

Выпуск **51**

[www.papermodeling.net](http://www.papermodeling.net)

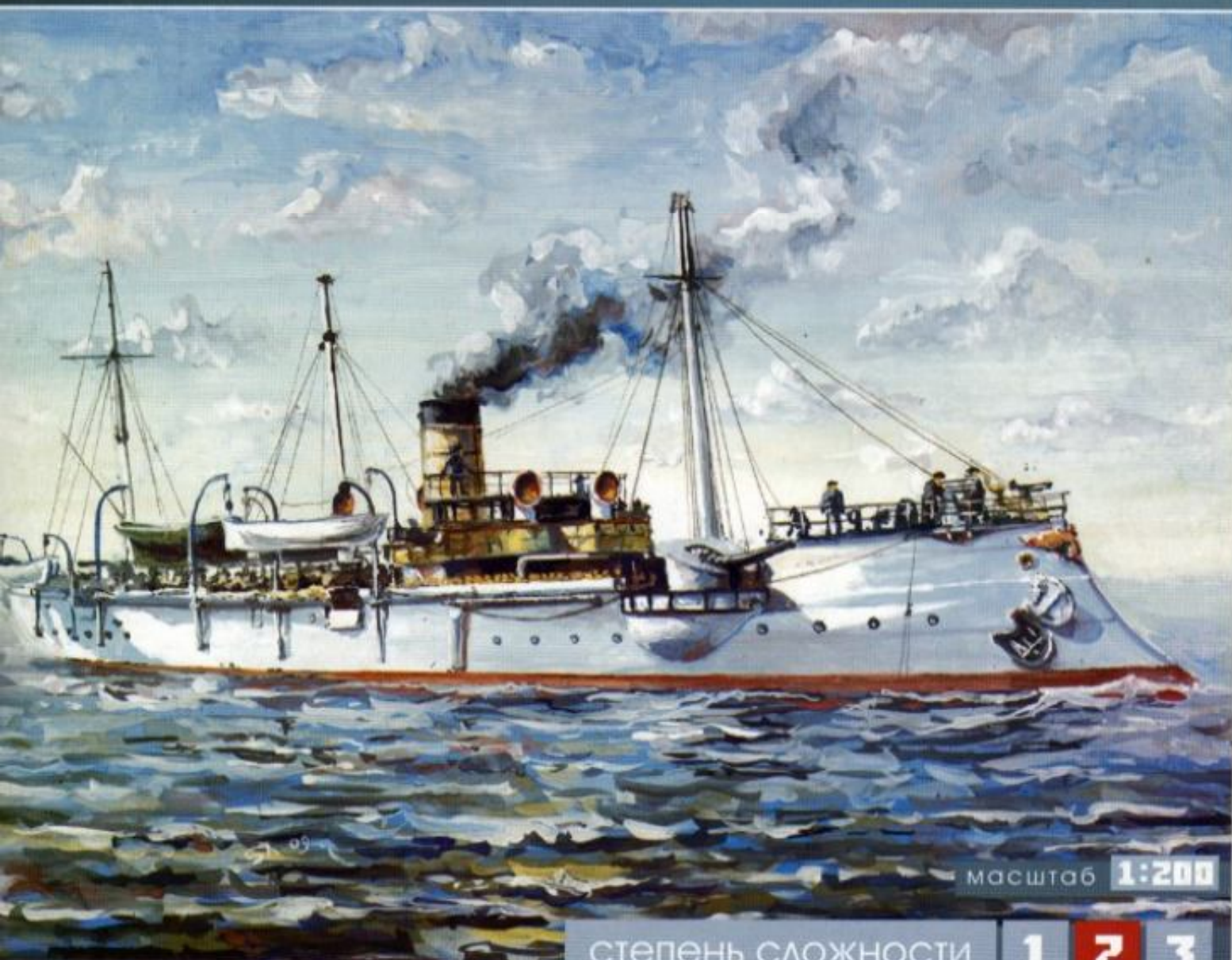
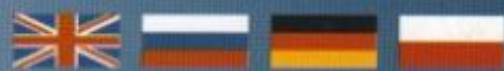
# БУМАЖНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

СЕРИЯ: ВОЕННЫЙ ФЛОТ

канонерская лодка

## КОРЕЕЦ

Россия, 1888 г.



масштаб **1:200**

степень сложности

**1**

**2**

**3**



## ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА



Мореходная канонерская лодка "Кореец" построена в Стокгольме фирмой "Бергзунд Механика". Заложена в 1886 году, спущена на воду 7 августа 1886 года, вступила в строй в 1888 году.

Всего по этому проекту построено 9 кораблей: "Кореец", "Манджур", "Хивинец", "Донец", "Запорожец", "Кубанец", "Терец", "Уралец" и "Черноморец". Однако полностью однотипными назвать их нельзя, внешние различия были довольно существенными. Изначально "Кореец" нес парусное вооружение баркентины, в дальнейшем рангоут был уменьшен.

Практически всю службу "Кореец" нес службу на Дальнем Востоке. В июне 1900 года во время китайской кампании по подавлению восстания «боксёров» в составе международной эскадры принимал участие в бомбардировке фортов Дагу (Тяньцзинь) в устье реки Байхэ; при этом получил несколько попаданий, имел повреждения и потери - 9 убитых и 20 раненых.

Перед началом Русско-японской войны 1904-1905 годов вместе с бронепалубным крейсером 1-го ранга "Варяг" (командир - капитан 1-го ранга В.Ф. Руднев) "Кореец" находился в качестве стационара в корейском порту Чемульпо.

С 14 января прервалось телеграфное сообщение с Порт-Артуром. 26 января канонерская лодка "Кореец", приняв почту, попыталась уйти из Чемульпо, но в море ей преградила путь эскадра контр-адмирала С.Уриу в составе броненосного крейсера "Асама", крейсеров 2 класса "Чиода", "Нанива", "Такачихо", "Нийтака" и "Акаси", а также трех транспортов и четырех миноносцев. Не имея приказа открывать огонь, командир "Корейца" капитан 2 ранга Г.П.Беляев приказал повернуть назад. А утром следующего дня русские моряки узнали, что между Россией и Японией объявлена война.

С.Уриу направил командирам находившихся в Чемульпо военных кораблей нейтральных стран (английского крейсера "Тэлбот", французского "Паскаль", итальянского "Эльба" и американской канонерки "Виксбург") послания с просьбой покинуть рейд в связи с возможными действиями против "Варяга" и "Корейца". В.Ф.Руднев, являвшийся командиром отряда русских кораблей, принял решение выйти в море и попытаться с боем прорваться в Порт-Артур.

Бой длился около 1 часа. "Кореец" принимал участие лишь в заключительной его фазе, прикрывая отход "Варяга"; ему удалось отразить торпедную атаку, предпринятую японскими миноносцами. За время боя корабль выпустил по противнику 52 снаряда; потерь и повреждений "Кореец" не имел.

Чтобы не допустить захвата корабля японцами, после боя "Кореец" был взорван на рейде Чемульпо. Экипаж был принят на борт французского крейсера "Паскаль", вывезен в Сайгон и вскоре вернулся в Россию.

В Санкт-Петербурге все офицеры были награждены орденом Святого Георгия 4-й степени, а члены команд - знаками отличия этого ордена. В честь подвига моряков была учреждена специальная медаль "За бой "Варяга" и "Корейца" при Чемульпо", которой были награждены все участники боя.

Бой 27 января 1904 года, прославивший имя "Варяга", многократно, но совершенно неоднозначно описан в исторической и художественной литературе. Сам ход боя, его военные и политические результаты получают при этом диаметрально противоположные интерпретации и оценки. Однако действия экипажа "Корейца" и его командира капитана 2-го ранга Г.П.Беляева в этом бою всегда признаются примером безупречного выполнения воинского долга.

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Водоизмещение:	1224 т.
Длина:	66,3 м.
Ширина:	10,7 м.
Осадка:	3,5 м.
Вооружение:	2 - 203 мм., 1 - 152 мм., 8 - 107 мм., 6 - 37 мм., 1 ТА.
Мощность механизмов:	1500 л.с.
Скорость:	13 уз.
Экипаж:	12/162 чел.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ МОДЕЛИ-КОПИИ КАНОНЕРСКОЙ ЛОДКИ «КОРЕЕЦ»

Основной концепцией данной модели является возможность изготовления максимального количества элементов только из бумаги. Исключением составляет такелаж и леерное ограждение, которые изготавливаются из ниток.

Модель может быть выполнена как с подводной частью, так и по ватерлинию. Оба варианта имеют свои плюсы. Выполнение подводной части требует особой аккуратности и технических навыков, но при наличии таковых именно здесь можно продемонстрировать все возможности бумаги как материала моделирования. Исполнение модели без подводной части, по ватерлинию, значительно облегчает процесс сборки. Кроме того, корабль предстает перед нами так, как мы могли бы видеть его в реальности на поверхности воды.

### Условные обозначения

Номера деталей всегда находятся в прямоугольной рамке. Номер без рамки обозначает место, к которому приклеивается деталь с данным номером. В деталях набора, стыкуемых с помощью прорезей, обозначение вставляемой детали находится рядом с прорезью.

Некоторые узлы, собираемые из нескольких деталей, имеют единый цифровой номер, а сами детали различаются латинскими буквами, следующими после цифр.

Детали с буквой "z", дополняющей цифровое обозначение, не обязательны к применению. Это элементы, дублирующие части других деталей, могут быть применены для повышения рельефа плоских поверхностей (выступающие или открытые двери и т.п.).

Обозначение "v1", "v2" в нижнем индексе информирует о возможности исполнения детали в разных вариантах.

Буквы "R" и "L" в верхнем индексе, дополняющие цифровое обозначение, обозначают принадлежность детали соответственно к правому (R) или левому борту (L). Такие детали всегда имеют пару.

Буква "W" обозначает участок, который следует вырезать из детали, не нарушая ее внешнего контура. Как правило, это удобнее сделать в первую очередь, до отделения детали от листа.

Звездочка (\*), дополняющая цифровое обозначение, означает, что деталь не имеет точных размеров и после монтажа излишки необходимо обрезать по месту.

Любой сгиб детали всегда желательно предварительно надрезать. Там, где это необходимо сделать с высокой точностью, поставлены черточки-засечки длиной 1 мм. В обязательном порядке такими засечками, а также обводкой тыловой стороны снабжаются двухсторонние детали.

### 1 этап сборки

Разогнув скрепки, разобрать брошюру на листы. Разделить листы по месту сгиба.

Лист с номером 1 наклеить на картон толщиной 1 мм. В случае пользования клеем на водной основе типа ПВА следует обратить особое внимание на предупреждение деформаций листа: клей наносится только на картон, склеенная пара картон-бумага немедленно отправляется под пресс и выдерживается там до полного исчезновения ощущения сырости.

Из деталей 000a-b склеивается ватерлиния. Склеивание производится встык с подкреплением шва полосками тонкой бумаги. Далее на клею устанавливаются шпангоуты 001-010. В их прорези вставляются вертикальные плоскости 011-012 и приклеиваются к ватерлинии в местах контакта.

Между шпангоутами 002 и 003 устанавливаются детали 014.

Сверху на торцы шпангоутов приклеивается палуба 015. Для обеспечения большей продольной жесткости в прорези шпангоутов и ватерлинии вставляются детали 013, которые имеют два варианта исполнения: v1 – для модели без подводной части и v2 – с подводной. В первом случае возможна установка данного элемента до монтажа палубы.

При сборке каркаса модели все детали должны входить друг в друга с легким усилием, шпангоуты – оставаться вертикальными, а ватерлиния – плоской, плотно прилегающей к поверхности, например, стола. При нормальном по качеству исполнении конструкции нуждается в минимальных количествах клея для фиксации деталей.

