

JSC

NR. KATALOG.
64

MIKROFLOTA

SSN 1508-5449

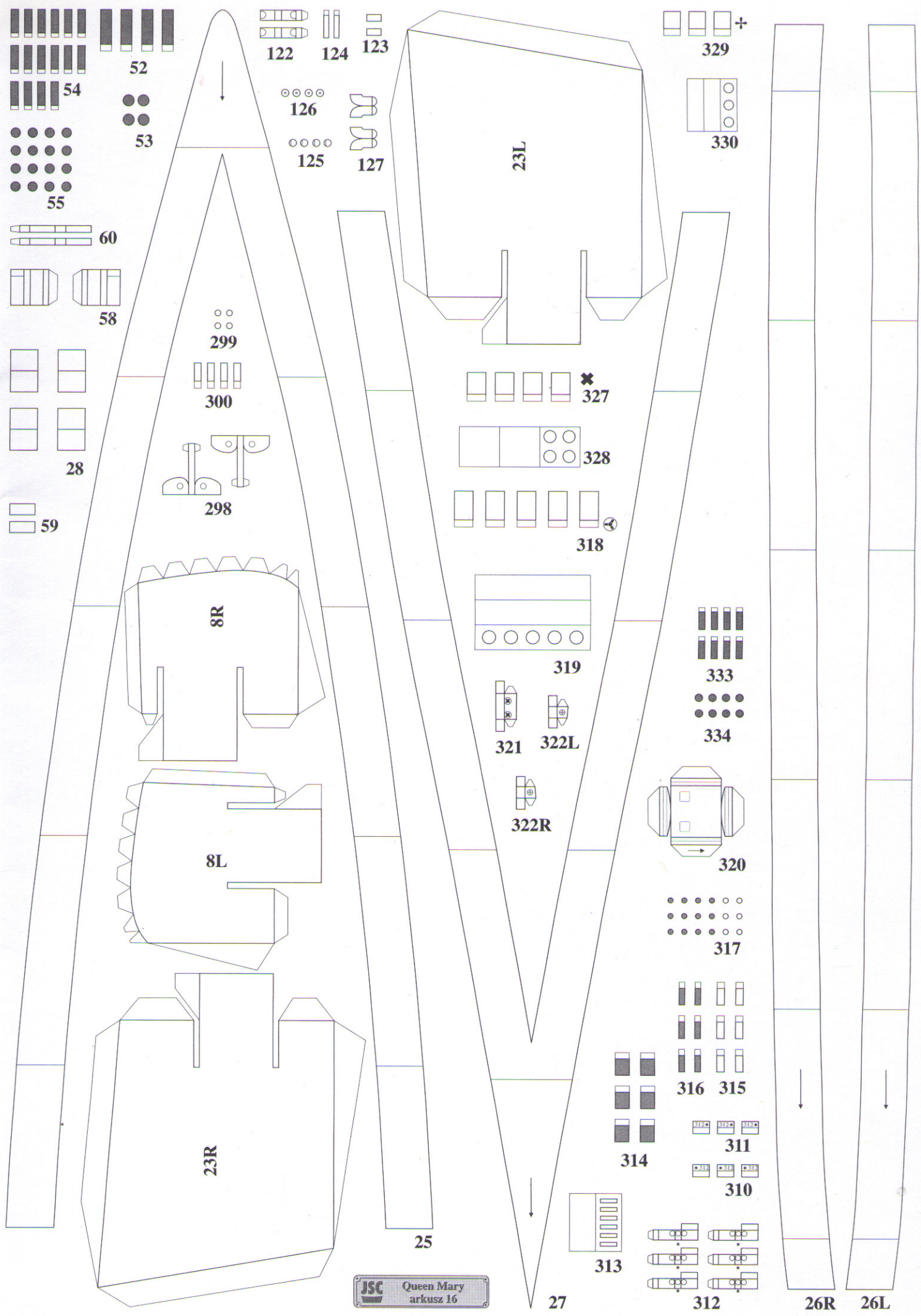
J4

1
2003

SUPERTRANSATLANTYK
QUEEN MARY

MODEL KARTONOWY W SKALI 1:400





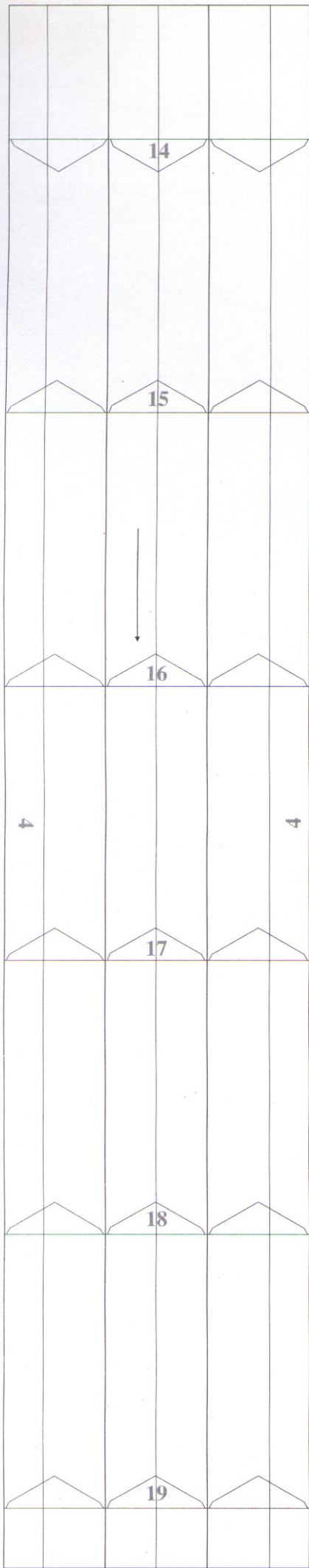
6.

3

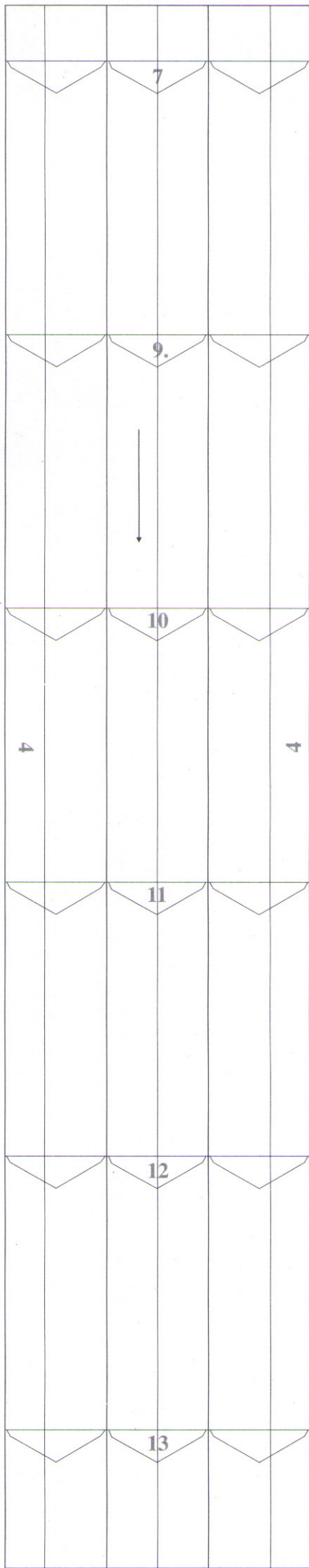
4

ry

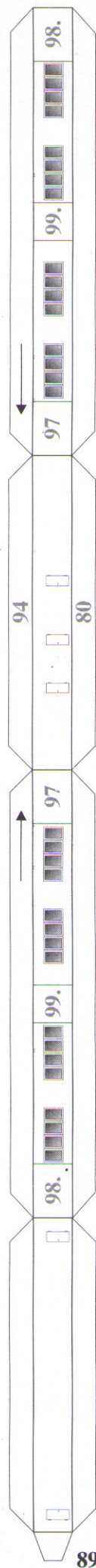
5



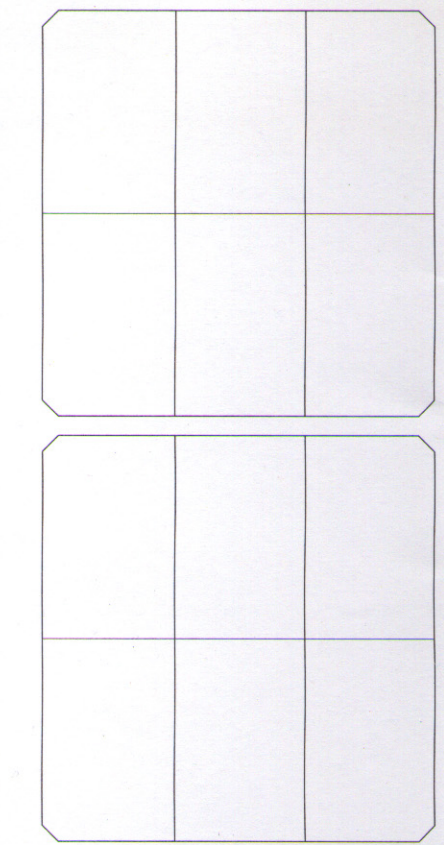
2









1

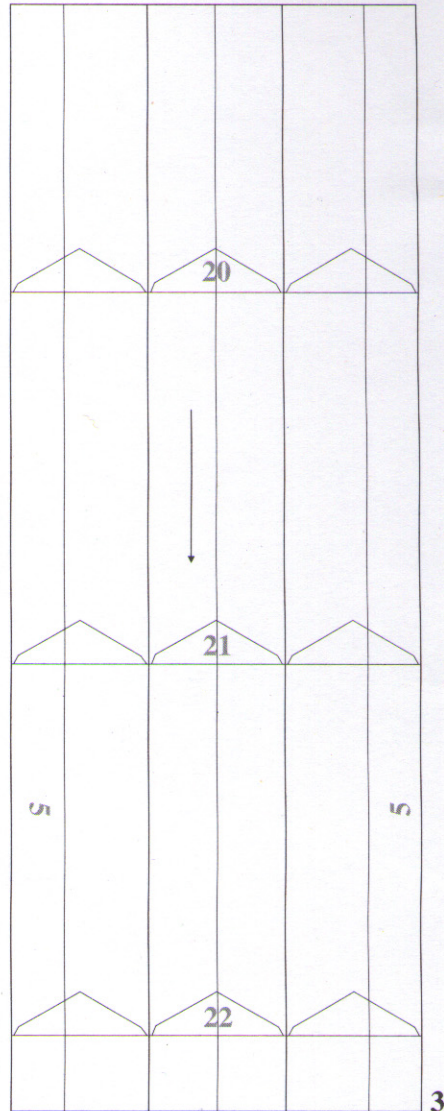


89.

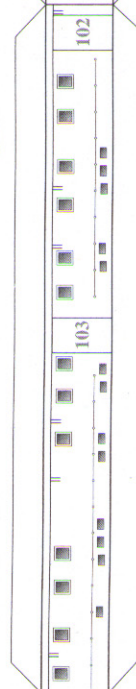
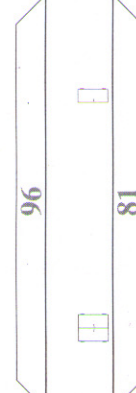
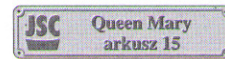
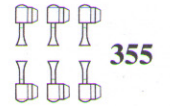
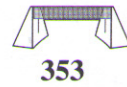
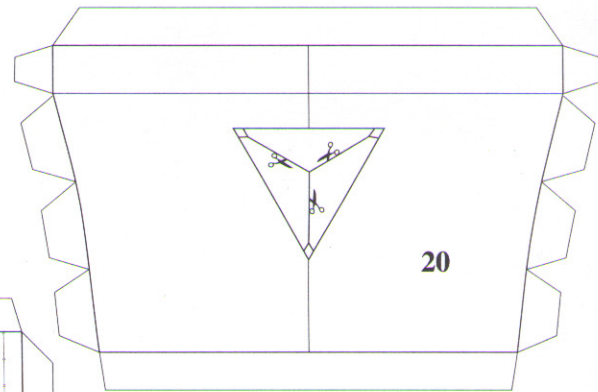
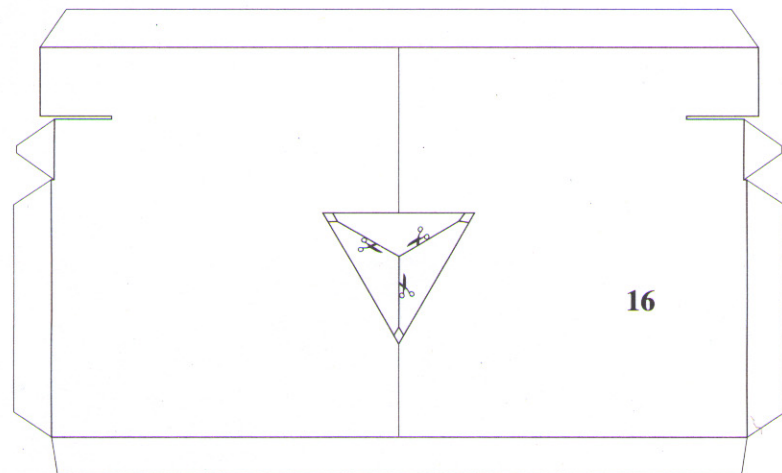
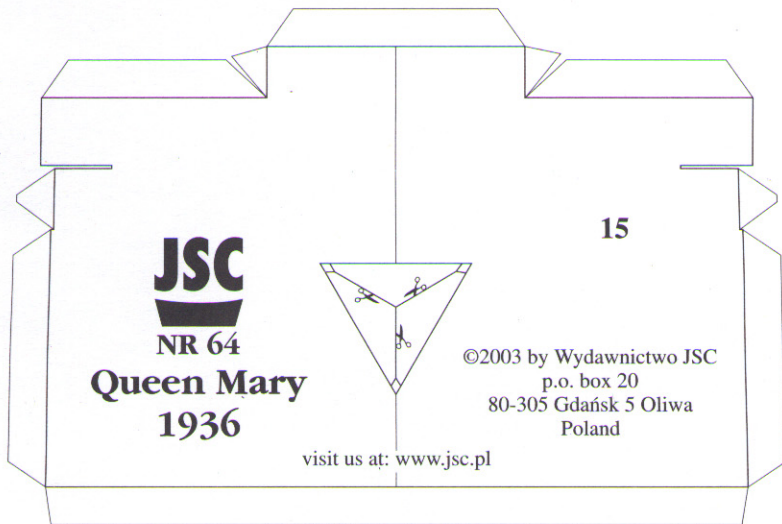
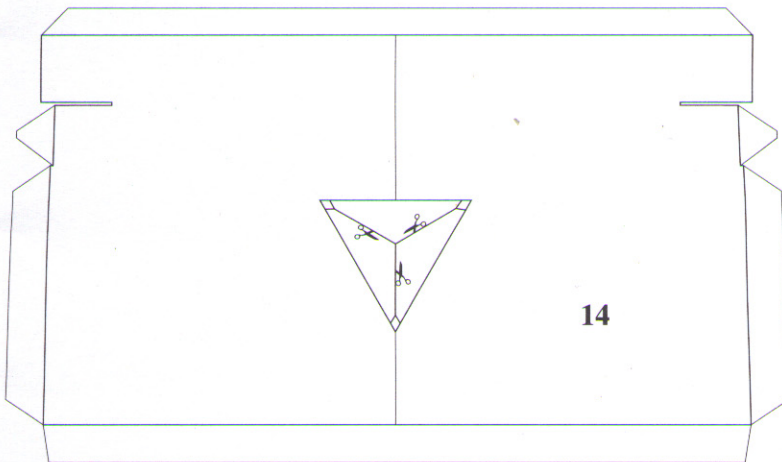
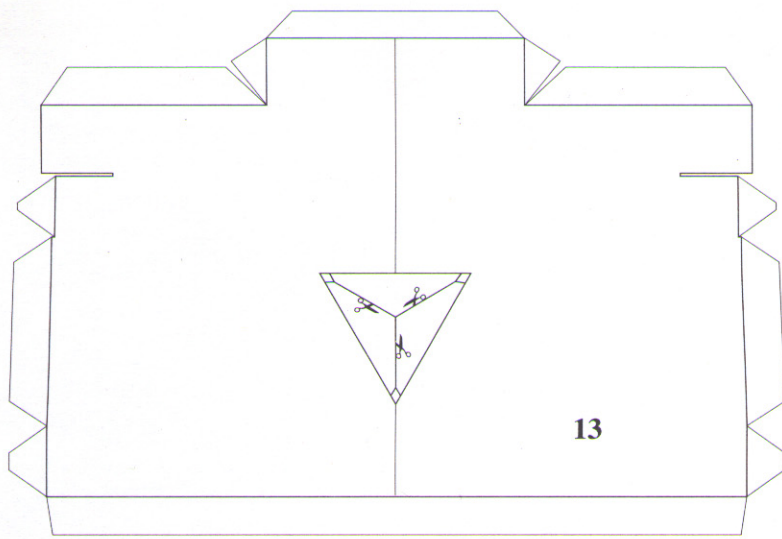


 323
 325
 326
 324
 6.

