

Mascaron de Proa Digital



Contenido

EDITORIAL

TIPOLOGÍA DE EMBARCACIONES

GRANDES BARCOS

MODELOS DE COLECCIÓN

TÉCNICAS

TALLER 1

TALLER 2

INICIACIÓN AL MODELISMO NAVAL

ARTILLERÍA NAVAL

MODELISMO NAVAL PLÁSTICO Y SCRATCH

SALÓN DEL MODELISMO NAVAL 2016

LANZAMIENTOS DE PLANOS Y LIBROS

LIBROS

DICCIONARIO EN IMÁGENES

MODELOS DE NUESTROS LECTORES

SITIOS DE INTERÉS

Mascarón de Proa

Zeven Provinciën

H.M.B. Endeavour

Construcción de medios cascos

Torno Mecánico

Herramientas

Cubierta

La artillería en la segunda mitad del siglo XX

Por Erik Navas

Miguel Alonso



MASCARÓN DE PROA DIGITAL ES UN MAGAZINE EDITADO POR LA
ASOCIACIÓN AMIGOS DEL MODELISMO NAVAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Editorial

Estamos llegando a fin de año y lo hacemos con la satisfacción de que nuestra Revista Mascarón de Proa Digital está reuniendo más lectores número tras número, dan cuenta de ello las felicitaciones por el trabajo realizado que nos hacen llegar vía e-mail o Facebook.

Hemos participado este año del Salón Nacional de Modelismo Naval, cuyo informe se puede ver en este número 13, y que lamentablemente no ha tenido la cantidad de modelos que supo tener en otras oportunidades. Quizás por cuestiones de falta de ánimo por parte de los modelistas con los que tuve la oportunidad de tocar el tema en varias oportunidades, temática que fue abordada por nuestro amigo el Dr. Rodolfo Simonetti en su artículo publicado en las revistas números 8 y 9, sobre “El tiempo y las ganas” en el modelismo.

En este número de Mascarón de Proa incorporamos el Modelismo Naval Plástico que tantos adeptos tiene en el mundo. Es una técnica que se caracteriza por permitir una construcción más rápida y por brindar amplias posibilidades de modificar modelos, mejorarlos, detallarlos fabricando partes en scratch o construcción de dioramas, etc.

También hemos notado que muchos modelistas perfeccionan la técnica de construcción en botellas o lámparas, actividad que hemos incluido en algunos números anteriores y que ha sido protagonista en las últimas exposiciones.

Como ya es costumbre, seguimos desarrollando diferentes técnicas y trucos de taller para que los modelistas puedan fabricar algunas herramientas o bien modificar las que ya tienen para aplicarlas a nuestro hobby.

Esperamos en este año que se aproxima poder seguir aportando desde nuestra revista y colaborando en fomentar la continuidad de este hermoso hobby que sin ninguna duda se nutre de de todos ustedes, queridos lectores, quienes nos incentivan a hacerlo cada día con más ganas y pasión.



¡¡Felices Fiestas y un excelente 2017 para todos!!



- Rafael Zambrino

Tipología de embarcaciones

Mascarones de Proa - por Carlos Bartellone

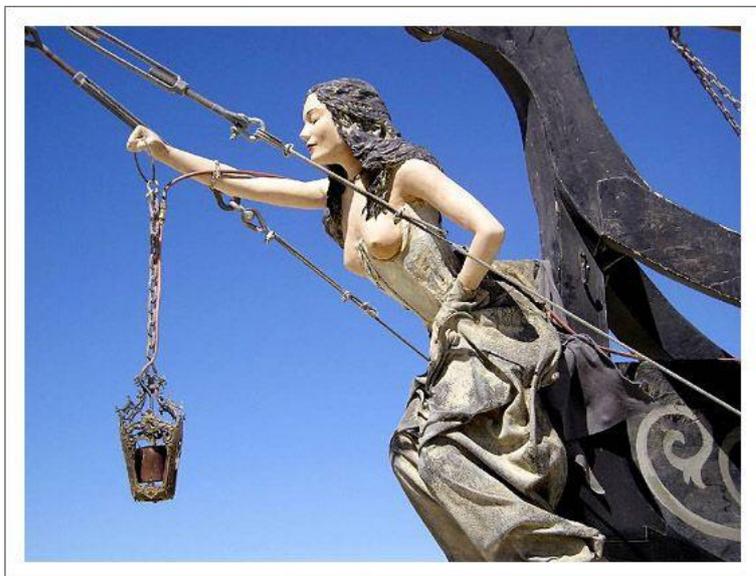
En números anteriores tratamos de dar a conocer naves o embarcaciones que surgieron en determinados años de nuestra historia

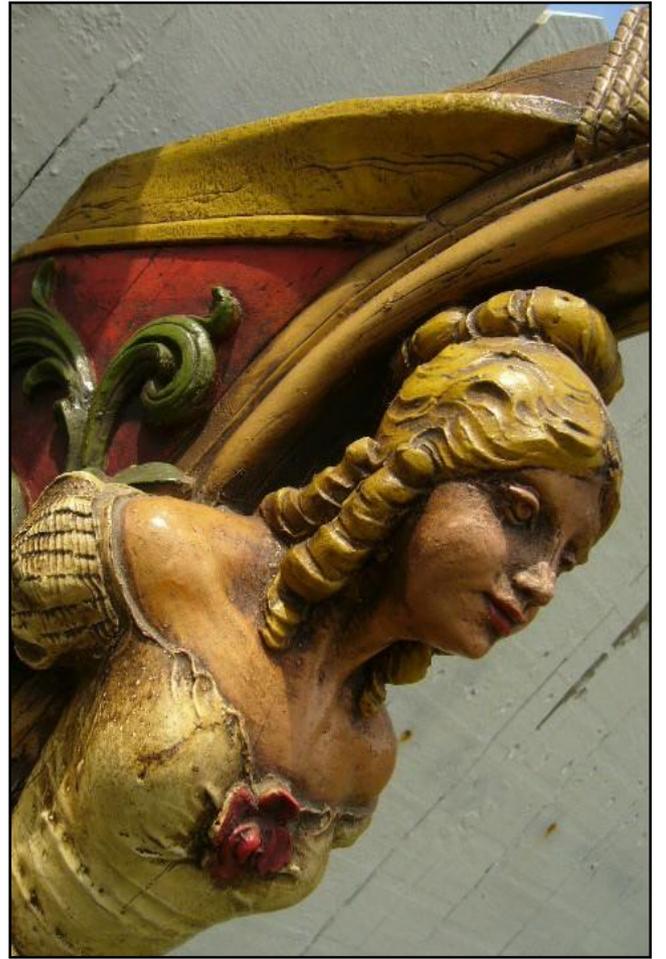
En esta oportunidad, esa tipología las dará los mascarones de proa en embarcaciones a vela que todavía surcan los mares del mundo.

El Mascarón de Proa es una figura decorativa tallada en madera y ornamentada o pintada, que llevaban antiguamente las embarcaciones en la parte alta del tajamar, para engalanar la nave.

Su uso fue generalizado en los siglos XV al XIX, pero en épocas históricas anteriores, ya fueron usados como en barcos vikingos, romanos y otros.

Tenían un doble objetivo, la decoración de la nave y la identificación de la misma





Grandes Barcos

Zeven Provinciën (1665) - por Gero Levaggi

Un poco de historia de Holanda

Hoy la conocemos como Holanda, pero necesitó muchos años, tratados, encuentros, y guerras para que esto sucediera.

Es así que la dominación española bajo Felipe II; que no fue sino hacia 1581, denominándola Unión de Utrecht, quedara en Países Bajos.

Pero recién fue afianzada en 1648, la total independencia por Paz de Westfalia.

Y así llegamos a la que conocemos hoy por Holanda o Países Bajos, debido a que más de la mitad de su territorio queda debajo por el nivel del mar, entre 7 y 17 metros, conteniendo el mar del norte, en principio por los Polders, y hoy por un sistema de esclusas, además de los Polders

De Zeven Provinciën (1665)

A algunas naves se los conoce por sus acciones, por quienes lo comandaron, por su armamento, por sus batallas, y demás.

Esta nave junta todas estas, y una más, su diseño, un tanto mocho en su proa, y que le da un sistema de navegabilidad muy particular.

Fue construido por Jan Salomonszoon van den Tempel, en los astilleros de Rotterdam, donde figuraba la sede del Almirantazgo de Maas.

Los Almirantazgos en los Países bajos, eran cinco: Almirantazgo de Maas, Almirantazgo de Amsterdam, Almirantazgo de Frisia, Almirantazgo de Zelanda, Northern Quarter Almirantazgo, y es abogado asistente el Almirantazgo de Flushing. Obviamente tenían el nombre de las ciudades a las que pertenecían. Luego fueron desmantelados en 1795, por la República de Batavia, quien los reemplazó por el Comité de Marina, una rama de la Asamblea Nacional y de Batavia, con sede en La Haya. Como puede apreciarse la Revolución Francesa influenciaba en los Países Bajos.

Era habitual inscribirlo como De 7 Provinciën.

Fue un navío holandés de mayor tamaño, durante las guerras Angla-Holandesas, y las que vendrían hasta su desguace luego que fuera severamente dañado en la guerra de la Gran Alianza, en 1694, expresada más adelante.

Su nombre hacía referencia a las "Siete Provincias" que constituían la república holandesa. Aunque formalmente un navío de dos puentes; su diseño correspondía a lo que se puede denominar como "tres puentes de pozo" al contar con lo que en la práctica era una 3ª batería aunque parcialmente incompleta.

Se llamaban "Puentes de Pozo", los puentes que tenían conexión con el exterior y estaban totalmente



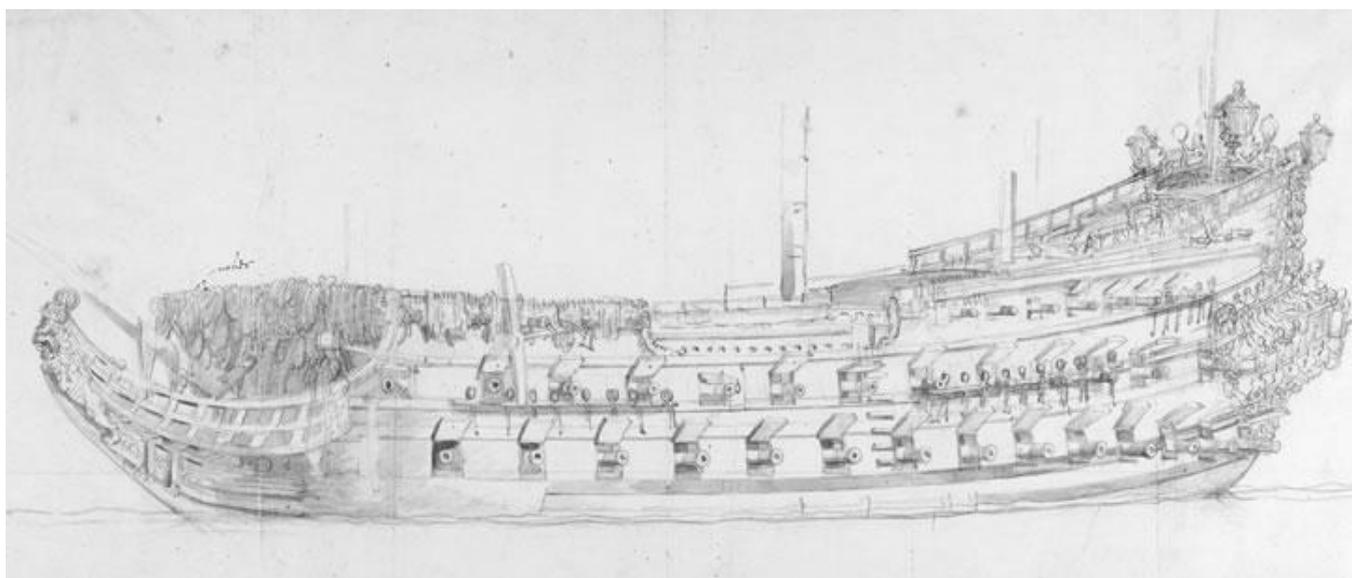
equipados, normalmente, como es el del De Zeven, construidos hacia popa, de forma que de proa se observaba el efecto de “escalera” de los puentes.

Formaba parte de un intenso programa de refuerzo de la flota holandesa, planeándose añadir varios navíos de línea en tres categorías, en las que el De Zeven sería la nave insignia, con 80 cañones, de estos navíos se llegaron a construir diez. Pero De Zeven contaba con la “mayor pegada”; ya que lo normal era que el resto se conformaran con 2-4 cañones de 36 libras como parte de su batería principal, mientras que el *De Zeven* contaba con 12 y llegaría a tener puntualmente toda su batería baja equipada con cañones de 36 libras durante la Tercera Guerra Anglo-Holandesa. Sin embargo en la parte final de su carrera activa, cuando ya no era uno de los puntales de la flota, se optó por un armamento mucho más ligero.

Actualmente hay en marcha un proyecto para construir una réplica por parte de la fundación Batavia-werf. Pero dicha fundación se quedó sin dinero en 2014, y las obras se pararon.



Existe la certeza por parte del Antiquariaat Rijks Museum, que los planos del navío, se han perdido, hace 15 años que están a la búsqueda de ellos y no tienen noticias. Los modelos que pueden verse de esta navío son a partir de los dibujos de Van de Velde el viejo



El *De 7 Provinciën* en un grabado de Van de Velde el viejo

Características

- ⊕ Dimensiones.
 - Peso: ca. 1.600 toneladas
 - Eslora: 46 m (cubierta de cañones).
 - Manga: 12,3 m.
 - Calado: 4,6 m.
- ⊕ Armamento de 82 cañones (1666).
 - 1ª Batería: 12x36 y 16x24 libras.
 - 2ª Batería: 14x18 y 12x12 libras.
 - Otros: 26x6 libras.
- ⊕ Armamento de 76 cañones (1692).
 - 1ª Batería: 8x24 y 20x18 libras.
 - 2ª Batería: 28x12 libras.
 - Otros: 12x6 y 8x4 libras.

