

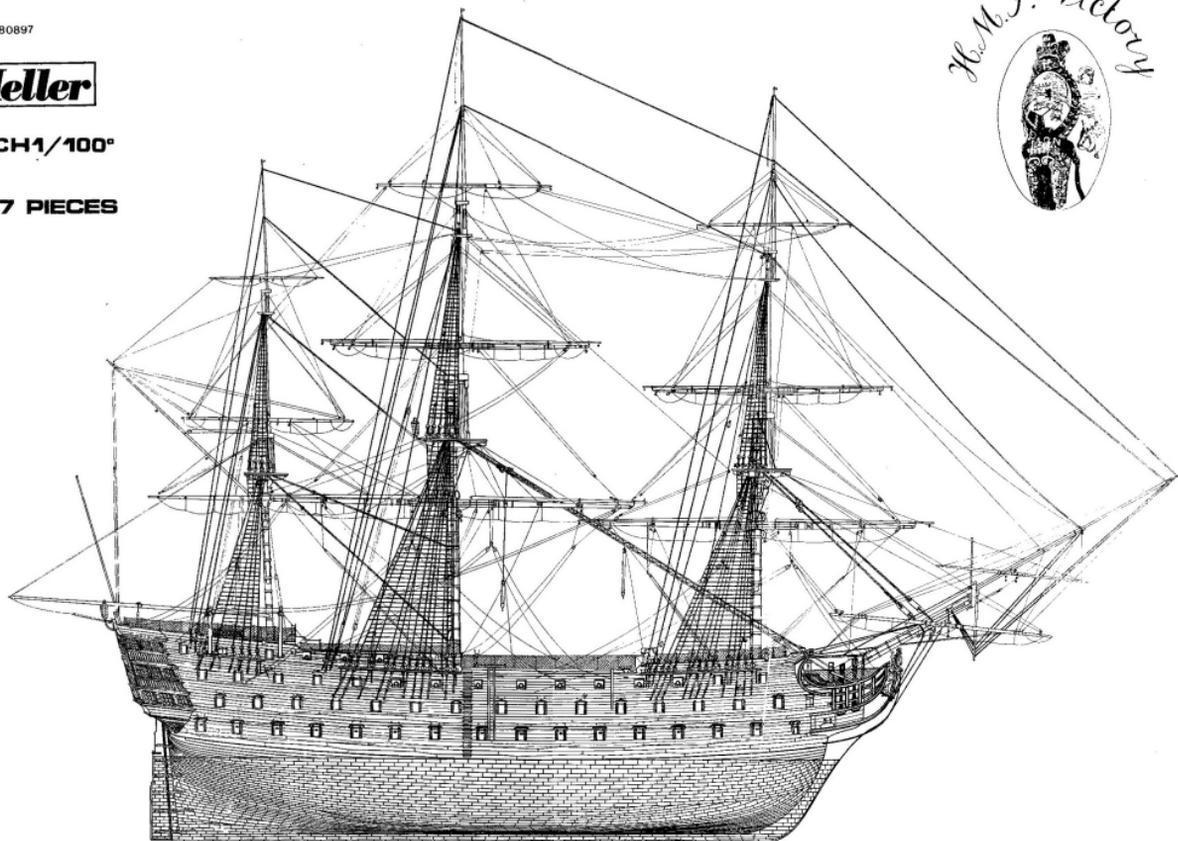
80897

Heller

ECH1/100°

2107 PIECES

H.M.S. Victory





HISTORIQUE



Le VICTORY est ce que l'on nomme un "vaisseau à trois ponts", bien qu'il en comporte en réalité cinq et même six à la dunette, car ce qui entrait en compte, était le nombre de ponts ou d'étréports, canales de recevoir des "batteries" sur l'artillerie du bord, donc des ponts placés au dessus de la ligne de flottaison et capables de supporter le poids des pièces d'artillerie. Les cent canons du VICTORY se répartissaient en trois batteries principales et une batterie de dunette, qu'elle, est composée de pièces beaucoup plus légères.

Laquette célèbre représente le "H.M.S. VICTORY" de l'Amiral anglais Lord Horatio Nelson, vaisseau à trois ponts de premier rang, qui participa à la bataille de Trafalgar et circula comme le Royal Navy du nom.

Le premier bateau anglais du nom de VICTORY fut un navire de commerce lancé en 1590. Le deuxième, était un des derniers représentants des galions (1650-1660). En 1715, ce fut le nouveau nom, qui fut donné au "Royal" avec la quille des VICTORY, était un vaisseau de premier rang de 110 canons qui fut naufragé sept années plus tard.

La construction du dernier VICTORY fut longue et laborieuse, surtout elle dura de 1799 à 1795. Le projet fut approuvé en 1790, quand l'Amiral britannique confia le projet à l'inspecteur maritime en chef Thomas Slade, qui en outre de six mois réalisa les calculs et dressa les plans nécessaires à la mise en chantier du H.M.S. VICTORY.

Les dimensions étaient les suivantes: longueur du pont inférieur: 96,7 m la longueur de la quille: 46,8 m, largeur maximale: 19,6, profondeur de la cale: 9,5 m.

Le VICTORY devait être différencier les vaisseaux de premier rang construits traditionnellement sur des soubords de batteries situés à cinq pieds (1,50m) au dessus de la ligne de flottaison. Cette fois, il se trouva que traditionnellement laissés au-dessus. D'autres différencier avec les conceptions navales de l'époque, l'front du VICTORY un navire à voiles exceptionnellement stable et rapide pour l'époque.

L'Amiral britannique avait souhaité que la construction de ce vaisseau fut réalisée en moins de trois ans au lieu de cinq ans traditionnels requis. Les travaux préparatoires furent donc lancés rapidement et ce fut le 23 Juillet 1790, dans la cale sèche du dock de Chatham que fut posée la quille du futur VICTORY. Elle était en bois de tuck et mesurait 136 cm de section au milieu du navire et était formée de sept courbes, semblables à mi-pont, pour atteindre une longueur de 46 m. Conformément aux règles d'usage à l'époque, la largeur de la quille se réduisait à chaque extrémité, pour mesurer 46 à l'étrave et à 40 à l'arrière. L'étrave, de forme courbe, était composée de plusieurs pièces de chêne. L'étrave, la plus grande pièce de bois d'un seul tenant, mesurait 5 m. de long et 82 cm par 42 cm à la base.

Un pilon était en place, la construction de la coque commença par l'implantation des membrures en place sur un pied carré de section à la quille, dressée et maintenue en plus de deux accores.

La construction d'un navire doit être le VICTORY, rien que pour la coque nécessite 4000 m³ de bois d'œuvre représentant plus de 8 hectares de forêt de chêne. Son voilage intérieur avait une épaisseur moyenne de 13 cm et le bordé 18 cm; cela représentait, au niveau de la batterie, plusieurs, une douzaine de pas de 20 cm de protection pour les hommes d'équipage. Les pièces de bois étaient constitués d'un certain nombre de pièces ajustées et liées en place par des tirants (renouement de cordes) et ce diamètre au pied du bordé était de 74. Le sommet du bord de pont-perçait dominait la ligne de flottaison de 91 et la grande vergue avait une longueur de 31,2 m.

L'artillerie était composée sur trois ponts et composée pour le principal batterie de 30 canons de 32 livres, la deuxième batterie était constituée de 30 canons de 24 livres, la troisième batterie, sur le pont principal comportait 22 canons de 12 livres longs et 8 canons de 12 livres courts, devant la dunette sur le pont des galeries une batterie plus légère était formée par 12 canons de 12 livres courts et à l'avant du navire se trouvaient 2 canons de 58 livres. Cependant, il faut savoir qu'au long de son existence, le VICTORY subit quelques modifications tant en fonction des disponibilités des pièces, et des mutations que des théories et philosophes successives en matière d'artillerie.

La carène du vaisseau fut terminée en un peu plus d'une année, mais à ce moment, l'urgence du navire en escadre ne faisait même sentir, les travaux prirent une vitesse de croisière beaucoup plus lente.

C'est le 20 Octobre 1790, que le navire reçut officiellement son nom de VICTORY. Au début de l'année 1790, la coque fut terminée, elle avait coûté 33 175 Livres Sterling. Le 7 mai de la même année, la coque fut mise à l'eau et seuls furent installés les bois plats, car la finition du vaisseau fut ardue, ce n'est en escadre qu'il eut plus nécessaire.

En 1777, le Grand Bretagne se trouva à nouveau en guerre et le 8 Mai 1778, le bateau termina prudemment la mer en tant que vaisseau ancré sous les ordres de l'Amiral Lord Koppel pour participer à son premier combat naval contre la flotte française, au large d'Ussant. Après quelques échanges de boulets dans les coups français et dans les grénats anglais, l'Amiral Koppel et le reste de sa flotte partirent s'échapper. En 1780, le VICTORY avait quelques réparations sous la forme d'un doublage de ses coques avec de 2023 plaques de cuivre représentant un poids d'environ 17 tonnes.

En 1781, comme vaisseau ancré de la flotte de Sir Richard Asepall le VICTORY participa à un nouveau combat naval contre la flotte française, toujours au large d'Ussant. Cette fois, l'avantage tourna au profit de la flotte britannique qui y gagna plus de mille affliges à la flotte française, ramés à Plymouth 15 bâtiments français de commerce.

Le 20 Octobre 1782, le VICTORY combattit à nouveau, victorieusement au Cap Sable, toujours comme vaisseau ancré, mais cette fois-ci de Lord Howe, qui avait pour objectif de gagner Gibraltar assiégé.

En 1783, en 1789, le VICTORY fut employé à sa tâche normale de vaisseau de ligne. Après la Révolution française, et battant le pavillon de l'Amiral Lord Hood, en 1793, il se trouva avec la flotte anglaise au siège de Toulon. L'Amiral Hood ne participa à la prise de la Corse, le VICTORY retourna en Angleterre ramener Lord Hood destiné à d'autres fonctions. Sous le commandement de l'Amiral Sir Ham, le VICTORY retourna en Méditerranée mais non comme vaisseau ancré. Il participa alors aux combats de Hyères, et fut à un certain moment exposé aux tirs simultané de trois vaisseaux français.

En Juillet 1790, le VICTORY rejoignit ancré sous le commandement de Sir John Jarvis. En 1797, le VICTORY retourna à nouveau au combat, cette fois contre 27 navires espagnols dont six étaient plus grands que lui. Ce fut au cours de cette bataille que Nelson reçut son commandement du H.M.S. CAPTAIN en distinction de quatre autres vaisseaux espagnols, par sa part, le VICTORY se distingua en capturant un.

En Novembre 1797, le VICTORY retourna en Grande Bretagne, à son "berceau" le dock Chatham où il fut réparé et rééquipé au plus haut glorieux de son époque. En 1798, l'Amiral décida de le remettre une fois encore au service actif après réarmement.

Placé en cale sèche, le VICTORY fut presque entièrement reconstruit et lancé en avril 1803, il fut de nouveau armé, son aspect avait beaucoup changé. La plupart de ses ornements dorés avaient été modifiés. Ses ouvertures avaient été surélevées et il avait perdu ses galeries d'arrière couvertes. Son mât d'artimon était échigné son antenne latine contre une corse. À sa sortie en mer, il fut équipé de toutes ses modifications le VICTORY présentait un aspect tel que celui que l'on admire encore aujourd'hui.

Le samedi 30 Juillet, le VICTORY arriva en Méditerranée, sous les ordres du capitaine Hardy et arbora les couleurs de l'Amiral Lord Nelson. Le VICTORY participa à toutes les manœuvres de la flotte anglaise en Méditerranée jusqu'à la fin Janvier 1800, lorsque de Nelson sortit que la flotte de Napoléon se trouvait à la mer, alors que lui-même se trouvait entre la Corse et la Sardaigne.

L'escadre britannique apparemment donc et parti à la recherche de la flotte française qu'elle trouva le 21 Octobre et qui se termina par la bataille de Trafalgar, qui opposa Lord Nelson à l'Amiral français Pierre de Villeneuve.

C'est au cours de la bataille de Trafalgar que Nelson trouva la mort, mortellement blessé par la balle tirée par un marin français, installé sur la mâche d'artimon du navire français le "RECONQUISTE".

