

EL ARTE DEL MODELISMO NAVAL

Mas de 600 fotografias en color

Bernard FRÖLICH

detalle todos los ofi cios del modelista naval: maestro de ribera, carpintero, ebanista, marquetero, tallista, herrero, cordelero y velero. Nos demuestra que todo afi cionado, aun debutante, si se aplica y es perseverante puede convertirse en un maestro en este arte y nosotros lo creemos apoyándonos, gracias a la fotografia, en los progresos que ha logrado el autor.

El libro es rico en enseñanzas. Luego de habernos descrito, en una veintena de páginas su taller, Frölich dedica una centena a la construcción según el método de arsenal, del *Mercure*, nave mercante de 1730 y del *Ambitieux*, navío de tres puentes de M. de Tourville de 1680. Después trata sucesivamente, en torno a 120 paginas sobre el equipo, castillos y toldillas, la artillería, la decoración, la escultura, las embarcaciones y el aparejo. Las sesenta últimas páginas presentan los modelos realizados por el autor, todos a escala 1:48, como la goleta *Jacinthe*, el lugre *Coureur*, el bergantín *Cyclope*, la galeota bombardera *Salamandra*, la fragata *Belle Poule*, el navío mercante *Mercure*, el jabeque *Requin* y el modelo inacabado del *Ambitieux*, navío de tres puentes del caballero de Tourville detalladamente descrito en el capítulo de la estructura.

En defi nitiva y aun a pesar de la opinión en contra del autor, se trata de un verdadero tratado de modelismo de naves antiguas que les presentamos y las imágenes demuestran que los modelistas de hoy son capaces de igualar a los autores de modelos de época, conservados y exhibidos en nuestros Museos.

PRESENTACION DE LA OBRA

Un gran volumen
formato 24x31 que
comprende
Encuadernación
completa en tela
gris azul, con
cuadernos cosidos
con hilo en
continuo
Bajo sobre cubierta
plastificada

CAPÍTULO I - Generalidades
Preferencias del modelista. Taller, herramientas, biblioteca
CAPÍTULO II - La construcción como en astillero
• Le *Mercure* Navío mercante de 1730
• L' *Ambitieux* Navío de tres puentes de 80 cañones
CAPÍTULO III - Construcción. Castillos y toldillas 111 a 132
CAPÍTULO IV - Artillería 133 a 154
Artillería de hierro, de bronce, cureñas y aparejo de las piezas
CAPÍTULO V - Decoración, escultura 155 a168

CAPÍTULO VI - Embarcaciones menores 169 a 176
CAPÍTULO VII - Arboladura y aparejo
CAPÍTULO VIII - Los modelos
Le *Cyclope*. Bergantín 1804
La *Salamandre*. Galeota bombardera 1752
Le *Coureur*. Lugre 1776
La *Belle Poule*. Fragata 1765
Le *Mercure*. Navío mercante 1730
La *Jacinthe*. Goleta 1823

Le *Requin*. Jabeque 1750
DIRECCIONES UTILES
Reflexiones sobre la documentación, de Jean Boudriot
Presentación de la colección archéologie navale française



Extracto de las páginas

MONTAGGIO DELL'ARCACCIA

Questo disegno spiega il montaggio dell'arcaccia decantata nel modo particolareggiato. Dopo aver fissato i pezzi ed averli riuniti in parti provvisorie, sarà bene procedere al montaggio definitivo nell'ordine dei numeri indicati dal disegno. Mantene unito il disegno B e i passanti, e sul detto, quindi questo

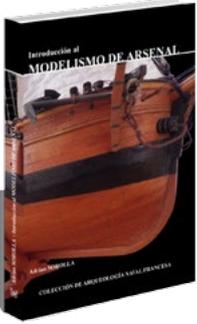
insieme di pezzi nella chiglia e contro il bracciolo del detto. Subito dopo applicare le aste alle suddette bozze e fissare i pioli e la faccia prodiera (le operazioni 2 e 3 devono essere eseguite con una certa simpatia). Mantene infine, dall'incasso, la forma di ponte e il passante J, quindi il controspingente (non rappresentato nel disegno).

4. Fine profilo di un pezzo di legno in metallo. È questo il modo di costruire un pezzo di legno a tutto spessore che si deve usare come parte di un pezzo di legno di grande spessore. Il pezzo di legno che si deve usare deve essere di buona qualità e deve essere di buona qualità.

5. Il pezzo di legno che si deve usare deve essere di buona qualità e deve essere di buona qualità.

6. Il pezzo di legno che si deve usare deve essere di buona qualità e deve essere di buona qualità.

7. Il pezzo di legno che si deve usare deve essere di buona qualità e deve essere di buona qualità.



Introducción al *Modelismo de Arsenal*

La construcción de un modelo en modalidad de arsenal, con explicación de todas las técnicas utilizadas

Adrian SOROLLA

un poco de respeto no tiene que asustarnos en absoluto, puesto que los conocimientos en materia de modelismo naval los tenemos y los iremos aplicando en todas las fases conforme avance nuestra construcción.

Esta guía esta realizada justamente para ayudar en este paso, como sus nombre indica "Guía de introducción al modelismo de arsenal", nos llevara de la mano en este proceso de iniciación, en la primera enramada que vayamos a afrontar, de manera fácil y amena con muchas, fotos, muchos comentarios, analizando y explicando cada uno los pasos a seguir; nos introduce en este mundo.

Desde el primer contacto con los planos hasta la conclusión total del modelo, que una vez terminado lucirá con brillo propio en nuestra colección, "la guía de introducción al modelismo de arsenal", cubre todas las fases de la construcción.

Aunque se ha elegido, una monografía de un modelo comercial de fácil adquisición, las indicaciones de la guía en general son aplicables a cualquier otra monografía, solo con la salvedad de las medidas

Con la consecución de los capítulos la guía nos acompaña, siguiendo un orden lógico de trabajo uno tras otro las distintas situaciones se van resolviendo, siempre teniendo en cuenta que no todos los modelistas disponen de las mismas herramientas, para lo que se ofrecen diversas formas de realizar el trabajo, con unas herramientas más mecanizadas a otras soluciones más manuales.

Elección de las maderas, interpretación de los planos, realización fácil de las plantillas, técnicas para el trabajo de la madera, uso de las herramientas de corte y manuales, elección y aplicación de los diferentes materiales, latón, ébano, boj, plomo, hojalata etc. Son explicados en esta guía, así como la realización de la grada de trabajo para nuestro modelo.

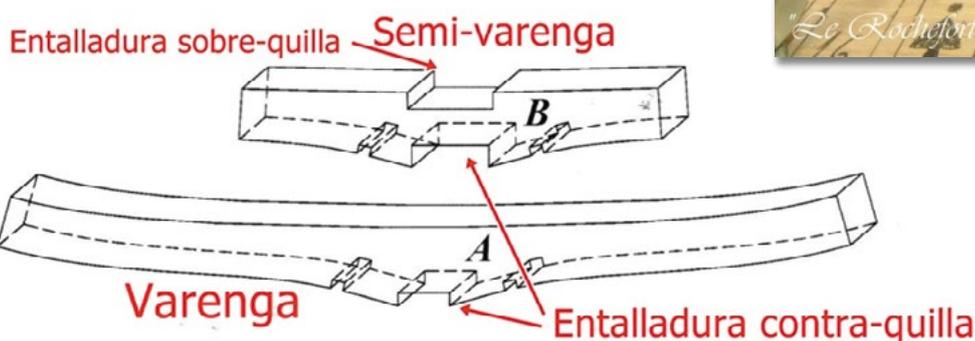
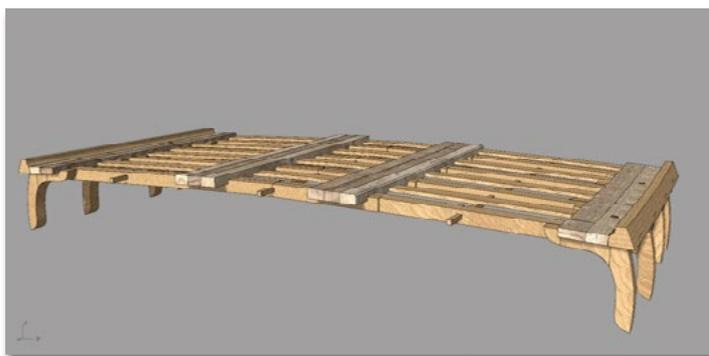
PRESENTACIÓN DEL TRABAJO

228 páginas
ilustradas a
todo color con
más de 500
fotografías
comentadas.

Introducción

- Cap. I Elección de las maderas, contacto con los planos y carpintería axial
- Cap. II Las cuadernas
- Cap. III La estructura axial
- Cap. IV Asentado de las cuadernas
- Cap. V Cierres de popa y proa
- Cap. VI Forro de la bodega
- Cap. VII Instalaciones en la bodega

- Cap. VIII Formación de la cubierta
- Cap. IX Formación de la cubierta II Entablado
- Cap. X Forro exterior del casco (1) Preparación
- Cap. XI Forro exterior del casco (2)
- Cap. XII Equipamientos de la cubierta y el castillo de proa
- Cap. XIII Alcázar y espejo de popa
- Cap. XIV Anexo, notas sobre la arboladura y la jarcia



EXTRACTOS DE FOTOS

- ▼ Podemos apreciar en esta foto que representa en la cuaderna superior el rebaje por el exterior y la cuaderna inferior el rebaje interior.
- ▼ La parte de la parte derecha de las cuadernas están tal cual se aprecian todas las rayas y en la parte izquierda el rebaje ya está realizado ajustando hasta la raya interior

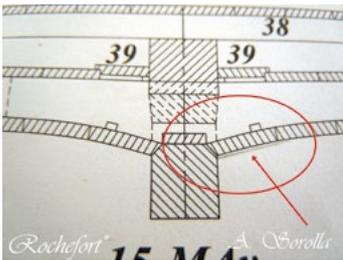


Estos rebajes se pueden realizar con la lijadora de plato por el exterior y con la lijadora de cilindro por el interior si el cilindro es lo suficientemente largo, en caso de no disponer de estas herramientas el rodillo de lija

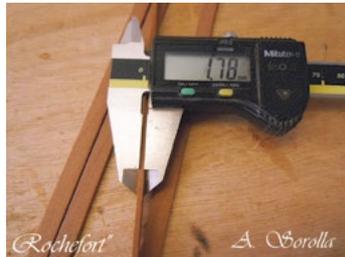
La importancia de estas marcas a la hora de realizar los rebajes la comprobamos en estas fotos, que han sido tomadas de manera que podemos apreciar como estas rayas marcan exactamente lo que tenemos que rebajar comparándolo con la cuaderna anterior o posterior según el caso.



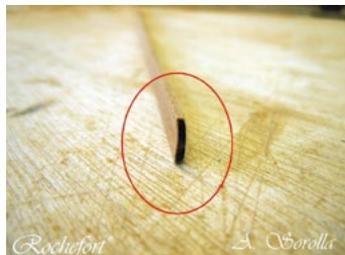
El forro del costado de lo podíamos decir que es la obra viva ya que esta ocupa prácticamente la totalidad de esta parte, queda limitado arriba por las cintas y por abajo por la quilla, pero la tabla que va pegada a esta es peculiar, llamada tablón de aparadura, este se mete en el alerfiz, y normalmente va de roda a proa sin merma, y en la parte central de la carena presenta una forma de media caña, para ajustarse a las forma que adoptan estas varengas cerca de la quilla.



En el plano de secciones podemos tomar medida de la tabla de aparadura, observamos que habrá que proporcionarle algo más de grosor para realizar la media caña.



Una vez ya tenemos las tablas para realizar la media caña, cóncava con una cuchilla redonda o una lija con cala redonda nos puede servir y la parte convexa, la cuchilla plana y la lija plana realizan el trabajo perfectamente.



Numerar los baos conforme se van ajustados así como marcar su lado de popa o de proa, nos facilitara su localización para las sucesivas comprobaciones que será preciso realizar antes de que queden fijados en firme.



En el plano nº 8 esta la distribución de los baos de la cubierta principal, observaremos en las cabezas de estos además de la cola de milano que se realiza sobre el canto, otras dos sobre la cara alta para el trancañil y el contratrancañil.

Las colas de milano en el canto de los baos se realizan a mano fácilmente dando un pequeño corte de alto en bajo con una sierra manual de marquetería y con el bisturí eliminado la madera sobrante para dar la forma.

Para las colas de milano que van en el canto superior, si disponemos de una pequeña fresadora nos puede facilitar el trabajo realizando un desbaste tal como se ve en estas fotos y acabando las formas con el bisturí, si no con solo con el bisturí también se pueden realizar.

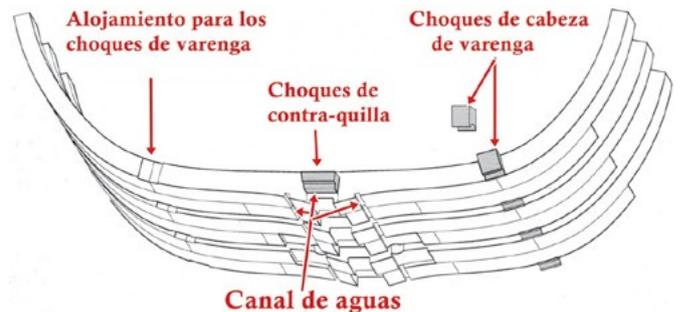


Es conveniente marcar y realizar las entalladuras a la medida adecuada midiendo en el plano para que el trancañil y el contratrancañil entren sin problemas pero ajustados.

