

A nájpolyi galleass

Contributed by Tárk 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 nájpolyi flottaegységének 4 hajásjáról 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 nyelvtan, 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 a készítetteteket fogok levonni, hogy melyik egység lehet a festményen.

Á

A nájpolyi flottaegység hajásai, 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 Á Á 50 Ágyó, 290 fű, 300 gályarab

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

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

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

1588. július 23. La Coruna

„A Zuniga hárombocos 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 csőtörtéknél reggel, hogy evezős csónakokkal vontattatta hajásját két spanyol bárka, a lemaradó San Luis hadigály és a Santa Ana vitorlás utján. Hamarosan három 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 tatimpásait, a San Lorenzo pedig a hátsóorrát dő-szét szobrot. Komolyabban a Zuniga sérült: egy ívvesztés miatt a hátsótestet a vízvonal alatt, aminek következtében erősen jobbra dönt. (2. 92. o.)

1588. augusztus 7. Calais-i kitárazás

„A spanyol hajók egymás után szabadultak meg horgonyaiktól, s kitérttek rájuk bájt. Alig fél perccel azt követően, hogy a győtes hajók kitérttek a naszdok vonalán, a vitorlák sora nyá-ltak szét, az Armada hajói átnak indultak. Nem egy ssezték az ártáson tartókat azonban, ahogy a srtáson neházkésen manővereztek bájrák egymásnak rohantak. A hadigály-flottilla zászilshajja, a San Lorenzo súlyosan megrongálódott, amikor kormánylapátja belegabalyodott egy másik hajó horgonykötelébe.” (2. 103 o.)

„Természetesen elfordultak ssezték a sek. Elmszár is a San Martin nem tudott megfordulni, mert mindkét oldalán torlódott mellette. De mindössze egyetlen sérült meg súlyosan: a San Lorenzo, a nagy hadigályok zászilshajja, pedig éppen ennek volt a legkevesebb oka rá, hogy ilyen helyzetbe került. Az ember azt hihetné, hogy evezősei szembeszegülhettek volna a dagálllyal, 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 ronccs lett San Lorenzo háromárbocos hadigály volt, amint partközélen evickol Calais felé; sok száz gályarab inaszakadtá bázta az evezőt. Howard nem állhatott ellen ekkora srtásonak. Akárcsak az elmszár hűten Drake, ő is gazdag zsákmányra szomjazott. Elfordult a fű iránytól, egészen hajórája a nyomában.”

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 bántás cselekedet, de ha volt is angol parancsnok, aki helytelenítette a fűparancsnok döntését, mindenesetre hallgatott rála. Amikor a nagy hadigályán észlelték, hogy áldzik őket, a spanyolok még kőzelebb eveztek a parthoz, majd végül felfutottak a fűvenyre. Amint a dagály visszahódott, a gály megdült a part felé, tengerre irányzott ágyái pedig tehetetlenül meredtek az ágnak.

Egy háromárbocos hadigály merülése jóval csekélyebb, mint egy vitorlás hadihajó, Howard emiatt nem is tudott a San Lorenzo kőzelébe jutni, a víz ugyanis itt igen sekély, még a parttól egy mérföldnyire is az, ágy azután az angoloknak eszébe sem juthatott, hogy apály idején megkőzelésük a zsákmányt. Howard tehát egy hosszú dereglyét bocsátott alá, továbbá néhány kisebbet, szöfölvá lélkes ántesekkel. Az ellenfelek heves zarcot vvtak muskátáikkal, és mindkét oldalon sok tengerészt árt halálos ívés. A fegyverropás csak akkor szűnt meg, amikor Don Hugo de Moncada hajórá parancsnok holtan rogyott sse; a szeme kőzt árt a golyó. Ekkor a matrózok, a katonák és a rabok sorsára hagyták a gályát, és kióztak vagy kigázoltak a partra. Á... Most azután sem a spanyolok, sem a franciák, sem pedig Howard nem tudta ismét

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

ã„Hamar nyilvãjnyalãvãj vãjlt, hogy a San Lorenzo sãrãlt kormãjnylapãjtãjival igen kãjnyã» 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 nagyãrãnyã ãtkãzetre kãszãlã hajãhad admirãlisãjhoz mãtatlantul.

A spanyol hadigãilya, fedãlzetãn 300 katonãival, 450 evezãussal ãs tengernyi ezãsttel ãs 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 hajã kãgzsãre. Tã»zpãrbaj vette kezdetãt, melynek sorãjn nagyon sokan veszettãk 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 mãjr 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, szãnãk vãrãs, hasonlã szãnã» horgonyukat hajãforma dãszã-ti, s aprãcska fedãlzete is van. Mifãle hajã ez, nem tudom.ã” A Juan de Saavedra parancsnoksãga alatt ãjllã vitorlãjs sãrãlt kormãjnylapãjtãjival az Orkney- ãs a Fair-szigetek kãzãtt hajãzott el, hiãba prãbãlva segãtsãget kãrni Medina Sidoniãtã vagy Recalde-tãul. Szeptember elejãn a Tralee ãbãl kãzelãben jãrt, szeptember 14. ãs 22. kãzãtt pedig Liscannor partjainãl horgonyzott, s nyilvãjnyalãan nem volt olyan ãjllapotban, hogy nyomban Spanyolorszãgba induljon. ãppen ãlelmet ãs vizet vett fel, amikor Bingham jelentette ottlãtãt. ã... A hajã vãgãl mãgis hazaindult, de besodrãdott a La Manche csatornãba, egãszen a Calais kãzelãben lãvã 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. Lãzadãjs tãrt ki, amelyet hamar elfojtottak. Noha a hajãtest megãlt a tengerfenãk homokjãiban, vãgãl valãszãnã»leg mãgis sikeresen hazatãrt Spanyolorszãgba.ã” (2. 156., 157. o.)

