



De las velas

Medidas:

Las medidas de las velas son las que se detallan en el cuadro siguiente, tomadas del *Atlas commun pour chaloupes*¹ correspondientes a la versión de 13 metros. En la última columna se expresan las correspondientes a la escala del modelo.

Velas		escala en cm	
		1:1	1:44
Mayor	gratil	725	16,48
	pujamen	595	13,52
	caída proel	520	11,82
	caída popel	970	22,05
	diagonal	680	15,45
Trinquete	gratil	690	15,68
	pujamen	545	12,39
	caída proel	440	10,00
	caída popel	920	20,91
	diagonal	645	14,66
Batículo	gratil	445	10,11
	pujamen	405	9,20
	caída proel	310	7,05
	caída popel	615	13,98
	diagonal	490	11,14
Foque	gratil	720	16,36
	pujamen	465	10,57
	baluma	480	10,91

Confección:

Comencé por la costura simulando los **paños**. El ancho de cada paño es de 1,4 cm, de lo que resulta a escala real un paño de 62 cm, medida acorde a los estándares establecidos.

El hilo utilizado uno común de coser, de un tono levemente superior al de la tela. De acuerdo a *Vallarino*², los paños se cosen con un hilo untado en aquitrán (recordar que era alquitrán vegetal) y sebo.

Los paños deben ser cosidos paralelos a la caída popel de la vela.

Ya sea mi incapacidad para la costura, sumada a la escala, no me fue posible la doble costura en cada unión, pese a retirados intentos y sendos fracasos; y debí conformarme con una costura simple.

A continuación se hice la costura de la **vaina** y cosidos los **refuerzos** en los puños y esquinas.

A las velas del mayor y trinquete agregué dos **fajas para de rizos**. A falta de fuente directa, la opción por dos fajas de rizos, la tomé de las lanchas españolas de

porte similar, de acuerdo a *Vallarino*.³ La reconstrucción de la chalupa de la *Hermione* muestra sólo una faja. No opté por esta alternativa considerando que se trata de una embarcación de envergadura menor. Pero queda abierto en última instancia a una cuestión de gusto; dado que ambas opciones resultan razonables.

Luego cosí el cabo de **relinga** a todas las velas. Teniendo en consideración el esfuerzo que supuestamente deberían soportar en la realidad, los hice con un hilo DMC nº 10, que me brinda unos 0.8 mm de grosor; el que teñí, para simular su alquitranado. De acuerdo también a *Vallarino* la relinga debía estar bien alquitranada⁴.

A la altura de las fajas de rizo, hice sendos **garruchos**.

