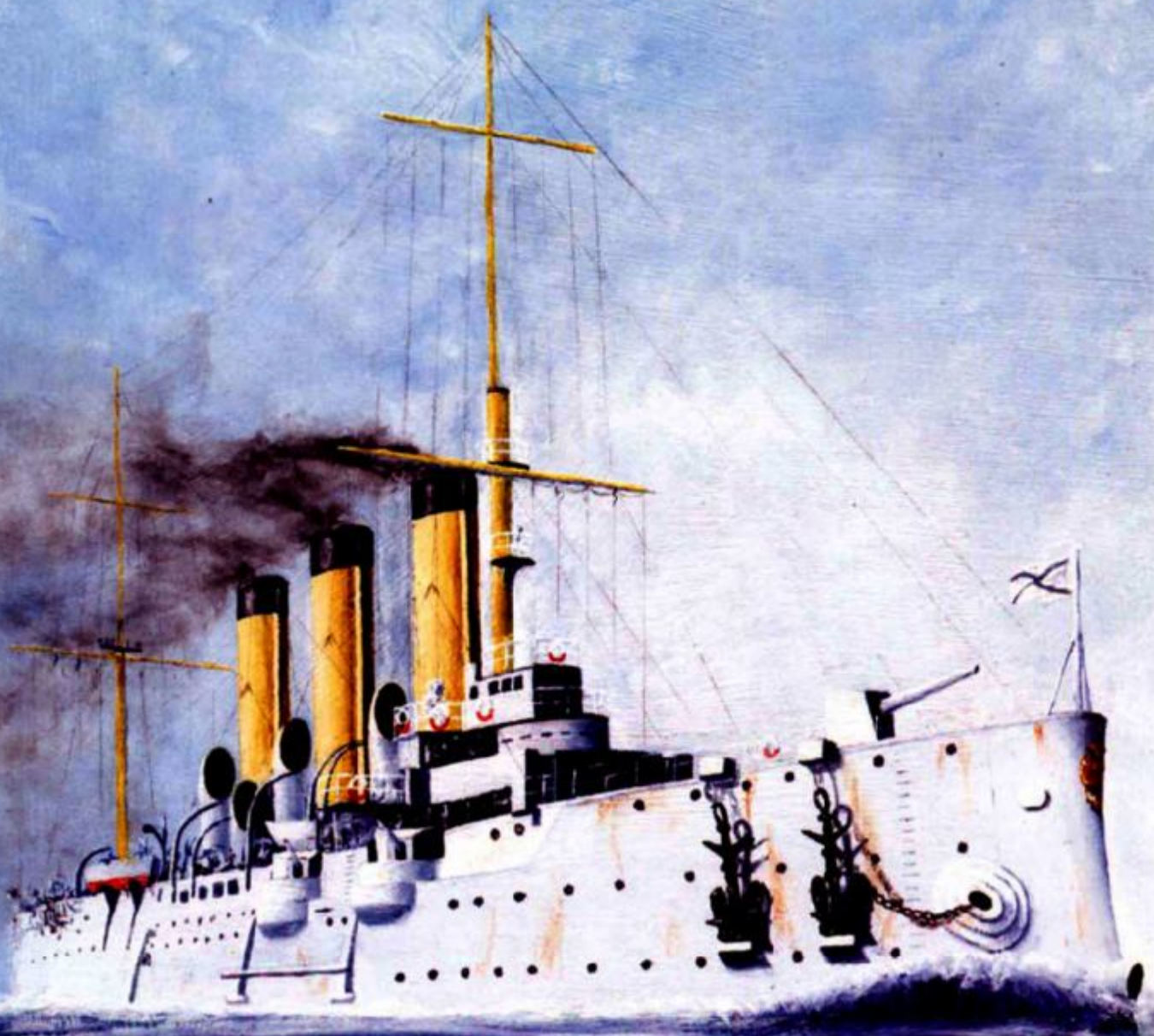


Model kartonowy

ROSYJSKI KRAZOWNIK

AURORA



Skala 1:200

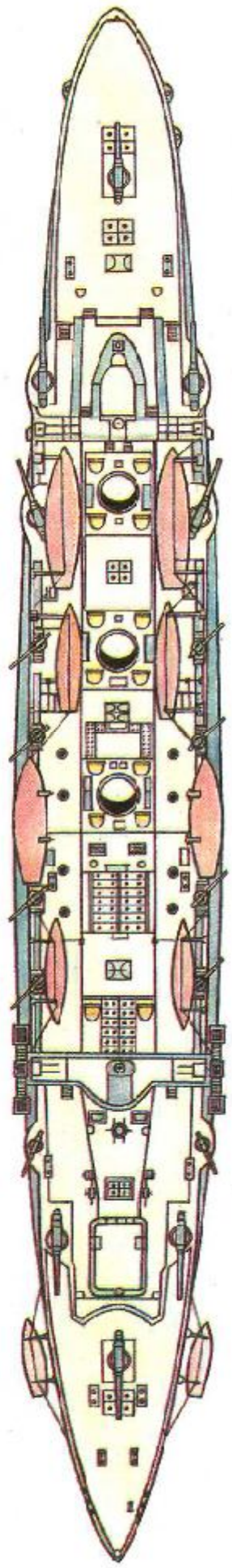
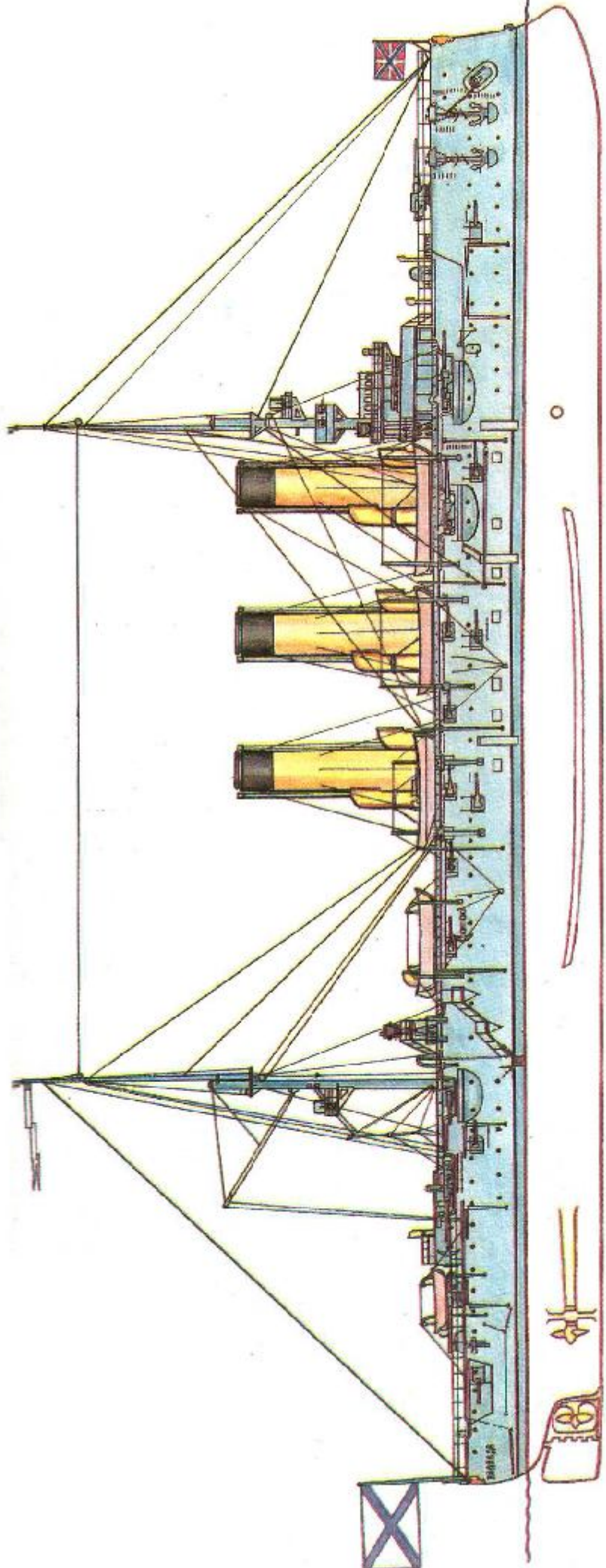
STOPIEŃ TRUDNOŚCI

1 2 3

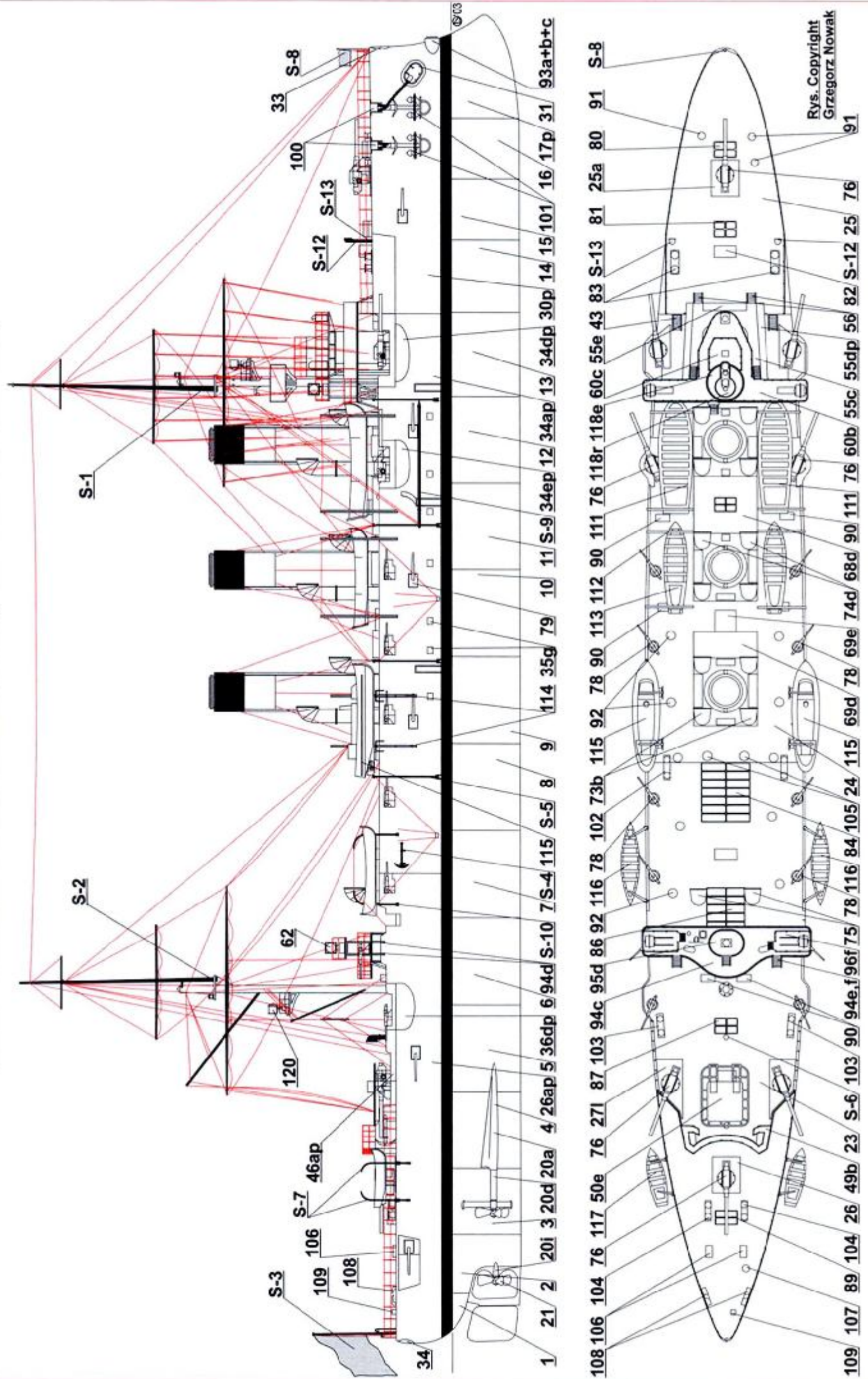


Model Kartonowy

Nr 5/2003 (018) ISSN 1731-0407



PLAN GENERALNY MODELU KRAŻOWNIKA "AURORA"



HISTORIA

Rosyjski krążownik, klasyfikowany jako krążownik pancerno-pokładowy jest po dziś dzień najbardziej znanym okrętem wojennym pod rosyjskiej bandery. Zaprojektowany pod koniec XIX wieku z uwagi na długi cykl budowy w chwili wprowadzenia do służby nie był już jednostką najnowocześniejszą, ale jak pokazała najbliższa przyszłość był okrętem solidnym, wytrzymałym i zupełnie niesłusznie niedocenianym w łonie oficerów carskiej jeszcze floty.

Geneza budowy krążownika sięga roku 1895, kiedy w carskiej Rosji opracowano kompleksowy program rozbudowy bałtyckiej floty wojennej. Poza krążownikami Oleg i Swietłana zamówiono trzy siostrzane jednostki, których nazwy pochodziły od mitologicznych bogiń „Diana”, „Pallada” i „Aurora”. Z czterech wariantów zatwierdzono projekt krążownika o wyporności 6630 ton std, o mocy maszyn 13 500 KM i prędkości max. 20 w. Projektowane uzbrojenie to 10 dział 152 mm oraz 20 dział 75 mm. Stocznia Galernej Ostrow na Wielkiej Newie otrzymała zlecenie na budowę „Diany” i „Pallady”, natomiast budową „Aurory” miała zająć się Nowa Stocznia Admiralicji w Petersburgu.

Budowę „Aurory”, czyli bogini jutrzeńki (według mitologii rzymskiej) rozpoczęto 20 września 1896 roku. Poprzednio nazwę „Aurora” nosiła fregata biorąca między innymi udział w wojnie krymskiej. Wodowanie kadłuba odbyło się 24 maja 1900 roku (niemal po czterech latach od chwili położenia stępki) a po ukończeniu wyposażania okręt przekazano do służby 29 lipca 1903 roku. Okręt na próbach osiągnął prędkość max. 19,2 węzła. Podczas kilku rejsów próbnych wykryto szereg mankamentów konstrukcji, okręt między innymi miał tendencje do głębokiego zanurzenia dziobu w fale.

Niebawem została sformowana II Eskadra Oceanu Spokojnego, która pod dowództwem adm. Rożestwieńskiego wyruszyła jesienią 1904 roku z Lipawy w długą, jak się okazało drogę na odsiecz obrońcom twierdzy Port Artur na Dalekim Wschodzie, obleganej przez Japonię. „Aurora” znajdowała się pod dowództwem kapitana I rangi E.R. Jegoriewa i wchodziła w skład dywizjonu krążowników dowodzonego przez kontradm. Encuista.

Po tygodniu podróży w rejonie Dogger Bank okręty rosyjskie ostrzelały brytyjskie trawlerzy rybne, biorąc je za japońskie torpedowce. W powstałym zamieszaniu „Aurora” otrzymała pięć trafień pociskami własnych okrętów!

Trasa II Eskadry prowadziła wokół Afryki, poprzez Ocean Indyjski i trwała z licznymi postojami wiele miesięcy. Już podczas postoju na Madagaskarze zaingi okrętów dowiedziały się o upadku twierdzy Port Artur. Niebawem w Rosji sformowano pociąg III Eskadry pod dow. adm. Niebogotowa, która po połączeniu się z II Eskadrą wyruszyła do bitwy znaną jako Bitwa pod Cuszima, do której doszło dnia 27 maja 1905 roku. W starciu z doskonale przygotowanymi okrętami japońskimi, którymi dowodził na flagowym pancerniku „Mikasa” adm. Togo, Rosyjska Eskadra poniosła druzgocącą klęskę.

„Aurora” wraz z pozostałymi krążownikami dywizjonu miała za zadanie osłonę w czasie bitwy podążających wraz z Eskadrą transportowców. Okręt otrzymał wiele trafień w czasie bitwy. W ciągu dnia doszło do starcia z japońskimi krążownikami, natomiast w nocy zespół rosyjski atakowały japońskie torpedowce. Bilans bitwy pod Cuszimą to 15 zabitych na „Aurorze”, łącznie z dowódcą okrętu. Rannych było 84 marynarzy. Po bitwie, kiedy okrętem dowodził zastępca dowódcy Niebolsin, zdecydowano o skierowaniu krążownika do Manili na Filipinach. Tam okręt znajdował się do końca 1905 roku.

Pod koniec 1905 roku, po zakończeniu wojny rosyjsko-japońskiej, okręty carskiej floty mogły wracać na Bałtyk. W dniu 4 marca 1906 roku „Aurora” zawięła do Lipawy. Niebawem okręt został skierowany do remontu (1906-1908), w czasie którego zmieniono nieco uzbrojenie i wyposażenie krążownika. Po zakończeniu remontu „Aurora” weszła w skład zespołu okrętów szkolnych Floty Bałtyckiej. W tym charakterze okręt służył aż do chwili wybuchu I wojny światowej. „Aurora” odbywała rejsy na wodach Morza Śródziemnego, Atlantyku, Morza Północnego, a nawet Oceanu Indyjskiego, odwiedziła dziesiątki zagranicznych portów, zawięła nawet do portów na Jawie i Sumatrze.

Po wybuchu I wojny światowej „Aurora” weszła w skład 2 brygady krążowników floty bałtyckiej. Wykonywała patrolę na wodach Zatoki Fińskiej i dozorę przed własnymi bazami w poszukiwaniu niemieckich jednostek oraz zabezpieczenia stawiania min. W czasie wojny zdjęto z krążownika wszystkie działa 75 mm, pozostawiono 14 dział 152 mm.