Le Royal Navy célébra encore aujourd'hui la victoire britannique sur la flotte franco-espagnole en faisant au mât du VICTORY les signaux qui transmettent le message envoyé par Lord Nelson aux équipages des autres navires de l'escadre britannique: "L'Anglais est sûr de gagner qu'il fasse son devoir". Gravement endommagé pendant les combats, le VICTORY fut remorqué jusqu'à Gibraltar et provisoirement réparé, mit le cap sur l'Angleterre et y fut réparé en Angleterre.

Il ne sera encore une fois en 1800, le VICTORY retourna deux fois dans le péninsula Ibroque et alla à ramener en Grande Bretagne, depuis le Capree l'armée de Sir John Moore, ce qui fut décliné par le Amiral Saueyer, il reprit du service dans la Baltique, jusqu'à la fin de 1811. À la défaite de Napoléon, il retourna en Angleterre avec la flotte de guerre britannique. Sur la route de retour, l'accident subit une fois terrible, lequel qui causa quelques pertes. Le VICTORY retourna sur sa part jusqu'à l'ordre dans le port de Portsmouth et fut définitivement désarmé.

Le VICTORY fut néanmoins réparé encore une fois et ce n'est qu'en 1821 qu'il fut remis en service plus renforcé. Bien que prêt à repartir en campagne le VICTORY ne devait plus bouger jusqu'à nos jours.

Malgré le VICTORY ne devait plus participer à aucune action militaire, il fut décidé que le navire serait démonté et son bois vendu. Le projet de démolition souleva une telle vague de protestations, cela par l'intermédiaire que donna le journaliste John Bull dans son article paru dans la "Gazette de Brighton", qui l'Amiral britannique conserva le vaisseau.

En 1825, le vaisseau devint base de commandement de l'Amiral en chef à Portsmouth et conserva jusqu'en 1899 et cependant, qui lui fut rendu 32 ans plus tard en 1857, il restait là, au mouillage depuis des années salées que tous les navires de la Grande-Bretagne qui quittaient devant lui. Toutefois, les vaisseaux en bois ne durent pas être démolis et au début du siècle, on pu constater que le VICTORY ne sombrer à son quai.

En 1921, la Société pour la Recherche Nautique sous la présidence de Lord Milford Haven, organisa une croisiade en vue de préserver le VICTORY et le 12 Janvier 1922, on lui asséna un poste dans la plus vieille cale sèche du monde, le dock 105 de port de Portsmouth. C'est à ce dock que l'on peut aujourd'hui admirer le VICTORY dans un état de conservation remarquable.

FIGHE TECHNIQUE

CONSEILS DE MONTAGE

CARACTERISTIQUES

Longueur de la pouce à la proue.....	225 Ft 6 in. = 68,824 m
Longueur de la quille.....	154 Ft = 46,925 m
Longueur du pont inférieur.....	186 Ft = 56,603 m
Largeur de la coque.....	50 Ft 6 in. = 15,382 m
Largeur totale.....	51 Ft 8 in. = 15,789 m
Profondeur de la cale.....	21 Ft 6 in. = 6,555 m
Tonnage (déplacement).....	3300 (approx.)
Équipage.....	350 officiers et hommes d'équipage

Longueur totale de joints d'étanchéité (étoupe).....	12 miles environ 20 km
Nombre d'années de service effectives.....	47 ans
Coût.....	\$3.176 £ de l'époque
Nombre de piliers de sabbé.....	438
Nombre de chaînes utilisées pour la construction.....	2000 à 2500
Longueur totale de tous pour les mâts et les vergues.....	669,457 m

ARTILLERIE

Première batterie.....	30 canons de 32 livres
Deuxième batterie.....	30 canons de 24 livres
Troisième batterie sur le pont principal.....	22 canons de 12 livres longs
Font des gatlards.....	12 canons de 12 livres courts
	2 canons de 68 livres
Total de l'artillerie.....	104 canons

CARGAISON

CARGAISON NECESSAIRE AU VOYAGE

Pétrole, charbon et bois.....	50 tonnes
Eau potable.....	300 tonnes
Bœuf et porc salés.....	25 à 30 tonnes
Viande.....	50 tonnes
Farine.....	15 tonnes
	8 à 10 tonnes
Fromages.....	100 kg
Beurre.....	2 tonnes
Biscuits.....	45 tonnes
Bois d'oeuvre.....	20 tonnes

NOTES GENERALES SUR LE MONTAGE

Les pages et chapitres suivants donnent les indications de montage, la description et la préparation de certains éléments séparés, tels chapitres 4 - 5 - 6 - 7 - doivent être mis en attente jusqu'à leur utilisation le moment venu. Les chapitres 20 - 21 - 22, la composition de la mâture et l'ensemble du grément de chaînes des poulies représentent une nomenclature visualisée avec certains travaux préparatoires au montage définitif.

Le chapitre 23 donne l'ordre de montage d'un mât, tel qu'il doit être réalisé aux chapitres 24 et 25.

De nombreux détails concernant la position des poulies, des verges se trouvent aux chapitres 26 - 27 - 28 - 30.

Il est indispensable de lire attentivement chaque paragraphe du plan de montage avant de passer à la pratique.

Vo le nombre considérable de pièces, ne les dégrapper que suivant les besoins de chaque montage.

Il est recommandé d'habiller et de coller les pièces avec une lime papier de verre, de les dégrapper à l'aide d'une lime de rasoir et d'effectuer la mise en place dans petites pièces à l'aide de pinces à épiler.

Utiliser la colle, le peinture et les pièces KELLER, spécialement conçues pour la décoration des maquettes plastiques.

Certains pièces comportent de petites pastilles rondes qui ont pour but de faciliter la "remplissage" des empreintes. Il faut notamment les éliminer au montage.

Il est conseillé de peindre directement toutes les petites pièces sur leurs propres boîtes et d'effectuer les retouches nécessaires après chaque phase de montage.

Certains travaux: artillerie, hubans, décorations..... vous paraîtront fastidieux, mais d'eux et du soin apporté dépend la présentation de votre "VICTORY" qui vous assurera fier de faire admirer à vos amis.

DECALCOMANIE

- 1° - Découper vos décalques pièce par pièce
- 2° - Les tremper dans l'eau froide quelques secondes
- 3° - Repérer l'emplacement exact et faire glisser doucement le décalque de son support
- 4° - Absorber l'excédent d'eau avec un buvard

GRÉMENT - CORDES

Le grément du VICTORY nécessite l'utilisation de poulies, hubans, cordages aboutissant à différents endroits du navire.

POULES: Il existe un certain nombre de poulies répertoriées: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 (voir nomenclature). Dans le montage les poulies utilisées sont repérées sous la forme: 01, 02, 03..... 01, 02.....

HUBANS: La méthode de fabrication est donnée au chapitre 16, le repérage paragraphe 15, le montage au fur et à mesure des diverses opérations. Les chaînes sont repérés dans un carré [15]

CORDES: De trois types: R1 à R27 pour les hubans, E1, E2... pour les états, V1 à V47 et A1 à A206 pour les diverses manœuvres.

Les # sont indiqués dans le tableau ci-dessous, les départs, passages et aboutissements sont indiqués lors des opérations de montage.

REMARQUES: La plupart des cordages aboutissent sur le pont, chapitre 11, paragraphe 1. Sur les plans ces aboutissements sont indiqués sous la forme [11] ou pour simplifier #. Les autres cas sont indiqués à chaque chapitre.

NOTES: Pour ne pas surcharger les dessins, la plupart des éléments du grément n'ont été représentés qu'une seule fois.

L'indication que la grément est réalisé de chaque bord, se note ainsi: 008 (02) veut dire 0208 dessiné, et 0207 symétrique sur l'autre bord. A79 (80) veut dire cordage A79 dessiné et cordage 80 symétrique sur l'autre bord.

Les éléments des cordages sont visibles sur plusieurs plans, l'indication en est donnée par le signe Ex. [Ex 30] qui veut dire se reporter aux chapitres 9 et 30, ou [Ex 30] qui veut dire se reporter au chapitre 28 et # au 119.

LONGUEURS DES CORDES

Certains cordages sont mis en place avant leur utilisation pour le grément, en ce cas la longueur de fil à utiliser est indiquée en m.

Pour le cas général, couper les longueurs en fonction du grément.

TABEAU DES CORDES

Pour chaque montage il est indiqué le # correspondant à la nomenclature des fils

TABEAU DES FILS

A	Ø	A	Ø	A	Ø	E	Ø	V	Ø		
1	Ø 0.3	53	Ø 0.3	105	Ø 0.3	156	Ø 0.3	50	Ø 0.3	1	Ø 0.3
2	---	54	---	106	---	157	---	51	---	2	---
3	---	55	---	107	---	158	---	52	---	3	---
4	---	56	---	108	---	159	---	53	---	4	---
5	---	57	---	109	---	160	---	54	---	5	---
6	---	58	---	110	---	161	Ø 0.3	55	---	6	---
7	---	59	---	111	---	162	---	56	---	7	---
8	---	60	---	112	---	163	---	57	---	8	---
9	---	61	---	113	---	164	---	58	---	9	---
10	---	62	---	114	---	165	---	59	---	10	---
11	---	63	---	115	---	166	---	60	---	11	---
12	---	64	---	116	---	167	---	61	---	12	---
13	---	65	---	117	---	168	---	62	---	13	---
14	---	66	---	118	---	169	---	63	---	14	---
15	---	67	---	119	---	170	---	64	---	15	---
16	---	68	---	120	---	171	---	65	---	16	---
17	---	69	---	121	---	172	---	66	---	17	---
18	---	70	---	122	---	173	---	67	---	18	---
19	---	71	---	123	---	174	---	68	---	19	---
20	---	72	---	124	---	175	---	69	---	20	---
21	---	73	---	125	---	176	---	70	---	21	Ø 0.6
22	---	74	---	126	---	177	---	71	---	22	Ø 0.3
23	---	75	---	127	---	178	---	72	---	23	---
24	---	76	---	128	---	179	---	73	---	24	Ø 0.6
25	---	77	---	129	---	180	---	74	---	25	Ø 0.3
26	---	78	---	130	---	181	---	75	---	26	---
27	---	79	---	131	---	182	---	76	---	27	---
28	---	80	---	132	---	183	---	77	---	28	Ø 0.3
29	---	81	---	133	---	184	---	78	---	29	---
30	---	82	---	134	---	185	---	79	---	30	---
31	---	83	---	135	---	186	---	80	---	31	---
32	---	84	---	136	---	187	---	81	---	32	---
33	---	85	---	137	---	188	---	82	---	33	---
34	---	86	---	138	---	189	---	83	---	34	---
35	---	87	---	139	---	190	---	84	---	35	---
36	---	88	---	140	---	191	---	85	---	36	---
37	---	89	---	141	---	192	---	86	---	37	---
38	---	90	---	142	---	193	---	87	---	38	---
39	---	91	---	143	---	194	---	88	---	39	---
40	---	92	---	144	---	195	---	89	---	40	---
41	---	93	---	145	---	196	---	90	---	41	---
42	---	94	---	146	---	197	---	91	---	42	---
43	---	95	---	147	---	198	---	92	---	43	---
44	---	96	---	148	---	199	---	93	---	44	---
45	---	97	---	149	---	200	---	94	---	45	---
46	---	98	---	148	---	201	---	95	---	46	---
47	---	99	---	149	---	202	---	96	---	47	---
48	---	100	---	150	---	203	---	97	---	48	---
49	---	101	---	151	---	204	---	98	---	49	---
50	---	102	---	152	---	205	---	99	---	50	---
51	---	103	---	153	---	206	---	100	---	51	---
52	---	104	---	154	---	207	---	101	---	52	---
						208	---	102	---		
						209	---	103	---		
						210	---	104	---		

Dimètres

Longueurs conseillées

Ø 0,30 mm
Ø 0,60 mm

100 mètres
25 mètres

Multiplicé 1 à multiplicé 35 Fils Ø 0.3

H7 à H27

H1, H2, H3, H4, H5, H6

Fils Ø 0.3

Fils verticaux Ø 0.3
Fils horizontaux Ø 0.3

1 EQUIPEMENT COQUE

A DECORATION

Peindre en mélange M2, l'intérieur de 1 et 2 au niveau des deux ponts supérieurs, jusqu'aux pontillées.

B TENDEUR (cadène)

Faire des boucles, selon détail, en utilisant un carton dont la dimension est donnée en B. Le nœud de ces boucles se trouvera à l'intérieur de 1 et 2.

