

# A náipolyi galleass

Contributed by Tóth András

Last Updated 2021. August 11. Wednesday 14:49

There are no translations availableAz 1588-as Spanyol armada történetét gondolom, sokan ismerik. Ez a cikk az Armada náipolyi flottaegységének 4 hajójáról szól.

A források, amelyeket felhasználtam a cikk megírásához, a hajás megtervezéséhez, és amelyekre a továbbiakban hivatkozni fogok, a következők:

1.: David Howard: Az Armada pusztulása, Kossuth Könyvkiadó 1984, ISBN 963 09 2394 7

2.: Roger Whiting: A spanyol armada, Hajja & Fiai Könyvkiadó Kft. 2007, ISBN 978 963 7054 464

3.: Gabriele Hoffmann: Elsőlyedt világtenger, A tenger alatti régészeti nyitányok, Novotrade Rt., ISBN 963 585 014 4

A készült makettet nem nevesítem, mivel a rekonstrukcióhoz felhasznált festmény nem adja meg a rajta szereplő hajás nevét, és a források alapján sem azonosítható a galleass. Ettől függetlenül készítettem a következőket fogok levonni, hogy melyik egység lehet a festményen.

Á

A náipolyi flottaegység hajói, az 1588. május 9-dikei szemle alapján, Hugo de Moncada vezetésével, név szerint:

San Lorenzo Á 50 t, 386 f, 300 g

Zuniga Á 50 t, 290 f, 300 g

Girona Á 50 t, 289 f, 300 g

Napolitana Á 50 t, 376 f, 300 g

A flottaegység egyes hajóinak története a megjelölt források alapján a következők:

1588. július 23. La Coruna

„A Zuniga hajó bocsádtól vitorlafelvons eltérte kormánycsapjait (a hajók mindig sokat bajlódtak a kormánylapjtaikkal),” (1. 114. o.)

1588. augusztus 4. Wight szigeti csata:

„Lord Howard olyannyira csalódott volt csőtörténelmi reggel, hogy evezős csónakokkal vontattatta hajóját két spanyol baka, a lemaradó San Luis hadigály a Santa Ana vitorlás útján. Hamarosan hajó hadigály is felbukkant – az egyik De Leyva hatalmas vitorlását vontatta – és

csatlakozott a csetepatához. Lord Howard később azt állította, mindegyik hajóban „jelentős károkat” okozott. Igazság szerint azonban nem sok sérülés esett: a Girona elvesztette a tálmpájsát, a San Lorenzo pedig a hajórrot dő-szű-tű szobrot. Komolyabban a Zuniga sérült: egy ívűs íjtűtűtte a hajótestet a vízvonal alatt, aminek következtében erősen jobbra dönt. (2. 92. o.)

1588. augusztus 7. Calais-i kitűrés

„A spanyol hajók egymás után szabadultak meg horgonyaiktól, s köttettek rájuk bűjűt. Alig tucet perccel azt követően, hogy a győtes hajók köttettek a naszdok vonalán, a vitorlák sorra nyúltak szűt, az Armada hajói őtnak indultak. Nem egy sszeűtkűzűs tűrtűont azonban, ahogy a sűtűtűben nehűzkesen manűverezű bűrkűk egymásnak rohantak. A hadigűlya-flottilla zűszűshajűja, a San Lorenzo sűlyosan megrongűlűdott, amikor korműnylapűtja belegabalyodott egy műsik hajű horgonykűtelűbe. (2. 103 o.)

„Terműzetesen elűfordultak sszeűtkűzűsek. Elűszűr is a San Martin nem tudott megfordulni, mert mindkűt oldalán torlűdtek mellette. De mindűssze egyetlen sűrűlt meg sűlyosan: a San Lorenzo, a nagy hadigűlyűk zűszűshajűja, pedig őppen ennek volt a legkevesebb oka rá, hogy ilyen helyzetbe kerűljűn. Az ember azt hihetű, hogy evezűsei szembeszegűlhetek volna a dagűllyal, hogy ne forduljanak el a szűllel; csakhogy a gűlya korműnylapűtja beleakadt egy műsik hajű horgonylűncűba, ős leszakadt. (1. 195. o.)