Latem 1915 roku w Piotrogradzie zaczęła się fala masowych rozruchów. Zjawisko to przybierało na sile przekształcając się w ruch rewolucyjny. Partia bolszewicka wkładała wiele wysiłku w szerzenie swych idei komunistycznych wśród żołnierzy armii i marynarzy floty.

W 1916 roku „Aurora” brała udział w ochronie Zatoki Ryskiej. Pod koniec 1916 roku okręt skierowano do remontu kapitalnego do Piotrogradu. Marynarze brali aktywny udział w strajkach i wiecach. W październiku 1917 roku komitet rewolucyjny na „Aurorze” otrzymał polecenie, by w dniu 7 listopada okręt podszedł w okolice Mostu Mikołajewskiego. Pomimo obaw o utknięcie okrętu na mieliznie, udało się krążownikowi zakotwiczyć 7 listopada około godz. 3:30 przy Moście Mikołajewskim. Rankiem tego dnia wojska bolszewickie zajęły dworce, mosty, elektrownie, bank narodowy i co ważniejsze instytucje, w czym aktywny udział brali marynarze z „Aurory”. Wieczorem około godz. 21:40 załoga odebrała umówiony sygnał z wieży Twierdzy Piotrowawłowskiej, po czym artylerzysta Jewdokim Ogniew oddał strzał z dziobowego działka 152 mm ślepyim nabojem, co stało się sygnałem do szturmu bolszewików na Pałac Zimowy.

Po dokończeniu remontu, w dniu 11 grudnia 1917 roku „Aurora” przeszła do głównej bazy floty bałtyckiej Helsingforsu (dziś Helsinki). Po krótkim pobycie w porcie w pierwszych dniach 1918 roku krążownik wrócił do Piotrogradu i przycumował do Nabrzeża Angielskiego. W sierpniu 1918 roku „Aurora”, jak i wiele innych okrętów floty bałtyckiej odstawiona została w Kronsztadzie na długotrwałą konserwację. Tam okręt znajdował się aż do roku 1922. Zdjęto wówczas z pokładu wszystkie działa 152 mm - część z nich trafiła do magazynów, część na front północny na jednostki flotylli wołżańskiej. W zamian okręt otrzymał 10 nowych dział kal. 130 mm, 3 nowoczesne działa 76 mm oraz... nową aparaturę radiową.

W dniu 23 lutego 1923 roku okręt ponownie powrócił do służby wchodząc w skład Floty Bałtyckiej, jako jednostka szkolna. Jako okręt szkolny „Aurora” przetrwała w służbie do 1941 roku. Kiedy 22 czerwca 1941 roku wybuchła wojna niemiecko-radziecka, krążownik znajdował się w okolicach portu Oranienbaum. W tym samym roku zdjęto z okrętu wszystkie działa 130 mm. Dziewięć z nich znalazło się na pozycjach ładowych, jedno natomiast ułożono na pociągu pancernym „Bałtjiec”. Zdjęto również pozostałe działa 76 mm i 45 mm. W działaniach wojennych krążownik nie brał bezpośredniego udziału. Na pokładzie pozostawała jedynie szkieletowa załoga złożona z 21 ludzi. „Aurora” była wielokrotnie bombardowana i ostrzeliwana. W dniu 1 października 1941 roku otrzymała niebezpieczne trafienie poniżej linii wodnej. Wdzierająca się woda do kadłuba spowodowała przechył, jednak dzięki zalaniu przedziałów przeciwległej burty o-

kręt udało się osadzić na równej stepce. W stanie pół zatopienia okręt przetrwał do 1944 roku, kiedy to w dniu 24 sierpnia podjęta została decyzja o kapitalnym remoncie okrętu i zachowaniu go jako okrętu-pomnika.

W czasie remontu w latach 1944-1948 załazano wszystkie przestrzeliny w kadłubie i nadbudówkach. Zewnętrzny wygląd okrętu doprowadzono mniej więcej do stanu z 1917 roku. Na pokład ustawiono ponownie wszystkie 14 dział 152 mm oraz 4 działka plot 45 mm. Na stanowisku dziobowym ustawiono ponownie to samo działko, które oddało pamiętny strzał 7 listopada 1917 roku. W dniu 7 listopada 1947 roku „Aurora” wzięła udział w paradzie z okazji 30-lecia rewolucji, a w rok później odbyła swój ostatni rejs w górę Newy. Tam zakotwiczoną ją w miejscu, w którym stoi do dnia dzisiejszego jako filia radzieckiego, a dziś rosyjskiego Muzeum Marynarki Wojennej. W latach 1984-87 „Aurora” poddana została kolejnemu remontowi, mającemu na celu przedłużenie „życia” temu sławnemu krążownikowi. Remont sprawił kolejną zmianę w wyglądzie jednostki. Dziś okręt znajduje się w bardzo dobrym stanie i każdego roku odwiedzany jest przez tysiące zwiedzających.

DANE TECHNICZNE (1904):

Wyporność: 6731 ton (pełna);

Długość: 126,8 (wraz z taranem podwodnym); 123,7 (KLW);

Szerokość: 16,8 m;

Zanurzenie: 6,4 m (dziób); 7,3 m (rufa);

Maszyny: 3 łokowe maszyny parowe o mocy 12 300 KM;

Kotły: 24 wodnorurkowe kotły parowe systemu Belleville-Dołgolenko

Paliwo: węgiel kamienny;

Prędkość: 20,0 w (w praktyce nie więcej jak 18 w);

Uzbrojenie: 8 dział 152 mm; 24 (26) dział 75 mm; 8 (później zdjętych) działek 37 mm; 3 (potem jedna) wyrzutnie torped (w tym dwie burtowe podwodne);

Załoga: 20 oficerów i 550 marynarzy (etatowo).

OPIS BUDOWY

Model kartonowy krążownika „Aurora” opracowany został w skali 1:200 i powstał w oparciu o rysunki publikowane w wydawnictwach rosyjskich (niestety, nie zawsze wiarygodne). Przedstawia okręt według stanu na 1904-5, w swojej pierwotnej postaci przed modernizacjami, dzięki którym krążownik uzyskał wygląd znany do dziś.

Pragnę w tym miejscu wyrazić swoją ogromną wdzięczność i podziękować za nieocenioną pomoc mojemu przyjacielowi z Rosji Dmitrowi Hotkinowi z Sankt-Petersburga - bez jego bezinteresownej pomocy ten model z pewnością nie byłby taki, jaki jest.

1. KADŁUB

1.1 Szkielet

Sklejanie kadłuba zaczynamy od sklejenia w całość szkieletu. Wszystkie części szkieletu, wzdłużnice, wodnice i wręgi, a także pokłady główne naklejamy na tekturę o grubości 1 mm. W części dziobowej wzdłużnic A-1 (A-I) należy zeszlifować obustronnie krawędzie, przy czym można to zrobić na większej powierzchni, niż to zaznaczono - nie będzie to w niczym przeszkadzać, a wręcz przeciwnie, ułatwi dopasowywanie poszycia dna w części dziobowej. Montaż szkieletu zalecam rozpocząć od sklejenia w całość wzdłużnicy złożonej z cz. A-1, A-2 i A-3 (część podwodna oznaczona cyframi rzymskimi A-I, A-II, A-III). Sklejamy także w całość wodnicę z cz. B-1, B-2 i B-3. Wręgi W-1 do W-18 wkładamy w otwory wzdłużnicy A*, 2, 3 a wręgi W-II do W-XVIII w otwory wzdłużnicy B-I, II, III i powstałe w ten sposób szkielety części nadwodnej i podwodnej kadłuba doklejamy od góry i od dołu do wodnicy B-1, 2, 3. W części podwodnej kadłuba w otwory wręgów od W-VI do W-XIV wkładamy wzmocniającą wodnicę F-1 i F-2 (i i p).

Od góry, w otwory wręgów od W-6 do W-12 wkładamy wzmocniającą wzdłużnicę C-L i C-P. W otwory boczne wręgów W-2, 3 (pomiędzy W-1 a W-4) wkładamy elementy będące wzmocnieniem i jednocześnie podstawą pod działka kazamatowe w burtach części rufowej E-L i E-P wraz z podklejonymi tekturą 1 mm cz. E-1L i E-1P.

1.2 Pokłady

Pokłady naklejamy na tekturę o grubości 0,8 mm, aby razem z kartonem i klejem nie przekroczyły grubości 1 mm. Dwie części pokładu śródkrepcia cz. 24 i rufowego cz. 23 najlepiej nakleić na jeden dłuższy kawałek tektury. Wszystkie pokłady przed doklejeniem do wręgów należy delikatnie wyprofilować poprzecznie. Najpierw doklejamy do szkieletu pokład główny (czyli cz. 23 i 24 sklejone razem) w taki sposób, aby wystające elementy od strony dziobu dolegały do W-15, a jednocześnie W-14 przeszło jakby „na wylot” wcięcia przy krawędzi desek. Do W-14 w tym miejscu doklejamy teraz ściankę cz. 40 oraz drzwi (można je podkleić kartonem) cz. 41 i p. Po naklejeniu pokładu dziobowego doklejamy po obu burtach od W-14 do W-15 ścianki boczne cz. 42 i p. Na pokładach naklejamy w oznaczonych miejscach wzmocnione kartonem podstawy pod działka 152 mm cz. 25a (na dziobowym pokładzie), 26 (na rufowym), 27 (l.p.), 28(l.p.), 29(l.p.).

1.3 Poszycie kadłuba

Oklejanie szkieletu zaczynamy oczywiście od poszycia podwodnej części kadłuba modelu krążownika. Zalecam rozpocząć oklejanie dna od oklejki nr 9 (paski przy oklejkach naklejamy bezpośrednio na wręgi), a następnie oklejamy w obydwu kierunkach (dziób i rufa) jednocześnie. Jeśli ktoś ma nawyk oklejania dna poczynając od rufy czy dziobu, może wykorzystać w przypadku problemów z dopasowaniem oklejki na śródkrepciu zapasowca cz. 9 docinając ją i dopasowując według powstałej przestrzeni. Szczególną uwagę należy zwrócić na ukształtowanie oklejek rufowej części kadłuba oraz dopasowanie wspomniana steru cz. 22a i 22b do kadłuba. Ster sklejamy zaczynając od sklejenia części wewnętrznej 22e, i oklejania jej cz. 22c (p,l) wraz ze sklejką cz. 22d. Ster wkładamy w cz. 22b - samodzielnie we własnym zakresie w ramach waloryzacji można wykonać os steru i tym samym wykonać go jako element ruchomy.

Oklejanie burt modelu rozpoczynamy najlepiej od oklejek rufowych 36ap i 36al., w których wycinamy otwory „w” na wręki dział kazamatowych. Od drugiej strony naklejamy odpowiednio nadburcia cz. 36b i c (l.p), oraz „bałże” pod stanowiska dział 152 mm cz. 36 d (l.p.). Następnie wycinamy i dopasowujemy (wyciąć z podanym zapasem, lecz dopasować według zaznaczonych linii podziału) cz. 34a (l.p.), czyli burty śródkrepcia. W nich również przed przyklejeniem do szkieletu wycinamy otwory na działka kazamatowe „w”, ale UWAGA - tylko te poniżej wysokości pokładu! Te powyżej wycinamy dopiero po podklejeniu od spodu nadburcia cz. 34b i c (l.p.). W nadburcuach tych nie zaznaczono owych otworów, aby uniknąć problemów ze spasowaniem. Do burt przyklejamy wzmocnione tekturą 0,5 mm cz. 35a+b (l.p), cz. 35c+d (l.p) oraz cz. 35e+f (l.p). Poszycie burt części dziobowej to cz. 30 i i p. Doklejamy do nich na dziobie cz. 31 (a,b,c,d) a od czoła większe godło carskie cz. 33. Mniejsze godło cz. 34 naklejamy dokładnie w miejscu łączenia burt rufowych (patrz rys.). W wycięte otwory na działka kazamatowe wkładamy działka sklejone z walców cz. 79a i b oraz luf wykonanych we własnym zakresie według załączonego na

arkuszu szablonu. Do nadburć wystających ponad pokład od strony wewnętrznej doklejamy wsporniki cz. 38 w miejscach oznaczonych kreseczkami na krawędziach pokładu głównego.

1.4. Napęd

Napęd okrętu stanowią wały cz. 20a, b, c, d, e, f, g, oraz śruby cz. 21 a, b, c, d. Całość ich montażu pokazuje odrębny rysunek montażowy. Ster wykonujemy sklejając cz. 22a, b, c i d według tego samego rysunku. Napęd warto wykonać dopiero w chwili, kiedy mamy gotową podstawkę pod model w celu uniknięcia jego uszkodzenia w trakcie dalszych etapów sklejania modelu.

2. NADBUDÓWKI

2.1. Nadbudówka dziobowa

Sklejanie nadbudówki dziobowej rozpoczynamy od sklejania segmentu złożonego z cz. 53a, b i c, który naklejamy na pokład główny cz. 24 w oznaczonym miejscu. Tuż za nim naklejamy uformowaną na półokrągło ścianę pancerną cz. 54. Do cz. 40 doklejamy niewielką nadbudówkę cz. 52a+b. Cz. 55f - filary wsporcze - związamy w rurki i doklejamy do pokładu głównego. Do krawędzi burt cz. 34a (l i p) doklejamy wsporniki burtowe pierwszej kondygnacji nadbudówki cz. 64 (l i p). Do pokładu dziobowego cz. 25 doklejamy pudełko cz. 55a. Dopiero teraz sklejamy w całość obie strony pomostu pierwszej kondygnacji nadbudówki cz. 55 b i c i z naklejonymi cz. 55d (l i p) oraz cz. 55e - osadzamy na wspornikach i doklejonej wcześniej do pokładu cz. 53a, b, c. W miejscach białych koleczek osadzamy słupki reling i wykonujemy reling we własnym zakresie zgodnie z rys. Od czoła doklejamy trapy zejściowe na pokład dziobowy cz. 56 a i b.

Na pokład pomostu cz. 55c naklejamy kolejny segment cz. 58a, b, c + d oraz osłonę pancerną cz. 59. Jako dach naklejamy cz. 58e+f oraz konstrukcję kratownicową będącą jednocześnie podstawą drugiego pomostu cz. 58g, h, i. Drugi pomost sklejony z cz. 60a i b z wyciętym otworem dla masztu naklejamy na kratownicę. Pod nim umieszczamy filary wsporcze cz. 58j. Podobnie jak na pierwszej kondygnacji, samodzielnie wykonujemy na pomoście reling, zostawiając wolne miejsca dla trapezów zejściowych cz. 61a, b od czoła. Na pokładzie drugiego pomostu naklejamy sterówkę cz. 60c, d, e. Na jej dachu znów wykonujemy reling. Przed sterówką doklejamy cz. 63. Na skrzydłach drugiego pomostu montujemy reflektory cz. 62a, b, c, d, e, f, g, h, i.

2.2. Nadbudówki kotłowni

Nadbudówki kotłowni rozpoczynamy od sklejania w całość pierwszej z nich, cz. 65a, b, c, d, e, f (patrz rys.). Całość doklejamy do pokładu głównego cz. 24. Następnie doklejamy całość nadbudówki cz. 68a, b, c, d, e, f, g. Nadbudówką drugiej kotłowni to cz. 66a, b, c, d, e, f. Trzecią kotłownię sklejamy z cz. 67a, b, c, d, e, f. Do niej od czoła doklejamy nadbudówkę cz. 69a, b, c, d oraz przylegającą zejściówkę 69e+f (p i l). Do dachów nadbudówek kotłowni w oznaczonych miejscach doklejamy podstawy kominów sklejone w całość z cz. 70a, b, c, d, e. Kominy cz. 71 a, b, c, d, e, f, g, oraz przewodów przykominowych cz. 72a, b sklejamy w całość zgodnie z rysunkami montażowymi i doklejamy do podstaw kominów. Po dołączeniu kominów możemy wykonać oddziagi linowe (patrz plan generalny), bowiem później, po dołączeniu wyposażenia - żurawików i łodzi - będzie to bardziej kłopotliwe.

Przy kominach doklejamy 12 szt. nawiewników dwóch wielkości sklejonych z cz. 73 i 74 (patrz rys.). Podobne nawiewniki cz. 75 doklejamy do pokładu głównego w oznaczonym miejscu.

2.3. Nadbudówka rufowa

Sklejanie nadbudówki rufowej zaczynamy od osłony cz. 47a, b, c, którą doklejamy do pokładu głównego cz. 23 zgodnie z rysunkami montażowymi. Do cz. 47c (l i p) doklejamy kotwice cz. 48. Po obu burtach doklejamy osłony cz. 46a, b, c (l i p). Jako dach osłony doklejamy cz. 49a+b wraz z relingiem wykonanym samodzielnie. Od środka doklejamy do ścianek i pokładu cz. 47e (l i p). Nadbudówkę znajdującą się wewnątrz osłony sklejamy w całość z cz. 50a, b, c oraz dachu cz. 50 d+e wraz z cz. 50f. Całość naklejamy na pokładzie cz. 23. Do ścianki i pokładu doklejamy zejściówkę cz. 51 a+b.

2.4. Nadbudówka śródkrećcia

Nadbudówkę - nazwijmy to umownie - śródkrećcia rozpoczynamy od sklejania jej podstawy czyli cz. 94a - po dwie do siebie. Doklejamy je do cz. 94b sklejonej z cz. 94c. Całość osadzamy na pokładzie głównym cz. 23 w miejscach nieopisanych cienkich prostokątów, ciasno dociskając krawędziami do wewnętrznej strony nadburć. Wsporniki cz. 94 doklejamy od spodu pokładu i nadburć. Pokład cz. 94b zaopatrujemy w reling z wolnymi fragmentami dla trapezów cz. 94e+f. **Uwaga!** Zanim doklejemy całość do pokładu głównego, warto dokleić już część wyposażenia pokładu, czyli świetliki cz. 86 i 88a, b, c, d oraz szafki cz. 90a+b. Na pokładzie nadbudówki montujemy kratownicową konstrukcję pomostu cz. 95a, b oraz jej pokład cz. 95c+d wraz z trapezami zejściowymi cz. 95h, i. Całość zaopatrujemy relingiem i doklejamy cz. 95f, g.