### 2 этап сборки (при создании модели без подводной части пропустить)

В прорези ватерлинии и продольных связей 013 вставляются нижние части шпангоутов 021-029 и фиксируются клеем. Затем следует установка киля 031-033 и носовых подкреплений 034.

До полного высыхания клея важно осуществлять контроль сборки. Линия киля должна быть абсолютно прямой, шпангоуты – перпендикулярны ватерлинии, квадратные отверстия 2x2 мм в шпангоутах 023-027 (полезные впоследствии при замене бумажных гребных валов на деревянные или металлические) – располагаться строго на одной линии.

### 3 этап сборки (при создании модели без подводной части пропустить)

Вырезать детали обшивки 041-049, окрасить их торцы и придать необходимую форму. Можно также окрасить торцы шпангоутов. Монтаж обшивки вести встык в порядке нумерации от миделя к оконечностям.

Боковые кили (детали 050) имеют в сечении не плоскую, а V-образную форму.

Винты и руль, завершающие работу с подводной частью требуют большой аккуратности и тщательности исполнения. Детали 052b должны иметь в сечении линзообразную форму. Лицевую и тыловую стороны гребных лопастей можно просто склеить между собой, а можно также придать им объем, изогнув вырезанную лицевую сторону, приклеив по контуру к плоской тыловой стороне и затем вновь обрезать по контуру.

На этом этапе также желательно сделать подставку (детали 016-019 и 190).

### 4 этап сборки

Обшивка надводной части корпуса выполняется аналогично подводной – встык от миделя к оконечностям. Верхние части детали 086 удобнее окончательно приклеить после монтажа детали 087 (на сборочной схеме они изображены неприклеенными).

Детали наружной обшивки даны в двух вариантах – белом (v1) и черном (v2). Фактически возможны три варианта исполнения модели: на фотографиях в различные годы службы можно увидеть черный борт при парусном вооружении баркентины, белый борт при таком же рангоуте и белый борт при облегченном и сокращенном рангоуте.

### 5 этап сборки

Установка многочисленных деталей не представляет принципиальных сложностей и понятна из графической части инструкции.

Многие из палубных элементов имеют картонное основание, облегчающее качественный монтаж.

Особое внимание следует обратить на затянутые брезентом ограждения мостиков – их лицевая и тыловая стороны различаются на 0,5 мм, и именно этой разницей они должны приклеиваться к торцам соответствующих горизонтальных поверхностей.

На этом этапе желательно также решить вопрос о применении большинства деталей с буквой "z" после номера.

Вопрос о покраске палубных элементов, плохо видимых на фотографиях, не удалось решить с абсолютной исторической достоверностью, поэтому часть из них реконструирована по аналогиям с другими кораблями в двух вариантах: v1 для белого борта и v2 – для черного.

Дальнейшая работа над моделью сводится к сборке и монтажу на корпус относительно мелких узлов и деталей. Порядок этого монтажа уже не имеет принципиального значения.

### 6 этап сборки

Изготовление шлюпок начинается с монтажа продольной полосы на обшивку (изображение у обшивки шлюпки внутри!). Согнув полосу пополам, начинаем приклеивать ее снаружи к борту шлюпки от носа к корме. Дойдя до разреза, изгибаем обшивку так, чтобы разрез исчез, и, продолжая приклеивать полосу, фиксируем это положение. Сложность состоит в том, чтобы повторить эту операцию для другого борта и для другой шлюпки, создав такую же кривизну поверхности. Дальнейший процесс сборки шлюпок представлен на схеме и сложности не вызовет.

Катер на представленной фотографии смотрится гораздо более темным, чем борт и остальные шлюпки. Возможно, он был окрашен в "боевой" цвет, как и большинство кораблей Тихоокеанской эскадры. Поэтому катер представлен в наборе деталей в двух вариантах – белом и оливково-зеленом. При наведении краски для прокрашивания торцов бумаги "боевого" цвета рекомендуется воспользоваться тем же рецептом, каким пользовались при окраске в 1904 году: смесь охры и черного.

### 7 этап сборки

Установка многочисленных деталей не представляет принципиальных сложностей и понятна из графической части инструкции.

Отдельные элементы рангоута стыкуются на бумажных трубочках, вставляемых внутрь соединяемых частей.

Паруса (вместе с соответствующими частями рангоута) желательно установить в положении конкретного, одного для всех ветра. Правый или левый галс при этом выбирается с учетом потенциального места нахождения модели относительно зрителя.

Такелаж – последний этап сборки модели. Шаги и ванты каждой мачты лучше натягивать одновременно во избежание ее перекоса.

## INSTRUKCJA BUDOWY MODELU KANONIERKI «KORIEJEC»

Podstawowa cechą niniejszego modelu jest możliwość przygotowania maksymalnej liczby elementów tylko z papieru. Wyjątek stanowią takielunek i relingi, które wykonamy z nitok. Model można wykonać z częścią podwodną albo tylko do waterlinii. Oba warianty mają swoje zalety. Wykonanie części podwodnej wymaga sporej dokładności i wprawy, ale właśnie tutaj można zademonstrować wszystkie właściwości papieru jako materiału modelarskiego. Wykonanie modelu bez części podwodnej, znacząco ułatwia proces budowy. Poza tym, tak wykonany model prezentuje nam okręt tak, jak moglibyśmy go widzieć na powierzchni wody.

### Oznaczenia

Numery elementów zawsze znajdują się w ramce prostokątnej. Numer bez ramki oznacza miejsce, gdzie należy przykleić dany element. W elementach poszycia, łączonych za pomocą sklejek, oznaczenie odpowiednich elementów znajduje się obok sklejki.

Niektóre części, składające się z większej liczby drobnych detali, mają wspólny numer, a same elementy oznaczono literami alfabetu łacińskiego, następującymi po cyfrach.

Części z literą „z” uzupełniająca oznaczenie cyfrowe, nie są obowiązkowe. Te elementy dublują inne części, mogą być wykorzystane do uatrakcyjnienia modelu (wystające lub otwarte drzwi, itd.).

Oznaczenie „v1”, „v2” informuje o możliwości wykonania elementu w różnych wariantach.

Litery „R” i „L” uzupełniająca numer, oznaczają przynależność elementu odpowiednio do prawej (R) albo lewej burty (L). Takie części zawsze występują w parach.

Litera „W” oznacza fragment, który należy wyciąć z części, nie naruszając jej wewnętrznego konturu. Najlepiej to zrobić jeszcze przed odcięciem samej części z arkusza.

Gwiazdka (\*), uzupełniająca oznaczenie, informuje, że dany element nie ma dokładnych rozmiarów i po sklejeniu trzeba go dopasować do miejsca przyklejenia.

Wszelkie linie zgięcia należy wcześniej naciąć. Tam, gdzie wymaga to specjalnej dokładności, narysowana kreseczki długości 1 mm. Obowiązkowo w takie kreseczki, a także obrys tylnej strony wyposażono elementy dwustronne.

### 1 etap budowy

Rozgiąć zszywki i rozgiąć broszurę na arkusze. Rozciąć arkusze wpo linii zgięcia.

Arkusze z numerem 1 nakleić na tekturę 1 mm. W przypadku używania kleju na bazie wody, jak na przykład Wikol, należy zwrócić baczną uwagę na niedopuszczenie do deformacji arkuszy w trakcie schnięcia: klej наносimy tylko na tekturę, przyklejone do tektury arkusze wkładamy natychmiast pod prasę i pozostawiamy tam do pełnego wyschnięcia.

Z części 000a-b skleamy wzdłużnicę. Sklejanie odbywa się na styk, ze wzmocnieniem miejsca styku paskami cienkiego papieru. Następnie mocujemy wręgi 001-010. W ich wycięcia wstawiamy podłużnicę 011-012 i przyklejamy do wzdłużnicy w miejscach styku.

Miedzy wręgami 002 i 003 umieszczamy cz. 014.

Od góry przyklejamy pokład cz. 015. Dla zwiększenia sztywności wklejamy jeszcze elementy 013, które można zamontować dwójako: v1 – dla modelu bez części podwodnej i v2 – z dnem. W pierwszym wypadku można zamontować te elementy przed zamontowaniem pokładu.

Przy montażu szkieletu wszystkie elementy powinny łączyć się z lekkim oporem, wręgi pozostawać proste, a wzdłużnica płaska, dokładnie przylegająca do powierzchni stołu. Przy prawidłowym wykonaniu przy montażu potrzebne będą tylko niewielkie ilości kleju do unieruchomienia elementów.

### 2 etap budowy (przy modelu bez części podwodnej opuścić)

W wycięcia wzdłużnicy i dolnych elementów 013 wstawiamy dolne części wręg 021-029 i mocujemy klejem. Następnie mocujemy dolną część podłużnicy 031-033 i wzmocnienia dziobowe 034. Do pełnego wyschnięcia kleju uważnie obserwujemy prawidłowość geometrii szkieletu. Linia podłużnicy musi być prosta a wręgi prostopadłe do wzdłużnicy, kwadratowe otwory 2x2 mm we wręgach 023-027 (przydatne przy zamianie papierowych wałów napędowych na drewniane bądź metalowe) – muszą przebiegać w jednej linii.

### 3 etap budowy (przy modelu bez części podwodnej opuścić)

Wyciąć elementy poszycia 041-049, wyretuszować i nadać odpowiedni kształt. Można też pomalować krawędzie wręg. Montaż poszycia przeprowadzamy na styk, w porządku numeracji, od środka w kierunku końców.

Stępki boczne (cz. 050) nie są płaskie w przekroju, a mają kształt litery V.

Śruby i ster, kończące pracę z częścią podwodną wymagają wzmoczonej uwagi i cierpliwości. Części 052b powinny mieć przekrój soczewkowaty. Przednią i tylną stronę łopat śrub można zwyczajnie ze sobą skleić, a można też nadać im profil, wyginając wycięta przednią stronę, przyklejając do płaskiej tylnej strony i wycinając po obwodzie.

Na tym etapie dobrze jest zrobić podstawkę (cz. 016-019 i 190).

### 4 etap budowy

Poszycie nadwodnej części kadłuba wykonujemy analogicznie jak podwodnej – na styk od środka do końców. Górne części el. 086 wygodniej będzie przykleić po zamontowaniu cz. 087 (na rysunku montażowym pokazane jako zamontowane).

Elementy poszycia zewnętrznego dano w dwóch wariantach – białym (v1) i czarnym (v2). Faktycznie możliwe są trzy warianty wykonania modelu: na fotografiach z różnych okresów służby można zobaczyć czarne burty przy żaglowym wyposażeniu barkentyny, białe burty przy takim samym wyposażeniu i białe burty przy zmniejszonym i uproszczonym takielunku.

### 5 etap budowy

Montaż drobnych elementów nie przedstawia większych trudności i jest wystarczająco rozrysowany w graficznej części instrukcji.

Wiele z elementów wyposażenia pokładu ma tekturowy szkielet, który ułatwia poprawny montaż.

Szczególne uwagę należy zwrócić na obciążone brezentem relingi mostków – ich przednia i tylna strona różnią się o 0,5 mm, i właśnie tą różnicą mają być przyklejone do właściwych krawędzi.

Na tym etapie dokonujemy wyboru o użyciu części dodatkowych z literą „z” po numerze.

Co do malowania elementów wyposażenia pokładu, nie udało się wyjaśnić z absolutną historyczną pewnością, dlatego część z nich zrekonstruowano na zasadzie analogii z innymi okrętami tego okresu, w dwóch wariantach: v1 dla białych burty i v2 – dla czarnych.

