

A nápolyi galleass

Hozzáadta: Tóth András

Utolsó frissítés 2021. augusztus 11. Szerda 14:49

Az 1588-as Spanyol armada történetét gondolom, sokan ismerik. Ez a cikk az Armada nápolyi 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 régénye, Novotrade Rt., ISBN 963 585 014 4

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

Á

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

San Lorenzo Á Á Á 50 Ágyó, 386 fű, 300 gályarab

Zuniga Á Á Á 50 Ágyó, 290 fű, 300 gályarab

Girona Á Á Á 50 Ágyó, 289 fű, 300 gályarab

Napolitana Á Á Á 50 Ágyó, 376 fű, 300 gályarab

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

1588. július 23. La Coruna

„A Zuniga hárombocós hadigály vitorlafelvons eltérte kormánycsapjait (a hadigályik mindig sokat bajlódtak a kormánylapjtaikkal),” (1. 114. o.)

1588. augusztus 4. Wight szigeti csata:

„Lord Howard olyannyira csalódott volt csütörtök reggel, hogy evezős csónakokkal vontattatta hajóját két spanyol borka, a lemaradó San Luis hadigály és a Santa Ana vitorlás útján. Hamarosan három hadigály felbukkant – az egyik De Leyva hatalmas vitorláját 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 tálmpáját, a San Lorenzo pedig a hajórrot dő-szű-tű szobrot. Komolyabban a Zuniga sérült: egy ívűs ájtűtte 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 bájait. Alig fél perccel azt követően, hogy a győtes hajók áttértek a naszdok vonalán, a vitorlák sora nyá-ltak szét, az Armada hajói átnak indultak. Nem egy ssezték az ártáont azonban, ahogy a sártáben neházkese manáverezum bárkák egymásnak rohantak. A hadigilya-flottilla zászíshajója, a San Lorenzo súlyosan megrongálódott, amikor kormánylapátja belegabalyodott egy másik hajó horgonykötelébe. (2. 103 o.)

„Természetesen elfordultak ssezték. Elmszár is a San Martin nem tudott megfordulni, mert mindkét oldalán torlódott mellette. De mindössze egyetlen sérült meg súlyosan: a San Lorenzo, a nagy hadigilyák zásíshajója, pedig éppen ennek volt a legkevesebb oka rá, hogy ilyen helyzetbe kerüljen. Az ember azt hihetné, hogy evezősei szembeszegülhetek volna a dagálllyal, hogy ne forduljanak el a széllel; csak hogy a gilya kormánylapátja beleakadt egy másik hajó horgonyláncába, és leszakadt. (1. 195. o.)

1588. augusztus 8. Gravelines-i csata

„Az első, amit Howard megpillantott, a ronccsá lett San Lorenzo háromárbocos hadigilya volt, amint partközében evickol Calais felé; sok száj gilyarab inaszakadtá bázta az evezőt. Howard nem állhatott ellen ekkora sártánek. Akárcsak az elmszum háten Drake, ő is gazdag zsákmányra szomjazott. Elfordult a fű iránytű, egészen hajórája a nyomában. (2. 103 o.)

A tengeri hadviselés erkölcsi szabályai szerint ez igazolhatatlanlopás volt, hiszen áletánek legdöntőbb csatája várt Howardra, olyan ssszecsapás, amelyből Anglia sorsa függött. Ártá is volt, nem csupán bá»nás cselekedet, de ha volt is angol parancsnok, aki helytelen-tette a fűparancsnok dántását, mindenesetre hallgatott rála. Amikor a nagy hadigilyán ászlelták, hogy áldzik őket, a spanyolok máog közelebb eveztek a parthoz, majd vágá l felfutottak a fűvenyre. Amint a dagály visszahódott, a gilya megdült a part felé, tengerre irányzott ágyái pedig tehetetlenül meredtek az ágnak. (2. 103 o.)

