

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

San Lorenzo Á 50 t, 386 f, 300 gilyarab

Zuniga Á 50 t, 290 f, 300 gilyarab

Girona Á 50 t, 289 f, 300 gilyarab

Napolitana Á 50 t, 376 f, 300 gilyarab

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

1588. július 23. La Coruna

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

1588. augusztus 4. Wight szigeti csata:

„Lord Howard olyannyira csalódott volt csütörtök reggel, hogy evezős csapattal vontattatta hajóját két spanyol bárka, a lemaradó San Luis hadigilya és a Santa Ana vitorlás útján. Hamarosan három hadigilya 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-szét szobrot. Komolyabban a Zuniga sérült: egy ívcsőjét a hajótestet a vízvonal alatt, aminek kárvetkeztében erősen jobbra döntött. (2. 92. o.)

1588. augusztus 7. Calais-i kitűrés

„A spanyol hajók egymás után szabadultak meg horgonyaiktól, s kitérttek rájuk bájait. Alig fél perccel azt követően, hogy a győtes hajók kitérttek a naszdok vonalán, a vitorlák sorra nyá-ltak szét, az Armada hajói átnak indultak. Nem egy ssezték az ártáson azonban, ahogy a sőtben neházkese manáverezum bárkák egymásnak rohantak. A hadigály-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 torlódtak mellette. De mindössze egyetlen sérült meg súlyosan: a San Lorenzo, a nagy hadigályok zásíshajója, pedig éppen ennek volt a legkevesebb oka rá, hogy ilyen helyzetbe kerüljen. Az ember azt hihetné, hogy evezősei szembeszegülhettek volna a dagállal, hogy ne forduljanak el a széllel; csak hogy a gály 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 hadigály volt, amint partközeli Calais felé; sok száj gályarab inaszakadtá bázta az evezőt. Howard nem állhatott ellen ekkora s-rtá-snek. Akárcsak az elmszum hátén Drake, ő is gazdag zsákmányra szomjazott. Elfordult a fű iránytől, egészen hajórája a nyomában.”

A tengeri hadviselés erkölcsi szabályai szerint ez igazolhatatlan lépés volt, hiszen áletnek legdöntőbb csatája volt Howardra, olyan ssscapsás, amelyből Anglia sorsa függött. Ártá is volt, nem csupán báns cselekedet, de ha volt is angol parancsnok, aki helytelen-tette a fűparancsnok döntését, mindenesetre hallgatott rála. Amikor a nagy hadigályán észlelték, hogy áldzik őket, a spanyolok még kázelebb eveztek a parthoz, majd végül felfutottak a fűvenyre. Amint a dagály visszahozódott, a gály megdült a part felé, tengerre irányzott ágyái pedig tehetetlenül meredtek az égnek.

Egy háromárbocos hadigály merülése jával csekélyebb, mint egy vitorlás hadihajóé, Howard emiatt nem is tudott a San Lorenzo kitélébe jutni, a víz ugyanis itt igen sekély, még a parttól egy mérföldnyire is az, á-gy azután az angoloknak eszébe sem juthatott, hogy apály idején megkételtsék a zsákmányt. Howard tehát egy hosszú dereglyét bocsájtott alá, továbbá náchány kisebbet, szöfölvá lelkes ántesekkel. Az ellenfelek heves zarcot v-vtak muszáttá jikkal, és mindkét oldalon sok tengerészt árt halálos ívés. A fegyverpogás csak akkor szent meg, amikor Don Hugo de Moncada hajóráj parancsnok holtan rogyott sse; a szemé káztá árt a golyó. Ekkor a matrások, a katonák és a rabok sorsára hagyták a gályait, és kióztak vagy kigáztak a partra. Á... Most azután sem a spanyolok, sem a franciák, sem pedig Howard nem tudta ismétel

vázre bocsájítania San Lorenzát. Ott hevert még sokáig Calais elérett a flotta, amelyen, amíg teljesen el nem korhadt. (1. 199., 200. o.)

„Hamar nyilvánvalóvá vált, hogy a San Lorenzo sárkánylót kormájnnyalapítójával igen kénytelenül» célpontra jelent. Kapitányja mindent megtett, hogy mielőbb a calais-i helyre a társaság egy részét fedett vizekre evezzen, ám Lord Howard teljes hajóraját a nyomába eredt. Sir Drake is megtette, hogy a flottát magára hagyva Recalde hajója utján vetette magát, s most Howard viselkedett nagyrautányosan a társasággal szemben hajóhad admirálisához mártatlánul.