Las demás entalladuras sobre los baos que están marcadas el plano nº 8 sobre cada uno de ellos, son las correspondientes a los entremiches de las escotillas y fognaduras de los palos así como las dos filas de cuerdas, se pueden realizar bien con la fresadora si es el caso o bien con el bisturí o una gubia.

Hay unos gráficos en perspectiva muy descriptivos en la página 32 y siguiente del libreto de la monografía sobre esta cubierta en particular.

Pero antes de proceder con la colocación de las cuadernas, tenemos que realizar en ellas el asiento de los choques de varenga que unen las cuadernas a la altura de la cabeza de la varenga, para ello estudiamos este dibujo en perspectiva extraído de la monografía del "Le Rochefort".



En el podemos apreciar con detalle los dos tipos de choques instalados entre las cuadernas, en el centro el que se emplaza sobre la contra-quilla y llega hasta la parte baja de la sobrequilla, esta, además tiene trabajado un canal de aguas transversal que su misión es comunicar las aguas de filtración de babor y estribor, se aprecian a sus bandas dos canales de aguas laterales que su misión es hacer llegar estas aguas de filtración a las bombas de achique emplazadas sobre el centro del barco.

Los otros choques en una sola fila por banda en este caso, situados sobre la cabeza de las varengas, se emplazan sobre un rebaje realizado en la cara de las cuadernas, estos choques llevan trabajado un canal de aguas de filtración por el exterior, este canal será realizado más adelante después de alisar el casco.

Vamos a centrarnos en los alojamientos para los toques de las cabezas de las varengas, en la monografía indica que tiene que tener 14mm de profundidad (Página 24 leyenda del dibujo superior), que traducido a escala 1:36 se queda en 0,40mm, el ancho del toque lo podemos sacar de los planos, en el Nº 11 Secciones transversales, en 6 encontramos la medida.



Con estas medidas ya podemos realizar la plantilla para marcar los rebajes, esta plantilla se puede realizar con una pequeña chapa de latón o similar o de cartón en forma de escuadra que permita el apoyo sobre un canto y marcar sobre el otro.



N.S. del Rosario FALÚA 1759

Monografía a 1:36

La obra incluye todos los planos de la estructura

Franco Fissore

La *falúa Nuestra Señora del Rosario* del capitán y patrón Pietro Garibaldi es un ejemplo típico de embarcación de la localidad de Sanremo en la región italiana de Liguria, para la pesca de la sardina. Construida en los astilleros de Porto Maurizio y botada en 1759 estaba bajo administración del Sérénissimo Magistrato di Sanità de la Serenisima republica de Génova.

Frente a las otras *falúas*, las dedicadas a la pesca, tenían un aparejo característico. La superficie vélica demasiado grande y difícil de maniobrar durante la pesca, estaba sostenida por una entena corta y achaparrada, capaz de proporcionar potencia y resistencia a la embarcación

impidiendo que gire por el empuje del viento, en algunos casos las entenas podían tener un diámetro equivalente al del mástil por debajo del calcés. Este es el caso de la *pinabella*, una variante de la *falúa* de 1766 que documentamos en esta obra. Esta monografía es un documento excepcional que incluye: planos, 292 fotografías y 99 dibujos, que muestra al lector paso a paso la construcción completa de la *falúa*. Los modelistas expertos, así como aquellos con un interés más reciente pueden encontrar en esta obra información completa, incluso las instrucciones para la fabricación de útiles específicos para la realización del modelo.

COMPOSICIÓN DE LA MONOGRAFÍA

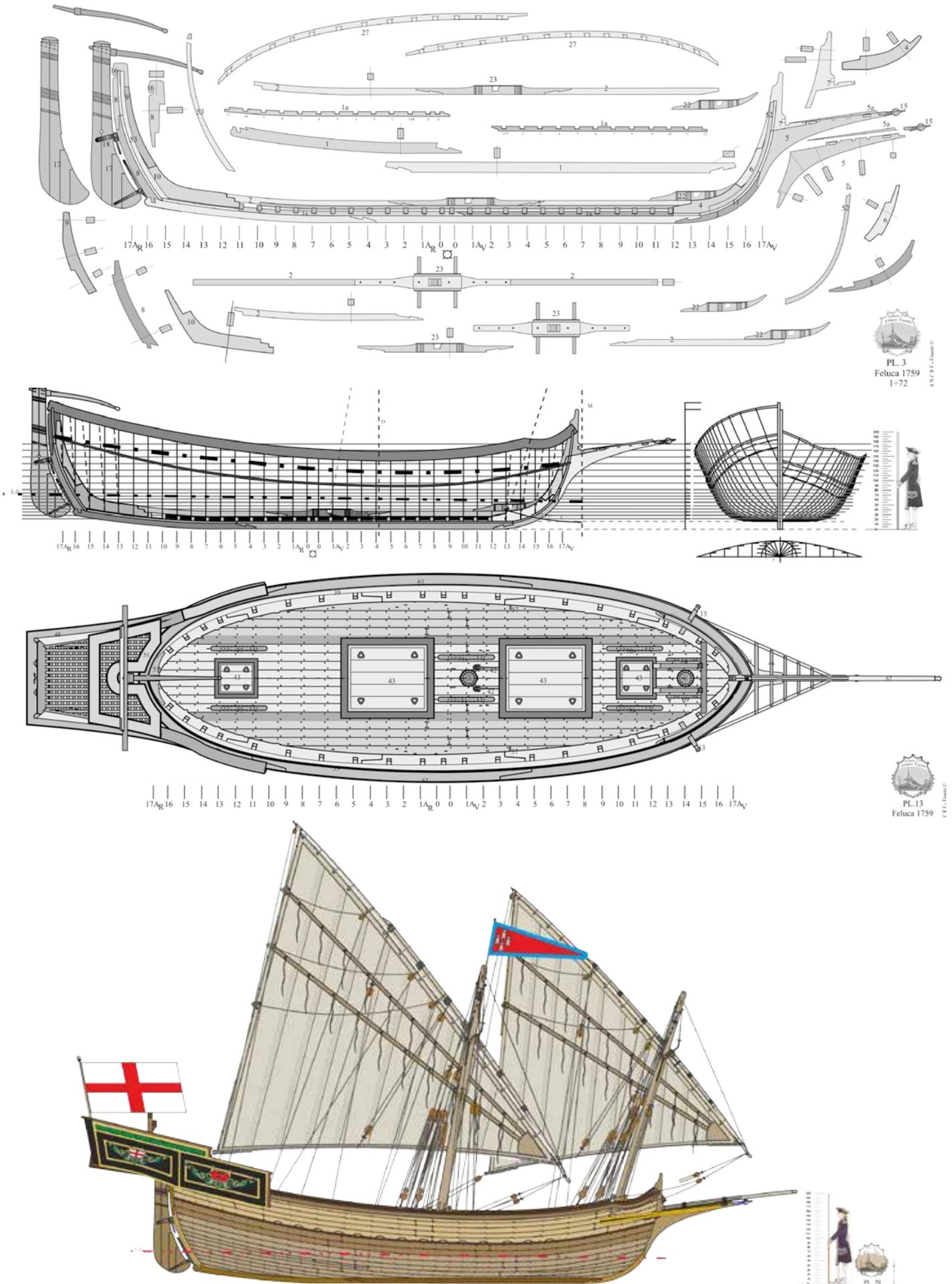
Folleto de 200 páginas, 130 dedicadas a la realización del modelo y 8 páginas a color. La monografía contiene los 20 planos necesarios para la construcción de la estructura, y una lámina a color de la falúa Nuestra Señora del Rosario.

ÍNDICE DE PLANOS escala 1:36	
1	Alzado esquemático
2	Estructura longitudinal y transversal.
3	Despiece de los elementos de la carpintería axial
4-5-6	Cuadernas ensambladas y despiece
7	Estructura incluyendo parte del forro
8	Armazón y distribución interior
9	Latas, barrotes y trancañil
10	Estructura y forro del puente
11	Popa desprovista de las aletas
12	Casco con forro
13	Vista en planta, detalle de la "cadrega"
14	Secciones transversales
15	Elementos de la obra muerta.
16	Arboladura
17	Velas y pabellones
18	Velas y maniobras
19	Vista en planta y distribución de las maniobras.
20	Vista lateral con aparejo.



MODELO APAREJADO			CASCO SIN APAREJO		
Eslora	Manga	Altura	Eslora	Manga	Altura
72,94	16,86	58,87	50,45	16,86	11,46

Extracto de los planos



PL. 3
Feluca 1759
1-72

PL. 13
Feluca 1759

PL. 35



S. Caterina 1759

GOZZO DE SERVICIO

Monografía a 1/12

La obra incluye todos los planos de carpentería.

Franco Fissore

El falucho N.S. del Rosario (1759) llevaba a remolque una barca: La Santa Caterina .

La barca es un "Gozzo" (barca típica de la costa la Liguria, Italia) de 1759 utilizada para el servicio de naves mayores o para la pesca, aparejada con un mástil con calcés, botalón, entena para una vela latina y un pollacrón.

Nave típica del Mediterráneo que tuvo mucha importancia en las costas de la Liguria y en la Riviera Francesa. La documentación relativa a esta pequeña barca es más bien escasa, comprende unas pocas fuentes iconográficas e incluso menos documentos manuscritos.

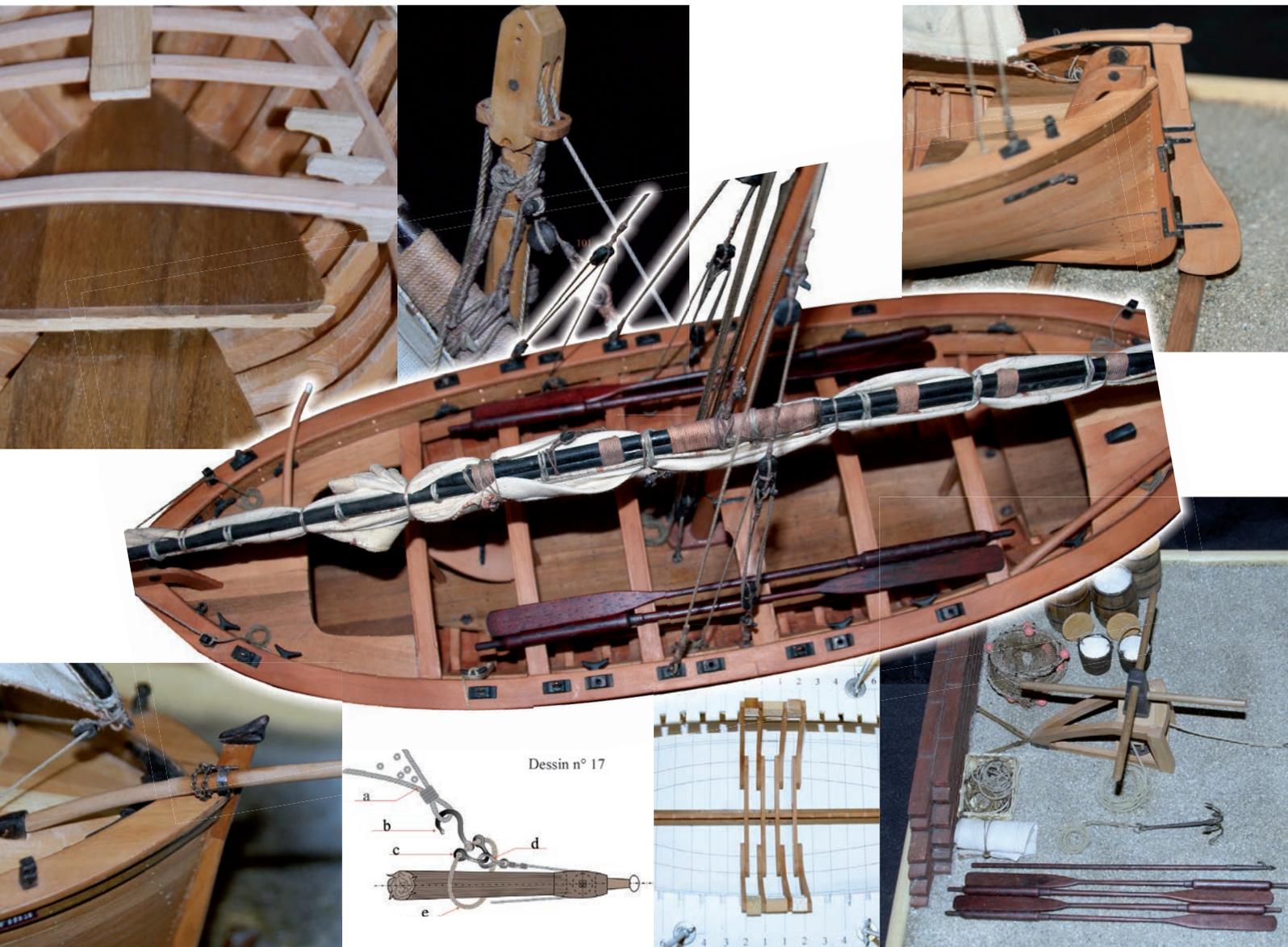
A pesar de esto hemos podido reunir documentación suficiente para redactar una monografía que permite realizar un excelente modelo en arsenal, preciso y detallado. Si bien la documentación histórica es escasa la gráfica ha permitido definir todas las particularidades de la estructura y la obra muerta. Despidiéndome le deseo que realice según su gusto un modelo digno de un museo.