Dalsze prace nad modelem to montaż stosunkowo drobnych elementów wyposażenia, kolejność montażu nie ma tutaj większego znaczenia.

### 6 etap budowy

Przygotowanie szalup najlepiej rozpocząć od montażu dolnego paska na poszyciu (zaznaczenie na poszyciu szalupy wewnątrz!). Zgiąć pasek na pół, przyklejamy z zewnątrz burty szalupy od dziobu do rufy. Po dojściu do rozcięcia, wyginamy tak, aby rozcięcie znikło, i kontynuujemy przyklejanie, mocujemy klejem. Cała trudność polega na powtórzeniu tego dla drugiej burty i drugiej szalupy, uzyskując taką samą krzywiznę powierzchni. Dalsza budowa szalup jest już prosta i jest rozrysowana na rysunkach montażowych.

Na fotografiach kuter wygląda na znacznie ciemniejszy, niż burty i pozostałe szalupy. Możliwe, że był pomalowany na „bojowy” kolor, jak większość okrętów Eskadry Oceanu Spokojnego. Dlatego też kuter zamieszczono w dwóch wariantach – białym i oliwkowym. Przy dobieraniu farby do retuszu „bojowego” koloru radzimu użyc tej samej recepty, jakiej użyto w 1904 r., to jest mieszaniny ochry i czerni.

### 7 etap budowy

Oddzielne elementy takielunku łączone są za pomocą papierowych rurek, wstawianych do wewnątrz łączonych części.

Żagle (razem z odpowiednimi częściami takielunku) najlepiej ustawić w położeniu konkretnego, jednego dla wszystkich wiatru. Prawy lub lewy hals przy tym wybiera się w zależności od przewidywanego miejsca ustawienia osób oglądających model.

Takielunek – ostatni etap budowy modelu. Sztagi i wanty każdego masztu najlepiej napinać parami, aby uniknąć zwichrowań.

Życzymy udanej budowy i zadowolenia z osiągniętego rezultatu!  
Autor modelu – Aleksandr Olegowicz Kustow

## MONTAGEANWEISUNG DER MODELL-KOPIE DES KANONENBOOTS «KOREJETS»

Die Hauptkonzeption dieses Modells ist die Möglichkeit der Anfertigung der maximalen Anzahl der Bestandteile nur aus Papier, mit Ausnahme von der Takelage und der Reling, die aus den Fäden angefertigt werden. Das Modell kann sowohl mit dem Unterwasserteil als auch bis auf die Wasserlinie ausgeführt werden. Die beiden Varianten haben ihre Vorteile. Die Ausführung des Unterwasserteiles erfordert die besondere Sorgfalt und die technischen Fertigkeiten, beim Vorhandensein von deren man in diesem Fall alle Möglichkeiten des Papiers als Modellierungstoff demonstrieren kann. Die Ausführung des Modells ohne den Unterwasserteil, bis auf die Wasserlinie erleichtert wesentlich den Prozess der Montage. Ausserdem, erscheint das Schiff von uns so, wie wir es in der Wirklichkeit auf dem Wasser sehen können.

### Schlüsselbezeichnungen

Die Nummern der Bestandteile sind immer rechteckig umrahmt. Die Nummer ohne den Rahmen bezeichnet die Stelle, an die das Einzelteil mit der angegebenen Nummer geklebt wird. In den Einzelteilen des Satzes, die mit Hilfe der Öffnungen aneinandergesetzt werden, befindet sich die Bezeichnung des eingesetzten Einzelteiles neben der Öffnung.

Die bestimmten Einheiten, die aus einigen Einzelteilen gesammelt werden, haben dieselbe Ziffernummer, und die Einzelteile werden durch den lateinischen Buchstaben, der nach den Ziffern steht, unterschieden. Die Einzelteile mit dem „z“ Buchstaben, der die Zifferbezeichnung ergänzt, sind nicht unbedingt zu verwenden. Diese Elemente, die die Teile der anderen Einzelteile dublieren, können für die Erhöhung des Reliefs der Planflächen (die auftretenden oder geöffneten Türen und a.m.) verwendet werden. Die Bezeichnungen „v1“, „v2“ auf dem Index unten informieren von der Möglichkeit, die Einzelteile in den verschiedenen Varianten auszuführen. Die Variante 1 ist einfacher in Ausführung, die Variante 2 ist für die erfahrenen Modellbauer bestimmt.

Die „R“ und „L“ Buchstaben auf dem Index oben, die die Zifferbezeichnung ergänzen, bezeichnen die Zugehörigkeit des Einzelteiles zu dem rechten (R) oder linken (L) Bord entsprechend. Solche Einzelteile haben immer das Paar. Der „W“ Buchstabe bezeichnet der Abschnitt, den man aus dem Einzelteil ausschneiden muss, ohne seine Aussenkontur zu brechen. In der Regel ist das bequemer in der ersten Reihe, vor der Separation des Einzelteiles von dem Blatt, zu machen.

Der Asteriskus (\*), der die Zifferbezeichnung ergänzt, bedeutet, dass das Einzelteil keine deutlichen Größen hat und dass man nach der Montage den Überschuss in der Stelle schneiden muss.

Es ist wünschenswert, dass man jede Falte des Einzelteiles vorher einschneidet. Da, wo es nötig ist, es mit der hohen Genauigkeit zu machen, sind die Striche-Einschnitte von 1 mm lang angemerkt. Unbedingt werden die beidseitigen Einzelteile mit solchen Einschnitten und auch mit der Auszeichnung der Rückseite versorgt.

### 1. Montagestufe

Die Klammern auseinandergebogen, trennen Sie die Blätter von der Broschüre ab. Teilen Sie die Blätter in der Faltelinie. Kleben Sie das Blatt mit dem Nummer 1 auf die Pappe von 1mm dick. Falls Sie den Leim auf der Wasserbasis wie zum Beispiel PWA benutzen, sorgen Sie besonders für die Vorbeugung der Deformierung der Blätter: der Leim wird nur auf die Pappe aufgetragen, das zusammengeklebte Paar Pappe-Papier wird sofort unter die Presse verwiesen und wird dort gehalten, bis die Empfindung der Feuchtigkeit völlig verschwindet. Aus den Einzelteilen 000a-b wird die Wasserlinie geklebt. Das Aufkleben wird durch den Stoßverband verwirklicht und die Fuge wird mit den Streifen des dünnen Papiers unterstützt. Danach werden die Spante 001-010 auf den Leim gesetzt. In ihre Öffnungen werden die senkrechten Flächen 011-012 eingesetzt und an die Wasserlinie in die Stellen des Kontakts angeklebt. Zwischen den Spanten 002 und 003 werden die Einzelteile 014 eingesetzt. Von oben auf die Stirnseiten der Spante wird das Deck 015 geklebt. Um die Längsaussteifung mehr zu machen, werden die Einzelteile 013 in die Öffnungen der Spante und der Wasserlinie eingesetzt, die zwei Varianten der Ausführung haben: v1 – für das Modell ohne den Unterwasserteil und v2 – für das mit dem Unterwasserteil. Im ersten Fall ist die Montage dieses Bestandteils vor der Montage des Decks möglich. Bei der Montage der Karkasse des Modells müssen alle Einzelteile mit dem leichten Kraftaufwand aneinander hineingehen, die Spante – senkrecht bleiben, und die Wasserlinie – eben, fest an die Fläche wie zum Beispiel einen Tisch anliegend, sein. Wenn die Qualität der Ausführung normal ist, braucht die Konstruktion minimum Leim für die Fixierung der Einzelteile.

### 2. Montagestufe (bei der Anfertigung des Modells ohne den Unterwasserteil - auslassen)

In die Öffnungen der Wasserlinie und der Längsverbände 013 wurden die Unterteile der Spante 021-029 eingesetzt und mit dem Leim fixiert. Dann folgt die Montage des Kiels 031-033 und der Bugstützen 034. Vor dem vollständigen Austrocknen des Leimes ist es wichtig, die Prüfung der Montage auszuführen. Die Linie des Kiels muss völlig direkt sein, die Spante – perpendicular zu der Wasserlinie, die quadratische Öffnungen von 2x2 mm in den Spanten 023-027 (sie werden nützlich späterhin, bei dem Ersetzen der Propellerwellen aus Papier auf die aus Holz oder Metall, sein) – strikt auf einer Linie sein.

### 3. Montagestufe (bei der Anfertigung des Modells ohne den Unterwasserteil - auslassen)

Schneiden Sie die Einzelteile der Verkleidung 041-049 aus, streichen Sie ihre Stirnseiten an und formen Sie sie aus, wie es nötig ist. Sie können auch die Stirnseiten der Spante anstreichen. Führen Sie die Montage der Verkleidung der Fuge nach, in der Reihenfolge der Numerierung von der Mittschiffslinie bis zu den Enden aus.

Die Seitenkiel (Einzelteile 050) haben im Schnitt keine ebene, sondern eine V-aussehende Form.

Die Schrauben und das Ruder, die die Arbeit mit dem Unterwasserteil abschließen, brauchen viel Sorgfalt und Genauigkeit beim Ausführen. Die Einzelteile 052b müssen im Schnitt linsenförmig sein. Die Vorderseite und die Rückseite der Ruderblätter kann man einfach miteinander zusammenkleben oder ihnen den Umfang, die ausgeschnittene Vorderseite gebogen, nach der Kontur an die flache Rückseite aufgeklebt und danach wieder nach der Kontur ausgeschnitten, angeben.

Auf dieser Stufe ist es auch wünschenswert, den Untersatz (Einzelteile 016-019 und 190) anzufertigen.

### 4. Montagestufe

Die Verkleidung des Überwasserteiles des Korps wird ähnlich zu der von dem Unterwasserteil ausgeführt – der Fuge nach, von der Mittschiffslinie zu den Enden nach der Numerierung. Die Oberseite des Einzelteiles 086 ist es besser, nach der Montage des Einzelteiles 087, aufzukleben (auf dem Bauschema werden sie nicht aufgeklebt dargestellt).

Die Einzelteile der Außenverkleidung sind in zwei Varianten gegeben – weiß (v1) und schwarz (v2). Tatsächlich sind drei Varianten der Ausführung des Modells möglich: auf den Bildern in verschiedenen Jahren des Dienstes des Schiffs kann man den schwarzen Bord bei der Segelausrüstung der Barkantine, den weißen Bord bei dergleichen Bemastung, und den weißen Bord bei der leichten und verkürzten Bemastung sehen.

### 5. Montagestufe

Die Montage der zahlreichen Einzelteile bietet keine grundsätzlichen Schwierigkeiten und ist deutlich aus dem graphischen Teil der Konstruktion zu verstehen.

Viele von den Deckeinzelteilen haben die Pappenbasis, die die qualitative Montage erleichtert. Die besondere Aufmerksamkeit muss man den mit dem Leinen angezogenen Umzäunungen der Brücken widmen – ihre Vorder- und Rückseiten unterscheiden sich auf 0,5 mm und genau mit diesem Unterschied müssen sie an die Stirnseiten der entsprechenden waagerechten Flächen geklebt werden. Auf dieser Stufe ist es auch wünschenswert, die Frage über die Anwendung der meisten Einzelteile mit dem „z“ Buchstaben nach der Nummer zu lösen. Die Frage über das Streichen der Deckbestandteile, die auf den Fotos kaum sichtbar sind, konnte man mit der unbedingten historischen Echtheit nicht lösen, darum wurden sie teilweise in Analogie zu den anderen Schiffen in zwei Varianten rekonstruiert: v1 – für den weißen Bord und v2 – für den schwarzen Bord.

Die weitere Arbeit über das Modell erfasst die Aufstellung und die Montage auf das Korps der relativ kleinen Einheiten und Einzelteile. Die Reihenfolge dieser Montage hat schon keine grundsätzliche Bedeutung.