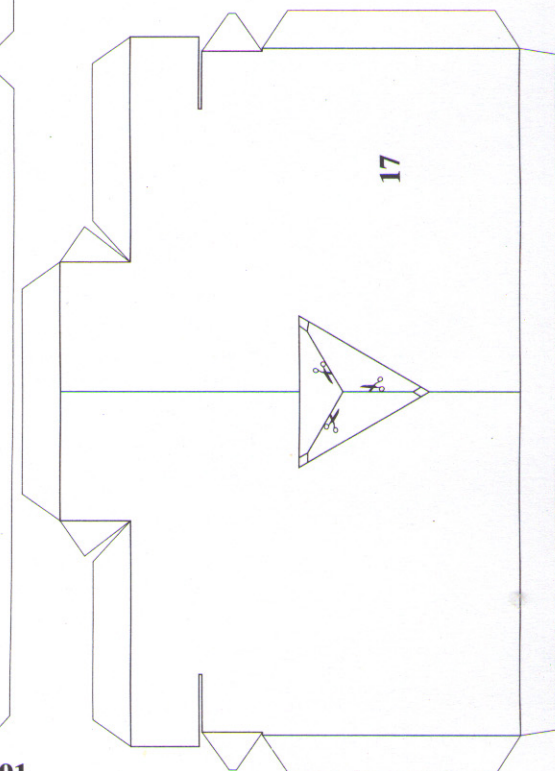
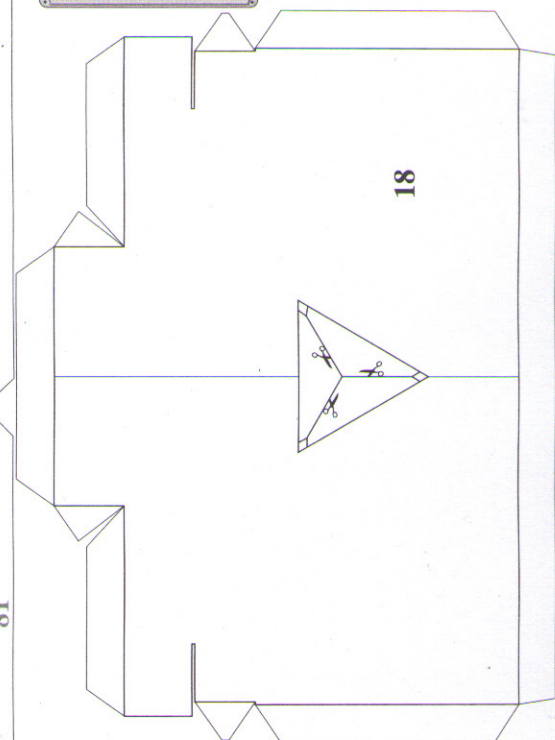
 Queen Mary
 arkusz 1

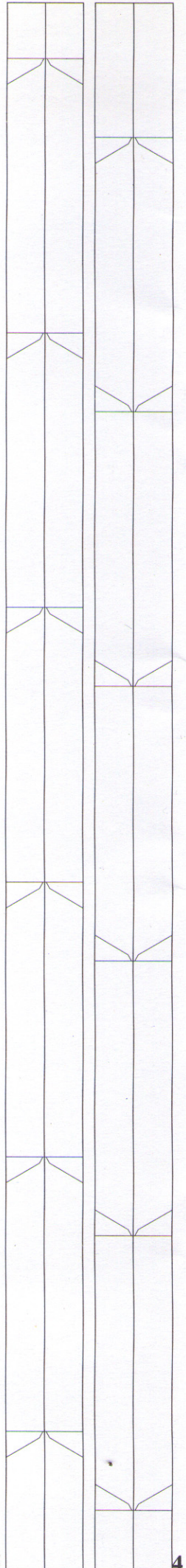
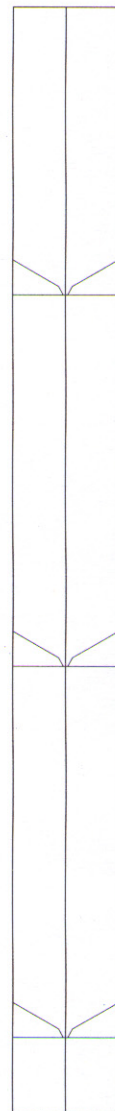
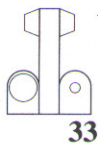
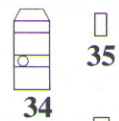
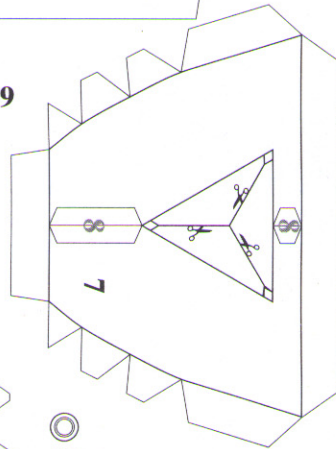
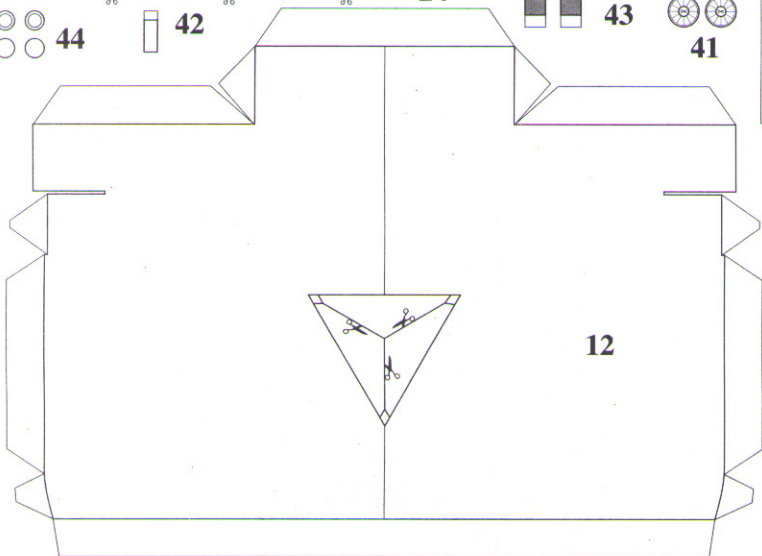
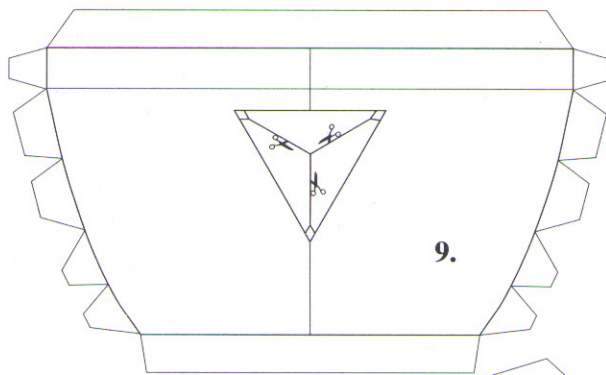
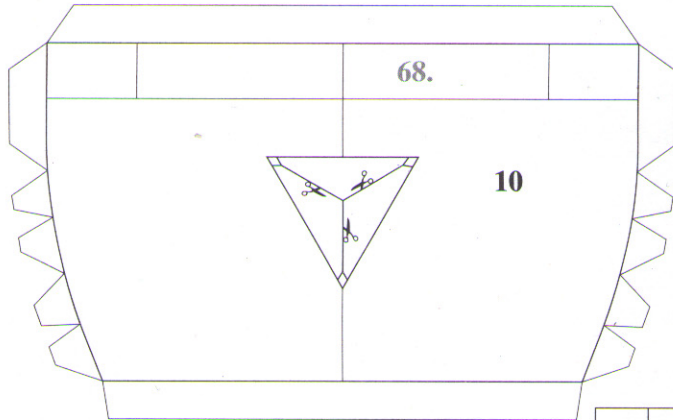
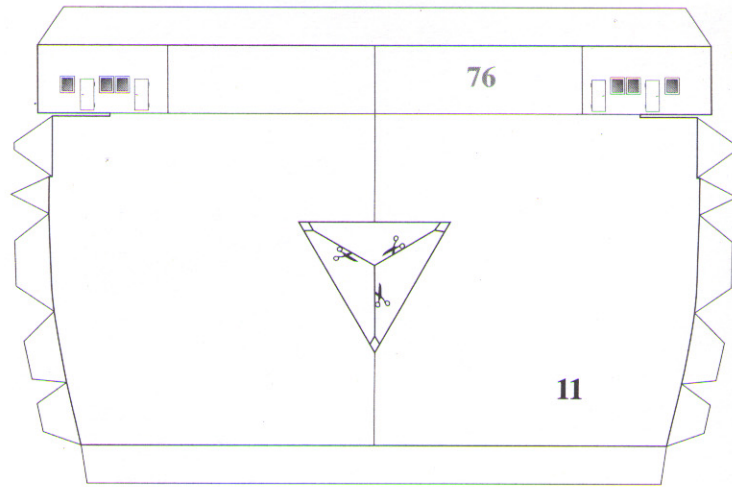
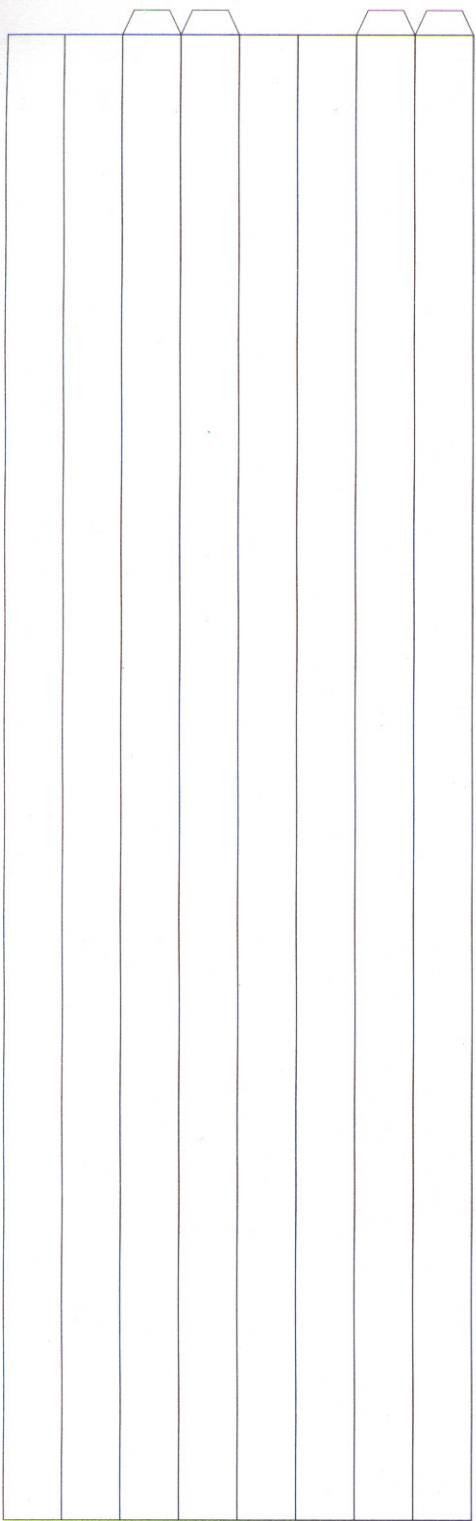