Historial

- ⊕ **1666. Batalla de los Cuatro Días:** Insignia de la flota; almirante Michael de Ruyter, capitán Jan van Nes. En el primer día de la batalla hubo un “encuentro” entre ambas insignias, intercambiando disparos con el *Royal Charles*.

En el segundo día de la batalla De Ruyter consiguió cortar la línea del inglés Monck trabándose una dura batalla en la que ambas flotas sufrieron fuertes daños, en especial la inglesa. Tras efectuar reparaciones de emergencia, De Ruyter tuvo que acudir de urgencia en auxilio de la retaguardia neerlandesa de Tromp. Tromp acudiría en persona al *De Zeven* a agradecer el “rescate”. El combate continuó con varios pases de ambas líneas intercambiando fuego entre ellas; en uno de los cuales recibió el *De Zeven* fuertes daños -en especial en sus aparejos- que le obligaron a retirarse de la línea.

- ⊕ **1666. Batalla del día de Santiago:** Insignia de la flota; almirante Michael de Ruyter, capitán Jan van Nes.

En el primer día de batalla, el *De Zeven* se vio atacado por el *Royal Charles* y el *Sovereign*. Contra las expectativas inglesas el navío aceptó el envite y ofreció una furiosa resistencia cubriendo la retirada de la vanguardia neerlandesa y causando de paso serios daños al *Royal Charles*.

De Ruyter trató de retirarse con su maltrecha flota pero se encontró a merced de un nuevo ataque inglés. El ataque inglés estaba planificado para centrarse en el *De Zeven* pero se vio entorpecido un rato por la falta de viento lo que provocó el hilarante suceso de que el primer ataque contra el navío neerlandés fuera efectuado por el “yate” del príncipe Ruperto: el *Fan Fan* que se acercó a remo y disparó sus dos minúsculos cañones contra el gigante neerlandés provocando la hilaridad inglesa.

A continuación se acercó una amenaza más peligrosa en forma de brulotes incendiarios, consiguiendo el *De Zeven* esquivar uno dirigido contra él. El fuego de artillería inglés consiguió abatir sus mástiles y se ordenó al inglés *Triumph* que tratará de abordarlo pero este tuvo que desistir por la dificultad de maniobrar con el escaso viento reinante.

De Ruyter llegó a perder los nervios durante el combate, deseando encontrar de una vez la muerte, pero finalmente se rehízo y descubrió que aunque de forma penosa sus navíos iban a poder retirarse. El maltrecho *De Zeven* cubrió como pudo la retirada, consiguiendo sus botes enganchar y desviar a un brulote enemigo.

- ⊕ **1667. Incursión en el Medway:** Entrándose en el Támesis

- ✦ **1672. Batalla de Solebay:** Insignia de la flota; almirante Michael de Ruyter. El *De Zeven* libró un duelo de dos horas con el *Prince* (100 c.) del duque de York, al que causó tan serios daños que el duque se vio obligado a trasladar su insignia a otro navío.
- ✦ **1673. Batallas de Schoneveld:** Insignia de la flota; almirante Michael de Ruyter. En un momento de la primera batalla el escuadrón de De Ruyter quedó emparejado con el contingente francés de la flota enemiga; aunque el insignia francés (*Reine*) intercambió disparos con el *De Zeven*, De Ruyter no dejó de observar como otros navíos franceses parecían querer esquivar el choque con su nave, congratulándose de que su navío insignia todavía impusiese “respeto”.
- ✦ **1673. Batalla de Texel:** Insignia de la flota; almirante Michael de Ruyter, capitán Pieter de Liefde.
- ✦ **1674. Expedición a Martinica.**
- ✦ **1692. Batallas de Barfleur y la Hogue:** Capitán Evert de Liefde. El *De Zeven Provinciën* recibió fuertes daños en el combate de Barfleur, encabezando la línea Anglo-Holandesa.

Misceláneas - Bibliografía

Desarrollado por Gero Levaggi

Detalle de la construcción tomados de Van de Welde, elaborando planos propios, en la próxima edición.

- Shipbuilding in the Dutch Golden Age – Ab J. Hoving (Con dedicación al autor) - A&M University Press – Re Edition Neederlands 2012
- Dutch East India Company Shipbuilding – Wendy van Duivenvoorde – A&M University Press - 2015
- Dutch Warship in the Age of Sail 1600-1714 Desing, Construction, Careers and Fates – James Blender – Seaforth Pubishing - 2014
- 17th Century Dutch Merchant Ships – Ab J. Hoving – Sea Watch Books LLC – USA 2014
- Message in a Model – Ab J. Hoving - Sea Watch Books LLC – Rijks Museum & USA 2013



Maqueta del *Zeven Provinciën* (Batavia-werf)

Modelos de colección

H.M.B Endeavour - Modelista Marcelo Luppi

Reseña Histórica

En 1767, la "Royal Society" de Londres solicitó al Rey Jorge III enviar un buque a los Mares del Sur. La finalidad del viaje era observar desde el hemisferio austral el eclipse de Venus que se produciría en junio de 1769. Este evento era considerado de vital importancia para calcular la distancia de la Tierra al Sol. Los naturalistas Charles Green, Joseph Banks y Samuel Sander serían los principales responsables de las tareas científicas a bordo.

Para acometer esta empresa se seleccionó el buque "HM Bark Endeavour", un carbonero modificado, que estaría a las órdenes del Teniente de Navío James Cook quien contaba con la experiencia suficiente para navegar en este tipo de naves.

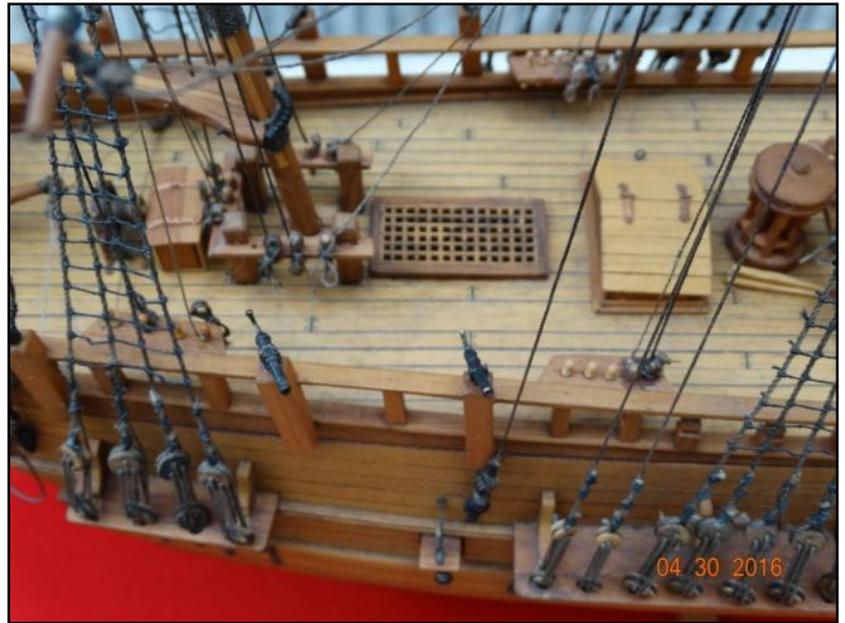
Tras la petición de la Royal Society, el Almirantazgo británico abordó la decisión de dotar a la expedición de un buque. Este debía ser robusto, con buena capacidad de carga y buena maniobrabilidad. En aquella época en los astilleros navales de Deptford se encontraba en dique seco el "Earl of Pembroke" que se consideró era el apropiado. El "Earl of Pembroke" era un mercante con un casco achatado y que se dedicaba al transporte de carbón. La forma plana de su casco le permitía navegar con poca profundidad y aprovechar esta capacidad para sacar ventaja de los flujos de las mareas. El barco fue remodelado; se le dio un nuevo forrado al casco y se reconfiguró el interior para dotarle de más capacidad de almacenamiento. Fue bautizado como "HM Bark Endeavour".



En el siglo XVIII en Inglaterra se clasificaban los barcos según la forma de su casco. Un buque de proa plana y popa cuadrada recibía el nombre de "Bark". El mismo nombre recibían aquellos barcos que tenían una forma indefinida en la que su capitán ostentaba el rango de teniente de navío.

Ya rebautizado como "HM Bark Endeavour" el 26 de agosto de 1768 zarpa del puerto de Plymouth rumbo al archipiélago de Madeira. A finales

de octubre cruza el Ecuador y a mediados de noviembre llega a Río de Janeiro donde permanece 6 semanas. En diciembre leva anclas con rumbo sur llegando a Tierra de Fuego a mediados de enero de 1769. El 17 de enero el naturalista Banks y varios de sus colaboradores bajan a tierra para recoger muestras de fauna y flora. El tiempo empeora y el grupo se pierde. Dos hombres se separan y mueren congelados. El resto del equipo corre mejor suerte, tras pasar la noche fuera son rescatados. Tras doblar el Cabo de Hornos se adentraron en el Pacífico cruzando el Trópico de Capricornio a mediados de marzo. Un mes más tarde, en Abril de 1769 el Endeavour fondeaba en Tahití. El 3 de junio se produjo el fenómeno astronómico que motivó la expedición. Allí permanecieron tres meses efectuando observaciones astronómicas y catalogando plantas y animales. Durante este tiempo la tripulación descansó, comerció con los indígenas, disfrutó del buen tiempo y mantuvo “amistosas” relaciones con la población local, sobre todo con las mujeres.



En agosto levaron anclas y permanecieron un mes explorando el archipiélago de Tahití. Posteriormente pusieron rumbo a Nueva Zelanda, a donde llegan en octubre. A su llegada los nativos maorís no resultaron ser muy cordiales a pesar de los intentos de la tripulación del Endeavour, ya que necesitaban reponer agua y productos frescos.

Nuevamente en la mar, la expedición circunnavegó y cartografió la costa de Nueva Zelanda llegando por primera vez a la conclusión de que no era un nuevo continente y de que el archipiélago estaba formado por dos islas principales. Posteriormente se dirigieron a Tasmania pero una fuerte tormenta los desvió de su rumbo y avistaron la costa australiana en abril de 1770. Aunque en algunos foros se atribuye a Cook el descubrimiento del continente australiano esta información no sería del todo exacta, ya que en 1567 el español Álvaro de Mendaña descubrió las Islas Salomón y desde 1595 hasta 1605 naves españolas hacían expediciones a las costas australianas. Incluso hay quien afirma que el nombre de Australia viene por la vinculación de estos primeros descubridores con la casa de los Austrias.



La expedición se dirigió rumbo sur y procedió a explorar y cartografiar la costa este australiana. En la noche del 10 de junio y mientras navegaban con marea alta el barco quedó atrapado en la barrera de coral. Al entrar en el nuevo ciclo de marea la situación empeoró y el barco comenzó a escorarse. Cook decidió intentar aprovechar la siguiente subida de la marea que sabía iba a ser bastante considerable. Así que mando a sus hombres a las bombas para achicar toda el agua posible, lanzar por la borda todo lo que no

fuese imprescindible. El boquete fue taponado con trozos de vela cosidos con lana empleando como “aglutinante” estiércol de oveja. El peso aligerado y el esfuerzo colectivo de toda la tripulación lograron liberar el barco y una vez reparado puso rumbo al estrecho de Torres.

Tras haber hecho escala en Timor y Java, el 11 de octubre llegan a Batavia en donde el Endeavour entra en dique seco para ser reparado. Tras reponer víveres y provisiones y cubrir las bajas producidas con nuevos marineros se hacen nuevamente a la mar con rumbo a África. El 6 de enero hacen escala en la isla Princess pero recogen agua contaminada y se declara una epidemia de disentería a consecuencia de la cual fallecen 21 tripulantes en un mes. El 15 de marzo y con la mayoría de la tripulación enferma, alcanzan Ciudad del Cabo donde permanecen un mes. Nuevamente en la mar y con rumbo norte se produjeron algunas muertes más a causa de la disentería pero el buque logra arribar a la isla de Santa Helena a primeros de mayo. El 13 de julio de 1771 llegan a Inglaterra. La expedición aportó mediciones astronómicas, una de las más ricas colecciones de plantas, vegetales y frutas exóticas hasta entonces conocidas e innumerable cartografía.

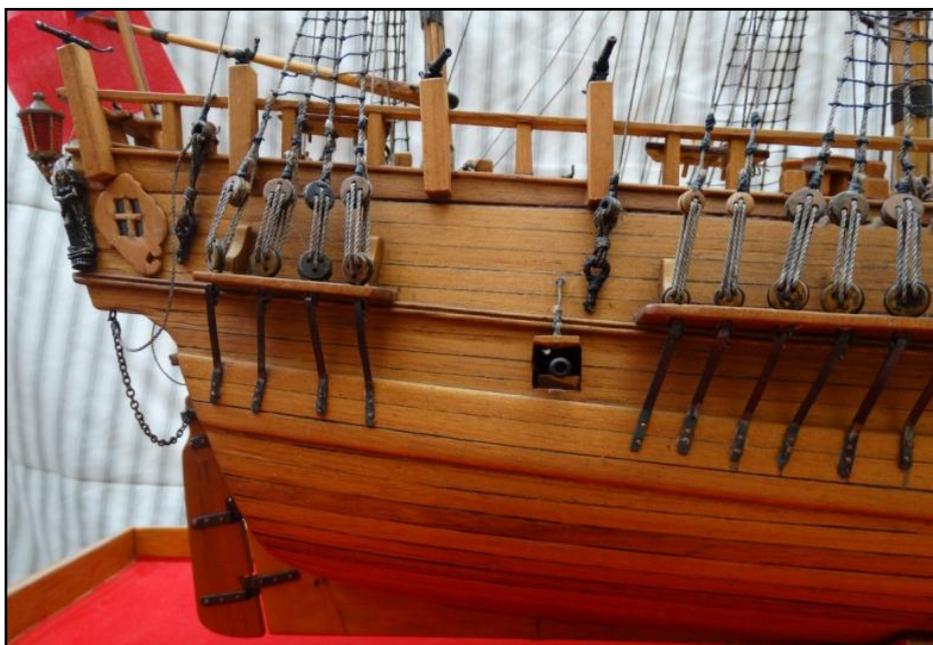


Tras finalizar su travesía a los Mares del Sur y dar la vuelta al mundo, el barco fue vendido y rebautizado con el nombre de “Lord Sándwich”. En su nuevo papel primero fue un transporte de tropas a Norteamérica durante la Guerra de Independencia de Estados Unidos. Más tarde se convirtió en barco prisión. Finalmente en agosto de 1778 fue hundido junto con otros 12 barcos frente al puerto de Newport en Rhode Island como barrera para bloquear la invasión de la flota francesa.