### 6. Montagestufe

Die Anfertigung der Boote beginnt man mit der Montage des Längstreifens auf die Verkleidung (das Bild ist bei der Verkleidung des Boots innen!). Den Streifen entzwei abgebogen, beginnen Sie ihn von der Außenseite an den Bord des Boots von dem Bug zu dem Heck zu kleben. Wenn Sie den Schnitt erreichen, biegen Sie die Verkleidung so, dass der Schnitt verschwindet, und den Streifen weiteraufklebend, fixieren Sie diese Position. Die Schwierigkeit besteht darin, dass man dieselbe Operation für den anderen Bord und für das andere Boot ausführen und dieselbe Biegung der Fläche versorgen muss. Die weitere Reihenfolge der Montage der Boote ist auf dem Bild dargestellt und wird keinen Schwierigkeiten verursachen.

Der auf dem Bild dargestellte Kutter sieht dunkler als der Bord und die andere Boote aus. Möglicherweise wurde er in der „Kampffarbe“ ebenso wie die meisten Schiffe des Pazifikgeschwaders gestrichen. Deshalb wird der Kutter in dem Satz der Einzelteile in zwei Varianten dargestellt: weiß und olivgrün. Bei dem Auftragen der Farbe für das Durchfärben der Stirnseiten des Papiers empfehlen wir das gleiche Rezept gebrauchen, das man in 1904 beim Streichen des Schiffsprototyps benutzte: das Gemisch der Ocker- und der schwarzen Farben.

### 7. Montagestufe

Die Montage der zahlreichen Einzelteile bietet keine grundsätzlichen Schwierigkeiten und ist deutlich aus dem graphischen Teil der Konstruktion zu verstehen.

Die einzelnen Bestandteile der Bemastung werden auf den Papierröhren, die man in die zusammengelegenen Einzelteile einsetzt, aneinandergesetzt. Die Segel (zusammen mit den entsprechenden Bestandteilen der Bemastung) ist es besser, in der Position des konkreten, gemeinsamen Windes zu montieren. Der rechte oder der linke Hals wird dabei unter Anrechnung der vermutlichen Lage des Modells bezüglich des Betrachters ausgewählt. Die Takelage ist die letzte Stufe der Montage des Modells. Es ist besser, die Stage und die Wanten jedes Mastes gleichzeitig anzuziehen, um die Schiefstellung zu vermeiden.

Wir wünschen Ihnen eine erfolgreiche Montage und das Vergnügen vom erreichten Ergebnis!

Verfasser und Hersteller des Modells: Kustov Aleksander Olegowitsch

## ASSEMBLY INSTRUCTION FOR THE MODEL-COPY OF THE GUNBOAT «KOREYETS»

The main concept of this model is the opportunity of making of maximum units only of paper. The exception is the rigging and the guard railing, which should be made of threads.

The model can be performed either with the underwater part or up to the waterline. Both variants have their advantages. The performing of the underwater part requires special accuracy and technical skills, in this case here one can demonstrate all the possibilities of paper as modeling material. The performance of the model without the underwater part, up to the waterline, makes the process of the assembly much easier. Besides, the ship appears before us the way we could see it in reality above water.

### Conventional designations

The numbers of the details are always framed right-angled. The number without a frame designates the area, on which the detail with the given number should be glued. In the details of the set, joined with the help of the cuts, the designation of the detail to be inserted is near the cut.

Some units, which are assembled of several details, have the single digital number and the details proper are differentiated through the Latin letter following the figures.

The details with the letter "z" supplementing the digital symbol are not obligatory for the use. These units, duplicating the parts of the other details, can be applied for the rising of the relief of the flat surfaces (the doors standing out or opened etc.).

The designation "v1", "v2" in the lower index informs about the possibility of performing of the detail in different variants. The variant 1 is simpler in performance, the variant 2 is oriented at the experienced modelers.

The letters "R" and "L" in the upper index supplementing the digital symbol, designate the belonging of the detail correspondingly to the right (R) or left (L) side. Such details always have the pair.

The letter "W" designates the area which should be cut out of the detail without breaking of its outer contour. As a rule, it is better to make it first of all, before the separation of the detail from the sheet.

The asterisk (\*) supplementing the digital symbol designates, that the detail have no accurate proportions and after the assembly the rests should be cut off in the place.

It is always advisable to cut slightly any fold of the detail beforehand. In the areas where it is necessary to perform with special accuracy, there are marked little lines of 1mm long. The double-sided details are obligatory supplied with such kind of marks as well as with the outlining of the back side.

### The 1<sup>st</sup> assembly stage

After the staples are unbent, take the brochure to sheets. Divide the sheets in the fold line.

Glue on the cardboard of 1 mm thick the sheet with the number 1. If you use the glue on water base such as the PVA adhesive, pay special attention to the prevention of the sheet deformation: the glue should be applied only on the cardboard, the pasted pair cardboard-paper should be immediately put under press and should be kept there up to the complete disappearance of moistness.

Paste the waterline of the details 000a-b. Carry out the pasting butt-to-butt, supporting the junction with the strips of thin paper. After that the ribs 001-010 should be set on glue. In their cuts the vertical strips 011-012 should be inserted and glued to the waterline in the points of contact.

Between the ribs 002 and 003 put the details 014.

From above on the butt-ends of the ribs the deck 015 should be glued. To provide the more longitudinal rigidity, insert there into the cuts of the ribs and waterline the details 013, which can have 2 variants of performing, v1 - for the model without the underwater part and v2 - with the underwater part. In the first case it is possible to install the mentioned unit before the assembly of the deck.

During the assembly of the carcass all the details should go into one another with a slight effort, the ribs should remain in the vertical position, and the waterline should be flat, fitting closely the surface, for example a table. If the mounting is carried out in a proper way, the construction requires minimum glue for the fixing of the details.

### The 2<sup>nd</sup> assembly stage (in case of making of the model without the underwater part - to be omitted)

In the cuts of the waterline and longitudinal brace 013 the lower parts of the ribs 021-029 should be inserted and fixed with the glue. Then the installation of the keel 031-033 and the bow supports 034 should be performed.

Before the glue dries out completely, it is important to carry out the check of the assembly. The keel line should be absolutely straight, the ribs - perpendicular to the waterline, the square openings 2x2 mm in the ribs 023-027 (they will be used later, during the substitution of the propeller shafts made of paper for those made of wood or metal) - placed strictly on the same line.

### The 3<sup>rd</sup> assembly stage (in case of making of the model without the underwater part - to be omitted)

Cut out the details of the sheathing 041-049, paint their ends and give them the necessary form. One can also paint the ends of the ribs. Carry out the assembly of the sheathing butt-to-butt following the numbering from the midship to the ends.

The side keels (details 050) have in the section view not the flat but a V-shaped form.

The screws and the rudder, completing the work with the underwater part, require considerable accuracy and careful carrying out. The details 052b should have in the section view the lenticular shape. The front and the back sides of the rowing blades one can just paste together or give them the volume by bending of the front side cut out, pasting on the contour to the flat back side and then cutting on the contour again.

On this stage it is also advisable to make the stand (details 016-019 and 190).

### The 4<sup>th</sup> assembly stage

The sheathing of the above-water part of the carriage should be carried out similar to the one of the underwater part - butt-to-butt from the midship to the ends following the numbering. The upper parts of the detail 086 it is more comfortable to glue after the assembly of the detail 087 (in the assembly instruction they are represented not glued).

The details of the outer sheath are performed in two variants - the white one (v1) and the black one (v2). In fact, three variants of the performance of the model are possible: on the photographs in different years of the service of the ship one can notice the black board with the sailing rig of the barkentine, the white board with the spars of the same kind and the white board with the lighted and shortened spars.

### The 5<sup>th</sup> assembly stage

The mounting of the numerous details is not essentially complicated and can be seen on the graphical part of the instruction.

Many of the deck units have the cardboard basis that makes the quality assembly easier.

Special attention should be paid to the bridge guards covered with the tarpaulin - their front and back sides differ for 0.5 mm, and exactly with this difference they should be glued to the ends of the corresponding horizontal surfaces.

On this stage it is also recommended to solve the question about the use of the most of the details with the letter "z" following the number.

The question about the painting of the deck units, which can be unclearly seen on the photographs, was not solved with the absolute historical accuracy, that is why they were partially reconstructed in analogy with the other ships in two variants: v1 for the white board and v2 - for the black one.

The further work with the model consists in the assembling and mounting on the carriage of the comparatively small units and details. The order of this assembly is not essentially important now.

### The 6<sup>th</sup> assembly stage

The making of the boats starts with the mounting of the longitudinal strip on the sheathing (the image is inside the sheathing of the boat). After bending the strip in half, start to glue it from outside on the side of the boat from the bow to the stern. On reaching the cut, bend the sheathing so that the cut disappears and, continuing with the pasting of the strip, fix this position. The complication consists in the carrying out of the same operation for the other side and for the other boat and in creating of the same curvature of the surface. The further process of assembly of the boats is represented on the picture and will not cause any complications.

The launch represented on the picture looks much darker than the board and the other boats. He was possibly painted in "battle" color, similarly to the majority of the ships of the Pacific Squadron. That is why the launch is represented in the set of details in two variants - white and olive-green.

On the laying of the paint for the dying of the paper ends of the "battle" color it is recommended to use the same recipe that was used in 1904 under the dying of the ship-prototype: the mixture of ochre and black color.

### The 7<sup>th</sup> assembly stage

The mounting of the numerous details is not essentially complicated and can be seen on the graphical part of the instruction.

The separate units of the spars should be joined on the paper tubes, inserted inside the units being joined.

It is advisable to install the sails (together with the corresponding parts of the spars) in the position of the certain, the common wind. The starboard tack or the port tack should be chosen considering the potential disposition of the model with regard to the viewer.

