

BUQUES Y ALMIRANTES

Colección de 25 cromos realizados por B Sirven, Toulouse, París (en 1834 *Bernard Sirven* fundó una imprenta en Toulouse. Cuatro generaciones de impresores le han sucedido, hasta los tiempos modernos), para la "Fábrica de Chocolates, Bombones y Grageas LA FAMA VALENCIANA"

COMANDANTE DELONCLE 8
Paquebot

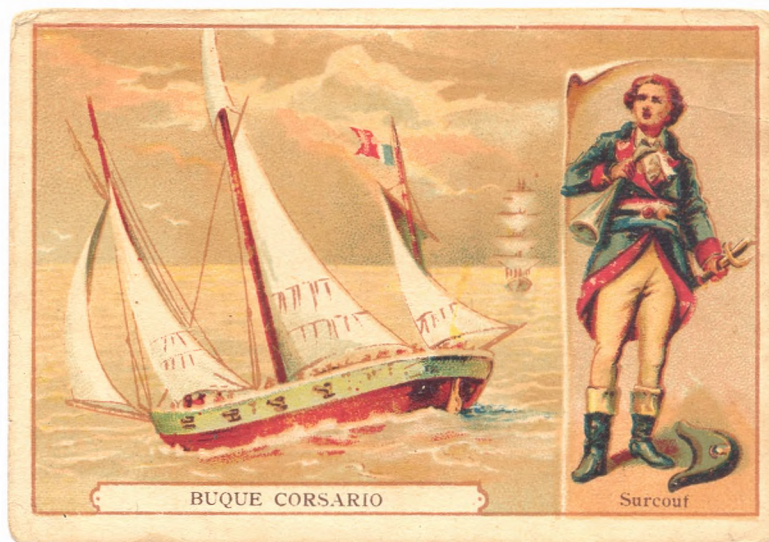
El comandante Deloncle, de grata memoria estaba encargado del mando del paquebot «La Bourgogne» cuando el 4 de Julio de 1898, hacía las cinco de la mañana, de resultas de una colisión, el paquebot se hundió á 60 millas de Sable-Island. Cumplidor de su deber, el comandante Deloncle, presenció impotente la agonía del «Bourgogne». Y tuvo el mismo fin que los 600 pasajeros que fueron tragados por las olas. El barco pertenecía á la categoría de transatlánticos que inauguraron las grandes velocidades en la marina comercial. Un paquebot construido en estas condiciones, tiene 150 metros de largo, 20 de ancho y 12 de altura. Su tonelaje bruto es de 6800 toneladas. Tiene cuatro palos. Está accionado por vapor y su velamen tiene una superficie de 2880 metros cuadrados. Además del equipaje, 1200 pasajeros pueden viajar en esta ciudad flotante alumbrada por la luz eléctrica y provista de todo el confort moderno.

LA FAMA VALENCIANA

FABRICA DE CHOCOLATES
BOMBONES Y GRAGEAS

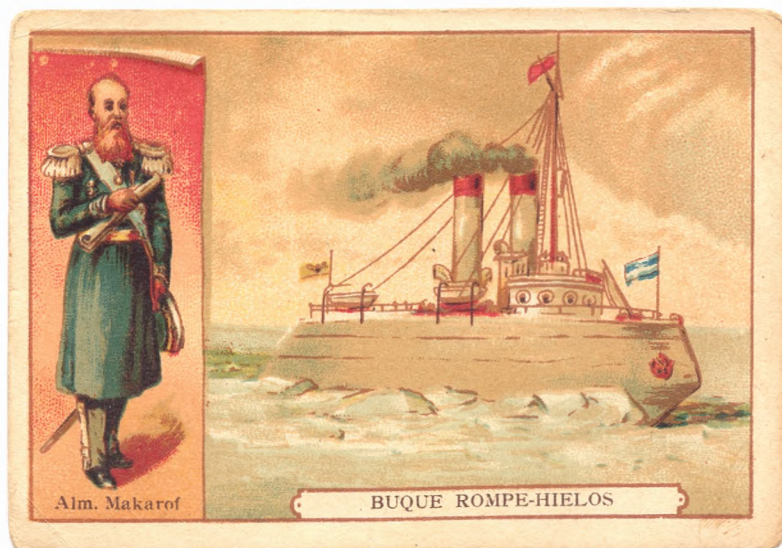
GUILLEM DE CASTRO, 141
VALENCIA

B. SIRVEN-PARIS-TOULOUSE



N° 1 SURCOUF El "lugre" del Corsario

El corsario Roberto Surcouf nació en San Malo en 1773 siendo marino desde la edad de 15 años. Lugarteniente en 1791 traficó secretamente en el comercio de negros; temiendo ser descubierto, tomó el mando de un navío corsario y emprendió atrevidas incursiones contra los ingleses. Pronto se hizo célebre por el valor de sus actos, siendo el Mar de las Indias principalmente el teatro de sus hazañas. Para realizar sus correrías Surcouf tenía un modesto barquito de tres palos llamado «lugre». La arboladura estaba inclinada hacia atrás con un boprés muy corto. Las dos terceras partes de las vergas y de las superficies de las velas, se hallaban bajo la acción del viento cuando estaban izadas. El lugre dejaba tras él una larga corriente de agua, estaba además armado con cañones. Los cuentistas, los nove-listas y los historiadores han sacado gran partido en sus narraciones de este pequeño navío.