C VITRES 'Option'

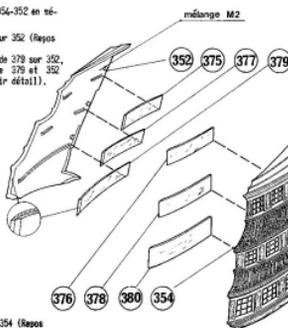
Certains sabords-arrière peuvent être, soit ouverts avec un canon en position de tir, soit vitrés. Dans ce cas les canons sont aidés à l'intérieur des logements (voir croquis N°1). Selon le choix coller ou non: 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55 sur 1, 42 - 43 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48 sur 2. ATTENTION: les sabords arrière sont légèrement inclinés (voir croquis).

3 EQUIPEMENT BOUTEILLE

Peindre l'intérieur de 354-352 en mélange M2.

Coller 376 - 377 - 378 sur 352 (Rayes et butées).

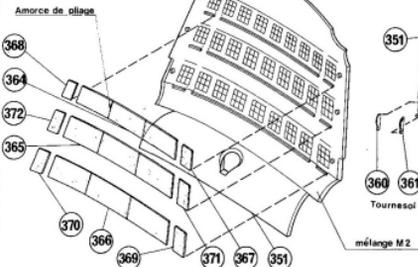
Attention à la position de 378 sur 352. Les parties blanches de 376 et 352 doivent correspondre (voir détail).



Coller 376 - 378 - 380 sur 354 (Rayes et butées). Attention à la position de 380 sur 354. Les parties blanches de 380 et 354 doivent correspondre (voir détail).

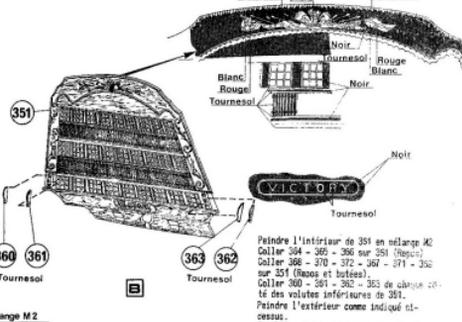
2 EQUIPEMENT TABLEAU

A MISE EN PLACE DES VITRES



C DECORATION

Tourneval, Blanc, Rouge, Noir.

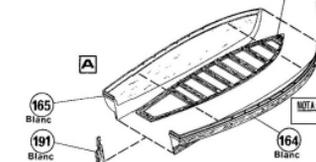


Peindre l'intérieur de 351 en mélange M2
Coller 364 - 365 - 366 sur 351 (Sous)
Coller 368 - 370 - 372 - 367 - 371 - 352 sur 351 (Hauts et botes)
Coller 360 - 361 - 362 - 363 de couleur citée des volutes inférieures de 351.
Peindre l'extérieur comme indiqué ci-dessus.
En règle générale le fond est noir et les surpasseurs sont Tourneval.

4 MONTAGE DES EMBARCATIONS

A GRAND CANOT

- Coller 164 contre 165
- Coller 162 à l'intérieur de la coque (Rappos)
- Coller 161 derrière l'ensemble.



B CANOT

- Avec opérations que 1 avec 165-167-165-168



C PINASSE

- utiliser 168-165-170 160.

NOTA: Les embarcations seront mises en place au paragraphe 5B.

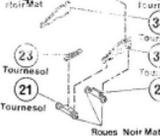
7 MONTAGE DES CANNONS

A CANNONS DE 32

Coller 14 contre 15
Coller 23 et 21 sur 21 et 22 (Centre)
Coller 23 sur 21 (étrappe)
Coller 14-15 sur 21-22
Régler l'opération 30 fois.

NOTA: Mise en place paragraphe 5B.

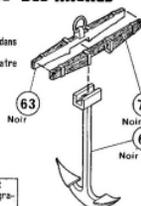
Fill réf. 332



Roues Noir Mat

5 MONTAGE DES ANCRES

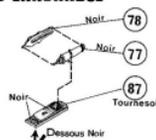
Coller 63 contre 75
Cabochar et coller 65 dans 63-75.
Régler l'opération quatre fois.



NOTA: Les ancras seront mis en place au paragraphe 5A.

6 MONTAGE DES CARONADES

Coller 77 sur 78
Coller 77-78 sur 87
Réaliser l'opération 2 fois.



NOTA: Mise en place au chapitre 2A.

B CANNONS DE 24

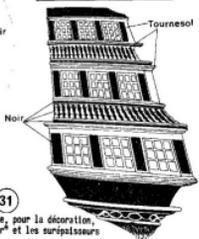
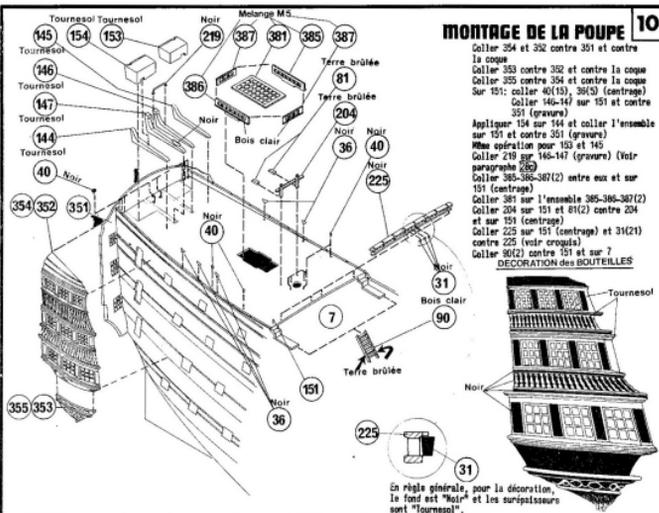
Avec opérations que 4 avec 14-15-33-34-21-22-23
Régler l'opération 30 fois.
NOTA: Mise en place paragraphe 5B.

C CANNONS DE 12 (long)

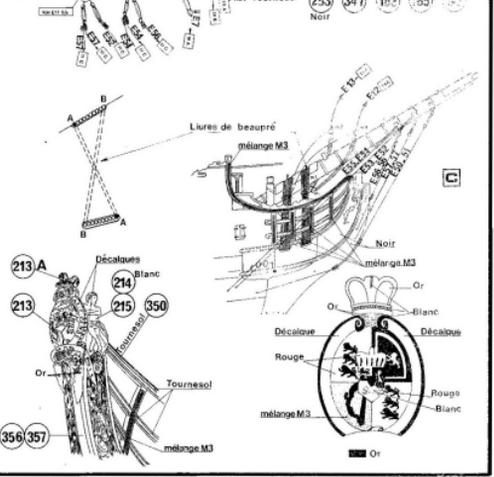
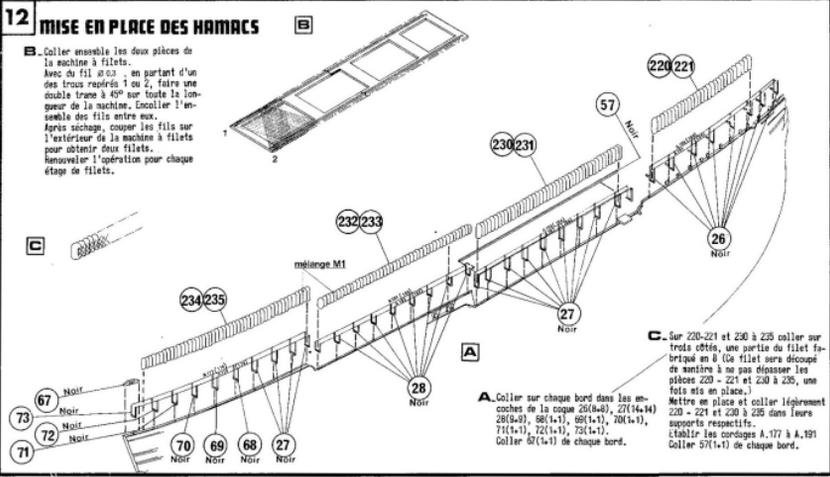
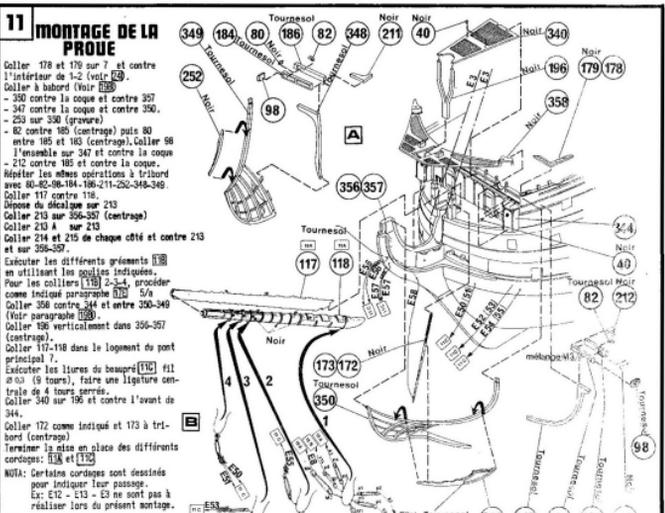
Avec opérations que 1 avec 10-11-15-17-18-19-20
Régler l'opération 22 fois
NOTA: Mise en place paragraphe 5B.

D CANNONS DE 12 (court)

Avec opérations que 4 avec 12-13-15-17-18-19-20
Régler l'opération 20 fois.
NOTA: Mise en place paragraphe 5B.



En règle générale, pour la décoration, le fond est "Noir" et les surimprimeurs sont "tourneval".



13 GREEMENT VOILURE

A

L'essentiel de la coque étant terminé, la mise en place de la nature du gréement et des voiles va constituer la seconde étape du montage de ce vaisseau.

B

4 bobines tournées dans la boîte.

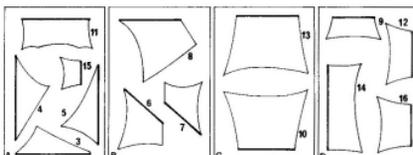
Voir tableaux de correspondance des fils haubans ci-joint au plan.

Le gréement du "H.M.S. VICTORY" à l'échelle 1/100 nécessite l'emploi de longueurs importantes de fils de différents diamètres. Utiliser le fil contenu dans la boîte. Prévoir un approvisionnement suffisant pour les croquis fournis dans la boîte. Le fil peut être coloré par frappeage dans un bain de tinte très fort ou de café soluble.

NOTA: Pour éviter les erreurs, il est conseillé, après le montage d'un cordage de rayer sur le plan le N° de ce cordage, ou mieux d'inscrire sur une feuille les N° des cordages au fur et à mesure de leur montage.

14 VOILURE

A VOILES



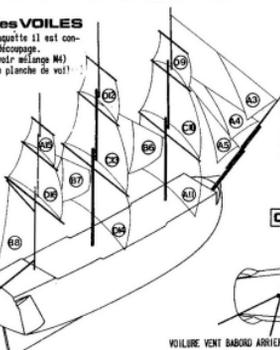
- | | | | |
|---------------------|---------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|
| 3 Grand foc | 6 Voile d'état de grand hantier | 10 Voile de petit hantier | 9 Voile de petit perroquet |
| 4 Faux foc | 7 Voile d'état de perroquet de fougue | 13 Voile de grand hantier | 12 Voile de grand perroquet |
| 5 Petit foc | 8 Voile de perrouche d'artimon | 14 Grand voile | 11 Voile de misaine |
| 11 Voile de misaine | 15 Voile de perrouche d'artimon | | 16 Voile de perroquet de fougue |

Dans la boîte il est fourni quatre planches A - B - C - D, comprenant l'ensemble des voiles du bateau.

NOTA: Le trait fort sur chaque voile indique la ligne de collage sur la vergue, l'état ou le mât.

