30-35 CLEMENCEAU:Caja estanca 12/8/08 13:55 Página 30



# Portaviones Clemenceau

## de Xavi Carreras

Texto y fotografías: Jordi Lapeyra Farré JLAPEYRA@eresmas.com

**En este artículo comentaremos la obra del modelista naval Xavi Carreras y más concretamente su portaviones RC Clemenceau.**

Podemos decir de Xavi Carreras que la afición le vino de joven, ya que desde su niñez realizó kits de barcos, pero no fue hasta el año 1993/94, en que realizó un curso/taller de modelismo naval en el que ahora es el Consorci El Far del Puerto de Barcelona donde aprendió las principales técnicas de esta afición. A partir de ese momento un nuevo mundo se abrió ante sus ojos, lo que aprovechando sus conocimientos de electrónica como técnico de comunicaciones, le permitió el año 1994 acometer su primer modelo artesanal RC: el remolcador Montfalcó del Puerto de Barcelona, a escala 1/25 y de 1.20m de eslora, gracias a la información facilitada por la empresa que lo gestionaba. Este modelo se encuentra actualmente en restauración.

Entre los años 1995 y 1997 realizó el proyecto que le valió una medalla de oro en un certamen europeo, el mercante Patrick Vieljeux, de 1.70m de eslora, construido desde planos, en madera y masilla de poliéster, con diferentes funciones de radiocontrol (luces, grúas, señalización...). Hemos de decir que visto en directo se trata de una bellísima obra con multitud de detalles, buen acabado y que presenta una bonita estampa en navegación.

**Vista del taller con el remolcador, carbonero y Clemenceau.**

Entre los años 1997 y 2005 realizó el portaviones Clemenceau del que hablaremos más adelante. Posteriormente entre el 2005 y 2006 construyó el petrolero Mundaca de 1.8 m a escala 1/200 con diferentes funciones controladas por RC, como por ejemplo el llenado y vaciado de la piscina para la tripulación. Actualmente está construyendo un barco carbonero fluvial inglés.

Respecto al portaviones Clemenceau, objeto de este artículo, podemos decir que es su obra magna, tanto por el tiempo invertido: 8 años, como por su tamaño y complejidad. Se decidió a hacerlo ya que disponía de los planos y de fotografías del portaviones Foch, homólogo del Clemenceau. Para situarnos explicaremos la historia y características de este buque.

El Clemenceau representó para Francia el éxito en el desarrollo de una clase propia de portaviones, de tal manera que no dependía del material suministrado tanto por americanos como por británicos. Fue construido en los astilleros de Brest, botado en 1957 y entró en servicio el 1961. Se trataba de un portaviones li-

**Detalle del puente.**

30-35 CLEMENCEAU:Caja estanca 12/8/08 13:56 Página 32

Vista del taller con el carbonero, remolcador y petrolero.

Petrolero Mundaca.

Detalle de la popa.

gero, homólogo del Foch, que proporcionaba a la marina francesa un buen poder táctico. Su eslora era de 265 m, manga de 51,20 m, calado de 8,6 m y 32 nudos de velocidad. La tripulación la componían unos 1920 hombres. Su armamento consistía, en un principio, en 8 cañones, 4 de los cuales fueron sustituidos posteriormente por dos lanzamisiles Crotale. Disponía de diversos sistemas de radar y transportaba 40 aeronaves, entre las cuales podemos destacar: 15 aviones Super Etendard y 8 F8 Crusader, aparte de otros aviones y helicópteros. Participó en misiones durante la

El ascensor del costado de estribor.

La proa.

independencia de Djibouti, la guerra civil del Líbano, la guerra Iran-Irak, la del Golfo y las guerras balcánicas.

Si su vida útil había sido exitosa, no lo fue precisamente su final. Fue retirado del servicio activo en 1997 y a partir de ese momento empezó un rosario de gestiones para poder ser desmantelado, una operación difícil debido a que en su construcción se habían utilizado gran cantidad de materiales tóxicos, como el amianto. En 2005 abandonó la base de Toulon

Zona central de la cubierta.

30-35 CLEMENCEAU:Caja estanca 12/8/08 13:57 Página 34

Vista general del Clemenceau.

para viajar hasta Alang, en la India, donde en un principio había de ser desmontado, pero las protestas de los ecologistas, la negativa inicial de las autoridades egipcias para que pudiese pasar por el canal de Suez y finalmente la sentencia desfavorable de la corte suprema de la India en 2006 para que se desmantelara en su país, obligó al presidente francés Jacques Chirac a ordenar que el buque retornara a Brest.

El modelo construido por Xavi Carreras es imponente con sus 2,7m de eslora. Construido en madera, tanto forro como cuadernas. Se igualó posteriormente con masilla de poliéster, después lijado, selladora, pintura y finalmente barniz.

El motor para su propulsión proviene de un compresor para hinchar neumáticos de coche, del cual también se aprovecha la reductora. Los inte-

La cubierta desde proa.

El interior en popa.

Interior a proa con el mecanismo de subida y bajada de las anclas.

Detalle de la popa.

rruptores generales de encendido se encuentran en un lateral y como mecanismos y extras cuenta con un claxon de coche como sirena, un mp3 para la megafonía del barco con su altavoz correspondiente, mecanismos de subida y bajada de anclas, iluminación y semáforos propios de un portaviones y finalmente movimiento de uno de los ascensores. El acabado final se hizo pintando a pincel. Para dirigirlo se necesita una emisora de 6 canales.

Como curiosidad diremos que debido a su gran tamaño, peso y problemático transporte nunca llegó a navegar. Actualmente el autor está haciendo gestiones para donarlo al Museo Marítimo de Barcelona, aunque probablemente no será posible ya que este museo no acostumbra a tratar la temática militar, por lo cual seguramente se ofrecerá al Museo de la Marina de París o al Museo del Juguete de Sant Feliu de Guixols (Girona).

Finalmente quiero agradecer al Sr. Xavi Carreras el tiempo que me dedicó y la información prestada para la realización de este artículo. ■

Detalle de la cubierta de proa del Clemenceau con el ascensor funcional.