Ext: <http://revistaargonauta.blogspot.com.ar/2008/02/la-historia-del-endeavour.html>

Datos constructivos

Para la construcción del modelo se utilizaron los planos de Mantua Model Italia en escala 1/48 y se siguió el procedimiento habitual de cuadernas provisto por el plano. Las mismas se cortaron en madera terciada de 6 milímetros las cuales se presentaron sobre la pieza de quilla, se agregaron los separadores y se escuadraron todas las cuadernas, también se pegaron tacos macizos tanto en



proa como en popa para facilitar el pegado posterior de tracas. Una vez terminado toda la estructura interna se comenzó a forrar todo el modelo con tracas de cedro de 5 milímetros por dos de espesor lo que permitió un buen grosor de casco dejando margen para el lijado posterior. Todas las tracas se pegaron con cola vinílica negra para dar el efecto de calafateado.

Los cintones son de un espesor mayor y tuvieron que ser puestos en remojo por un día para lograr ablandar la madera y también hubo que trabajarlas muy minuciosamente sobre el doblatracas (soldador doblatracas) debido a la gran curva en la proa del modelo.

Para la construcción de la cubierta se usó tracas cortadas de pino Brasil bien estacionado y se pegaron también con cola vinílica negra para lograr también el efecto del calafateado.



Luego de terminado tanto el forrado del casco como la cubierta se colocó la falsa quilla que en este modelo se optó hacerla postiza y clavarla y pegarla al final.

Paso siguiente se colocaron las mesas de guarnición y se comenzó a preparar la arboladura en madera de guatambú.

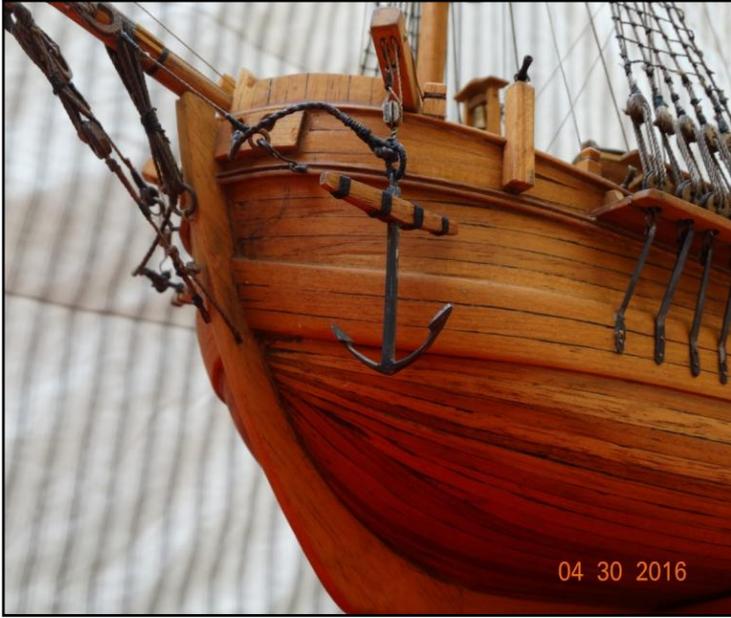
Todos los motones y vigotas se construyeron en forma artesanal. Los cañones y los falconetes se tornearon en hierro y luego se ennegrecieron. Se completó toda la cubierta con todos los artefactos necesarios para vestir el modelo incluido el bote con sus respectivos remos y arboladura amarrados dentro del mismo.

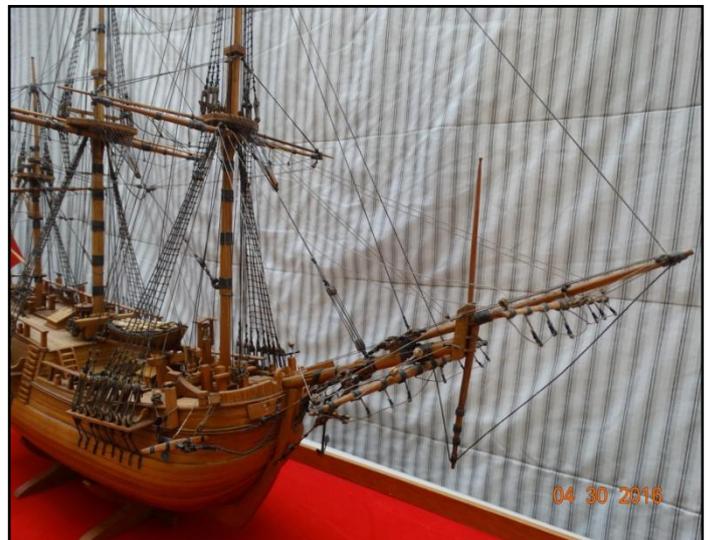
Se realizaron las maniobras en toda la arboladura en parte sacándola del plano de Mantua Models y consultando también el libro Anatomy of the Ship Endeavour de la Editorial Conway.

Ya prácticamente en el final de la construcción se le agregó las anclas que se cortaron de un pedazo de chapa de hierro a la que se le dio forma con limas. La bandera se cortó de un pedazo de tela fina y pinto con aerógrafo.

Por último al modelo se le dio una fina capa de barniz mate.











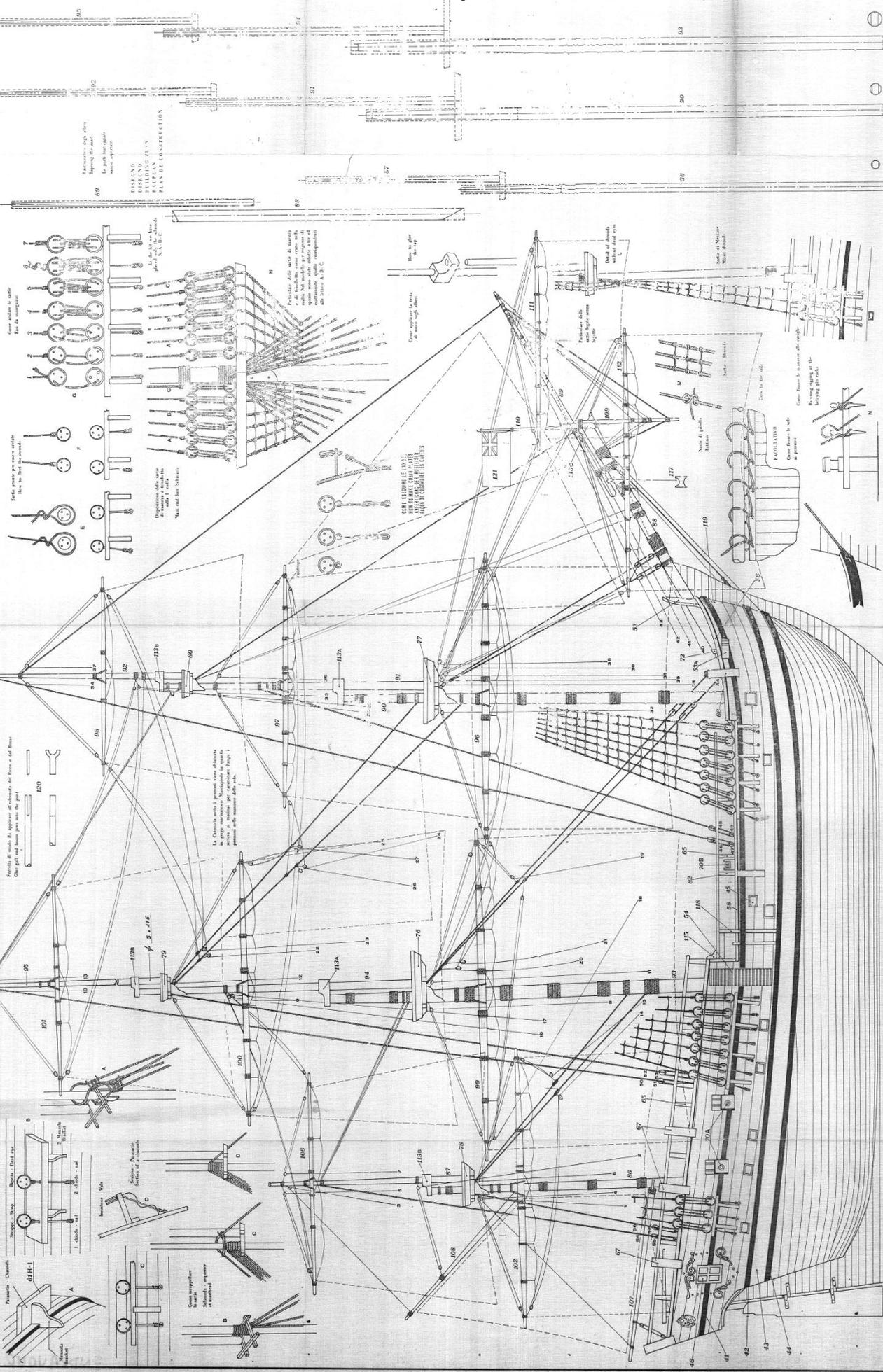
RIPRODUZIONE VIETATA

ENDEAVOUR

vascello del 1768
lunghezza cm. 76

ARL 774

3



Disegnato e disegnato
per la casa
di costruzione
BONANNO

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Disegno
BONANNO
P.L. N. N.
P.L. N. N.
P.L. N. N.

Técnicas

Construcción de medios cascos - por Carlos Bartellone

La mitad de los modelos de cascos se utilizaron en los primeros días de la construcción de barcos, cuando las estructuras de barcos se tallaban en un pequeño modelo o medio modelo para trabajar visualmente la forma de un casco antes de construirlo.

Cuando se llevó a cabo el proyecto, estos modelos de mitad, eran montados sobre un tablero para incorporarlos a las paredes como referentes y o para mostrarlos a los clientes, las diferentes opciones de los cascos de los barcos que se podrían construir.

Cuando estos modelos se hacen por mitad del casco, con hermosas maderas y en un marco, que convertían a esos modelos en obras notables de arte náutico.

Es conocido que esta forma de mitad de casco, se la llama como Anteproyecto del barco .y por lo general su aparejo y otros accesorios eran desestimados.

Antes del siglo XX, la construcción de estos medios cascos eran desarrollados por los carpinteros de rivera, como planificación de diseño de un barco, para luego llevarlo a su simetría.

Con el advenimiento del diseño por computador, estos medios cascos pasaron como decorativos del arte marítimo, de los cuales hay memorables piezas de arte en dicho modelismo.

El arte de hacer mitades de cascos es tan antigua como la construcción misma de los barcos.

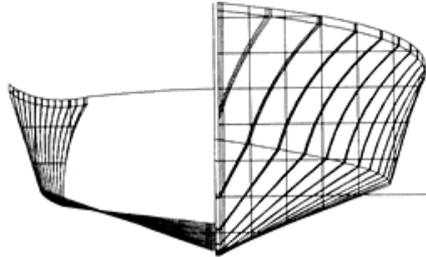
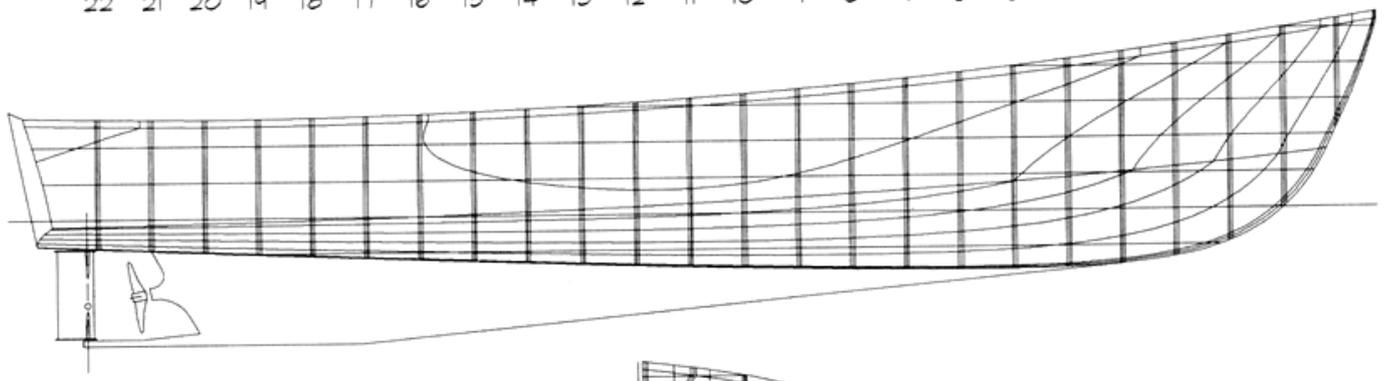
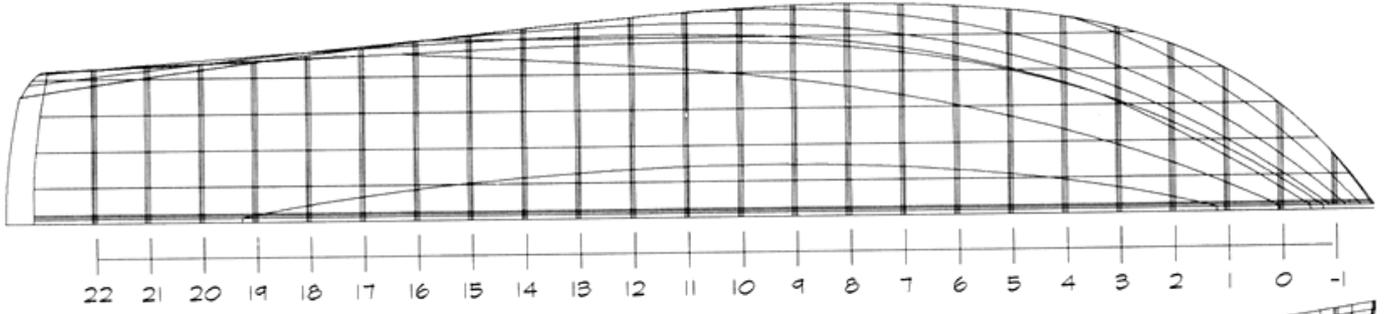
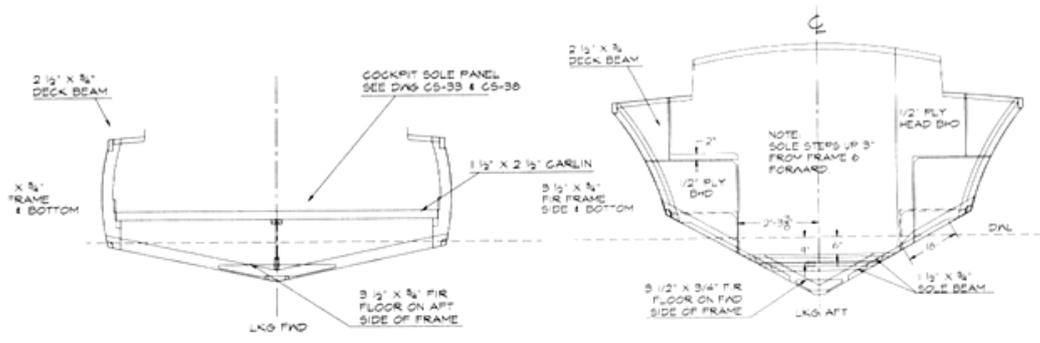
Hay varia formas en su realización, a) de un trozo de madera, b) varias tablas iguales o de diferente tipo de madera (Pan y manteca) c) con estructura usando cuadernas, quilla y forrado, en cualquiera de las tres formas luego llevarán un prolijo barnizado o pintado.