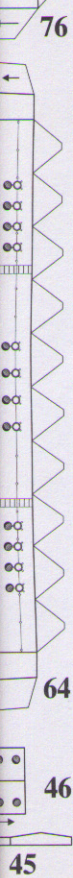
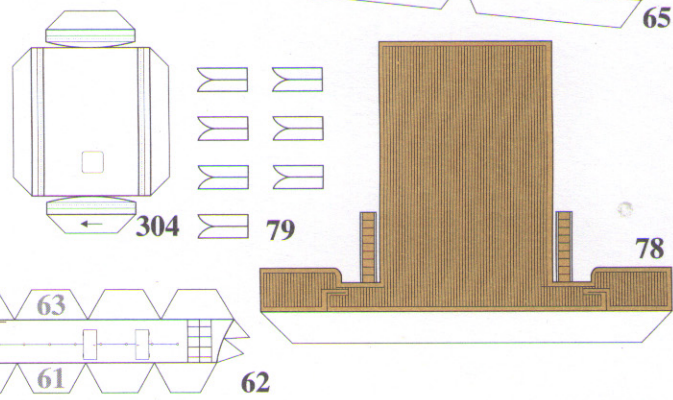
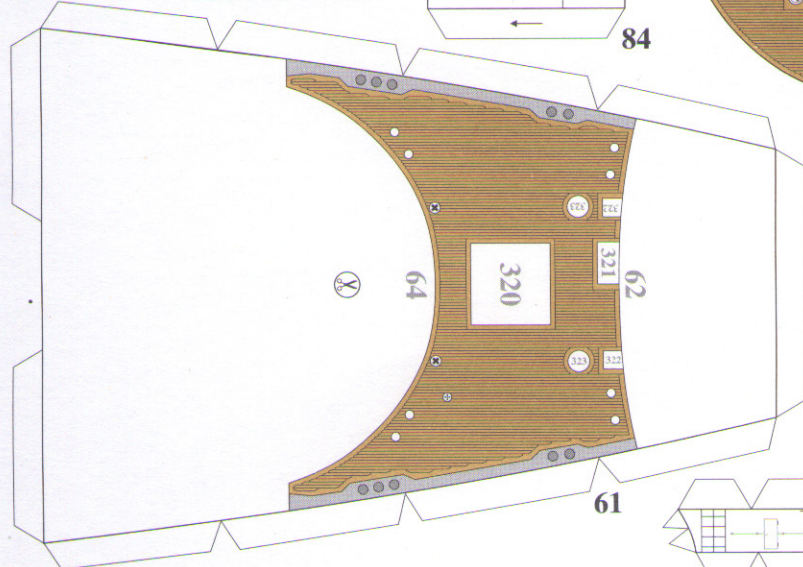
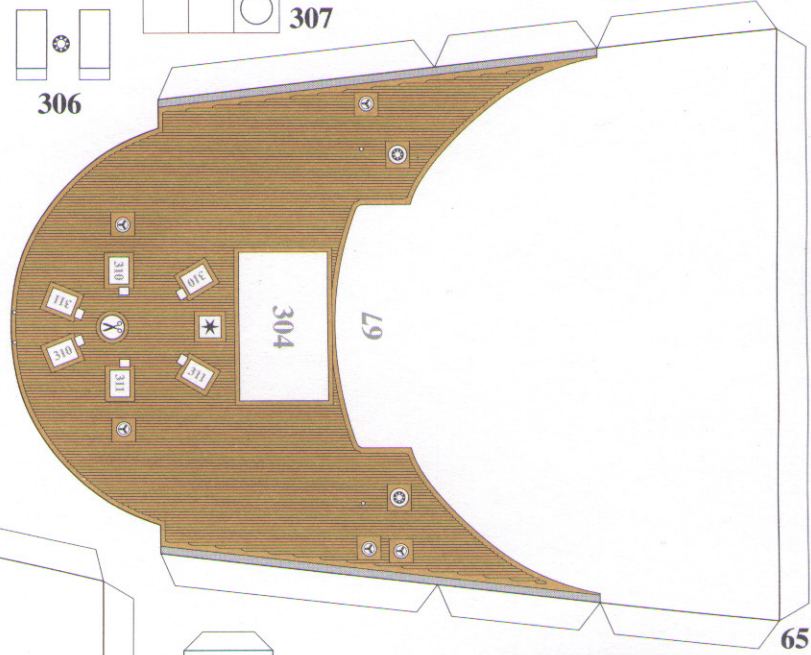
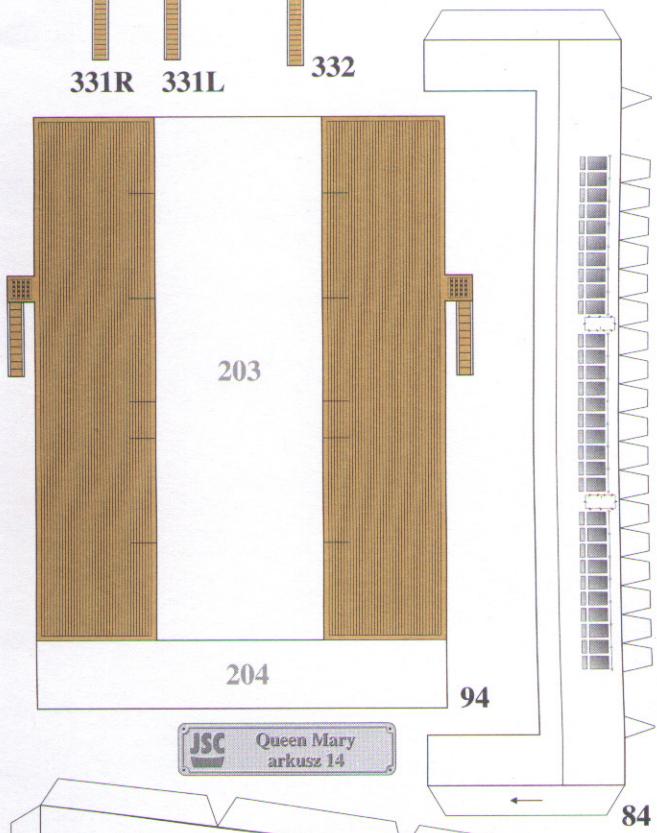
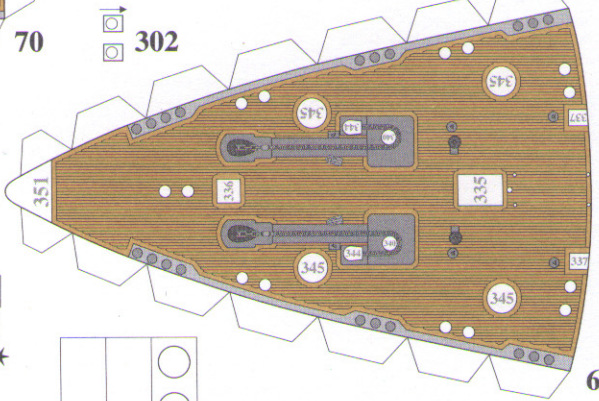
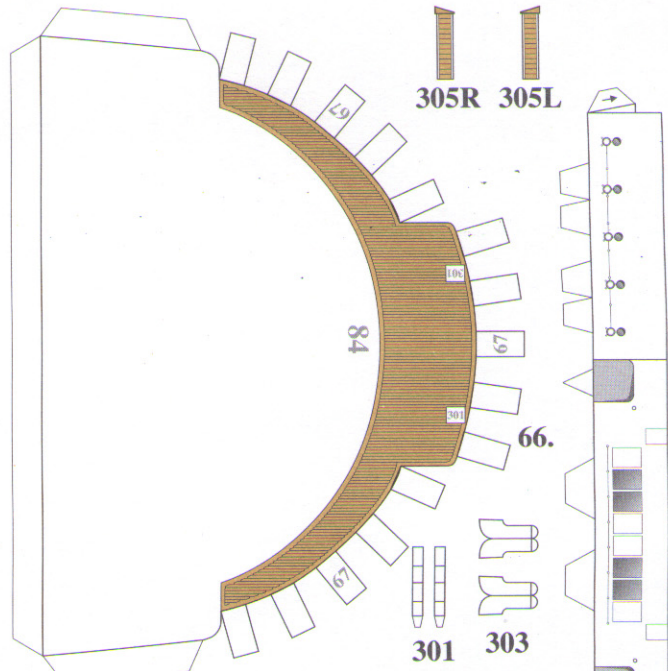
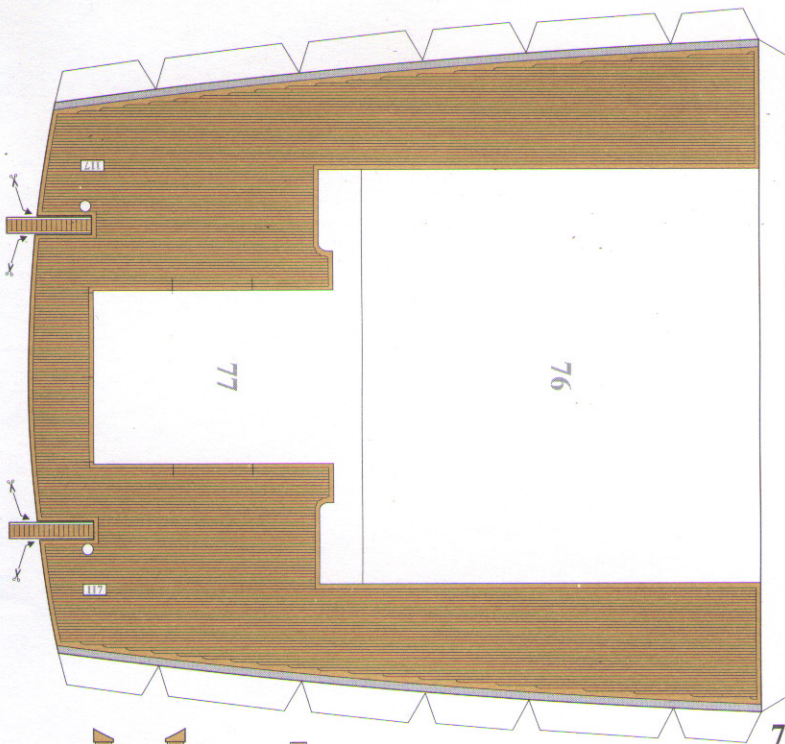
3

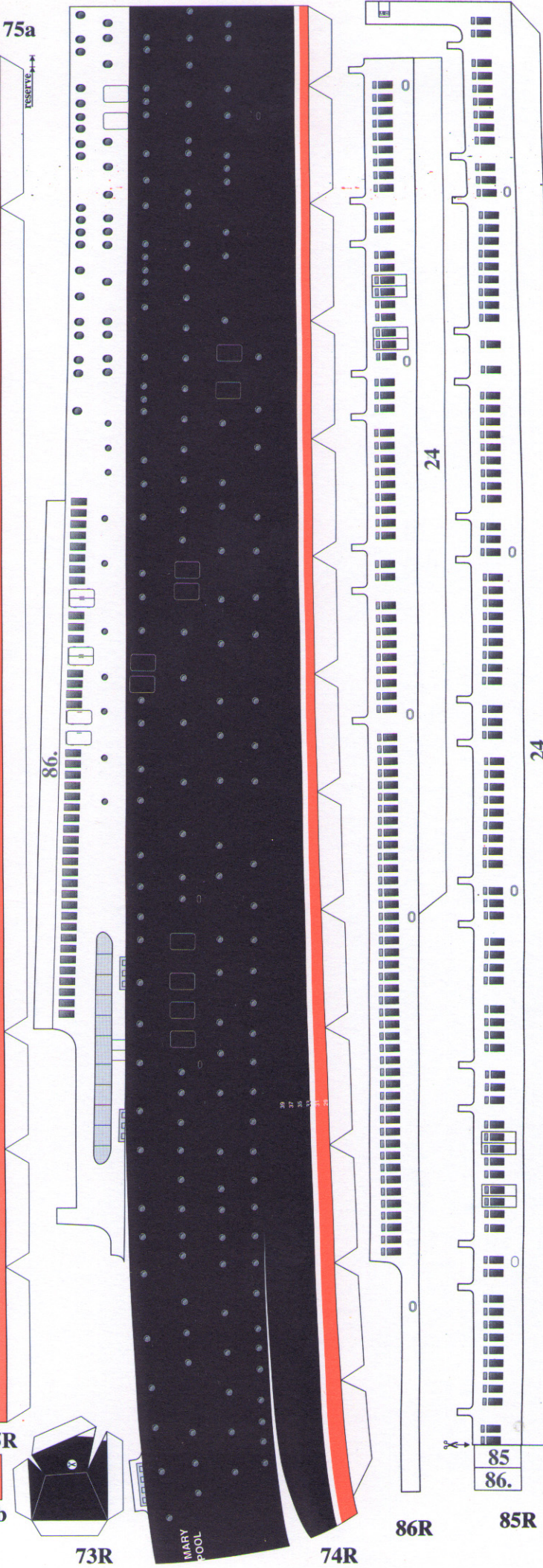
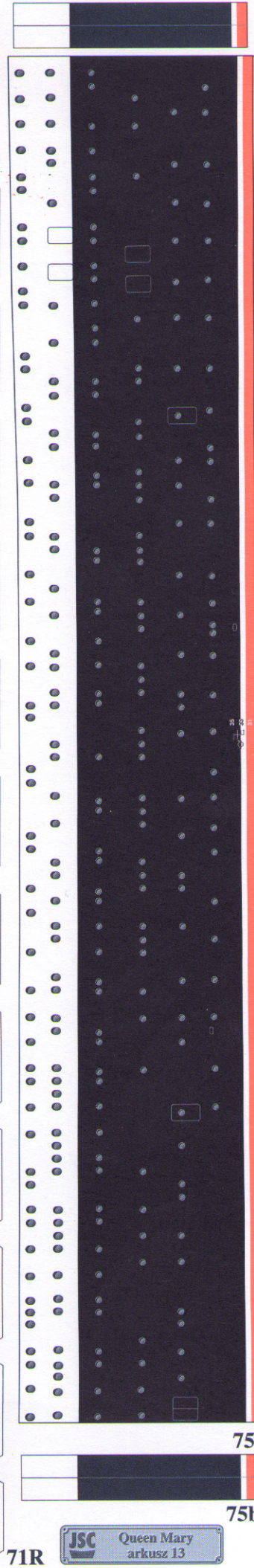
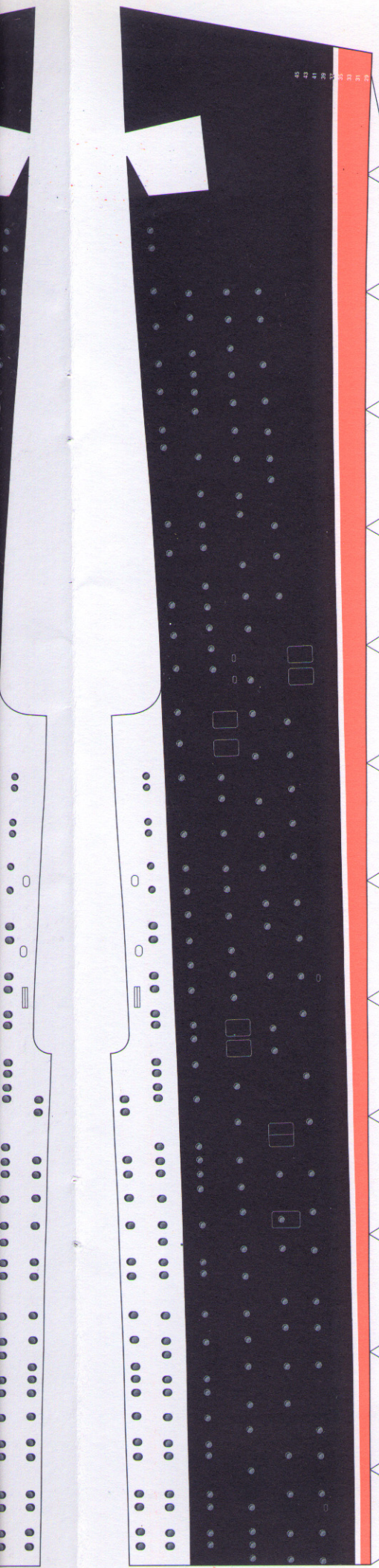


91









JSC Queen Mary arkusz 13

73R

74R

86R

85R

85
86.

75R

75b

75a

24

24

86.





75a

24

24

86.

75L

75b

71L

85L

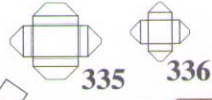
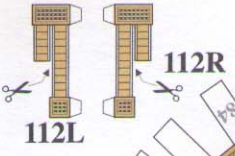
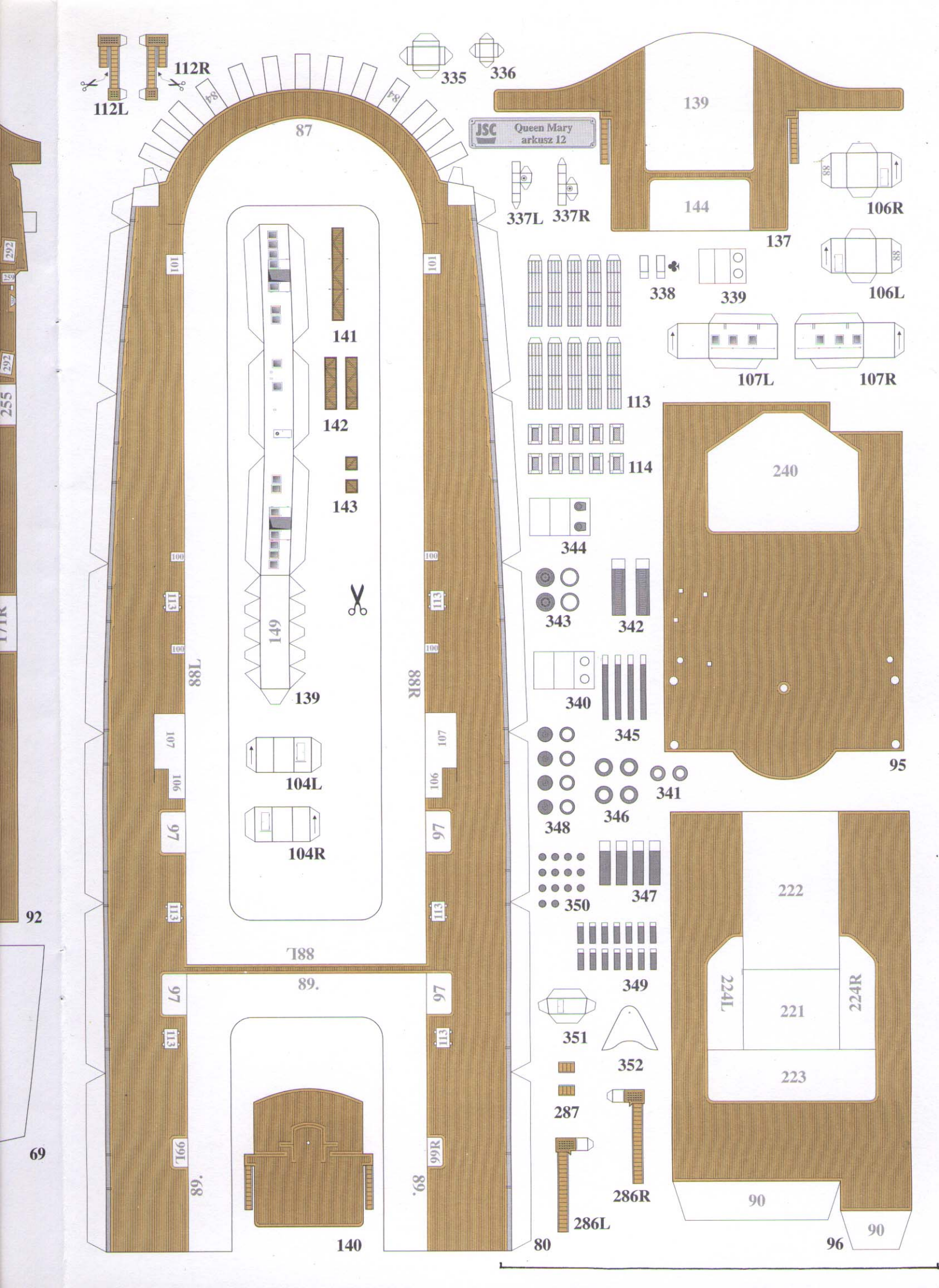
86L