Po obu skrzydłach pomostu naklejamy stanowiska reflektorów sklejone z cz. 96a, b, c, d (l i p) oraz cz. 96e i f (l i p). Doklejamy trapy cz. 99a+b. Reflektory cz. 62

sklejamy zgodnie z rys. montażowym i doklejamy do pomostów. Pod pomostami instalujemy działka 76 mm cz. 78.

3. UZBROJENIE

Uzbrojenie okrętowe składa się z dział 152 mm (8 szt.) i dział 75 mm (26 szt. 12 w kazamatach, a 14 wolnostojących). Pod działka 152 mm naklejamy na pokładzie główne specjalnie wzmocnione fragmenty deskowania - na pokład dziobowy cz. 25 naklejamy cz. 25a, do pokładu cz. 24 cz. 28 (l i p) oraz 29 (l i p), a do pokładu cz. 23 doklejamy wzmocnienia z cz. 27 (l i p) oraz na rufie cz. 26. Do nich zostaną doklejone działa - sklejone w całość z cz. 76 a, b, c, d, e na podstawie rysunku montażowego. Działka 152 mm w pierwszych latach służby „Aurory” nie posiadały o-słon. Osłony dobudowane zostały w czasie długiej wędrówki II Eskadry adm. Ro-żestwiewskiego na krążowniku i z całą pewnością znajdowały się na pokładzie na działach w czasie bitwy pod Cuszimą, w której „Aurora” brała udział. Osłony dział wykonujemy z cz. 77 oraz doklejonych cz. 76g. Po sklejeniu w całość nasadzamy je na działka doklejając na styk. Decyzję - czy zabudować osłony, czy też pozostać bez dział bez osłon - pozostawiam modelarzom, bowiem obydwie wersje będą poprawne, a różnica będzie niewielki odstęp czasu. Działka 75 mm umieszczone w kazamatach sklejamy z cz. 79a i b (oraz lufa z szablonu) w całości osadzamy je w wyciętych w burtach otworach (sklejki zaginamy do środka!). Działka 75 mm wolnostojące sklejamy z cz. 78 a, b, c i d oraz lufa z szablonu i rozmieszczamy na pokładzie głównym doklejając w oznaczonych miejscach. Na działko, do burt cz. 30 (l i p) doklejamy wylot wyrzutni torpedowej cz. 93a, b, c.

4. WYPOSAŻENIE

4.1 Świetliki

Okręt zaopatrzony był w dużą ilość świetlików rozmieszczonych na pokładach. Na pokładzie dziobowym cz. 25 doklejamy świetliki cz. 80 (a, b, c) i cz. 81 (a, b, c). Do pokładu głównego cz. 23 doklejamy w oznaczonych miejscach świetliki z cz. 84 (a, b, c), cz. 86 (a, b, c), cz. 88 (przed doklejeniem nadbudówki śródkrećcia!), cz. 87 (a, b, c) oraz na rufie cz. 89 (a, b, c). Na pokładzie głównym naklejamy także pokrywki lu-ków bunkrowych cz. 92 w oznaczonych miejscach. Rozmieszczenie drobnych elementów wyposażenia pokładowego pokazuje plan generalny, a także opisy na pokładzie głównym.

4.2. Kuter, łodzie i szalupy

Żurawiki pod największą łódź wiosłową sklejony z cz. 111a, b, c, d, e, f, i g (patrz rys.) sklejamy z cz. 110a, b (l i p) 4 szt. i wkładamy w wycięcia burt - tych najbliższych dziobu, doklejając do nadbudówki kotłowni. W kolejne wycięcia wkładamy żurawiki dla łodzi sklejonej z cz. 113a, b, c, d, e, f (patrz rys.) cz. 112a, b (l i p) również doklejając je do nadbudówki kotłowni (lecz tylko 112a). Na żurawikach osadzamy łodzie cz. 111 i cz. 113 wykonując olinowanie pokazane na planie generalnym.

Żurawiki dla kutrów parowych sklejamy z cz. 114a, b, c, d, e, f - sposób ich sklejania i montażu do burt pokazują dwa odrębne rysunki montażowe. Do ich osadzenia wykorzystujemy największe wycięcia burtowe. Kutry parowe cz. 115 sklejamy zgodnie z rysunkiem i osadzamy na żurawikach cz. 114.

Dla szalup wiosłowych cz. 116(a, b, c, d) oraz najmniejszych na rufie cz. 117(a, b, c, d, e) wykonujemy we własnym zakresie żurawiki zgodnie z szablonami i doklejamy do burt zgodnie z tym, co pokazują plan generalny. Łodzie zawieszamy na olinowaniu.

4.3 Maszty

Maszt dziobowy sklejamy zgodnie z rysunkiem z cz. 118a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, m, n, o, r, s, t, u, maszt rufowy także zgodnie z rysunkiem montażowym z cz. 119a, b, c, d, e, f, g, h. Pozostałe elementy masztu wykonujemy własnoręcznie z drutu bądź patyczków odpowiednio doszlifowanych według szablonów S-1 i S-2. Całość drobnych elementów malujemy kolorem żółtym, zgodnym z kolorem podstawy masztów. Do burt doklejamy bomby według szablonów S-9 i S-5.

4.4 Inne elementy wyposażenia

Według szablonów S-12 i S-13 wykonujemy nawiewniki dziobowe i po pomalowaniu ich doklejamy do pokładu głównego dziobowego cz. 25 (patrz plan generalny). Szablon S-6 to nawiewnik rufowy - doklejamy do pokładu głównego cz. 23. Flakoztki wykonujemy według szablonów S-3 (rufowy) i S-8 (dziobowy) i po zamocowaniu na nich bandery i proporca montujemy odpowiednio na dziobie i rufie.

Kotwice cz. 101 sklejamy w całość i doklejamy do ich uchwytów cz. 100 po obu burtach do cz. 30 (l i p). Pamiętajmy, że na prawej burcie znajdowały się dwie kotwice, na lewej tylko jedna!

Relingi na dziobowym pokładzie i rufowym wykonujemy we własnym zakresie, podobnie jak na pomostach nadbudówek, pamiętając, iż był to reling dwulinowy! Olinowanie wykonujemy na samym końcu naszej pracy przy sklejaniu modelu. Całość olinowania pokazuje plan generalny. Olinowanie było na okręcie znacznie bardziej bogate, jednak pozostawiam tu nieco inwencji twórczej dla modelarzy pragnących model waloryzować w oparciu o wyszukane samodzielnie materiały pomocnicze. Model można powerniksować (arkusze) przed rozpoczęciem sklejania, bądź w trakcie sklejania - co uchroni przed zabrudzeniem szczególnie białych powierzchni okrętu.

Zyczymy przyjemnej zabawy!

Polecamy inne nasze modele dostępne w ramach sprzedaży wysyłkowej!

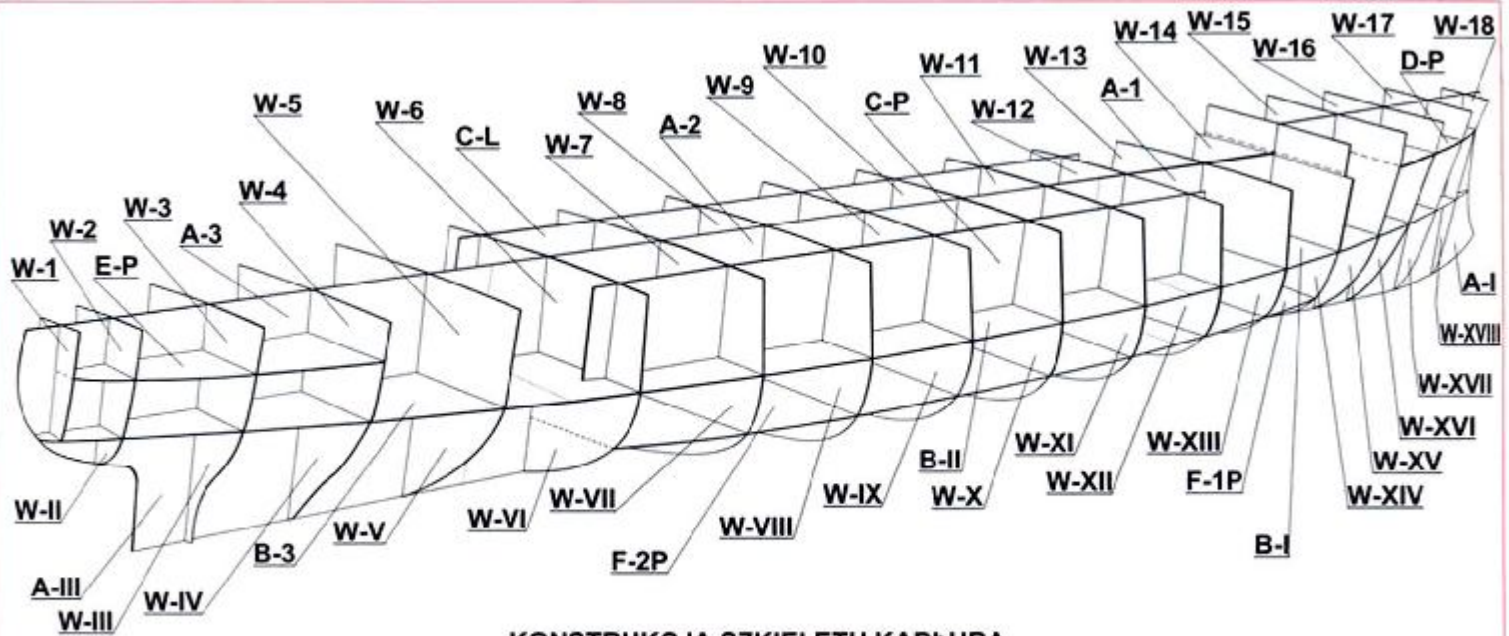


Wydawnictwo "QUEST II"
Bilcza, ul. Kielecka 4, 26-026 Morawica
tel./fax (0-41) 311 73 73, 311 74 74
www.modele.kielce.com

Opracowanie modelu
Grzegorz Nowak

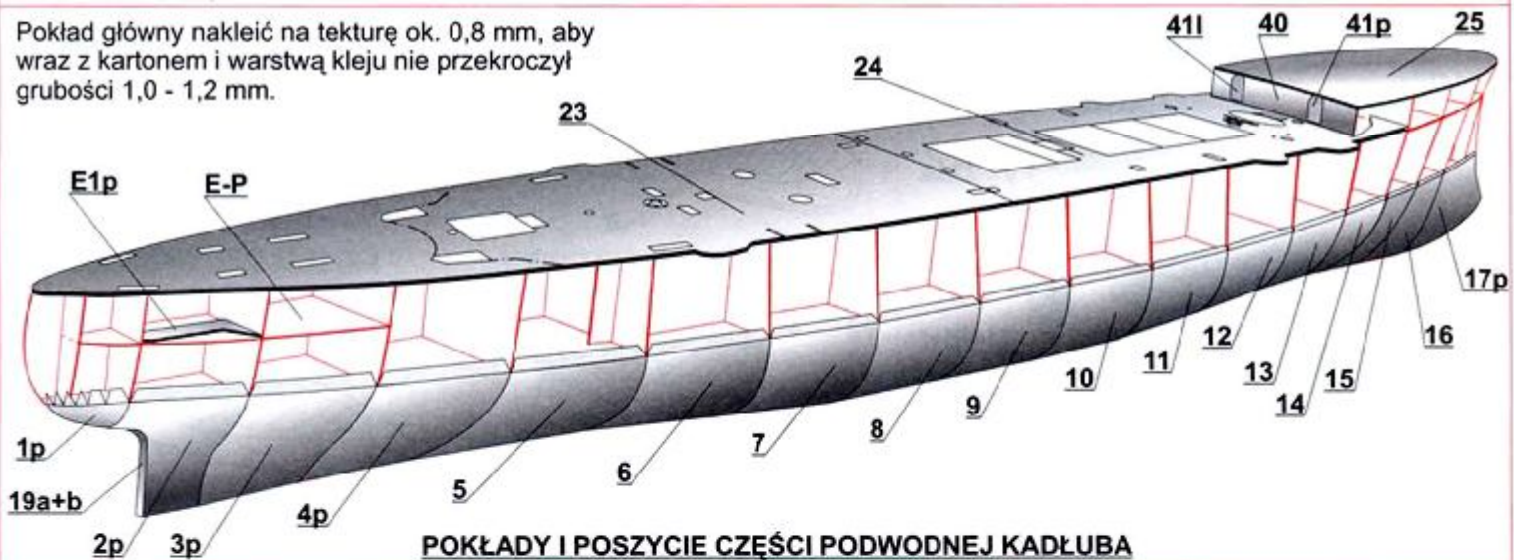
Rysunek na okładce
Henryk Rzeźniczek

Redakcja techniczna
ANSWER
Łukasz Wąwoźny

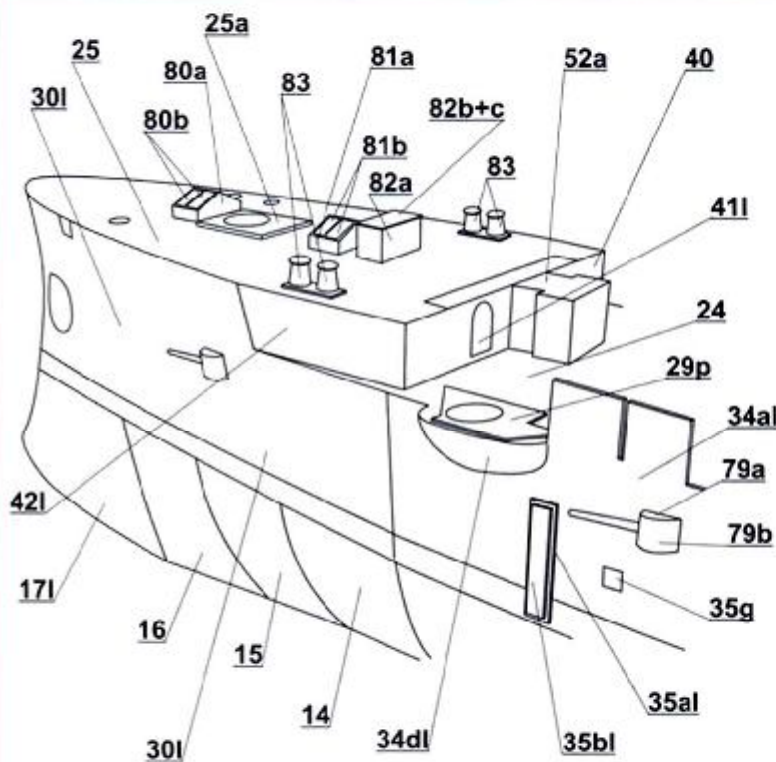


KONSTRUKCJA SZKIELETU KADŁUBA

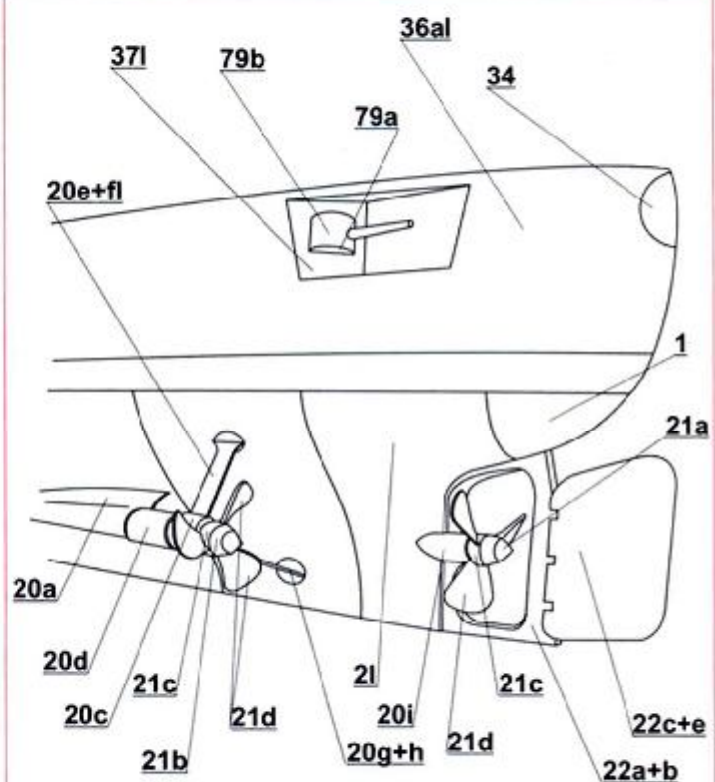
Pokład główny nakleić na teksturę ok. 0,8 mm, aby wraz z kartonem i warstwą kleju nie przekroczył grubości 1,0 - 1,2 mm.