Egy háromárbocos hadigilya mértáse jával csekélyebb, mint egy vitorlás hadihajó, Howard emiatt nem is tudott a San Lorenzo közelebbe jutni, a víz ugyanis itt igen sekély, máog a parttól egy mérföldnyire is az, ágy azután az angoloknak eszékbe sem juthatott, hogy apály idején megközelítsék a zsákmányt. Howard tehát egy hosszú dereglyét bocsájtott alá, továbbá náchány kisebbet, szólvá lelkes ántésekkel. Az ellenfelek heves zarcot v-vtak muszáttáikkal, és mindkét oldalon sok tengerészt árt halálos ívűs. A fegyverropás csak akkor szűnt meg, amikor Don Hugo de Moncada hajóráj parancsnok holtan rogyott sse; a szeme köztárt árt a golyó. Ekkor a matrások, a katonák és a rabok sorsára hagyták a gilyát, és kióztak vagy kigázoltak a partra. Á... Most azután sem a spanyolok, sem a franciák, sem pedig Howard nem tudta ismétel

vã-zre bocsãjtania 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 mielãmbb 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 nagyãrãnyãõ ããtkãzetre kãszãlãmu hajãhad admirãlisãjhoz mãtitatlanul.

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

1588. szeptember 16.

ã„Boetinus Clancy komolyan aggãdott a Zuniga vitorlãjs (50 ãjgyãõ, fedãlzetãcn 290 fãus legãnysãggel, illetve kalandorokkal, inasokkal, felcserekkel ãcs papokkal) miatt is, melyrãmul mãjr szeptember 16-ãjn jelentãst kãszãtett Bingham szãjmãira. ã„Az emlãtett hajãnak kãt mentãucsãnakja van, melyek kãzãl az egyik leszakadt a hajãrãã ãcs a partra sodrãdott. Ez nem olyan, mint az angol mentãucsãnakok. Legalãjbb 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 parancsnoksãiga alatt ãjllãã vitorlãjs sãrãlt kormãnylapãjtãjval az Orkney- ãcs a Fair-szigetek kãzãtt hajãzott el, hiãba prãbãlva segãtsãget kãrni Medina Sidoniãtãl vagy Recalde-tãul. Szeptember elejãn a Tralee ãbbãl kãzãlãben jãirt, szeptember 14. ãcs 22. kãzãtt pedig Liscannor partjainãl horgonyzott, s nyilvãjnyalãan nem volt olyan ãjllapotban, hogy nyomban Spanyolorszãjba induljon. ãppen ãlelmet ãcs vizet vett fel, amikor Bingham jelentette ottãtãt. ã... A hajãã vãgãl mãgis hazaindult, de besodrãdott a La Manche csatornãba, egãszen a Calais kãzãlãben lãvãmu Havre de Grace kikãttãjãig, amelyet oktãber 11-ãn ãrt el. Ott a zãjtonyra futott San Lorenzo gerendãjit felhasznãlva kijavãtottãjk 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 megãlta a tengerfenãk homokjãiban, vãgãl valãszã-nã»leg mãgis 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 kormãnylapãjtã 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, ãcs ãgy dãntãttek, inkãjbb vãjllalãjk a kockãzatot ãcs ãj ãletet kezdenek az idegen parton. Legalãjbb 300 embert rostãltak ki ekkãppen, s vagy

ezerháromszázat százötlet a hadigályáira. Október 26-án úgy-ahogy befejezték a javátásokat, és a gályá kifizetett a tengerre.” (1. 253., 254. o.)

„Valójában a három hajás kettő hajásról szenvedett, s csupán a Girona gályá (700-800 hajás tonna, hossza 45 m, 36 evezős, legénysége 102/121, 244 evezős, 186/196 katona, 50 ágyú) maradt a felszínen. Legénysége a másikkal leszedett palánkokkal M'Sweeney Bannagh embereinek és csónakjainak segítségével megpróbálták betámnálni a hajástesteken keletkezett lyukakat. Az új hajás 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 kettő évvel ezelőli évrek szávesen maradtak hazájukban, a sebesültek és a betegek pedig nem bántak volna ki egy hosszútengeri utazást. Amíg a hajó is 1300 (a kettő évvel ezelőli év források szerint 800 és 1800 főt) főt kellett, hogy hajóra szálljon. Október 26-án, a től kifizetett vitorlázatok ki egy immár alapvetően meggyengült szerkezetű hajás felzetén. (2. 139. o.)

