

Flamand Galeone 1539 1. rész

Hozzájadt: Szeibel Laszlo
2008. február 19. Kedd 09:15
Utolsó frissítés 2012. szeptember 07. Péntek 21:51

Egy hajómodell rekonstrukciójának az alap-társának "oknyomozási" tervtervet. Avagy: Mennyi időre kell a speciális modell megépítéséhez?

Van vagy 30 éve, hogy megvettem Björn Landström "Das Schiff" (A hajó) c. könyvét. Napokig kötöttem a sok szép színes ábrák miatt. Melyiket is kellene megépíteni? Great Harry, Galeere Reale, Royal Prince, Royal Sovereign, St. Louis?

De végül is a 124-125 oldalon található Flämische Galeone 1593 vitte el a példáját. Csodálatosan tarka, hogy ne mondjam "giccses" reneszánsz cikornyó!

(Már meg voltam fertőzve - a fr. sebeken az arab ghanjáknak keresztül - a kávéinleges, egzotikus hajók bacillusával. Victory-t meg Golden Hind-et mindenki alap-t. Ez nem leértékelés akar lenni, csak tényleg illap-tás. De a világ telve van színes névelő terv mint 100.000 ácskőbbnél ácskőbb GH meg Victory modellel - az én kezdeti modelljeimet is beleértve (Azóta - akkoriban nem gondoltam volna - 6 Golden Hind-et meg 5 Victory-t alap-tettem megrendelésre, kávéinleges terv - alap-tás dobozokból, habár nekem személyesen a Victory egyáltalán nem tetszik.) Miért nem valami kávéinleges? Igaz, hogy a pl. fr. sebek 1972-ben csak Magyarországon volt ájdonság meg egzotikus, de nem az ávszázados tengerészeti tradícióval rendelkező népeké!)

A szép színes arányos rajz egy méretarányú ábrát is tartalmaz, amiből kiderült, hogy ez egy szép nagy hajó lehetett. Meg voltam fertőzve! (Piros ár: máter, fekete ár: láb)

Az eredeti modell 1593-ban a madridi Museo Naval-ban található. De sajnos én fogadalmi modell, azaz nem arányos. Felfüggesztésre készült-tették, ezért az elhajás terv sovány, az oldalak az árbocozat terv magasak. Ártam a méretnak, kávéldtek kávé fenyőre, meg a modell tervet, de tervrajzzal nem rendelkeztek. Több hónap levelezés más méretnel - nem ártanak rajzok!

Mindkét alap-látható, hogy a modell aránytalan, mert én fogadalmi ill. templomi modellként alap-tettük. Bővebb "Egy galeon rekonstrukciójáról ..."

Miután akkoriban már 2 Golden Hind-et, egy Mayflowert, meg egy Revenge-et meg egy főkész francia sebeket alap-tettem, nem beszélve sok más anyag modellről, elég nagyfiúknak ártam magam - mint a galeonok ismerje - ha más, akkor rekonstruálom!

Á "készem" naiv magabiztosság, hogy ne mondjam fiatalos beépelt: ide nekem az oroszlant is, de azonnal!

(Igaz, akkor már rekonstruáltam egy dunai gályát, árpád idejéből, a rajzokat 15.000 Ft-ért adtam el, amikor a havi fizetésem kb. 5000 Ft. volt. Ártok szíjok nem? Félleg nektek, akik hozzá vagytok szokva szíjvezetékben szíjolni.)

Az első alap: A Landström könyv színes rajzát felnagyítottam 1:50-re. (Természetesen kávéval, rajztablettán, kávévonalzával, sokat szíjmolva, logarácen (!), szíjmológóp meg más sológóp meg ártok nem ártott! Ártok a cikornyóknak)

Hogyan tovább? Mi van a bordarajzokkal? Egyszer!

Vettem a Hoeckel Revenge-ének a rajzait, az oldalábrát a főbordánál "elvittem" (mert rávidebb volt, mint a flamand) a hajtásról a főkészre, az első az orr-készlet a flamand oldalábrát fektettem, a kávézárpen hiányzókat beüttem (Pl x Nagyjul! vicc!) megrajzoltam. Nem tudom hány szíj árt; tervitem vele! (Más modellek alap-tése mellett.) az első keserű család! A Revenge bordái a Hoeckel rajzain terv soványak, jobban mondva

felfelé nincsenek elgőgő behőzva. (Habár M. Baker eredeti galeon rajzain is a bordák majdnem hasonlóak, de ennek ellentmond az ártok a hajó alap-tásról 1620, ahol a bordák felső fele igen csak be van hőzva, lásd: 6. ábra) S kávébb kiderült, Landström oldalábrát az ártok s ezzel egyértelműen a merülésköz terv kevés s ezt is korrig

Néhány szíjra kőtba esett!