1588. augusztus 8. Gravelines-i csata

„Az elű, amit Howard megpillantott, a ronccű lett San Lorenzo hűroműrbocos hadigűlya volt, amint partkűzelben evickű Calais felű; sok szűz gűlyarab inaszakadtű bűzta az evezűt. Howard nem űllhatott ellen ekkora kű-sűrtűsnek. Akűrcsak az elűzű hűten Drake, ű is gazdag zsűkműnyra szomjazott. Elfordult a fű irűnyű, egűsz hajűraja a nyoműban. (2. 103 o.)

A tengeri hadviselűs erkűlcsi szabűlyai szerint ez igazolhatatlan lűpű volt, hiszen őletűnek legdűntűbb csatűja vűrt Howardra, olyan sszecsapűs, amelyűl Anglia sorsa fűggűtt. űrűlt dűntűs is volt, nem csupűn bűnű cselekedet, de ha volt is angol parancsnok, aki helytelenűtette a fűparancsnok dűntűsűt, mindenesetre hallgatott rá. Amikor a nagy hadigűlyűn őszlelűk, hogy űldűzik űket, a spanyolok műg kűzelebb eveztek a parthoz, majd vűgűl felfutottak a fűvenyre. Amint a dagűly visszahűzűdott, a gűlya megdűlt a part felű, tengerre irűnyűt űgyűi pedig tehetetlenűl meredtek az őgnek. (2. 103 o.)

Egy hűroműrbocos hadigűlya merűűse jűval csekűlyebb, mint egy vitorlűs hadihajűű, Howard emiatt nem is tudott a San Lorenzo kűzelűbe jutni, a vűz ugyanis itt igen sekűly, műg a partű egy műrfűldnyire is az, űgy azutűn az angoloknak esűkbe sem jűthatott, hogy apűly ideűn megkűzelűtsűk a zsűkműnyt. Howard tehűt egy hosszű dereglyűt bocsűjtott alű, tovűbbű nűhűny kisebbet, zűfolva lelkes űnkűntesekkel. Az ellenfelek heves tűzharcot vűvtak muskűtűjkkal, ős mindkűt oldalon sok tengerűszt őrt halűlos lűvűs. A fegyverropűs csak akkor szűnt meg, amikor Don Hugo de Moncada hajűraj parancsnok holtan rogyott űssze; a szeme kűzűtt őrte a golyű. Ekkor a matrűzok, a katonűk ős a rabok sorsűra hagytűk a gűlyűt, ős kiűsztak vagy kűzűltak a partra. ű... Most azutűn sem a spanyolok, sem a franciűk, sem pedig Howard nem tudta isműt

vã-zre bocsjtania San Lorenzãt. Ott hevert mãg sokãjig Calais elãutt a fãnyenyen, amã-g teljesen el nem korhadt.ã” (1. 199., 200. o.)

ã„Hamar nyilvãjnyalãvãj vãjlt, hogy a San Lorenzo sãrãlt kormãnylapãjtãjval igen kãnynyã» cãlpontot jelent. Kapitãnya mindent megtett, hogy mielãbb a calais-i helyãrsãg tãzãrsãge ãjltal lefedett vizekre evezzen, ãim Lord Howard teljes hajãraja a nyomãba eredt. Sir Drake is megtette, hogy a flottãjt magãira hagyva Recalde hajãja utãjn vetette magãit, s most Howard viselkedett nagyãrãnyã ãtkãzetre kãszãlã hajãhad admirãlisãjhoz mãtitatlanul.

A spanyol hadigãilya, fedãlzetãn 300 katonãjval, 450 evezãussal ãs tengernyi ezãsttel ãs arannyal azonban olyan sekãly vizekre merãszkedett, hogy evezãusei mãjir nem tudãjk mozgatni a sãlyos hajãtestet. Howard nyomban 15, ãnkãntesekkel megrakott, hosszãcsãnakot kãldetett a zãjtonyra futott hajããgãsãre. Tã»zpãrbaj vette kezdetãt, melynek sorãjn nagyon sokan veszttãk ãletãket. A csetepatãnak a hajãrajparancsnok, Don Hugo de Moncada halãla vetett vãget, akinek egy lãvedãk kiverte mindkãt szemãt. ã... A hadigãilya a zãjtonyon ragadva idãvel elkorhadt.ã” (2. 103., 104. o.)