A spanyol hadigálya, fedélzetén 300 katonával, 450 evezővel és tengernyi ezérettel és arannyal azonban olyan sekély vizekre merészkedett, hogy evezősei már nem tudták mozgatni a súlyos hajót. Howard nyomban 15, a katonákkal megrakott, hosszúcsakat keldetett a zátonyra futott hajó társaságára. Társaságunk vette kezdetét, melynek során nagyon sokan vesztek el a csapatnak a hajóparancsnok, Don Hugo de Moncada halála vetett véget, akinek egy lédök kiverte mindkét szemét. Á... A hadigálya a zátonyon ragadva idével elkorhadt. (2. 103., 104. o.)

1588. szeptember 16.

„Boetius Clancy komolyan aggdott a Zuniga vitorlás (50 ággyó, fedélzetén 290 fős legénységgel, illetve kalandorokkal, inasokkal, felcserekkel és papokkal) miatt is, melyről már szeptember 16-án jelentést készített Bingham számára. „Az említett hajónak két mentőcsónakja van, melyek közül az egyik leszakadt a hajóról a partra sodródott. Ez nem olyan, mint az angol mentőcsónokok. Legalább 20 embert szállhatnak, szánnak vitorlás, hasonló szőnyeg hajóformájú szőnyeg, s aprócska fedélzete is van. Mivel a hajó ez, nem tudom. A Juan de Saavedra parancsnokja alatt álló vitorlás sárkánylót kormájnnyalapítójával az Orkney- és a Fair-szigetek között hajózott el, hibaiba próbálva segétséget kérni Medina Sidoniától vagy Recalde-tól. Szeptember elején a Tralee-ben készült hajó, szeptember 14. és 22. között pedig Liscannor partjainál horgonyzott, s nyilvánvalóan nem volt olyan állapotban, hogy nyomban Spanyolországba induljon. Oppen lemet és vizet vett fel, amikor Bingham jelentette ottlétét. Á... A hajó végül mágis hazaindult, de besodródott a La Manche csatornába, egészen a Calais közelében lévő Havre de Grace kikötőjéig, amelyet október 11-én el. Ott a zátonyra futott San Lorenzo gerendáját felhasználva kijavították a sárkánylót, s fedélzetre vette az utóbbi dereglye 56 tőrlőjét is. 1589. áprilisban ismét kihajózott, de a viharos tenger miatt kénytelen volt visszahozni La Havre kikötőjébe. Lázadás tárt ki, amelyet hamar elfojtottak. Noha a hajótest megült a tengerfenék homokjában, végül valóságosan» leg mágis sikeresen hazatért Spanyolországba. (2. 156., 157. o.)

1588. október 26.

„A megmaradt hajó a Girona nevű hajóbocok hadigálya volt; legénysége azon fázradózt, hogy a két hajóroncs palánkjával valamiképpen összefoldozza a hajót, amelynek kormájnnyalapítója ismét eltört. Az a falucskában majdnem 1600 ember szőföldött és. A Girona semmiképpen nem szállhatna el ezt a tómeget. Akadtak azonban készült árek, akik hajlandóan mutatkoztak ottmaradni, májsok, a betegek, a sebesültek, a haldoklóak amogy sem tudták elszánni magukat az ájabb tengeri átra, és ágy dőntöttek, inkább vállalják a kockázatot és áj letet kezdenek az idegen parton. Legalább 300 embert rostáltak ki ekképpen, s vagy

ezerháromszázat százötven hatigályiakra. 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 hajótonna, hossza 45 m, 36 evezős, legénysége 102/121, 244 evezős, 186/196 katona, 50 ágyú) maradt a felszínen. Legénysége a másnap hajótestet szenvedett palánkokkal M'Sweeney Bannagh embereinek és csónakjainak segítségével megpróbálták betámasztani 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 kettő közül a vészesen maradtak hazájukban, a sebesültek és a betegek pedig nem bírtak volna ki egy hosszútengeri utazást. A három hajó is 1300 (a kettő felét a források szerint 800 és 1800 főt) kellett, hogy hajóra szálljon. Október 26-án, a tőlük keletre vitorlázott ki egy immár alapvetően meggyengült szerkezetű hajó fedélzetén. (2. 139. o.)

1588. október 28.