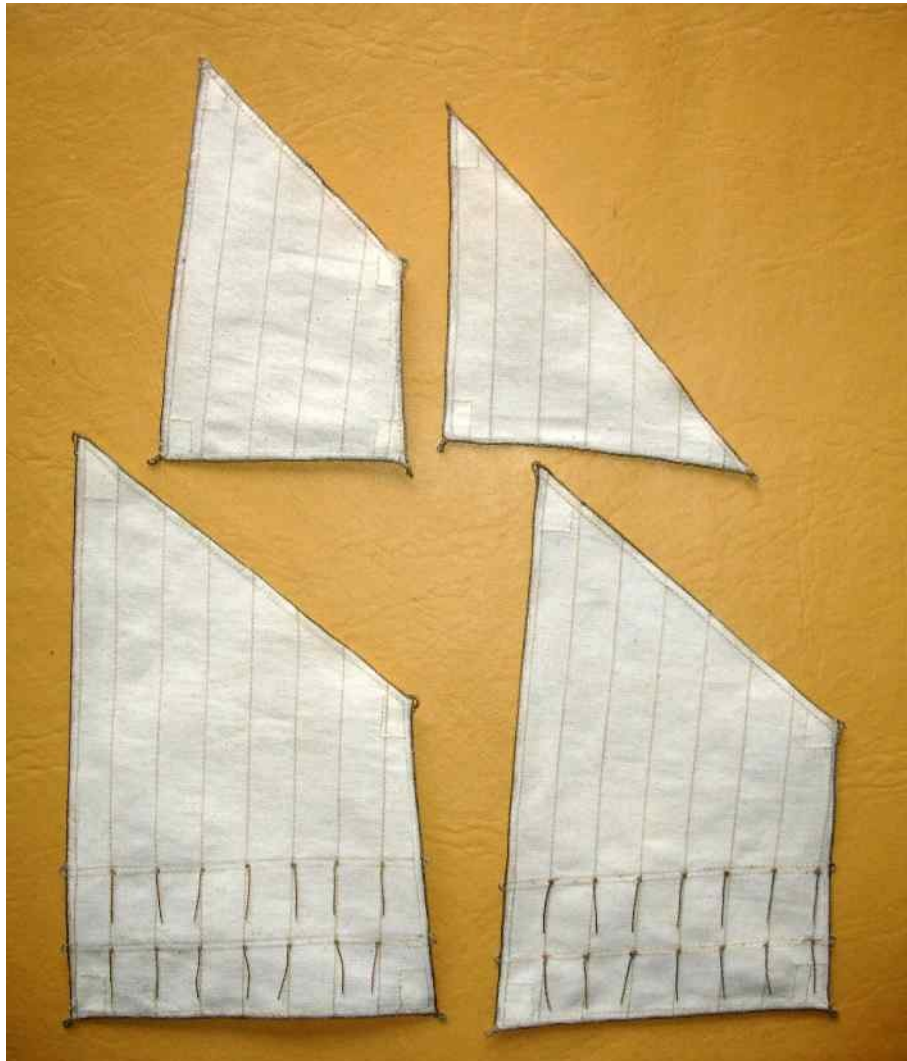
Por último coloqué los cabos simulando los **rizos**.

¹ Atlas commun pour chaloupes; planilla 18 Mât et voile – archivo CHALOUPE1902C018

² El Ancla de Leva, página, 247.

³ El Ancla de Leva, página 357.

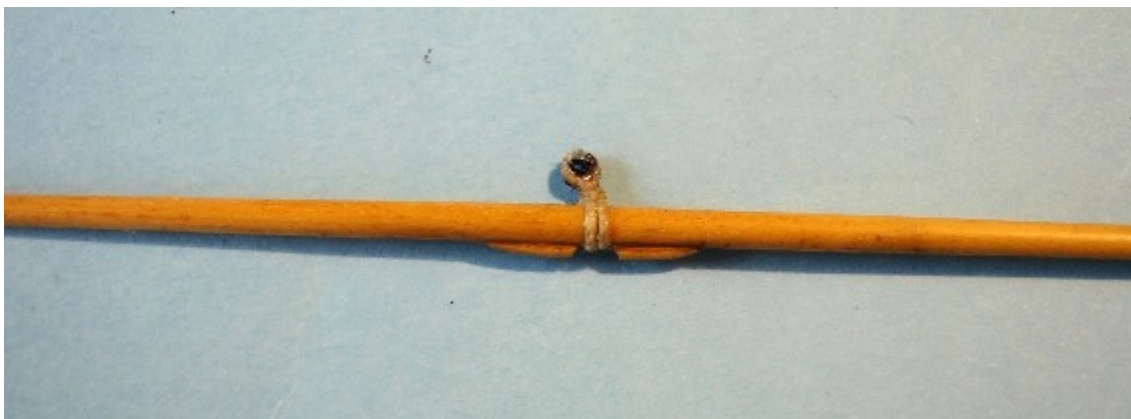
⁴ El Ancla de Leva, página 250.



Guarnición

Aquí veremos 2 elementos

1.- En esta etapa de la construcción del modelo debemos proveer del *estrovo con guardacabo* que retiene cada verga, con el gancho del racamento, que vimos con anterioridad.