1588. szeptember 16.

ã„Boetinus Clancy komolyan aggãdott a Zuniga vitorlãjs (50 ãjgyã, fedãlzetãn 290 fãus legãnysãggel, illetve kalandorokkal, inasokkal, felcserekkel ãs papokkal) miatt is, melyrãul mãjir szeptember 16-ãjn jelentãst kãszãtett Bingham szãjmãira. ã„Az emlãtett hajãnak kãt mentãucsãnakja van, melyek kãzãl az egyik leszakadt a hajãrãã ãs a partra sodrãdott. Ez nem olyan, mint az angol mentãucsãnakok. Legalãbb 20 embert szãllãthatnak, szã-nãk vãrãs, hasonlã szã-nã» horgonyukat hajãforma dã-szã-ti, s aprãcska fedãlzete is van. Mifãle hajã ez, nem tudom.ã” A Juan de Saavedra parancsnoksãga alatt ãjllã vitorlãjs sãrãlt kormãnylapãjtãjval az Orkney- ãs a Fair-szigetek kãzãtt hajãzott el, hiãba prãbãlva segãtsãget kãrni Medina Sidoniãtã vagy Recalde-tãul. Szeptember elejãn a Tralee ãbãl kãzelãben jãirt, szeptember 14. ãs 22. kãzãtt pedig Liscannor partjainãl horgonyzott, s nyilvãjnyalãan nem volt olyan ãjllapotban, hogy nyomban Spanyolorszãjba induljon. ãppen ãlelmet ãs vizet vett fel, amikor Bingham jelentette ottãtãt. ã... A hajãã vãgãl mãg is hazaindult, de besodrãdott a La Manche csatornãba, egãszen a Calais kãzelãben lãvãu Havre de Grace kikãttãjãig, amelyet oktãber 11-ãn ãrt el. Ott a zãjtonyra futott San Lorenzo gerendãjit felhasznãlva kijavãtottãk a sãrãlãseit, s fedãlzetãre vette az utãbbi dereglye 56 tãlãlãjãt is. 1589. ãprilisãban ismãt kihajãzott, de a viharos tenger miatt kãnytelen volt visszahãzãdni La Havre kikãttãjãbe. Lãjadãjs tãrt ki, amelyet hamar elfojtottak. Noha a hajãtest megãlt a tengerfenãk homokjãiban, vãgãl valãszã-nã»leg mãg is sikeresen hazatãrt Spanyolorszãjba.ã” (2. 156., 157. o.)

1588. oktãber 26.

ã„A megmaradt hajãã a Girona nevã» hãjromãrbocos hadigãilya volt; legãnysãge azon fãjradozott, hogy a kãt hajãroncs palãjnkjaival valamikãppen ãsszefoldozza a hajãt, amelynek kormãnylapãjtãja ismãt eltãrtãtt. Az ãr falucskãban majdnem 1600 ember zsãfolãdott ãssze. A Girona semmikãppen nem szãllãthatta el ezt a tãmeget. Akadtak azonban kãzãttãk ãrek, akik hajlandãnak mutatkoztak ottmaradni, mãjsok, a betegek, a sebesãltek, a haldoklãk amãgy sem tudãjk elszãjni magukat az ãjabb tengeri ãtra, ãs ãgy dãntãttek, inkãbb vãjllalãjk a kockãzatot ãs ãj ãletet kezdenek az idegen parton. Legalãbb 300 embert rostãltak ki ekkãppen, s vagy

ezerháromszázat százötvenkét hadigályára. Október 26-án úgy-ahogy befejezték a javításokat, és a gályák kifutottak a tengerre.” (1. 253., 254. o.)

A Valencijában a három hajó közül kettő hajótestet szenvedett, s csupán a Girona gályája (700-800 tonnás, hossza 45 m, 36 evezős, legénysége 102/121, 244 evezős, 186/196 katonával, 50 ágyú) maradt a felszínen. Legénysége a májusi kőtől kezdett palánkokkal M'Sweeney Bannagh embereinek és csónakosainak segítségével megpróbálták betelni a hajótesten keletkezett lyukakat. Az új hajó teljes, életben maradt legénysége valamivel több mint 1500 főt számlált – akkor a legnagyobb spanyol hadihajó -, s a Girona flottaiban ennyi embert elszállítani nem tudott. A kőzetek lóvák és rek szővesen maradtak hazájukban, a sebességük a betegek pedig nem bírtak volna ki egy hosszútengeri utazást. A május 13-án (a kőzetek elmozdításának forrásai szerint 800 és 1800 köbméter) fű kellett, hogy hajóira szálljon. Október 26-án, a től kezdettől vitorlázott ki egy immár alapvetően meggyengült szerkezetű hajó fedélzetén. (2. 139. o.)