„Eleve reménytelen vállalkozás volt, hiszen már majdnem a tőlük derekán járunk, hajójuk pedig iszonyúan túlterhelt és roskatag volt. Ismét Skócia felé evickéltek, hogy délnyugati széllel megkerüljék a spanyol legénységtől csónakot. A spanyol az északi part felől „Isten szele”, amely már oly sokszor sőtött le rajtuk, újra csak északi irányba fordult, viharossá vált, és a part felé zúdult a hajó. A hadigályák megroppantak, a hajók kormánynyalapítójuk leszakadt, a hullámok pedig olyan hatalmasok duzzadtak, hogy az evezősök nem használhatták lapátjaikat. A hajó felé Dunluce Castle felé futottak, és a hajó percek alatt alkotás elemeire hullott szét. Kilenc kivételével mind az 1300 ember a vízbe veszett, a de Leyva is, valamint a három hajó parancsnoka és kapitánya, nemkülönben a legelölük spanyol családok százezer virága.” (1. 254. o.)

„Tekintettel a gyenge kormánynyalapítóra, nem mertek minden vitorlát felhúzni, ahogy a veszélyes sziklával, kávekkel csipkés partvonalat káprázva hajóztak 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 megkezebb került a parthoz, miközben vadul hanykolódott az erősen hullámozó tengeren. Kora délelőtt, a Lough Foyle bejárata felé, amikor csupán 54 km-t kellett volna hajóznia, hogy a spanyol hajót vészesen maguk mellé hagyják, a kormánynyalapítót a víz felé 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 felé, a Lacada-foknál nekicsapódott egy sziklának, mely felhasította a hajófeneket, 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 katasztrófát; Don Alonzo nem volt közöttük.” (2. 140. o.)

Á

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

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

Â

A Girona roncsait 1967-ben Robert Stœnuit belga bœvœir találta meg. (3. 176. o.) A roncsbœl kiemelt tárgyak jelenleg az Å-rországi Ulster Mœzeumban tekinthetœek meg.

A roncs koordinátái: 55.14.85 Åszak 06.30.05 nyugat.

A helyszœn vœdetsœg alatt áll, a merœlœs 300 mœteres kœrzetben tiltott.

Â

A tervezœs

Â

A hajás megtervezœse során az alapot a Greenwich-i Tengerœszeti Mœzeumban (Greenwich National Maritime Museum) lœvœu festmœny adta.

A hajás test mœreteit a hivatalos roncskutatósi internetes oldal (<https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?13555>) adatai adták, amelyek a hajás vœ-zonal mœreteit adják meg. Ezek alapján kœszœlt a hajás rekonstrukciója. A tervezœs során Wolfram zu Mondfeld: Historische Schiffmodelle kœnyvœbœl egœszœtettem ki azokat a rœszleteket, amelyeket a festmœnyœrœl nem tudtam megállapœtani.

Az Ågyœk rajzaihoz az Ulster-i Mœzeumban kiœllœtœ szolgœltatták az alapot. A legnehezebb feladat a hajás lobogœinak œs pajzsdœszeinek azonosœtœsa volt. Ehhez a Nigel Pickford: Elsœlyyedt Hajásk œs Kincsek Atlasza kœnyvœbœl Åbrœzœlœst hasznœltem, amely azonos a felhasznœlt festmœnyœl, de jobb felbontœsban van a kœnyvœben, mint az interneten fellelhetœ œpenen.

Mint az elœzœekben leœrtam, a galleass-t nem nevesœtem. A festmœnyœ tœbb ponton œgy hivatkoznak, hogy Gravelines-i csatœt Åbrœzœlja. Ha ez igaz, akkor a San Lorenzo-t, a Gironœt, œs a Zunigœt ki is zœrhatjuk, ugyanis: a Gravelinesi csata augusztus 8-œjn volt. A San Lorenzo augusztus 7-œn, a Calais-i kitœrœs során eltœrte a kormœnylapœjtœt, Ågy a csatœban nem vett rœszet. A Girona augusztus 4-œn a Wight szigeti csatœban elvesztette a tatlœmpœsœt. A festmœnyœn elœggœœ mœves tatlœmpœsœ lœthatœs, nem tartom valœszœ-nœnek, hogy a hajásn tartottak volna egy ilyen szœp kidolgozœsœ tartœk lœmpœst. A Zuniga szintœn a Wight- szigeti csatœban lœket kapott, itt sem valœszœ-nœ, hogy a tengeren kijavœtœ hajœt a csata sœrœjœbe vezette volna a kapitœnya, valœszœ-nœbb, hogy a szœrnyakon prœbœlt kimaradni az Åtkœzetœl. A festmœnyœn egyik spanyol hajásn sincsenek horgonyok, tehœt biztos, hogy a Calais utœni esemœnyt Åbrœzœlt a mœvœs. Tehœt ezek alapján, a festmœnyœn Åbrœzœlt hajás a Napolitana. Ez mind csak a sajœt kœvetkeztetœsem, ezœrt sem mondom ki szœszœzalœkosan, hogy Napolitana, az Åltalam megtervezœt-megœpœtœ makett.Â

{mospagebreak title=1. rœsz}

A tervezéshez felhasznált festmény.