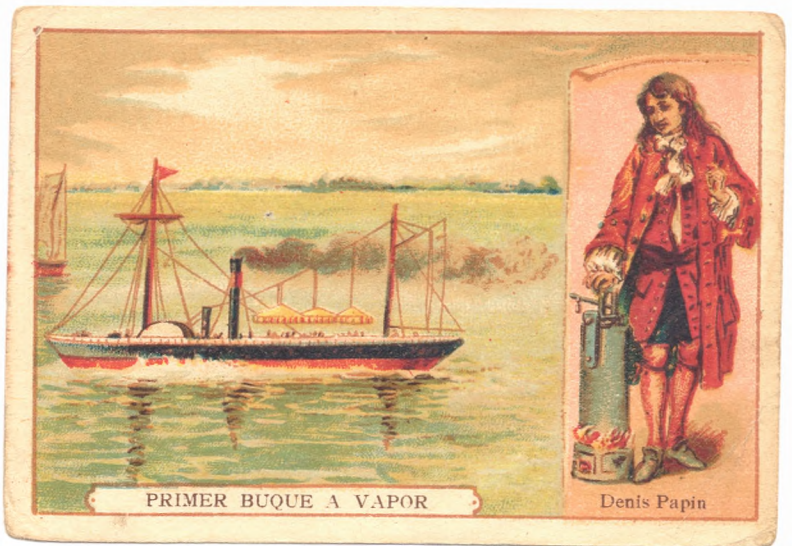


N° 2 MAKAROF Navío rompe-hielos

Sergio Makarof, vicealmirante ruso nacido en Nicolatéf en 1848, entró primero al servicio de la escuadra del Océano Pacífico en donde pasó su infancia no volviendo a Europa hasta 1867. Más tarde desempeñó un importante papel en la organización de las fuerzas navales de su país al cual dotó de medios de defensa, algunos de los cuales fueron de aplicación práctica. Makarof tomó parte muy activa en la guerra ruso-japonesa de 1904. En esta época había imaginado y hecho construir un navío rompe-hielos que llamó "Yernak". Esta imponente masa de acero guarnecida de un dispositivo especial y movida por el vapor, permite a los navíos circular en todo tiempo del año por el mar Báltico. Fue por medio de este navío rompe-hielos que Makarof ejecutó una excursión en el Océano Glacial Ártico, excursión que dejó confirmado los resultados eficaces obtenidos por el empleo de este mecanismo.

Nº 3 DIONISIO PAPIN El primer barco a vapor

El empleo del remo y de las velas como medio de navegación presentaba en un gran número de circunstancias, muy graves inconvenientes. Tanto las velas como los remos sujetaban a los navíos a una marcha lenta y a menudo penosa, retardada por los vientos contrarios y detenida por las calmas. Así deseábase de tiempo inmemorial el poder disponer desde el navío de una fuerza motriz propia, independiente de los elementos exteriores. Dionisio Papin, físico francés nacido en Blois en 1647, fue el primero que tuvo el propósito de aplicar la fuerza mecánica del vapor a la navegación. A comienzos del Siglo XVIII, hizo un ensayo en un pequeño barco provisto de una rueda hidráulica de paletas que actuaban como las ruedas de un vehículo. Una bomba elevaba el agua la cual caía sobre las paletas de la rueda, obligándole a dar vueltas. Unos marineros destrozaron este mecanismo.



PRIMER BUQUE A VAPOR

Denis Papin

Nº 4 FARAON Embarcación egipcia en el Nilo

Está fuera de duda que los egipcios, los cuales habían llevado la civilización a un extraordinario grado de adelanto, hayan sacado de su estudio de las fuerzas de la naturaleza, la idea de utilizar la navegación como medio de transporte. En la época faraónica, los Reyes de Egipto poseían ya una barca que les conducía por el Nilo. Era esta una larga embarcación con sus extremidades muy aguzadas, hechas con planchas de abeto y encina, unidas con traviesas de madera común calafateados sus intersticios con papyrus; iba provista de una vela cuadrangular en tela o en trozos de hojas de palmera, con un solo mástil en el centro y 22 remeros a cada lado. En sus viajes a la deriva arrastraba una piedra en su parte posterior con lo cual daba dirección a la barca, como en nuestros días se practica todavía por medio del áncora flotante.