COMPOSICIÓN DE LA OBRA

*Carpeta en cartoné con solapas
Libro de 72 páginas tamaño,
con 56 de ellas a color.
42 páginas a color detallando la
realización del modelo con 19 dibujos y
183 fotografías.
La monografía incluye 11 planos escala
1:12*

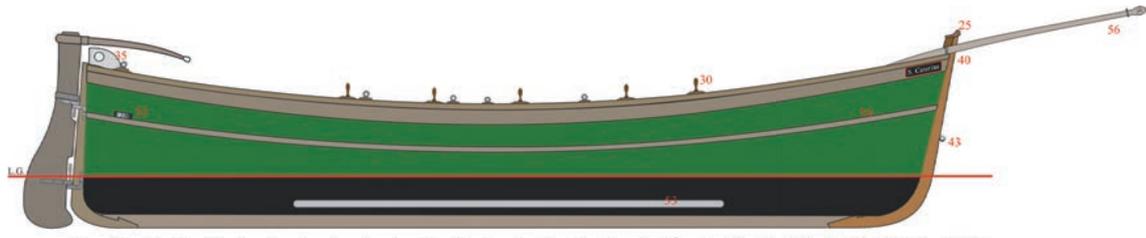
ÍNDICE DE PLANOS

- | | | | |
|---|-------------------------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------|
| 1 | Planta Alzado y perfil | 7 | Vista de planta del casco y secciones |
| 2 | Despiece de la estructura axial | 8 | Casco completamente terminado |
| 3 | Estructura completa vista de planta y perfil | 9 | Arboladura, entena, motonería, velas, ancla, remos, balde y pala. |
| 4 | Estructura completa | 10 | Vista de perfil del casco con la nomenclatura de las maniobras |
| 5 | Despiece de las cuadernas, varengas y ligazones | 11 | Cabrestante de playa. |
| 6 | Vista de planta del casco con la disposición interior | | |

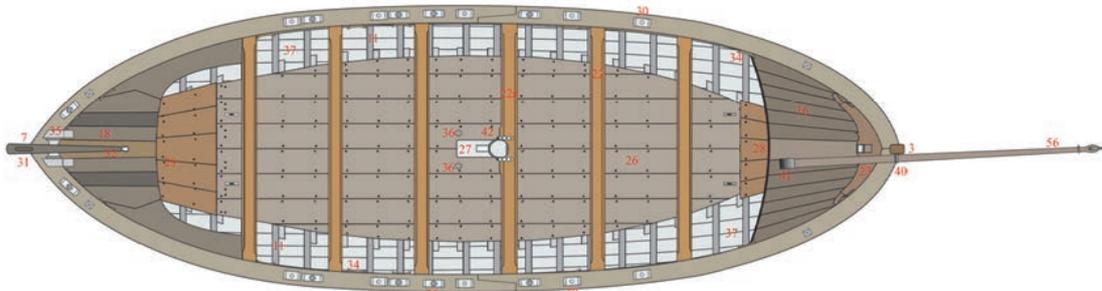


MODELO APAREJADO			EL CASCO SOLAMENTE		
Largo	Ancho	Alto	Largo	Ancho	Alto
51,45	13	40,95	40	13	5,52

Extracto del plano



Pp 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 PP Av



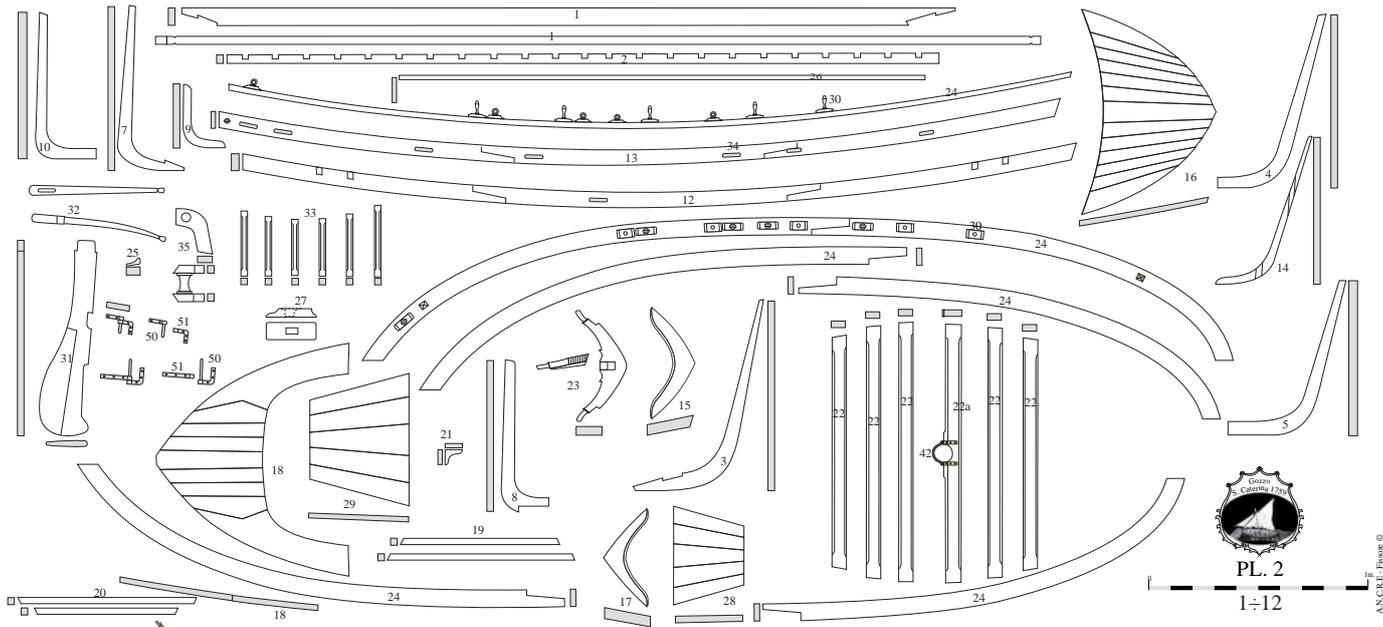
Pp 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 PP Av



PL. 8

1÷24

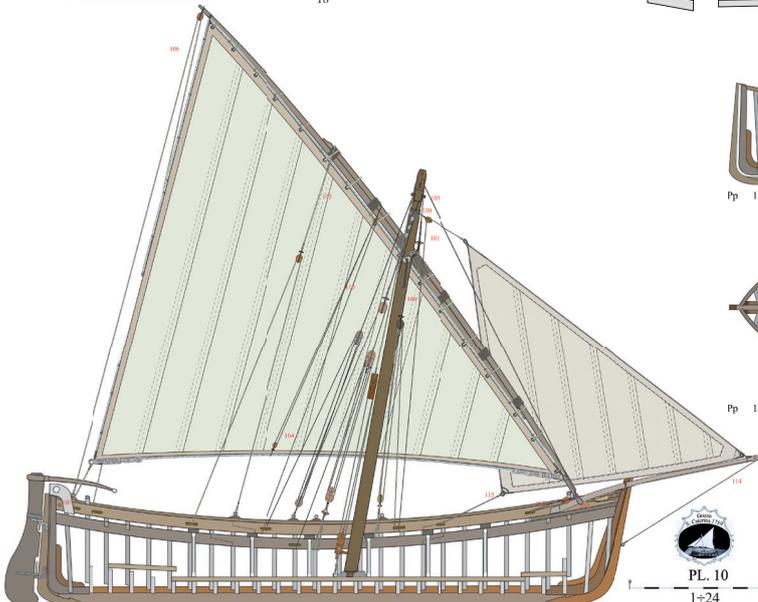
ANCRE - France ©



PL. 2

1÷12

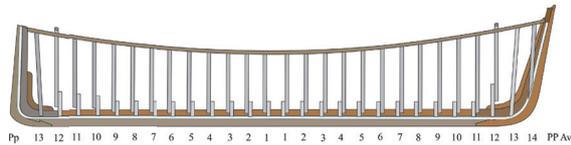
ANCRE - France ©



PL. 10

1÷24

ANCRE - France ©



Pp 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 PP Av



Pp 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 PP Av



PL. 3

1÷24

ANCRE - France ©

A.N.C.R.E. - 130, avenue de Gairaut
20, Allée des Citronniers - 06100 Nice - France
www.ancre.fr



REQUIN

JABEQUE DE 24 CAÑONES 1750

Una monografía que incluye todos los planos de las obras de madera.

Jean BOUDRIOT
Hubert BERTI

Los barcos mediterráneos suelen ser mal conocidos. Así es que hemos pensado que era necesario preceder esta monografía con un estudio de diversos barcos frecuentes en las costas de Provençe y los que fueron utilizados en Toulon por la marina real, añadiendo los barcos que constituyen la versión comercial de los jabeques. Nuestras fuentes según acostumbramos, proceden únicamente de documentos de época, descartando toda información que podríamos designar como de segunda mano. Sin embargo este no es simplemente un folleto unido a las láminas, sino un verdadero volumen cuya importancia radica en el sujeto. Faluchos, bergantines, galeotas a remos, medias galeras, tartanas, barcas de aparejo latino,

polacras, pingües y por fin, jabeques han sido sucesivamente sometidos a estudio. La monografía del jabeque *Requin*, está basada en una documentación que nos ha hecho conocer con exactitud las características de este barco. Pacientes búsquedas nos llevaron a reunir los planos de época del jabeque y los datos exhaustivos sobre su aparejo, al igual que la historia, muy completa, del barco, en tiempo de paz, al principio de su carrera y después durante las campañas de corso que llevó a cabo durante la guerra de siete años y por fin el relato completo de una de sus campañas, en escuadra, bajo las ordenes de Monsieur de Bompard, en 1762. La monografía del *Requin*, describe sus estructuras de forma detallada.

CONTENIDO DE LA MONOGRAFÍA

Texto de 153
paginas formato
24x31 que
comprende

- Estudio de los barcos mediterráneos frecuentes en nuestro litoral
- Estudio de los jabeques
- Los jabeques en la marina Real 1750 -1779
- El jabeque *Requin*, descripción. Su historia : Crucero del *Requin* en 1762.

- Comentarios detallados con explicaciones útiles en las láminas a escala 1/48.
- Comentario de 21 fotos del modelo de época del *Requin*
- Aparejos peculiares del jabeque
- Nomenclatura
- Comentarios de 13 fotografías del aparejo.

Conjunto de
23 láminas,
que incluye:

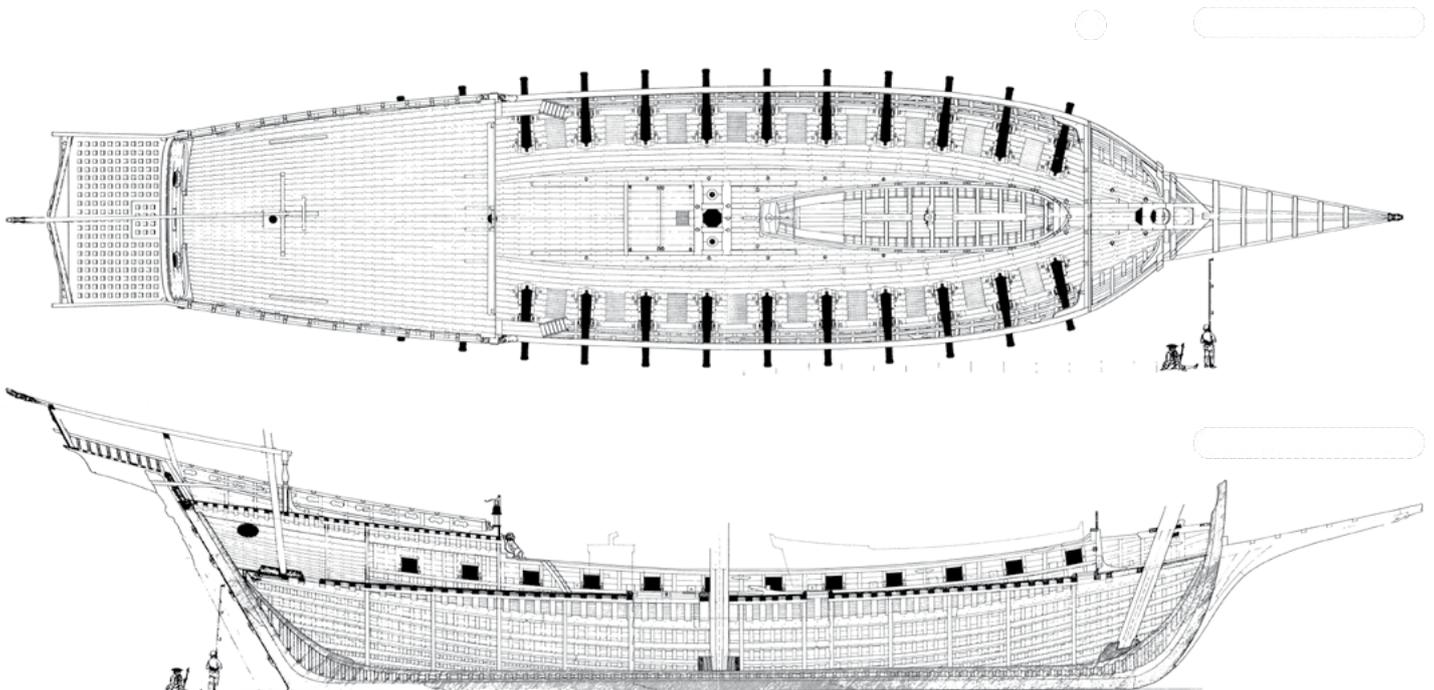
- 22 láminas a escala 1/48 que representan con detalle el maderamen de sus estructuras, del aparejo, de la toldilla, con representación de todas las cuadernas, y detalles de sus miembros, incluyendo la proa y la popa a escala 1/48.
- La lámina que define el volumen y forma del casco esta dibujado a escala 1/48 y también a 1/72.