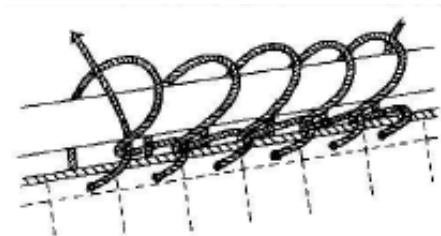
2.- A la relinga del puño de la caída de popa, va ligada la **rabiza de un motón**, en mi caso utilicé un nudo un as de guía; que parece muy usado en las embarcaciones de este tipo, por las fotos que he visto de las actuales.

Este motón corresponde a la maniobra de la escota

Para este cabo utilicé un hilo DMC nº 20 de uno 0.5 mm de grosor y el motón tiene uno 5 mm de largo, 3.5 mm de ancho y 2.5 mm de grosor.

Envergar

Finalizada la confección de las velas, podemos envergarlas.



Para ello utilizamos una costura tipo trincafía, que bien describe *Mondfeld*, en el dibujo superior.

A la derecha una vela envergada.



Las jarcias

A) De la vela mayor y de trinquete

1.- La amura. La amura de la Chalupa de Cherburgo 1834, en el tránsito de la vela al tercio; de cuadra a áurica; este modelo responde a la tipología de la *vela al tercio fija*⁵; teniendo por tal aquella cuyo puño de amura se sujeta junto al pie del palo; abandonando la borda de barlovento; haciéndose firme en un solo punto, en un cáncamo con gancho fijado en la sobrequilla. *Este herraje se detalló en la 3ª entrega, en la página 5.*

Arbex describe el hecho: "El viaje de las velas hacia la popa y la progresiva inclinación de las vergas conduce a que el punto de amura se vaya aproximando a la base de los mástiles y se sitúe en el eje del buque." Ello acarrea una cuestión que veremos en el punto 2.

⁵ Enciclopedia lustrada de la navegación a vela. Editorial Planeta, página 91

La amura consiste entonces en un cabo que sujeta con un par de ligadas: el puño de amura con el gancho respectivo. Utilicé un hilo DMC nº 10, de unos 0.8 mm de grosor.

2.- He incorporado una jarcia, que pude observar en las ilustraciones y fotografías de las embarcaciones francesas de este tipo; y del cual desconozco su denominación.

Su razón de ser la encontré en el trabajo de *Arbex*⁶ ya citado anteriormente. Menciona el autor que: *“...Una vela cuadra que se transforma en vela áurica o de cuchillo puede sufrir vibraciones, flameos y desgarros en su borde de ataque al viento; es decir, en la caída o borde vertical de proa. Las primeras velas al tercio superaban este problema tensando lo que podíamos considerar como «el borde del cuchillo» mediante una pértiga de madera”*. Las chalupas boniteras vascas encontraron la solución con un aparejo de bolina, llamada así por emplearse cuando el buque navega «de bolina».



En el caso de las chalupas francesas una solución ha sido este cabo de refuerzo del “borde de cuchillo” de la vela y que sirve además para embicar la verga, que en caso de velas de menor superficie se hace solamente con la relinga y la amura.

Izquierda chalupa francesa con el cabo para navegar de bolina – derecha vela modelo con ese cabo y la amura

Para el modelo lo confeccioné con un hilo DMC nº 20 de uno 0.5 mm de grosor. En-capillado en el car de la verga; baja hasta el puño de amura adosado a la relinga, por tres ollaos; y se hice firme en la sobrequilla, utilizando una ligada en el cáncamo del gancho de la amura.



3.- *Escota*: El cabo que labore a diferencia de las dos jarcias antes descriptas; que siempre se afirman y laborean en el mismo lugar; cambia de banda siempre a sotavento. Se afirma en los cáncamos de escota correspondiente; situados, para el trinquete y el mayor, en los lugares precisados en *plano 8 del Atlas Chaloupe*⁷. La puntual ubicación de cada uno de los cáncamos y su descripción, la hemos expuesto en la 8va entrega a páginas 4 y 5.