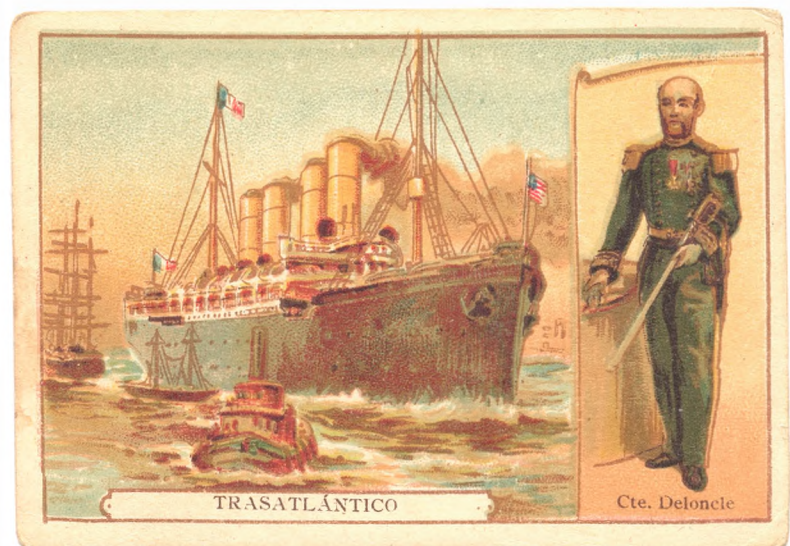


EMBARCACION EGIPCIA

Pharaon

Nº 5 COMANDANTE DELONCLE Correo marítimo

El comandante Deloncle, cuya memoria ha sido altamente honrada, estaba encargado del mando del paquebot «La Borgoña» cuando el 4 de julio de 1898, hacía las cinco de la mañana, a consecuencia de un choque con un banco de arena, se hundió a 60 millas de Sable-Island. Fiel a su deber, el comandante Deloncle asistió, impotente a la agonía del «Borgoña» participando de la suerte de los 600 pasajeros que fueron tragados por el mar. Este navío pertenecía a la categoría de los trasatlánticos que inauguraron la gran velocidad de la marina mercante. Un paquebot construido en estas condiciones tiene 150 metros de longitud, 10 de ancho y 12 de eslora. Está provisto de cuatro mástiles y movido a vapor. 1.200 pasajeros aparte la dotación tienen cabida en esta verdadera ciudad flotante, provisto por otra parte de todo confort moderno.



TRASATLÁNTICO

Cte. Deloncle



FRAGATA DEL SIGLO XVIII

Marqués de Suffren

Nº 6 SUFFREN SAN-TROPEZ Fragata del S. XVIII

Pedro André, bailio de Suffren de San-Tropez, nació en Provenza en 1726. Fue en su juventud guarda-marino. A pesar de su talento no llegó a jefe de escuadra hasta 1779. Confiósele entonces cinco navíos y dos fragatas con los cuales se dirigió a las Indias. Batió varias veces al almirante inglés Hughes. El Estado creó para él, cargo de Gran Almirante, que debía quedar suprimido a su muerte. Este valiente marino era bailio de la Orden de Malta y de ahí proviene, con el cual se le designa generalmente. La escuadra que mandaba Suffren consistía en excelentes veleros, previstos de fuerte artillería, ligeros y de marcha rápida, que unían la fuerza a la solidez. Difícil es fijar por otra parte el límite que separa la fragata del navío de línea, tanto desde el punto de vista de su eficiencia como del papel que desempeñan en un combate naval.

Nº 7 NAVEGANTE INDIO Embarcación en el Ganges

El Ganges es el rey de los ríos en el antiguo continente. Ninguno le iguala. Por la anchura de su cauce, el volumen de sus aguas y el desarrollo de su curso durante su extensión, que alcanza más de setecientas leguas. El país que baña no cesa de presentar las perspectivas más pintorescas y más ricas. El Ganges es navegable en toda su extensión a pesar de las arenas que a veces lo entorpecen, por ello su flota es tan floreciente debido a su empleo constante en el transporte de viajeros y mercancías. Los barcos dedicados a este tráfico, son lo más ligero posible. El puente está cubierto por una verdadera casa de un piso, sobre cuyo techo hallase una plataforma donde se colocan los pasajeros durante el viaje. Los remeros conducen con gran fuerza estos barcos, siendo dirigidos por un indiano que desde la proa gobierna hábilmente el timón.

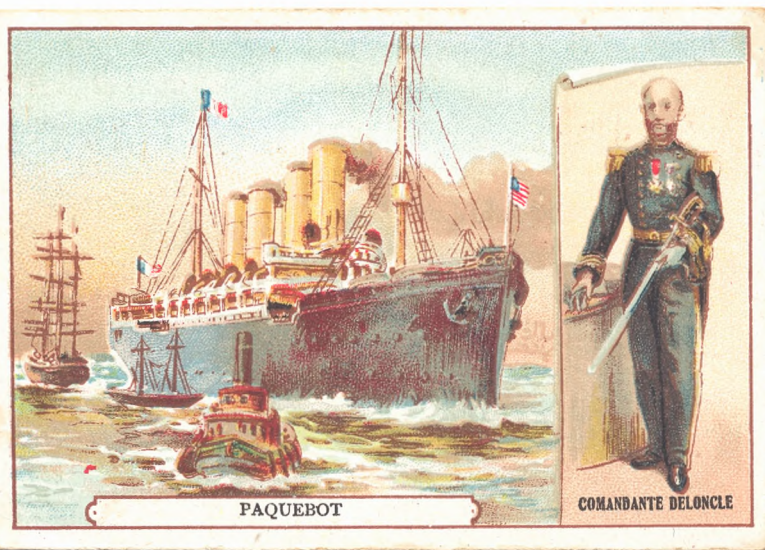


EMBARCACION sobre el GANGES

Navegante indio

Nº 8 COMANDANTE DELONCLE Paquebot

El comandante Deloncle, de grata memoria estaba encargo del mando del paquebot «La Bourgogne» cuando el 4 Julio de 1898, hacia las cinco de la mañana, de resultas una colisión, el paquebot se hundió a 60 millas de Sable-Island. Cumplidor de su deber, el comandante Deloncle, presenció impotente la agonía del «Bourgogne». Y tuvo el mismo fin que los 600 pasajeros que fueron tragados por las olas. El barco pertenecía a la categoría de transatlánticos que inauguraron las grandes velocidades en la marina comercial. Un paquebot construido en estas condiciones, tiene 150 metros de largo, 10 de ancho y 12 de altura. Su tonelaje bruto es de 6.800 toneladas. Tiene cuatro palos. Está accionado por vapor y su velamen tiene una superficie de 1.880 metros cuadrados. Además del equipaje, 1.200 pasajeros pueden viajar en esta ciudad flotante alumbrada por la luz eléctrica y provista de todo el confort moderno.