74L

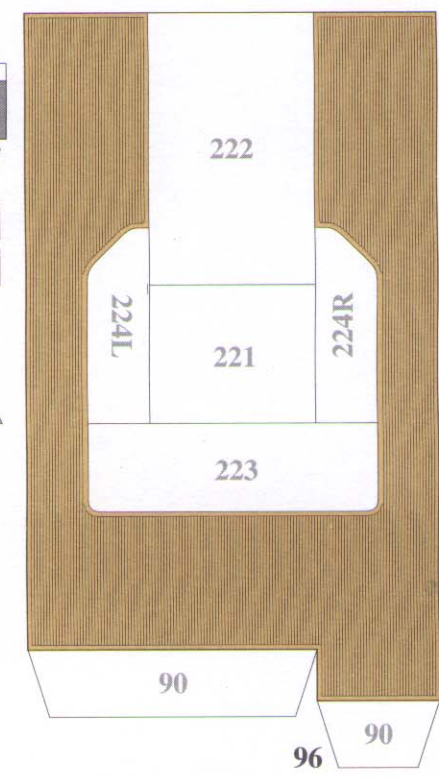
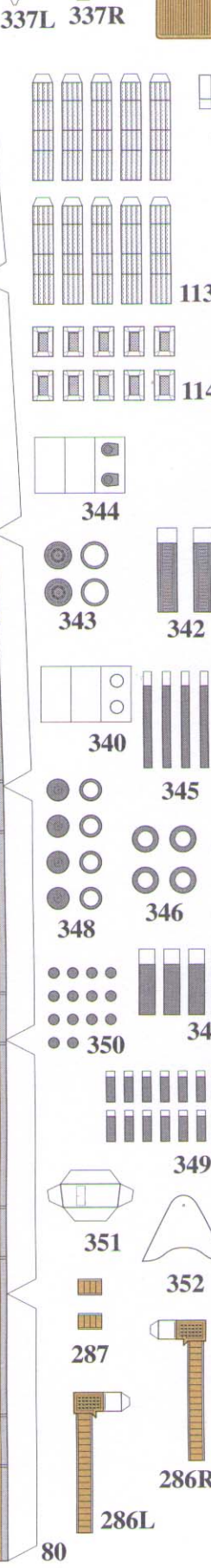
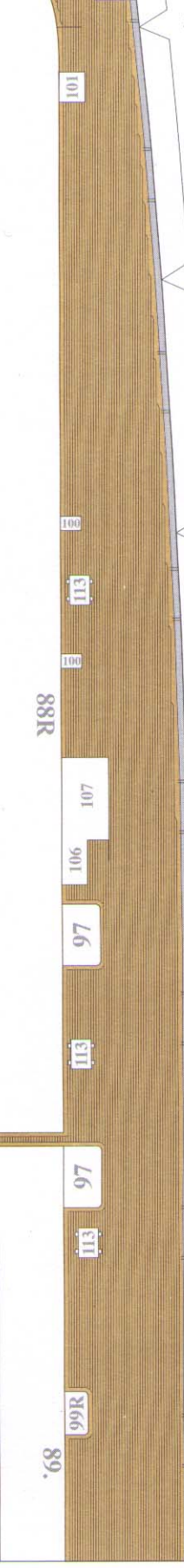
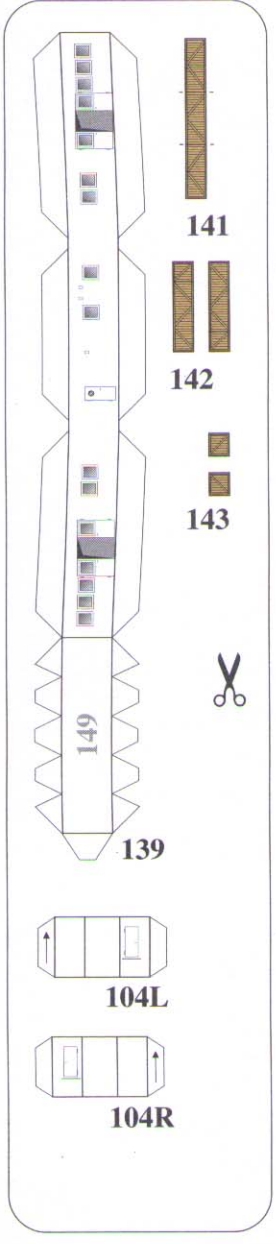
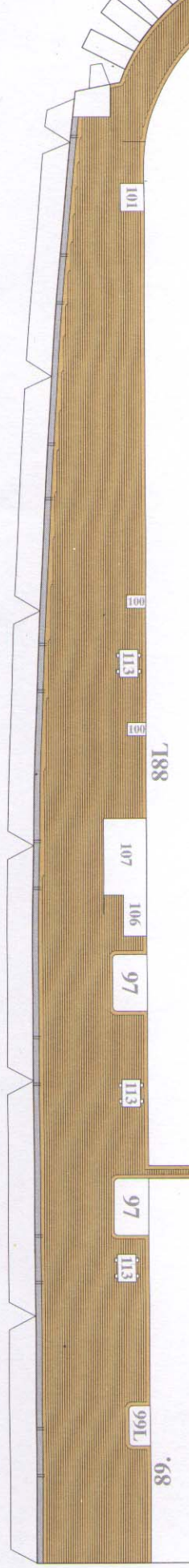
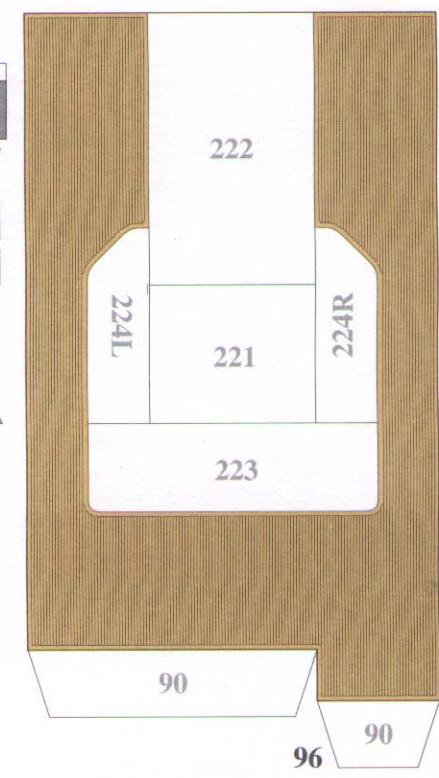
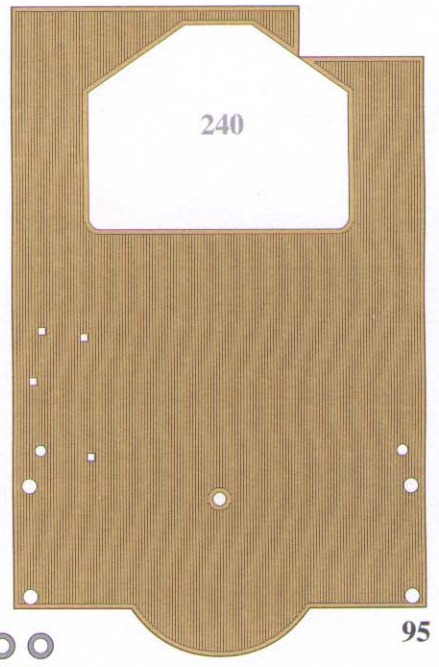
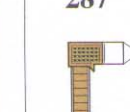
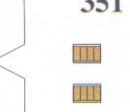
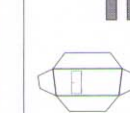
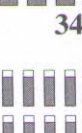
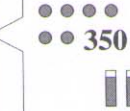
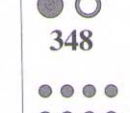
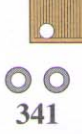
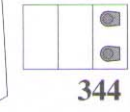
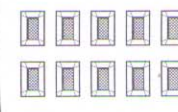
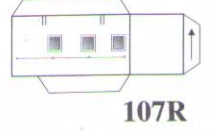
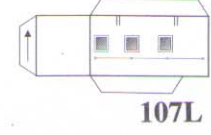
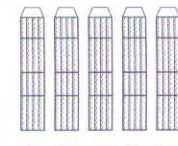
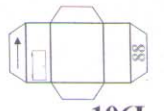
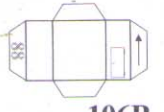
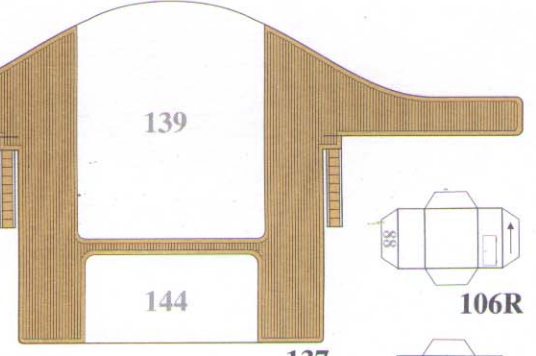
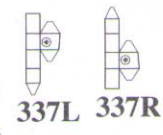
73L

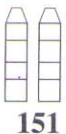
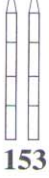
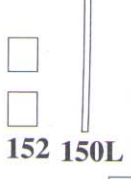
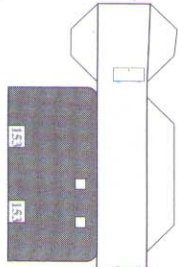
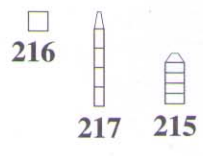
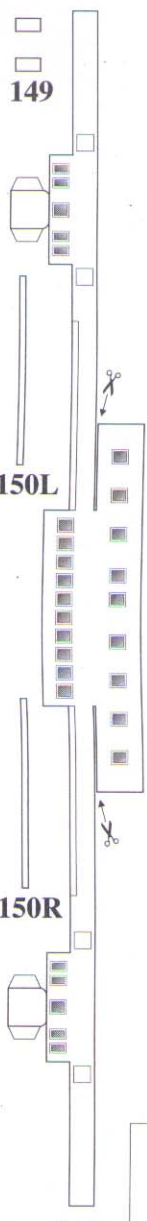
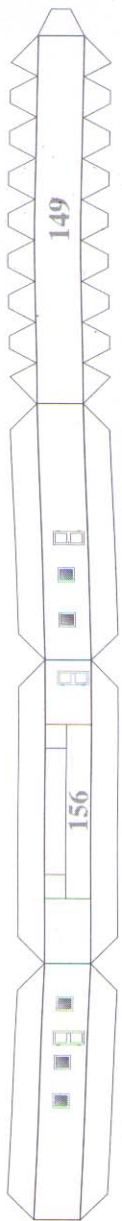
JSC Queen Mary arkusz 4

QUEEN
MARY
LIVER

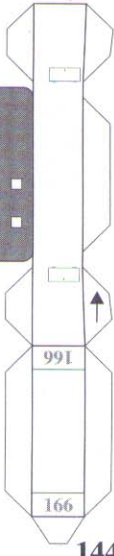


JSC Queen Mary arkusz 12





136



144

150R

100

100

106,107

101,901

97

L6

110R

110L

254

452

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

97

L6

99

66

98L

98R

104

101

111L

111R

254

452

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

292

262

21

205

220

218

214

212

219

213

111R

204

210

209

203

211

19

207

206

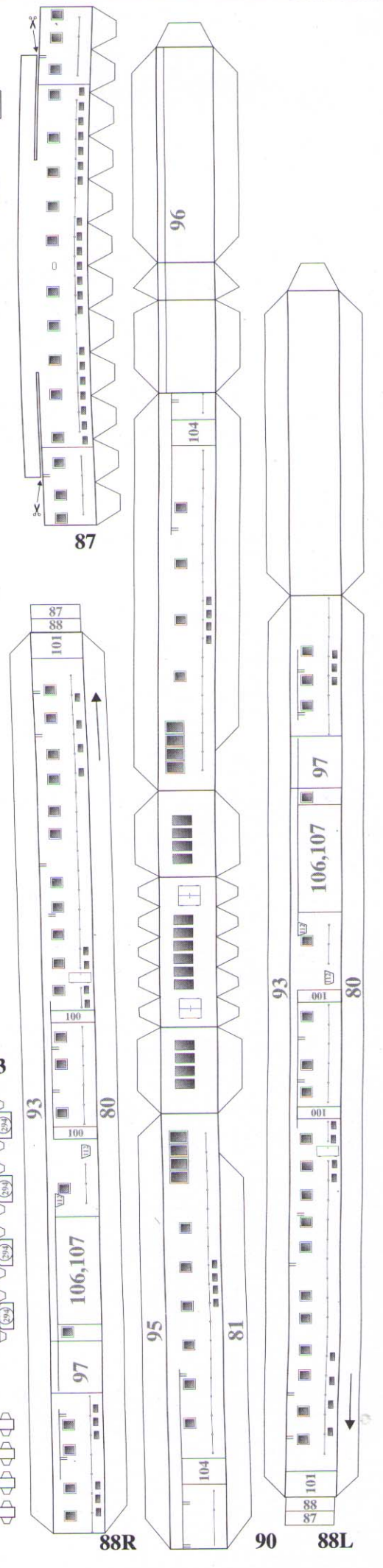
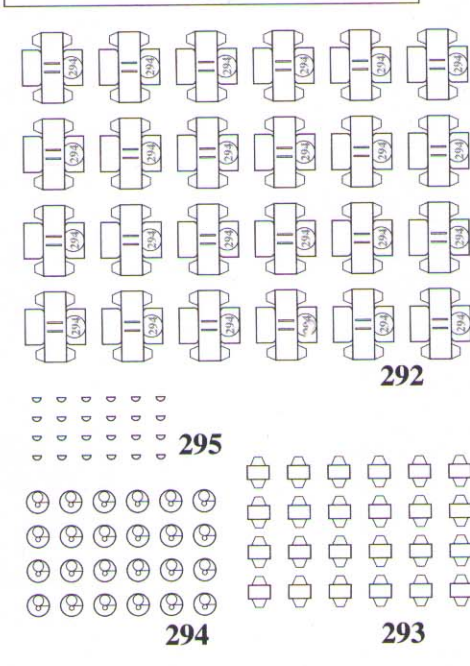
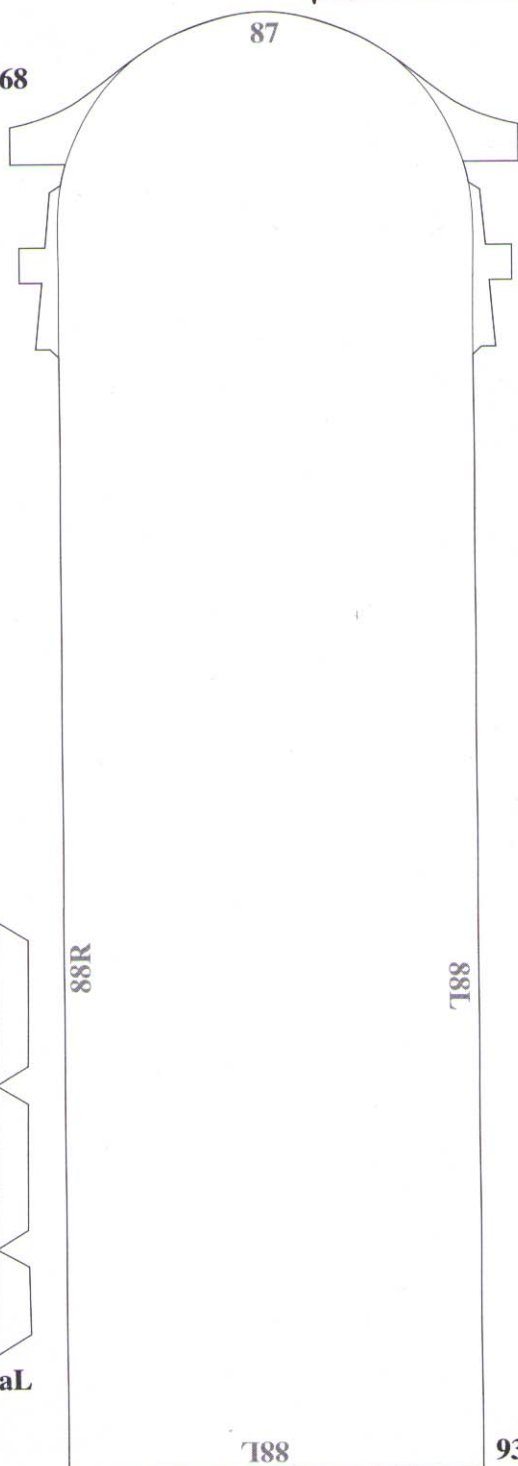
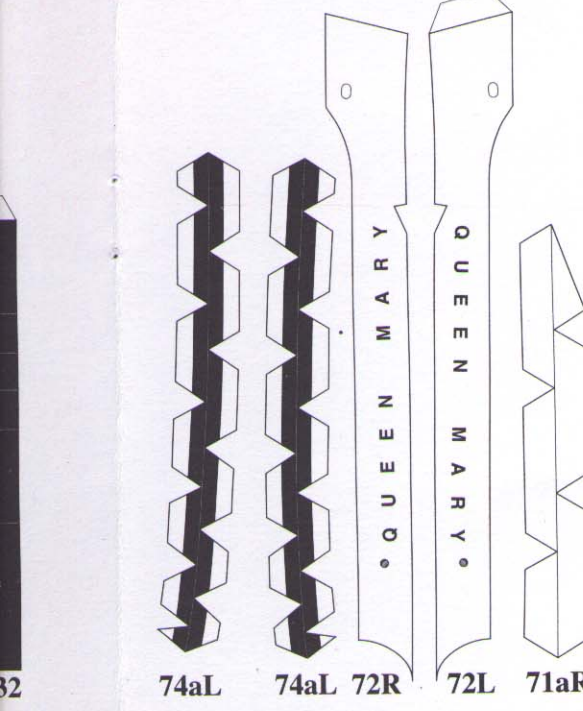
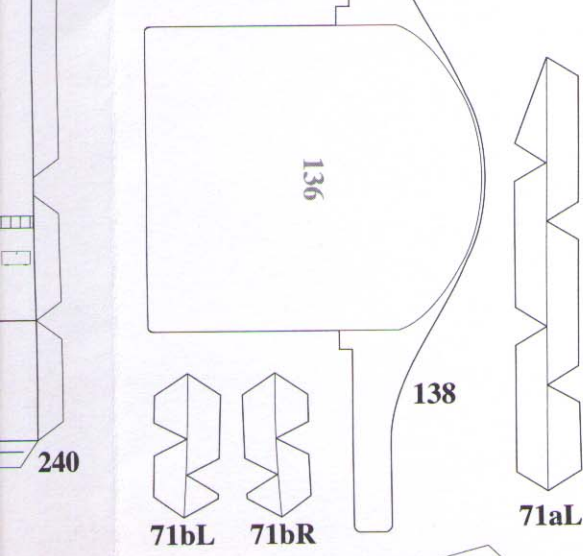
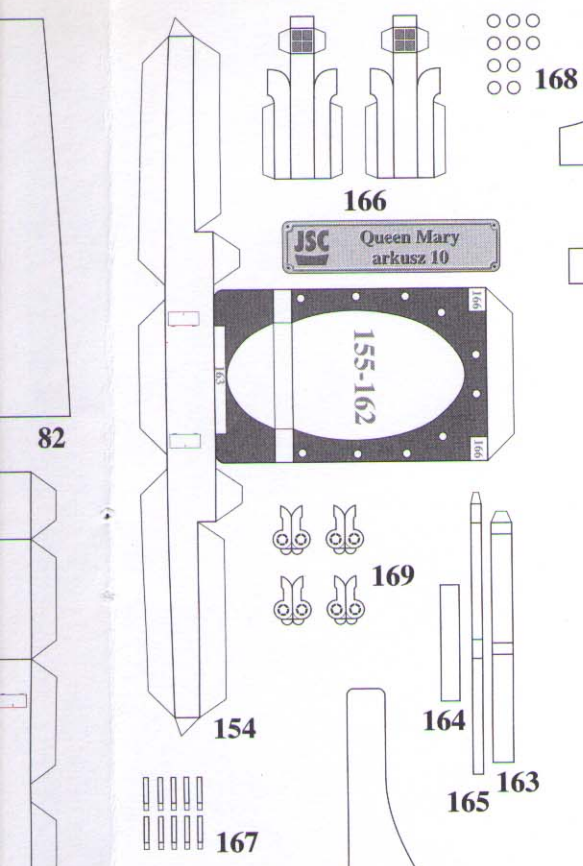
208