Pasa por el motón del puño de escota y por último se hace firme en la cornamusa correspondiente; las que al igual que los cáncamos fueron también ubicadas y descriptas en la 8va. entrega. El cabo del modelo: hilo DMC nº 20 de uno 0.5 mm de grosor.

Maniobra de la escota del trinquete



⁶ Arbex, Juan Carlos - Embarcaciones tradicionales. La vela al tercio y los últimos pesqueros a vela del Golfo de Vizcaya pág.375

⁷ Atlas commun pour chaloupes; planilla 08- Répartition des bancs et position des ferrements – archivo CHALOUPE1902C008

En la escota de la vela mayor, llama la atención por la distancia entre el cáncamo y la cornamusa que completa la maniobra. Pero en los planos mencionados, están específicamente indicados en tales lugares.

Vista de la maniobra de la escota de la vela mayor, cáncamo y cornamusa ubicados según plano

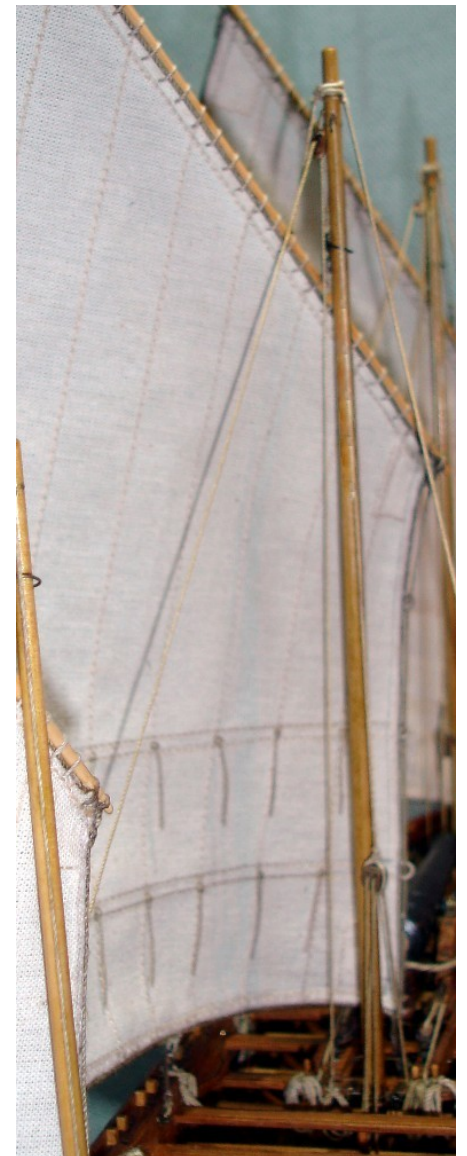


Velas de la chalupa de la Hermione apagadas por sus cenales. Se observa el motón de la escota elevado con el puño.