Muchas veces se introducen los elementos de cubierta, mástiles y velas, no hay reserva alguna en realizar cualquier tipo de casco, veleros, lanchas, históricos o modernos.



SD Model Makers

- Carlos A Bartellone







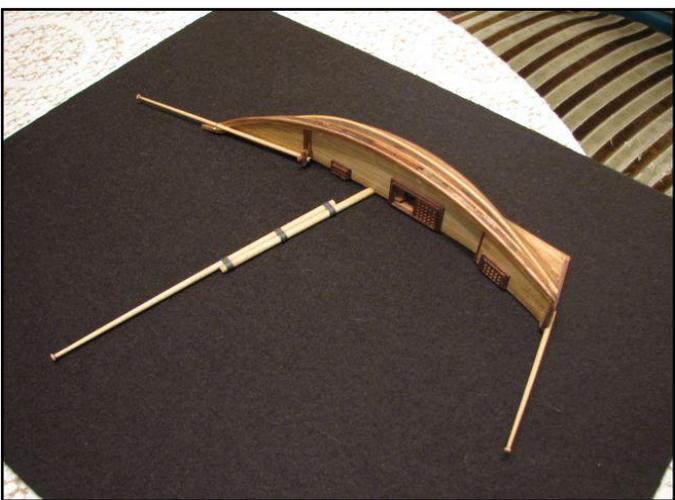
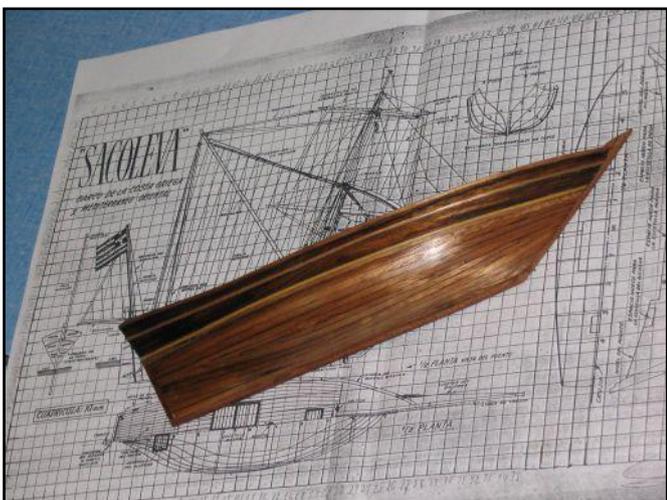
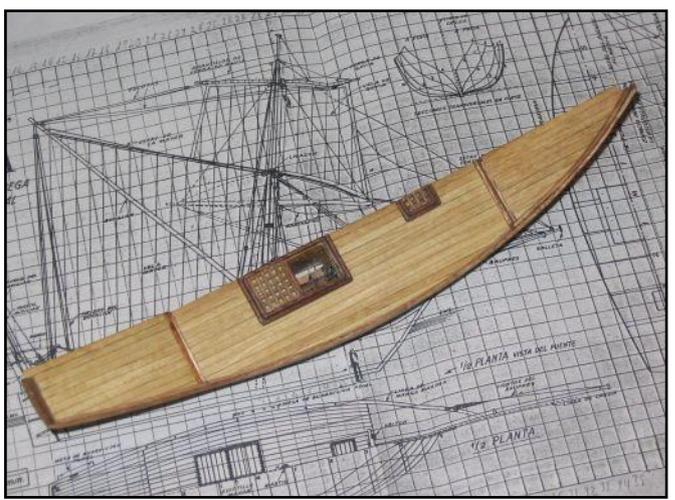
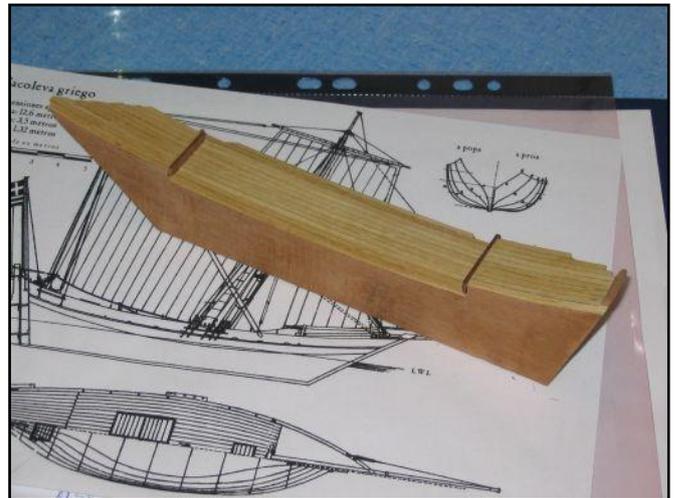
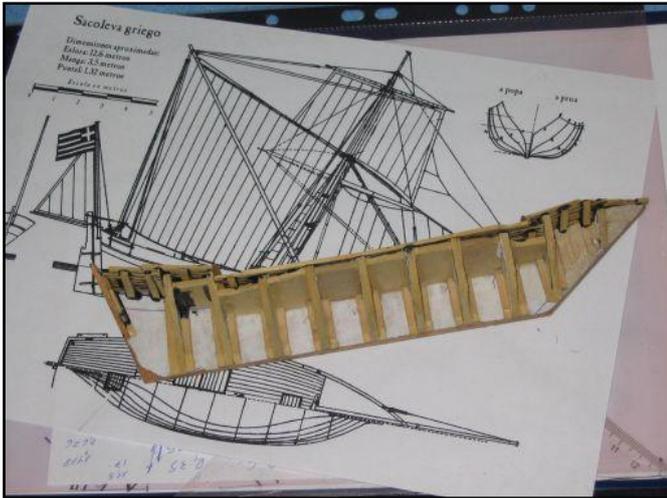
China Packet COHOTA 1843

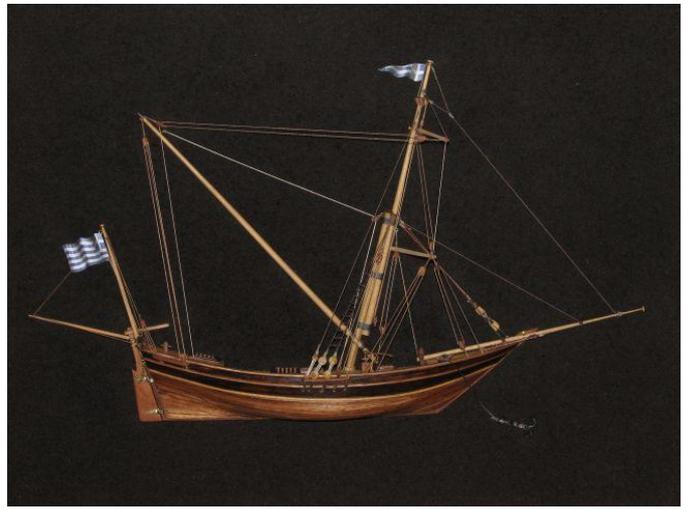




Modelo construido por Daniel Mansinho - Sacoleva griego escala 1/50

Este modelo de Sacoleva griego está construido con el sistema de medias cuadernas como se puede observar en la secuencia fotográfica. Para el forrado del medio casco se utilizó madera de cedro de diferentes tonalidades y la cubierta se construyó con guatambú creando una interesante combinación de tonalidades de maderas ideales para exhibir el modelo terminado y enmarcado (ver foto). Esta técnica de los medios cascos es apropiada para tener una importante cantidad de modelos que no ocupan más espacio que el de una pared.

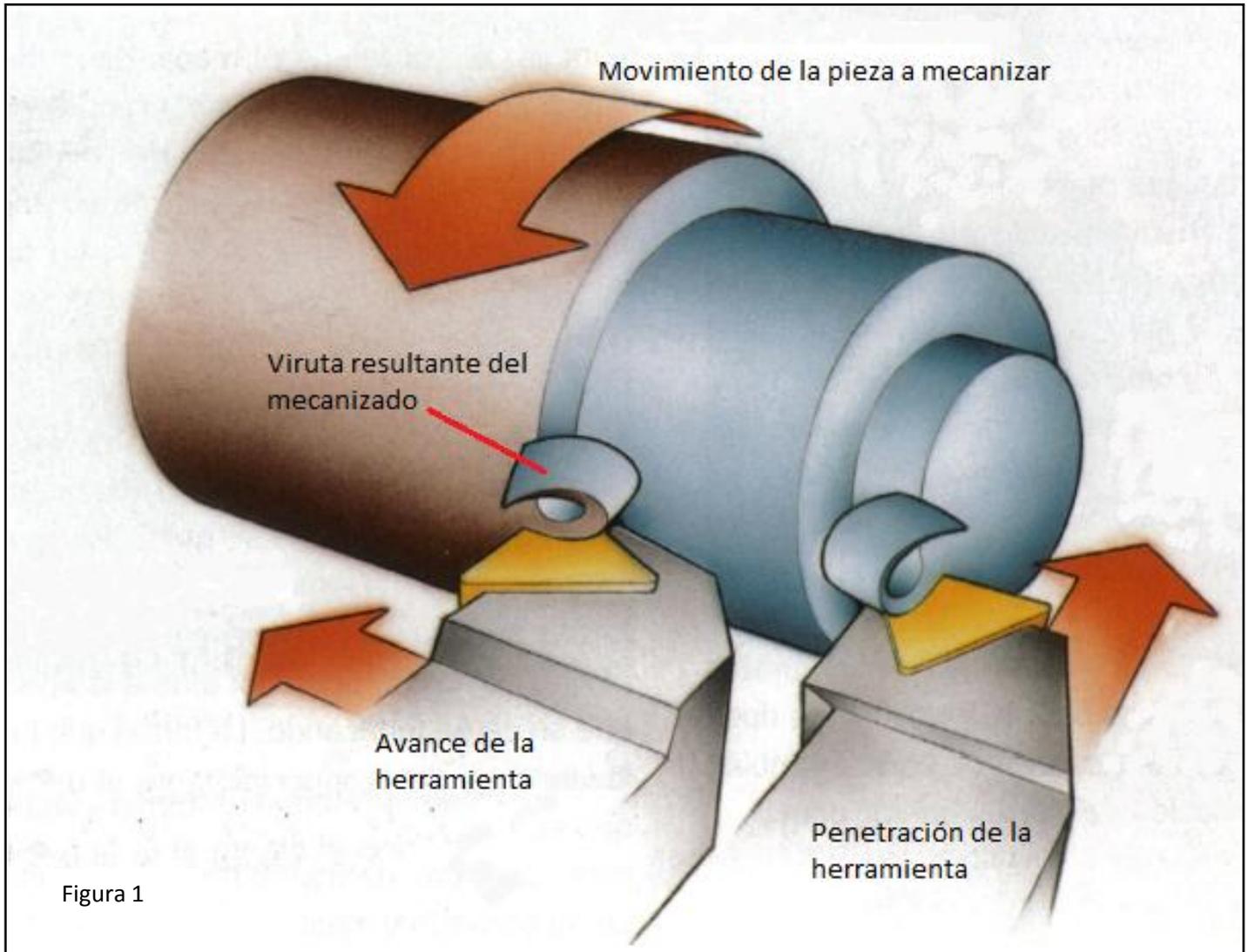




Taller 1

El torno mecánico (4ª parte) – por Rafael Zambrino

En números anteriores de nuestra revista se mostraron las diferentes partes que forman un torno y algunos de los elementos periféricos o aditamentos que sirven para realizar diferentes mecanizados.