1588. október 28.

„Eleve reménytelen vállalkozás volt, hiszen már majdnem a től derekán járunk, hajásjuk pedig iszonyúan túlterhelt és roskatag volt. Ismét Skócia felé evickéltek, hogy délnyugati széllel megkerüljék a norvég legénységek csónakját. Amíg az északi part felől „Isten szele”, amely már oly sokszor sőtött le rajuk, újra csak északi irányba fordult, viharossá vált, és a part felé a hajás. A hadigályá megroppant, ájonnan tájolt kormánylapja leszakadt, a hullámok pedig olyan hatalmassá duzzadtak, hogy az evezősök nem használhatták lapátjaikat. A hajón Dunluce Castle közelében zútonyra futottak, és a hajó percek alatt alkotás elemeire hullott szét. Kilenc kivételével mind az 1300 ember a vízbe veszett, kettő de Leyva is, valamint a három hajó parancsnoka és kapitánya, nemkülönben a legelőkkel spanyol családok százezer virága.” (1. 254. o.)

„Tekintettel a gyenge kormánylapra, nem mertek minden vitorlát felhúzni, ahogy a veszélyes sziklával, kávekkel csipkézett partvonalat kávetve hajásztak át a lyuk felé. Ástjuk másodnapján a szél északra fordult, ami számukra a lehető legrosszabb volt, hiszen a part felé sodorta őket. A szél hamarosan viharossá fokozódott. Október 28-án hajnalra a Girona megzelebb került a parthoz, miközben vadul hanykolódott az erősen hullámzó tengeren. Kora délelőtt, a Lough Foyle bejárata közelében, amikor csupán 54 km-t kellett volna hajáznia, hogy a norvég hajót vágleg maguk mellé hagyják, a kormánylapját vágással megadta magát és eltárolt. A tenger tőlsgósan viharos volt ahhoz, hogy az evezőket használják. Tehetetlenül hanykolódott a hajás egész éjszaka, majd nem sokkal elől elment az Antrim mentén fekvő Giant's Causeway közelében, a Lacada-foknál nekicsapódott egy sziklának, mely felhasította a hajásfeneket, és valóságosan »leg fel is borította a hajás. A hatszáz főtalmány letárolt és kelet felé sodródott a tengeren, a kapitány kabinja pedig kiszakadt a hajástestből. Csupán kilencen tőlük a katasztrófa; Don Alonzo nem volt kettő évvel ezelőli.” (2. 140. o.)

Á

A fentiekben felsoroltak alapján a nagy galleass kettő, a San Lorenz Calais mellett zútonyra futott, és kifosztva elkorhadt; a Zuniga Skócia és a norvég megkerülte a Calais és La Havre kikötőinek árintásával valóságosan »leg hazatért, bár nincs pontos információ erről; a Girona elszállított az ár partoknál, 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 sorãjn az alapot a Greenwich-i TengerÅszeti Mõzeumban (Greenwich National Maritime Museum) lãvãµ festmãny adta.

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

Az Ågyãk rajzaihoz az Ulster-i Mõseumban kiãllã-tott Ågyãk szolgãltattãk az alapot. A legnehezebb feladat a hajás lobogãinak Ås pajzsdã-szeinek azonosã-tãsa volt. Ehhez a Nigel Pickford: Elsãllyedt Hajãk Ås Kincsek Atlasza kãnyvben lãvãµ Åbrãzolãst hasznãltam, amely azonos a felhasznãlt festmãnyel, de jobb felbontãsban van a kãnyvben, mint az interneten fellelhetãµ 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 sorãjn 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 Åtkãrzetãµl. A festmãnyen egyik spanyol hajãn sincsenek horgonyok, tehãt biztos, hogy a Calais utãni esemãnyt Åbrãzolt a mã»vãsz. Tehãt ezek alapãjn, 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 némi 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 ellenőrizhetők a bordák.