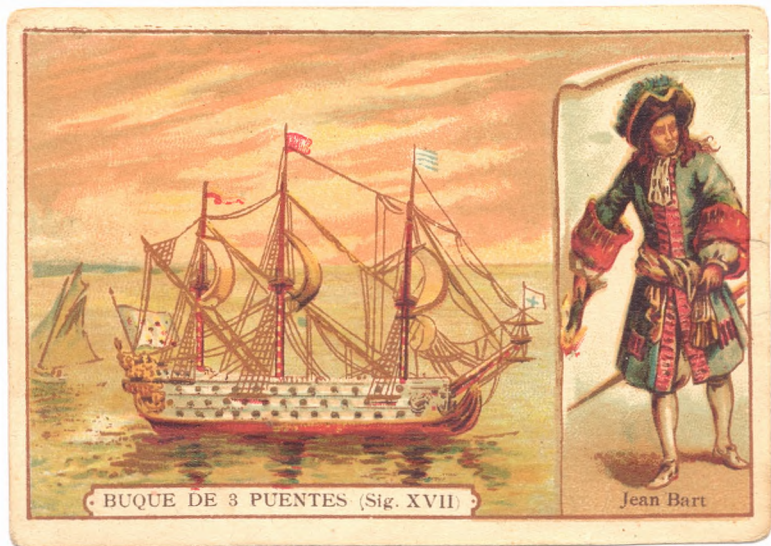


PAQUEBOT

COMANDANTE DELONCLE

Nº 9 JUAN BART Navío de tres puentes (Siglo XVII)

Juan Bart fue un célebre marino francés nacido en Dunkerque en 1651. Sirvió de muy joven en la marina holandesa. Más tarde Luis XIV le encargó una travesía por el Mediterráneo. Los hechos de Juan Bart tienen algo de prodigioso. Vésele con siete fragatas salir del puerto de Dunkerque, bloqueado por fuerzas superiores, hundiendo y quemando más de 80 buques ingleses y holandeses, descender a Newcastle y regresar con un inmenso botín. Luis XIV le concedió títulos de nobleza nombrándole jefe de escuadra. En aquella época los ingenieros navales habían introducido grandes reformas perfeccionando la arquitectura de los navíos. Los grandes barcos constaban ya de 3 puentes, es decir 3 pisos superpuestos, de los cuales el primero y el tercero iban provistos de numerosa artillería.



BUQUE DE 3 PUENTES (Sig. XVII)

Jean Bart



CARABELA ESPAÑOLA

Cristóbal Colón

N.º 10 CRISTOBAL COLON Caravela española

El gran navegante Cristóbal Colón, nació en Génova hacia 1436. Entró al servicio de España y obtuvo de Isabel de Castilla, la cesión de tres navíos que le permitieron ir a descubrir un nuevo mundo. Habiendo salido del puerto de Palos el 3 de agosto de 1492. Colón después se haber luchado contra el desaliento de su tripulación que quería regresar, apercibió por fin la tan anhelada tierra; era la isla de Guanahani (San Salvador). Abordó muy pronto en Cuba y en Haití. Para realizar la primera travesía, el valiente genovés armó una caravela española de 27 metros de longitud por 8 de anchura, con 4 palos, con sus velas y puente correspondiente. Su máxima velocidad era de 7 nudos y medio por hora. A pesar de haber sido inventada recientemente la brújula, esta expedición fue de una heroica temeridad.

Nº 11 ANDRES DORIA Galera del Siglo XVI

Andrés Doria, almirante genovés, nació en Oneille en 1468, sirviendo en los comienzos de su carrera a los reyes de Francia, Carlos VIII y Luis XII. Su vocación por la marina no se puso de manifiesto hasta 1512. Dueño de 12 galeras que arrebató a los corsarios africanos entró en el servicio de Francisco I, quien acababa de concertar una alianza con Génova. Vencedor de los españoles ante Marsella, intentó arrebatárselos el rey que venía como prisionero a España. Doria fue nombrado más tarde almirante de las fuerzas de Levante. Las galeras utilizadas por este valiente marino, eran unos navíos estrechos y largos movidos al viento y al remo. Tenían dos mástiles con velas triangulares constituyendo su armamento cañones en la proa y en los flancos entre los remeros, pudiendo llevar hasta 500 hombres de tripulación.