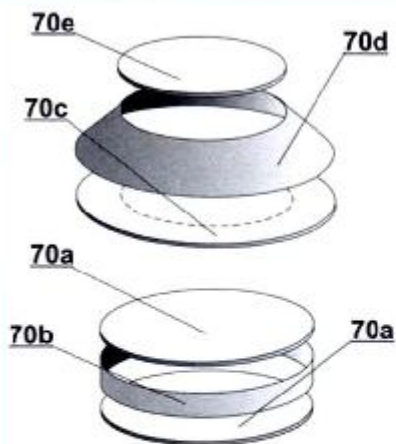
POKŁADY I POSZYCIE CZĘŚCI PODWODNEJ KADŁUBA



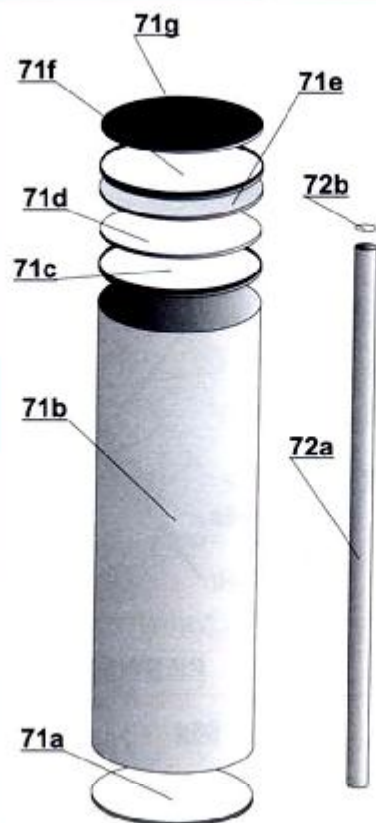
POKŁAD I BURTY CZĘŚCI DZIOWEJ - LEWA BURTA



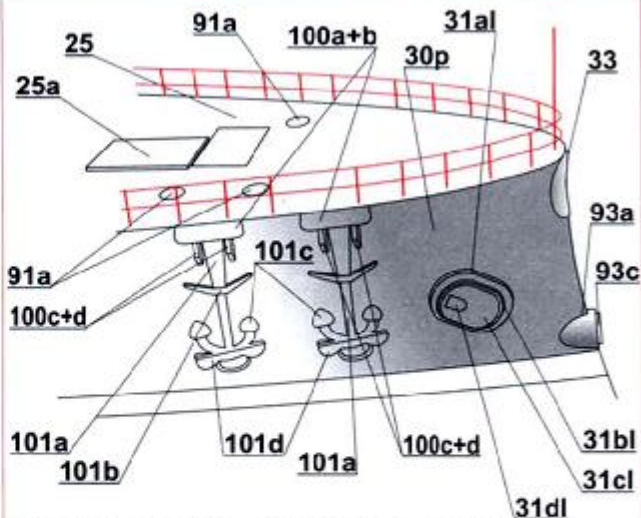
WAŁY, ŚRUBY, STER I POSZYCIE RUFY



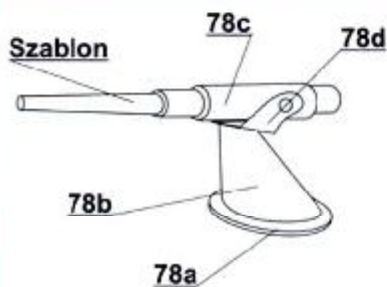
PODSTAWA KOMINA



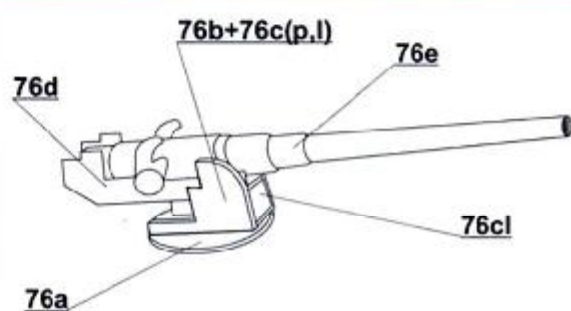
KONSTRUKCJA KOMINA



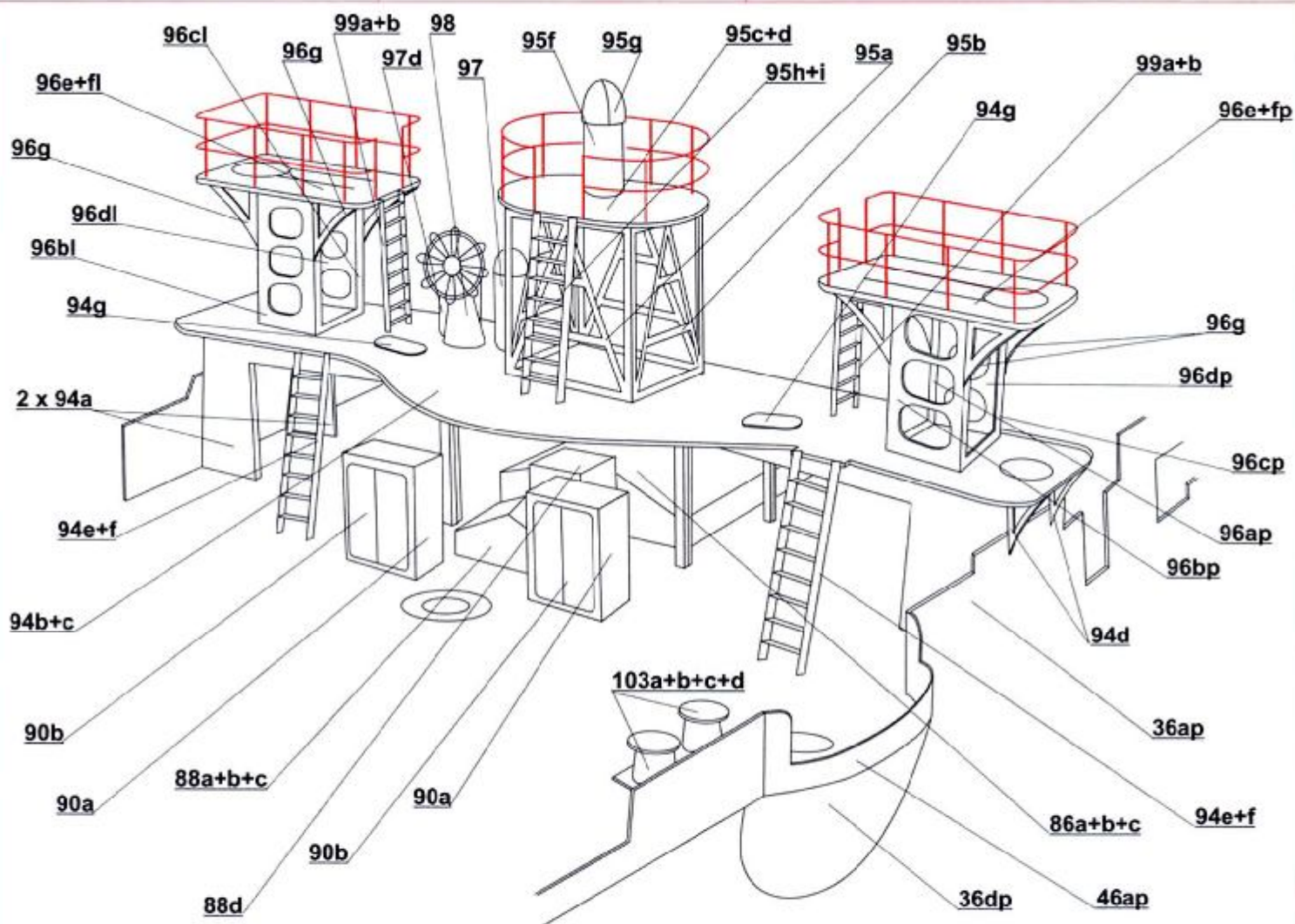
KOTWICE I WYPOSAŻENIE DZIOBOWE



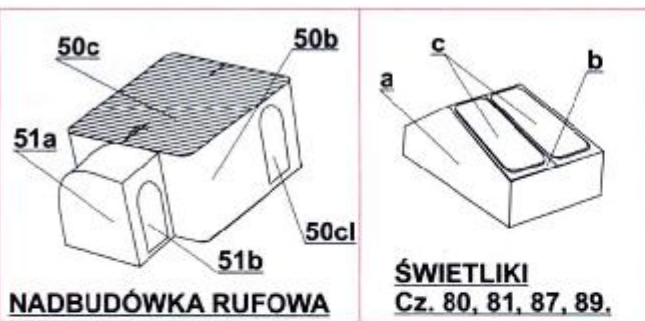
Cz. 78 DZIAŁO 75 MM



Cz. 76 - DZIAŁO 152 mm 8 szt.

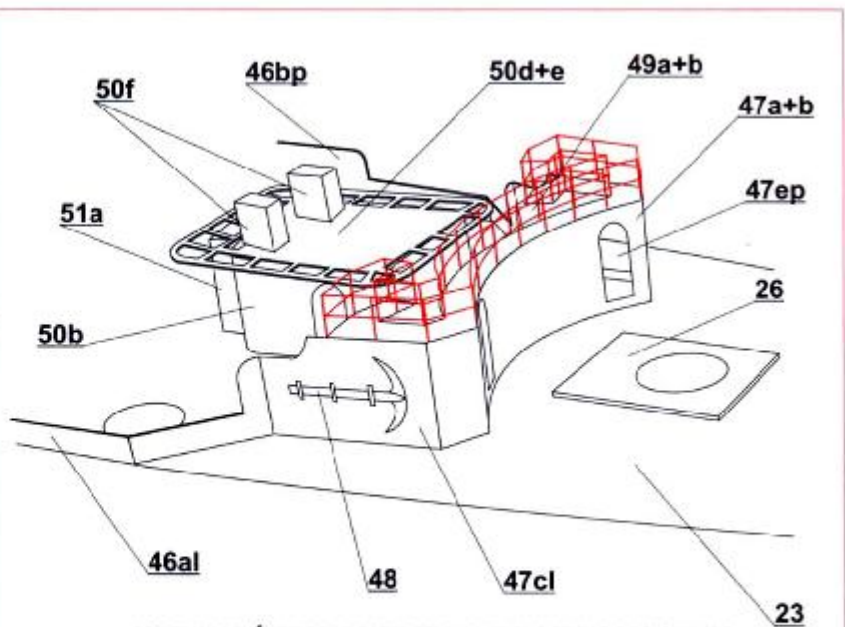


RUFOWY POMOST - stanowisko reflektorów, sternika i dział 75 mm



NADBUDÓWKA RUFOWA

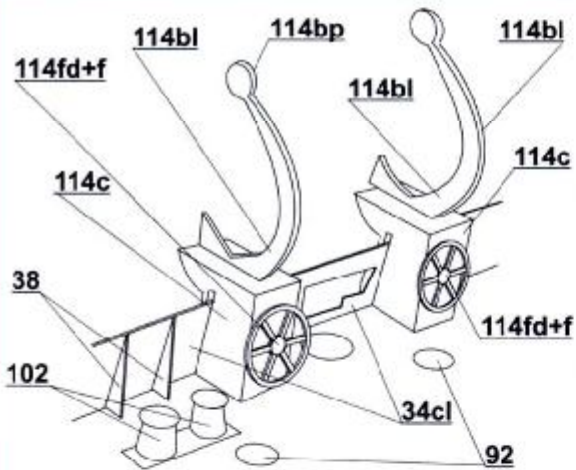
ŚWIETLIKI
Cz. 80, 81, 87, 89.



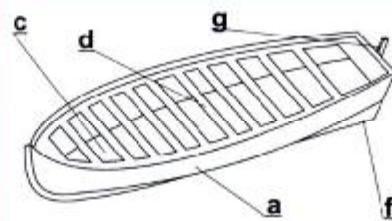
NADBUDÓWKA RUFOWA WRAZ Z POMOSTEM



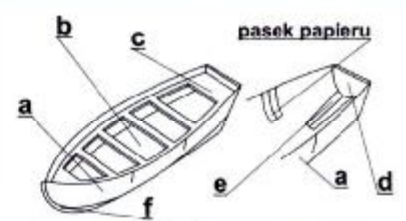
Cz. 84 i 86 - ŚWIETLIKI KOTŁOWNI



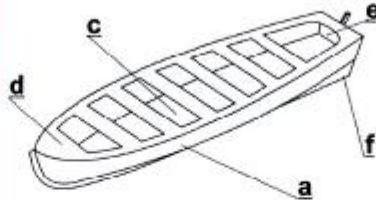
Cz. 114 - ŻURAWIKI KUTRA PAROWEGO



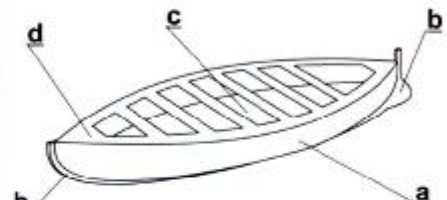
Cz. 111 ŁÓDŹ WIOSŁOWA



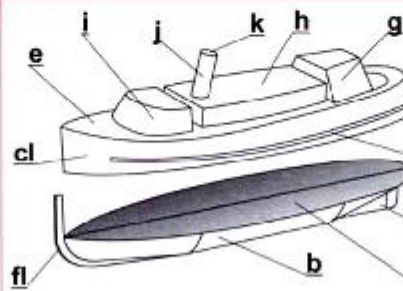
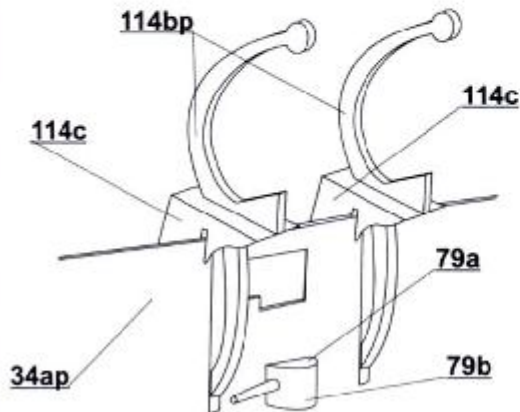
Cz. 117 ŁÓDŹ WIOSŁOWA