1588. október 28.

„Eleve reménytelen vállalkozás volt, hiszen májusi majdnem a től derekán járunk, hajójuk pedig iszonyúan túlterhelt és roskatag volt. Ismét Skócia felé evickéltek, hogy délnyugati széllel megkerüljék a spanyol legénységtől csónakot. A május az északi part felől „Isten szele”, amely májusi sokszor sőt lejárunk, újra csak északi irányba fordult, viharossá vált, és a part felé a hajó. A hadigályák megroppantak, a hajók kormánynyalapja leszakadt, a hullámok pedig olyan hatalmasok duzzadtak, hogy az evezősök nem használhatták lapátjaikat. A hajóiban Dunluce Castle közelében zútonyra futottak, és a hajó percek alatt alkotás elemeire hullottak. Kilenc kivételével mind az 1300 ember a vízbe veszett, köztük de Leyva is, valamint a három hajó parancsnoka és kapitánya, nemkülönben a legelőkkel spanyol családok százezer virága.” (1. 254. o.)

„Tekintettel a gyenge kormánynyalapjára, nem mertek minden vitorlát felhúzni, ahogy a veszélyes sziklával, kővel csipkézett partvonalat követve hajóztak át a től felé. Átjártuk májusodik napján a szőlő északra fordult, ami számunkra a lehető legrosszabb volt, hiszen a part felé sodorta őket. A szél hamarosan viharossá fokozódott. Október 28-án hajnalra a Girona megkezebb került a parthoz, miközben vadul hanykolódott az erősen hullámozó tengeren. Kora délelőtt, a Lough Foyle bejárata közelében, amikor csupán 54 km-t kellett volna hajóznia, hogy a spanyol hajót vágleg maguk mellé hagyják, a kormánynyalapját vágással megadta magát és eltört. A tenger elsősorban viharos volt ahhoz, hogy az evezősök használják. Tehetetlenül hanykolódott a hajó egész éjszaka, majd nem sokkal elől elment az Antrim mentén fekvő Giant's Causeway közelében, a Lacada-foknál nekicsapódott egy sziklának, mely felhasította a hajófenéket, és valóságosan »leg fel is borította a hajó. A hirtelen felépítő any letört és kelet felé sodródott a tengeren, a kapitány kabinja pedig kiszakadt a hajótestből. Csupán kilencen voltak a katasztrófa; Don Alonzo nem volt közöttük.” (2. 140. o.)

Á

A fentiekben felsoroltak alapján a nagy galleass közül, a San Lorenz Calais mellett zútonyra futott, és kifosztva elkorhadt; a Zuniga Skócia és a spanyol hajó megkerülte a Calais és La Havre kikötőinek körülszártával valószínűleg hazatért, bár nincs pontos információ erről; a Girona elsüllyedt az árpartoknál, a Napolitana-ról pedig nincs információ. A

Napolitana bizonyos források szerint (internet) hazatért, Laredo-ban kártátott ki, Spanyolországban.

Á

A Girona roncsait 1967-ben Robert Stœnuit belga bõvãr találta meg. (3. 176. o.) A roncsbãl kiemelt tárgyak jelenleg az Å-rországi Ulster Mõzeumban tekinthetõek meg.

A roncs koordinãtãji: 55.14.85 Åszak 06.30.05 nyugat.

A helyszã-n vãdetsãg alatt áll, a merãlãs 300 mãteres kãrzetben tiltott.

Á

A tervezãs

Á

A hajás megtervezãse sorãn az alapot a Greenwich-i TengerÅszeti Mõzeumban (Greenwich National Maritime Museum) lãvã festmãny adta.