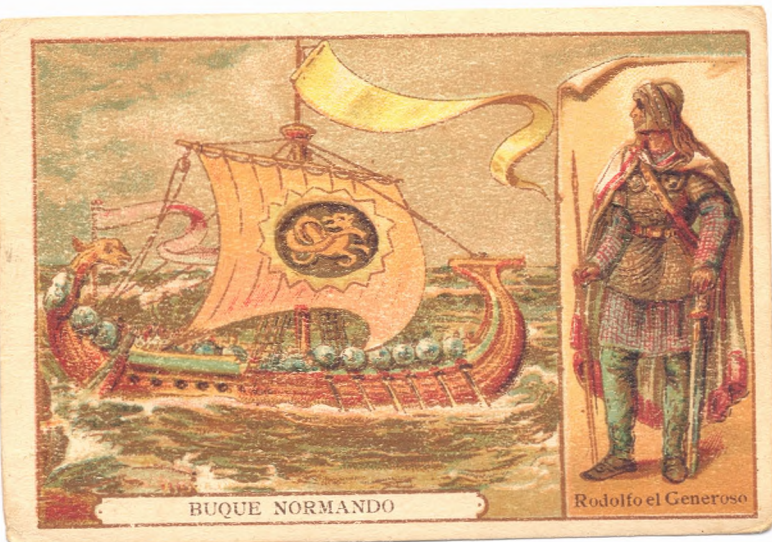


Andrea Doria

GALERA DEL SIGLO XVI

Nº 12 RUF EL GENEROSO Drakar normando

La piratería normanda en el Siglo IX alcanzó contra los francos extraordinarias proporciones. Los normandas salían cada alto de Escandinavia en sus «drakars» desembarcando donde el capricho de los vientos les conducía, volviendo luego a su tierra cargados con el fruto de sus rampiñas. La indomable energía de Ruf el Generoso, su jefe, les incitaba a realizar verdaderos prodigios. Los «drakars» que tenían una cabeza de dragón en la proa, estaban impulsados por un doble motor: la acción alternativa ó simultánea de los remos de las velas según la fuerza é inclinación del viento. La vela era cuadrangular, consistiendo especialmente su armadura en una proa construida por un espolón de triple punta y a veces por tres espolones, siempre cubiertos de hierro ó de bronce, destinados a destruir por el choque del abordaje el barco enemigo.



BUQUE NORMANDO

Rodolfo el Generoso

Nº 13 JEFE DE TRIBU Embarcaciones de los primitivos

La navegación es en efecto muy antigua. El espectáculo de un árbol arrastrado por las aguas de un río, debió inspirar probablemente las primeras ideas a los hombres. El más activo estimulante de todos los inventos ó sea la necesidad, debió ejercer desde los tiempos más remotos a utilizarla, ya sea para seguir la corriente de los ríos, ya sea para escapar a las inundaciones y a los cataclismos que tan frecuentes fueron en las primeras épocas de la aparición humana. Las facilidades de transporte que los jefes de tribu de las razas primitivas hallaron lanzando sobre las aguas simples troncos de árboles groseramente vaciados con ayuda de cuchillos de piedra, debió despertar en ellos el espíritu aventurero y el deseo de conocer tierras ignoradas. Este estímulo les empujó a servirse de los rudimentarios medios de navegación para emigrar a nuevos parajes.



Jefe de Tribu

EMBARCACIONES PRIMITIVAS

Nº 14 BAB-AROUJ Corsario moro

La Mauritania, antiguo territorio del África septentrional que hoy comprende Túnez, Argelia y Marruecos, era en tiempos lejanos país de piratas. Enemigos de los cristianos por su religión, por sus costumbres y por su origen, los moros hacían una guaira incesante. Los navíos que poseían estos bandidos tenían el nombre de "corsarios". Tripulados por gente desalmada y resuelta, provistos de sólidos armamentos, hábiles en toda maniobra, infestaban el Mediterráneo. Apoderábanse de los navíos que hacían su ruta, robaban las mercancías, reduciendo los pasajeros a la esclavitud. El más temible jefe pirata fue sin duda. Bab-Aroudj más conocido con el nombre de Barbarroja, quien en el Siglo XVI fue el terror de las costas africanas.

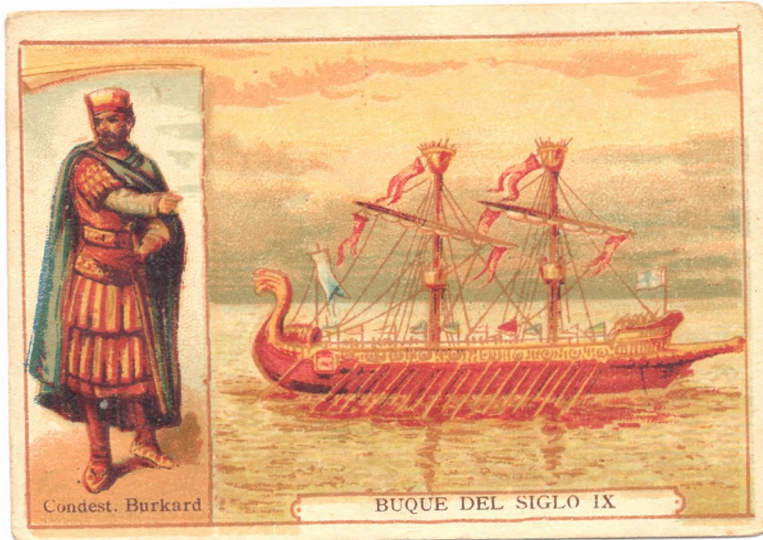


CORSARIO MARROQUÍ

Bab-Aroudj

Nº 15 CONDESTABLE BURKARD Chalando del S. IX

Podríamos decir que Burkard fue el primer condestable a quien la monarquía dió el cargo de funciones militares en la Edad Media. Este nombramiento constituía á su titular un medio de alcanzar importantes ventajas y provechos en relación con la época y principalmente en tiempo de guerra. El condestable Burkard trabajó activamente en perfeccionar la navegación, aplicando a los navíos ciertas disposiciones ingeniosas que permitieron algunas ventajas en los medios ofensivos y defensivos de las fuerzas navales. El condestable Burkard construyó la «Chalanda» navío de 2 mástiles sólidamente terminado en Madera de encina con dos pisos para los terneros, llevando una tripulación de 150 hombres. marinos intrépidos, prácticos en la maniobra y valientes hasta la temeridad.