Por lo tanto entrando ya a definir que es un torno recordaremos que es una máquina herramienta que se utiliza para dar forma a materiales sólidos, principalmente metales. Su característica principal es su falta de movilidad, ya que suelen ser máquinas estacionarias y pesadas, permite mecanizar piezas de forma geométrica (cilindros, conos, hélices). Estas máquinas-herramienta operan haciendo girar la pieza a mecanizar mientras una o varias herramientas de corte son empujadas en un movimiento de avance contra la superficie de la pieza, cortando las partes sobrantes en forma de viruta, figura 1.

Esta operación de mecanizado o extracción de viruta de la pieza de trabajo se realiza utilizando una herramienta de metal duro la cual el propio tornero o aficionado afila y dará forma en la piedra o muela abrasiva.

La herramienta consta, generalmente, de uno o varios filos o cuchillas que separan la viruta de la pieza en cada pasada. En el mecanizado por arranque de viruta se dan procesos de *desbaste* (eliminación de mucho material con poca precisión; proceso intermedio) y de *acabado* (eliminación de poco material con mucha precisión; proceso final).

Foto 1



Hay diferentes tipos de herramientas de corte, en función de su uso. Las podríamos clasificar en dos categorías: herramienta hecha de un único material (generalmente acero al cobalto), foto 1 y herramienta con plaquitas de corte industrial. La

principal diferencia es que la punta de las segundas está hecha de otro material con mejores propiedades (metal duro o conglomerados metálicos). Esta punta puede ir soldada, foto 2, o atornillada, foto 3. Las herramientas con la punta de otro material, son más duras, lo que permite que corten materiales más duros, a altas temperaturas y altas velocidades.

Las *plaquitas*, foto 4, también se pueden fijar a la herramienta por medio de un tornillo. Están hechas de diferentes materiales duros como el acero al carbono o cerámicas, de forma que aguanten elevadas temperaturas. Tienen la ventaja de que cuanto la arista de corte se desgasta, se puede sacar el tornillo, girar la plaquita por una cara nueva y volverla a utilizar. Finalmente cuando todas las caras se desgastan, se puede poner una nueva plaquita sin tener que cambiar la herramienta. Esta es una manera económica de tener las herramientas con aristas siempre afiladas.

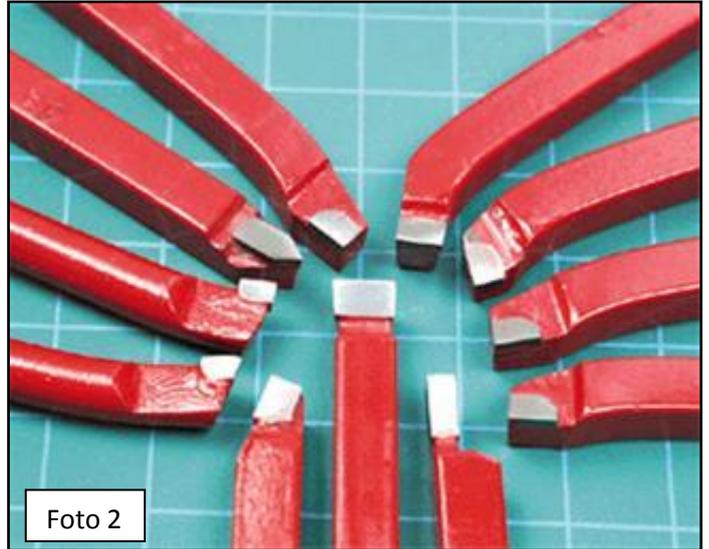


Foto 2



Foto 3

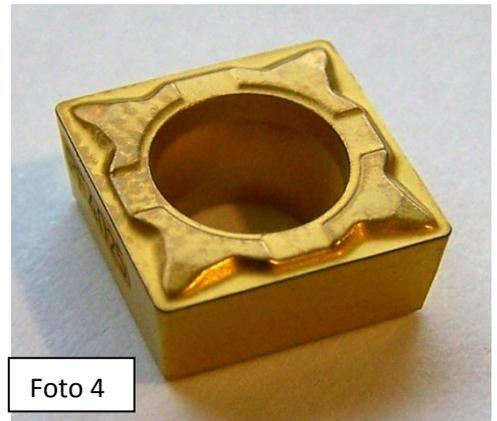


Foto 4

En la figura 2 se puede ver las diferentes aplicaciones de las diferentes formas de herramientas y el tipo de arranque de viruta que realizan cada una de ellas sobre una pieza de trabajo.

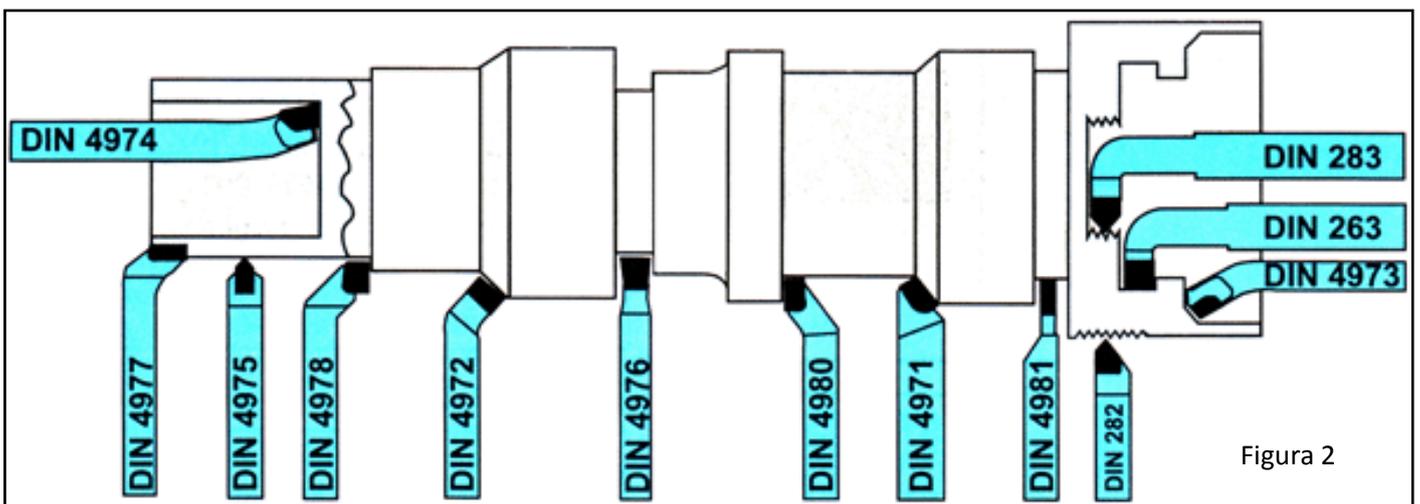
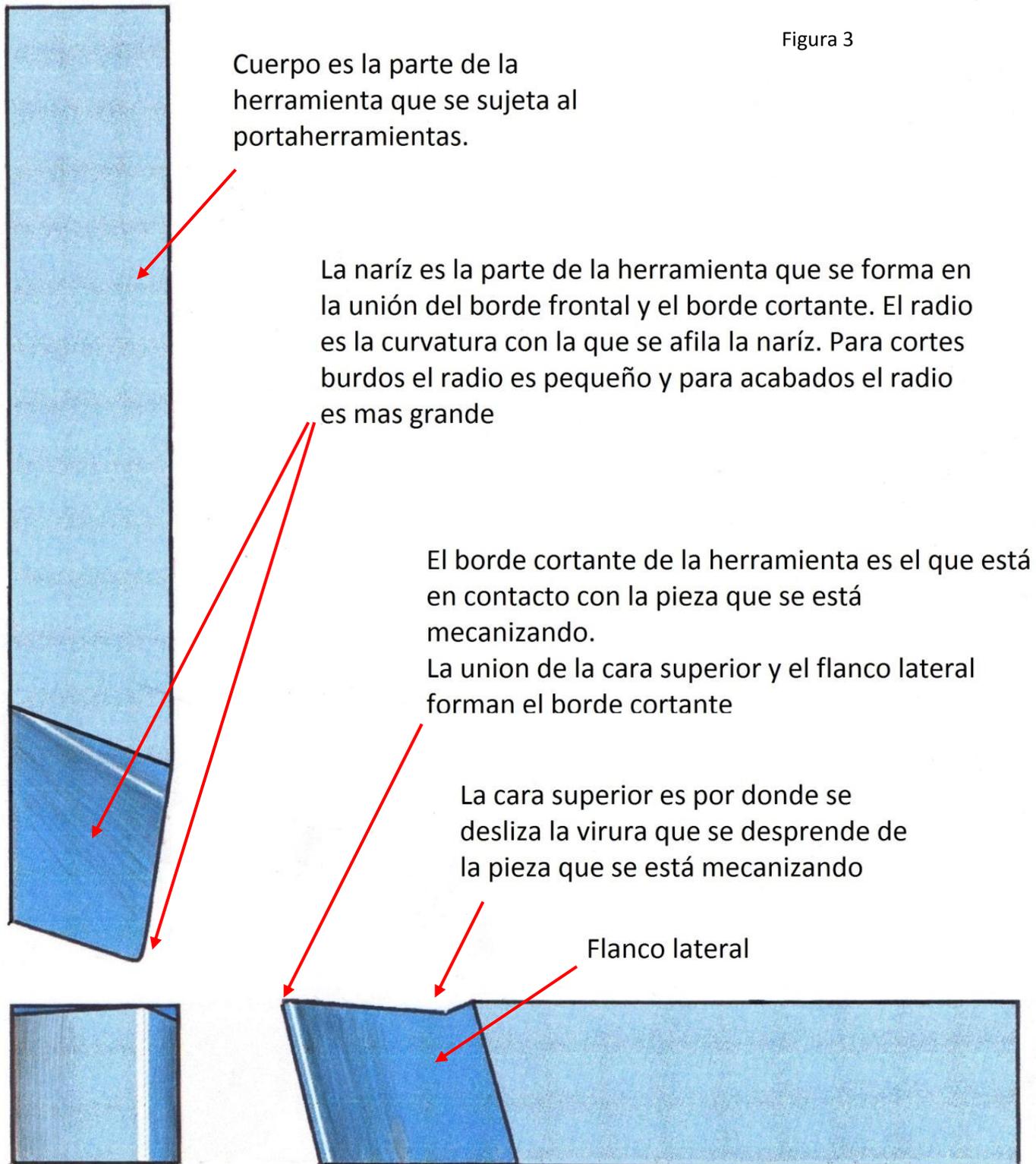


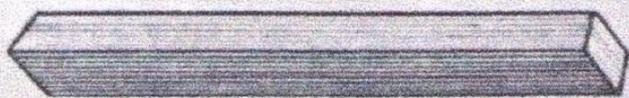
Figura 2

La *herramienta de corte o bits* es una herramienta de precisión y el afilado de todas sus caras influye en forma decisiva en el torneado de la pieza de trabajo. En la figura 3 se muestran tres diferentes vistas y las partes de una herramienta de corte con un afilado básico.

En la figura 4 se pueden observar diferentes tipos de *bits* con formas básicas y la aplicación que cumplen cada uno sobre una pieza de trabajo con su correspondiente avance.