Cz. 113 ŁÓDŹ WIOSŁOWA

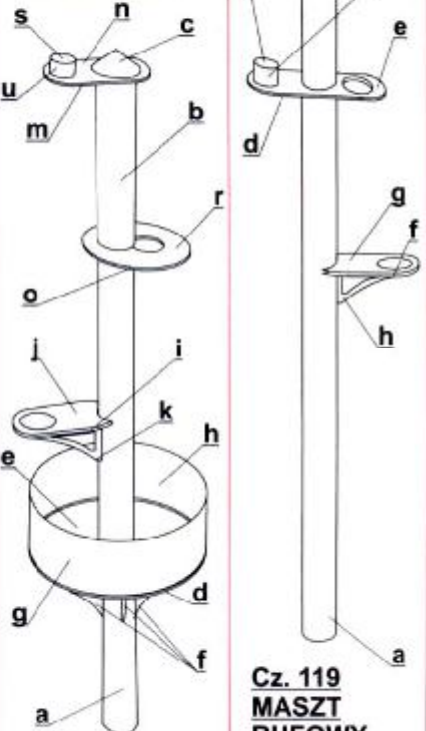


Cz. 116 ŁÓDŹ WIOSŁOWA

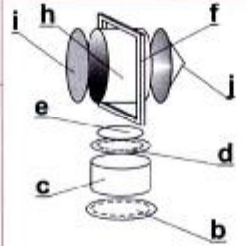


Cz. 115 KUTER PAROWY

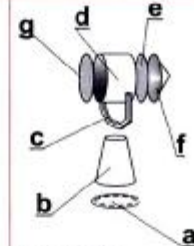
Cz. 118 MASZT DZIOWY



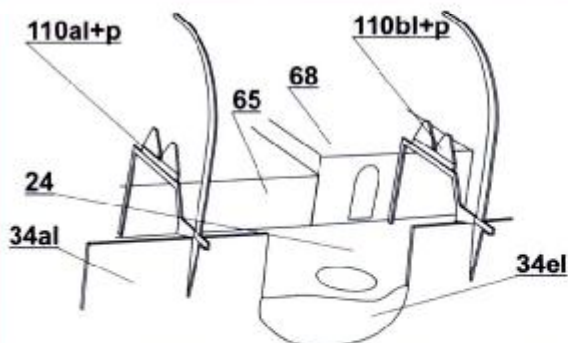
Cz. 119 MASZT RUFOWY



Cz. 62 REFLEKTOR



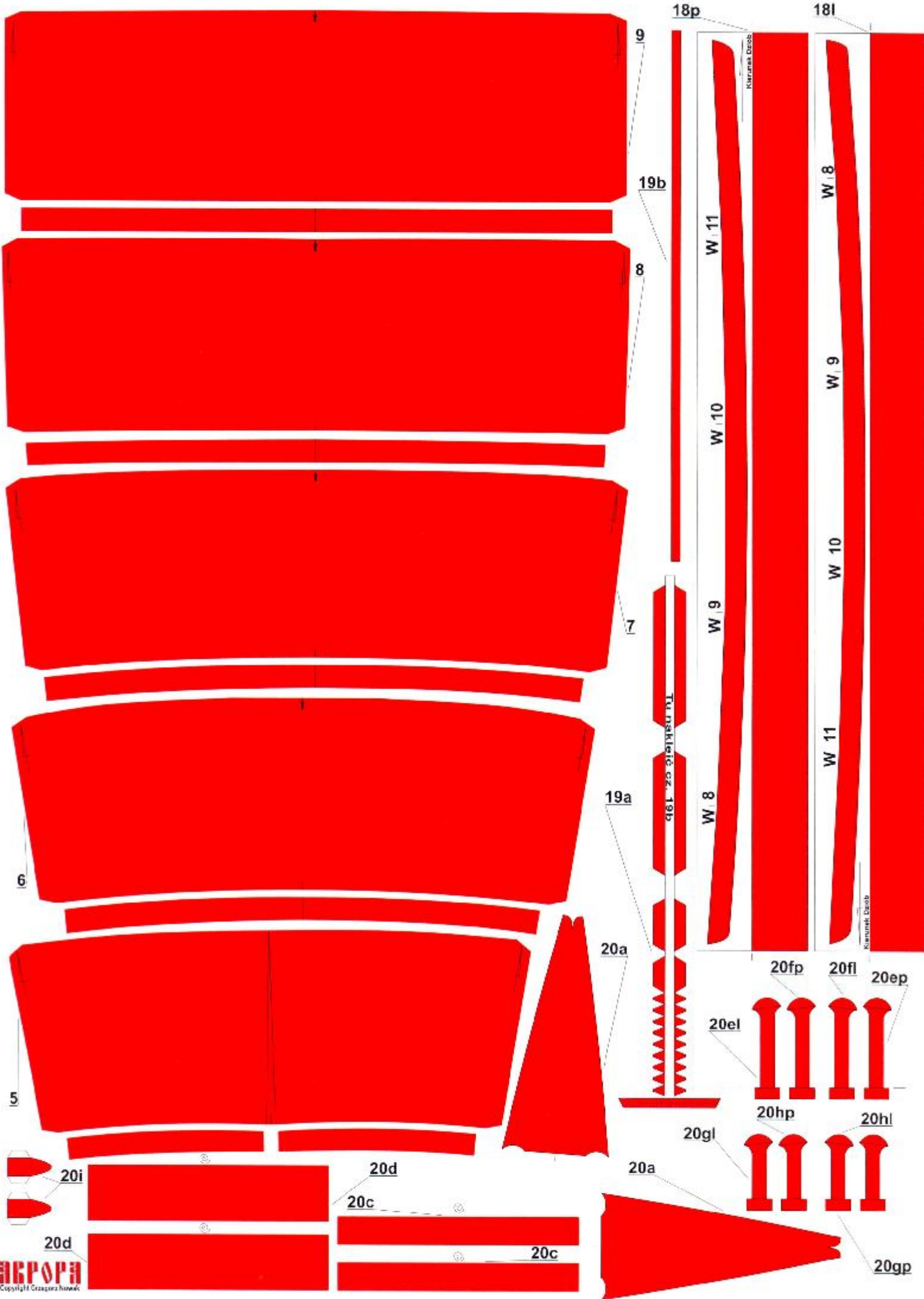
Cz. 120 REFLEKTOR

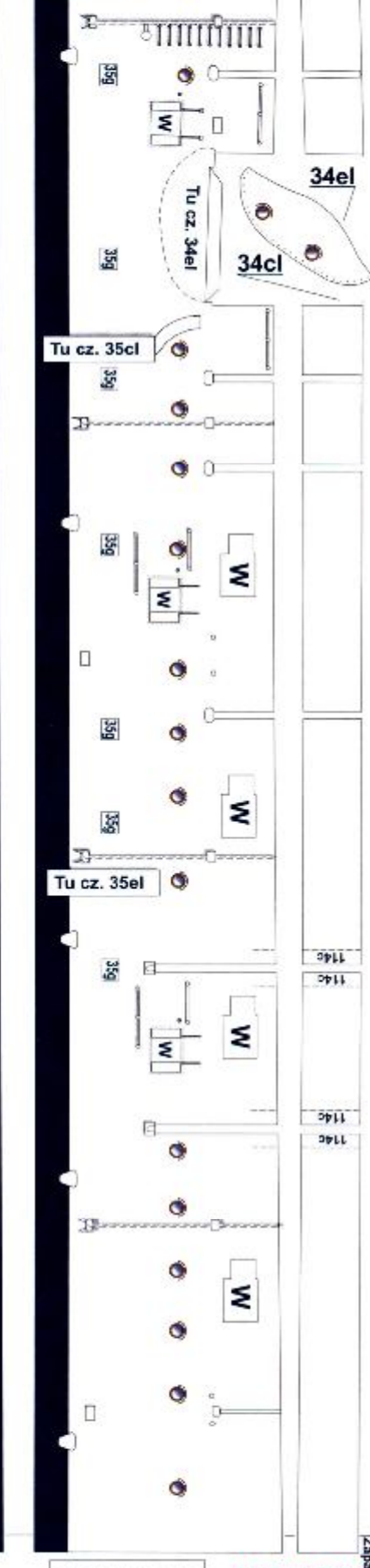
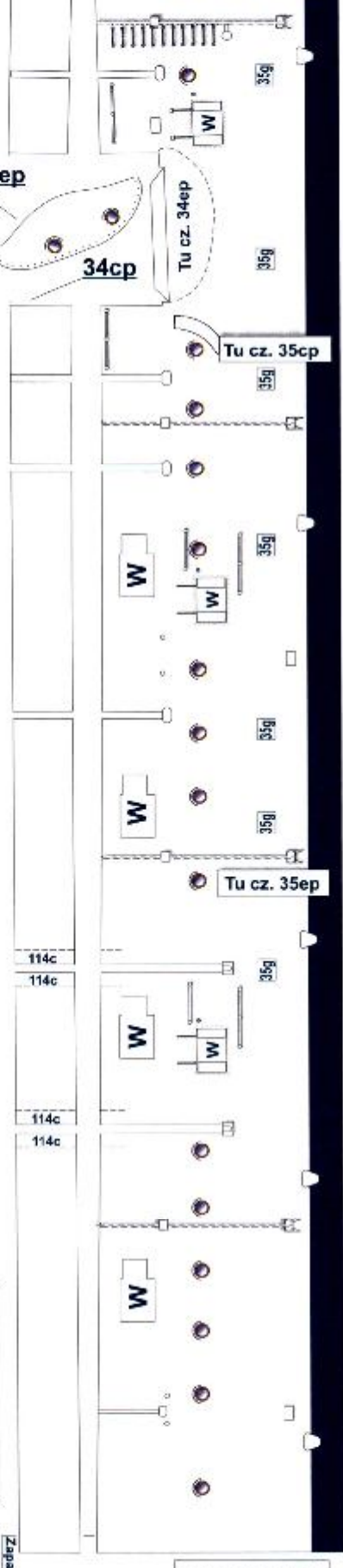
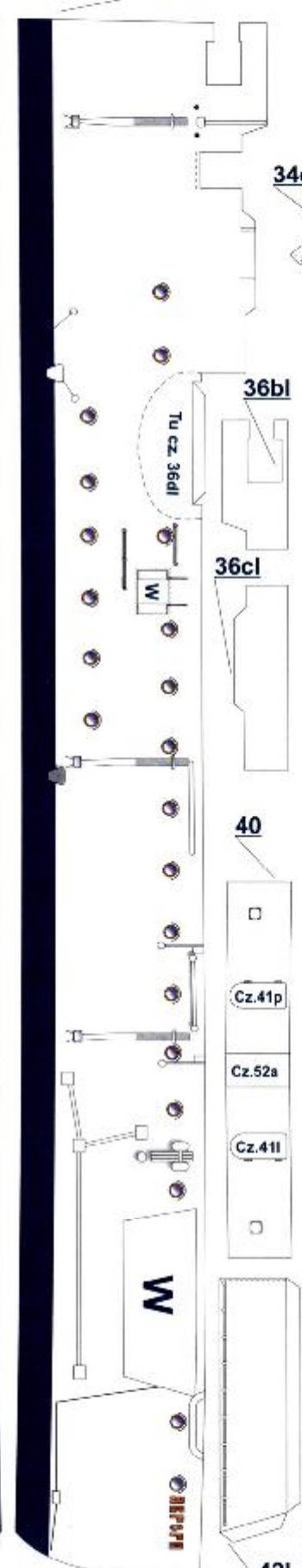
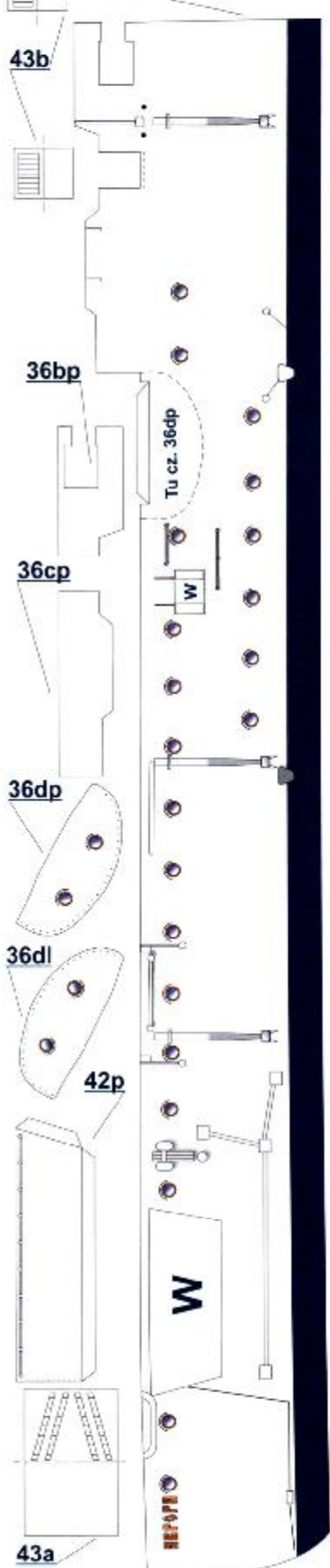
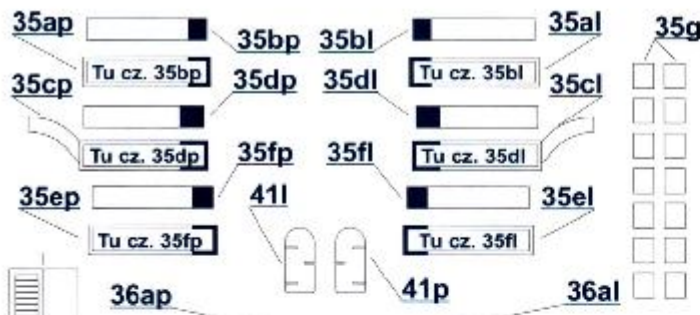


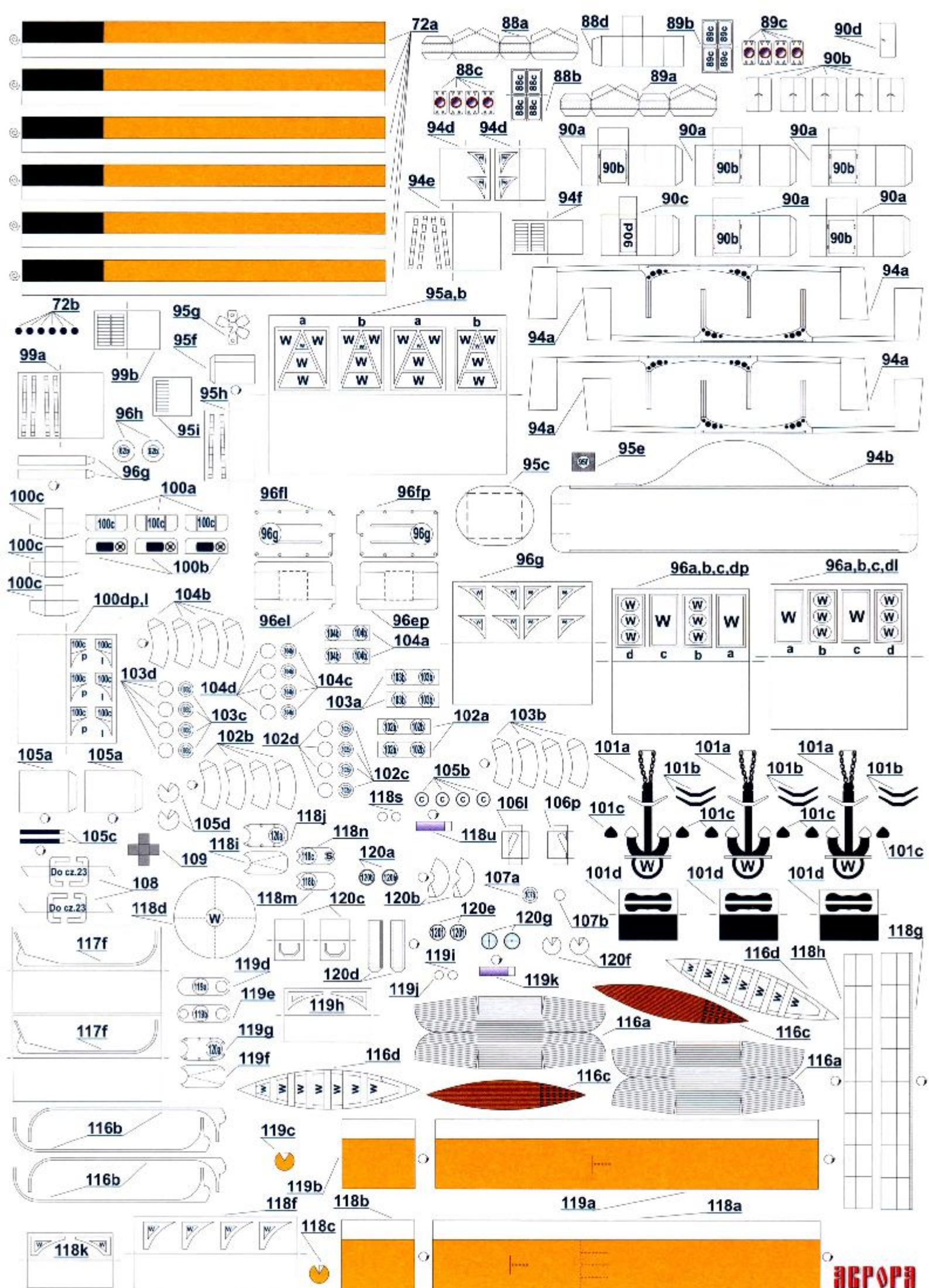
Cz. 110 - ŻURAWIKI NAJWIĘKSZEJ ŁODZI WIOSŁOWEJ (ANALOGICZNIE Cz. 112 - dla mniejszej łodzi cz. 113)