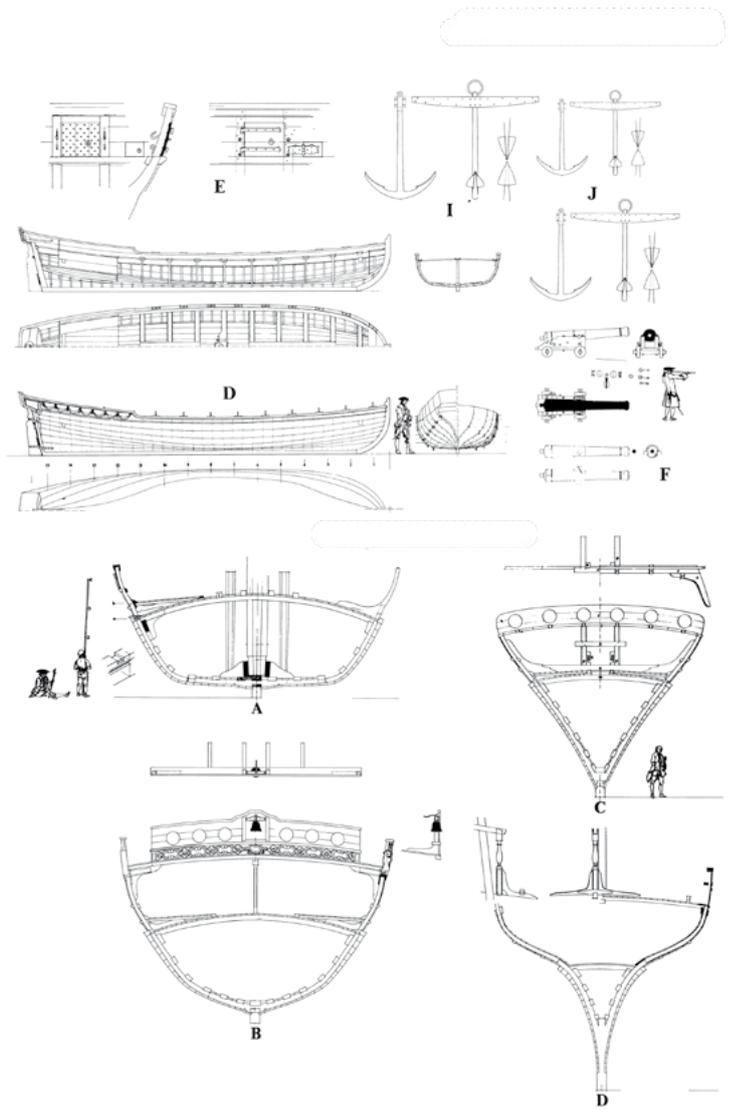
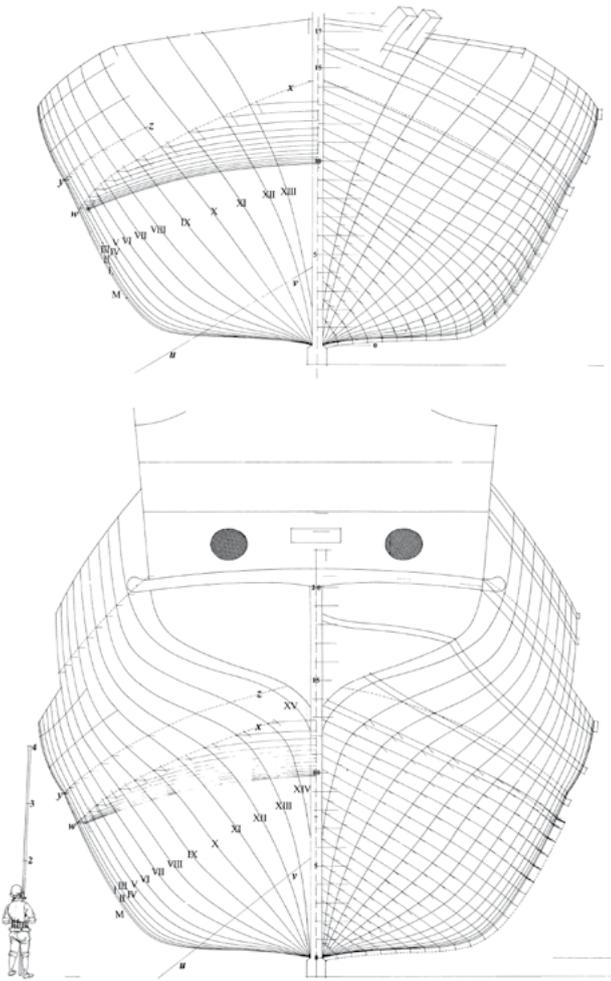


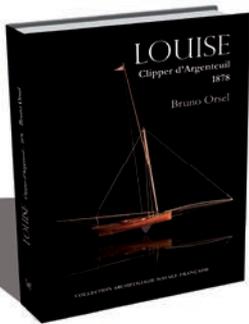
MODELO APAREJADO			CASCO		
Esloza	Manga	Puntal	Esloza	Manga	Puntal
124	26	82	110	23	24

cm.

Extracto de algunos planos







LOUISE

Clipper d'Argenteuil 1878

Monografía a 1/15
de 56 páginas a todo color.

Bruno Orsel

El desarrollo del canotaje y de la navegación recreativa en Argenteuil, pero más generalmente en los alrededores de Paris, está íntimamente ligado a la transformación de la sociedad en la segunda mitad del siglo XIX. Desde 1850 se disputan las primeras regatas de embarcaciones a remos luego a vela. No obstante la navegación recreativa en el río está compuesta por un conjunto heterogéneo de ingenios diversos. Pero gradualmente se va a formado una aristocracia, y del simple bote a remos, la ambición de los primeros va a aumentar hasta construir las embarcaciones a vela que para los más apasionados, pero igualmente los más afortunados, derivaron en verdaderas embarcaciones de regatas,

los purasangre de la navegación recreativa, en esos momentos, ya en plena evolución, los clípers del Sena nacen en este contexto, Argenteuil que ofrece una superficie de agua excepcional, está en primera línea de la regata parisina.

Pero antes de la importación de América de algunas embarcaciones que navegaban en la bahía de New-York como el "Margot", un Sloop sandbagger, mas tarde el "New-York", un catboat, va a trastornar y cuestionar los principios de construcción de las embarcaciones de fluviales. Estos veleros americanos serán estudiados por los constructores para adaptarlos a las condiciones de navegación del Sena. De ellos nacerán unas embarcaciones más audaces, unas formas más afiladas, un aparejo más esbelto, unas embarcaciones más extremas que tomaran el nombre de "clípers de Argenteuil".

Esta monografía representa un cliper de Argenteuil de regata en el apogeo de su evolución. El estudio de este barco esta realizado sobre una documentación histórica de gran valor. Para este efecto Bruno Orsel ha estudiado las fuentes documentales y técnicas de la época, que han sido largamente desarrolladas por la revista "Le Yacht de 1878 et des années suivantes", el célebre tratado de construcción naval de Dixon Kemp "A Manual of Yacht and Borad Sailing" donde el autor ofrece una descripción muy precisa del aparejo de los clípers dl Sena. En los fondos del Museo Nacional de Marina existen varios modelos de época de estos clípers. Su estudio nos permite aportar aquí una gran cantidad de información, en particular sobre su modo de construcción y valiosos detalles sobre su aparejo.

Esta monografía permite realizar un magnifico modelo, de una sutil elegancia, el maridaje perfecto de la técnica y la poesía.

Monografía a 1/15
de 56 páginas
a todo color.

- I. Líneas de agua
- II. Cuadernas de alzado
- III. Cuadernas - Trazado longitudinal
- IV. Cubierta - Baos, forro
- V. Distribuciones - Corte longitudinal

- VI. Distribuciones - Vista desde arriba
- VII. Cortes transversales
- VIII. Herrajes, motonería y varios
- IX. Arboladura, velas y banderas
- X. Velas y aparejo a escala de 1/30

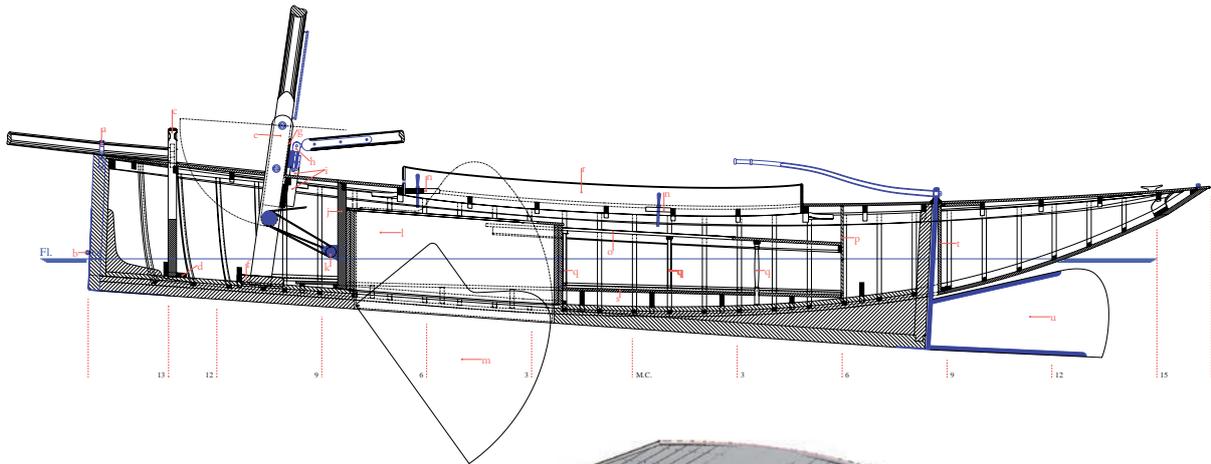
Extracto de fotos



MODELO APAREJADO			EL CASCO SOLAMENTE		
Largo	Ancho	Alto	Largo	Ancho	Alto
117	18	125	53	18	8

LOUISE - CLIPPER D'ARGENTEUIL 1878

Medidas en cm



Pl. 5 - Eménagement - coupe longitudinale. Ech. 1/15

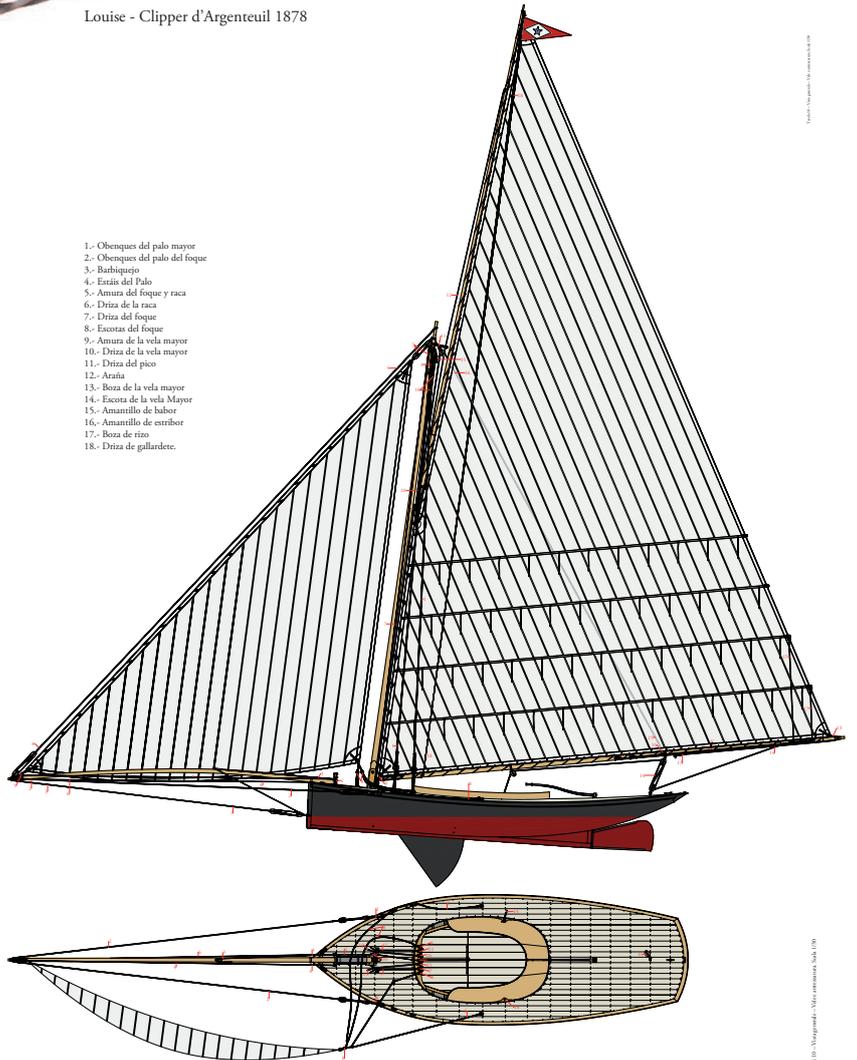
Dessin: Christophe Leclercq - Brest (Brit)