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 ágyók rajzai az Ulsteri múzeumban lévő, a Gironna roncsból kiemelt ágyók alapján készülték, a csónakok a Zuniga elvesztett mentőcsónakjának leírása alapján, a horgonyok – mivel nincsenek a festményen – egy másik spanyol hajó tervrajza felhasználásával készülték.

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

Az ágyók 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 kellãµ 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 kerãltek a helyãkre.

A teljes kábelhálózat, az elsődleges csiszolás után.

Mivel a hajótest belső felületén is hirtelen, a testet belső felületén faragóval, a szerszámmal merevítettem ki, hogy a test ne repedjen meg, az esetleges hirtelen történő változástól.

A teljes hajótest megkapta a merevítő réteget.

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

A test teljesen készre van felkészítve. A festés után is látható, hogy festett a hajó, tehát nem fontos a rétegek elválasztása.

{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 meghatűrozűsakor nem figyeltem odű űgyűablakok helyűre, ezűrt ki kellett vűgni azokbű.

A hajűtest űgyűablakkal 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 hűjazaton 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 kiépítél egy keresztfal, ugyanazon okból, mint az orrfedélzeten.

Az orrtólke vő-zszintes merevítőse és a horgonyköttelek bevezetőse is elkészítél az orrban.

Á

A táfedélzet gerendaszerkezete, a tat írboc kivítélással. A szerkezet nem teljes, a hosszirányú gerendák 2x2 mm-esel kőzék osztatonként 3 db 1x1 mm-es gerenda kerítél majd. Az 1x1 mm-es gerendák a fedélzeti deszkázat felragasztása útján kerítélnek a helyükre.

Az előbb említett dőrzőceknek tartaniuk kell majd a hajás fedélzeteinek az ő-vét, ami ezen a fotón jélítható.

{mospagebreak title=4. rész}

Az evezés fedélzet szerkezeti kőszékben. A megrajzolt tervrajzhoz kőpest kissét őjt kellett terveznem az evezés padjainak szerkezetét. A jobb oldalon íjthatóak a gőlyarabok lelőncölőisőra szolgáló vaskarikák. Az orr és a tat őtegfedélzeteinek falai megkapták a piros festést is. Az őgyőök tartó és kezelő kőtetélzetnek vaskarikái is a helyükre kerültek.

A tattedőzet, a fedőzeti lejírőval, valamint a keresztfallal.

A keresztfalon mőir lőthatőak a kősbőbb felszerelendő ajtők vasalatai.

Az orrfedőzetei lejírőn azőrt kerőlt kialakő-tőjsra 4 db kőttő-levezető, mert a forrősek szerint legalőbb 4 horgony hajőztak ezek az egysőgek. A calais-i kitőrő sorőin a fő horgonyokat elvesztettők ő- levőgtők. A Gironna elsőlyedősekor csak a mőisodlagos horgonyokkal prőbőlt kikőtni a Lacada Point-nől, ami nem sikerőlt nekik, a hajő elsőlyedt. Lőthatő az orrőrboc ős az előőrboc tartőszerkezete.

Az orrőrboc tartőgerendőja a helyőn.

Itt is lőthatő a jobb oldalon, hogy kerőlte 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 pántot nem tudok írni, így még oldalirányba ki tud írni.

A gallion fedőzete. Gondolkodtam, hogy rúcsos szerkezet lehet-e, mint a gallionoknál, de mivel ez galleasz, 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 kormőnylapőit.

A fűfedőzeti rőcs helyőn keresztő lehet őjteni, hogy az evező's fedőzetbő mennyi fog őjtsődni. A rőcson leszne elhelyezve a mentőcsőnakok. A rőcsot nem fogom beragasztani a helyőre, őgy a csőnakokkal egyőtt kiemelhető lesz, hogy be lehessen őjteni 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. Festékszínezés pisztollyal sokkal egységesebb lenne a felület.