B PEINTURE des VOILES

Pour donner plus de réalisme à la maquette il est conseillé de peindre les voiles avant découpage. Utiliser une peinture très diluée (voir mélange M4) (Faire un essai sur un morceau d'une planche de bois)

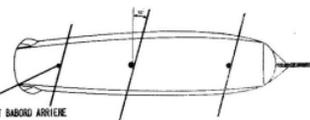


D RIS

- Placer les ris selon croquis - Fil n° 0,3
- 1 rang pour D,14
- 3 rangs pour D,16 - B,8
- 4 rangs pour C,10 - C,13

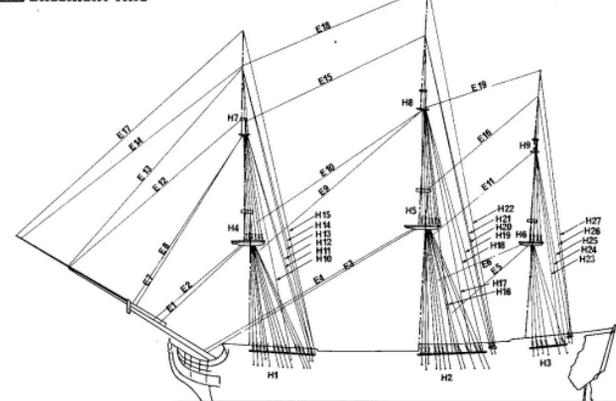


C DISPOSITION des VOILES



VOILURE TOUT BORDO ARRIVÉE
Vergue à 15°

15 GREEMENT AXE



A HAUBANS, ETAIS

Les croquis donnent la disposition des haubans repérés H1 à H27 existant de chaque bord et des étais E1 à E20 placés dans l'axe longitudinal du vaisseau.

Les montages seront décrits ultérieurement.

Noter que H1 à H6 représentent des groupes de cordages.

B POULIES

Pour le montage des poulies se référer au paragraphe 13B

Dans le montage les poulies sont repérées: p1, p2, p3.....(petite poulie simple) ou P1, P2, P3.....(petite poulie double) ou M1, M2, M3.....(moyenne poulie simple) ou G1, G2, G3.....(grande poulie simple) ou U1, U2, U3.....(grande poulie double).

Les nombres qui suivent la lettre ont pour but de retrouver telle ou telle poulie d'une page à l'autre du plan de montage.

16 FABRICATION DES HAUBANS

Utiliser les fils contenus dans la boîte. Se servir du fil n° 0,3 pour les horizontales et 0,06 pour les verticales.

Coller (a) sur (a) (contrepage) (b) est amincisé et sert pour la fabrication des haubans H5, H4 et H6.

Les opérations décrites ci-dessous seront réalisées au moment du montage de la mâture (paragraphe 22, 23 et 25).

HAUBANS H2

Placer sans coller (b) sur (a).

Placer 125-126 (voir 12b) sans coller.

Les haubans sont fabriqués par paires de chaque bord en B.

Fils 1, 2, 3 et 4 sont de l'ordre qu'il est indiqué.

Les fils entourent 125-126 et passent dans les crans de (b).

Réaliser six paires en utilisant dans l'ordre les crans 30-29, 27-25, 23-21, 19-17, 14-1 et 4-2.

Faire un nœud au sommet des haubans. (voir E)

Les entlâchures horizontales sont réalisées suivant le schéma C.D.

Relever le fil au départ, suivre l'ordre 1, 2, 3, 4.....etc., passer dans les crans situés sur la côté de la machine numérotés de 30 à 0.

A l'aide d'un pinceau et de colle diluée au trichlorure, enduire l'ensemble dans la partie où les fils se croisent. Mettre très peu de colle sur le haut des haubans à l'endroit où ils contourment l'ergot.

Après séchage couper les entlâchures en dehors des graviers et derniers haubans.

Retenir de l'appareil l'ensemble des haubans fixés sur 125-126.

Coller 125-126 selon les indications données en 22B. Ce principe est appliqué aux haubans H1, H2 et H3.

HAUBANS H3

Enlever (b). Utiliser 136-139, dans l'encoche de queue

- 3 paires de haubans crans 1-4, 1-4 et 0-0.

- Entlâchures, crans 30 à 11.

A l'aide d'un pinceau et de colle diluée au trichlorure, enduire l'ensemble dans sa partie où les fils se croisent. Mettre très peu de colle sur le haut des haubans à l'endroit où ils contourment l'ergot. Après séchage, couper les entlâchures, enlever l'ensemble des haubans en sortant soigneusement des bords au sommet de 136-139 et placer l'ensemble selon les indications (22-23). Faire un nœud au sommet des haubans (voir E).

Ce principe est valable pour les haubans H5, H4 et H6.

HAUBANS H4

Enlever (b). Utiliser (c).

- 3 paires de haubans, crans 0-4, 0-4 et 1-1.

- Entlâchures, crans 30 à 10.

HAUBANS H1

Opérations identiques, utiliser 136-137.

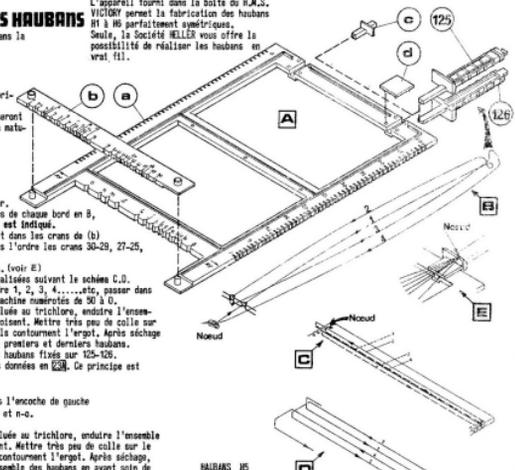
- 5 paires de haubans, crans 28-25, 24-22, 20-18, 16-13, 11-5 et 3-1.

- Entlâchures, crans 30 à 8.

16 FABRICATION DES HAUBANS

L'appareil fourni dans la boîte du H.M.S. VICTORY sert à la fabrication des haubans H1 à H6 parfaitement symétriques.

Seule, la Société WELLS vous offre la possibilité de réaliser les haubans en vrai fil.



HAUBANS H5

(c) dans l'encoche de queue

Réaliser les paires 1, 2, 3 et 4 dérivées en autour de C. Utiliser (b).

- 3 paires de haubans, crans 15-12, 10-8 et 7-5.

- Entlâchures, crans 30 à 8.

HAUBANS H6

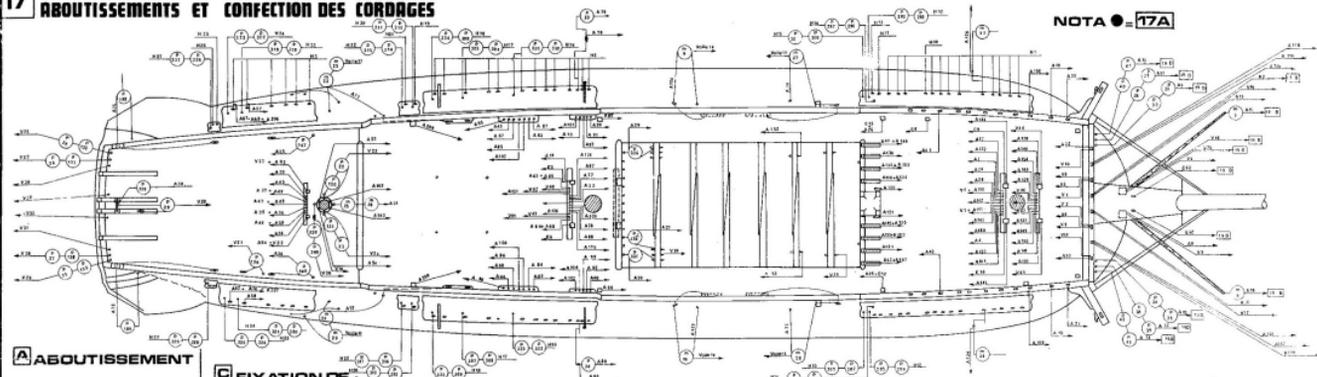
Enlever (b). Utiliser (c).

- 2 paires de haubans, crans a-b et d-f.

- Entlâchures, crans 30 à 18.

17 ABOUTISSEMENTS ET CONFECTION DES CORDAGES

NOTA ● 17A



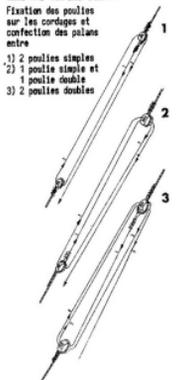
A ABOUTISSEMENT

Le vaisseau vu de dessus représente l'aboutissement de la plupart des cordages établis dans les plans suivants.
Les haubans N° 1 à N°27 existent des deux bords.
Pour la clarté des explications, le symbole ● est équivalent à [17A].
Les nombreuses poules indiquées sur ce dessin servent à placer lors des gréments correspondants.

B CABLAGE

Fixation des poules sur les cordages et confection des palans entre

- 1) 2 poules simples
- 2) 1 poule simple et 1 poule double
- 3) 2 poules doubles



C FIXATION DE :

- 1 sur un taquet
- 2 sur un relaiier
- 3 sur une poule

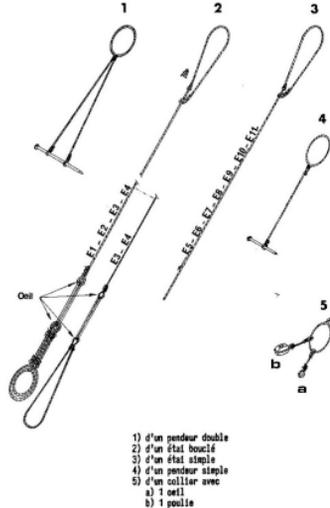


D REALISATION DE :

- 1 d'un collier
- 2 d'un œil à l'aide d'une pointe de # 1 mm



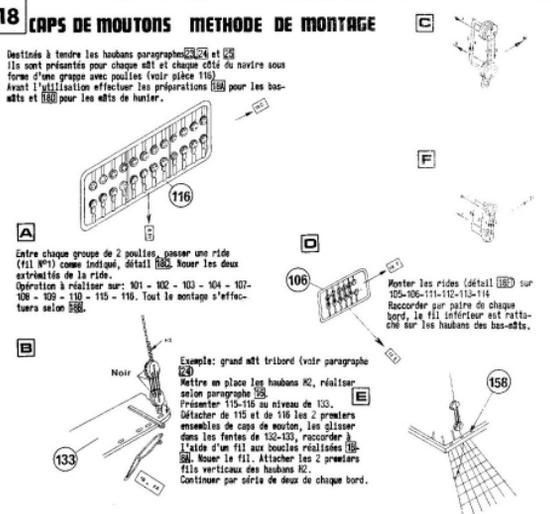
E REALISATION DE :



- 1) d'un pendeur double
- 2) d'un étai bouclé
- 3) d'un étai simple
- 4) d'un pendeur simple
- 5) d'un collier avec
 - a) 1 œil
 - b) 1 poule

18 CAPS DE MOUTONS METHODE DE MONTAGE

Destinés à tendre les haubans paragraphés 22 et 23 ils sont présentés pour chaque œil et chaque côté du navire sous forme d'une grappe avec poules (voir pièce 116).
Avant l'utilisation effectuer les préparations 100 pour les bas-œils et 101 pour les œils de hanter.



Entre chaque groupe de 2 poules, passer une ride (fil N°1) comme indiqué, détail 100. Nouer les deux extrémités de la ride.
Opération à réaliser sur: 101 - 102 - 103 - 104 - 107 - 108 - 109 - 110 - 115 - 116. Tout le montage s'effectue selon 100.

Exemple: grand œil tribord (voir paragraphe 22).
Mettre en place les haubans N°2, réaliser selon paragraphe 25.
Présenter 115-116 au niveau de 103.
Détacher de 115 et de 116 les 2 premiers ensembles de caps de mouton, les glisser dans les fentes de 102-103, raccorder à l'aide d'un fil aux boucles réalisées 100.
Nouer le fil. Attacher les 2 premiers fils verticaux des haubans N°2.
Continuer par série de deux de chaque bord.

Monter les rides (détail 100) sur 105-106-111-112-113-114.
Raccorder par paire de chaque bord, le fil inférieur est rattaché sur les haubans des bas-œils.

DECORATION

Des précisions de décoration sont notées sur les différents plans en cours de montage.