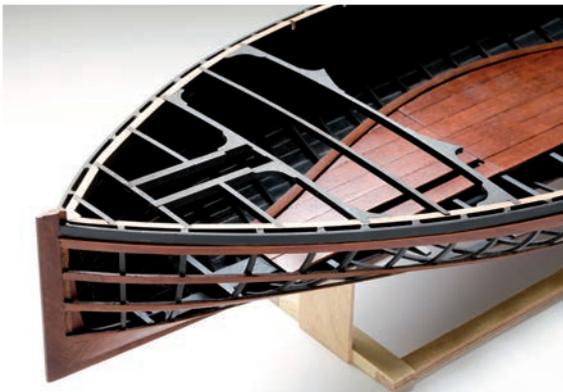
Louise - Clipper d'Argenteuil 1878

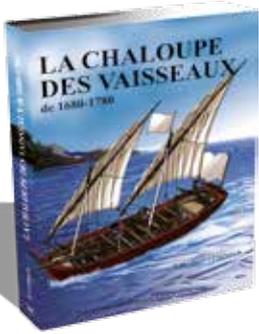
Dessin: Christophe Leclercq - Brest (Brit)

- 1.- Obenques del palo mayor
- 2.- Obenques del palo del foque
- 3.- Barbiqueo
- 4.- Estaca del Palo
- 5.- Amura del foque y raca
- 6.- Driza de la raca
- 7.- Driza del foque
- 8.- Escota del foque
- 9.- Amura de la vela mayor
- 10.- Driza de la vela mayor
- 11.- Driza del pico
- 12.- Arria
- 13.- Boza de la vela mayor
- 14.- Escota de la vela Mayor
- 15.- Amantillo de baboor
- 16.- Amantillo de estribor
- 17.- Boza de rizo
- 18.- Driza de gallardete.



Dessin: Christophe Leclercq - Brest (Brit)





LA CHALUPA DE LOS NAVÍOS

de 1680-1780

Monografía con planos a escala a 1:24

La obra incluye todos los planos de la estructura

Jean-Claude Lemineur

Las embarcaciones en las monografías, en general, se muestran como simples elementos del armamento, y no son objeto de una atención especial.

En su obra dedicada al navío de 74 cañones Jean Boudriot describe la *chalupa*, pero sin profundizar, ya que no es el objeto de dicha obra.

En un navío la *chalupa* es la «chica para todo» se utiliza para: el avituallamiento, el servicio de anclas, el aprovisionamiento de agua en las campañas, el desembarco de destacamentos, el transporte de oficiales y personalidades, remolcar los navíos en ausencia de viento y muchas otras tareas. La *chalupa* se adapta a

todas estas misiones, pero hasta ahora ningún estudio las había mostrado en estas situaciones.

En esta obra se describe la construcción y el detalle de la estructura de la *chalupa*, además de los cuatro tipos de aparejos utilizados en la Marina Real: el aparejo de vela cuadra, de abanico, al tercio y de vela latina. Se representa desplazándose a la boga, a la vela o engalanadas para el transporte de personalidades. Puede ser realizado el modelo a gusto de cada uno permitiendo la realización de varios modelos personalizados. Folleto con encuadernación en rústica de 112 páginas con 16 páginas a color. El texto se acompaña de seis ilustraciones en 3D describiendo las maniobras. lo que ofrece al modelista la posibilidad de realizar dioramas. El capítulo IV incluye un extenso reportaje fotográfico describiendo con todo lujo de detalles la realización del modelo por dos métodos diferentes: el del molde y el de enramada en la grada tradicional. Es posible realizar el modelo en tres escalas, se incluyen los planos en escalas 1:24, 1:36 y 1:48.

COMPOSICIÓN DE LA OBRA

I GENERALIDADES

Tareas y fisionomía de las *chalupas*

Tareas y Fisionomía de los botes.

Número de bancos según la eslora de las embarcaciones. Dotación de las embarcaciones en los navíos de la Marina Real.

Tipos de aparejos utilizados en las embarcaciones.

Aparejos en vela cuadra, en abanico, al tercio, en vela latina.

Tablas

Eslora de las embarcaciones según el rango del navío

Eslora de los botes según la potencia de los botes.

Número de bancos Mástiles y tipo de remo según la eslora

Dimensiones de los mástiles y vergas según el tipo de aparejo-

Posiciones de los mástiles según el tipo de aparejo.

II Comentarios a los 15 planos y planos 1:36 y 1:48

III Maniobras de la *chalupa*

IV: Ejecución del modelo

MODELO APAREJADO			CASCO SOLO		
Longitud	Eslora	Altura	Longitud	Eslora	Altura
77	14	38	41	14	10

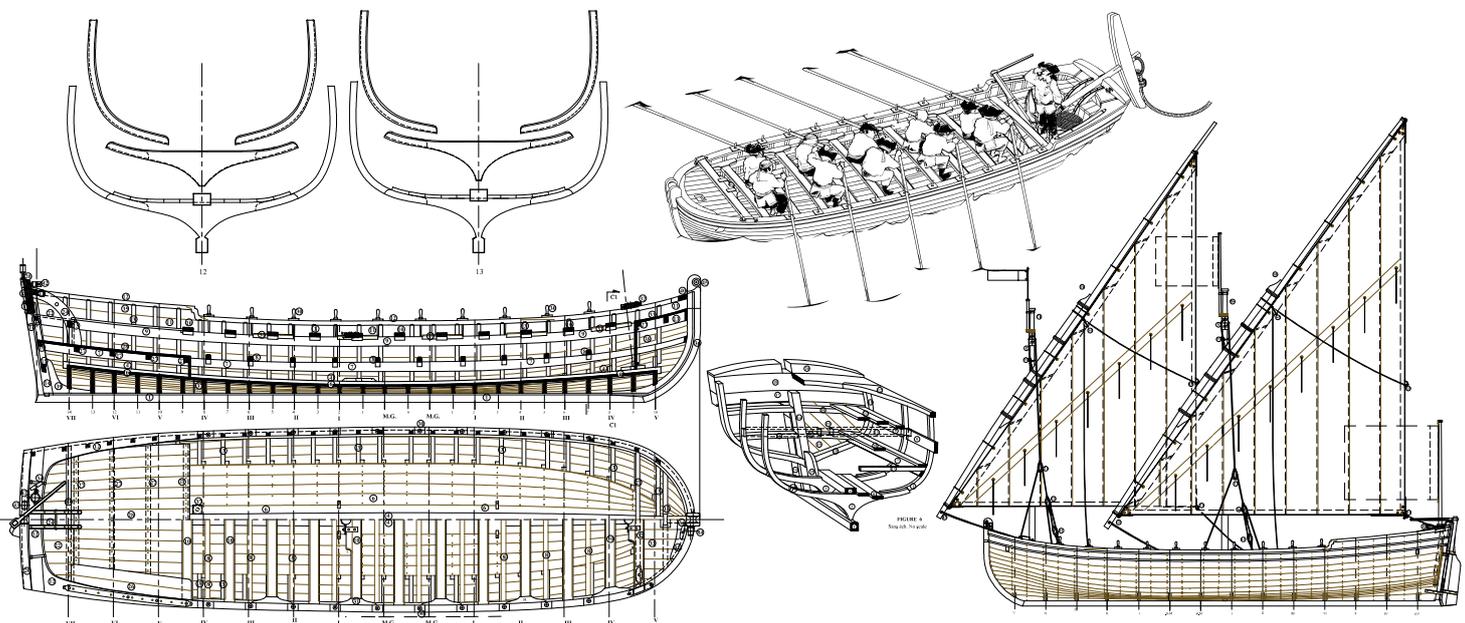
Fotos & extracto de los planos

Medido de cm (Escala 1:24 Aparejo de velas al tercio)

Modelo de Henri Defresne (Método del molde)



Modelo de Franco Frisore (Método de enramada en la grada)





DICCIONARIO DE TÉRMINOS MARINOS

FRANCÉS-ESPAÑOL

1810

Auteur: Lhuillier & Petit

El *Diccionario de términos marinos* franceses y españoles fue redactado inmediatamente después de la batalla de Trafalgar por C.L. Lhuillier, teniente de navío que vivió en España entre los años 1805 y 1809, para (como él mismo confiesa en el prefacio de su obra) seguir a un gran número de navíos de la Marina Real Española hasta El Ferrol y Cádiz con el fin de conocer mejor su armamento, su carenado y la forma de repararlos.

Se trata, por tanto, de la obra de un auténtico experto que ha recopilado in situ esta valiosa información sobre el lenguaje de los marinos españoles a finales del siglo XVIII.

Este *Diccionario* constituye sin duda, a la luz de los datos que conocemos, el único trabajo serio sobre la materia

realizado en aquella época (aparte del vocabulario sucinto de Gicquel des Touches, publicado en 1818).

Reviste, por tanto, el mayor interés para nuestros lectores lengua española que buscan el equivalente en su idioma materno de los términos franceses que figuran en las obras publicadas en nuestra colección de arqueología naval francesa.

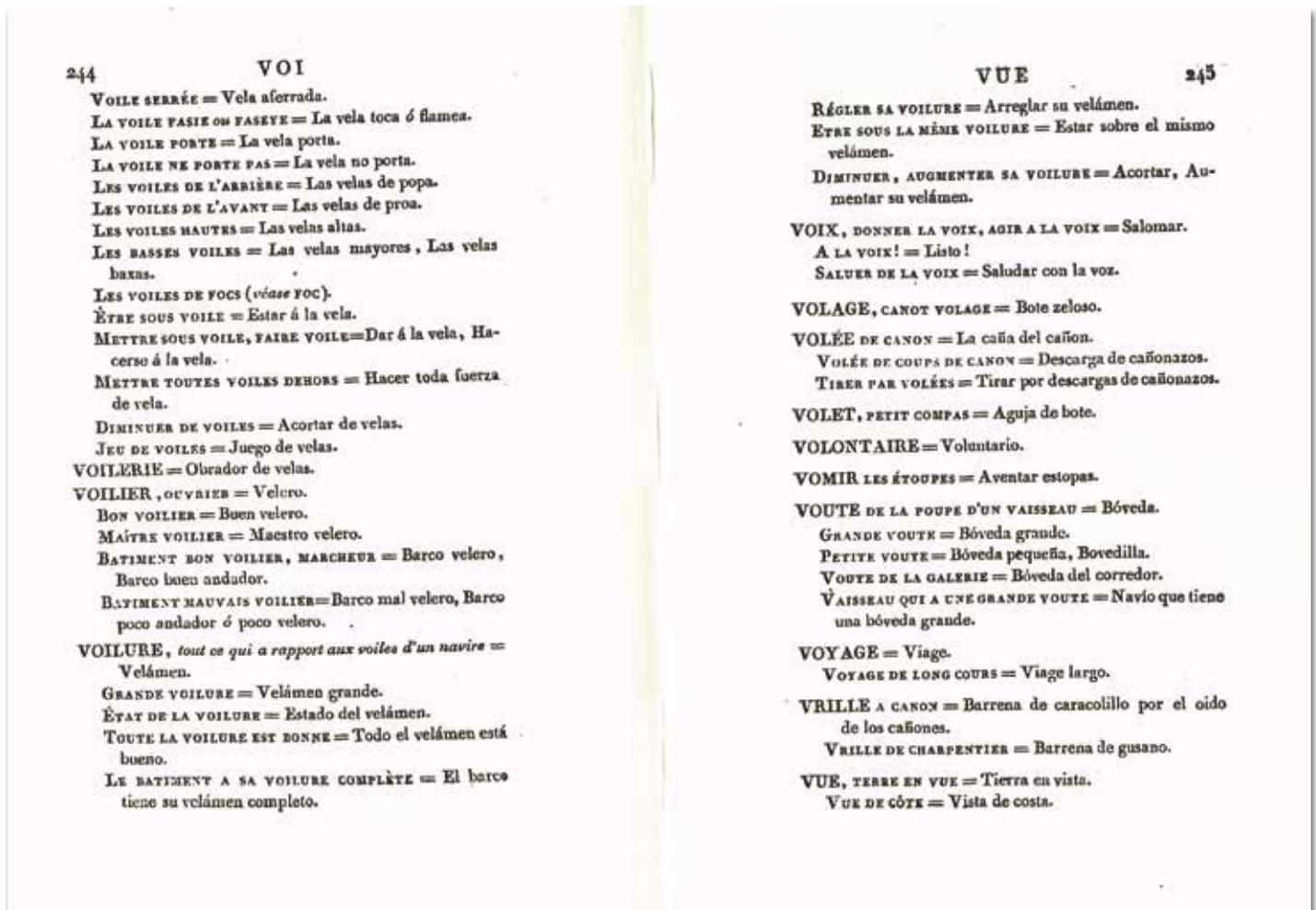
DESCRIPCIÓN DE LA OBRA

- 248 páginas en formato en 8° (145 x 205 mm).