Figura 3





Herramienta o bits sin afilar



Herramienta o bits afilado con forma



A
Torneado
izquierda



B
Torneado
izquierda y derecha



C
Torneado
derecha



D
Frenteado



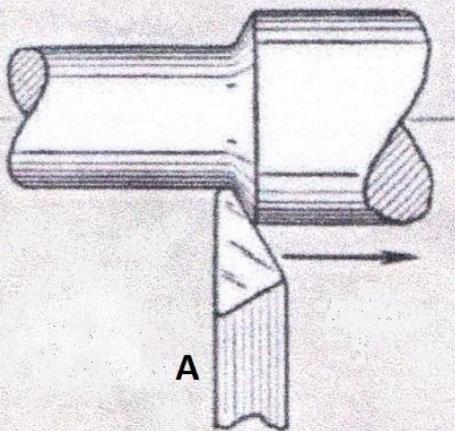
E
Tallado de
roscas



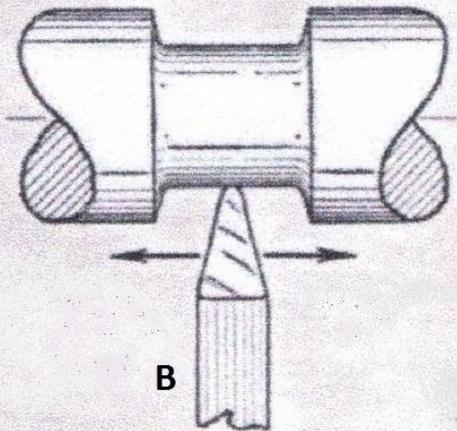
F
Frenteado



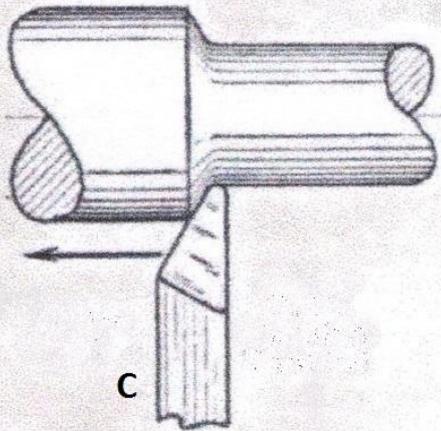
G
Corte o
tronzado



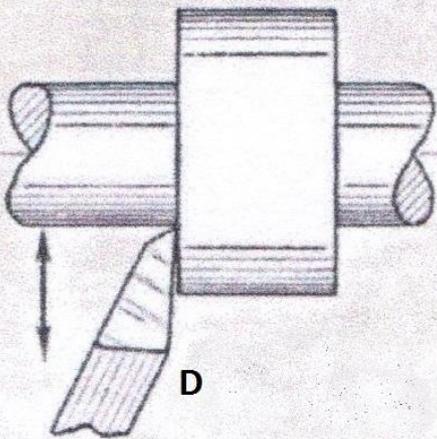
A



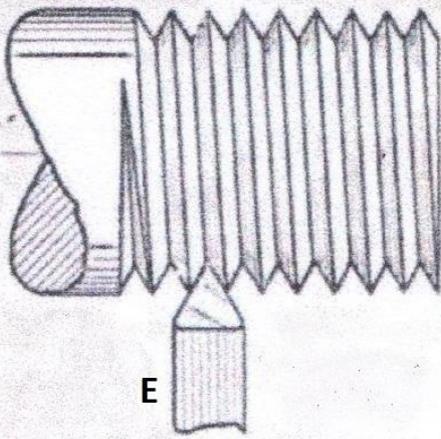
B



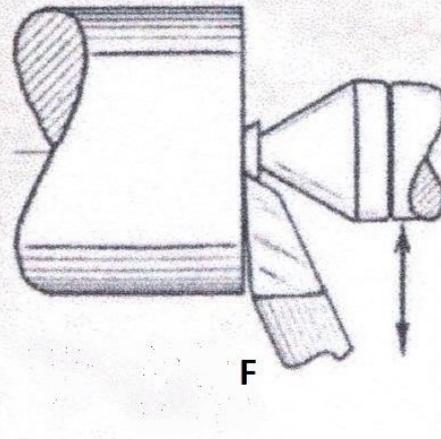
C



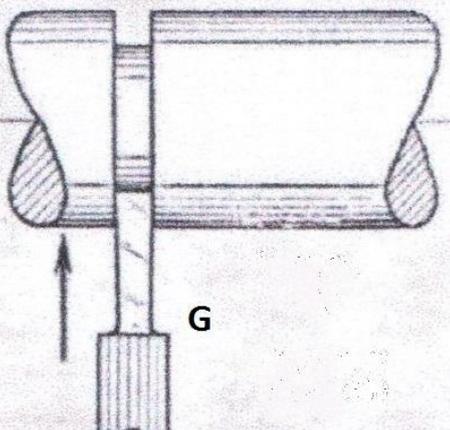
D



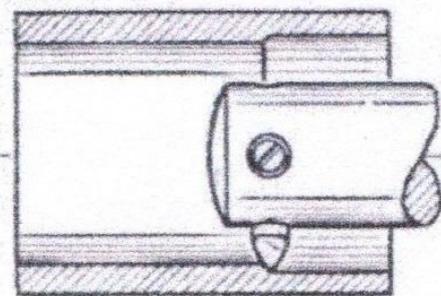
E



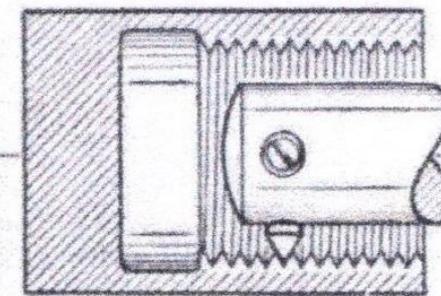
F



G



E - Herramienta cilindrado interior

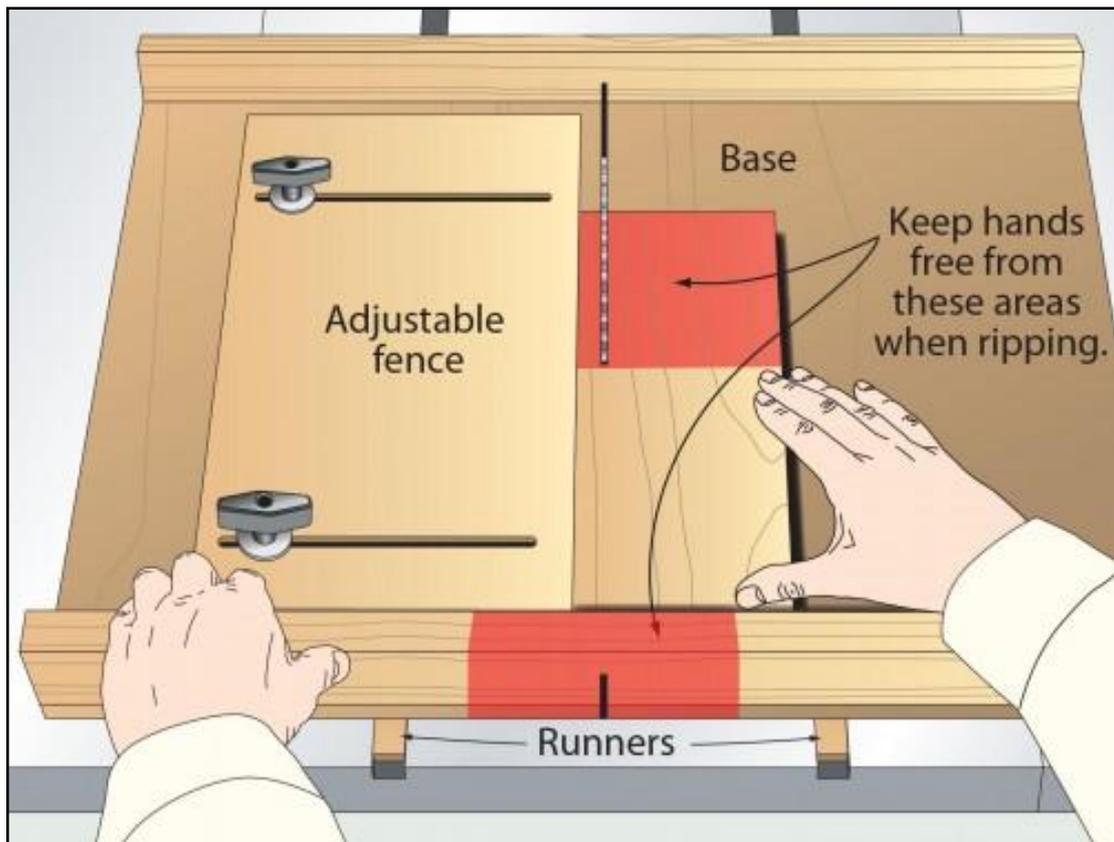
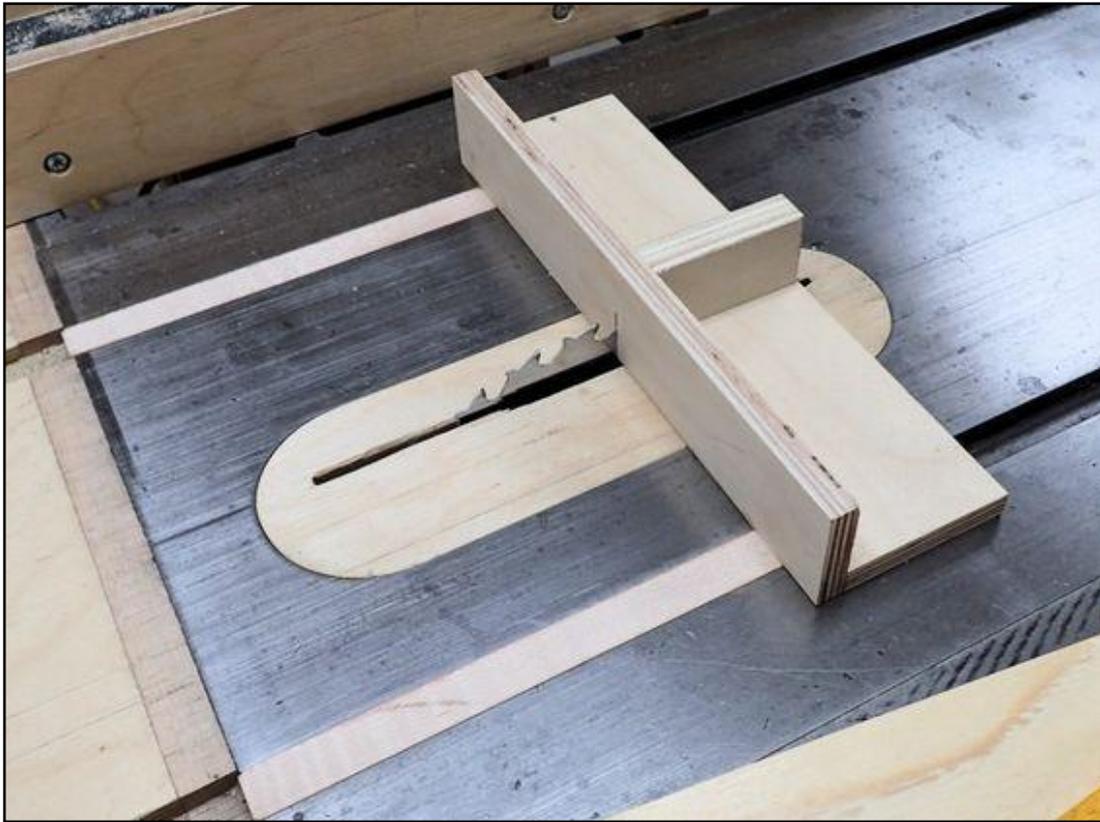


E - Herramienta para roscado interior

Taller 2

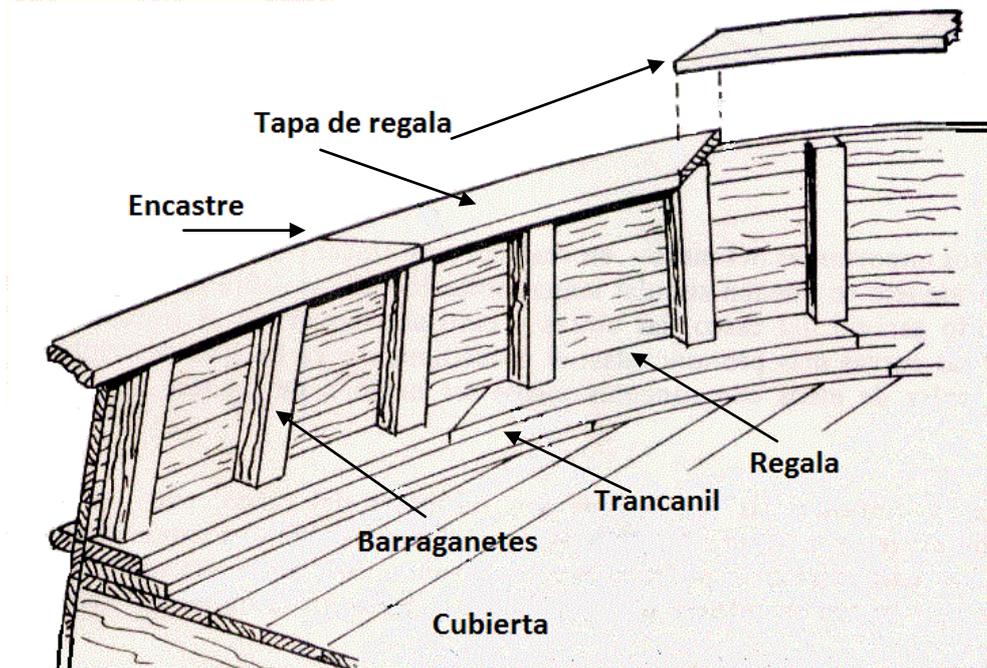
Herramientas - por Carlos Bartellone

Damos a conocer algunos pequeños trucos con herramientas que pueden estar presentes en los talleres de modelistas.



Cubierta

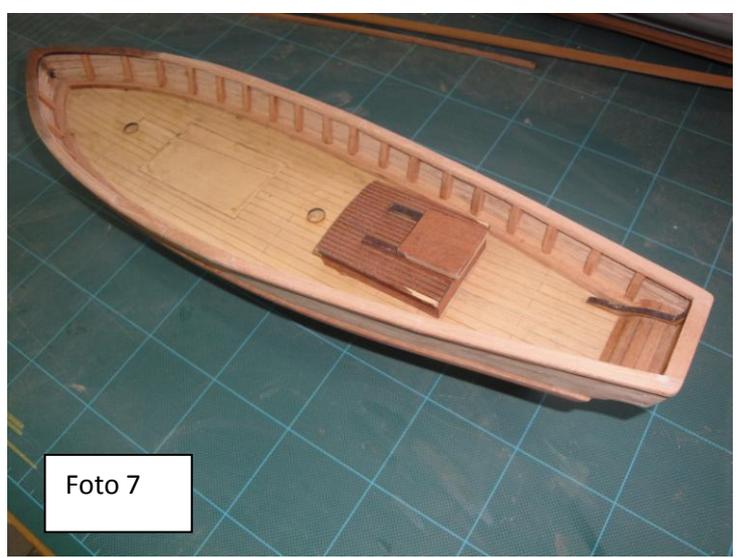
Una vez que se terminó el forrado o traqueado del casco y la cubierta principal es necesario comenzar a colocar todos los elementos que completarán el modelo. Una de las terminaciones del casco es la denominada tapa de regala que es casi igual a la construcción de la regala y al trancanil pero mucho más fácil de montarla. La tapa de regala se cortará como una traca y se la comenzará a posicionar por sectores dada la curvatura, figura 1, esta tarea se facilita si el modelo cuenta con los barraganetes o falsos barraganetes para poder posicionar los sectores de tapa de regala.



En la mayoría de los modelos la curva que está más cerca a proa si es demasiado pronunciada se deberá preparar el encastre o unión entre secciones de tapa de regala pero se deberá cortar dicha traca más ancha para que una vez pegada en su posición definitiva se le dará forma con un taco de lija tanto en su parte interior como exterior.



En la secuencia fotográfica desde foto 1 a 7 se puede observar cómo se posicionaron y pegan sobre los barraganetes las secciones de tapa de regala que una vez secos se lijan tanto en el interior como en el exterior.



Artillería Naval

La artillería en la segunda mitad del siglo XX y la proyección hacia el futuro por Martín Secondi

El misil (que muchos autores no consideran una forma de artillería) pareció, en un momento, que iba a desplazar de a bordo a los cañones. Sin embargo, las experiencias recogidas en las unidades de armamento "todo misil" probaron sobradamente que, en defensa puntual y cercana, nada se compara a un cañón y desde que en las tres últimas décadas del siglo XX, la artillería naval ha sido asistida por la electrónica e informática, se ha integrado plenamente a las redes de defensa mixtas en base a artillería y misiles. Queda aún por ver que depara el naciente siglo XXI.