A hajãst mãreteit a hivatalos roncskutãsi internetes oldal (<https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?13555>) adatai adãk, amelyek a hajã vã-zvonala mãreteit adjãk meg. Ezek alapãn kãszãlt a hajã rekonstrukciãja. A tervezãs sorãn Wolfram zu Mondfeld: Historische Schiffmodelle kãnyvbãl egãszã-tettem ki azokat a rãszleteket, amelyeket a festmãnyrãl nem tudtam megãllapã-tani.

Az Ågyãk rajzaihoz az Ulster-i Mõseumban kiãllã-tott Ågyãk szolgãltattãk az alapot. A legnehezebb feladat a hajã lobogãinak Ås pajzsdã-szeinek azonosã-tãsa volt. Ehhez a Nigel Pickford: Elsãllyedt Hajãk Ås Kincsek Atlasza kãnyvben lãvã Åbrãzolãst hasznãltam, amely azonos a felhasznãlt festmãnyel, de jobb felbontãsban van a kãnyvben, mint az interneten fellelhetõ kãpeken.

Mint az elãzõkben leãrtam, a galleass-t nem nevesã-tem. A festmãnyre tãbb ponton Ågy hivatkoznak, hogy Gravelines-i csatãt Åbrãzolja. Ha ez igaz, akkor a San Lorenzo-t, a Gironãt, Ås a Zunigãt ki is zãrhatjuk, ugyanis: a Gravelinesi csata augusztus 8-ãjn volt. A San Lorenzo augusztus 7-ãn, a Calais-i kitãrãs sorãn eltãrte a kormãnylapãjtãt, Ågy a csatãban nem vett rãsz. A Girona augusztus 4-ãn a Wight szigeti csatãban elvesztette a tatlãmpãst. A festmãnyen elãggã mã-ves tatlãmpãs lãthatã, nem tartom valãszã-nã»nek, hogy a hajãn tartottak volna egy ilyen szãp kidolgozãsã tartãk lãmpãst. A Zuniga szintãn a Wight- szigeti csatãban lãket kapott, itt sem valãszã-nã», hogy a tengeren kijavã-tott hajãt a csata sã»rã»jãbe vezette volna a kapitãnya, valãszã-nã»bb, hogy a szãrnyakon prãbãlt kimaradni az Åtkãrzetãl. A festmãnyen egyik spanyol hajãn sincsenek horgonyok, tehãt biztos, hogy a Calais utãni esemãnyt Åbrãzolt a mã»vãsz. Tehãt ezek alapãn, a festmãnyen Åbrãzolt hajã a Napolitana. Ez mind csak a sajãt kãvetkeztetãsem, ezãrt sem mondom ki szãszãzalãkosan, hogy Napolitana, az Åltalam megtervezett-megãpã-tett makett.Å

{mospagebreak title=1. rãsz}

A tervezéshez felhasznált festmény.

A tervezés folyamata a megadott vonalak felhasználásával kezdődik. Felrajzolom a hajótest vonalait, ami megadott oldalon, ami nem logikával javítandó.

A hajótest víz-vonal méretei alapján megrajzolható az oldalon és a fedélzet.

A hajótest víz vonalai megadják a bordák vonalainak alapjait. A bordák kiserkesztése után 3D grafikával szoktuk ellenőrizni a pontos tani a bordákat.

A 3D grafika elnyer, hogy minden oldalról és szögben ellenőrizhetjük a bordákat.

Az oldalon és a bordák után felrajzolható a hajó elöl és hátul nézete.

A hosszmetseten a belső fedőzetek pontos helyének meghatározása a festmény oldaloztatai alapján határozható meg.

Az árbocok, vitorlarudak és a vitorlák tervezéséhez a Wolfram zu Mondfeld: Historische Schiffmodelle könyvében lévő szerkesztési szabályok adták az alapot.

A fedőzeti alkatrészek részletrajzai. Az ágyak rajzai az Ulsteri múzeumban lévő, a Gironna roncsából kiemelt árfotó alapján készült, a csónakok a Zuniga elvesztett mentőcsónakjának leírása alapján, a horgonyok – mivel nincsenek szerepelnek a festményen – egy másik spanyol hajás tervrajza felhasználásával készült.

Az ágyak 3D grafikái, ellenőrzésköppen, hogy hasonlítanak-e a fotókra, amikből megterveztem őket.