Peintures HELLER à utiliser pour la décoration de votre "H.M.S. VICTORY"

ROUGE VERMEIL.....	7003
VERT MOYEN.....	7004
BLANC.....	7005
OR.....	7007
SHONZE.....	7009
NOIR.....	7010
BOIS CLAIR.....	7012
BOIS FONCE.....	7016
BLEU AZUR.....	7019
GRIS PERLE.....	7020
BLEU ROI.....	7024
TANNE BRULEE.....	7025
TOUNESOL.....	7027

ROUGE VERMEIL 7003

Grappe 1
- Intérieur de t et 2

Grappe 2
3 - 4 - 5 - 6

Grappe 5
42 - 43 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48

Grappe 7
49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55

Grappe 8
76 - 69 - 92

Grappe 12
203 - 206

Grappe 13
- 213 -

Grappe 15
254 - 255 - 256 - 257 - 258 - 259 - 260 - 261 - 262 -
263 - 264 - 265 - 266 - 267 - 268 - 269 - 270 - 271 -
272 - 273 - 274 - 275 - 276 - 277 - 278 - 279 - 280 -
281 - 282 - 283 - 284 - 285 - 286 - 287 - 288 - 289 -
290 - 291 - 292 - 293 - 294 - 296 - 297 - 298 - 299 -
300 - 301 - 302 - 303 - 304 - 305 - 306 - 308 - 309 -
310 - 311 - 312 - 313 - 314 - 315 - 316 - 317 - 318 -
319 - 320 - 321 - 322 - 323 - 324 - 325 - 326 - 327 -
328 - 329 - 330 - 331 - 332 - 333 - 334 - 335 - 336 -
337 -

Grappe 16
- 351 -

VERT MOYEN 7004

Grappe 12
164 - 165 - 166 - 167 - 168 - 169

BLANC 7005

Grappe 12
162 - 163 - 164 - 165 - 166 - 167 - 168 - 169 - 170 -
189 - 190 - 191 -

Grappe 13
213 - 213 A - 214 - 215

Grappe 14
237 - 238 - 239 - 240 - 241 - 242 - 243 - 244 - 245 -
246 - 247 - 248 - 249

Grappe 16
- 351 -

OR 7007

Grappe 11
- 152 -

Grappe 13
213 - 213 A

Grappe 16 A
356 - 357

SHONZE 7009

Grappe 1
1 - 2

Grappe 10
- 120 -

Grappe 13
- 216 -

Grappe 14
250 - 251

NOIR 7010

Grappe 1
1 - 2

Grappe 3
7 - 8 - 9

Grappe 4
10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 18 - 19 - 21 - 22 -

Grappe 5
p - q - r - m - P - M - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 -
31 - 32 - 33 - 36 - 37 - 38 - 40 - 41

Grappe 8
56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 61 - 63 - 65 - 66 - 67 - 68 -
69 - 70 - 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 77 - 78 - 79 - 80 -
83 - 84 - 85 - 86 - 87 - 91 - 93 - 94 - 95

Grappe 9
101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109 -
110 - 111 - 112 - 113 - 114 - 115 - 116

Grappe 10
117 - 118 - 119 - 121 - 122 - 123 - 124 - 125 - 126 -
127 - 128 - 129 - 130 - 131 - 132 - 133 - 134 - 135 -
136 - 137 - 138 - 139 - 140 - 141 - 142 - 143

Grappe 11
148 - 149 - 150 - 155 - 158

Grappe 12
172 - 173 - 176 - 177 - 178 - 179 - 180 - 181 - 182 -
187 - 188 - 192 - 193 - 194 - 195 - 196 - 197 - 198 -
199 - 200 - 201 - 202

Grappe 13
209 - 210 - 211 - 212 - 216 - 217 - 218 - 222 - 223 -
224 - 225 - 228

Grappe 14
230 - 251 - 252 - 253

Grappe 15
254 - 255 - 256 - 257 - 258 - 259 - 260 - 261 - 262 -
263 - 264 - 265 - 266 - 267 - 268 - 269 - 270 - 271 -
272 - 273 - 274 - 275 - 276 - 277 - 278 - 279 - 280 -
281 - 282 - 283 - 284 - 285 - 286 - 287 - 288 - 289 -
290 - 291 - 292 - 293 - 294 - 295 - 296 - 297 - 298 -
299 - 300 - 301 - 302 - 303 - 304 - 305 - 306 - 307 -
308 - 309 - 310 - 311 - 312 - 313 - 314 - 315 - 316 -
317 - 318 - 319 - 320 - 321 - 322 - 323 - 324 - 325 -
326 - 327 - 328 - 329 - 330 - 331 - 332 - 333 - 334 -
335 - 336 - 337 - 340 -

Grappe 16
344 - 345 - 346 - 351 - 352 - 353 - 354 - 355

Grappe 16 A
356 - 357 - 358

Grappe 18
388 - 389 - 390 - 391 - 392 - 393

Grappe 19
404 - 395 - 396 - 397 - 398 - 399 - 400 - 401 - 402 -
403 - 404 - 405 - 405

Grappe 20
407 - 408 - 409 - 410 - 411 - 412 - 413 - 414 - 415 -
416 - 417 - 418 - 419 - 420 - 421 - 422

Grappe 21
423 - 424 - 425 - 426 - 427 - 428 - 429 - 430 - 431 -
434 - 435

BOIS CLAIR 7012

Grappe 3
7 - 8 - 9

Grappe 5
- 38 -

Grappe 8
62 - 65 - 90 - 97 - 100

Grappe 11
151 - 160 - 161

Grappe 18
- 384 -

GRIS PERLE 7020

Grappe 3
7 - 8 - 9

Grappe 11
- 151 -

TERRE BRUNE 7026

Grappe 5
- 35 -

Grappe 8
81 - 88 - 90 - 95

Grappe 11
151 - 152

Grappe 15
171 - 174 - 175 - 204 - 206

Grappe 13
208 - 228 - 229

Grappe 19
342 - 343

TOUNESOL 7027

Grappe 1
1 - 2

Grappe 4
16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23

Grappe 5
24 - 25 - 33 - 34

Grappe 8
86 - 82 - 67 - 98

Grappe 10
117 - 118 - 119 - 122 - 123

Grappe 11
144 - 145 - 146 - 147 - 153 - 154 - 157

Grappe 12
171 - 183 - 184 - 185 - 186

Grappe 13
228 - 229

Grappe 14
252 - 253 - 360 - 361 - 362 - 363

Grappe 15
342 - 343

Grappe 16
344 - 347 - 348 - 349 - 350 - 351 - 352 - 353 - 354 -
355

Grappe 16 A
356 - 357

Grappe 18
- 384 -

Grappe 19
384 - 395 - 400 - 404 - 406

Grappe 20
407 - 408 - 421 - 422

Grappe 21
423 - 424 - 427 - 428 - 432 - 433 - 435

MELANGE R1
2/3 BLANC 7005 + 1/3 GRIS PERLE 7020

Grappe 8
- 94 -

Grappe 13
220 - 221 - 230 - 231 - 232 - 233 - 234 - 235

MELANGE R2
BLANC 7005 + 1 pointe de VERT MOYEN 7004

Grappe 1
1 - 2

Grappe 12
- 171 -

Grappe 13
227 - 228 - 229 - 236

Grappe 15
338 - 339 - 341 - 342 - 343

Grappe 16
351 - 352 - 354

Grappe 16 A
- 359 -

MELANGE R3
1/2 BLEU ROI 7024 + 1/2 BLEU AZUR 7019

Grappe 11
- 152 -

Grappe 12
183 - 184 - 185 - 186

Grappe 13
- 213 -

Grappe 16
344 - 349 - 350

MELANGE R4 (Très dilué)
BLANC 7005 + 1 pointe de BOIS CLAIR 7012

Toutes les villes

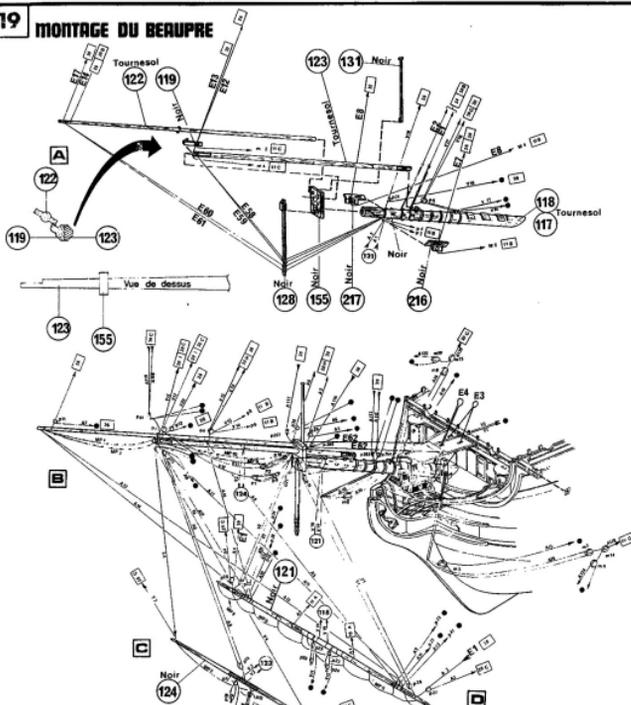
MELANGE R5
1/3 BOIS CLAIR 7012 + 2/3 BOIS FONCE 7016

Grappe 3
7 - 8 - 9

Grappe 11
- 151 -

Grappe 16
381 - 385 - 386 - 387

19 MONTAGE DU BEURPE



- A - Coller 155 sur 117-118 (centrage)
Coller 216-217 sur 117-118 (gramure)
Coller 123 dans 155, coller sur 117-118 (Repos)
Coller 119 sur 123 (centrage)
Coller 122 dans 155, coller sur 117-118, et sur 123 (Repos)
(Voir 123)

NOTA: Les autres cordages seront établis ultérieurement. Le plan indique leurs passages, leurs aboutissements et les poulies qui seront montées.

- B - Etablir les marchesdes NP. 3-4-9 et 10.
Faire sur ces fils un nouet tous les 10 m.
Le reste du dessin indique les poulies et cordages à monter.
Les poulies devront être vissées en place dès achèvement ou ultérieurement lors de la réalisation des cordages.

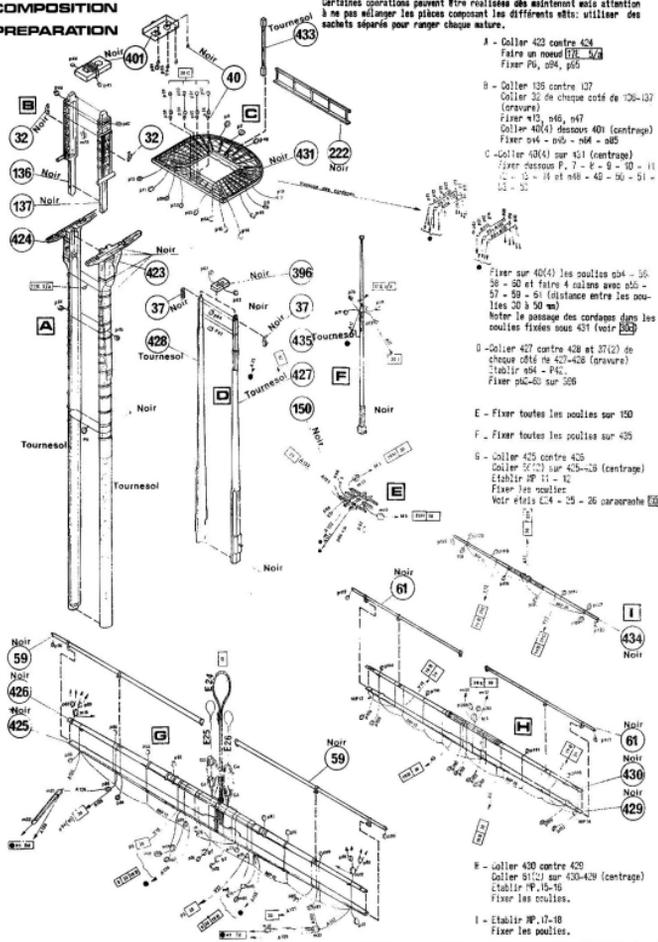
- C - Sur 124 établir NP. 1 - NP. 2
Fixer p13-p16-p14-p17-p18 sur 124.
Fixer p19 sur 116-123.
Etablir 46, la vergue doit se trouver au plus près du dessous.
- 46 aboutit en ● ou [] repérer son aboutissement et fixer.
- Etablir V4 - V5 qui passent sur un œil au bout de 115-123 et aboutissent en ●
- Etablir V6 - V9 avec p 16, p18, aboutissement ●

- D - Sur 121
- Etablir NP. 6 - NP. 5
- Fixer les différents poulies.
- Etablir les cordages aboutissant à un paragraphe précédent ou en ●
Ex. A1 [133] se reporte au paragraphe 133 pour retrouver le cordage A1 et voir son achèvement.
- 413 aboutit en ● sur p41 donc monter p40-p41 avec 1 palin pour deux poulies simples 37, 38
- V1 part de 152, passe par p20, p19 et aboutit en ●
- Les autres cordages seront installés ultérieurement.