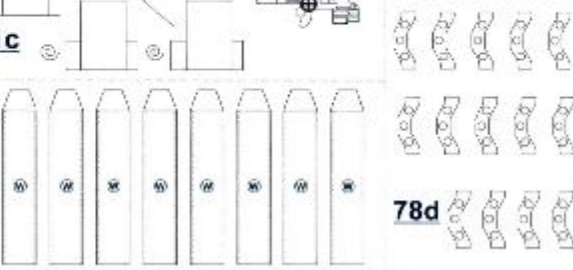
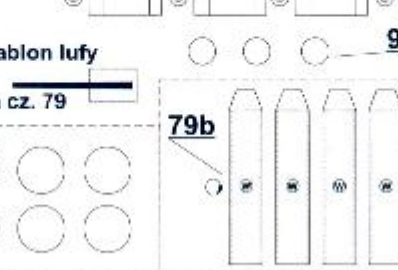
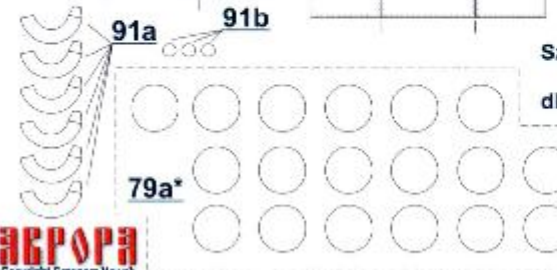
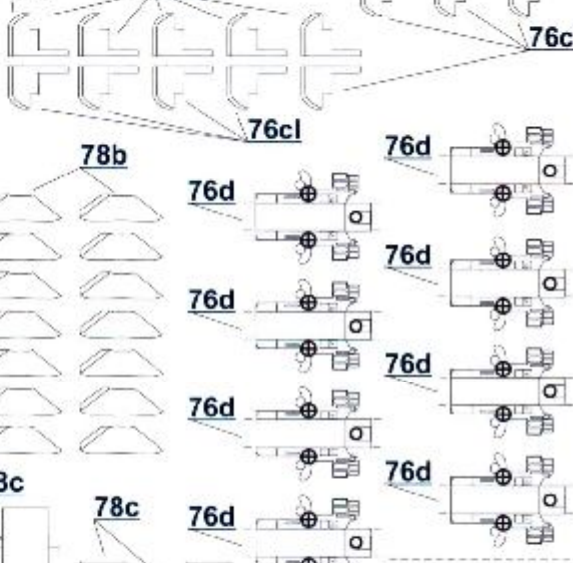
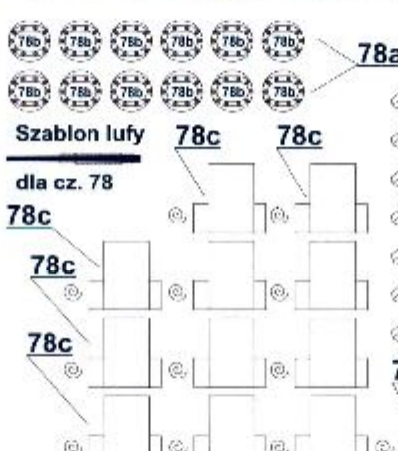
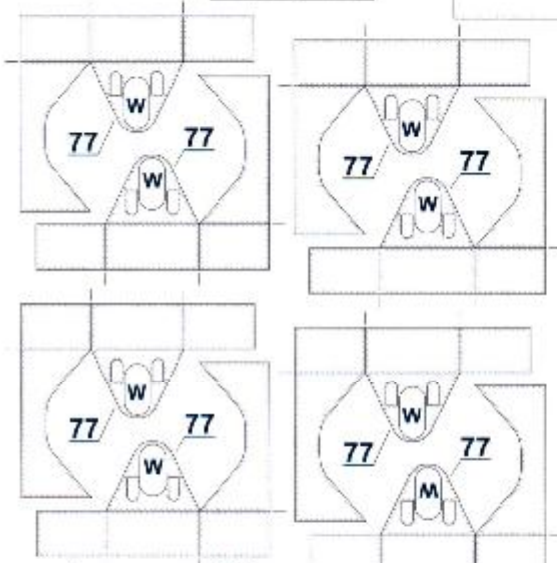
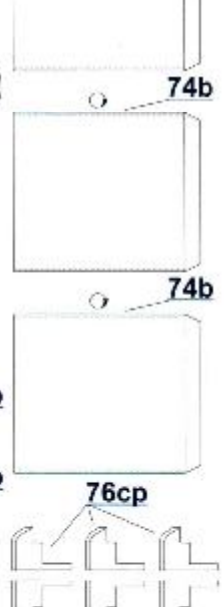
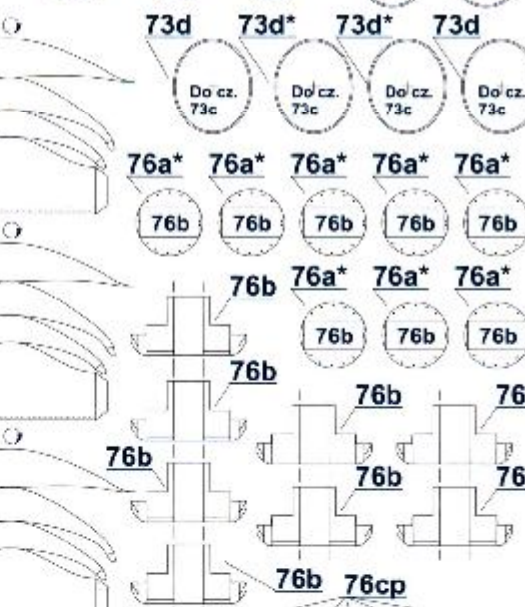
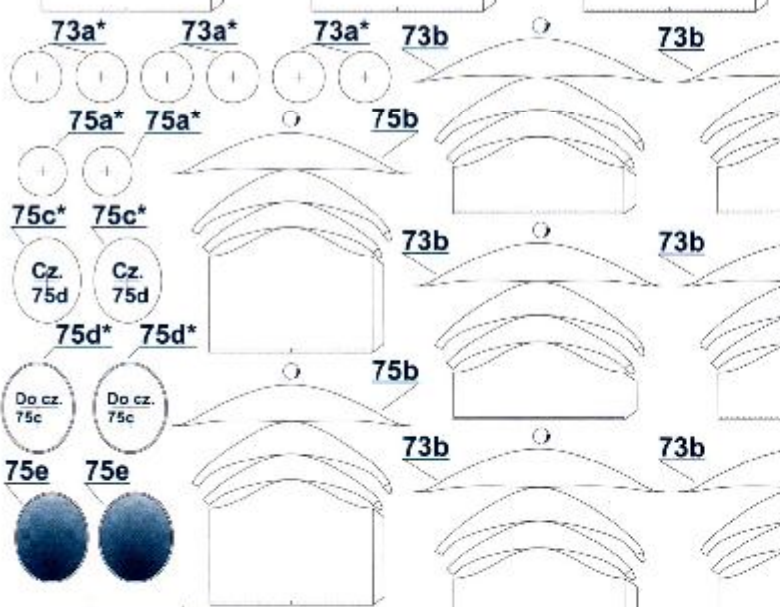
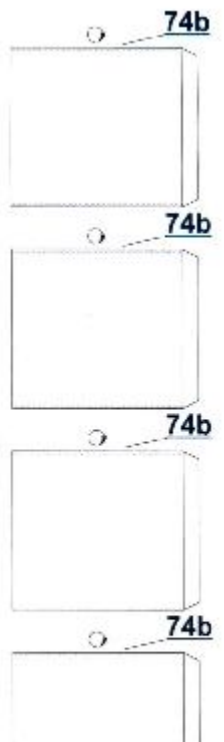
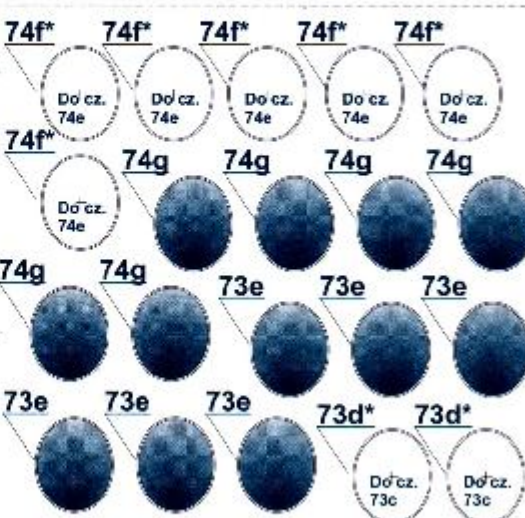
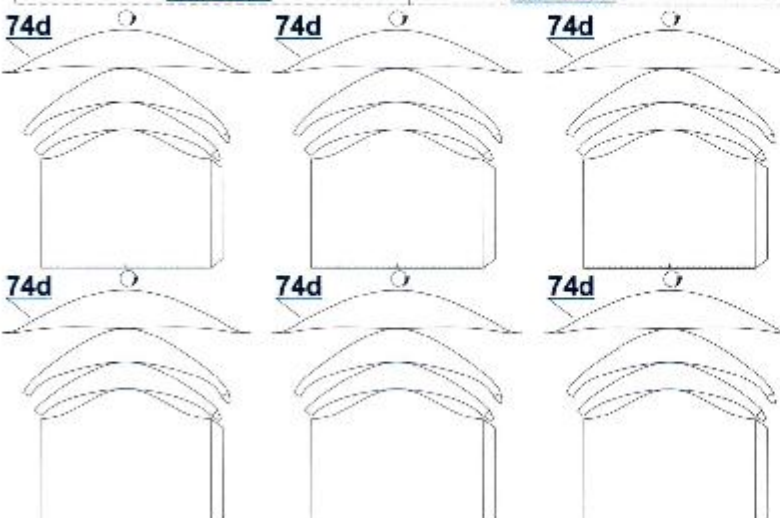
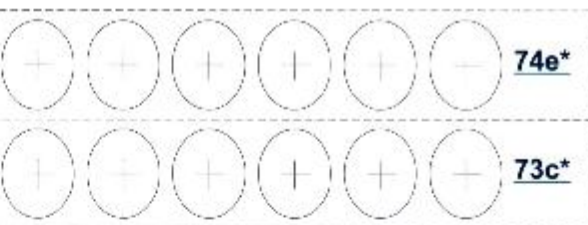
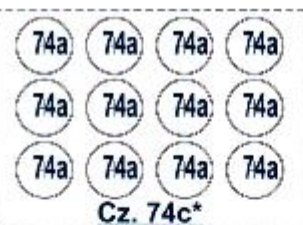
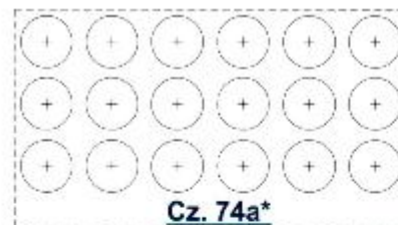
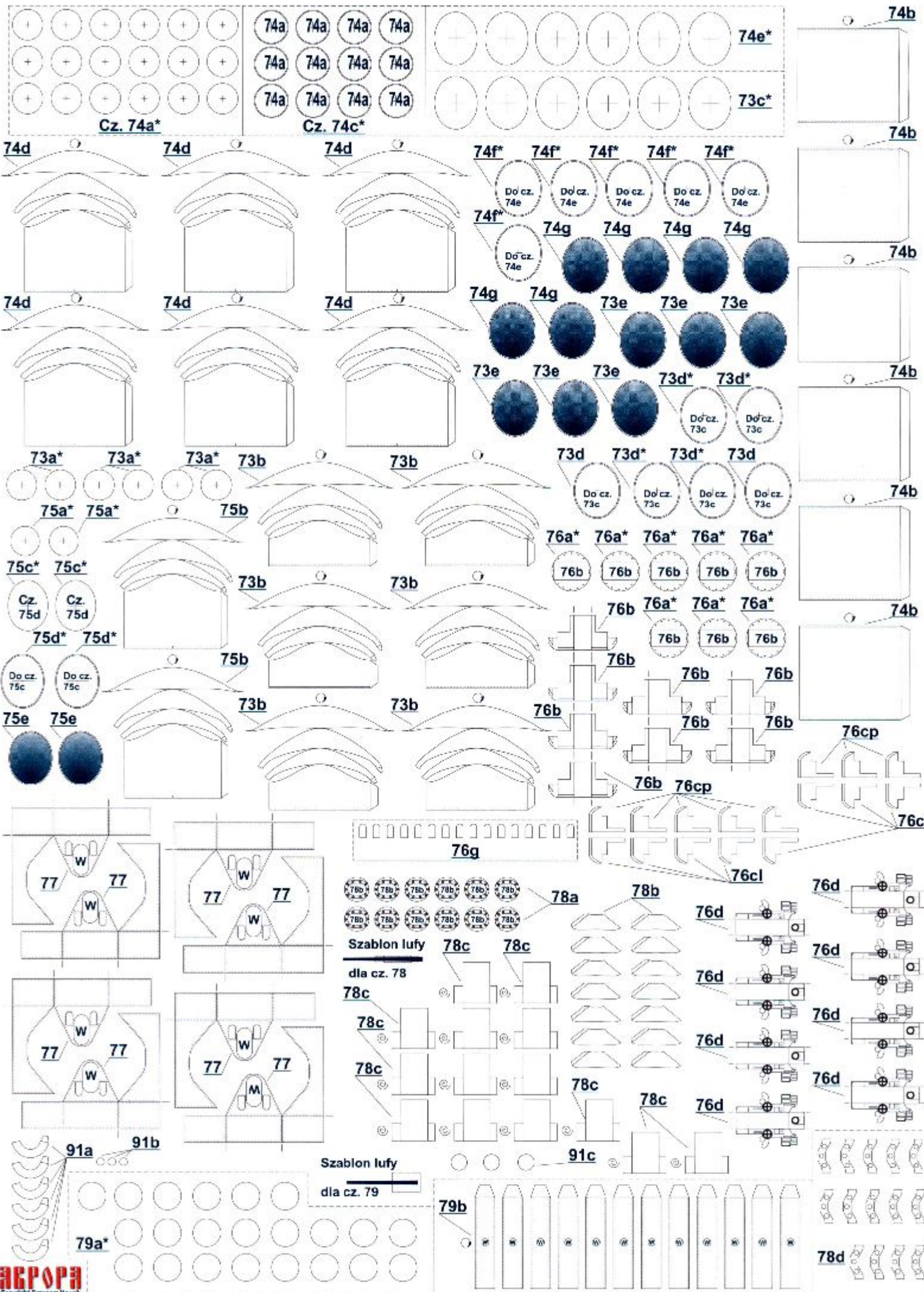