Az ágyak 3D grafikái másik szemszögből.

{mospagebreak title=2. rész}

A tervezés után kezdődhet az építés. Bár a tervrajz még nem teljes, de az építés során felmerülő hibák utólag javítási tudom.

A bordák állásszerakása után a kálsáµ lãítszã gerinc kãszãlt el, vãgig nãtolva, hogy a palãinkozãst be lehessen illeszteni.

A hajã orrãjn a tãmãr alkatrãszek pontosã-tãisa a kãlsáµ gerinc elkãszãlte után.

Ahogy az orron, ãgy a taton is elkãszãlt a tãmãr alkatrãszek rendszere. A test hosszmerã-tãse menetes szãrral tãrtãnt, amelynek szerintem nagy elãny, hogy ha a gerinc tãrolãsi hiba miatt ferde, ezzel a mãdszerrel egyenesre lehet feszãteni.

A kãt alsã fedãlzet alapãjt diplex kartonbãl csinãltam, amire rãragasztom a fedãlzet deszkãizatãjt. A diplex kellã merevsãget ad az állsszerasztott fedãlzetnek ãs jãl viseli a tãbb irãnyã ã-velãst.

A hajãtest palãinkozãsãjt fentrãul lefelã kezdtem el, ãgy a palãinkok tartãjk a fedãlzet ã-vãt.

A bordãk tãmãr rãszãhoz ãrve, a palãinkok gombostã szegelãssel kerãtek a helyãkre.

A teljes kábelhálózat, az elsődleges csiszolás után.

Mivel a hajótest belső felületén is hajtást, a testet belső felületén faragással, a szegélyekkel merevítettem ki, hogy a test ne repedjen meg, az esetleges hőmérsékletváltozástól.

A teljes hajótest megkapta a merevítő réteget.

A hajótest a másodlagos csiszolás után. Látszik, hogy elváltak a rétegek. A belső merevítő rétegek károsodtak, a rétegek nem váltak el egymástól.

A test felületén folyékony festékkel a felületet. A festékanyag is látható, hogy festett a hajó, tehát nem fontos a felület tisztasága.

{mospagebreak title=3. rész}

Az űgyűablakok kivűgűsa utűn, a kűlsű űs a belű hűjzat kűzűtti kűzdarabok kerűltek a helyűkre. Az elűkűszű-tett fedűlzet is beragasztűsra kerűlt. A fedűlzet lűceűse a műr emlű-tett duplex kartonra lett felragasztva, a deszkűk űűt fekete alkoholos filctollal kihűztam egyesűvel.

A műr emlű-tett tervezűsi hibalehetűsűg szűp pűldűja: a bordűk helyűnek meghatűrosűsakor nem figyeltem odű űgyűablakok helyűre, ezűrt ki kellett vűgni azokbű.

A hajűtest űgyűablakokkal űs fedűlzettel. Szintűn tervezűsi hiba miatt a taton illesztű bordűkat kellett beűpű-teni a hűjzat a helyűn maradjon.

Bekerűlt a helyűre a belű hűjzat, a fedűlzetek tűmaszgerendűi, űs a tattedűlzetek a kűnyűkfűk. A kűzű fedűlzetek kifűrtam az evezűk helyűt, űs az evezű padok tartűgerendűit is elkezdtem beűpű-teni a helyűkre.

A belű hűjzaton lűthatűak azok a pontok, ahol a felsűbb fedűlzet gerendűi fognak csatlakozni a szerkezethez.

Az orrfedűlzet űs az evezűs fedűlzet talűlkozűsűnűl egy keresztfal kerűl majd beűpű-tűsre. A keresztfal tartű a 3. űgyűablaktű balra lűthatű. Nincs semmilyen utalűs arra, hogy lettek volna keresztfalak a hajűtesten belűl, de szerintem logikus, hogy az űgyűk el legyenek kűlűnű-tve a gűlyaraboktű, esetleges lűzadűs esetűn.

A táfedélzeten is kiépül egy keresztfal, ugyanazon okból, mint az orrfedélzeten.

Az orrtűke vízszintes merevítése és a horgonykötetek bevezetése is elkerül az orrban.