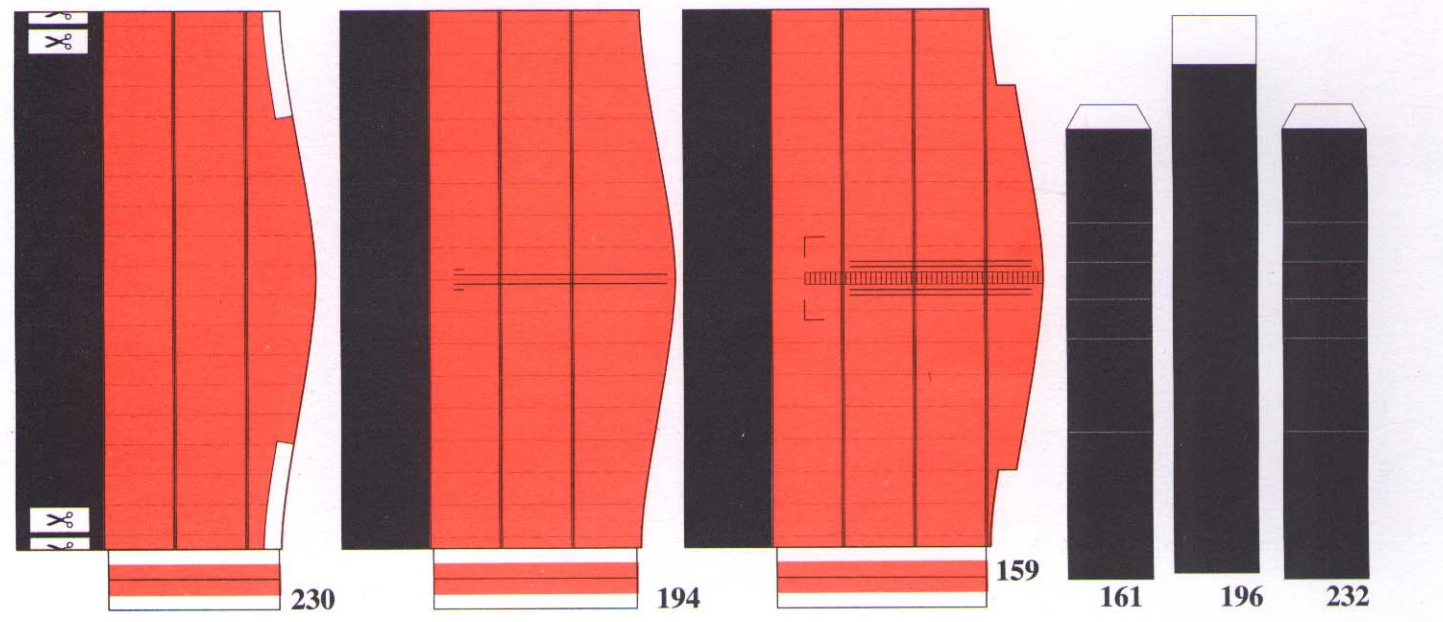
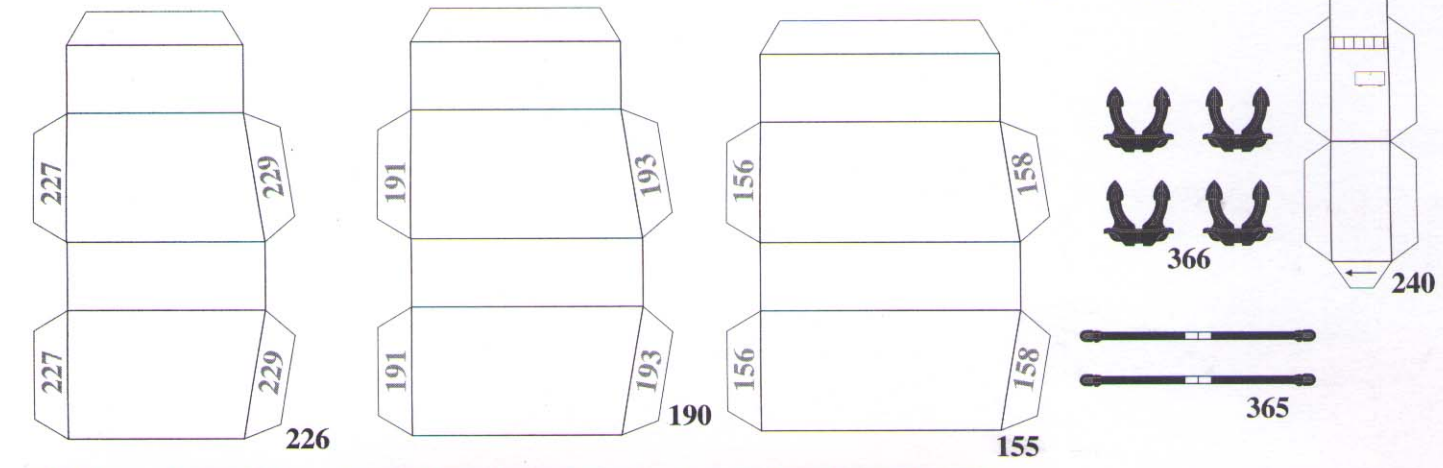
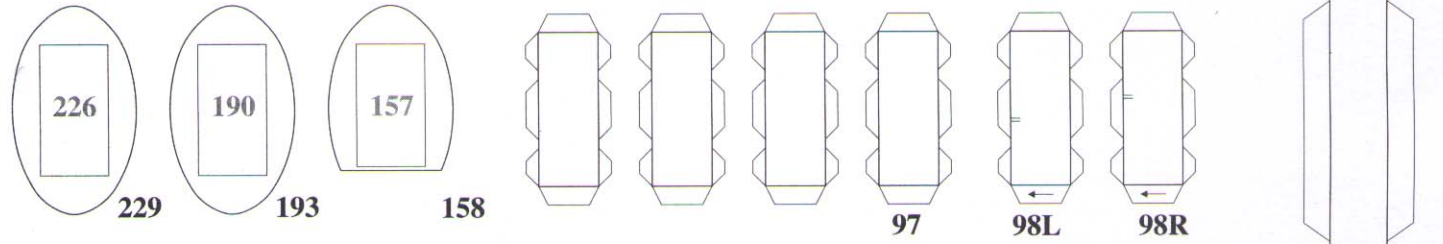
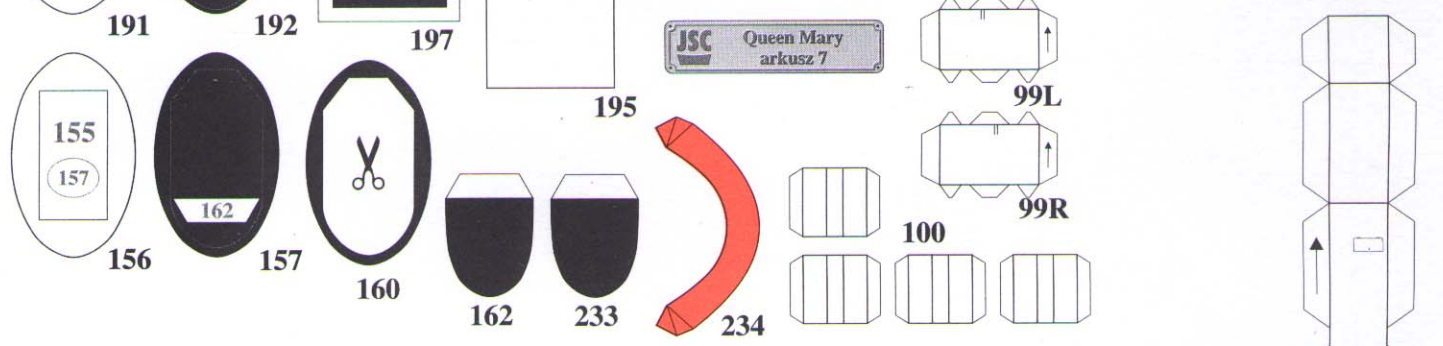
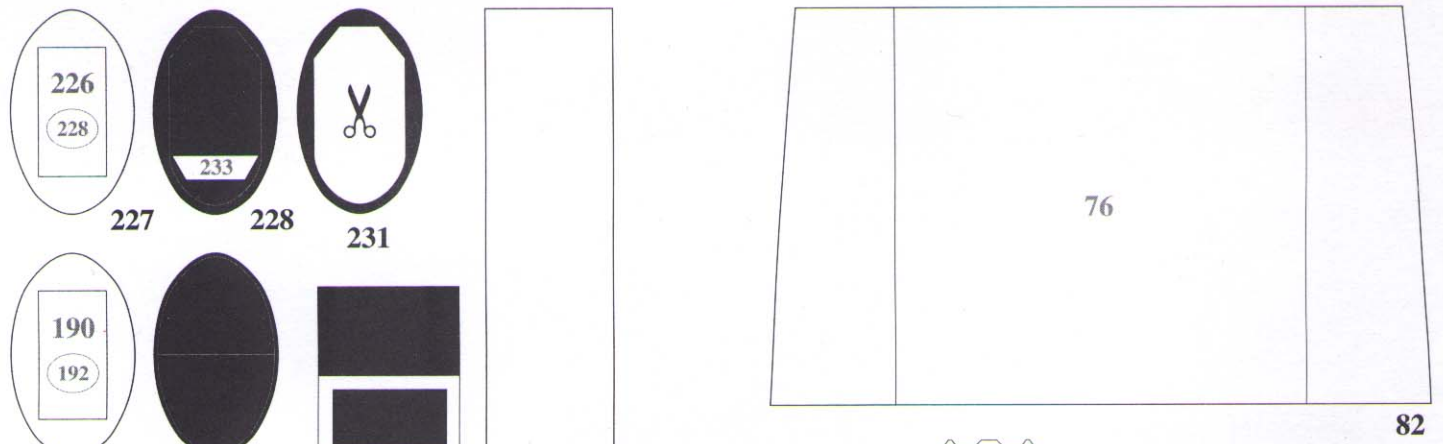
218

212

203

204





P - 2 szt.

S - 1 szt.

Q - 2 szt.

364,U

363,T

R - 3 szt.

T - 1 szt.

U - 1 szt.

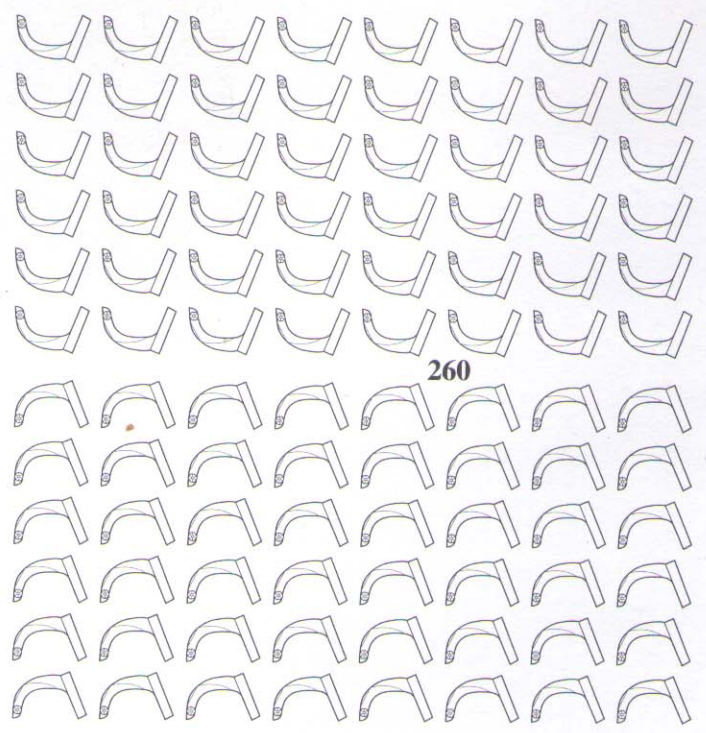
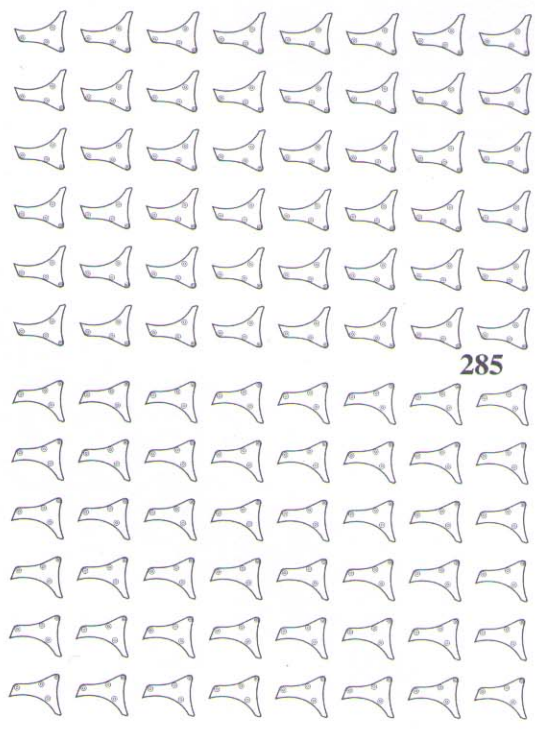
V - 1 szt.

W - 1 szt.



284	284
283	283
282	282
281	281
280	280
279	279
278	278
277	277
276	276
275	275
274	274
273	273
272	272
271	271
270	270
269	269
268	268
267	267
266	266
265	265
264	264
263	263
262	262
261	261





A - 1 szt.

M - 1 szt.

N - 1 szt.

O - 1 szt.