Al concluir la Segunda Guerra Mundial y en los años inmediatamente siguientes, parecía que los días de los gruesos calibres de artillería estaban contados. Si bien seguían sucediéndose conflictos en todo el mundo con concurso de los componentes navales, estos, a excepción de los bombardeos navales en Corea, estaban a cargo de unidades menores y piezas de artillería de tiro rápido y, lógicamente, la artillería antiaérea.

La llegada del misil, supuso, en apariencia, el golpe de gracia para el cañón. Tenía mayor alcance, más velocidad, más poder de impacto y, fundamentalmente, permitía que un lanzador, luego de lanzar el misil, se alejara de la zona de peligro, mientras el misil seguía solo hacia su blanco.

Sin embargo, las experiencias demostraron que, pese a la sofisticación de un armamento "todo misil" como el experimentado por la Armada de Estados Unidos en el USS Long Beach, la protección de dos cañones bivalentes de 127/38, sobre todo en cercanas distancias, no era nada despreciable. En especial a la hora de batir blancos muy cercanos o pequeños que podían, gracias a su velocidad, burlar o esquivar un misil.

Hoy en día, las cubiertas de los barcos parecen peligrosamente vacías. Sin embargo, esto es un equívoco, si se piensa en las características y prestaciones de la moderna artillería naval. La artillería de los años 1960 y 1970 en adelante, se encuentra asistida y controlada por radar. Es, exclusivamente de tiro rápido y calibres relativamente pequeños en relación a los monstruos que se vieron sobre las cubiertas desde principios del siglo XX. Actualmente, el calibre más grande que puede encontrarse es de 5 pulgadas (unos 100 milímetros), excepción hecha de las torres de 16 pulgadas que montan los acorazados clase Iowa, en servicio hasta hace poco tiempo.

Toda la artillería actual, Bofors, Oerlikon, OTO Melara, etc. es completamente automática. El municionamiento se hace por medio de cintas y cremalleras. A excepción de algunos antiaéreos, ningún personal interviene en el disparo. Esto obedece a que en los buques protegidos contra ataques nucleares, biológicos y químicos, ningún personal se halla al descubierto en el momento en que la unidad entra en estado de alerta.

Hemos nombrado la artillería antiaérea. Esta es la más nueva de las clases de artillería naval y, por ende se ha beneficiado grandemente de los avances tecnológicos del siglo XX. Desde un primer momento, las armas antiaéreas se caracterizaron por pequeños calibres (salvo el 88 alemán y los cañones Pom Pom de 40 milímetros), tiro rápido y grandes ángulos de elevación y movilidad. Los calibres variaron desde los cañones antiaéreos propiamente dichos, hasta las ametralladoras de tiro muy rápido que conformaron las baterías antiaéreas de los cruceros y acorazados a partir de 1942, en respuesta a las lecciones dejadas por el ataque japonés a Pearl Harbour.

Los antiaéreos de hoy, como el CIWS Phalanx o el Goalkeeper, utilizan el viejo sistema de las ametralladoras Gatling, esto es un cañón compuesto por seis tubos rotatorios de forma que cada uno de ellos dispara una de cada seis veces permitiendo, así, una cadencia de tiro elevadísima. Inútil decir que estos sistemas son completamente automáticos y guiados por el radar de tiro anexo a ellos.

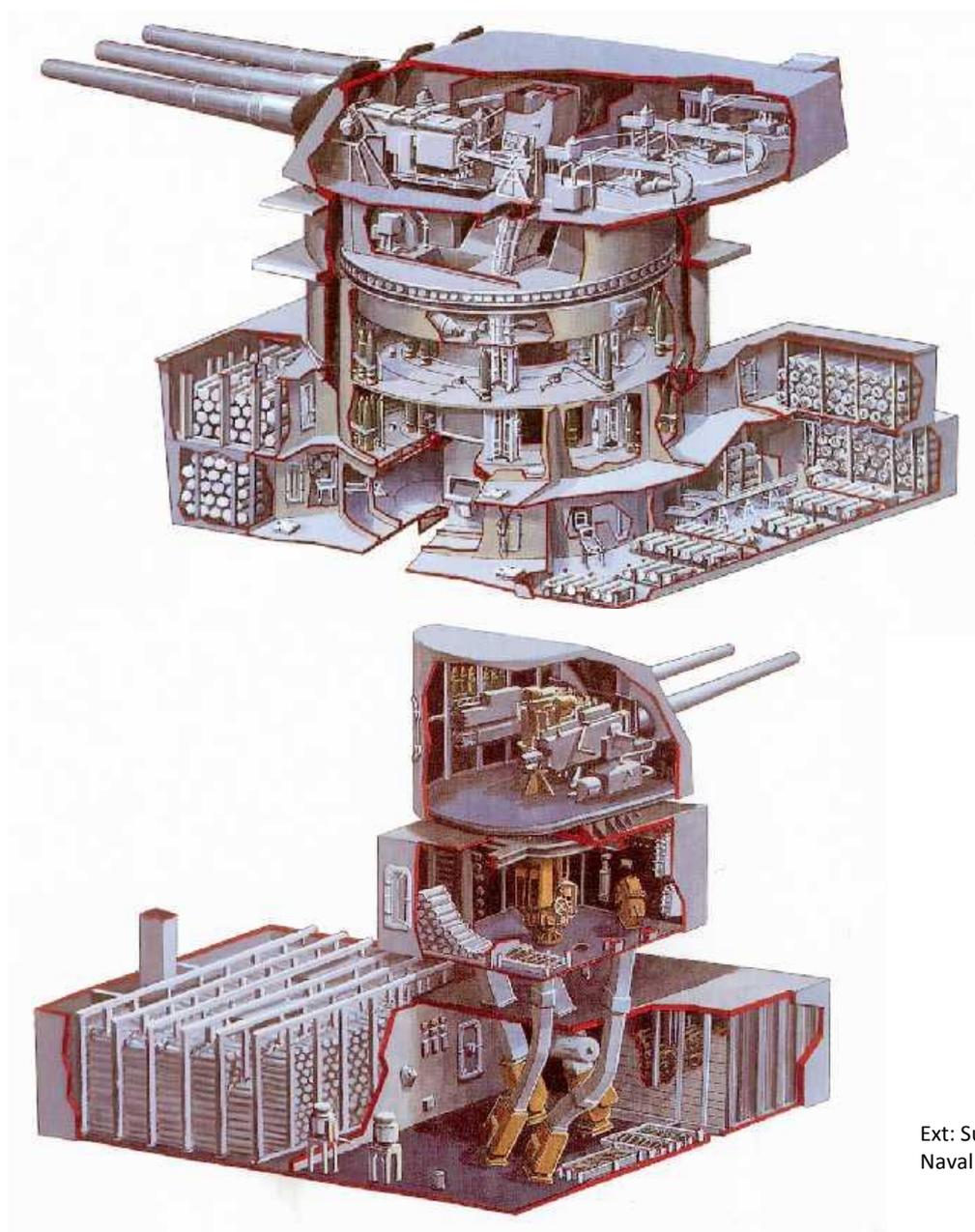
Las torres de hoy y las del siglo XXI, nada tienen ya en común con las tradicionales. Son torres pequeñas, generalmente monotubos y las formas y perfiles son angulosas y especialmente adaptados a la tecnología "stealth" para hacer los perfiles del barco refractarios al radar. Bofors trabaja en una de estas torres equipadas con un cañón de tipo rotativo que, seguramente, entrara en servicio en los años venideros de este nuevo siglo.

Hasta aquí, la historia de la artillería naval como tal, contada desde la Edad Antigua hasta la actualidad. Quedan, en próximas entregas, las aplicaciones no militares de los cañones los que, como todo logro tecnológico, además de su natural función, pueden cumplir toda una serie de funciones anexas y dispares a la primitiva función para la que fueron creados.

Dibujos en corte de la artillería principal (arriba) y secundaria (abajo) de los acorazados americanos clase Iowa, durante la Segunda Guerra Mundial.

Si se los compara con el dibujo en corte de las torres del Cavour, resulta evidente el progreso de la automatización, si bien aun no eran completamente automáticos.

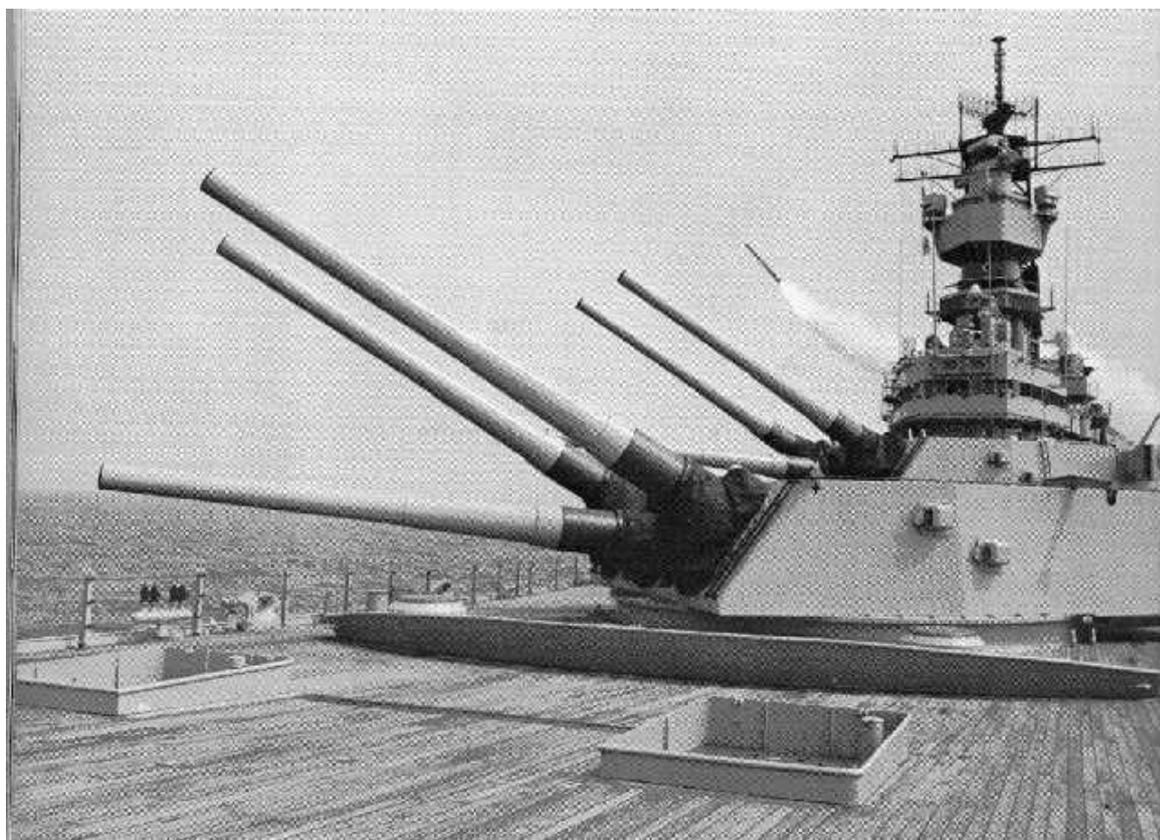
El cañón de 127/30 del dibujo inferior, era empleado como artillería secundaria en los cruceros y acorazados y como artillería principal en destructores y fragatas, o como doble propósito en portaaviones



Ext: Sumrall, Robert. Iowa Class Battleship
Naval Institute press. Annapolis, EEUU 1988

Los más grandes cañones navales alguna vez construidos, los de 450 mm del acorazado japonés HIJMS Yamato tuvieron su contrapartida en los grandes cañones de 320 mm de los Iowa, algunos de ellos aun hoy en servicio.

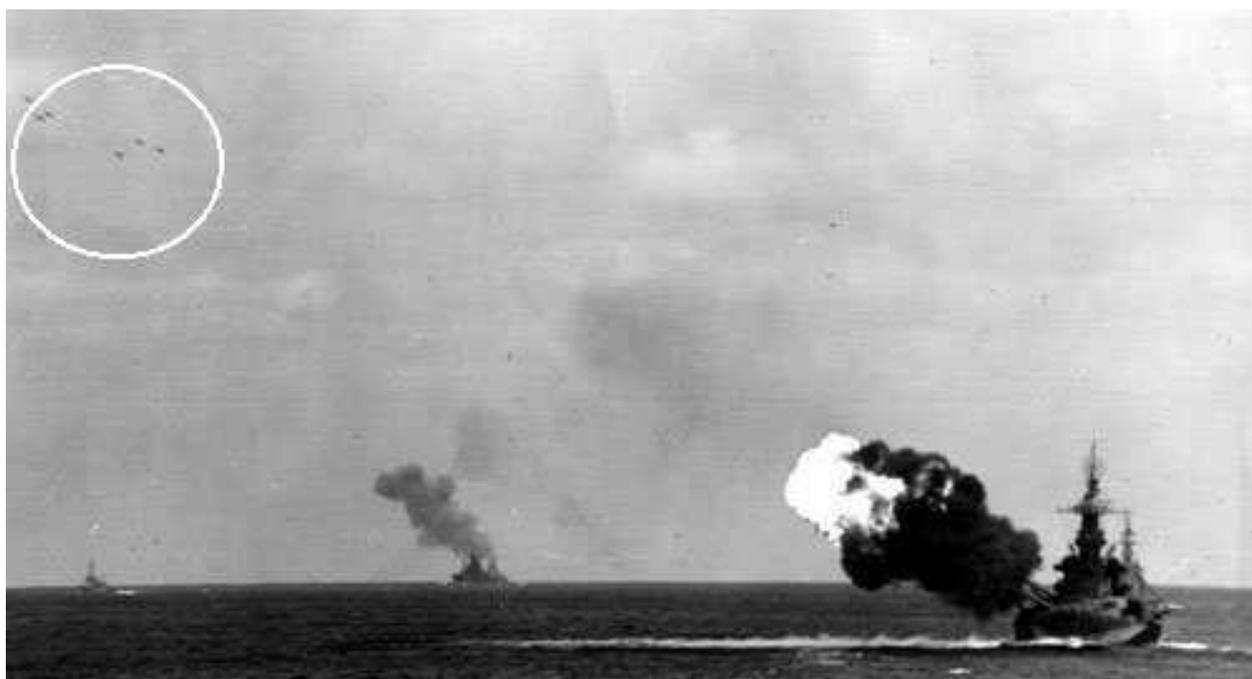
El disparo de los cañones del Yamato, generaba una onda expansiva que era tan peligrosa para los tripulantes como el disparo lo era para el blanco. Desgraciadamente, debido a la evolución de la guerra, solo su gemelo el Musashi, pudo disparar estos cañones una vez, aunque aun hoy se desconocen los resultados.