- Impresión en papel marfil de 90 g. Encuadernación en tela,

- Título en letras doradas en lomo y cubierta.

- Reimpresión en facsímil de la única edición conocida (la de 1810, referencia bibliografía Polak 6026).





HERMIONE

Fragata de la guerra de Independencia de los Estados Unidos 1779-1793

MONOGRAFÍA ESCALA 1:48

Incluye todos los planos de la estructura.

Jean-Claude Lemineur

Patrick Villiers

El 10 de marzo de 1780 el Marqués de la Fayette embarca a bordo de la fragata *Hermione* con el objetivo de alcanzar las costas norteamericanas. Viaja para anunciar la llegada de las tropas reales para combatir al lado de los insurgentes, contra el ocupante inglés. La travesía se efectúa en un tiempo récord de 48 días. Esta hazaña es debida a las excelentes cualidades náuticas que posee la *Hermione*. De hecho es una fragata de última generación, construida antes de la revolución.

Comienza su construcción en diciembre de 1778, y se beneficia de los importantes progresos aportados por un nuevo concepto, puesto en obra a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, y que se traduce por un comportamiento en la mar sin parangón

con los navíos construidos según el antiguo concepto.

Como las otras fragatas de su generación, aúna rapidez y potencia de fuego, lo que le permite rivalizar con las de la Royal Navy. ¿Pero a quién se parece la *Hermione*? Sorprendentemente poco material subsiste específicamente sobre la misma, a excepción de la información según la cual, se indica que fue construida con los mismos planos que la *Concorde*, construida en 1777, ahora bien la *Concorde* fue objeto de un examen y toma de medidas después de su captura en 1783 por la Royal Navy y el plano se conserva en el NMM de Londres.

Podemos pensar que la *Hermione* fuese similar, sin embargo este plano ha mostrado particularidades propias a la *Concorde*, ausentes en la *Hermione* su batería tiene 14 portas a cada costado sin contar con la de caza; el reparto de portas por fuerza diferente, implica una reducción del volumen del jardín de popa. Además entre 1777 y 1783, las fragatas en servicio sufrieron numerosas modificaciones a las cuales la *Concorde* no fue ajena. ¿Cuáles son respecto al original? ¿Cuáles de estas conciernen igualmente a la *Hermione*? Aunque construida con los mismos planos que la *Concorde*, la *Hermione* presenta diferencias notables en su aspecto.

¡Su fisionomía permanece así indefinida y en consecuencia aún por descubrir !

COMPOSICIÓN DE LA MONOGRAFÍA

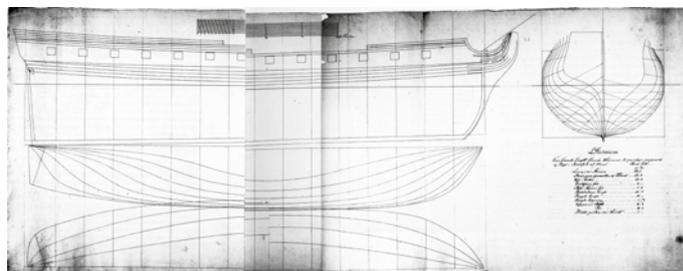
Un primer capítulo está dedicado a las cualidades náuticas que deben poseer los navíos de guerra.

Estas se mostraban particularmente mediocres en los navíos construidos a lo largo del siglo XVII y la primera mitad del siglo XVIII en razón de conceptos desfasados.

A continuación se describen los nuevos conceptos adoptados al final de este período, así como la mejora de las cualidades y el comportamiento en la mar, que traen como resultado.

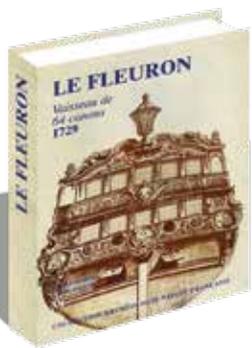
Un segundo capítulo tiene por objeto el estudio minucioso de los documentos referidos a la arquitectura y a las características de sus fragatas hermanas, estudio que

permite definir de manera plausible los diferentes aspectos poco conocidos de la *Hermione*. Treinta y cuatro planos, la mayoría comentados aportan una visión detallada.



LISTADO DE PLANOS escala 1:48

1. Alzado esquemático.
2. Planta esquemática.
3. Perfil de cuadernas y caja de formas.
4. Construcción de la popa.
5. Construcción del cuadro de popa.
6. Construcción de los espaldones I.
7. Construcción de los espaldones II.
8. Trazado de cuadernas a popa de la maestra 1 a 6.
9. Trazado de cuadernas a popa de la maestra 7 a 12.
10. Trazado de cuadernas a popa de la maestra 13 a 19.
11. Trazado de cuadernas a popa de la maestra 20 a 29.
12. Trazado de cuaderna maestra y cuadernas a proa 1 a 5.
13. Trazado de cuadernas a proa de maestra 6 a 11.
14. Trazado de cuadernas a proa de maestra 12 a 18.
15. Trazado de cuadernas a proa de maestra 19 a 24.
16. Alzado del casco sin el forro exterior.
17. Planta de la bodega.
18. Planta del sollado.
19. Estructura del puente y castillos.
20. Planta del puente de la batería y aparejos.
21. Planta del alcázar y castillo de proa con sus aparejos.
22. Sección longitudinal.
23. Secciones transversales.
24. Alzado exterior.
25. Decoración de la popa y la proa.
26. Artillería y aparejos.
27. Elementos de los castillos de proa y popa.
28. Mástiles y vergas.
29. Cofas y guarnición de mástiles.
30. Arboladura y jarcia del palo mayor.
31. Arboladura y jarcia del trinquete.
32. Arboladura y jarcia del palo de mesana.
33. Planta de maniobras (escala 1:72).
34. La *Hermione* con su velamen (escala 1:72).



IL FLEURON

NAVÍO DE 64 CAÑONES

de los constructores Joseph y Blaise Ollivier

1729

MONOGRAFÍA A 1/48

La obra contiene todos los planos de los miembros de su estructura

fácil poder reunir tantas fuentes de información consistentes.

Gerard Delacroix, que ha proyectado esta monografía, es un dibujante de profesión y modelista experto, discípulo de Jean Boudriot que le ha aportado su consejo para la realización de este trabajo que tenemos la satisfacción de publicar en nuestra colección.

Este navío presenta características de gran interés, capaz de atraer la atención de modelistas experimentados.

Carena superior, estructura del conjunto elegante, perfectamente definida y descrita, forro interior oblicuo, curvas de hierro, artillería de bronce y de hierro, aparejo a la francesa, con cofas redondas que hacen de la ejecución del modelo un verdadero desafío, pero también es posible realizar un modelo con aparejo sin enramada utilizando los planos de formas a escala 1:72

Le Fleuron participó en pocas operaciones de guerra, aunque su historia es interesante por sus tres cruceros al Báltico (poco frecuentes para las escuadras francesas), uno de esos viajes nos ha proporcionado la ocasión de describir la distribución interior de un navío de línea, ya que se celebró un baile a bordo.

Esta monografía es la primera que hemos dedicado a un navío de línea y para ello hemos elegido uno particularmente interesante: se trata de le *Fleuron*, que fue el primer navío de la Marina Francesa concebido de forma moderna por Blaise Ollivier, por otra parte es un producto puro de la escuela francesa de arquitectura naval

La monografía está basada en una documentación excepcional que reúne: las cotas y características del navío de Blaise Ollivier, los dibujos originales de su creador, los dibujos originales de la decoración y esculturas que hizo Caffieri y todos los datos acerca de su arboladura y aparejo procedentes de un manuscrito de la época.

En razón de los atentados sufridos por nuestros archivos no ha sido

CONTENIDO DE LA MONOGRAFÍA

- 135 paginas en rústica formato 24x31 que contienen
- Manuscrito de Blaise Olivier
 - Decoración de J.J. Caffieri
 - Anotaciones sobre el dibujo asistido por ordenador
 - Vida del Fleuron de 1729 a 1745
 - Extractos de los archivos acerca de los cruceros al Báltico y sobre un baile a bordo.
 - Manuscrito de aparejado. 1732
 - Biografía de B. Ollivier, con bibliografía

MONOGRAFIA

- Estudio y comentario de las láminas
- Dimensiones y escantillones de los miembros
- Descripción del aparejo
- Retranscripción total del manuscrito de Ollivier



LISTA DE LÁMINAS A ESCALA 1/48, SALVO LAS 25 A LA 29

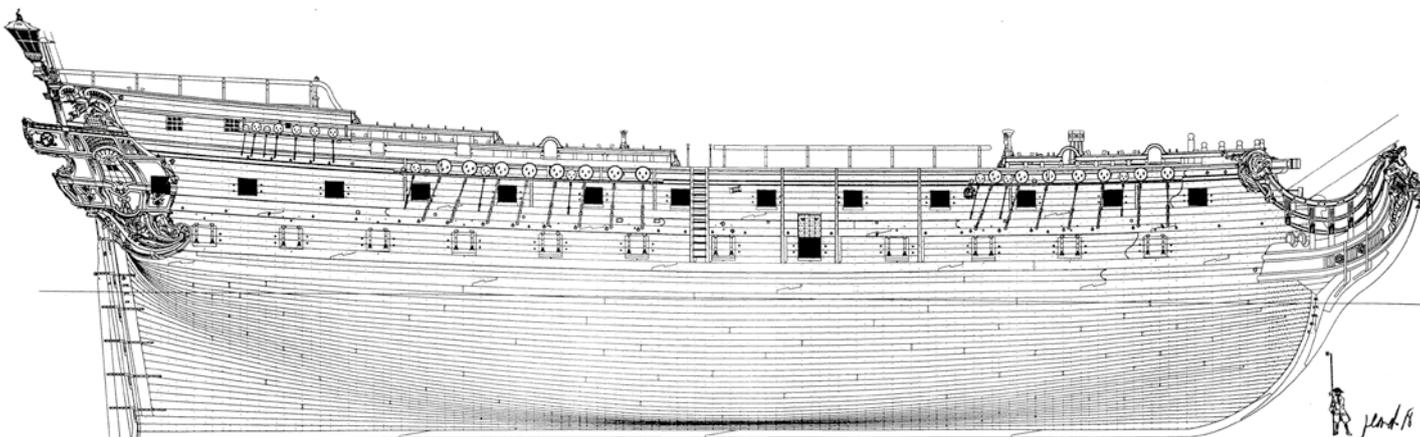
- | | | | |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Con todos los dibujos de los miembros | 9 Forro de proa | 20-21-22 Estructuras sobre cubierta principal | 27 Gran vista del barco con su velamen |
| 1 Elevación y definición del casco | 10 Forro de popa | 23 Mástiles y vergas | 28 Laboreo de la maniobra. Motonería. (En el texto) |
| 2 Secciones verticales | 11 Estructura del espolón | 24 Guarnido de la arboladura | |
| 3 Elevación del forro hasta la 1ª cinta | 12 Vagarras de la cala | 25-26 Velamen (a escala 1/96) | |
| 4-5-6 Dibujos de 65 cuadernas. | 13 Cortes transversales | | |
| 7 Miembros axiales y gran corte longitudinal del esqueleto | 14 Gran corte longitudinal y distribución de la cala | | |
| 8 Bulárcamas y vueltas de bao de las cubiertas | 15 Primera cubierta | | |
| | 16 Segunda cubierta | | |
| | 17 Castillo y toldilla | | |
| | 18 Gran elevación y estructuras sobre cubierta | | |
| | 19 Vistas de proa y popa | | |

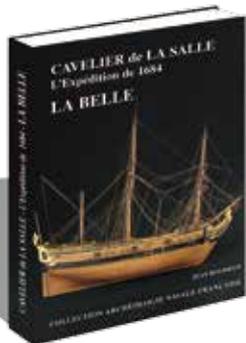


MODELO APAREJADO			CASCO		
Esloira	Manga	Puntal	Esloira	Manga	Puntal
148	58	115	116	27	34

Medidas en cm.

Extracto de algunos planos





CAVELIER de LA SALLE LA EXPEDICIÓN DE 1684

LA BELLE MONOGRAFÍA 1/36

Ya reproducidas en el volumen, a escala 1/48, están reunidas, para favorecer la construcción del modelo a la escala 1/36.

Jean BOUDRIOT

Vaisseaux trois ponts de M. de Tourville). *La Belle* es de menores dimensiones pero no por ello menos rica en enseñanzas.

Luego de una introducción, se inicia la consideración de la parte histórica que concierne a la vida de Cavellier de la Salle, a la expedición de 1684 y su fin trágico. (paginas 8 a 21), con texto redactado por John de Bry. Se pasa después al descubrimiento del pecio de *La Belle*, a los considerables medios puestos en los trabajos de su exploración y los primeros resultados obtenidos (paginas 22 a 34), con texto de James E. Bruseth y Layne Hedrick. Desde esta primera parte, presentada por historiadores y arqueólogos se pasa a una segunda: La reconstitución de *La Belle* se inicia por la revisión de las fuentes, como base del trabajo (Paginas 35 a 46). La monografía propiamente dicha comprende veinte láminas (ver la relación) seguidas de las normas de aparejo, ilustradas con esquemas, que se complementa con dibujos y notas. A continuación del estudio de Jean-Claude Lamineur se trata de la definición volumétrica del casco. Cerca de 90 páginas han sido necesarias para constituir un “verdadero archivo de construcción” (paginas 47 a 134).