Condest. Burkard

BUQUE DEL SIGLO IX

Nº 16 SAN LUIS Embarcación del Siglo XIII

Luis IX ó San Luis, al tener noticia que Palestina había caído en poder del Sultán de Egipto y que el imperio latino estaba en grave peligro, tomo la cruz y desembarcó en Damietta en 1249. Sus incursiones en Tierra Santa no fueron del todo afortunadas, habiendo tenido que batirse en retirada, Luis IX volvió a Francia bajo un nuevo aspecto, acompañado de gran número de soldados devotos de la causa de Cristo. En un navío de dos mástiles, uno de los cuales alcanzaba 24 metros de altura, soportando una antena de cerca de 30 metros; a cada uno de ellos iba además una vela triangular de tamaño correspondiente, hizo la feliz travesía de retorno. En cuanto al transporte de tropas destinadas a Tierra Santa utilizose unos navíos de dos pisos para los remeros llamados «selandras» con 150 hombres de dotación.

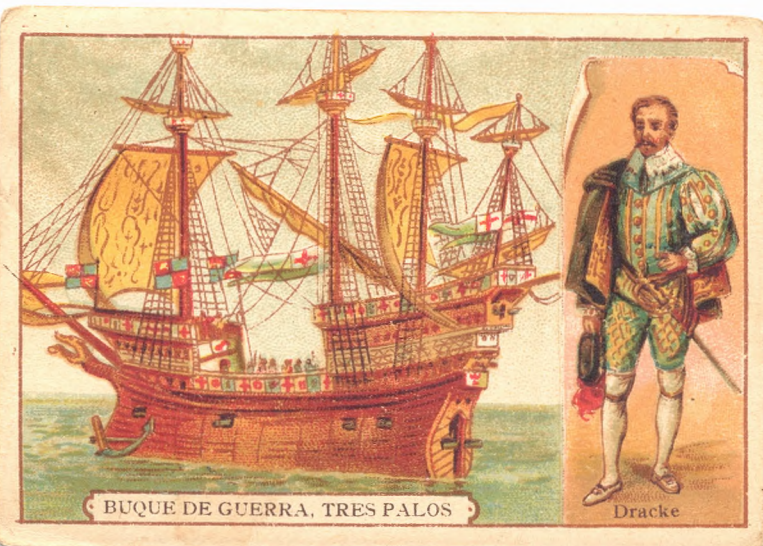


BUQUE DEL SIGLO XIII

San Luis

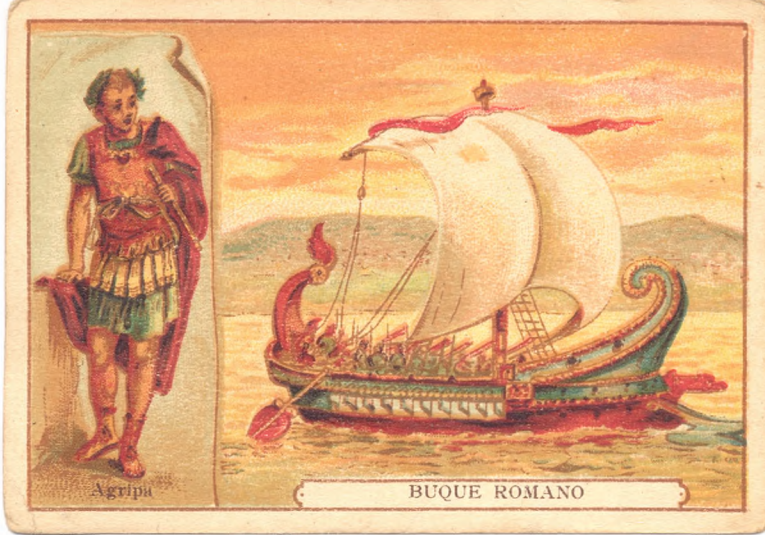
Nº 17 DRACKE Navío de guerra inglés de tres palos

Francisco Drake marino inglés nacido en Tavistock (Devonshire) en 1540. Arruinado por los españoles concibió contra ellos un odio feroz. En 1572, atacó y devastó sus factorías de Nombre de Dios y Vera-Cruz. Durante tres años hizo un viaje al rededor del mundo. En 1585-86 atacó las Islas del Cabo Verde; Santo Domingo y La Florida. En 1587 forzó la entrada de la bahía de Cádiz. Su última expedición fué dirigida contra las indias occidentales. Drake realizaba todas sus expediciones en un barco de guerra de tres mástiles y varios pisos llevando una tripulación cuyo efectivo era muy numeroso. Provisto de potente artillería, de un velaren y aparejos de gran solidez, dirigido con gran pericia, este navío dejaba entrever lo que Inglaterra con el tiempo había de realizar en construcciones navales.



BUQUE DE GUERRA. TRES PALOS

Dracke



Nº 18 AGRIPPA Unirreme romano

Mario Vipsanio Agrippa nació en el año 690 en Roma, de modesta familia, adquiriendo celebridad por sus victorias navales. Educado por Octavio Augusto, llegó a ser su mejor general. Al propio Octavio debió también los triunfos navales de Nauloco y de Actium, bajo el mando de Sexto Pompeyo. Solo tenemos relatos muy incompletos de la navegación entre los romanos y principalmente entre los navíos llamados polyrremes. Conócese no obstante el tipo de unirreme; notable por su elegante forma. Como su nombre indica, movido por una sola línea de remeros quienes se servían hábilmente de la longitud ó de la inclinación de los remos según las circunstancias. Una vela cuadrangular completaba la embarcación. También llevaba algunas veces en la proa un espolón con el que atacaba a las galeras enemigas.

