillos	Pulegge	Polia
2	F743	13mm		Oogbouten	Pernos de cánamo	Bullone ad occhio	Ferrolho
1	F884			Plastiek giet	Plastic fundido	Pezzo stampato a iniezione	Peças pré-moldadas

Symboler		=	Rigningsnummer
		=	Farvenummer
		=	Bejdse
Symbols		=	Rigging No.
		=	Colour No.
		=	Stain
Zeichen		=	Takel Nr.
		=	Farben Nr.
		=	Beize
Symboles		=	Greement no.
		=	Couleur no.
		=	Mordant
Symbolen		=	Tuigage Nr.
		=	Kleur Nr.
		=	Beits
Símbolo		=	Oparejo Nr.
		=	Color Nr.
		=	Mordiente
Segno		=	Attrezzatura N°
		=	Colore N°
		=	Inchiostro tint.
Simbolos		=	Cordame n°
		=	Cõr n°
		=	Tintura

Til denne model er mahogni bejdse og farver med følgende numre nødvendige:
For this model is mahogany stain and colours with the following numbers should be used:
Für dieses Modell sind Mahagoni Beize und Farben mit den folgenden Nummern notwendig:
Pour ce modèle, le mordant et les couleurs avec les numéros suivants doivent être employées:
Voor dit model zijn kleuren met de volgende nummers nodig:
Para est modelo se necesitan mordiente et colores con los siguientes nùmeros:
Per questo modello occorrono inchiostro tinteggiatore "mogano" e colori con questi numeri:
Pinte o modelo com tintura cõr Mogno e as cõres sugeridas da Billing Boats:

	Billing	1	= White
	Billing	5	= Tan
	Billing	11	= Black
	Billing	12	= Pale Grey
16=	Billing	15	= Silver
15=	Billing	16	= Gold
	Billing	17	= Clear Poly
	Billing	18	= Mediterranean Blue
	Billing	35	= Signal Red
	Billing	36	= Bejdse/Stain/Beize/Mordant/Beize/Mordient

Fittings for 604 H.M.S. RENOWN

IMAGE of Parts(s)						
						
Pcs (Found-in) ---------->	1 pcs (BF-B)	2 pcs (BF-A)	1 pcs (BF-B)	1 pcs (BF-B)	1 pcs (BF-B)	1 pcs (BF-A)
Itemnumber [part of] ---------->	F807 [Part 29]	F020	F547-70	F410-55	F409-50	F034-H [F034]
Description ---------->	ø14x42mm	ø12mm	ø3x70mm	ø2,0x55mm	ø1,5x50mm	23mm
							
1 pcs (BF-A)	2 pcs (BF-B)	1 pcs (TS)	1 pcs (BF-A)	1 pcs (BF-A)	1 pcs (BF-A)	6 pcs (BF-A)
F034-V [F034]	F035	F039	F045	F057	F057-1 [F057]	F066
23mm	ø3x61mm	ø1,0x250mm	ø30mm	35mm	33mm	ø6mm
							
8 pcs (BF-A)	3 pcs (BF-B)	1 pcs (VEJ)	20 pcs (BF-B)	1 pcs (BF-B)	9 pcs (BF-B)	3 pcs (BF-B)
F067	F121	F884	F230	F285	F298	F330
ø5mm	ø6x7,5mm		7mm	ø2x5,5mm	ø2x7,4mm	ø1x10mm
							
4 pcs (BF-B)	4 pcs (BF-B)	2 pcs (BF-B)	9 pcs (BF-B)	2 pcs (TS)	8 pcs (BF-B)	1 pcs (BF-B)
F342	F481	F492	F493	F663	F664	F677
10mm	ø4x5mm	ø4x14mm	15mm	ø0,75x250mm	11mm	ø7x5mm
						
2 pcs (BF-B)						
F743						
9mm						


RENOWN








BILLING BOATS
DENMARK