A tervezés folyamata a megadott vonalak felhasználásával kezdődik. Felrajzolom a hajótest vonalait, ami megadja a test oldalnézetét, ami némi logikával javítandó.

A hajótest víz-vonal méretei alapján megrajzolható az oldalnézet és a felfedezett.

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 elnyel, hogy minden oldalról is szövegül ellenőrizhetjük a bordákat.

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

A hosszmetseten a belsű fedőzetek pontos helyének meghatározása a festmény oldaloztatai alapjain határozható meg.

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

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

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 lászás gerinc kászál el, végig nétolva, hogy a palínkozást be lehessen illeszteni.

A hajás orrín a támmárr alkatrészek pontos-tása a kálsáµ gerinc elkászálte után.

Ahogy az orron, így a taton is elkászálte a támmárr alkatrészek rendszere. A test hosszmeré-tése menetes szírral tártát, amelynek szerintem nagy elnyee, hogy ha a gerinc tárolási hiba miatt ferde, ezzel a módszerrel egyenesre lehet feszíteni.

A kát als fedézet alapját diplex kartonból csináltam, amire ráragasztom a fedézet deszkázatát. A diplex kellµ merevséget ad az állsszerasztott fedézetnek és jál viseli a tább irányó -velést.

A hajástest palínkozást fentről lefelé kezdtem el, így a palínkok tartják a fedézet -vát.

A bordák támmárr részéhez öve, a palínkok gombost» szegéssel kerétek a helyre.



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 hirtelenes károsodást elkerülte.

A teljes hajótest megkapta a merevítő felületet.

A hajótest a másodlagos csiszolás után. Látszik, hogy elváltak a felületek. A belső merevítő felületnek károsodásai nem voltak elkerülte.

A test felületén folyó felülettel. A festés után 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 hűjazat kűzűtti kűzdarabok kerűltek a helyűkre. Az elű elkűszű-tett fedűlzet is beragasztűsra kerűlt. A fedűlzet lűcezűse a műjr emlű-tett duplex kartonra lett felragasztva, a deszkűk űlűt fekete alkoholos filctollal kihűztam egyesűvel.

A műjr emlű-tett tervezűsi hibalehetűsűg szűp pűldűja: a bordűk helyűnek meghatűrozűsakor nem figyeltem odű űgyűablakok helyűre, ezűrt ki kellett vűgni azokbűl.

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

Bekerűlt a helyűre a belű hűjazat, a fedűlzetek tűmaszgerendűi, űs a tattedűlzet a kűnyűkfűk. A kűzű fedűlzet a 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. űgyűablaktűl balra lűthatű. Nincs semmilyen utalűs arra, hogy lettek volna keresztfalak a hajűtesten belűl, de szerintem logikus, hogy az űgyűk el legyenek kűlűnűve a gűlyaraboktűl, esetleges lűzadűs esetűn.

A táfedlőzeten is kiépül egy keresztfal, ugyanazon okból, mint az orrfedlőzeten.

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

Â

A táfedlőzet gerendaszerkezete, a tat írboc kiváltással. 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 fedlőzeti deszkázat felragasztása után kerülnek a helyükre.

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

{mospagebreak title=4. rész}

Az évés fedlőzet szerkezeti részében. A megrajzolt tervrajzhoz képest kissé eltérő volt a tervezés az évés padjainak szerkezetét. A jobb oldalon láthatóak a gályarabok leincselésére szolgáló vaskarikák. Az orr és a tat írtáfedlőzeteinek falai megkapták a piros festést is. Az ígyék tartás és kezelését a írtáfedlőzetnek 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 forrő sok szerint legalőbb 4 horgony hajőztak ezek az egysőgek. A calais-i kitőrő sorőin a fő horgonyokat elvesztettők ő- levőgtők. A Gironna elsőlyedősekor csak a mő sodlagos horgonyokkal prőbőlt kikőtni a Lacada Point-nől, ami nem sikerőlt nekik, a hajő elsőlyedt. Lőthatő az orrőrboc ős az előrboc 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 kőzelebből.

A hajás test az alsóbb fedőzetek felszerelésével kezd sárászni.

Elkészít a teljes evezés szekcióját.

A fő 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 galleassz, a gályára 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 mőgyantőj bő 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 keresztől 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 történhet, ecsettel. Itt-ott a fehér részeken kissé olyan hatású lett a mintha meszelve lenne. Festékszínezés pisztollyal sokkal egységesebb lenne a felület.