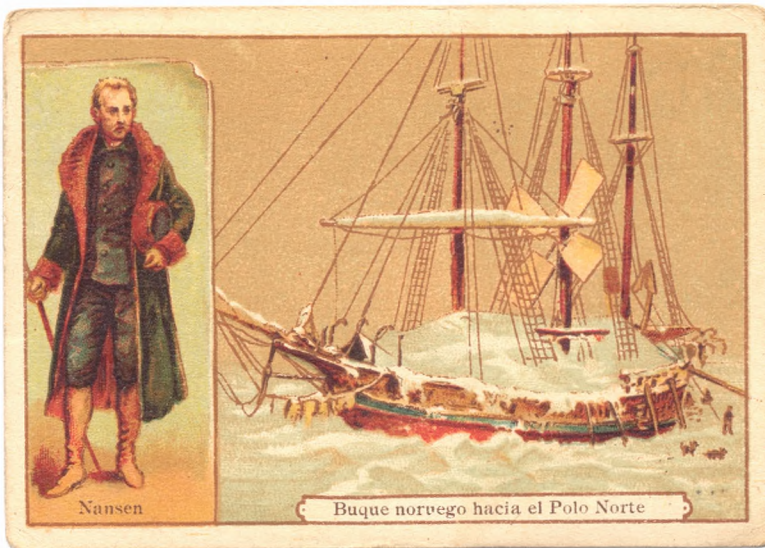
Nº 19 ALMIRANTE MANDARIN Góndola mandarín

Los europeos dan el título de mandarín a funcionarios públicos de la China. Hay también mandarines militares que ejercen el mando de las tropas bajo su superior vigilancia, ya que estos jefes poseen una instrucción muy completa. En la marina es un mandarín almirante el que posee el alto mando sobre la escuadra. Independiente de los navíos del Estado, véanse sobre los ríos una profusión de góndolas que pertenecen a estos mandarines. Estas embarcaciones de sólidas quillas ostentan unos mástiles adornados con gallardetes, cuyos colores varían según el rango que posee el personaje. Las góndolas movidas a remo son largas, estrechas y muy ligeras. En su centro llevan una especie, de pabellón donde los ilustres viajeros están a cubierto del sol y toda clase de intemperie.



Nº 20 NANSEN Buque noruego al Polo Norte

Fridjif Nansen, naturalista explorador noruego nació en Christiania en 1861. Preparado por ejercicios corporales continuos, en su papel de explorador alcanzó a organizar una expedición a Groenlandia con el apoyo de un rico comerciante danés. La dotación se embarcó en 1888 en Islandia a bordo del «Jason», barco de pesca noruego. Nansen y sus compañeros no tardaron en abandonar el navío para trasladarse en dos canoas, las cuales les condujeron a 400 kilómetros del sitio donde habían pensado desembarcar. Los exploradores retornaron a Noruega al año. El «Jason» con el cual había hecho su viaje, era un barco de dimensiones muy modestas pero cuya resistencia era de toda confianza, tanto el casco como la arboladura habían sido objeto de cuidados especiales, llevando además el «Jason» un espolón rompehielos. A pesar de todas estas precauciones este navío pronto quedó inutilizado por los elementos del Polo Norte.

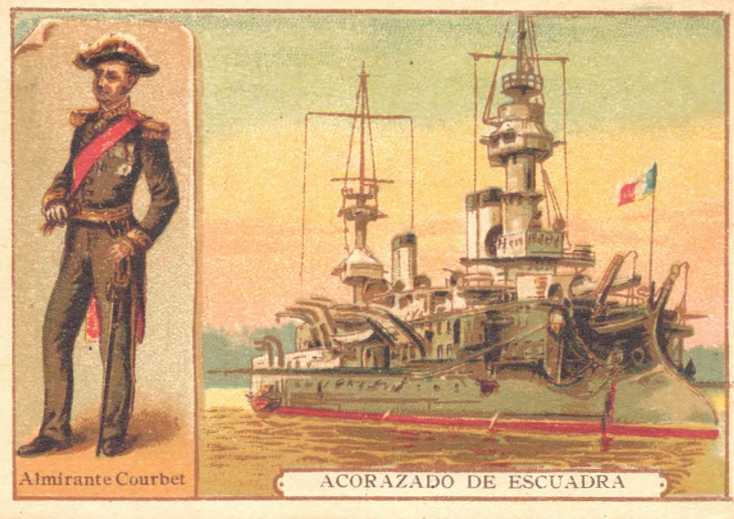


Nº 21 THEMISTOCLES Trirreme ateniense

Themistocles fue un célebre general ateniense, nacido en Attica sobre el 528 A.C. Conociendo perfectamente la debilidad de Atenas para defenderse contra un asalto de tropas territoriales, buscó el medio de darle el imperio sobre el mar persuadiendo al pueblo de que precisaba construir navíos. Sus victorias navales ocupan un lugar preeminente en la historia griega. La batalla de Salamina se considera como la más brillante de todas; costó a los griegos la pérdida de 40 navíos, siendo derrotados los persas con pérdida de 200. Independientemente de los navíos verdaderos monstruos flotantes, utilizaba también otras embarcaciones de más modesta apariencia. Tomando como ejemplo el trirreme ateniense, con su vela cuadrangular y sus tres líneas de remeros, observamos que reunía apreciables cualidades de velocidad y elegancia.