NOTA: La formule détaillée du gréement répétée sur plusieurs plans est toujours signalée par [] ce qui permet de suivre chaque cordage de son départ à son aboutissement.

20 MAT DE MIAINE

COMPOSITION PREPARATION



Le mat de maine avec ses vergues comprend l'ensemble des pièces indiquées sur ce dessin auquel il faudra se reporter pour observer la place des poulies, le passage des cordages etc....
Certaines opérations peuvent être réalisées dès achèvement mais attention à ne pas adjoindre les pièces composant les différents états; utiliser des sachets séparés pour ranger chaque mat.

- A - Coller 423 contre 424
Faire un nouet []
Fixer P4, p46, p45

- B - Coller 135 contre 137
Coller 32 de chaque côté de 126-137 (craque)
Fixer p15, p16, p47
Coller 404(4) dessous 401 (centrage)
Fixer p44 - p46 - p44 - p45

- C - Coller 404(4) sur 411 (centrage)
Fixer dessous P. 7 - P. 8 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 et 15 - 42 - 50 - 51

- Fixer sur 404(4) les poulies p44 - 36 - 38 - 50 et faire 4 sautois avec p55 - 57 - 59 - 51 (l'instance entre les poulies 30 à 50 m)

- Noter le passage des cordages dans les poulies fixées sous 431 (voir 135)

- D - Coller 427 contre 428 et 37(2) de chaque côté de 427-428 (craque)
Etablir p94 - P46
Fixer p42-43 sur 306

- E - Fixer toutes les poulies sur 150

- F - Fixer toutes les poulies sur 426

- G - Coller 425 contre 425
Coller 52(2) sur 425-426 (centrage)
Etablir NP 11 - 12
Fixer les poulies
Noir états C4 - 25 - 26 caracotés []

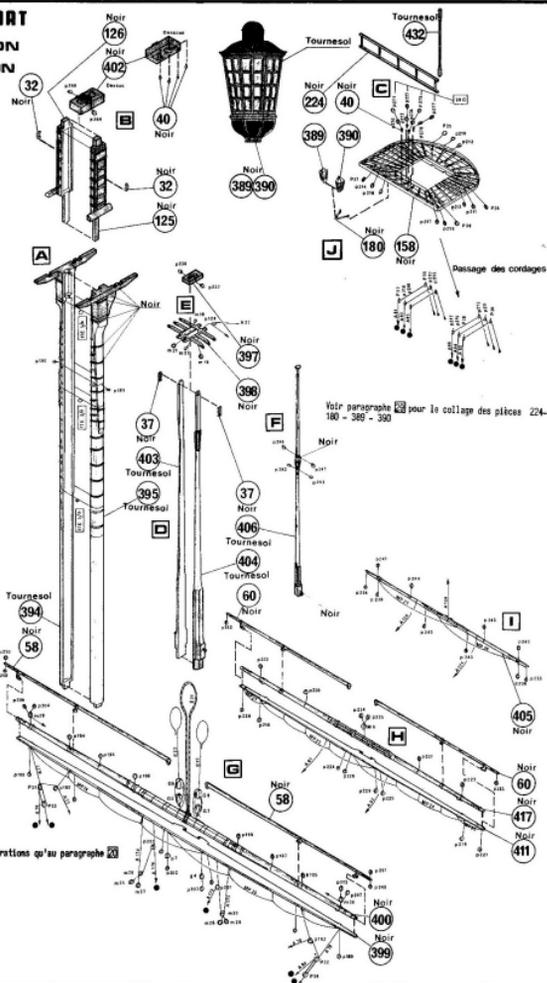
- I - Etablir NP. 17-18
Fixer les poulies.

- J - Coller 430 contre 429
Coller 51(2) sur 429-429 (centrage)
Etablir NP. 15-16
Fixer les poulies.

- K - Etablir NP. 17-18
Fixer les poulies.

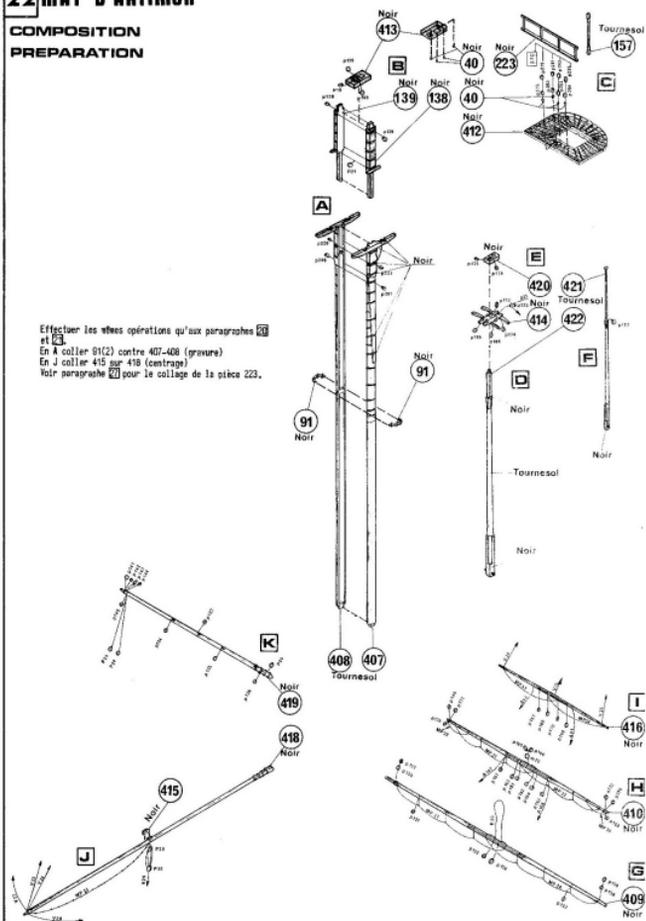
21 GRAND MAT

COMPOSITION
PREPARATION



22 MAT D'ARTIMON

COMPOSITION
PREPARATION



23 PRINCIPE DE MONTAGE D'UN MAT

exemple : GRAND MAT

NOTA: Les opérations décrites ci-après seront à exécuter lors des montages 23 et 23 pour chacun des mâts décrits en 23 et 23

A - A effectuer paragraphe 24
 Réaliser avec 125-126 les haubans 42 décrits paragraphe 24
 Coller l'ensemble dans le logement supérieur de 395-394 (centrage)
 Coller le mâit dans le logement du port et dans le fond de la coque - Fixer les haubans - Voir paragraphe 24
 Réaliser et placer les pendeurs 158 (fig. 58 et 55mm) de chaque côté de 125-126
 Mettre en place et coller 158 (centrage)

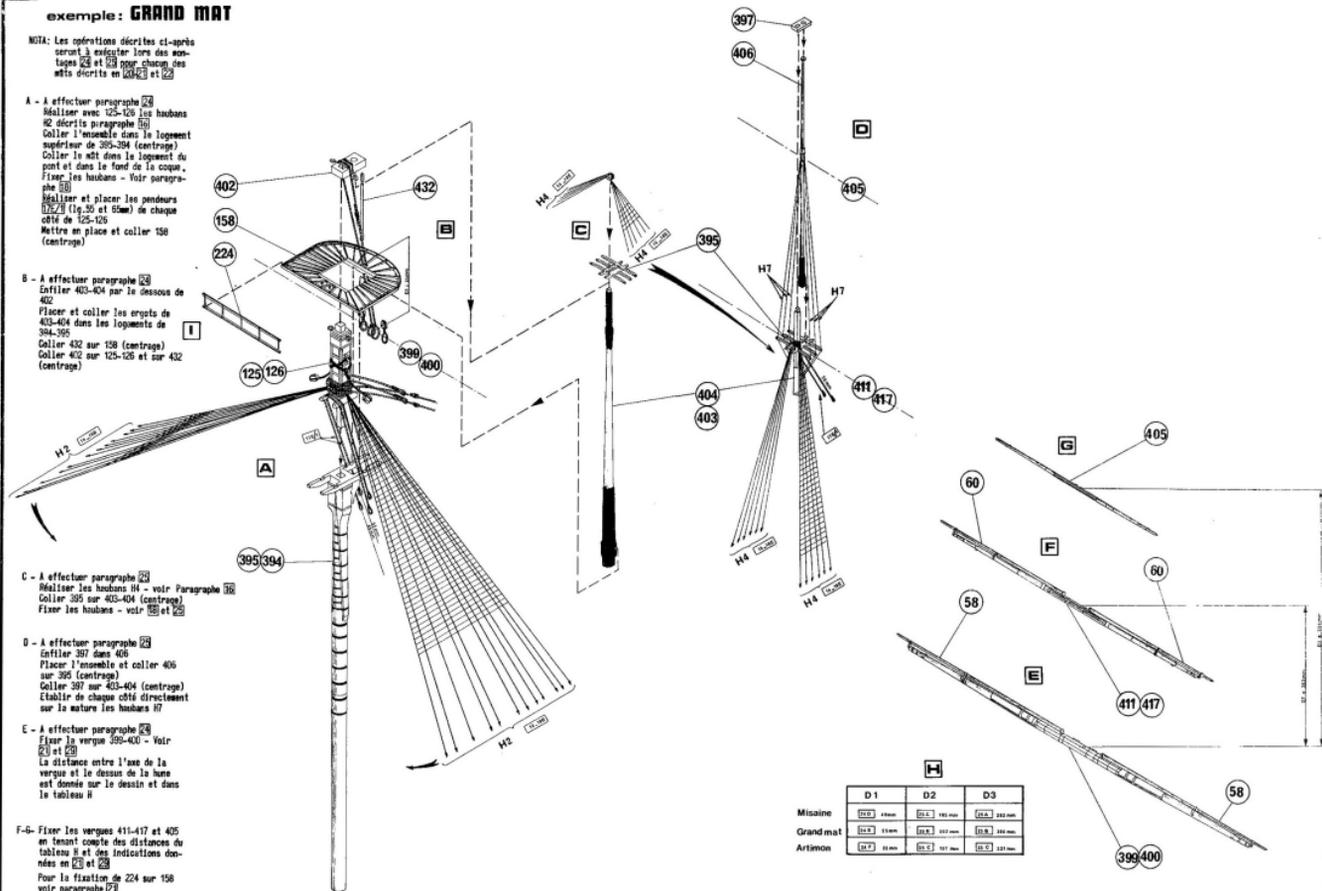
B - A effectuer paragraphe 24
 Effiler 403-404 par le dessous de 402
 Placer et coller les ergots de 403-404 dans les logements de 394-395
 Coller 432 sur 158 (centrage)
 Coller 432 sur 125-126 et sur 432 (centrage)

C - A effectuer paragraphe 24
 Réaliser les haubans H4 - voir Paragraphe 24
 Coller 395 sur 403-404 (centrage)
 Fixer les haubans - voir 24 et 24

D - A effectuer paragraphe 24
 Effiler 397 dans 406
 Placer l'ensemble et coller 406 sur 395 (centrage)
 Coller 397 sur 403-404 (centrage)
 Etablir de chaque côté directement sur la mâture les haubans H7

E - A effectuer paragraphe 24
 Fixer la vergue 399-400 - Voir 23 et 23
 La distance entre l'axe de la vergue et le dessus de la hune est donnée sur le dessin et dans le tableau II

F-G - Fixer les vergues 411-417 et 405 en tenant compte des distances du tableau II et des indications données en 23 et 23
 Pour la fixation de 224 sur 158 voir paragraphe 24



	D1	D2	D3
Misaine	110mm	110mm	110mm
Grand mat	110mm	110mm	110mm
Arison	110mm	110mm	110mm

24 MONTAGE DES BAS-MATS

- A - Collier 197-198-199-200-201-202 sur les bords du pont 7 (graves)
 À titre indicatif noter la position des conats 4A-4B-4C afin de les placer sur paragraphe 33B.
- B - Collier 30(8) sur 225 (voir paragraphe 33)
 Réaliser sur 64 les mêmes opérations qu'aux paragraphes 33B et 33C.
 Collier 64 dans 30(8).
 Établir A194 - A195