La monografía acaba con una importante colección de fotografías de tres modelos de *La Belle* obra del genio de Bernard Frölich - Henry Defresnes - Etienne Piette (Pag.135 a 155)

Según B. Frölich, la realización de este modelo, esta al alcance de Modelistas que se inician en el arte y en aquellos que en el están motivados. El origen de esta nueva monografía fue el excepcional descubrimiento, en 1995, de los restos de este pequeño barco que había participado en la expedición de Cavellier de la Salle, que tuvo lugar en 1684. Las informaciones obtenidas en el pecio, que coincidían con las procedentes de fuentes archivísticas permitieron una reconstrucción plausible de este barco, llamado *La Belle*, con justicia, como puede comprobarse en la imagen que se incluye, mas abajo. Esta monografía tiene un valor arqueológico, histórico y artístico y responde por igual a nuestro deseo de continuar el estudio de la arquitectura naval francesa del siglo XVIII (véase *Le*

CONTENIDO DE LA OBRA

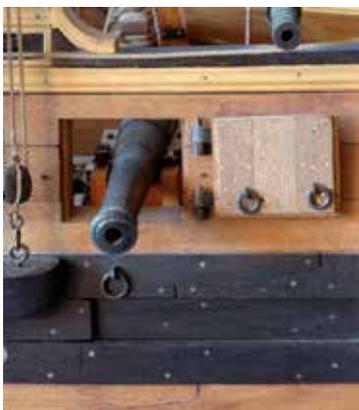
Formato 24x31 cms. Encuadernado en tela gris-azulado, cuadernos cosidos con hilo y encolados de arriba abajo. Con sobrecubierta plastificada y cuatricromía. El volumen tiene un total de 130 páginas, de las cuales 22 contienen cuatricromías, en papel de 150 gramos.

Ya reproducidas en el volumen, a escala 1/48, están reunidas, para favorecer la construcción del modelo a la escala 1/36, Y están contenidas en un estuche ligero



DETALLE DE LAS LÁMINAS

1. Vista en elevación
2. Secciones horizontales
3. Secciones verticales
4. Cuadernas anteriores
5. Cuadernas posteriores
6. Elem. de ligazón longitudinales
7. Maderamen curvado
8. Maderamen de la proa
9. Maderamen de la popa
10. Cortes transversales
11. Corte longitudinal
12. Plano de la primera cubierta



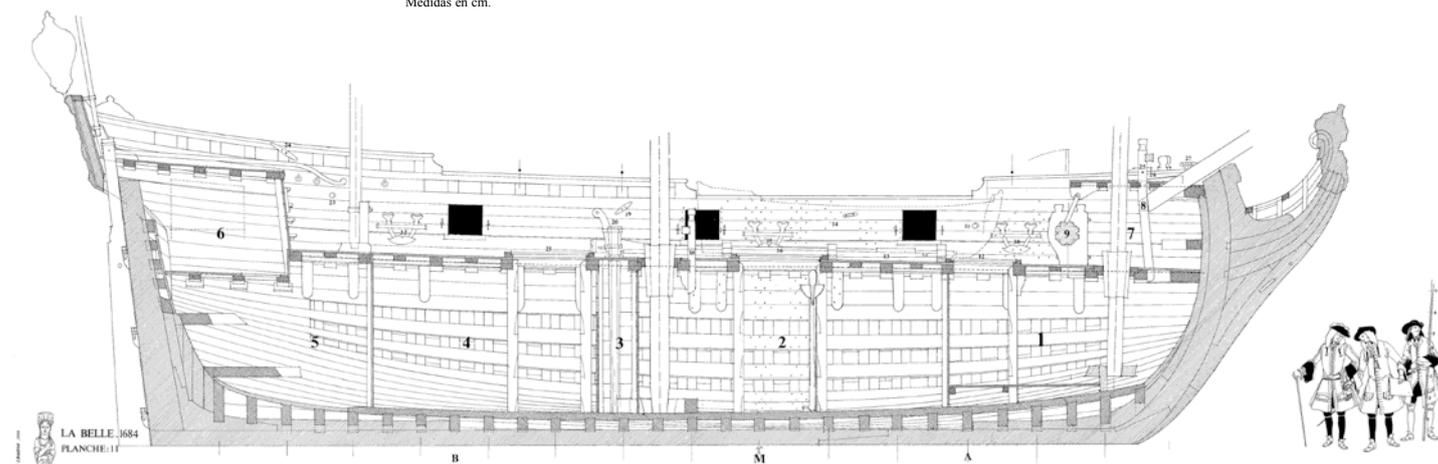
13. Plano de la segunda cubierta
14. Plano de la tercera cubierta
15. Elevaciones del castillo y toldilla
16. Vistas por proa y popa
17. Castillo y toldilla, decoración, etc.
18. Arboladura y aparejo
19. Velamen (a escala 1/48)
20. *La Belle* aparejada con velas

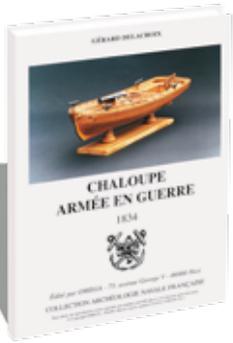


MODELO APAREJADO			CASCO		
Eslora	Manga	Puntal	Eslora	Manga	Puntal
90	45	77	82	22	27

Medidas en cm.

Extracto de algunos planos





CHALUPA ARMADA EN GUERRA

1834

MONOGRAFÍA ACOMPAÑADA DE 6 LÁMINAS A ESCALA 1/36

Instrucciones de construcción para modelistas

Gérard DELACROIX

A parte de las tareas de servicio que tienen asignadas en los navíos, las *chalupas* pueden ser destinadas a tareas más propias de combate, como la protección de las entradas de los puertos y las radas, incluso a veces pueden servir de apoyo y protección en los desembarcos en las costas enemigas. En estos casos se denomina *chalupa artillada o armada*, «armée en guerre» en el original francés. Con este fin la *chalupa* es objeto de una serie de modificaciones provisionales consistentes en la instalación de un cañón de caza junto a la proa. Este cañón se apoya sobre unas correderas ancladas en los bancos. No nos referimos aquí a una *chalupa cañonera*, que es un tipo de embarcación bien definida, de mayor tamaño y a menudo

provista de un puente, sino a una *chalupa* tradicional de la dotación de un navío, sobre la cual se arma un cañón de grueso calibre. La *chalupa* descrita mide 13 metros de eslora, 3.39 de manga (interior del forro) y 1.40 de puntal. El origen de los planos proviene de un plano de la obra *Altas du Génie Maritime* del año 1834. Este plano ha permitido recrear un conjunto de 6 planos destinados a la realización de un modelo a escala 1:36. Uno de los planos sirve para la realización de un molde sobre el cual colocar las cuadernas y los demás elementos de la arquitectura de la *chalupa*.

LA MONOGRAFÍA COMPLETA Y EL SISTEMA DE CONSTRUCCIÓN

Conjunto de 6 placas, escala 1/36

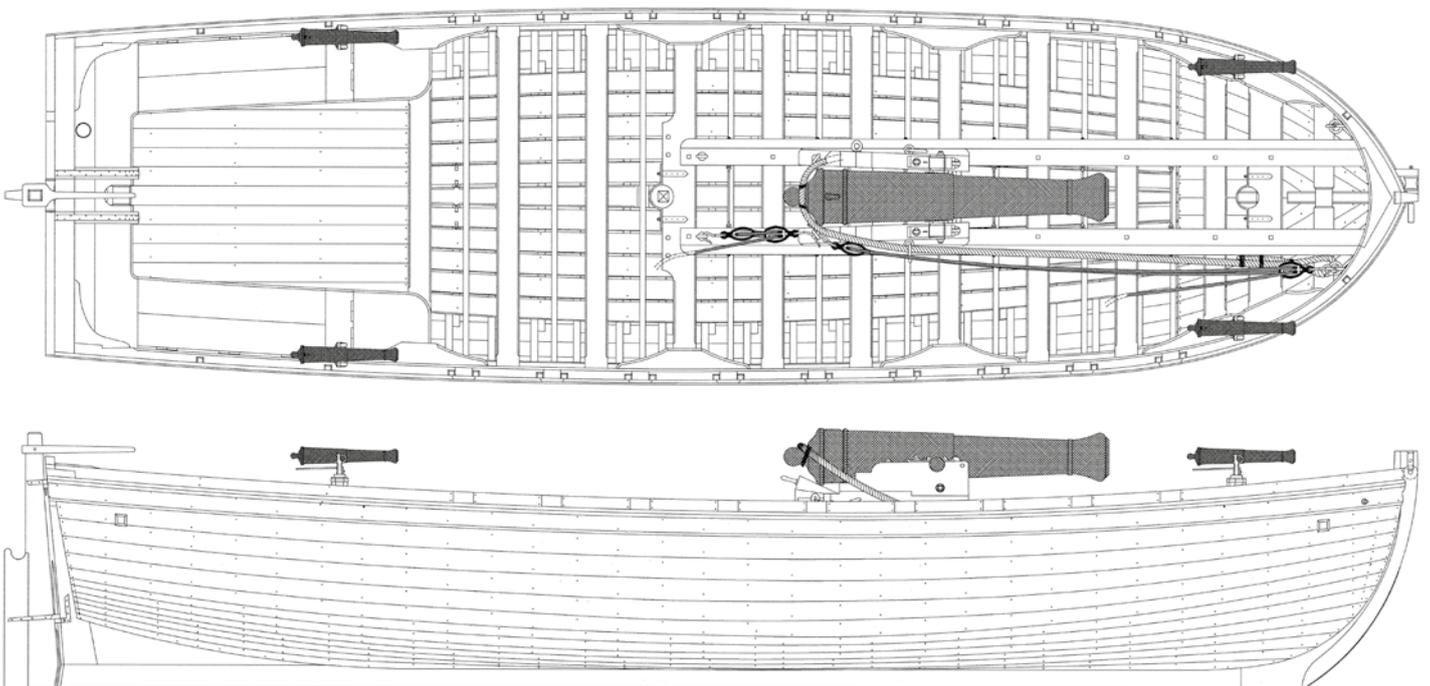
-Cubiertas con solapa formato 14x31 que contiene un folleto de 40 páginas con 52 fotografías en c uatricromía comentadas, que describen todas las etapas de construcción de la estructura y del cañón
- Seis planos formato 30x42 que detallan todos los elementos de la chalupa

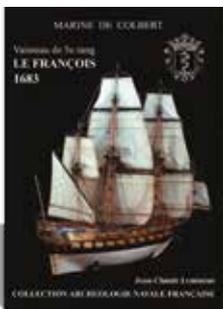


CASCO		
Eslora	Manga	Puntal
37	10	7

Medidas en cm.

Extracto de algunos planos





NAVÍO DE 5ª CLASE LE FRANÇOIS TOULON 1683

Di Jean Claude Lemineur

Según un manuscrito de F. Coulomb
Incluyen todos los dibujos del armazón

En 1680 Colbert da orden a los intendentes de Brest, Rochefort y Toulon de establecer una escuela destinada a enseñar a los guardias de la marina (alumnos oficiales) la teoría de las construcciones. En Toulon, François Coulomb es designado para iniciar a los futuros oficiales y las lecciones que se imparten desde 1680 le incitarán a redactar un manuscrito datado de 1683. Respondiendo a un deseo de proseguir el estudio de la arquitectura naval francesa del siglo XVII (véas el Vaisseau pont de M. de Tourville y la monografía de *La Belle*) Jean Boudriot tuvo la idea de traducir el manuscrito 1683 mediante el dibujo.

Así pues, propuso a Jean-Claude Lemineur, que ya era autor de *Les vaisseaux du Roi-Soleil* emprender este importante trabajo. Muchos

esfuerzos fueron necesarios para llevarlo a cabo. En la monografía a escala de 1/48ª que les presentamos, Jean-Claude Lemineur después de un análisis minucioso del manuscrito y las fuentes anexas nos explica la aplicación del trazado, y luego comenta las 38 láminas necesarias para la definición del edificio y la descripción del aparejo. La obra se acaba con indicaciones útiles sobre el decorado y la pintura del edificio. El análisis de las fotografías de tres modelos de François en construcción completa esta información. Los modelistas dispondrán así de una documentación completa y especialmente detallada sobre *Le François* pequeño navío de 5ª clase de la marina de Colbert.

COMPOSICIÓN DE LA MONOGRAFÍA

Presentación habitual: una valiosa encuadernación con solapa, formato 24 x 31 cm en plena tela gris azul, con un forro de film. Un folleto al dorso cuadrado pegado de 188 páginas, en papel de 150 gr., numerosas ilustraciones, entre las cuales ocho páginas de fotografías en color de varios modelos durante la ejecución.