Â

A táfedelzet gerendaszerkezete, a tatárbockal kivételével. A szerkezet nem teljes, a hosszirányú gerendák 2x2 mm-esek, a vízszintes osztatonként 3 db 1x1 mm-es gerenda kerül majd. Az 1x1 mm-es gerendák a fedélzeti deszkázat felragasztása után kerülnek a helyükre.

Az előbb említett részleteknek tartaniuk kell majd a hajás fedélzeteinek az átvétel, ami ezen a fotón jól látható.

{mospagebreak title=4. rész}

Az evezés fedélzet szerkezeti részében. A megrajzolt tervrajzhoz képest kissé eltérő volt terveznem az evezés padjainak szerkezetét. A jobb oldalon láthatóak a gályarabok lejárására szolgáló vaskarikák. Az orr és a tatártegfedélzeteinek falai megkapták a piros festést is. Az ügyszék tartás és kezelését a fedélzetnek vaskarikái is a helyükre kerültek.

A tattedőlzeti, a fedőlzeti lejőrővel, valamint a keresztfallal.

A keresztfalon mőjőr őjthatőak a kőcsőbb felszerelendő ajtők vasalatai.

Az orrfedőlzetei lejőrőn azőrt kerőlt kialakő-tőjsra 4 db kőttő-levezető, mert a forrőjok szerint legalőbb 4 horgony hajőztak ezek az egysőgek. A calais-i kitőrő sorőjn a fő horgonyokat elvesztettők ő- levőgtők. A Gironna elsőlyedősekor csak a mősdolagos horgonyokkal prőbőlt kikőtni a Lacada Point-nőjl, ami nem sikerőlt nekik, a hajő elsőlyedt. Lőjthatő az orrőrboc őcs az előőrboc tartőszerkezete.

Az orrőrboc tartőgerendőjja a helyőn.

Itt is őjthatő a jobb oldalon, hogy kerőltek a helyőkre a vaskarikők. A bal oldalon az elkőszőlt evező's padok.

A 40. kőp kőzelebbő'l.

A hajás test az alsóbb fedőzetek felszerelésével kezd sárászni.

Elkészít a teljes evezés szekcióját.

A fedőzet oldalirányban kilóg az oldalfalon kívül. Mivel alulról is zárt szerkezet, könnyebb szerkezetet építhet ki a belsejébe, kartonpapírral.

{mospagebreak title=5. rész}

Elkezdődött a hajás test festése. Le kell eírre festenem az alsóbb részeket, mert ahogy bekerülnek az alsóbb fedőzetek alkatrészei, a hajást nem lehet majd fejre állítani festéshez.

A kormánylapot a vasalataival festve. Több pöttyöt nem tudok írni, így még oldalirányba ki tud írni.

A gallion fedőzete. Gondolkodtam, hogy rúcsos szerkezet lehet-e, mint a gallionoknál, de mivel ez galleassz, a gallya rokona, a teljes fedőzet mellett döntöttem.

A csőírási alsó és felső egysége, valamint a fenékvíz-z pumpák. A csőírási azórt áll kőrt rőszbő, hogy a fűfedő ne okozzon a kősbőbbiekben problémát. A fenékvíz-z pumpák vasalatai mőg hiőnyoznak.

A horgonyok sablonjai ősz szilikon mintőji. A horgonyokat mőgyantőjbő fogom kiőnteni.

Az előzőekben mőj bemutatott tafedőzet, a most elkőszőlt orr ősz fűfedőzet rőcsszerkezete.

Prőbakőnt a helyőre kerőltek a fedőzetek ősz a kormőnylapő.

A fűfedőzeti rőcs helyőn keresztő lehet lőjtni, hogy az evező's fedőzetbő mennyi fog lőjtsődni. A rőcson leszne elhelyezve a mentőcsőnakok. A rőcsot nem fogom beragasztani a helyőre, őgy a csőnakokkal egyőtt kiemelhető lesz, hogy be lehessen lőjtni az evező's fedőzetre.

Az előőrboc ősz az orrőrboc a helyőre emelve ideiglenesen.

A hajótest festése vízben oldható akril festékkel történő, ecsettel. Itt-ott a fehér részeken kissé olyan hatás lett a mintha meszelve lenne. Festékszáraz pisztollyal sokkal egységesebb lenne a felület.