B - 2 szt.

C - 1 szt.

362,O

362,N

361

358,359

356,357

D - 2 szt.

F - 2 szt.

G - 3 szt.

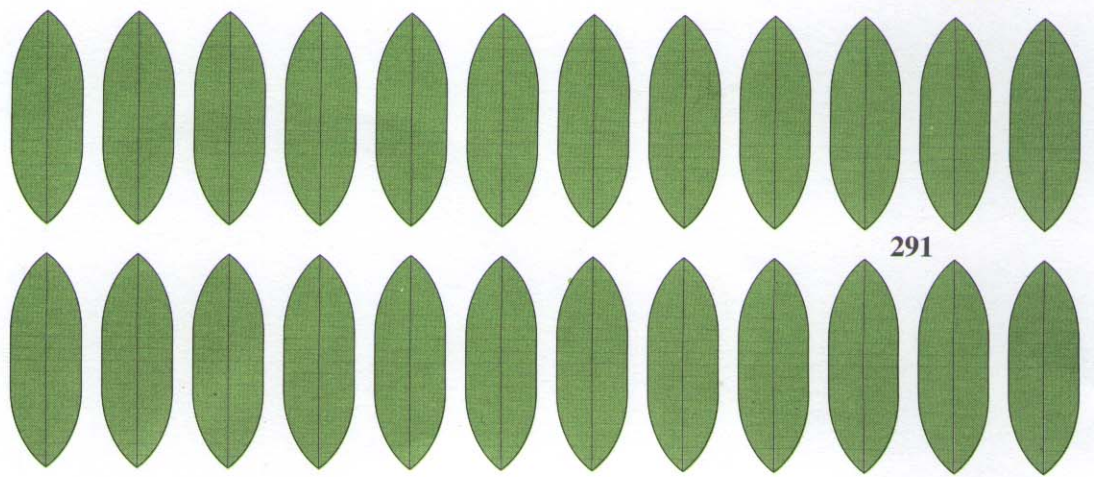
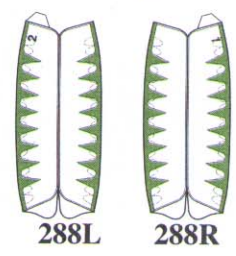
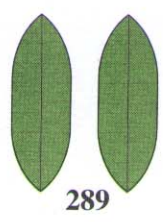
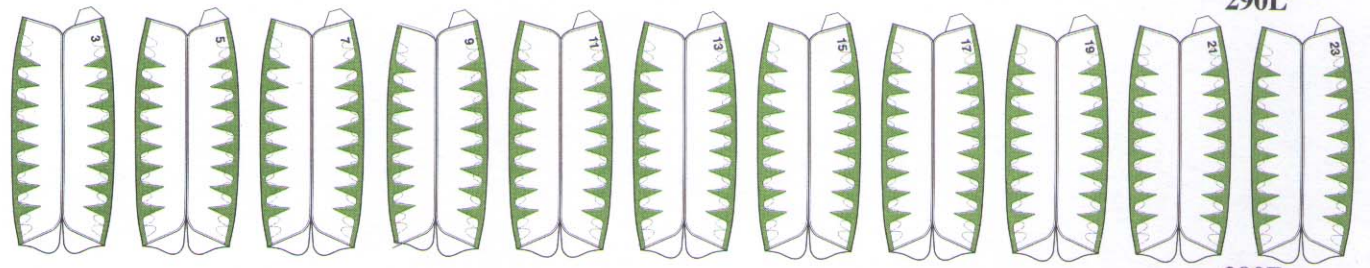
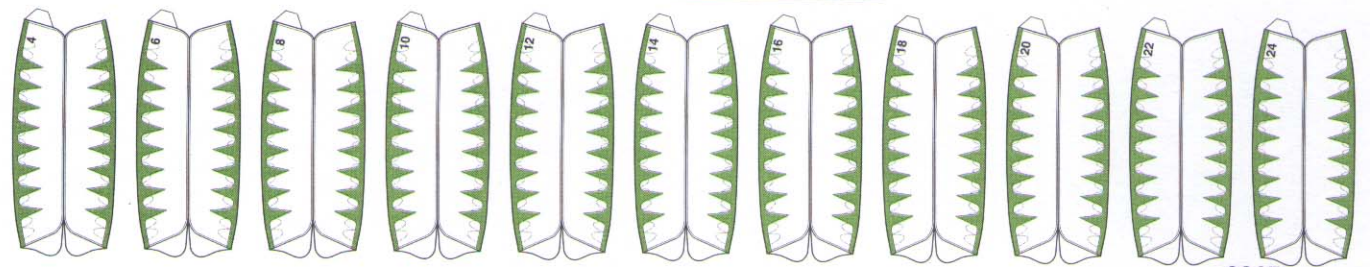
H - 1 szt.

I - 1 szt.

J - 1 szt.

K - 1 szt.

L - 1 szt.



SUPERTRANSATLANTYK QUEEN MARY

W połowie lat dwudziestych XX wieku północnoatlantycki szlak żeglugowy stał się widownią zaciętej walki między konkurującymi ze sobą przedsiębiorstwami żeglugowymi. Przewaga, jaką do tej pory posiadali armatorzy brytyjscy, zaczęła maleć i coraz większy udział w dość lukratywnym rynku przejmowali armatorzy niemieccy, francuscy, włoscy i amerykańscy. Dlatego brytyjski zarząd towarzystwa Cunard Line postanowił zbudować nowy transatlantyk. Miał być nie tylko najlepszym, ale też najszybszym statkiem na północnym Atlantyku - do 1929 roku była nim brytyjska *Mauretania*, a potem niemiecki *Bremen*.

Prace nad projektem trwały ponad trzy lata. Stępkę pod nowy statek (oznaczony numerem 534) położono 27 grudnia 1930 roku w stoczni John Brown znajdującej się na brzegu szkockiej rzeki Clyde. W rok później - 11 grudnia 1931 roku - prace nad nowym statkiem wstrzymano wobec

postępującej depresji w światowej gospodarce. Armator zwrócił się do brytyjskiego rządu z prośbą o pomoc, jednak pieniądze znalazły się dopiero gdy dwaj największy brytyjscy armatorzy - Cunard i White Star Line - zdecydowały się połączyć w jedno przedsiębiorstwo. 3 kwietnia 1934 roku wznowiono prace przy budowie statku nr 534, a 26 września

1934 roku zwodowano go w obecności rodziny królewskiej, nadając mu imię *Queen Mary* na cześć królewskiej małżonki, choć plotki mówiły wcześniej, że miał nosić nazwę *Queen Victoria*. 24 marca 1936 roku *Queen Mary* wyszedł pierwszy raz w morze, na próby. W dwa miesiące później, 27 maja, wyszedł w dziewiczy rejs, z Southampton do Nowego Jorku, dokąd przybył 1 czerwca.

Statek był dumą Anglii: był jednym z pierwszych, których długość przekraczała 1000 stóp. Jego kadłub podzielono na 160 przedziałów wodoszczelnych zapewniających bezpieczeństwo pasażerów. Wyposażenie pomieszczeń pasażerskich I klasy łączyło w sobie staromodną elegancję, charakterystyczną dla brytyjskich statków, z wygodami niezbędnymi na statku tej rangi, choć niektórzy sarkali na staromodny wystrój i za wzór stawiali francuską *Normandie*. Mimo takich głosów *Queen Mary* okazał się statkiem bardzo popularnym - pasażerowie docenili połączenie szybkości, bezpieczeństwa i elegancji. Po bilety na niego trzeba było ustawiać się w kolejkach na wiele miesięcy przed planowaną podróżą; jako jeden z bardzo niewielu transatlantyków przynosił dochód.

W sierpniu 1938 roku *Queen Mary* ponownie zdobył dla Anglików „Błękitną Wstęgę Atlantyku” przebywając trasę o długości 2938 mil morskich w 3 dni, 20 godzin i 42 minuty, czyli ze średnią prędkością 31,69 węzła.

Po wybuchu II wojny światowej *Queen Mary* zacumował w Nowym Jorku, a w marcu 1940 roku został zarekwirowany przez brytyjskie Ministerstwo Żeglugi jako transportowiec wojska. 21 marca 1940 roku statek, przemalowany na szaro, wyszedł w pierwszy rejs wojenny, przez Kapsztad do Australii. Tam, w Sydney, dokonano wstępnych przeróbek i przystosowano go do roli transportowca wojska (5500 miejsc) oraz zamontowano zestaw lekkich działek. Po zakończeniu remontu, 5 maja 1940 roku *Queen Mary* wyszedł do Fremantle. Na jej pokładzie znajdowało się ponad 5000 australijskich żołnierzy. We Fremantle *Queen Mary* dołączył do konwoju innych transatlantyków, które w połowie czerwca zakotwiczyły w Gourock w Wielkiej Brytanii, przywożąc ponad 14 tysięcy australijskich żołnierzy. Pod koniec miesiąca „królowa” popłynęła znów na Daleki Wschód. W Singapurze zainstalowano na *Queen Mary* parawany przeciwminowe oraz uzbrojenie: działo 152 mm (na rufie) i karabiny maszynowe. Potem pływał on do końca 1941 roku z australijskimi żołnierzami z Australii do Indii lub na Bliski Wschód.

Po japońskim ataku na Pearl Harbour statek skierowano do Nowego Jorku, gdzie poddany został kolejnej przebudowie - m.in. zwiększono ilość miejsc do 8500. Nawiasem mówiąc ograniczenia w ilości zabieranego wojska

wynikały z zapasów wody słodkiej, jakie mogły być zabierane w statkowych zbiornikach. Zwiększono też uzbrojenie przeciwlotnicze, które po opuszczeniu stoczni składało się z 6 dział 76 mm, 10 dział 40 mm, 24 dział 20 mm i 4 wyrzutni niekierowanych rakiet przeciwlotniczych.

17 lutego 1942 roku *Queen Mary* wypłynął z Nowego Jorku z prawie 8400 żołnierzami na pokładzie i przez Rio de Janeiro i Kapsztad popłynął do Sydney.

Po powrocie do Stanów Zjednoczonych A.P., od 2 sierpnia 1942 roku rozpoczął służbę na Atlantyku. Na wschód płynęli amerykańscy żołnierze, na zachód - jeńcy wojenni. Podczas jednego z rejsów transatlantycznych, 2 października 1942 roku, na północ od Irlandii *Queen Mary* staranował i zatopił lekki krążownik *Curacao*. Zginęło wówczas 338 członków załogi

Curacao; transatlantyk odniósł w zderzeniu uszkodzenia, które naprawiono podczas kolejnego postoju w Bostonie od października do grudnia 1942 roku. Po zakończeniu napraw transatlantyk znów popłynął na Sydney z żołnierzami. Powrócił do Nowego Jorku w maju 1943 roku i potem do końca wojny przemierzał północny Atlantyk.

Ostatni rejs wojenny zakończył *Queen Mary* w Nowym Jorku 4

kwietnia 1945 roku; potem jeszcze 13 razy przepłynął Atlantyk, wioząc m.in. rodziny amerykańskich i kanadyjskich żołnierzy.

Jako transportowiec *Queen Mary* przewiózł prawie 800 tysięcy żołnierzy; w czasie jednego z rejsów na jego pokładach znalazło się 16 683 ludzi - więcej niż dywizja piechoty.

27 września *Queen Mary* zwolniono ze służby wojennej. W trakcie kolejnej przebudowy przywrócono mu dawny blask rasowego transatlantyka. Zdecydowano wówczas o zmniejszeniu ilości miejsc pasażerskich; odtąd zabierał 711 pasażerów I klasy, 707 - kabinowej i 577 - turystycznej.

Powojenną służbę rozpoczął 1 sierpnia 1947 roku rejs z Southampton do Nowego Jorku. Wciąż cieszył się niesłabnącym powodzeniem, a spotkania z *Queen Elizabeth* pośrodku oceanu stanowiły wyjątkową atrakcję dla wszystkich pasażerów. Co prawda w 1952 roku utracił „Błękitną Wstęgę” na rzecz amerykańskiego *United States*, jednak nie wpłynęło to na wyniki finansowe. Starano się nadążyć za nowoczesnością i w trakcie kolejnych remontów montowano na *Queen Mary* coraz to nowocześniejsze wyposażenie: radary (w 1947 roku), stabilizatory (1957 r.), itp.

Koniec transatlantyków przeszedł wraz z rozwojem linii lotniczych. Coraz większe i coraz szybsze samoloty zaczęły przewozić coraz więcej pasażerów. W 1957 roku tyle samo pasażerów (nieco ponad milion) wybrało się w podróż przez ocean samolotami, co na statkach. Potem było coraz gorzej - w trzy lata później samoloty przewiozły dwa razy więcej pasażerów, niż statki.

Niestety, ani armator, ani statek nie byli przygotowani na te zmiany. *Queen Mary* był typowym liniowcem - statkiem pływającym po północnym Atlantyku - a więc bez klimatyzacji niezbędnej w tropikach statkom wycieczkowym, zaś zanurzenie nie pozwalało podchodzić do wielu atrakcyjnych portów. Swoją ostatnią rejs pasażerski *Queen Mary* zakończyła w Southampton 27 września 1967 roku. W czasie swej służby *Queen Mary* 1001 razy przepłynął Atlantyk przebywając w tym czasie dystans 3 795 000 mil morskich i przewożąc 2 115 000 pasażerów