Folleto de 188
páginas
formato 24 x
31 que incluye

- Introducción de Jean Boudriot
- Características volumétricas de la obra viva,
- Presentación del manuscrito de François Coulomb (1683)
- Decorados del *François*
- Ejecución del trazado
- Pinturas utilizadas
- Monografía del navío de 5ª clase *Le François*
- Comentarios de fotografías color de modelos durante la ejecución.
- Establecimiento detallado del aparejo

Lista de las láminas a 1/48ª que incluyen todos los dibujos del armazón

Planos esquemáticos de las formas

1. Elevación esquemática y vertical de las formas
2. Vista en plano esquemático

Armazón

3. Elevación de la madera
4. Construcción del armazón de madera que une las aletas al codaste
5. Construcción del par (puntos del saledizo de las serviolas)
6. Corte longitudinal
7. Cortes transversales
8. Perfiles de los pares delanteros del 1 a 16
9. Perfiles de los pares delanteros del 17 a 35
10. Perfiles de los pares traseros de las vigas maestras 15
11. Perfiles de los pares traseros de 16 a 29
12. Perfiles de los pares traseros de 30 a 40
13. Corte horizontal debajo de las falsas vigas
14. Corte horizontal debajo de las vigas del 1º puente

15. Estructura del 1º puente
16. Estructura del 2º puente
17. Estructura del alcázar trasero y del castillo de proa

Instalaciones interiores y guarniciones

18. Construcción del enjaretado de proa y acondicionamiento del punto saledizo de la serviola
19. Construcción del cuadro posterior y de las botellas
20. Elevación cercada
21. Elevación aparejada
22. Corte longitudinal de las instalaciones
23. Cortes transversales de las instalaciones
24. Plano del 1º puente
25. Plano del 2º puente
26. Planos del alcázar trasero y del castillo de proa

Decorados y aparejos

27. Decorados de la proa y la popa
28. Aparejos y chalupa
29. Aparejos y artillería
30. Arboladura del gran mástil

31. Arboladura del mástil de mesana
32. Arboladura de los mástiles del artimón y del bauprés

Velamen

33. Velamen del gran mástil
34. Velamen de la mesana
35. Velamen del artimón
36. Velamen complementario

Aparejo

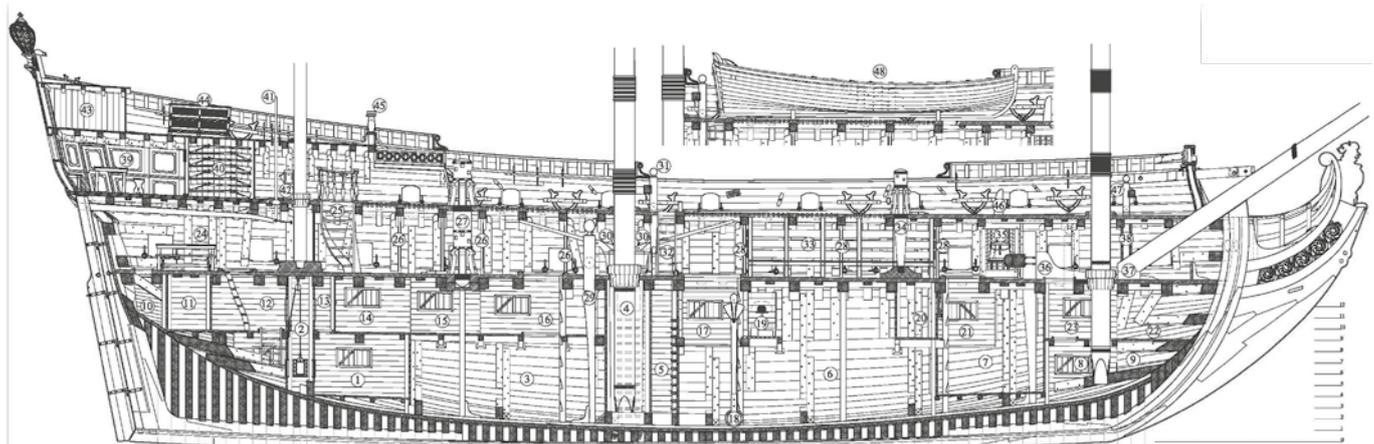
37. Retorno de las maniobras
38. Gran elevación debajo de las velas (a 1/72ª)

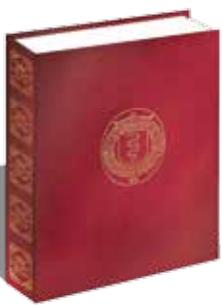


MODELO APAREJADO			CASCO		
Eslera	Manga	Puntal	Eslera	Manga	Puntal
102	28	90	82	23	28

Medidas en cm.

Extracto de algunos planos





ÁLBUM DE COLBERT

Anonyme - 1670

El precioso Album de Colbert, conservado en el Service Historique de la Marine, es el más prestigioso entre los testimonios ilustrados acerca de la creación por LOUIS XIV, durante los años 1660 de una marina militar, que ambicionaba ser la primera del mundo.

ilustraciones y sería necesario el poder y la fortuna de Colbert, para hacer realizar una obra de tal importancia iconográfica. Esta edición, en un formato ligeramente reducido es bilingüe, en francés e inglés para que sea accesible a un mayor número de personas interesadas. La traducción de los textos del Álbum es de David Roberts, es decir que constituye un verdadero glosario ilustrado francés-inglés e inglés francés, de los términos marítimos de la época. Las traducciones del léxico francés, han sido traducidas al español en un cuaderno anexo disponible a voluntad de los interesados - por Javier Pastor Quijada.

No era posible sin desnaturalizar la obra, eliminar las señales que el tiempo ha dejado en el original, por lo que a veces figuran en las reproducciones que contiene.

El original de este documento es inaccesible al público y por ello se imponía esta edición, para poner en manos de los numerosos amantes de la historia naval una obra básica que no era conocida más que por la edición de alguna de sus planchas, de forma aislada.

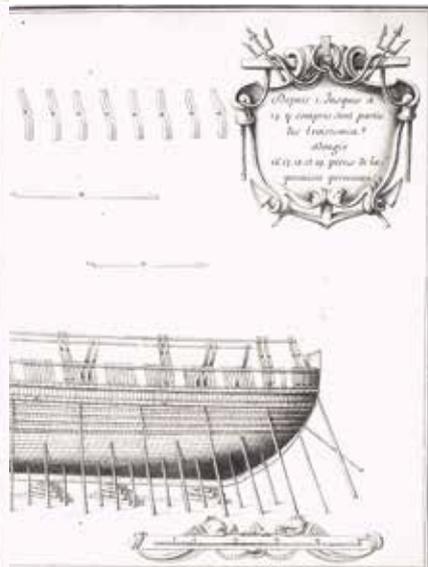
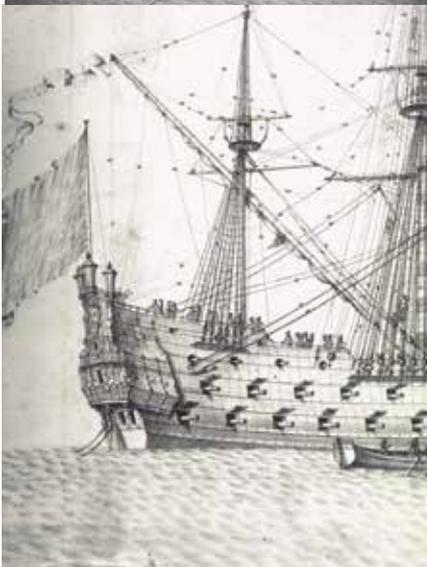
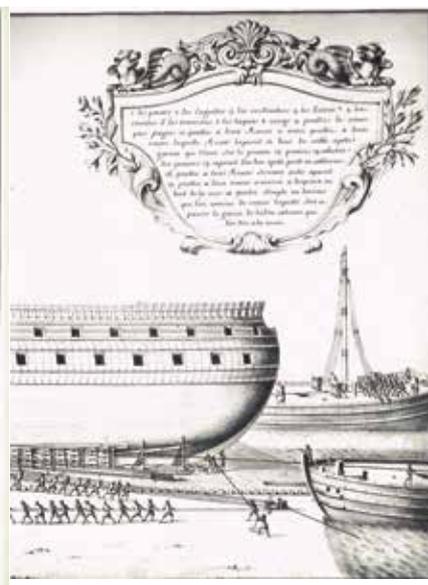
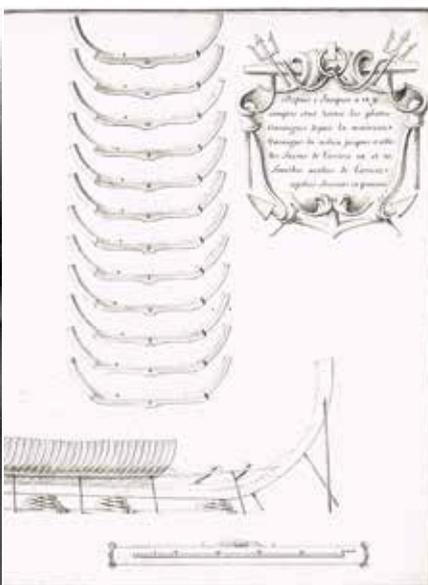
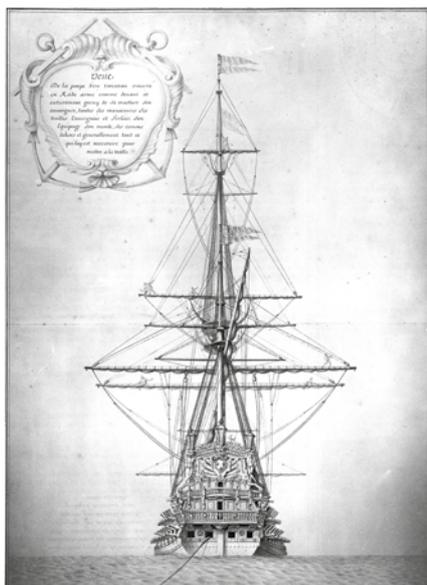
PRESENTACION DE LA OBRA

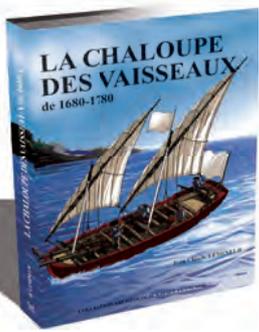
Gran paquete de formato de 4 ° (23x31 cm), 120 g de papel offset de grano de marfil, que incluye:

- Texto de presentación y leyenda de las 50 - 1 láminas 46 x 58 cm
- 48 láminas 46 x 31 cm - 1 láminas 51 x 54 cm

Con carcasa de color ciruela y planchas doradas con los brazos de Jean-Baptiste Colbert Marquis de Seignelay.

Impresión de imitación reducida del 60% del álbum original guardado en el Servicio de Historia Naval.





LA CHALUPA DE LOS NAVÍOS

de 1680-1780

Monografía con planos a escala a 1:24

La obra incluye todos los planos de la estructura

Jean-Claude Lemineur

Las embarcaciones en las monografías, en general, se muestran como simples elementos del armamento, y no son objeto de una atención especial.

En su obra dedicada al navío de 74 cañones Jean Boudriot describe la *chalupa*, pero sin profundizar, ya que no es el objeto de dicha obra.

En un navío la *chalupa* es la «chica para todo» se utiliza para: el avituallamiento, el servicio de anclas, el aprovisionamiento de agua en las campañas, el desembarco de destacamentos, el transporte de oficiales y personalidades, remolcar los navíos en ausencia de viento y muchas otras tareas. La *chalupa* se adapta a

todas estas misiones, pero hasta ahora ningún estudio las había mostrado en estas situaciones.

En esta obra se describe la construcción y el detalle de la estructura de la *chalupa*, además de los cuatro tipos de aparejos utilizados en la Marina Real: el aparejo de vela cuadra, de abanico, al tercio y de vela latina. Se representa desplazándose a la boga, a la vela o engalanadas para el transporte de personalidades. Puede ser realizado el modelo a gusto de cada uno permitiendo la realización de varios modelos personalizados. Folleto con encuadernación en rústica de 112 páginas con 16 páginas a color. El texto se acompaña de seis ilustraciones en 3D describiendo las maniobras. lo que ofrece al modelista la posibilidad de realizar dioramas. El capítulo IV incluye un extenso reportaje fotográfico describiendo con todo lujo de detalles la realización del modelo por dos métodos diferentes: el del molde y el de enramada en la grada tradicional. Es posible realizar el modelo en tres escalas, se incluyen los planos en escalas 1:24, 1:36 y 1:48.

COMPOSICIÓN DE LA OBRA

I GENERALIDADES

Tareas y fisionomía de las *chalupas*

Tareas y Fisionomía de los botes.

Número de bancos según la eslora de las embarcaciones. Dotación de las embarcaciones en los navíos de la Marina Real.

Tipos de aparejos utilizados en las embarcaciones.

Aparejos en vela cuadra, en abanico, al tercio, en vela latina.

Tablas

Eslora de las embarcaciones según el rango del navío

Eslora de los botes según la potencia de los botes.

Número de bancos Mástiles y tipo de remo según la eslora

Dimensiones de los mástiles y vergas según el tipo de aparejo-

Posiciones de los mástiles según el tipo de aparejo.

II Comentarios a los 15 planos y planos 1:36 y 1:48

III Maniobras de la *chalupa*

IV: Ejecución del modelo

MODELO APAREJADO			CASCO SOLO		
Longitud	Eslora	Altura	Longitud	Eslora	Altura
77	14	38	41	14	10

Fotos

Medido de cm (Escala 1:24 Aparejo de velas al tercio)

Modelo de Henri Defresne (Método del molde)



Modelo de Franco Frisore (Método de enramada en la grada)