- C - Semblable à B
 Collier 29(8) sur 225 (voir paragraphe 33)
 Collier 64 dans 29(8).
 Établir A195-A197

D - MONTAGE DU MAT DE MISAINÉ

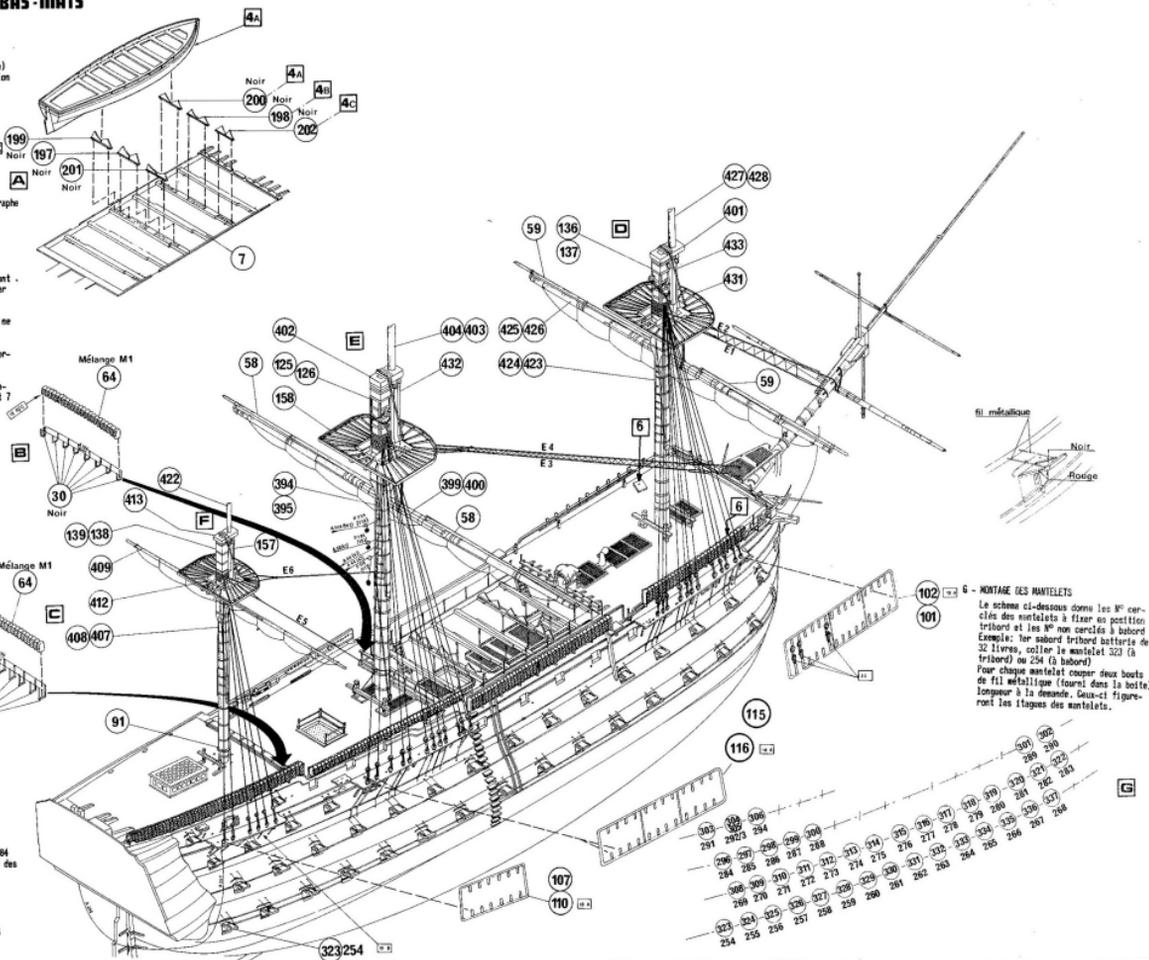
Suivre les indications précédemment données paragraphe 33A pour monter l'ensemble du MAT de misainé.
 Noter sur 102 (01) à babord que trois groupes de caps de mouans ne sont pas à utiliser. Ils servent dans le paragraphe 33.
 Voir le paragraphe 33 pour les cordages soûtement les verges
 Établir C1, C2.
 Placer les deux canonnades sous ensemble paragraphe 33, sur le pont 7

E - MONTAGE DU GRAND MAT

Voir paragraphe 33
 Établir E3-E4
 Fixer les soulies 917-178-183-184-238-239 - Noter le passage futur des cordages et leur aboutissement.

F - MONTAGE DU MAT D'ARTIMON

Réaliser comme D et E
 Établir E5, E6
 Fixer A207 comme indiqué et A206 à babord



fil métallique
 Noir
 Rouge

G - MONTAGE DES MANTELETES

Le schéma ci-dessous donne les N° certifiés des manetelets à fixer en position tribord et les N° non certifiés à babord. Exemple: 1er sabord tribord batterie de 32 livres, colier le manetelet 323 (à tribord) ou 254 (à babord).
 Pour chaque manetelet couper deux bouts de fil métallique (fourmi dans la boîte) longueur à la demande. Ceux-ci figureront les étages des manetelets.

303	306	309	312	315	318	321	324	327	330	333	336	339	342	345	348	351	354	357	360	363	366	369	372	375	378	381	384	387	390	393	396	399	402	405	408	411	414	417	420	423	426	429	432	435	438	441	444	447	450	453	456	459	462	465	468	471	474	477	480	483	486	489	492	495	498	501	504	507	510	513	516	519	522	525	528	531	534	537	540	543	546	549	552	555	558	561	564	567	570	573	576	579	582	585	588	591	594	597	600	603	606	609	612	615	618	621	624	627	630	633	636	639	642	645	648	651	654	657	660	663	666	669	672	675	678	681	684	687	690	693	696	699	702	705	708	711	714	717	720	723	726	729	732	735	738	741	744	747	750	753	756	759	762	765	768	771	774	777	780	783	786	789	792	795	798	801	804	807	810	813	816	819	822	825	828	831	834	837	840	843	846	849	852	855	858	861	864	867	870	873	876	879	882	885	888	891	894	897	900	903	906	909	912	915	918	921	924	927	930	933	936	939	942	945	948	951	954	957	960	963	966	969	972	975	978	981	984	987	990	993	996	999	1002	1005	1008	1011	1014	1017	1020	1023	1026	1029	1032	1035	1038	1041	1044	1047	1050	1053	1056	1059	1062	1065	1068	1071	1074	1077	1080	1083	1086	1089	1092	1095	1098	1101	1104	1107	1110	1113	1116	1119	1122	1125	1128	1131	1134	1137	1140	1143	1146	1149	1152	1155	1158	1161	1164	1167	1170	1173	1176	1179	1182	1185	1188	1191	1194	1197	1200	1203	1206	1209	1212	1215	1218	1221	1224	1227	1230	1233	1236	1239	1242	1245	1248	1251	1254	1257	1260	1263	1266	1269	1272	1275	1278	1281	1284	1287	1290	1293	1296	1299	1302	1305	1308	1311	1314	1317	1320	1323	1326	1329	1332	1335	1338	1341	1344	1347	1350	1353	1356	1359	1362	1365	1368	1371	1374	1377	1380	1383	1386	1389	1392	1395	1398	1401	1404	1407	1410	1413	1416	1419	1422	1425	1428	1431	1434	1437	1440	1443	1446	1449	1452	1455	1458	1461	1464	1467	1470	1473	1476	1479	1482	1485	1488	1491	1494	1497	1500	1503	1506	1509	1512	1515	1518	1521	1524	1527	1530	1533	1536	1539	1542	1545	1548	1551	1554	1557	1560	1563	1566	1569	1572	1575	1578	1581	1584	1587	1590	1593	1596	1599	1602	1605	1608	1611	1614	1617	1620	1623	1626	1629	1632	1635	1638	1641	1644	1647	1650	1653	1656	1659	1662	1665	1668	1671	1674	1677	1680	1683	1686	1689	1692	1695	1698	1701	1704	1707	1710	1713	1716	1719	1722	1725	1728	1731	1734	1737	1740	1743	1746	1749	1752	1755	1758	1761	1764	1767	1770	1773	1776	1779	1782	1785	1788	1791	1794	1797	1800	1803	1806	1809	1812	1815	1818	1821	1824	1827	1830	1833	1836	1839	1842	1845	1848	1851	1854	1857	1860	1863	1866	1869	1872	1875	1878	1881	1884	1887	1890	1893	1896	1899	1902	1905	1908	1911	1914	1917	1920	1923	1926	1929	1932	1935	1938	1941	1944	1947	1950	1953	1956	1959	1962	1965	1968	1971	1974	1977	1980	1983	1986	1989	1992	1995	1998	2001	2004	2007	2010	2013	2016	2019	2022	2025	2028	2031	2034	2037	2040	2043	2046	2049	2052	2055	2058	2061	2064	2067	2070	2073	2076	2079	2082	2085	2088	2091	2094	2097	2100	2103	2106	2109	2112	2115	2118	2121	2124	2127	2130	2133	2136	2139	2142	2145	2148	2151	2154	2157	2160	2163	2166	2169	2172	2175	2178	2181	2184	2187	2190	2193	2196	2199	2202	2205	2208	2211	2214	2217	2220	2223	2226	2229	2232	2235	2238	2241	2244	2247	2250	2253	2256	2259	2262	2265	2268	2271	2274	2277	2280	2283	2286	2289	2292	2295	2298	2301	2304	2307	2310	2313	2316	2319	2322	2325	2328	2331	2334	2337	2340	2343	2346	2349	2352	2355	2358	2361	2364	2367	2370	2373	2376	2379	2382	2385	2388	2391	2394	2397	2400	2403	2406	2409	2412	2415	2418	2421	2424	2427	2430	2433	2436	2439	2442	2445	2448	2451	2454	2457	2460	2463	2466	2469	2472	2475	2478	2481	2484	2487	2490	2493	2496	2499	2502	2505	2508	2511	2514	2517	2520	2523	2526	2529	2532	2535	2538	2541	2544	2547	2550	2553	2556	2559	2562	2565	2568	2571	2574	2577	2580	2583	2586	2589	2592	2595	2598	2601	2604	2607	2610	2613	2616	2619	2622	2625	2628	2631	2634	2637	2640	2643	2646	2649	2652	2655	2658	2661	2664	2667	2670	2673	2676	2679	2682	2685	2688	2691	2694	2697	2700	2703	2706	2709	2712	2715	2718	2721	2724	2727	2730	2733	2736	2739	2742	2745	2748	2751	2754	2757	2760	2763	2766	2769	2772	2775	2778	2781	2784	2787	2790	2793	2796	2799	2802	2805	2808	2811	2814	2817	2820	2823	2826	2829	2832	2835	2838	2841	2844	2847	2850	2853	2856	2859	2862	2865	2868	2871	2874	2877	2880	2883	2886	2889	2892	2895	2898	2901	2904	2907	2910	2913	2916	2919	2922	2925	2928	2931	2934	2937	2940	2943	2946	2949	2952	2955	2958	2961	2964	2967	2970	2973	2976	2979	2982	2985	2988	2991	2994	2997	3000	3003	3006	3009	3012	3015	3018	3021	3024	3027	3030	3033	3036	3039	3042	3045	3048	3051	3054	3057	3060	3063	3066	3069	3072	3075	3078	3081	3084	3087	3090	3093	3096	3099	3102	3105	3108	3111	3114	3117	3120	3123	3126	3129	3132	3135	3138	3141	3144	3147	3150	3153	3156	3159	3162	3165	3168	3171	3174	3177	3180	3183	3186	3189	3192	3195	3198	3201	3204	3207	3210	3213	3216	3219	3222	3225	3228	3231	3234	3237	3240	3243	3246	3249	3252	3255	3258	3261	3264	3267	3270	3273	3276	3279	3282	3285	3288	3291	3294	3297	3300	3303	3306	3309	3312	3315	3318	3321	3324	3327	3330	3333	3336	3339	3342	3345	3348	3351	3354	3357	3360	3363	3366	3369	3372	3375	3378	3381	3384	3387	3390	3393	3396	3399	3402	3405	3408	3411	3414	3417	3420	3423	3426	3429	3432	3435	3438	3441	3444	3447	3450	3453	3456	3459	3462	3465	3468	3471	3474	3477	3480	3483	3486	3489	3492	3495	3498	3501	3504	3507	3510	3513	3516	3519	3522	3525	3528	3531	3534	3537	3540	3543	3546	3549	3552	3555	3558	3561	3564	3567	3570	3573	3576	3579	3582	3585	3588	3591	3594	3597	3600	3603	3606	3609	3612	3615	3618	3621	3624	3627	3630	3633	3636	3639	3642	3645	3648	3651	3654	3657	3660	3663	3666	3669	3672	3675	3678	3681	3684	3687	3690	3693	3696	3699	3702	3705	3708	3711	3714	3717	3720	3723	3726	3729	3732	3735	3738	3741	3744	3747	3750	3753	3756	3759	3762	3765	3768	3771	3774	3777	3780	3783	3786	3789	3792	3795	3798	3801	3804	3807	3810	3813	3816	3819	3822	3825	3828	3831	3834	3837	3840	3843	3846	3849	3852	3855	3858	3861	3864	3867	3870	3873	3876	3879	3882	3885	3888	3891	3894	3897	3900	3903	3906	3909	3912	3915	3918	3921	3924	3927	3930	3933	3936	3939	3942	3945	3948	3951	3954	3957	3960	3963	3966	3969	3972	3975	3978	3981	3984	3987	3990	3993	3996	3999	4002	4005	4008	4011	4014	4017	4020	4023	4026	4029	4032	4035	4038	4041	4044	4047	4050	4053	
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--