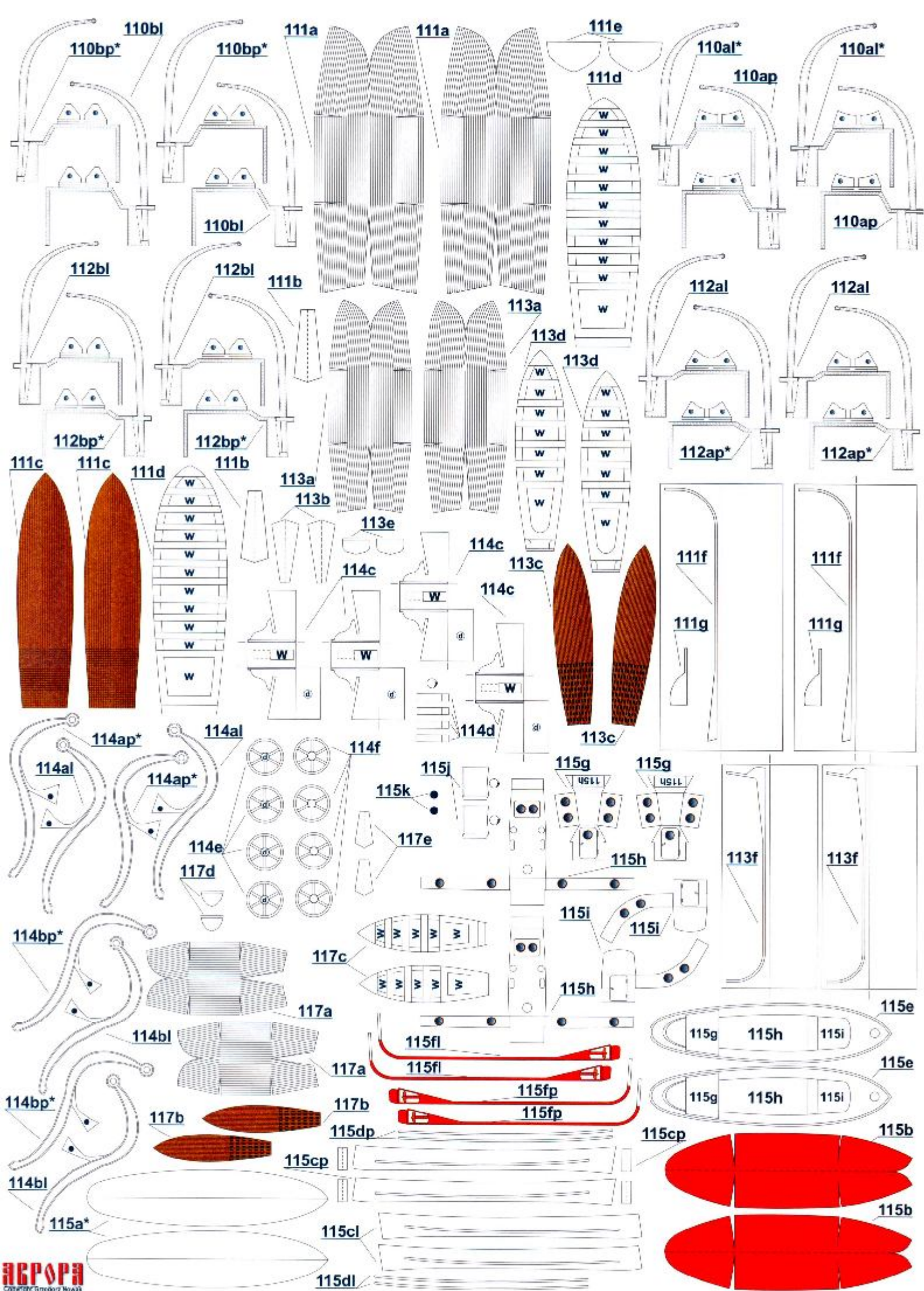
Cz. 77 - OSŁONA DZIAŁA 152mm

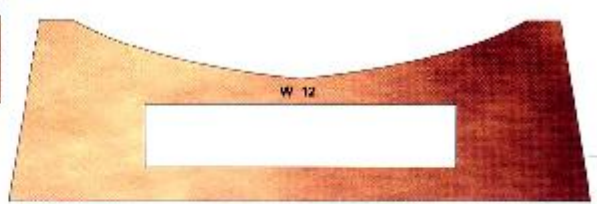
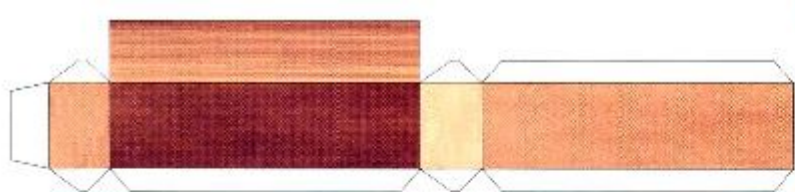
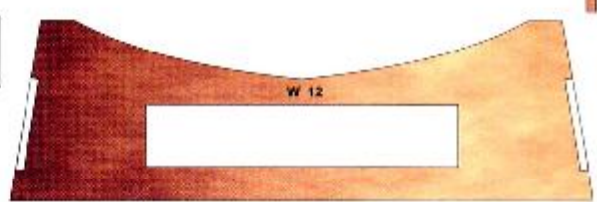
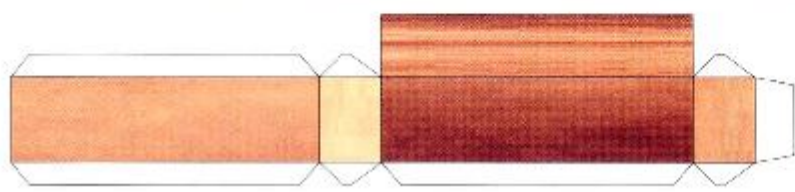
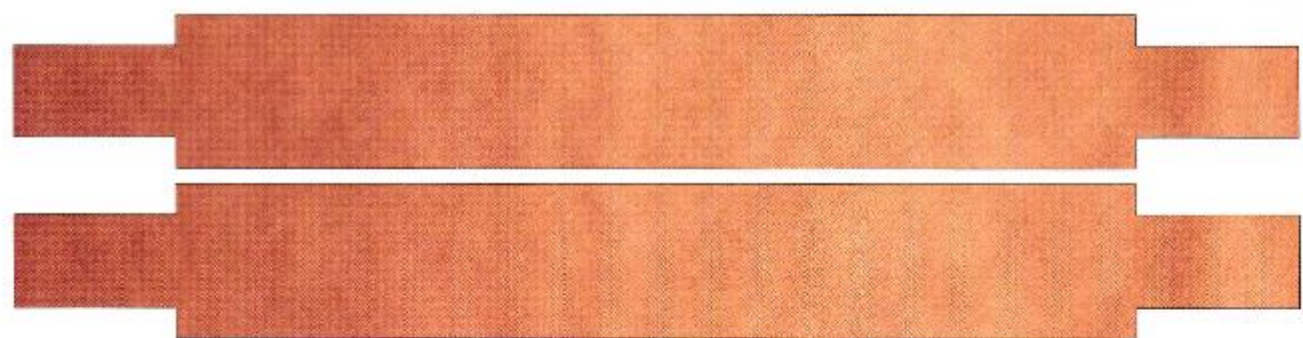
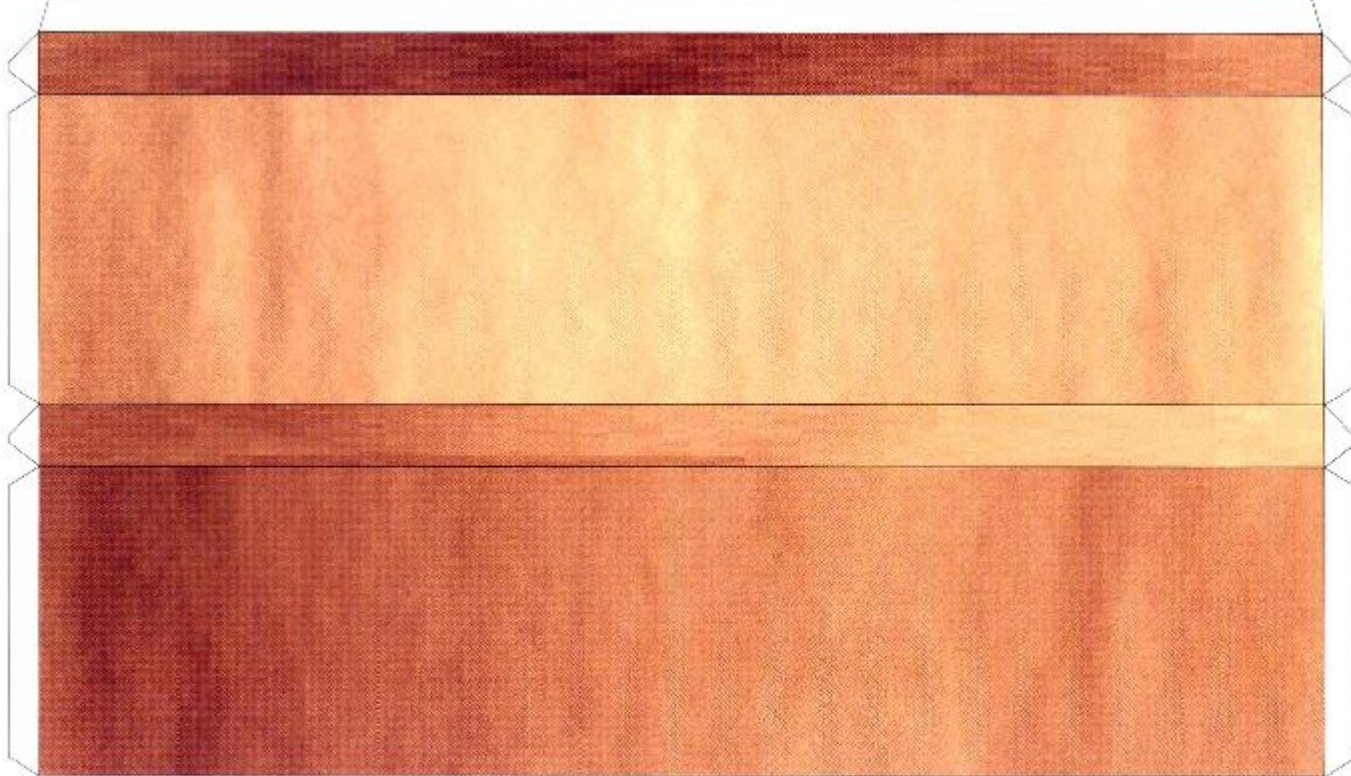






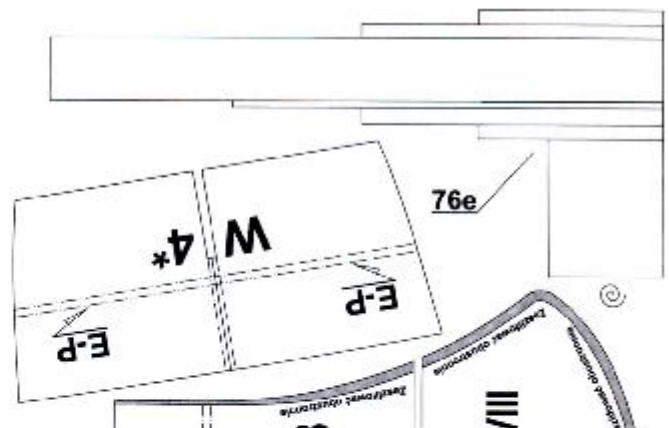
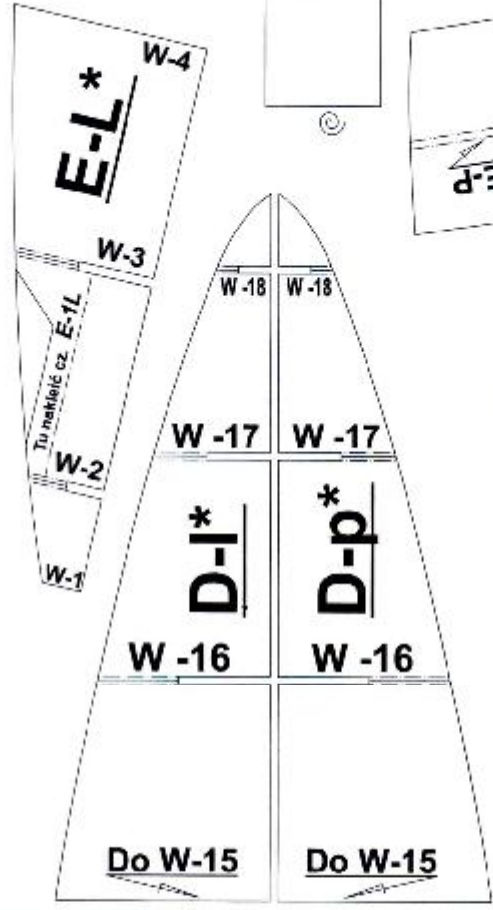




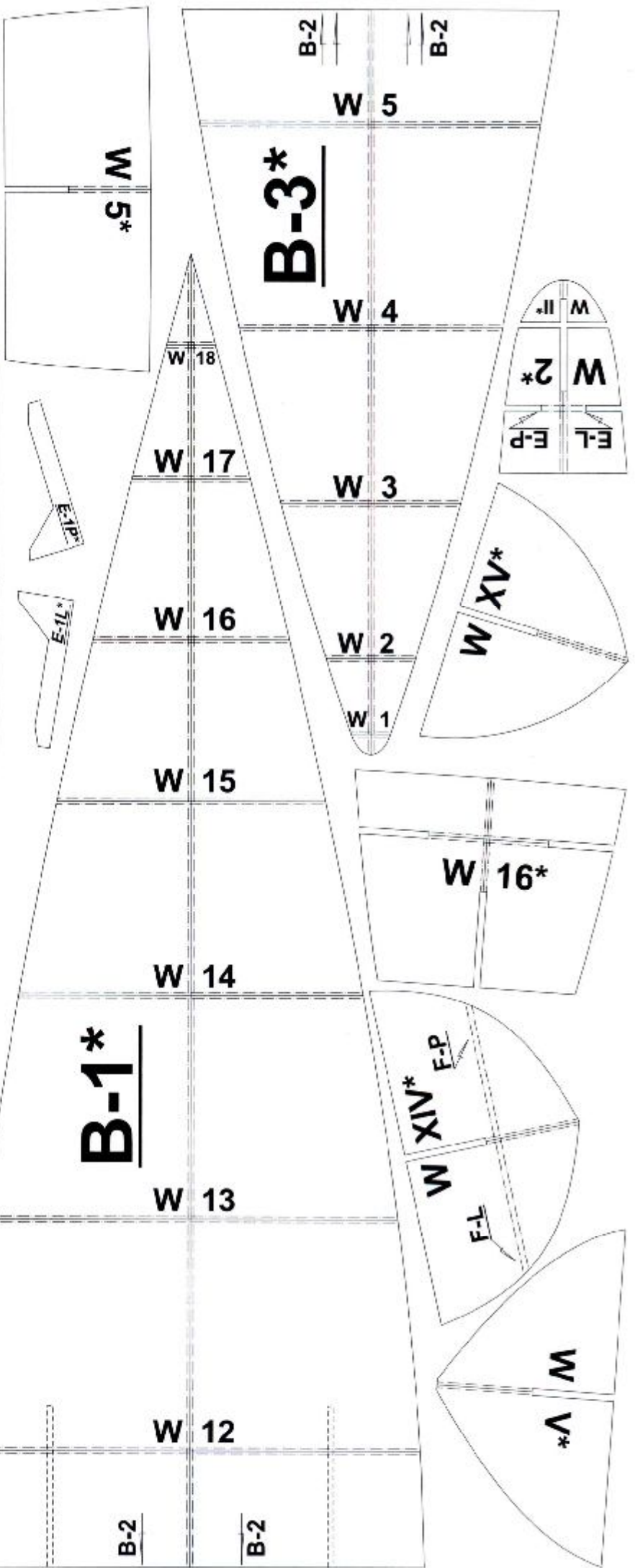
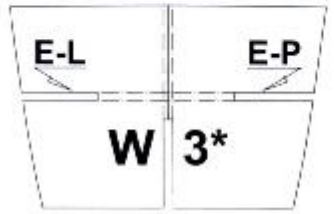
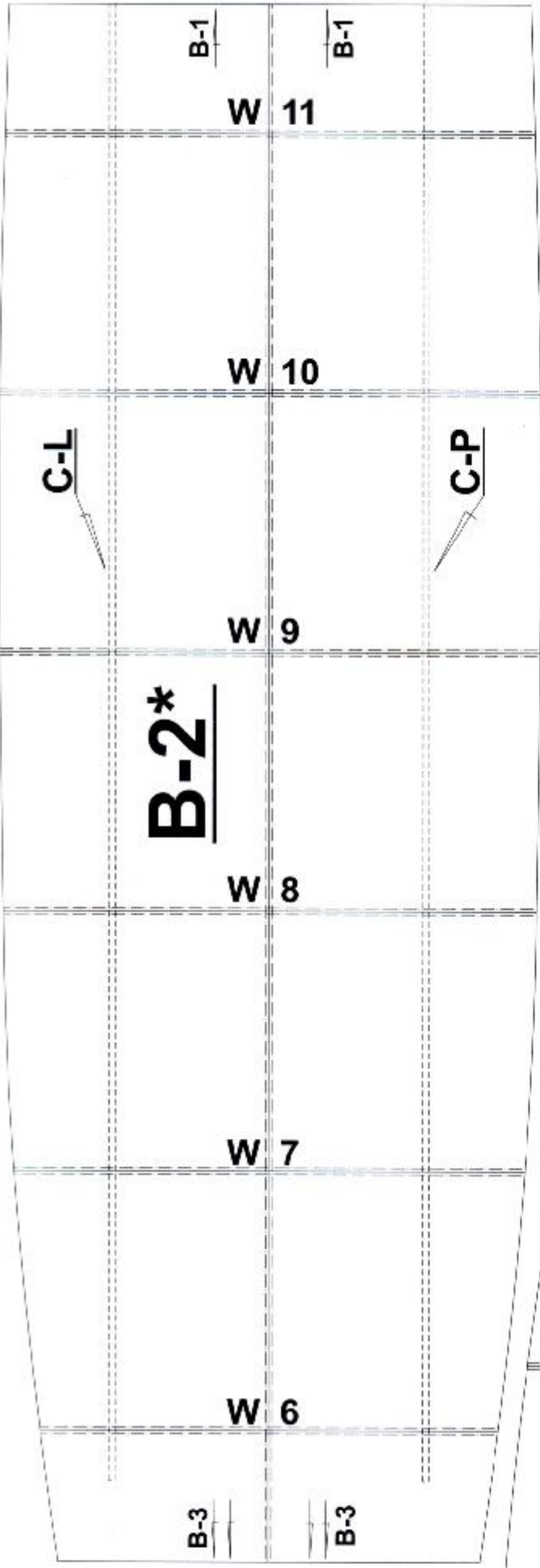


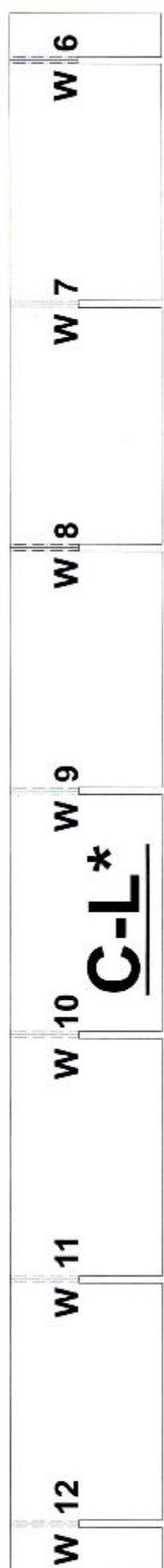
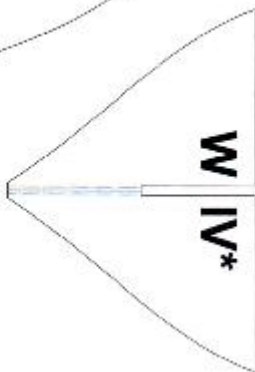
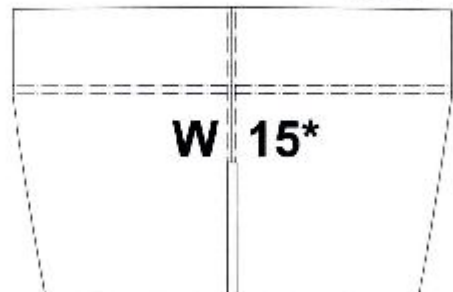
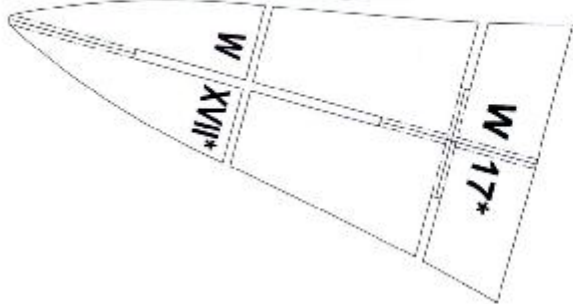
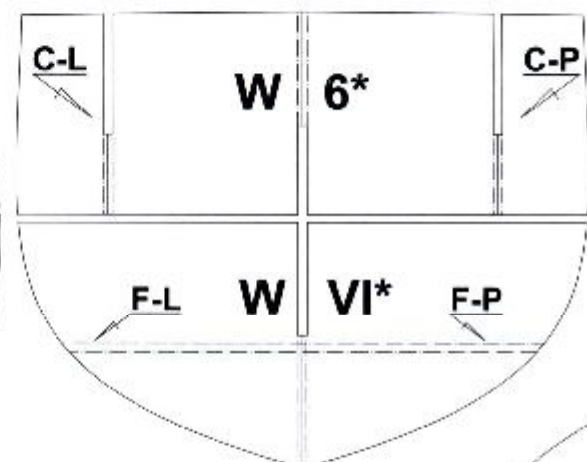
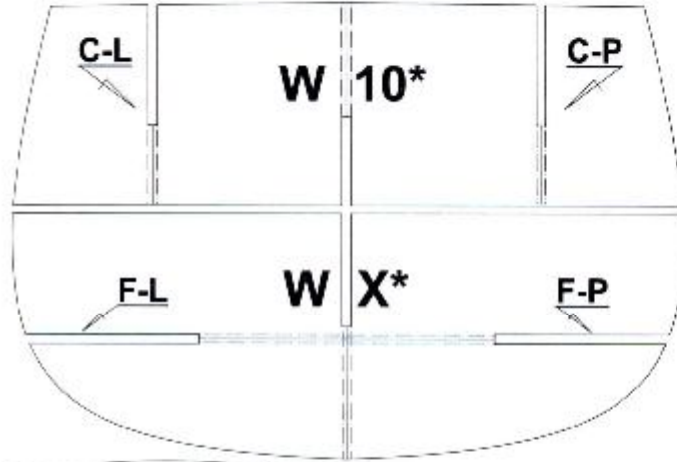
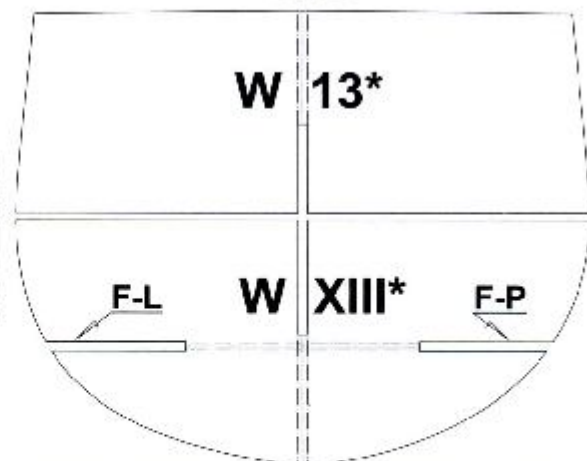
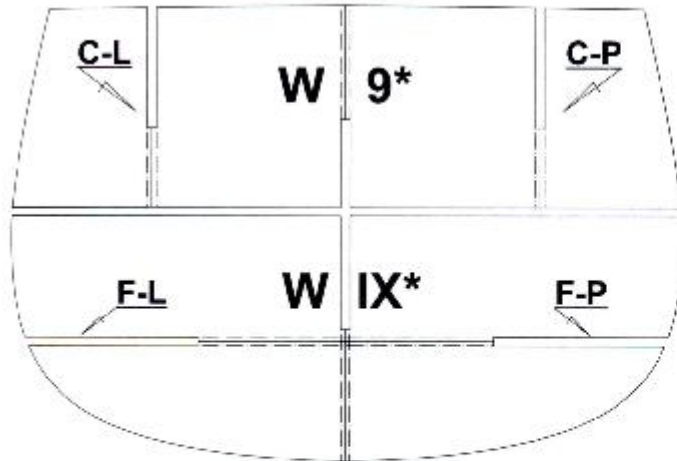
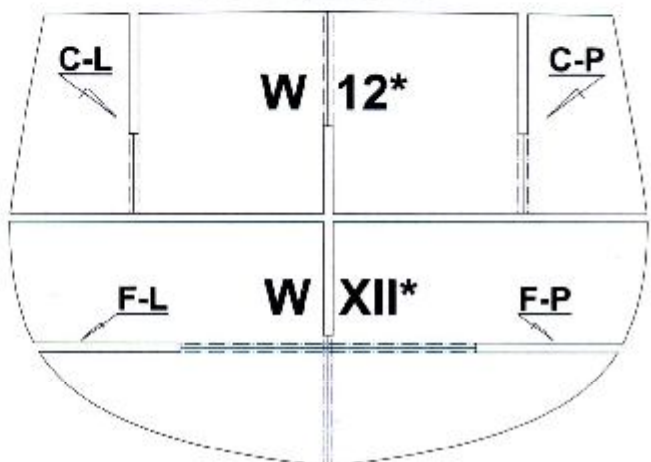
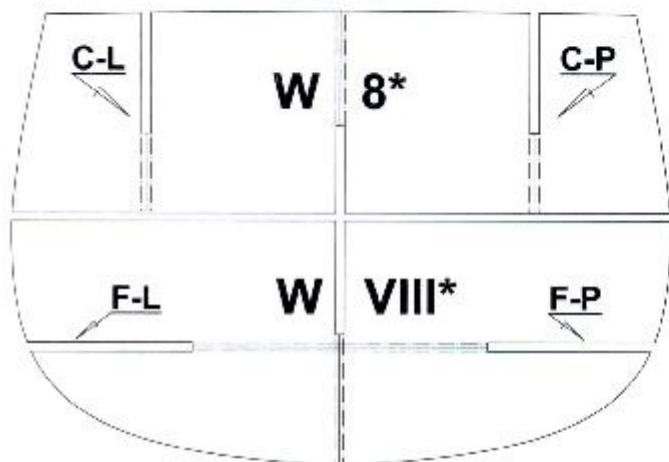
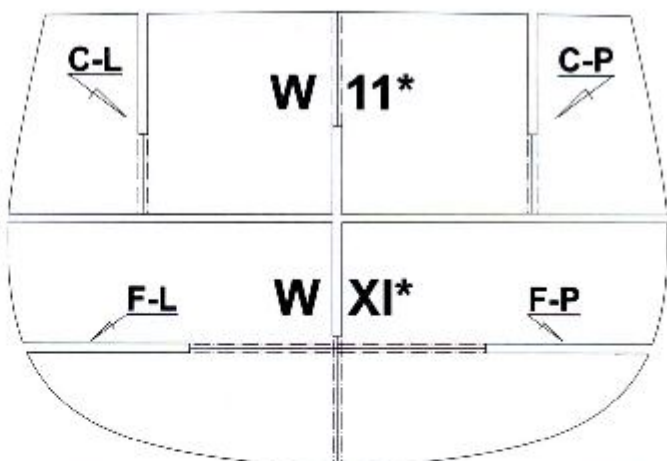
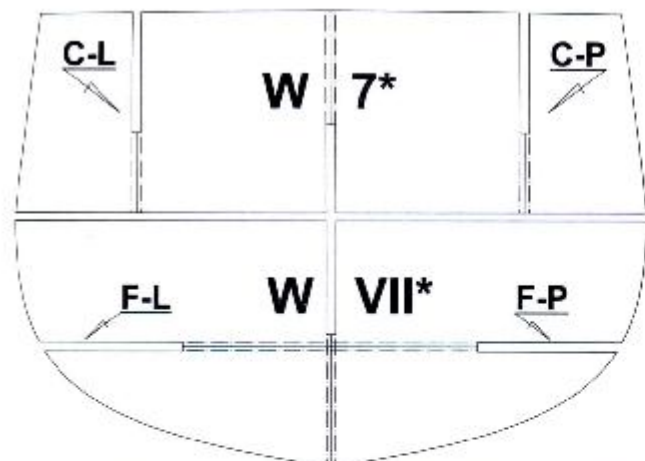
W 6	W 7	W 8	W 9	W 10	W 11
A-3		A-2*			A-1
A-III		A-II*			A-I
W VI	W VII	W VIII	W IX	W X	W XI