Nº 22 ALMIRANTE COURBET Acorazado de escuadra
 Amadeo Próspero Courbet; marino francés nació en Abbeville (Somete) en 1817. Fué nombrado vicealmirante en 1884, habiéndole sus brillantes cualidades de navegador, hecho muy pronto popular. Recibió la orden de ir a Indo-China para tomar el mando de las fuerzas navales (1883). Marino experto, hecho a todas las dificultades del oficio, así que llegó a Tonkin infringió una terrible derrota a los chinos revolucionados, hundiendo su flota y bombardeando el arsenal de Fou-Cheou retirándose luego sin perder un solo barco. Para realizar tan glorioso hecho de armas, Courbet disponía de poderosos acorazados de combate, blindados de acero a prueba de proyectiles, provistos de artillería gruesa instalada en torres giratorias para poder hacer frente a todos puntos del horizonte. Suprimidas las velas ha quedado solamente el vapor como agente motor de estos monstruos marinos.

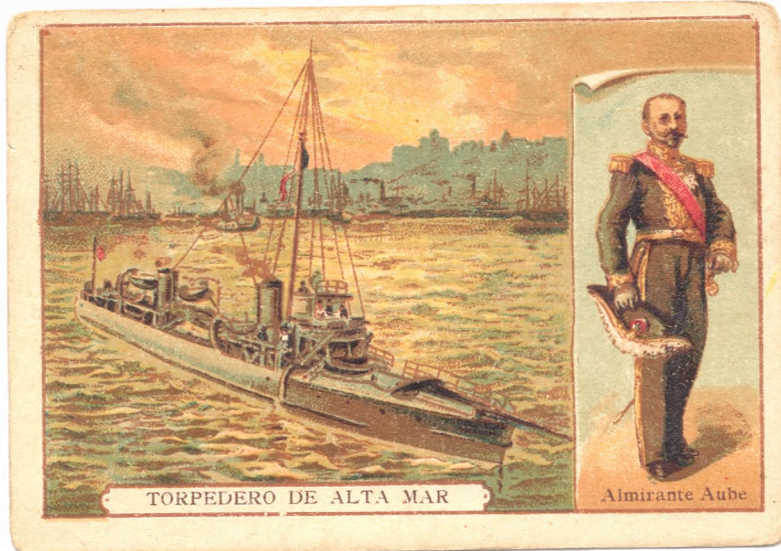


Almirante Courbet

ACORAZADO DE ESCUADRA

Nº 23 ALMIRANTE AUBE Torpedero en alta mar

Lorenzo Aube fue un marino francés nacido en Tolón en 1826. Ministro de marina en 1886 fue promovido en la misma época para el cargo de vicealmirante. Publicó diversos trabajos sobre el sistema defensivo de las costas y de las colonias, sosteniendo la necesidad de renunciar a los grandes navíos acorazados y de confiar la defensa marítima de las posesiones de ultramar a flotillas de torpederos. Los ensayos realizados en aquellos momentos por la escuadra de evolución, no parecieron confirmar las esperanzas que el almirante Aube había puesto en aquel proyecto. El torpedero de alta mar que él preconizaba, era un navío de pequeño tonelaje, de marcha muy rápida, destinado a lanzar torpedos. Estos barcos tienen de 40 a 60 metros de longitud por 4 ó 9 de ancho, sirviendo de avanzada de la escuadra y están provistos de cañones de tiro rápido.



TORPEDERO DE ALTA MAR

Almirante Aube

Nº 24 DUMONT D'URVILLE Mastelero moderno

Dumont d'Urville fué un célebre navegante francés nacido en Calvados en 1790. Realizó en 1822 bajo las órdenes de Duperrey, un viaje de circunnavegación señalado por el descubrimiento de un grupo de islas. Varios de sus viajes enriquecieron con preciosos documentos los archivos de las ciencias naturales. En 1837 exploró las tierras antárticas, completando sus estudios sobre los archipiélagos oceánicos. Nombrósele contraalmirante en recompensa de sus gloriosos servicios. Para efectuar tan arriesgados viajes, Dumont d'Urville utilizaba un navío moderno de tres mástiles que llevaba además del bauprés, el mástil de mesana, el mayor y un trinquete con velas cuadradas.



BUQUE MODERNO, 3 PALOS

Dumont d'Urville

Nº 25 INGENIERO GOUBET Submarino

Claudio Goubet, ingeniero francés, nació en Lyon en 1838, ocupándose desde su juventud en investigaciones y trabajos científicos, especializándose principalmente en estudios de navegación submarina. Inventó un sumergible cuyos planos presentó al ministro de marina, quien acordó su construcción en 1886. Las pruebas del "Goubet" el barco submarino imaginado por el ingeniero que llevaba su nombre, no dieron resultados satisfactorios. Su velocidad era muy escasa y la navegación entre dos aguas muy peligrosa. Al ingeniero M. Lauboeuf el adoptar un sistema mixto se debió el éxito que construyó el cual navegaba tanto sobre la superficie del agua como bajo ella; para ello iba provisto de dos motores, uno de vapor y otro de acumuladores eléctricos. La inmersión podía ser instantánea, utilizándose como medio de lanzar torpedos.



SUBMARINO

Ingeniero Goubet