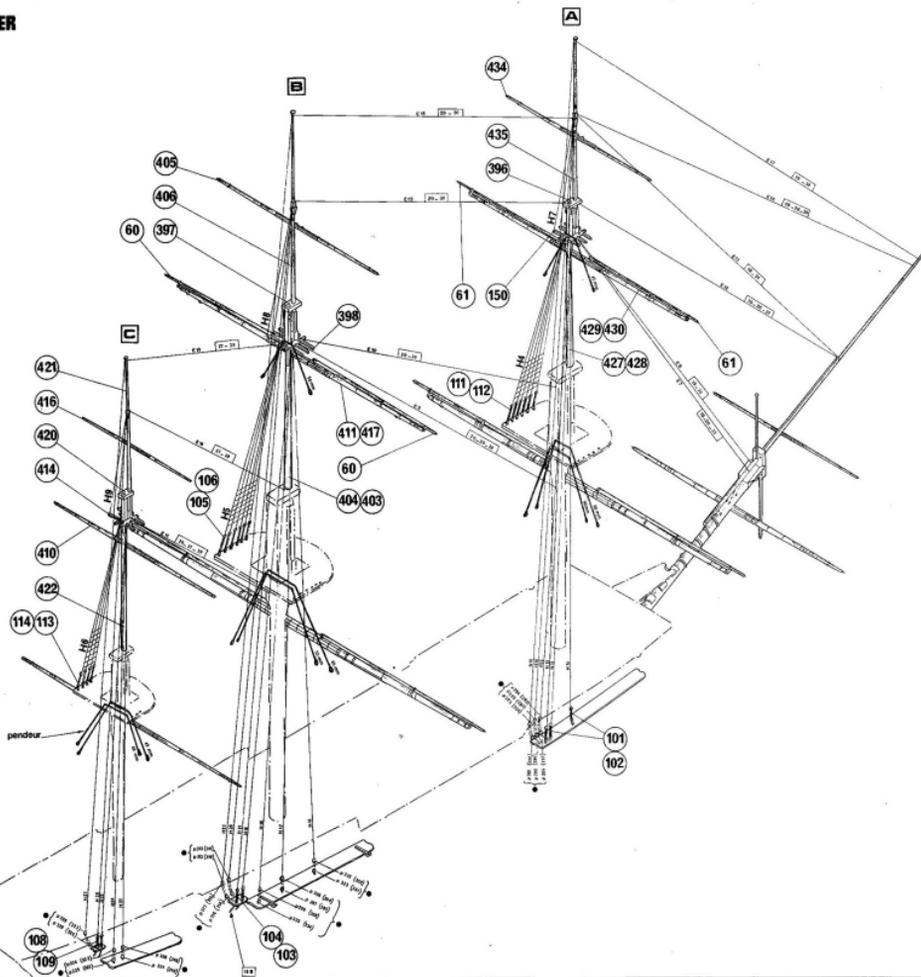
A-B-C. Réaliser pour chaque mature les opérations correspondantes à celles décrites au paragraphe 23.

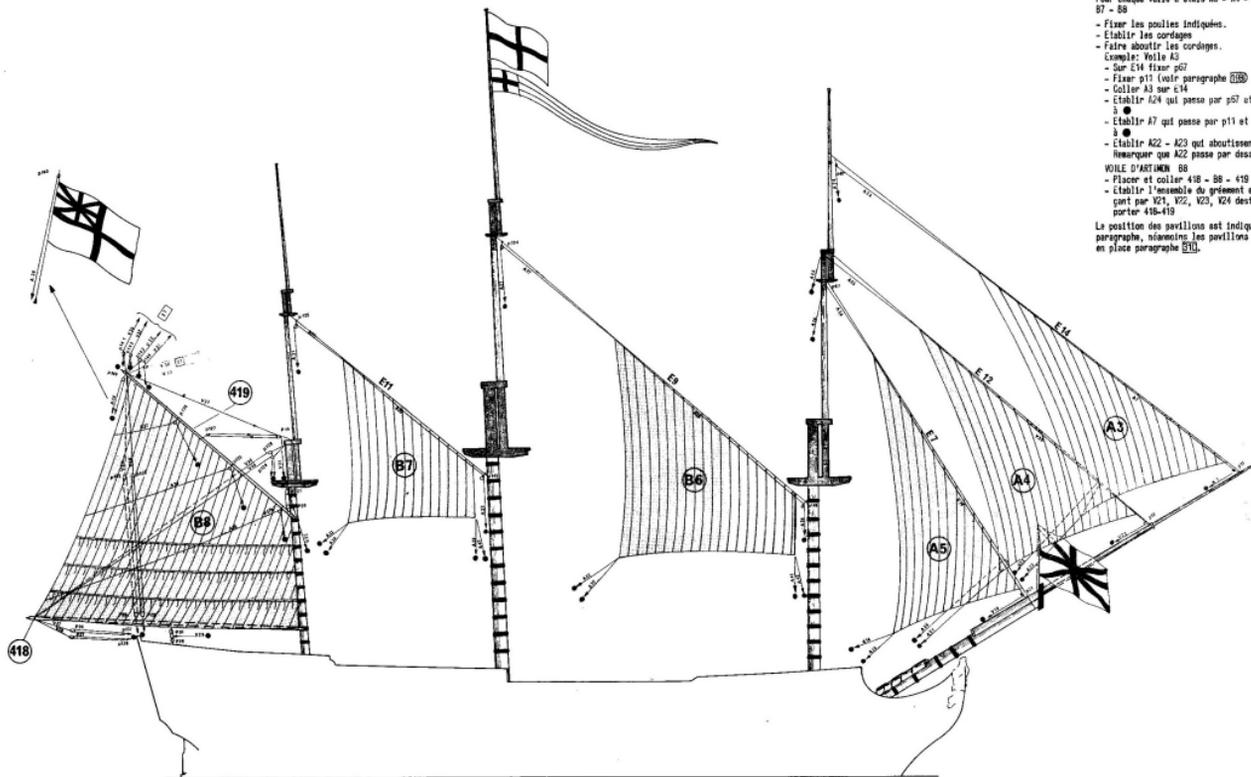
- Fixer les verges suivant les cotes du tableau 23H (voir paragraphes 22-23-24) selon les mâts.

- Établir les différents étais et haubans. Noter que les haubans #10 à #27 de chaque bord sont rattachés soit à des trous de caps de soutien restants sur 101-102, soit à des caps de soutien de 104-103 et 105-108, soit à des poignées simples formant palan.

- Les reportent aux paragraphes où le cordage correspondant est visible.

- Établir l'ensemble des pendeurs restants en respectant les longueurs indiquées.





Pour chaque voile d'états A3 - A4 - A5 - B6 - B7 - B8

- Fixer les poulies indiquées.

- Etablir les cordages

- Faire aboutir les cordages.

Exemple: Voile A3

- Sur E14 fixer p57

- Fixer p11 (voir paragraphe 418)

- Coller A3 sur E14

- Etablir A24 qui passe par p57 et aboutit

à ●

- Etablir A7 qui passe par p11 et aboutit

à ●

- Etablir A22 - A23 qui aboutissent à ●

Remarque que A22 passe par dessus E12.

VOILE D'ARTIMON B8

- Placer et coller 418 - B8 - 419

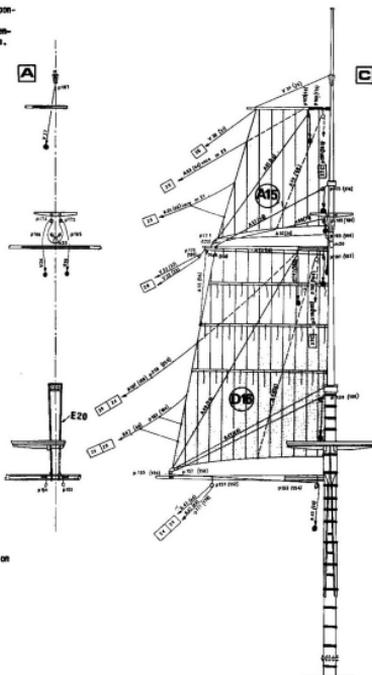
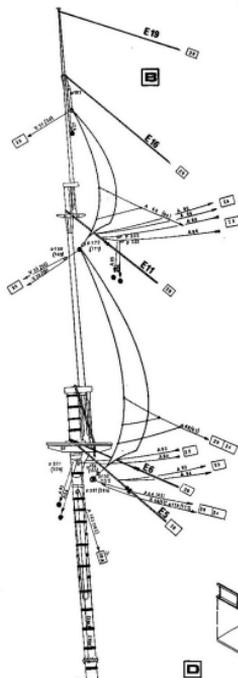
- Etablir l'ensemble du gréement en commençant par V21, V22, V23, V24 destinés à supporter 418-419

La position des pavillons est indiquée dans ce paragraphe, néanmoins les pavillons seront mis en place paragraphe 411.

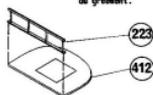
- A - Fixation des vergues vues de l'avant
 B - Vue tribord
 C - Dess-voilers vue arrière babord

PRINCIPE:

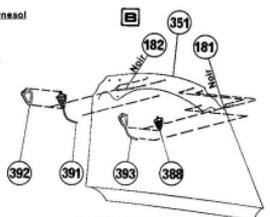
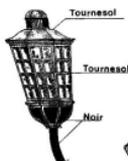
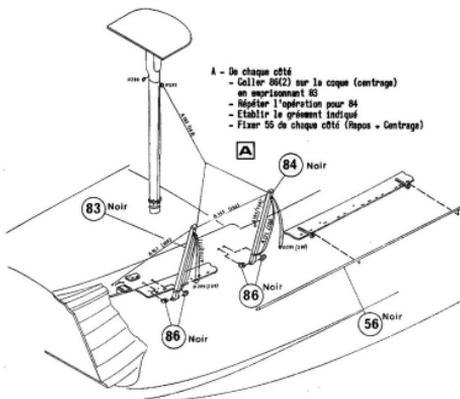
- Coller A15 et D16 sur les vergues correspondantes,
- Etablir les différents gréments en commençant par les angles inférieurs des voiles.



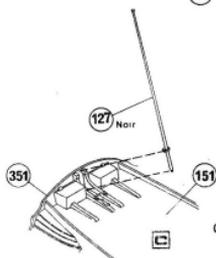
D - Coller 223 sur 412 après exécution du grément.



- A - De chaque côté
 - Coller 86(2) sur la coque (centrage)
 en sectionnant 85
 - Répéter l'opération pour 84
 - Etablir le grément indiqué
 - Fixer 55 de chaque côté (rapas + Centrage)



- B - Coller 392 contre 351
 Coller l'ensemble sur le tableau 351 et sur 182 (centrage)
 Coller 394(2) contre 393(2)
 Coller les deux ensembles sur le tableau 351 et sur 181(2) (centrage)



- C - Coller 127 contre 351 et sur 151 (centrage)

NOTA: Le pavillon de pouce est fixé sur la cordage A38 - Voir paragraphe 25