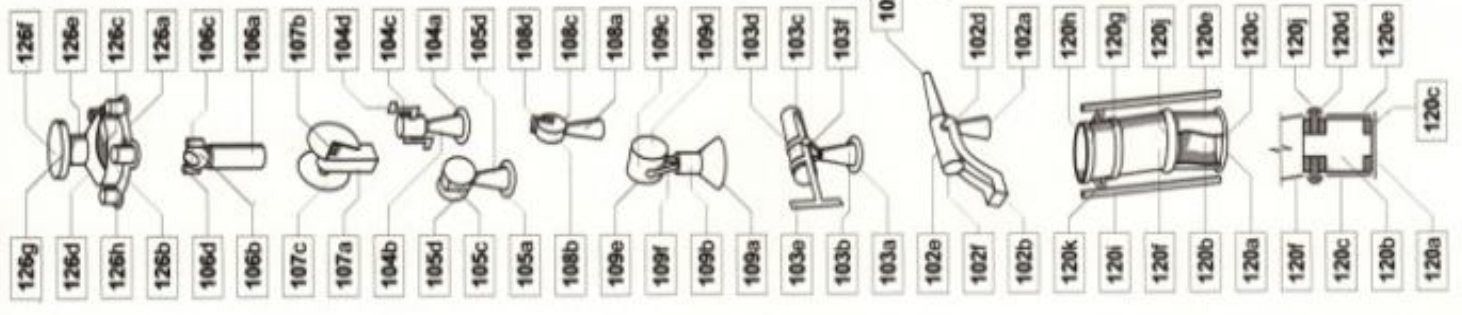
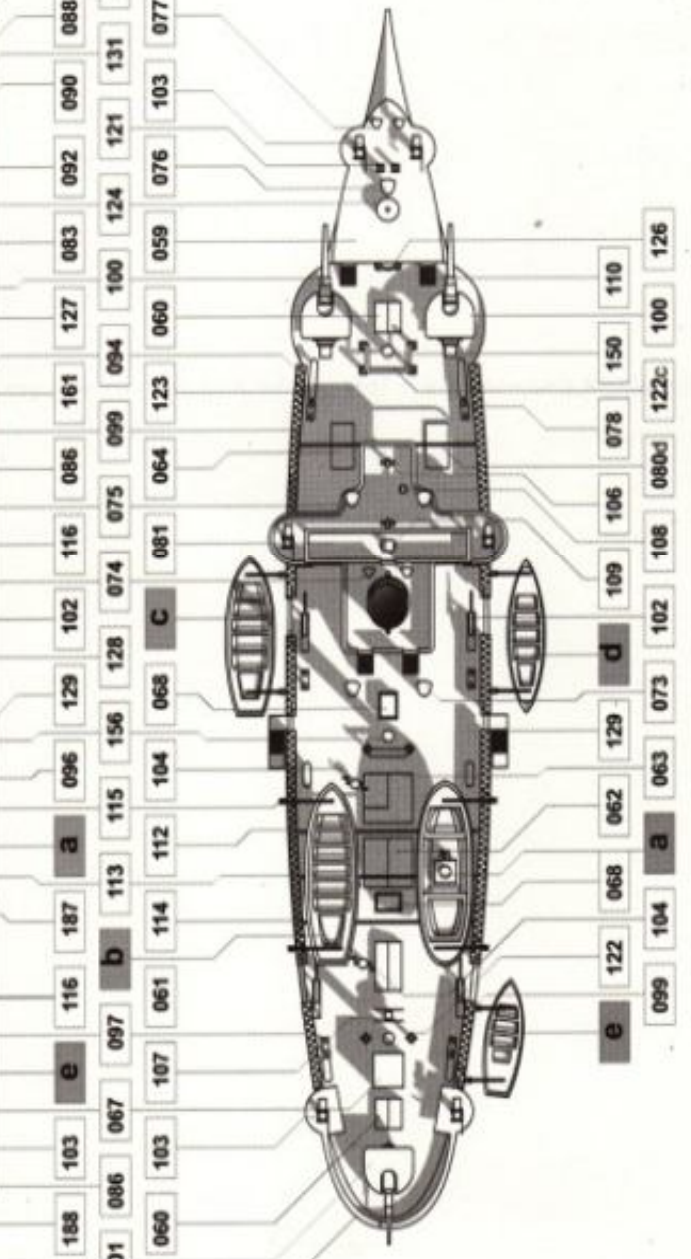
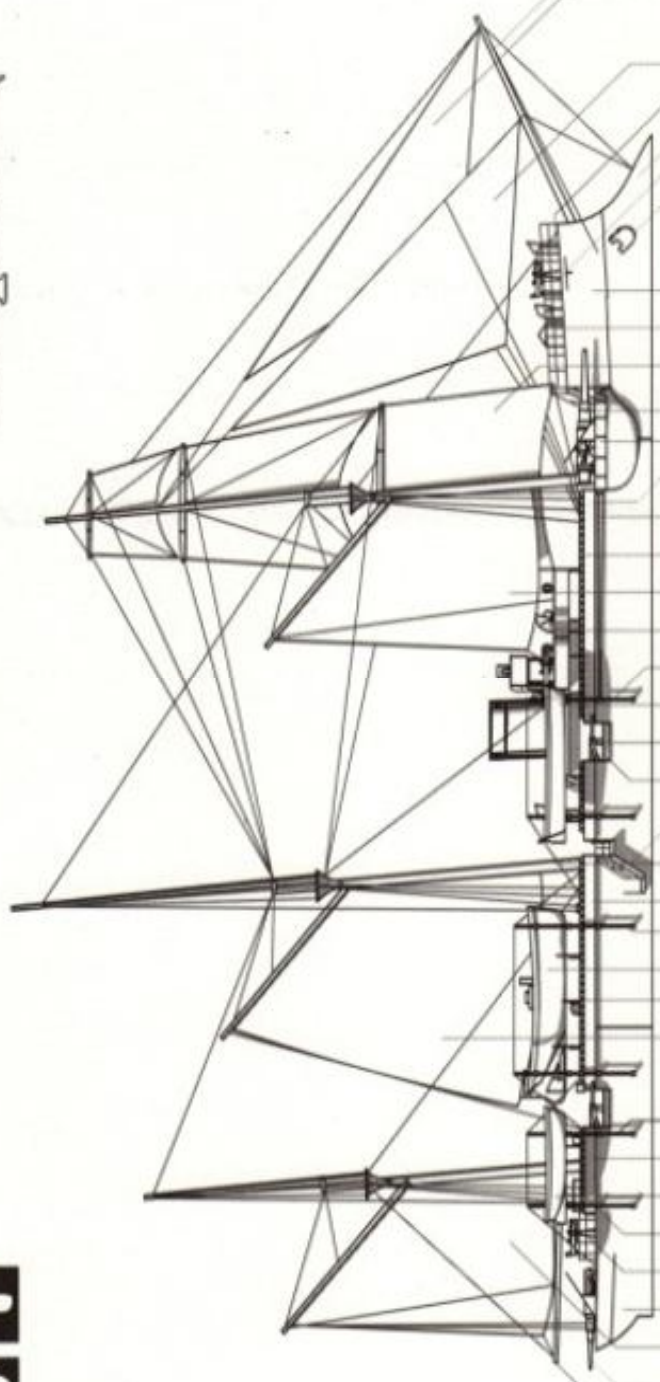
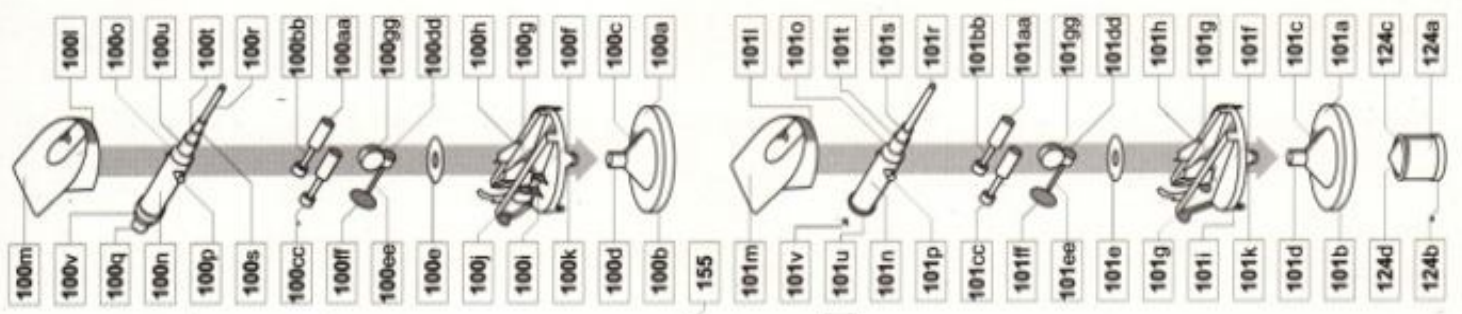
The rigging is the last assembly stage. It is better to strain the stays and the shrouds of each mast simultaneously in order to avoid its skew.

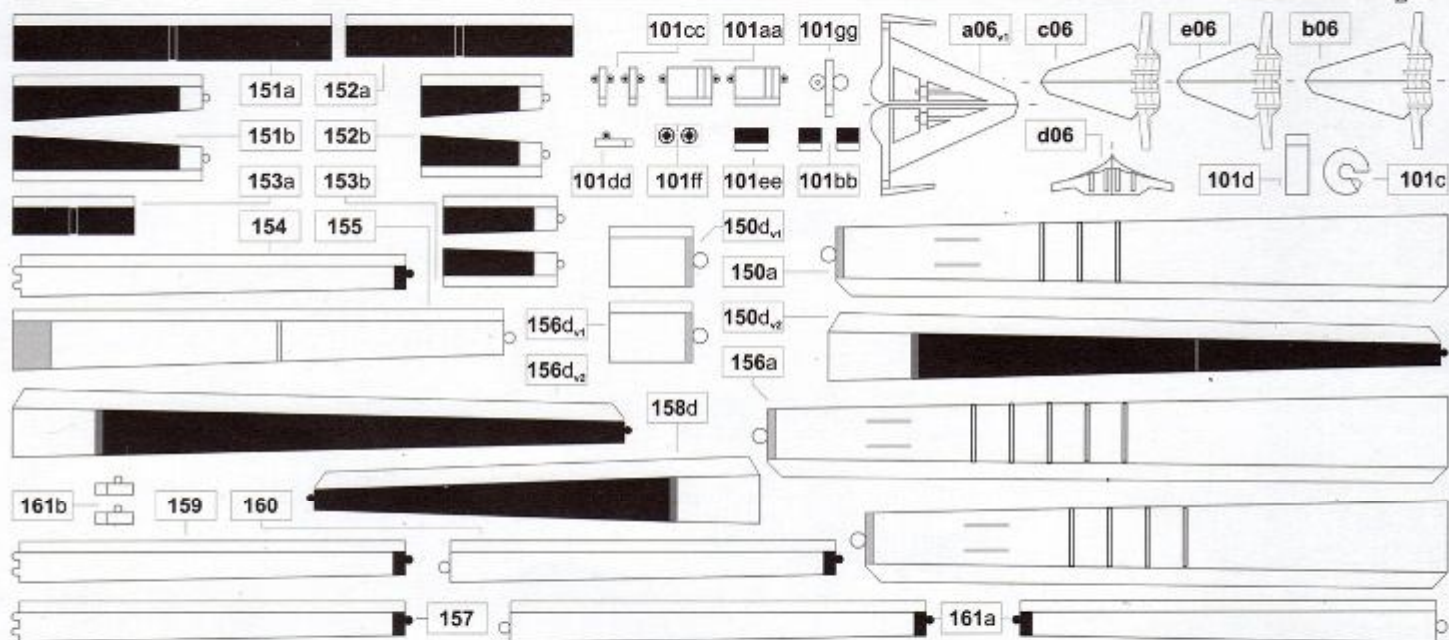
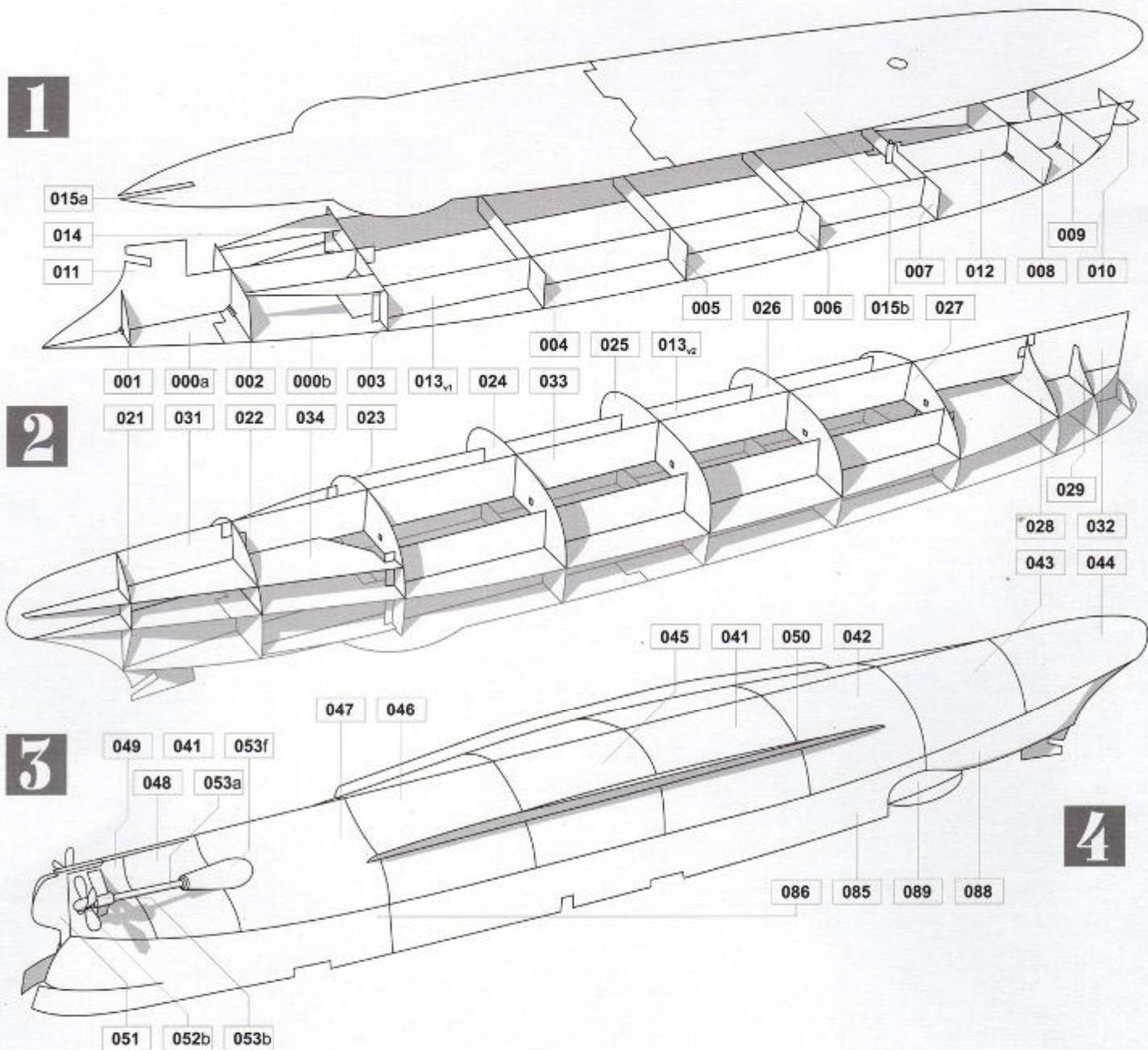
Wishing you a successful assembling and pleasure from the gained results!