El is ment a kedvem tőle kőtővőre. (Na ja, sok máis dolgom is volt.)

Sok új kőnyvőcs rajz beszerzőse utáin, a máisodik nekifutás. A tizedik borda ójrajzolása utáin kiderít, hogy ez se jő! Szerencőre csak kb. 100 óra veszett kőjra!

Aztáin megint hosszó szőnet.

Már 4 őve itt őltem, amikor P. Kirsch kőnyve "Die Galeonen" a kezembe került. Hurrő! (Lősd a cikket a kőnyvekrő)

Nagy lelkesedőssel egybő festetem egy perspektivikus kőpet. (70x50 cm)

A harmadik nekifutásra sikerőlt a rekonstrukciő. Tartott vagy 3 ővig.

Bordabeosztás, bordaszerkesztőcs - a vő-zonal alatti rőszet mályebbire kellett venni -, őcs sok-sok szőmolás!

ő

Oldalnőzet a cikornyőjkkal, hosszmetzet a berendezősekkel, sok felőlnőzet, sok keresztmetzet, őjrbocozat, kőtőlző vitorlőzat stb., 24 rajz 1:50-ben.

A rőszletekkel nem akarlak benneteket untatni!

Vőgőő is sok-sok őv, kutatás őcs munka utáin 1997-ben kősz lettem a komplett rajzokkal, őcs máog tőbbi 2 ővig rajzok "tisztőjba" rajzolás. (Nos, időkőzben őlni is kellett valamibő!) Valősző-nőleg ezt a hajő eredetiben soha nem őpő-tettők meg, az eredeti modell egy ajőndő volt, amit hő flamand vazallusok II. Főőőnek ajőndőkoztak. Habő nőhőny szakirodalomban utalő sok vannak egy "Le Granő Griffőn" (A nagy griffmadő) nevő nagy flamand galeonra. De ha megőpő-tettők volna, valősző-nőleg kb. őgy nőzett volna ki. A máretezőse legalőbbis megfelel a korabeli adatok

A rajzokkal teljesen 1999-ben lettem kősz. Utőna kősző-tettem egy kis tesztmodellt 1:100 -ban, a bordametszeteim ellenőzőőre. Nagy meglőgedősemre minden palőnk "futott", azaz a szőp ő-velőcs sehol sem volt hullőmos, pőp. Sehol sem kellett a rajzokat korrģőjni!

Ez egyőszet azt bizonyő-tja, hogy az 1620-bőő szőrmaző szerkesztősi mádszer igazőin jőő, (bőj első nekifutásra bonyolultnak lőtszik, igaz, hogy aki haragban van a matematikőval meg a geometriőval - 3. őcs 4.-ik hatvőnyokkal őcs győkőkkel, valamint trigonometriőval kell szőmolni - az valőban jobban teszi, ha meg sem prőbőlja) másrőszet, hogy a szőmő-tőisaim őcs a szerkesztőseim is jőő voltak.

2004 szeptember kőzepőn kezdtem neki a nagy modellnek 1:50-ben. Jelenleg (2007.11.30) 2300 őőőő tartok. (S itt megint kőzbeszőlt a megőlhetőcs. Azőta őpő-tettem egy Osebergi Wikinget 1:25-ben (az őősszes szegeccsel!), kőtő Victory-t, egy Rattlesnake-t, egy hőőnap alatt, meg egy ő Agamemnon-t, jelenleg egy Polacker Schebecke-t (Mistycque) őpő-tek, valamint egy Frisia nevő vitorlős gőzhajót kell nőhőny rajz ő rekonstrőlnom, nem beszőlve egy "kirőndulősrő" a repőő modellőpő-tőőbe - egy ismerő's dokinak kell a magőinrepőő gőpőő kb. 1 m hosszban megőpő-teni, s őgy a Flamand megint vőjrhát(ott) egy kicsit.) Becslősem szerint a kősz modell (vitorlőzattal) igencsak 3000-3200 - ha nem tőbb - őőőba fog kerőőlni! De ez a modell hogy őgy mondjam, hobbim! A tőbbi rőszben őőlet őcs megőlhetőcs. De az eladőra kősző-tett őpő-tő dobozos modelljeimet is mindig tunnigoltam!