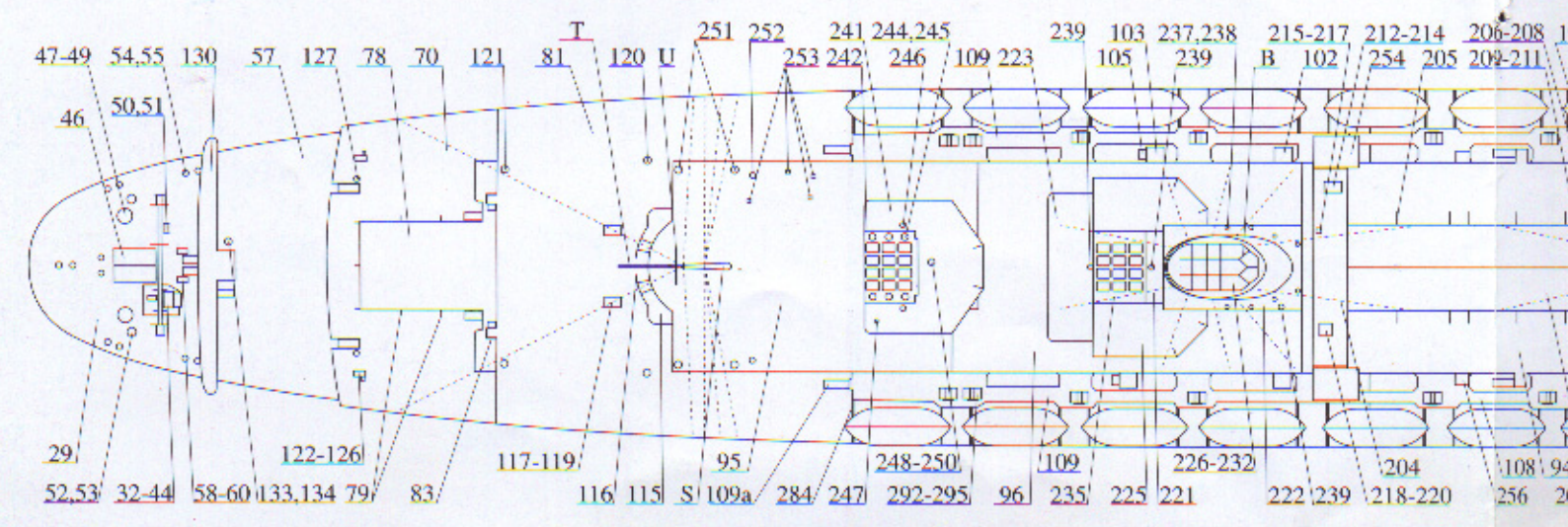
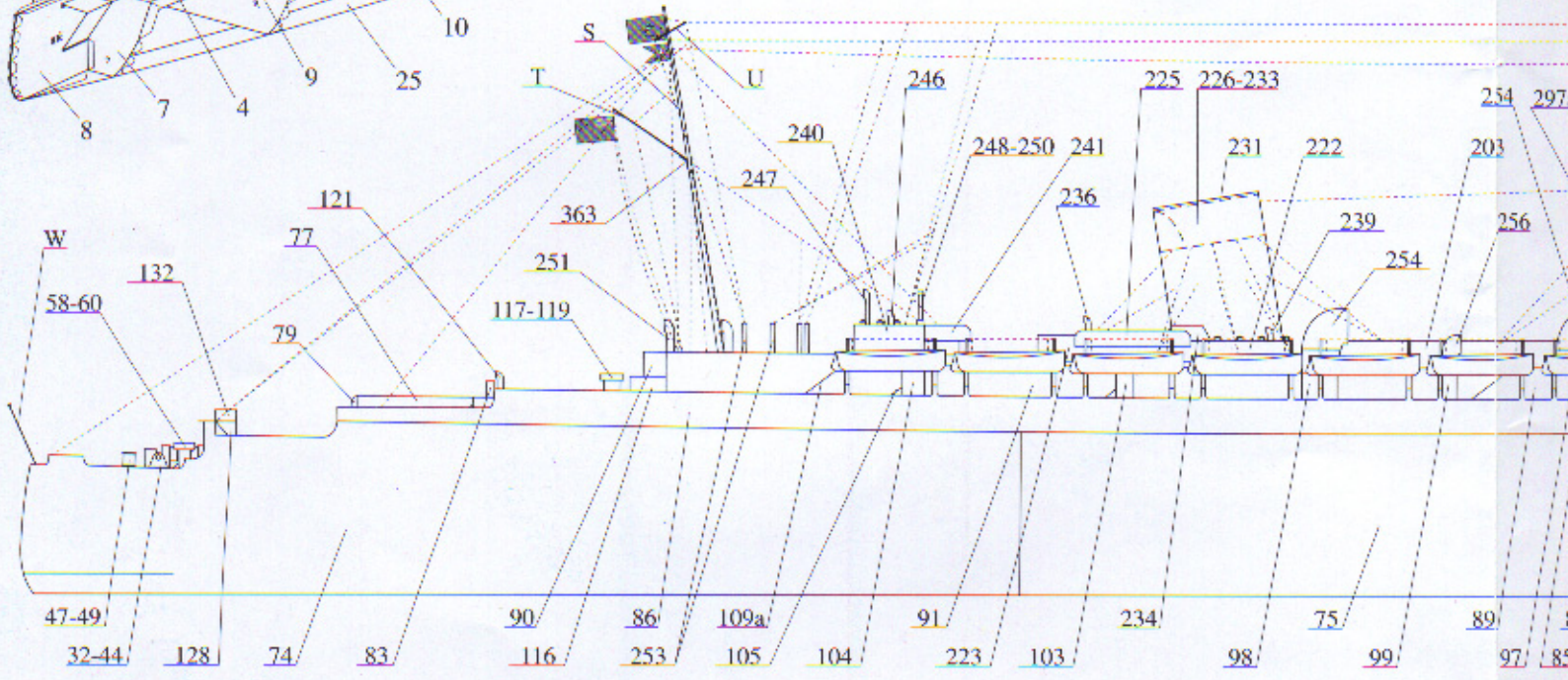
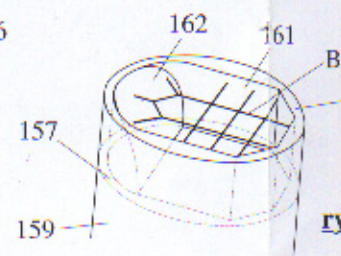
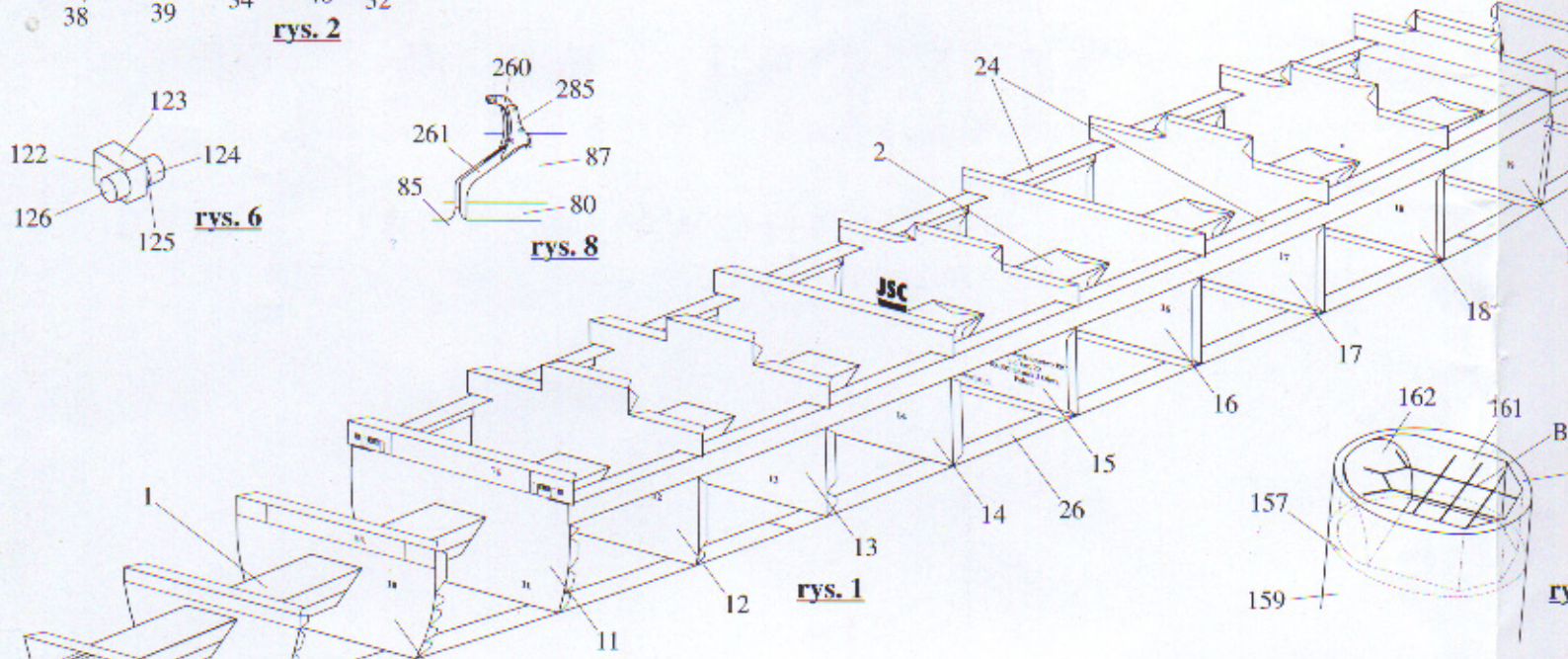
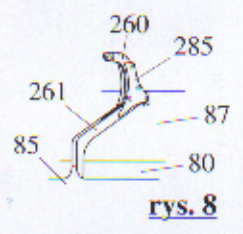
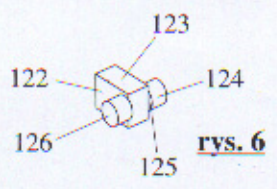
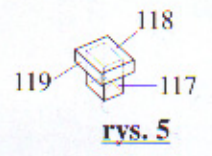
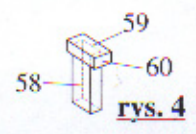
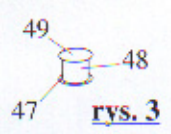
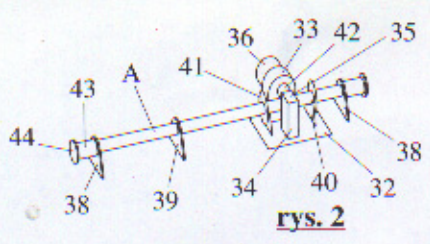
Jeszcze w 1967 roku *Queen Mary* sprzedano za kwotę 3 450 000 miastu Long Beach w Kalifornii. 31 października transatlantyk wyszedł z Southampton w ostatni rejs, wokół Ameryki Południowej; na pokładzie znajdowało się 1200 pasażerów. Przybył do Long Beach 9 grudnia 1967 roku; po trzyletnim remoncie udestępniono go w charakterze pływającego muzeum, hotelu (na prawie 400 miejsc), kompleksu restauracji i centrum konferencyjnego.

Stoi tam do dziś.

opracował Marek Twardowski

Dane techniczne (1936):

tonaż:	81237 brutto, 33015 netto, RT;
wymiary:	297.25 x 36.14 x 11.89(d), m;
napęd:	24 kotły wodnorurkowe, 16 turbin parowych, 200 000 KM = 28,5 w (średnia); 4 śruby
pasażerowie:	klasa kabinowa - 776, turystyczna - 784, trzecia - 579
załoga:	1101



OPIS WYKONANIA MODELU

Materiały pomocnicze i narzędzia

Do wykonania modelu potrzebne będą: nożyczki, pęseta, zwykły nóż, nóż do tapet z wysuwającym ostrzem, metalowa linijka, czarny tusz, patyczki, farby akwarelowe i dobry klej do papieru.

Poszczególne części należy wycinać starannie po zewnętrznej stronie linii. Mniejsze, bardziej skomplikowane części najlepiej wycinać za pomocą nożyka do tapet. Na stronie nie zadrukowanej dobrze jest zaznaczyć kolejny numer wyciętego elementu. Najlepiej wycinać poszczególne części w miarę klejenia gdyż unika się wówczas pomyłek. Linie zagięcia należy lekko nagnieść końcem noża prowadzonym przy metalowej linijce. Akwarelami i czarnym tuszem (ewentualnie rozwodnionym) możemy pomalować krawędzie sklejaných elementów.

Na częściach modelu oznaczono lewą (L) i prawą (R) burtę, oraz kierunek do dziobu lub do góry (→). Symbol nożyczek oznacza otwory do wycięcia lub linie przecięcia. Kolorem czarnym oznaczono numery części, kolorem szarym oznaczono numery części do naklejenia w oznaczonym miejscu, a numery szare w eliptycznej obwódce oznaczają części do przyklejenia w oznaczonym miejscu, ale od spodu. Dużymi literami oznaczono elementy do wykonania z drutu lub patyczków.

Opis wykonania

1-75 Kadłub. Części 1-3 zginamy w belkę o przekroju trójkątnym i skleamy zgiętymi paskami 4 i 5. Trzy belki łączymy sklejkami 6 wsuniętymi do ich wnętrza. Belka powinna być sklejana bez zwichrowań i odchyłań od prostej. Na belkę nasuwamy wręgi 7, 9-14 stroną zadrukowaną ku rufie, wręgi 15-21 - ku dziobowi, a wręgę 22 - ku rufie (rys.1). Sklejone razem części 8 tworzą tylnicę, a sklejone razem części 23 tworzą dziobnicę. Klejenie szkieletu należy prowadzić na płaskim stole, stale sprawdzając prostoliniowość całości.

Część 24 rozcinamy na cztery paski, zginamy wzdłuż i doklejamy do wręgów na śródkręciu. Części wodnicy 25-27 układamy na stole, łączymy sklejkami 28 i doklejamy do dolnych krawędzi wręg. Pokład 29 naklejamy na szkielet w części rufowej, a na nim ścianki części 30. Ścianki 31 zginamy w kształt litery U i doklejamy do ścianek 30. Potem naklejamy windę sklejoną z części 32-44 i A (rys.2), świetlik 45-46, kabestany 47-49 (rys.3), bęben linowy 50,51, rolki 52,53 i pacholy 54,55. Następnie naklejamy pokład sklejoną z części 56 i 57 przyklejając odgięte w dół trapy do pokładu 29. Wloty powietrza 58-60 skleamy (rys.4) i naklejamy na pokładzie 29 obok trapów. Pokład ładunkowy 61 naklejamy na szkielet w części dziobowej pomiędzy wręgami 20 i 22. Ściankę 62 skleamy z pokładem 63 i całość naklejamy na kadłub. Ściankę 64 skleamy z pokładem 65 i naklejamy na pokładzie 61. Ścianką 67 oklejamy krawędź pokładu 66 tak, aby dolna krawędź ścianki i zagiętych w dół sklejek pokrywały się i naklejamy całość na pokładzie 65. Ściankę 68 naklejamy na pokładzie 57, a na niej naklejamy pokład sklejoną z części 69 i 70.

Burty 71 łączymy z częściami 72 przy pomocy sklejek 71a i 71b. Od spodu burt doklejamy wnęki 73. Burty delikatnie doginamy do kształtu wręgów i zaczynając od dziobnicy doklejamy do szkieletu. Burty 74 podklejamy sklejkami 74a tworząc zaoblenie rufy. Potem je doklejamy do szkieletu zaczynając od tylnicy. Burty 75 doklejamy do szkieletu zaczynając od krawędzi styku z burtami 71, a na krawędzi styku z burtami 74 docinamy rezerwę długości. Odcinki burt łączymy ze sobą sklejkami 75a i 75b.

76-79 Pokład promenadowy. Ściankę 76 naklejamy na pokładzie 70 i doklejamy ją do wręgi 11. Na tym samym pokładzie naklejamy też kopułę nad salonem klasy turystycznej - ściankę 77 z naklejonym pokładem 78. Przypory 79 składamy na pół, skleamy i przyklejamy do ścianki 77 i pokładu 70 wzdłuż zaznaczonych kresek.

80-91 Pokład słoneczny. Pokłady 80 i 81 skleamy ze sobą, podklejamy w części rufowej częścią 82 i zaginamy w dół sklejkę w dziobowej części elementu 80. Ściankami 83 oklejamy wystające nad część 78 części pokładu 81. Ściankę 84 doklejamy do przedniej krawędzi 80 tak, aby dolna krawędź ścianki i sklejek pokrywały się. Całość naklejamy na wręgach 11-19 (niektóre wręgi wystają ponad pokład przez wycięte otwory), pokładzie 66 i części 76. Ścianki promenady 85 i 86 łączymy, zaginamy dolną długą półkę i wsuwamy w wycięcie wręgów nad burtą. Górna krawędź ścianek doklejamy do pokładu 80,81.

87-100 Pokład sportowy. Ścianki 87 i 88 skleamy razem, przyklejamy do pokładu 92,93 i naklejamy na pokładzie 80. Ścianki 89 skleamy z pokładem 94, ścianki 90 skleamy z pokładem 95, ścianki 91 z pokładem 96 i dopiero wtedy naklejamy gotowe elementy na pokładzie 80,81. Podstawy wentylatorów 97-100 wycinamy, formujemy w kształt litery C i przyklejamy do ścian pokładówek.

101-107 Klatki schodowe. Części 101-104 przyklejamy do pokładu słonecznego i ścian pokładówek. Trapy 105 przyklejamy do części 101, 103 i 104 w miejscach oznaczonych poziomymi kreskami doklejając je równocześnie do pokładu słonecznego. Ścianki 106 i 107 skleamy razem tak, aby pasowały do śladu na pokładzie słonecznym i przyklejamy je na miejsce.

108-112 Pomosty. Skleamy je z części 108-111 i doklejamy do ścianek 88, 90 i 91 opierając je na częściach 97-100 i klatkach schodowych. Trapy 109a doklejamy do sklejek na końcach części 109, odginamy w dół i doklejamy do pokładu 81. Trapy 112 zaginamy tak, aby dłuższa część była skierowana do góry, a niższa w dół, doklejamy do sklejek pomostów i do pokładu słonecznego.

113,114 Tratwy ratunkowe. Części 113 skleamy, od góry zaklejamy częściami 114 i gotowe stopy tratw naklejamy na pokładzie słonecznym.

115-121 Wejście na werandę. Części 115 wycinamy, zaginamy prostokąty ze sklejkami i schodnie w dół i naklejamy je na pokładzie słonecznym. Ściankami 116 oklejamy części 115 od strony rufy. Wentylatory 117-119 skleamy wg rys. 5 i naklejamy na pokładzie słonecznym. Nawiewniki 120 i 121 składamy na pół, skleamy, odginamy sklejkę na zewnątrz i naklejamy na pokładzie 81 zgodnie z oznaczeniem symbolami.

122-127 Wyposażenie pokładu promenadowego. Części 122-126 skleamy wg rys.6 i naklejamy na pokładzie 70. Nawiewniki 127 naklejamy na pokładzie 70 obok trapów na niższy pokład.

128-135 Rufowe stanowisko manewrowe. Sterówkę 128 skleamy i naklejamy na pokładzie 57. Części 129 zaginamy tak, aby tworzyły trzy ścianki i naklejamy na pokładzie 57 doklejając je do nadburcia. Mostek skleamy z części 130 i 131 i naklejamy na częściach 128 i 129. Trap odginamy w dół i przyklejamy do pokładu 57. Mostek nad sterówką oklejamy barierką 132. Część 133 skleamy w rurkę i naklejamy na pokładzie 57 obok sterówki. Krążki 134 skleamy razem i naklejamy na rurce 133. Nawiewniki 135 skleamy i naklejamy na pokładzie 57.