W 1	W 2	W 3	W 4	W 5
	E(p.I)		A-3*	A-2
			A-III*	A-II
W II	W III	W IV	W V	

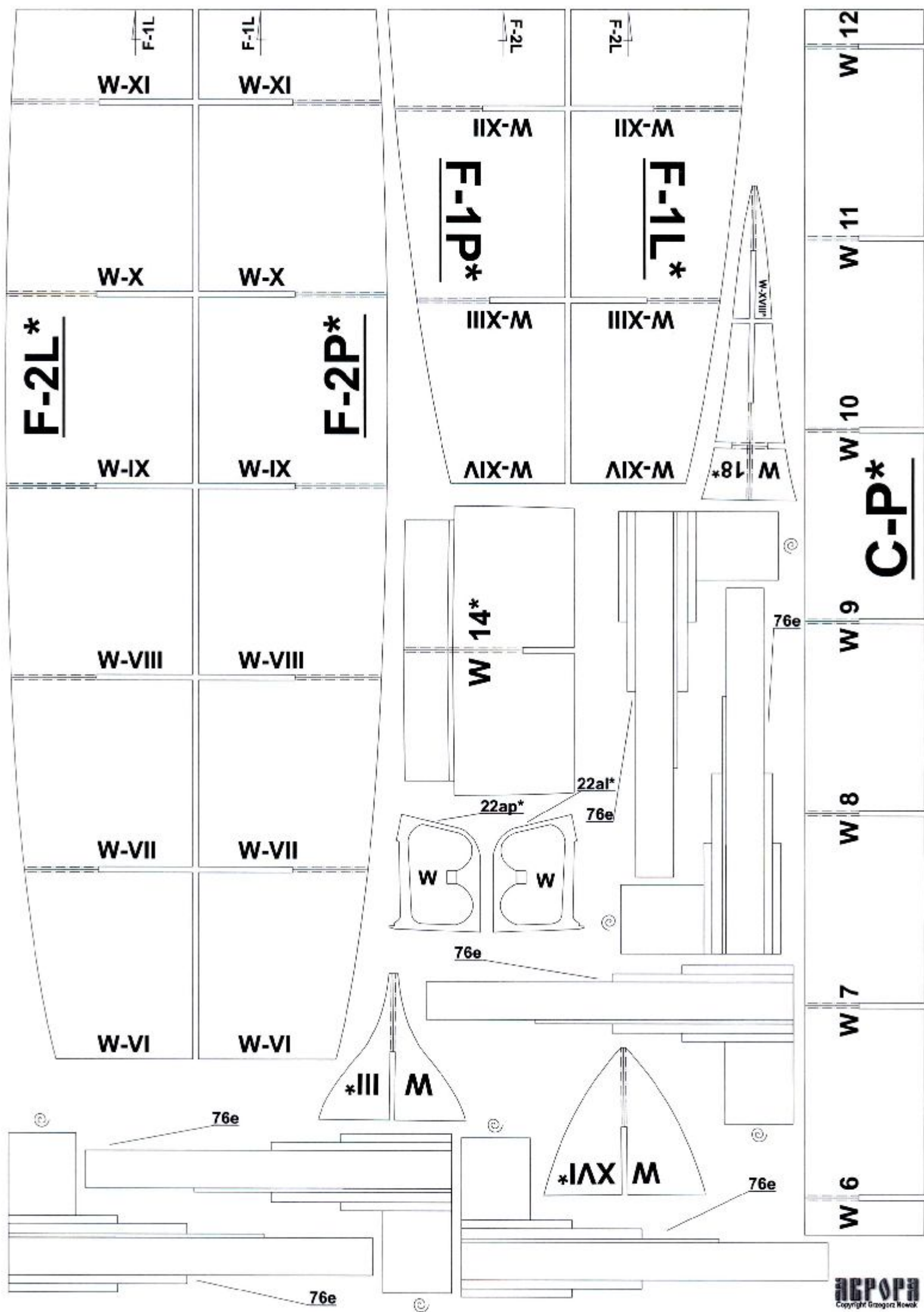


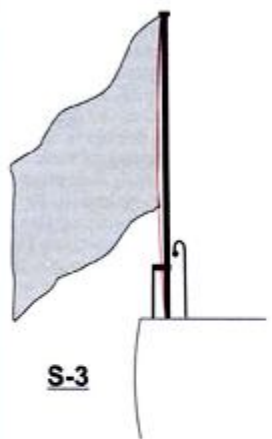
W 12	W 13	W 14	W 15	W 16	W 17	W 18
A-2	A-1*			D(p.I)		
A-II	A-I*					
W XII	W XIII	W XIV	W XV	W XVI	W XVII	W XVIII



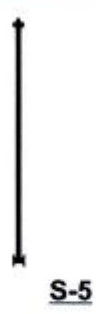


C-L*





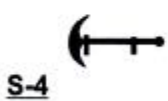
S-3



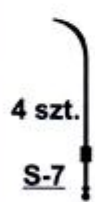
S-5



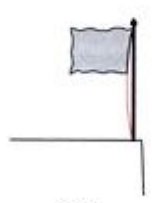
S-6



S-4

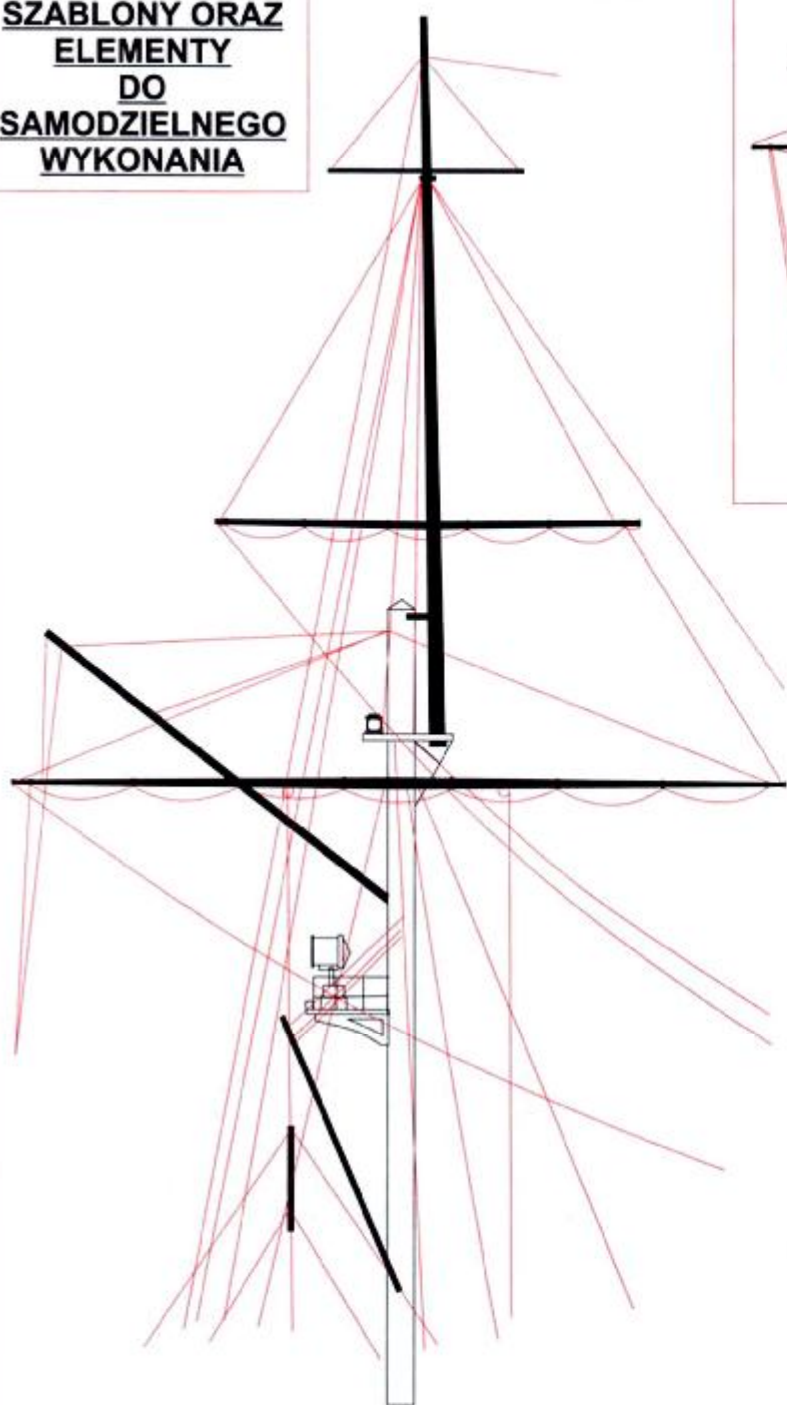


S-7

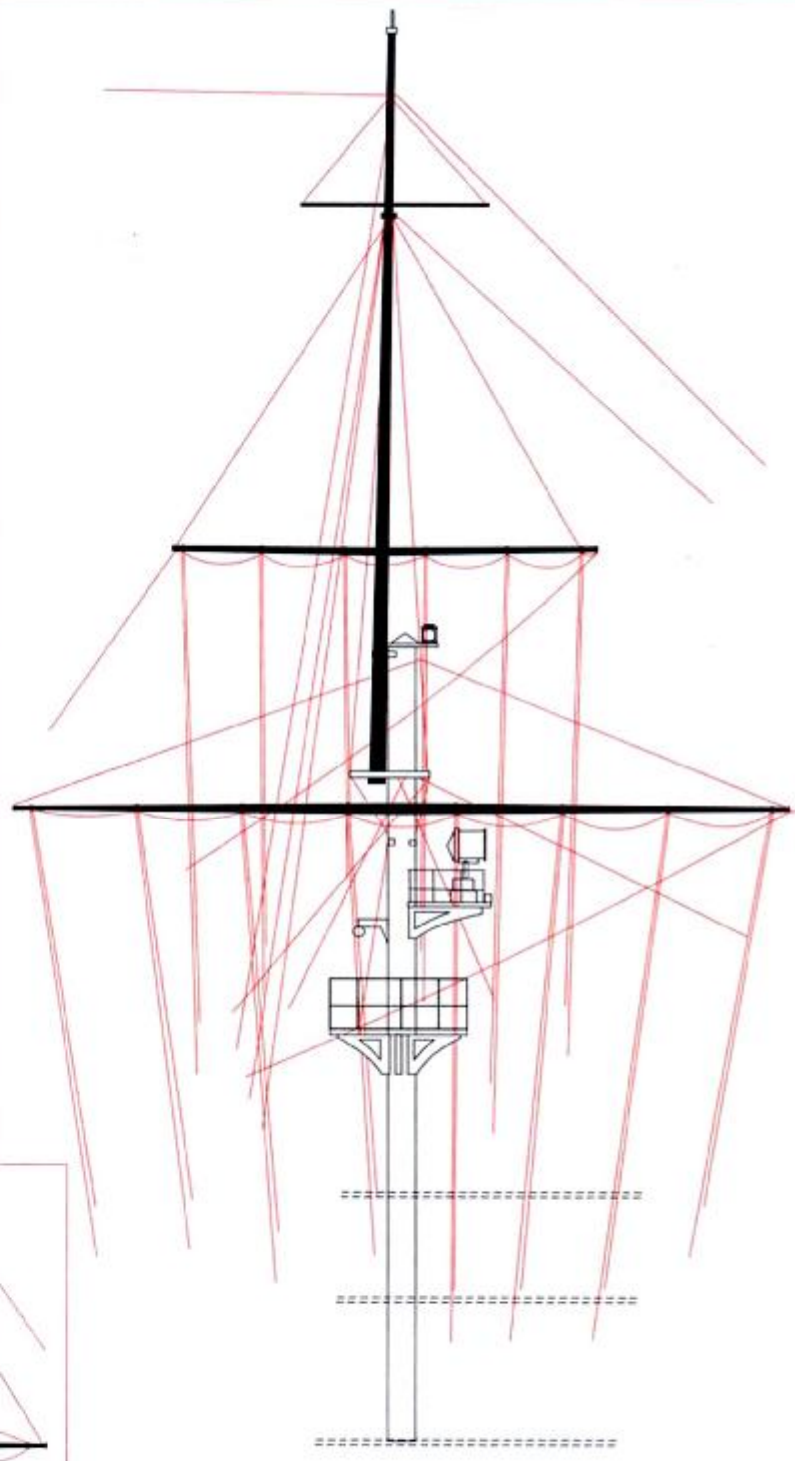


S-8

**SZABLONY ORAZ
ELEMENTY
DO
SAMODZIELNEGO
WYKONANIA**



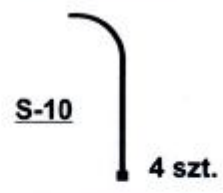
S-2 MASZT RUFOWY CAŁY



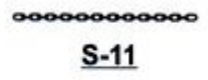
S-1 MASZ DZIOBOWY CAŁY



S-9



S-10



S-11



S-12



S-13