4.- Aparejo de cenal.-

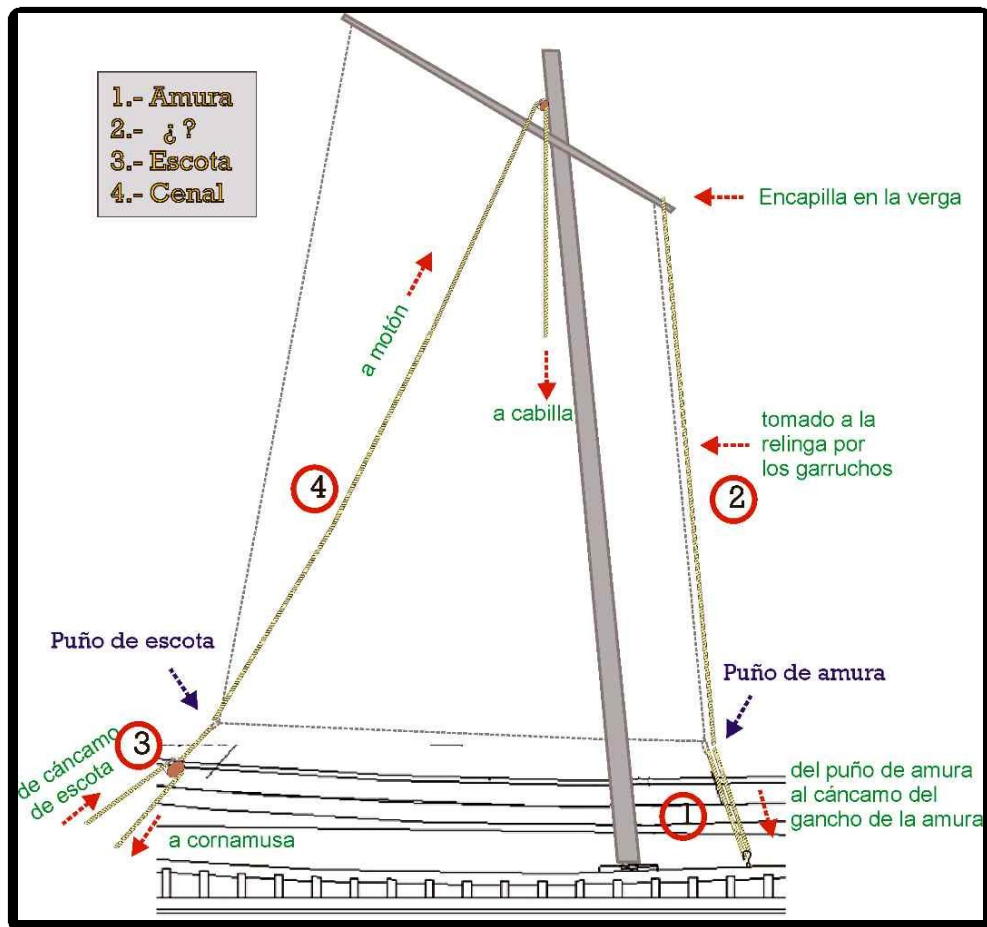
Este aparejo; en las embarcaciones pequeñas; está destinado principalmente a apagar la vela, sin necesidad de abatir la verga; y eventualmente para facilitar el embolsamiento de la vela.

Lo realicé con hilo DMC nº 30 de uno 0.4.2 mm de grosor. Lleva un motón tomado del palo. El cabo se hace firme en el puño de escota, luego pasa por el motón y se afirma en una cabilla, situada en el banco del palo en la mayor y en una bancada en el trinquete.



Aparejo de cenal de la vela mayor del modelo

Intentando ordenar lo dicho, agrego un gráfico de las jarcias correspondientes para el manejo de las velas de la chalupa.



B) Del batículo y el foque

1.- El manejo de la *vela del batículo* lleva una amura y una escota.

La *amura* se hace firme con una ligada del puño en un gancho incorporado del zuncho del palo; este herraje fue descrito en la *entrega 7ª a página 4*.

La *escota* se hace firme en el puño respectivo, pasa por la roldana del botalón y termina en una cornamusa ubicada en el cuadro de popa, a babor del palo. (ver *8va entrega página 5*)

Ambas se hicieron con hilo DMC nº 20, levemente teñido.

Jarcias de la vela del batículo





2.- La *vela de foque* lleva luce tres maniobras.

La *driza*, no descriptas con las de los otros palos, se hace firme en el puño de la vela, pasa por la cajera superior del palo y se hace firme en el banco del palo

La *amura*, se hace firme en el puño de amura pasa por la cajera del botolón, luego pasa por una castañuela insertada en la roda, de allí a la amura y se hace firme en una cabilla ubicada en el banco del palo trinquete.

La *escota*, se hace firme en el puño de la escota y en otro extremo se aduja en la cornamusa de sotavento correspondiente.

Todos los cabos son de hilo DMC 20, levemente teñidos.

El foque y sus jarcias

Completada la arboladura con sus palos, velas y maniobras. Unas vistas generales del modelo.







....ya falta menos, ahora los pedreros y banderas.