The originator and design engineer of the model: Kustov Aleksander Olegovich

# КАПИТАНСКАЯ ЛОДКА "КОРЕЕЦ"

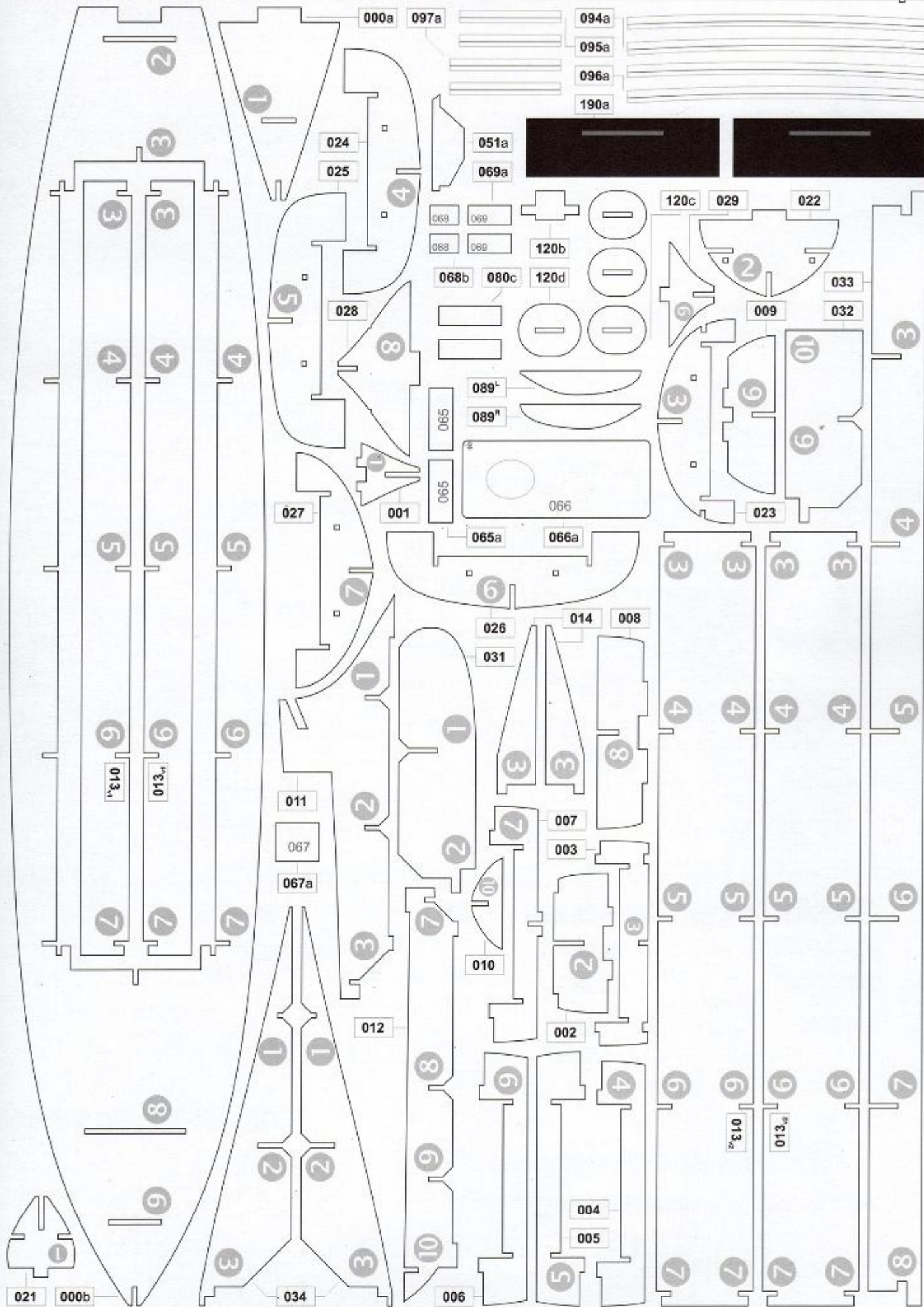
**57**

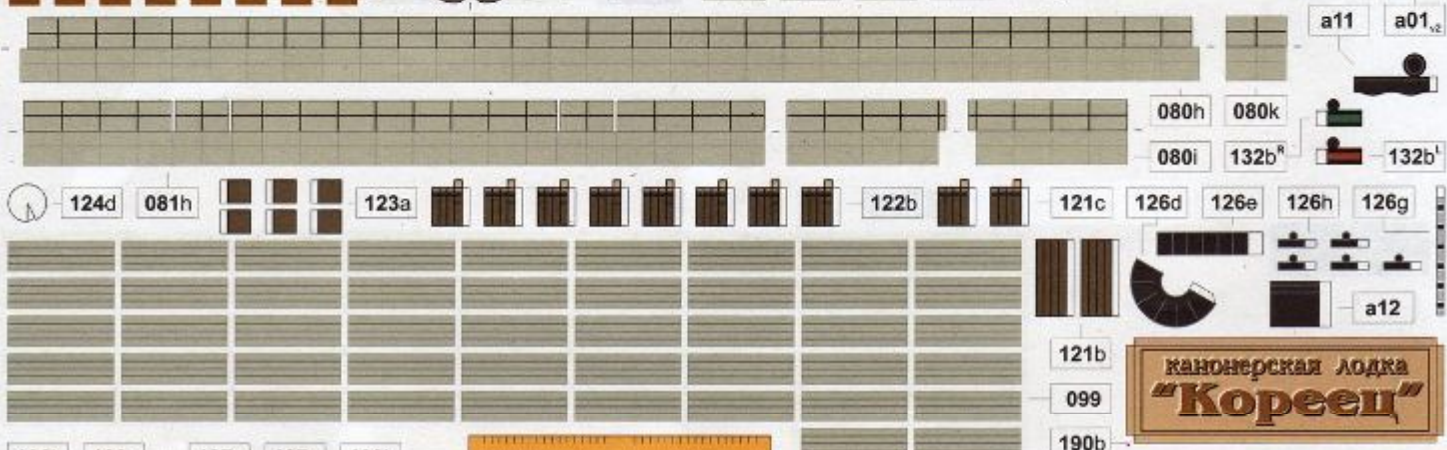
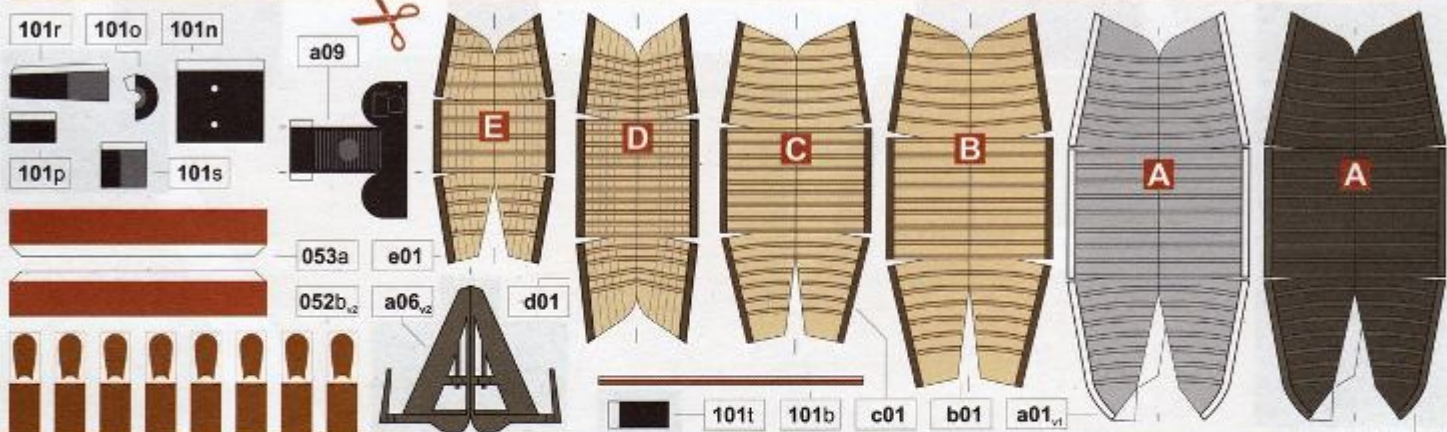
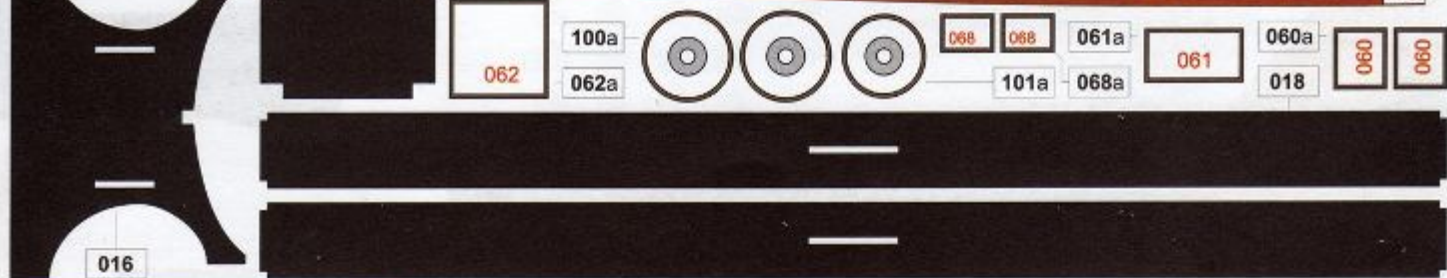
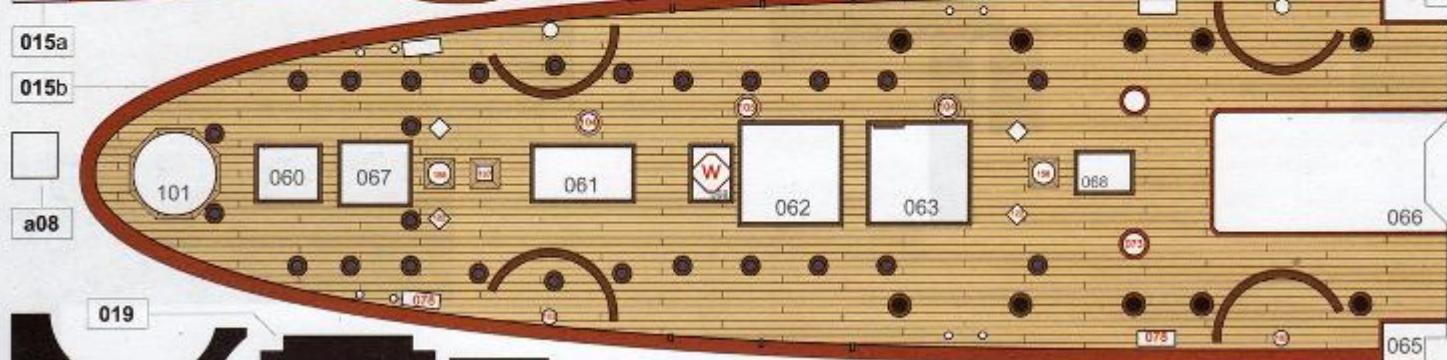
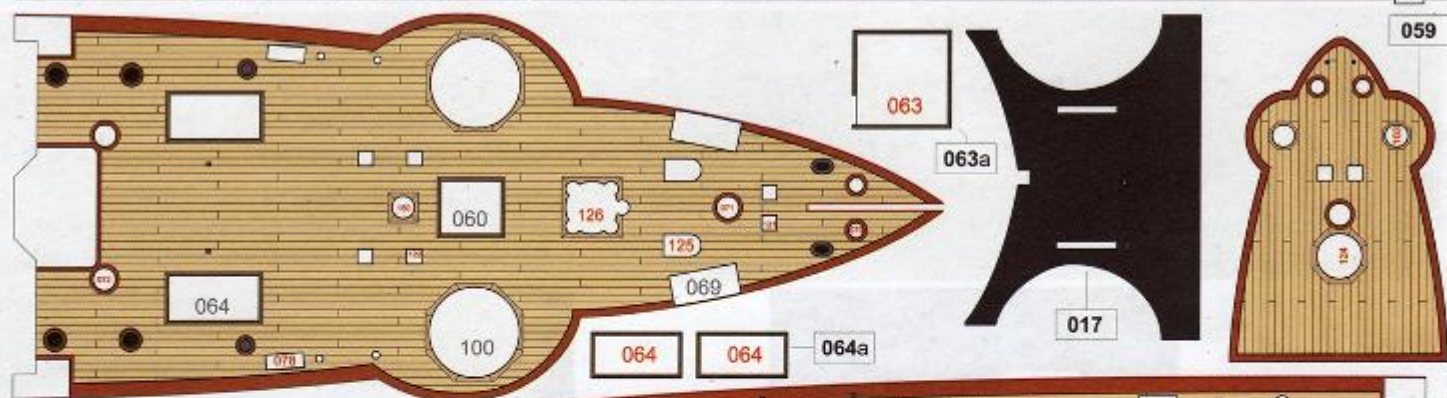