136-153 Mostek. Ściankę 136 skleamy i naklejamy na pokładzie 92, na niej naklejamy pokład skleony z części 137 i 138. Ściankę sterówki 139 naklejamy na pokładzie 137, a na niej platformę kompasu 140, na której naklejamy barierki 141-143. Pokładówkę 144 skleamy i naklejamy na mostku 137. Ścianki 145 po zagięciu sklejek wklejamy pod skrzydłami pokładu 138 przyklejając je do krawędzi części 84, 85, do pokładu 80 i skrzydeł pokładu 92. Ścianki 146 wklejamy między pokładem słonecznym a sportowym tuż za skrzydłami mostka wzdłuż kreski zaznaczonej na części 87. Przednia ścianę mostka 147 przyklejamy do ścian 136 i 139 od strony dziobu. Jednocześnie oklejamy barierkami skrzydła pokładu 137 (końcowa część barierki powinna wchodzić na pokład 137 wzdłuż zaznaczonej kreski). Rufową część mostka oklejamy barierkami 148. Barierki 149 przyklejamy do krawędzi mostka przy trapach i doklejamy do barierok 147 (wzdłuż przerywanych kresok). Paski 150 doklejamy od przodu do barierok 147. Wentylatory 151-153 skleamy i naklejamy na pokładówce 144.

154-169 Przedni komin. Podstawę komina 154 skleamy i naklejamy na pokładzie 92. Część 155 skleamy, z jednej strony naklejamy część 156 sklejoną z częścią 157, z drugiej 158 i tak przygotowany szkielet oklejamy poszyciem 159. Od góry do wnętrza komina wklejamy część 160 na głębokość 2,5 mm. Część 161 skleamy kolorem do wnętrza i wklejamy w otwór w części 160. Część 162 zaokrąglamy w zwiężającej się części i wklejamy do wnętrza komina przyklejając sklejkę do części 157. Z drutu wykonujemy usztywnienia komina (wg szablonu B) i wklejamy do wnętrza komina (rys. 7). Tak przygotowany komin naklejamy na podstawie 154. Wentylator 163-165 skleamy i naklejamy na części 156 za kominem. Nawiewniki 166 skleamy i naklejamy na części 156 doklejając je do pokładówki 144. Paski 167 skleamy w pierścieniu, na nich naklejamy krążki 168 i gotowe nawiewniki naklejamy na części 156 wokół komina. Nawiewniki 169 naklejamy na pokładzie 92 wokół podstawy komina.

170-189 Kort do squasha, podstawa środkowego komina i sala gimnastyczna. Ścianki kortu 170 po zagięciu naklejamy na pokładzie 92. Obok niej naklejamy ścianki 171, a od góry naklejamy pokład 172. Podstawę komina 173 naklejamy na pokładzie 92. Ścianki 174 zginamy na pół, skleamy i przyklejamy wzdłuż krawędzi pokładu 92 za częściami 171. Ściankę 175 zginamy na pół, potem w kształcie litery L, skleamy i naklejamy wzdłuż krawędzi pokładu 92 od strony rufy i prawej burty. Salę gimnastyczną 176 skleamy i naklejamy na pokładzie 92. Trap 177 doklejamy do ściany sali 176 w miejscu oznaczonym poziomą kreską i do pokładu 92. Trapem 178 łączymy pokłady 92 i 94 przyklejając go pod drzwiami na ścianie 175. Nawiewniki 179 naklejamy na dachu sali 176 i pokładzie 172. Przewód 180 skleamy z pięciu warstw i naklejamy na pokładzie 172. Świetliki 181 i 182 naklejamy na pokładzie 172. Przepust antenowy 183 skleamy razem i naklejamy pionowo na pokładzie 172. Wentylatory 184-186 i 187-189 skleamy i naklejamy na pokładzie 172.

190-202 Środkowy komin. Części 190-194 skleamy podobnie jak części komina przedniego 155-159. Część 195 - tymczasowy pierścień - zaokrąglamy i wsuwamy do wnętrza komina od góry tak, aby przylegał do wewnętrznej części elementu 194. Część 196 skleamy w pierścień, wsuwamy do komina i doklejamy do części 192, po czym wyciągamy część 195 z komina. Przegrodę 197 skleamy z dwóch warstw i wklejamy do części 196. Usztywnienia z drutu wg wzoru C wklejamy do wnętrza komina. Gotowy komin naklejamy na podstawie 173.

Wentylatory 198-200 skleamy i naklejamy na podstawie 173. Nawiewniki 201, 202 skleamy i naklejamy na podstawie 173 wokół komina.

203-220 Przekrycie salonu. Część 203 skleamy i naklejamy na pokładzie 94. Pomieszczenie klimatyzatora 204 skleamy i naklejamy na pokładzie 94. Przypory 205 skleamy z dwóch warstw i przyklejamy pionowo do ścian części 203 i do pokładu wzdłuż zaznaczonych kresok. Wentylatory 206-208 i 209-211 skleamy i naklejamy na części 203. Wentylatory 212-214, 215-217 i 218-220 skleamy i naklejamy na dachu części 204.

220-239 Tylony komin i pomieszczenia wentylatorów. Pokładówkę 221 skleamy i naklejamy na pokładzie 96. Podstawę komina 222 skleamy i naklejamy przed pokładówką 221. Część 223 skleamy i naklejamy za częścią 221. Ścianki 224 skleamy i naklejamy na pokładzie 96. Części 225 wycinamy, zaokrąglamy zewnętrzne krawędzie w dół, skleamy i naklejamy na częściach 224 tak, aby zaokrąglone krawędzie wystawały poza ścianki. Komin 226-233 skleamy jak przedni komin (dodatkowo wycinamy otwory w części 230) i naklejamy na podstawie 222. Część 234 zaoblamy i przyklejamy do komina i części 222 od strony rufy. Część 235 skleamy z trzech warstw, naklejamy na części 221, a na niej naklejamy skleję z dwóch warstw części 236. Nawiewniki 237, 238 skleamy i naklejamy na podstawie 223 wokół komina. Nawiewniki 239 naklejamy na częściach 221-223.

240-253 Pomieszczenie wentylatorów i nawiewniki. Ścianki 240 skleamy i naklejamy na pokładzie 95. Dach 241 po zaokrągleniu trzech krawędzi skleamy i naklejamy na ściankach 240 tak, aby zaokrąglone krawędzie wystawały poza ścianki. Część 242 skleamy z trzech warstw i naklejamy na części 241. Części 243 skleamy z dwóch warstw i naklejamy na części 242. Nawiewniki 244, 245 skleamy i naklejamy na części 242. Nawiewniki 246 skleamy i naklejamy na części 241 po obu stronach części 242. Nawiewnik 247 naklejamy na części 241. Część 248 skleamy w rurkę, w dolnej części oklejamy paskiem 249, a w górnej paskiem 250. Gotowy komin grilla naklejamy na części 241 przed częścią 242. Nawiewniki 251 skleamy i naklejamy na rufowej części pokładu 95 po dwa na każdej burcie. Nawiewniki 252 skleamy i naklejamy na pokładzie przed nawiewnikami 251. Przepusty antenowe 253 skleamy z trzech warstw i naklejamy pionowo na pokładzie 95 w miejscach oznaczonych kwadracikami.

254-259 Wentylatory. Części 254-259 skleamy i naklejamy na pomostach 108, 109 i pokładzie 92 w oznaczonych miejscach.

260-291 Żurawiki i łodzie. Uwaga! Żurawiki różnią się między sobą długością - należy zwrócić szczególną uwagę na ich numerację! Części 260 skleamy parami. Z obu stron doklejamy w dolnej części elementy 261-284 skleję z dwóch warstw. Do tak sklejonok żurawikok doklejamy boczne ścianki wózkok 285 (rys. 8). Gotowe żurawiki przyklejamy do pokładu słonecznego, do ścianok pokładówek i od spodu do pomostok. Zaczynamy przyklejanie żurawikok od numerok najniższok (261), które przyklejamy jako pierwsze od dziobu. Trapy 286 wycinamy, zginamy ściankę ze sklejką w dół i przyklejamy do pokładu 92 w miejscach oznaczonych białymi trapezami i doklejamy je do pokładu słonecznego. Do pionowej ścianki doklejamy krótkie trapy 287. Z części 288-291 skleamy łodzie i doklejamy do żurawikok według planu montażowego. Łodzie są oznaczone numerami (nr 1 jest prawą łodzią od dziobu, nr 2 jest lewą łodzią od dziobu).

292-295 Winda łodziowa. Nacinamy szczeliny w częściach 292, wycinamy je, zginamy i skleamy. Części 293 wycinamy,

zaginamy w kształcie litery U (nie zaginamy sklejek) i wsuwamy sklejkami w szczeliny w częściach 292. Od boku do wind doklejamy krążki 294. Częściami 295 zaklejamy otwarte końce części 293 (rys. 9). Gotowe windy naklejamy na pomostach i na pokładzie sportowym.

296,297 Żurawiki trapowe i trapy wejściowe. Maszty żurawików wykonujemy z drutu wg szablonu D, wstawiamy w wycięcia w pomostach za pierwszymi nawiewnikami 254 i przekluwamy przez otwory w pokładzie słonecznym. Na maszty nawlekamy części 296 (na wysokość 5 mm nad pomostem), do których doklejamy bomby żurawików wykonane wg szablonu E. Trapy 297 przyklejamy na podporach 297a wg rys. złożeniowego w miejscach, gdzie były przewożone w czasie rejsów.

298-300 Windy 3-tonowe. Części 298 sklejamy. Z boków doklejamy sklejone w pierścieniu części 299 zaklejone krążkami 300. Windy naklejamy na pomostach 108.

301-303 Nawiewniki. Części 301 sklejamy, na nich naklejamy części 302 i całość naklejamy na pokładzie 66. Nawiewniki 303 naklejamy na częściach 302.

304-319 Wyposażenie pokładu głównego. Pokrywą luku ładowni 304 naklejamy na pokładzie 65. Trapy 305 doklejamy do ścianki 67 pod furtkami i do pokładu głównego 65 po obu stronach pokrywy 304. Części 306 sklejamy w rurki, na nich naklejamy sklejone po trzy części 307 i gotowe naklejamy na pokładzie 65. Z części 308 i 309 sklejamy nawiewnik, który naklejamy na pokładzie 65 przed pokrywą 304. Z drutu wykonujemy wg szablonu F dwa stojaki bomów, które przyklejamy do pokładu 65 i ścianki 67 w miejscach oznaczonych białymi krążkami. Podstawy wind 310 i 311 wycinamy, na nich naklejamy części 312 sklejone w skrzynki (należy zwrócić uwagę aby ścianki oznaczone gwiazdkami znalazły się na końcach podstaw również oznaczonych gwiazdkami). Paski 313 sklejamy z dwóch warstw i przyklejamy na sztorc wzdłuż wolnych, dłuższych krawędzi podstaw 310 i 311. Paski 314-316 sklejamy w rurki i przyklejamy do korpusów 312: rurki 314 od strony części 313, rurki 315 do wąskiej ścianki korpusu, a rurki 316 po przeciwnej stronie niż rurki 314. Wszystkie rurki zaklejamy krążkami 317 (rys. 10) i gotowe windy naklejamy na pokładzie 65 tak, aby rurki 315 wypadły po stronie przeciwnej niż maszty. Z części 318 i 319 sklejamy pięć wentylatorów, które przyklejamy na pokładzie 65. Na pokładzie 65, od strony dziobu, naklejamy stojak do bomów wykonany wg szablonu G.

320-334 Wyposażenie pokładu ładunkowego. Pokrywą luku ładowni 320 przyklejamy na pokładzie 61. Części 321 i 322 przyklejamy na pokładzie 61 doklejając je do ścianki 62. Paski 323 sklejamy w pierścieniu, od góry zaklejamy krążkami 324, na które naklejamy sklejone w rurki części 325. Krążki 326 sklejamy parami i naklejamy na częściach 325. Gotowe kabestany 30-tonowe naklejamy na pokładzie ładunkowym po obu stronach pokrywy luku ładowni. Wentylatory 327, 328 i 329, 330 sklejamy i naklejamy na pokładzie 61 i na częściach 321 i 322. Trapy 331 przyklejamy do ścianki 64 w miejscach oznaczonych poziomymi kreskami przy górnej krawędzi i do pokładu 61 po obu stronach pokrywy 320. Trap 332 przyklejamy do ścianki 62 i pokładu 61. Paski 333 sklejamy w rurki, na nich naklejamy krążki 334 i gotowe pachole naklejamy na pokładzie 61.

335-352 Wyposażenie pokładu dziobowego. Włazy do magazynku 335 i 336 sklejamy i naklejamy na pokładzie 63. Żurawik wykonany wg szablonu H przyklejamy za włazem 335.

Za nim przyklejamy dwa stojaki bomów wykonane wg szablonu G. Części 337 sklejamy i naklejamy na pokładzie 63 przy krawędzi rufowej. Na nich naklejamy wentylatory 338, 339. Krążki 340 sklejamy z trzech warstw, na nich naklejamy krążki 341, a na nich sklejone w rurki paski 342. Na wierzch przyklejamy sklejone parami krążki 343 i gotowe windy kotwiczne naklejamy na pokładzie 63 w miejscach zagięć łańcuchów kotwicznych. Części 344 sklejamy z trzech warstw i naklejamy na pokładzie 63 przed bębnami. Paski 345 sklejamy w pierścieniu, na nich naklejamy krążki 346, następnie naklejamy rurki 347 i sklejone parami krążki 348. Gotowe kabestany 36-tonowe naklejamy na pokładzie. Paski 349 sklejamy w rurki, na nich naklejamy krążki 350 i gotowe pachole naklejamy na pokładzie. Ściankę magazynu 351 naklejamy na pokładzie i doklejamy ją do nadburcia. Od góry naklejamy część 352.

353-355 Rogi mgłowe. Platformę rogów 353 zaginamy tak, aby trójkątne, boczne części skierowane były w dół i przyklejamy ją do przedniego komina w miejscach oznaczonych pionowymi kreskami. Przewody parowe wykonujemy z drutu wg szablonu I i przyklejamy wzdłuż zewnętrznych kresek narysowanych na kominie. Przewody odprowadzające skroploną wodę wykonujemy wg szablonu J i przyklejamy wzdłuż wewnętrznych kresek. Platformę 354 zginamy podobnie jak poprzednią i doklejamy ją do środkowego komina. Przewód parowy K i przewód odprowadzający wodę L przyklejamy do komina (przewód K od strony prawej burty). Części 355 wycinamy, odginamy sklejki dolne na zewnątrz i sklejamy parami. Gotowe rogi naklejamy na platformach 353 i 354 w miejscach oznaczonych kreskami.

356-362 Maszt przedni. Maszt wykonujemy z patyczka wg szablonu M i przekluwamy przez pokład 65 i pokład niższy (przerwana część szablonu powinna cała zmieścić się pomiędzy pokładami). Części 356 i 357 sklejamy razem i nawlekamy na maszt na wysokość oznaczoną na szablonie masztu (częścią 356 do góry). Części 358 i 359 sklejamy razem i oklejamy barierką 360 (część 359 to spód). Gotowe bocianie gniazdo nawlekamy na maszt. Daszek 361 sklejamy i nawlekamy na maszt nad bocianie gniazdo. Z drutu wykonujemy dwie rejki (wg szablonów N i O), które wkładamy w złożone na pół części 362. Następnie części 362 sklejamy i nasuwamy na maszt. Do części 356 doklejamy bomby P, Q, R wg rys. złożeniowego (na tym rysunku bomby na lewej burcie są w położeniu spoczynkowym, na prawej w roboczym).

363,364 Maszt tylny. Maszt wykonujemy z patyczka wg szablonu S i przekluwamy przez pokład 95 i 82. Z drutu wykonujemy gafel wg szablonu T, który przyklejamy do masztu za pomocą części 363. Wykonujemy rejkę wg szablonu U i wkładamy ją w złożoną na pół część 364. Następnie część 364 sklejamy i nasuwamy na maszt. Flaksztok dziobowy wykonany wg szablonu V umieszczamy w części 352, flaksztok rufowy W w pokładzie 29.

365,366 Kotwice. Trzony 365 składamy na pół i sklejamy. Do białych końców doklejamy po dwie części 366, które sklejamy razem łapami. Gotowe kotwice wklejamy w otwory we wnękach 73 wsuwając je trzonami do otworów na taką głębokość, aby lekko odgięte na zewnątrz łapy oparły się o górną powierzchnię wnęk.

Uwagi końcowe. Na statku można założyć olinowanie, na flaksztoku dziobowym lub przednim maszcie wieszamy flagę armatora, a na flaksztoku rufowym lub gaflu wieszamy banderę.