1588. oktãber 26.

ã„A megmaradt hajã a Girona nevã» hãjromãrbocos hadigãilya volt; legãnysãge azon fãjradozott, hogy a kãt hajãroncs palãjnkjaival valamikãppen ãsszefoldozza a hajãt, amelynek kormãjnylapãjtã 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 százötven 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 másnap hajótestet szenvedett palánkokkal M'Sweeney Bannagh embereinek és csónakjainak segítségével megpróbálták betámnálni 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 három hajó egyikének szélvesen maradtak hazájukban, a sebesültek és a betegek pedig nem bírtak volna ki egy hosszútengeri utazást. A három hajó is 1300 (a közelében lévő források szerint 800 és 1800 között) 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 a Dunluce Castle közelében zútonyra futottak, és a hajó percek alatt alkotás elemeire hullott szét. Kilenc kivételével mind az 1300 ember a vízbe veszett, köztük 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 csipkézett 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 megkezelebb 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 kormánynyalapítót vágásként megadta magát és eltárolta. A tenger erősen viharos volt ahhoz, hogy az evezősök használhassák. 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 hajófeneket, és valóságosan »leg fel is borította a hajótestet. A hirtelen felépítőmeny letárolta és kelet felé sodródott a tengeren, a kapitány kabinja pedig kiszakadt a hajótestből. Csupán kilencen túléltek a katasztrófát; Don Alonso 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 körülszélével valószínűleg hazatért, bár nincs pontos információ erről; a Girona elsüllyedt az árpartoknál, a Napolitana-rész 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) 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 alapãn kãszãlt a hajás rekonstrukciãja. A tervezãs sorãn 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 sorãn eltãrte a kormãnylapãjtãt, Ågy a csatãban nem vett rãszet. A Girona augusztus 4-ãn a Wight szigeti csatãban elvesztette a tatlãmpãjsãt. A festmãnyen elãggã mã-ves tatlãmpãjs lãthatã, nem tartom valãszã-nã»nek, hogy a hajãn tartottak volna egy ilyen szãp kidolgozãjsã 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 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 felhasználjt festmény.

A tervezés folyamata a megvonalak felhasználásával kezdődik. Felrajzolom a hajótest vonalait, ami megad test oldalnét, ami némi logikával javítandó.

A hajótest vízvonal mérései alapján megrajzolható az oldalnét és a fedélzet.

A hajótest vízvonalai megadják a bordák vonalainak alapjait. A bordák kiserkesztése után 3D grafikával szokta ellenőrizni a pontos-tani a bordákat.

A 3D grafika elnye, hogy minden oldalról és szögben ellenőrizhetők a bordák.

Az oldalnét és a bordák után feljzolható a hajó elül és hátul nete.

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 látható szerkesztési szabályok adták az alapot.

A fedőzeti alkatrészek részletrajzai. Az ágyók rajzai az Ulsteri múzeumban látható, a Gironna roncsból kiemelt ágyó fénykép alapján készült, a csónakok a Zuniga elvesztett mentőcsónakjának leírása alapján, a horgonyok – mivel nincsenek a festményen – egy másik spanyol hajó tervrajza felhasználásával készült.

Az ágyók 3D grafikái, ellenőrzésként, hogy hasonlít-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 javítható tudom.

A bordák állásszerakása után a kálsáµ lászás gerinc kászál el, végig nótolva, hogy a palínkozást be lehessen illeszteni.

A hajó orrján a tálmalr alkatrészek pontos-tása a kálsáµ gerinc elkászálte után.

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

A kát als fedlzet alapját diplex kartonból csináltam, amire ráragasztom a fedlzet deszkázatát. A diplex kellµ merevséget ad az állszerasztott fedlzetnek és jál viseli a tább irányó -velét.

A hajótest palínkozását fentről lefelé kezdtem el, úgy a palínkok tartják a fedlzetét.

A bordák tálmalr részéhez örvé, a palínkok gombostá» szegéssel kerétek a helyre.

A teljes kárlású hálózat, az elsődleges csiszolás után.

Mivel a hajótest belső felületén is hálózt, a testet belső felületén faragóval, a szegélyekkel merevítettem ki, hogy a test ne repedjen meg, az esetleges hirtelen bekövetkező változások miatt.

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 láthatóságát.

{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 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 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 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 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 évét fedlőzet szerkezeti részében. A megrajzolt tervrajzhoz képest kissé eltérő kellett terveznem az évét padjainak szerkezetét. A jobb oldalon láthatóak a gályarabok leírására szolgáló vaskarikák. Az orr és a tatártegfedlőzeteinek falai megkapták a piros festést is. Az üggyök tartás és kezelését a táfedlőzetnek vaskarikái is a helyükre kerültek.

A tattedőlzeti, a fedőlzeti lejőrővel, valamint a keresztfallal.

A keresztfalon mőjő rőthatőak a kősbőbb 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 kőttő 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. 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 kőzelebből.

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 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 rőszbál, hogy a fűfedő ne okozzon a kősbűbbiekben problémát. A fenékvíz-z pumpák vasalatai mőg hiányoznak.

A horgonyok sablonjai ősz szilikon mintái. A horgonyokat mőgyantábál fogom kiőnteni.

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

Prőbakőnt a helyőre kerőlte a fedőzetek ősz a kormőnylapát.

A fűfedőzeti rőcs helyőn keresztől lehet őntni, hogy az evező's fedőzetbál 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 őntni 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 hatású lett a mintha meszelve lenne. Festékszínezés pisztollyal sokkal egységesebb lenne a felület.