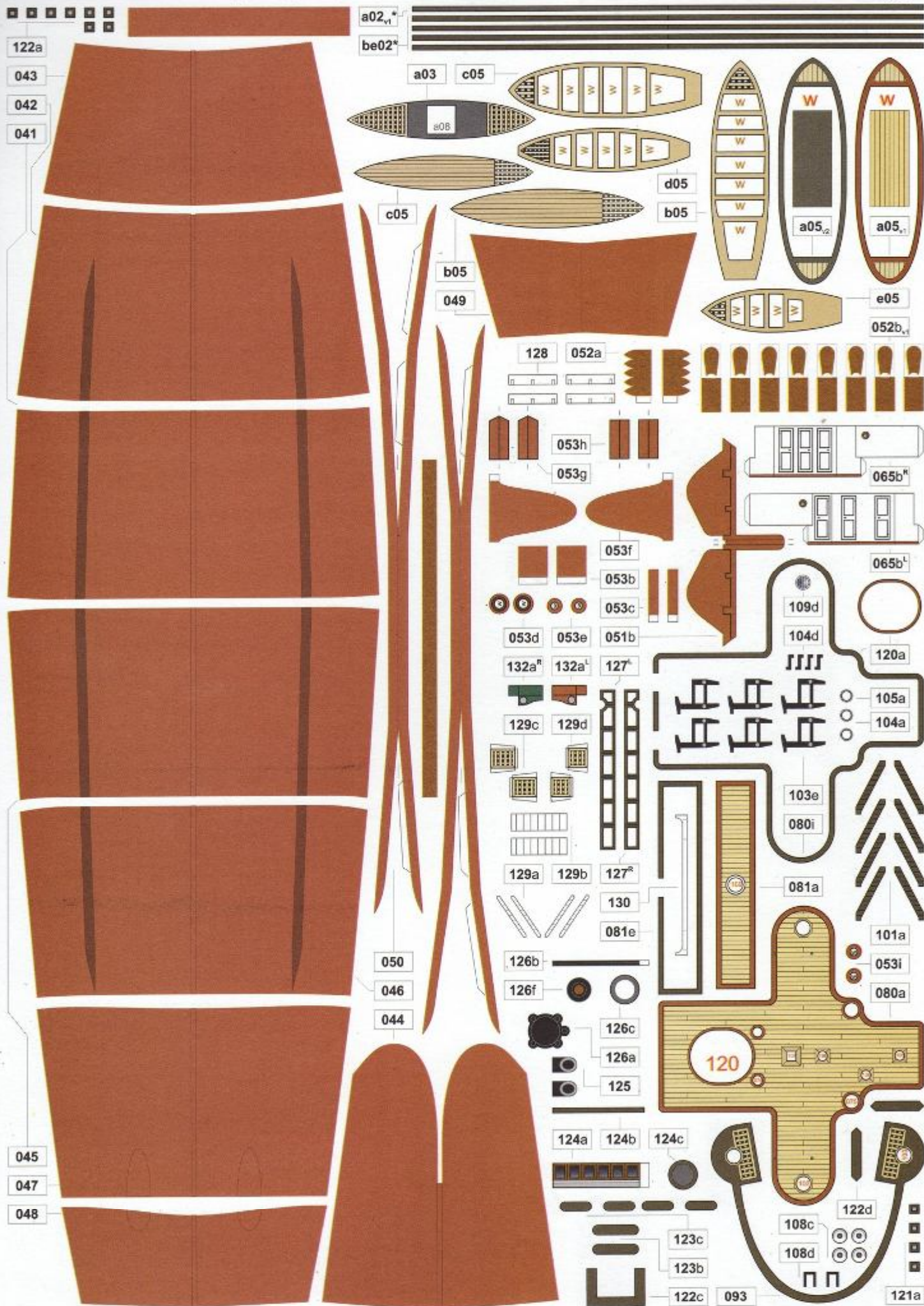


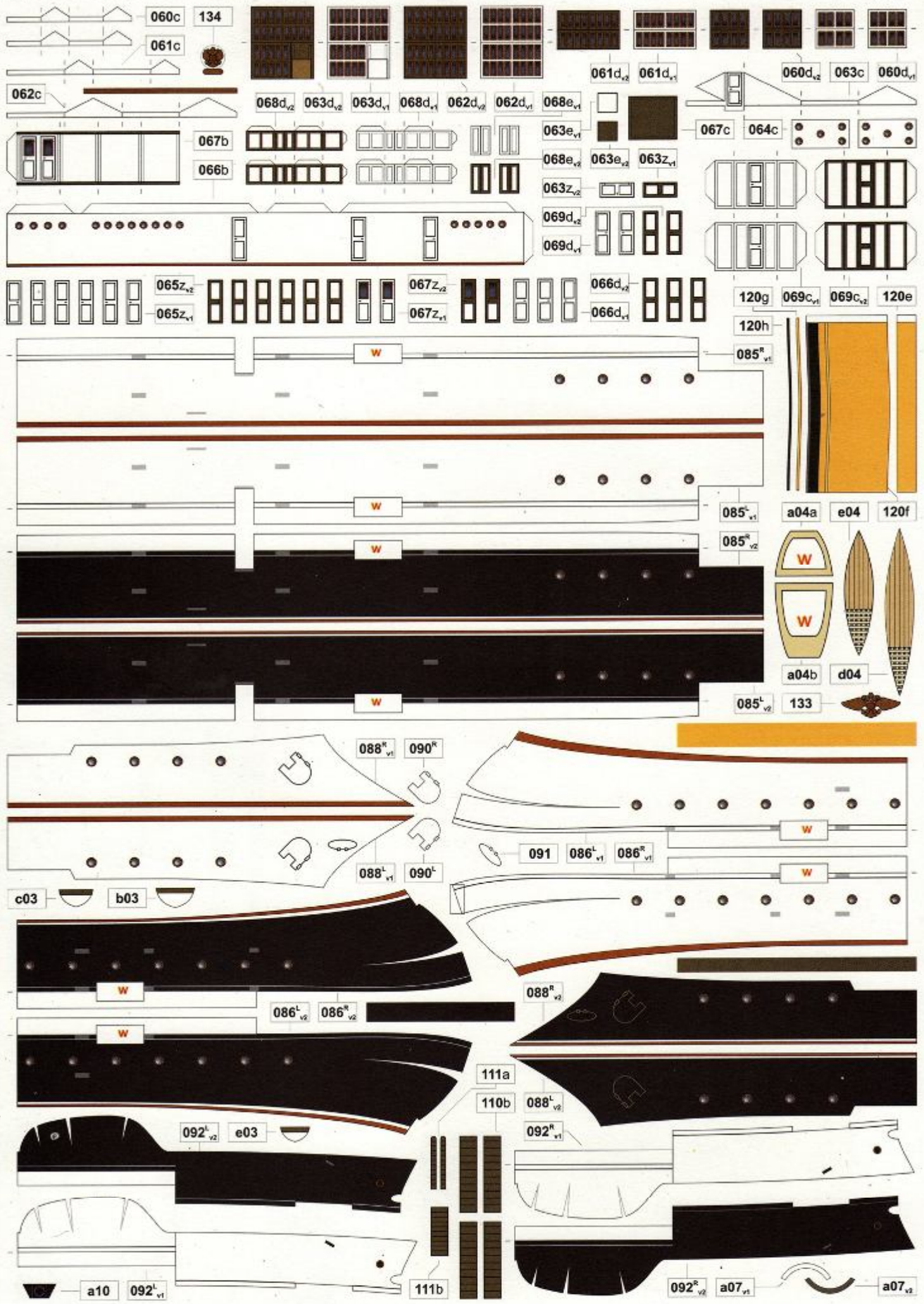


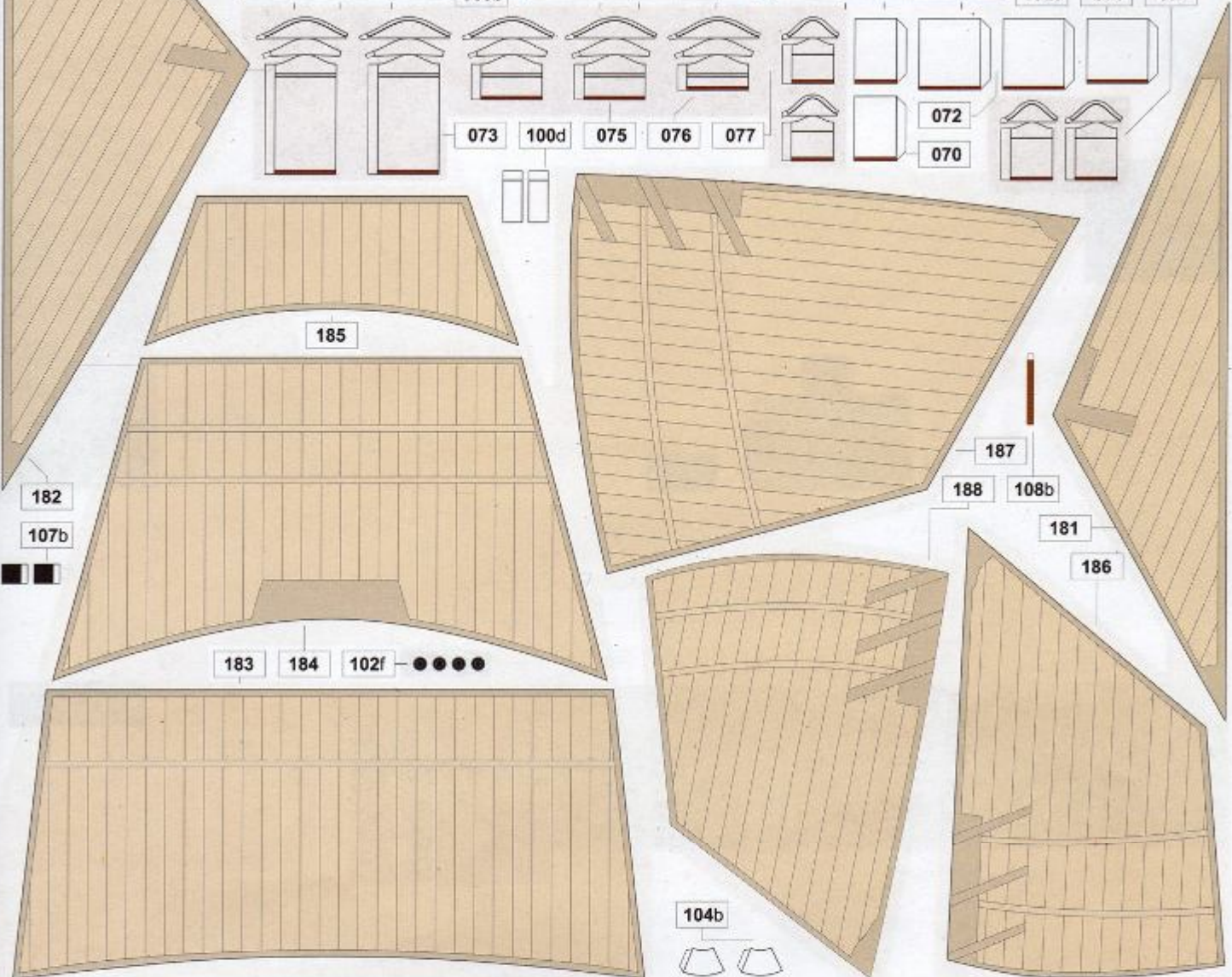