A vilőg telőve van, s egyre jobban tele lesz eladőra kősző-tett hajőmodellekkel. A konkurrencia őőősi. Mint minden máis piacon is (autő, bőőtor, ruhőzat stb.) itt is tolonganak a keleti őcs tővol-keleti cőgek. Bőj hajőmodell "őőletben" az ezeken a piacokon ajőnlott (Kelet, Tővol-Kelet, Afrika, Mauritius stb.) modellek minőőő remőnytelenőő pocšők, dőmpingőőő.

A jelsző: tőmegtermelőcs olcsőő, eladő minőő drőőőjban! Pl. Mauritiuson egőőcs csalődök barkőcsolnak hetekig, hőőnapokig - komoly őpő-tőősrő itt nem lehet sző - 2-3 cőőnek őőbőőőrt! őődvőőőőnk benneteket az őő, nemzet kizőőnyolőő, az őő imperializmus birodalmőban! De ne politizőjtek. Mindenesetre az arany kőőőputat, a kompromisszumot megtalőlni - eladőra egy modellt őpő-teni, ami főőlig-meddig hő őcs az őőrabőred is kijőőn - nagyon nehőő.

Egyszemőlyes cőőőőnt egyedőő hajőmodellezősbő nem lehet megőőni, főőleg ha valakinek a "lelkiismerete" tőő nagy ahhoz, hogy minden szemetet erre a vilőgra barkőcsoljon drőőőőn! (Aki ezt a tőőma őőődel, azoknak tudok linkeket kőőődeni, ahol megnőőzhetitek, hogyan nem szabad hajőmodelleket őpő-teni. S a szemőőmetlen őőőőőő tabellőkat is

lehetővé teszi hozzá. Igaz, hogy senki nem tudja ellenőrizni, hogy valójában mennyit is adtak el.)

Ez a cikk gyakorlatilag a "Hajó(modell)tesztelés palánkózsok" harmadik részében ill. a "Flamand galeon építései rész" fog folytatni, ahol az építés módszereit ezen a modellen keresztül fogjuk megismerni. Végezetül nézzük meg a rajzokat

Olvassátok el ehhez az Fg. Story-t is, ami a német ismertetésnek a fordítása. A későbbiekben meg tudjátok látni, hogy mennyire tartottam magam az építésben a saját rajzaimhoz. Habár az építés közben megengedtem magamnak, hogy ott néhány kisebb részletet korrigáljak.

Mielőtt azonban a modell építését és annak részleteit bemutatnám, úgy gondolom, hogy előtte még meg kellene nézni a hajó(modell)tesztelés és a palánkózsokat, az ez utáni kiegészítő cikksorozatban. Ugyan-gy fogok eljuttatni a hajótest építésének bemutatása útján, ahol is a tényleges építés folyamatát az illusztrációk tőpusával és szerelésével fogom megszakítani.

Érdeklődjétek itt néhány kép a modell jelenlegi állapotáról:

Ui.: - A modell után választottam magamnak névlatok a Flamenco nevet. Galeón Flamenco (sp.), azaz flamand galeon

(Többben kiegészítetek a Flamenco szót egy spanyol névvel fogjátok azonosítani, ami teljesen jogos, de hogy egy spanyol név hogyan kapta a nevet egy 1000 kilométerre keletebbre élő nemzeti gróf (Flamand, Flamme, Flämisch, Flamenco), azt a történelmesekre kell bíznom. (Habár nyilvánvalóan van valami összefüggés, hiszen az idején a jelenlegi Hollandia és Belgium nagy része spanyol tartomány volt.)

Mint ahogy azt is, hogy egy földközi-tengeri hajópus, a Polacker és a későbbi Polacker-Schebecke hogyan kapta a nevet egy Keleti-tenger mellett fekvő országról, nevezetesen Lengyelországról (Polen). Gyerekkoromban és még sokáig később is a Tatai szőlőgyéret csak Polák gyárnak hívták, mert az egykori tulajdonosa lengyel volt. De alighanem ezeket az etimológiai elméleteket nyugodtan meghagyhatjuk a történelmeseknek és a nyelvészeti

kutatásnak.)

A flamand galeon építéséről a szeibel.makettblog.hu link alatt lehet olvasni.