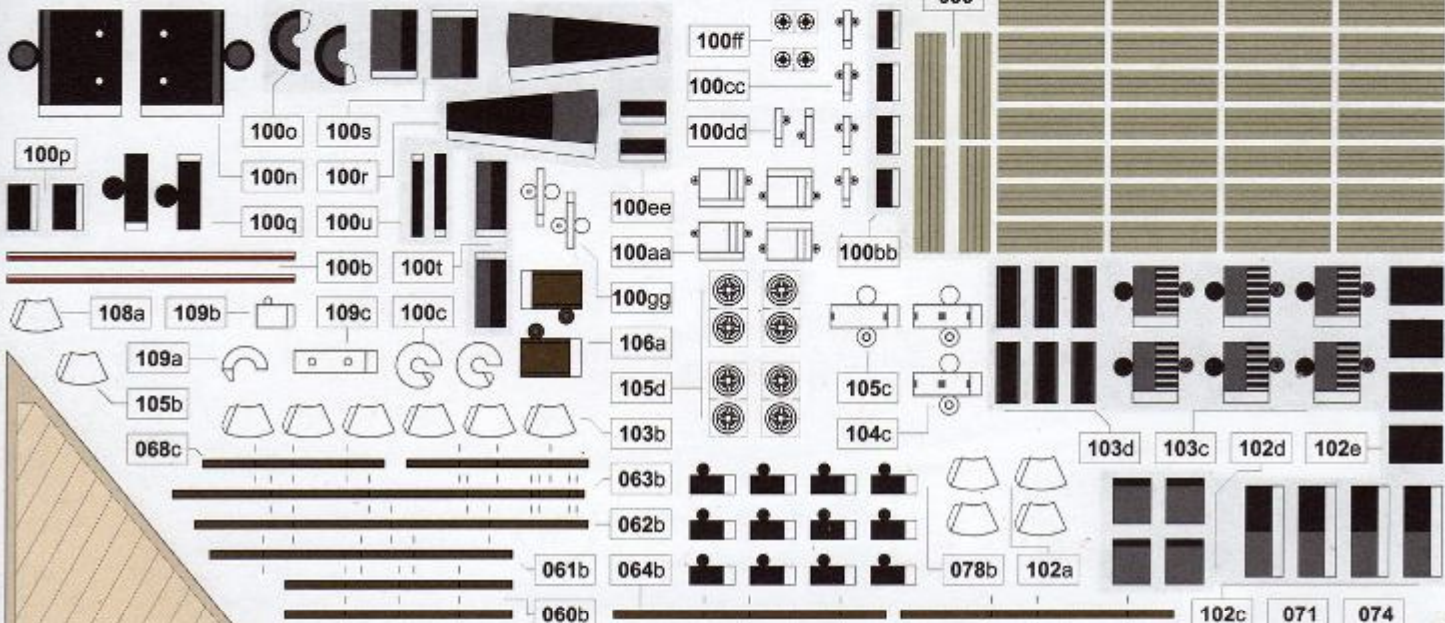
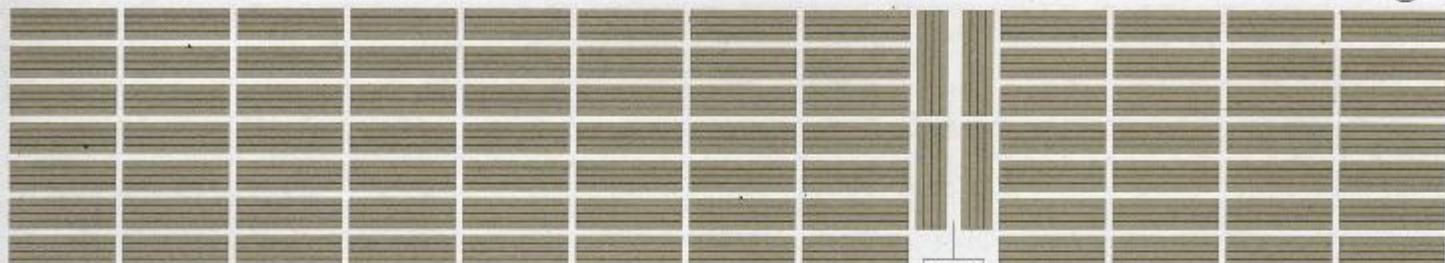
# Канонерская лодка „Кореец“

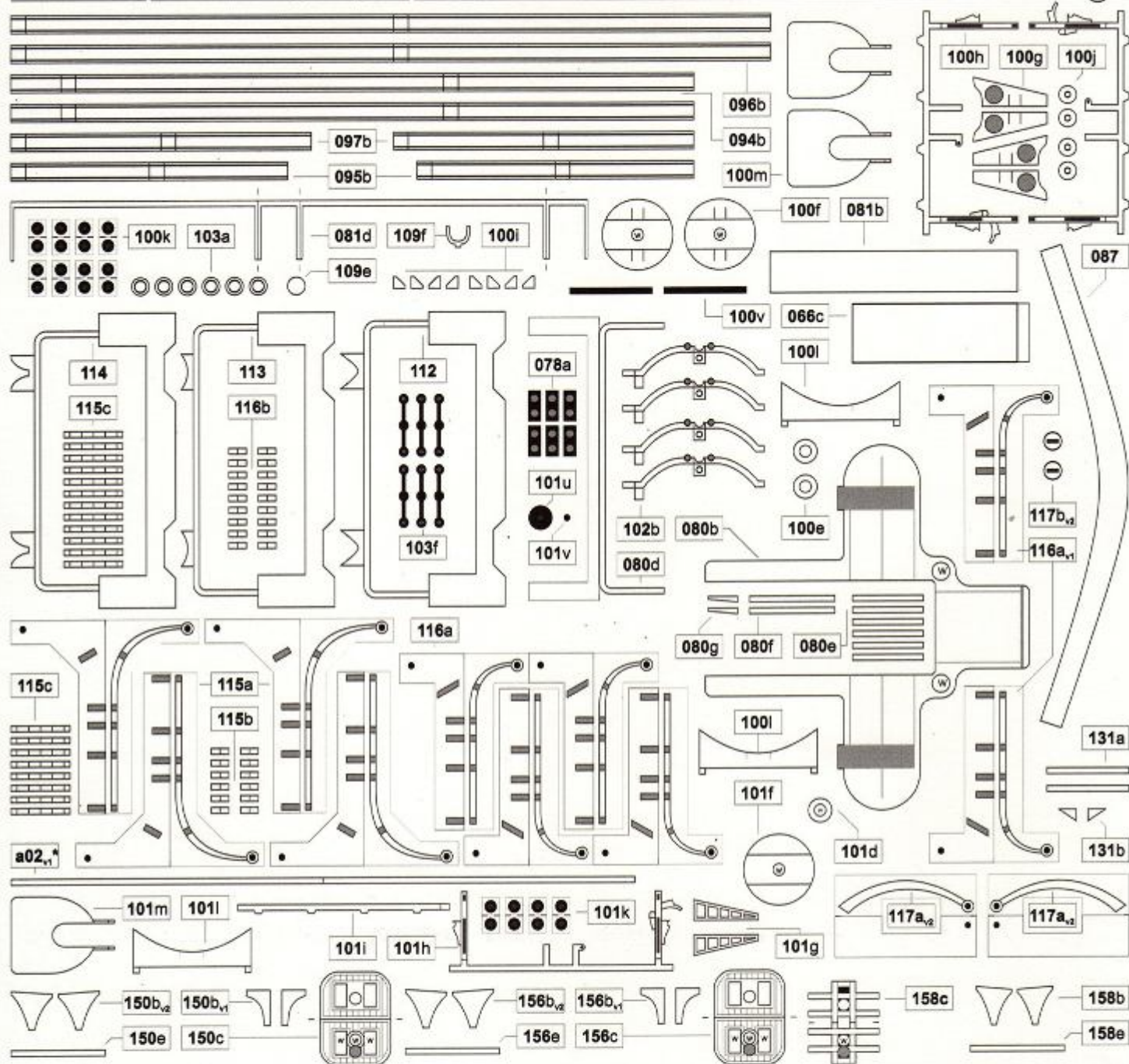












6