El enorme poder de fuego de las bocas de los cañones de un acorazado clase Iowa se pone de manifiesto en esta foto aérea en donde se observa la onda expansiva del disparo de su artillería principal .



Obsérvese también (Abajo) esta fotografía tomada durante la Segunda Guerra Mundial en donde pueden verse, en el círculo blanco, los proyectiles camino al objetivo. Ciertamente, los destrozos que provocarían al impactar en el blanco, serian irreparables



Artillerías principales de unidades de combate de las décadas de 1960 y 1970. De arriba hacia abajo: un cañón Mk 5 de origen americano controlado por radar, un cañón Vickers, inglés, embarcado en un destructor Tipo 42, una cañón de origen chino a bordo de una fragata Hainan y un cañón ruso doble propósito.

La artillería naval, en este siglo dejó de ser únicamente anti buque, antiaérea o de bombardeo naval, para pasar a cubrir un espectro más amplio de posibilidades al ser de doble o triple propósito.



Ext: Maquinqs de guerra. Editorial Planeta-De Agostini Madrid 1984

Cañones navales de las décadas de 1980 y 1990 en adelante.

Han desaparecido los grandes calibres, para ser reemplazados por cañones de tiro rápido, la mayoría con función doble propósito. También la forma de las torres ha evolucionado hasta adoptar las formas angulosas antirradar de la tecnología stealth. totalmente automáticos.

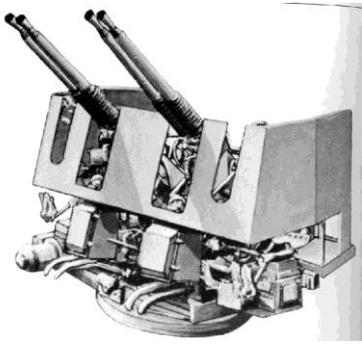
De arriba hacia abajo: Cañón de una corbeta A69, francesa, cañón de una Meko 360 y cañón OTO Melara multipropósito.



Ext: Maquins de guerra. Editorial Planeta- De Agostini Madrid 1984

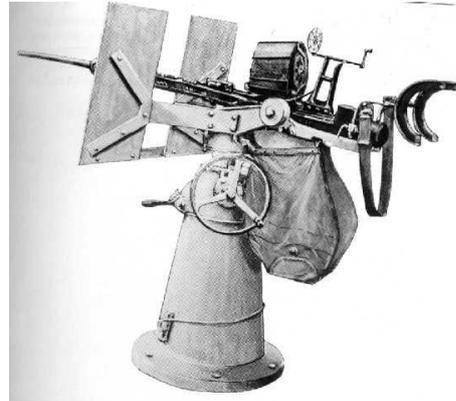
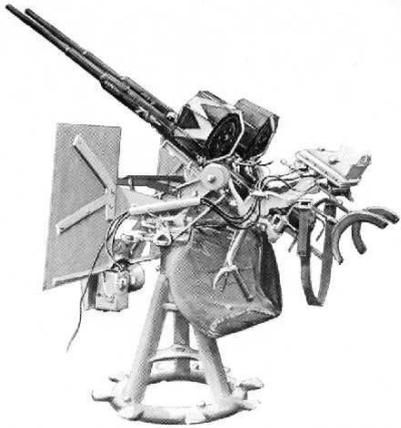


Ext: Maquins de guerra. Editorial Planeta- De Agostini



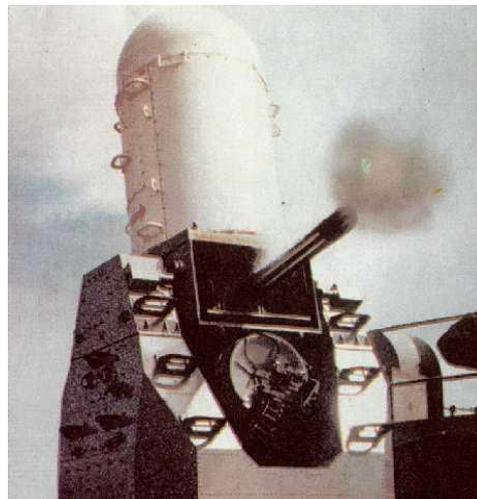
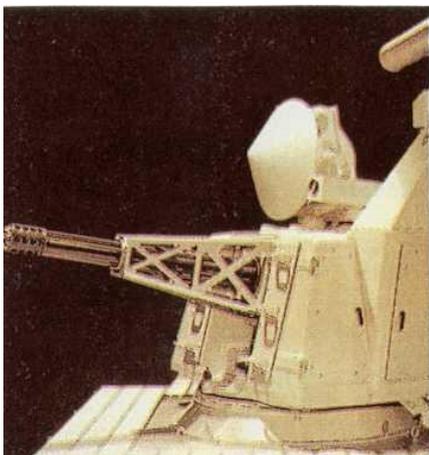
Los cañones antiaéreos de la época de la segunda guerra mundial eran, excepto los Bofors de tiro rápido (más conocidos como Pom Pom), más que nada, ametralladoras antiaéreas montadas sobre afustes adaptados al trájín naval.

En las figuras, distintas artillerías antiaéreas que formaban la dotación de los acorazados clase Iowa



Ext: Sumrall, Robert. Iowa Class Battleship Naval Institute press. Annapolis, EEUU 1988

Los cañones antiaéreos de la época actual son, en cambio, verdaderos cañones de pequeño calibre y tiro muy rápido que lo mismo pueden ser operados manualmente como los de primera y segunda foto, o ser automáticos, como el Goalkeeper (inferior izquierda) o el CIWS Phalanx (inferior derecha)



Ext: Maquinqs de guerra. Editorial Planeta- De Agostini Madrid 1984

Modelismo Naval Plástico y Scratch.

Por Erik Navas

Mi nombre es Erick Navas, de Perú y actualmente poseo la colección más grande del mundo de barcos a escala hechas por un mismo modelista con 650 barcos armados.

Hace unos veinte años, luego de ver un documental sobre el acorazado Bismarck recordé que había una tienda de modelismo en Lima y corrí a comprar el kit.

Pero mis inicios se remontan a mi niñez, cuando mi abuelo me llevaba al puerto a ver los barcos y quedé fascinado con ellos, tan grandes y con nombre propio a diferencia de otros como los aviones por ejemplo. Luego comencé a armar mis propios barcos de manera muy rústica con madera, ya que mi padre tenía el hobby de trabajar con ese material. Años después, mi padre me compró un galeón de la marca Revel, ya venía en color marrón y con velas blancas, por lo que en mi inocente pensamiento infantil, no creía necesario pintarlo, así que tomé goma (o cola) y lo arme. Grueso error fue llevarlo a una piscina (pileta) y ponerlo a flotar ya que lo primero que hizo fue volcar y despegarse todas las piezas. Allí estaba desesperado viendo como los diminutos cañoncitos se iban por el drenaje sin poder hacer nada.

Muchos años después, como comentaba anteriormente, armé el Bismarck y lo que sucedió después fue algo que no me imaginaba mientras lo armaba, me quedaba horas mirándolo. Eso me motivo a comprar el Missouri y luego el Prince of Wales, el resto es historia, había descubierto mi pasión. Empecé también a leer sobre técnicas de pintura, detalles y oxido. También compré mis primeros libros y videos de barcos. Al crecer mi colección tan rápido me di cuenta de que debía investigar sobre camuflajes, de lo contrario todos mis barcos serian grises.

Un día subí unas fotos a un foro y entre algunos comentarios encontré uno que decía "¿Y un peruano puede costear este hobby?". Lejos de desmotivarme, lo que logró fue de que buscara cual era la colección más grande del mundo y vi que era la del maestro Philip Warren con sus 435 hermosos barcos. Ya tenía un norte a seguir y un record que batir. Luego de unos 15 años con el astillero a toda máquina pude superar ese record y diversos medios cubrieron ese evento. Hoy tengo 650 barcos armados, la mayoría en plástico, aunque también en resina, papel y scratch.



La colección está formada casi en su mayoría por naves de guerra, desde submarinos hasta portaviones. Pasando por casi todas las épocas del acero. A Dios gracias, tiene más de 20 premios nacionales e internacionales, como el IPMS Mercosur, AIRFIX club, IPMS Argentina, IPMS Italia y de la Marina de Guerra del Perú.

Pero lo más importante para mí, no es un logro personal, sino el poder interesar a los niños y jóvenes a aprender la historia a través de estos pequeños barcos. Creo que es la manera más didáctica y ahora hay muchas alternativas accesibles como el modelismo en papel o creando un modelo desde cero con madera u otros materiales.

Realmente la mayor satisfacción para mí, es ver a un niño con su padre o abuelo asomarse a una vitrina de alguna exposición que he hecho y quedar fascinado con los barcos. Es por eso que uno de mis más grandes sueños es que algún día puedan ser exhibidos de manera permanente en un museo. Mientras tanto, tengo un museo virtual en un blog que he implementado con muchas horas de trabajo, en donde cada barco aparece con fotos, historia y videos:

<http://ericknavasmodelismonaval.blogspot.pe/>



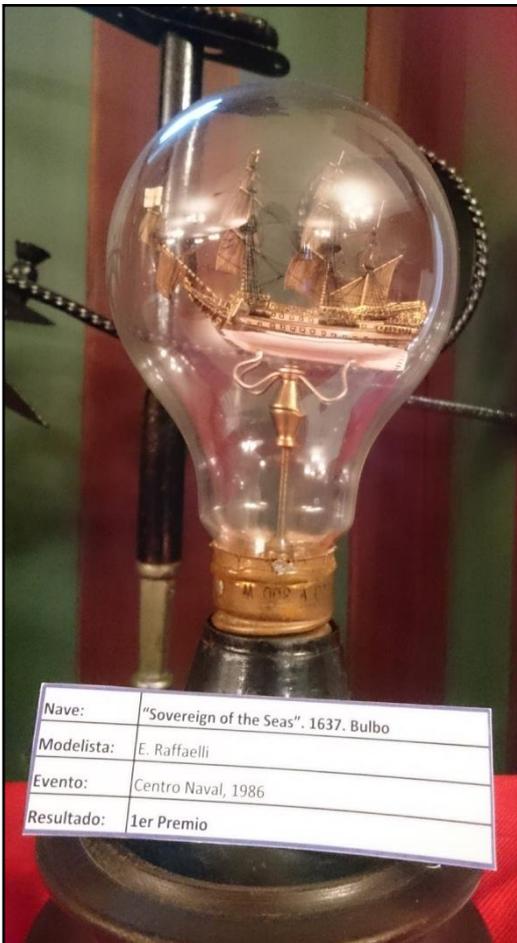




Salón Nacional de Modelismo Naval 2016

En los salones del Centro Naval de la República Argentina se desarrolló en el mes de octubre de 2016 el tradicional Salón Nacional de Modelismo Naval y donde se pudo ver modelos que participaron en concurso y modelos que se sumaron a modo de expositores. A continuación imágenes de los modelos premiados.











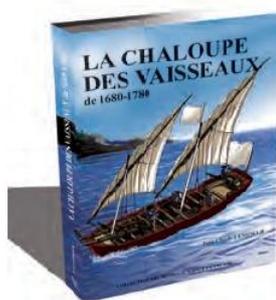
Premiados

- ✦ Categoría B:
 - 1er. Premio: Sr. Edgardo Secco (Santa María)
 - 2do. Premio: Sr. Raúl López (Santa María)
- ✦ Categoría C:
 - 1er. Premio: Sr. Juan F. Suñer (Yatch Holandes Needer)
 - 2do. Premio: Sr. Luís González (Haw-kins)
- ✦ Categoría D:
 - 1er. Premio Sr. José Quartieri (Corbeta Uruguay)
- ✦ Categoría E:
 - 1er. Premio: Sr. Miguel O. Alonso (Steam boat)
 - 2do. Premio: Rodolfo Simonetti (La tere)
- ✦ Mención Especial: Sr. Raúl Caro (Fragata Libertad)
- ✦ Mención Especial: Sr. Patricio Larco (Acorazado Jean Bart)
- ✦ Mención Especial: Sr. Eric F. López (ARA Paraná)
- ✦ Categoría F:
 - 1er. Premio: Sr. Juan Gabana (Bote de paseo)
- ✦ Categoría H
 - 1er. Premio: Sr. Sergio Sachetti (San Juan)
 - 2do. Premio: Sr. Pablo Coria (Acorazado Bismarck)
- ✦ Categoría I:
 - 1er. Premio: Sr. Roberto Scheitlin (Fragata Hércules)
 - 2do. Premio Sr. Domingo A. Ciarallo (Birreme Romano) - Mención Especial Sr.
- ✦ Categoría J: 1er. Premio Sr. Rafael P. Zambrino (Cañón de 24 Libras)



Integrantes de La Asociación Amigos del Modelismo Naval de la República Argentina presentes en el evento

Lanzamientos de planos y libros



LA CHALOUPE DES VAISSEAUX de 1680-1780

Monographie au 1/24

L'ouvrage comporte tout les plans
de la charpente.

Jean-Claude Lemineur

montrée en ces différentes situations jusqu'à présent.

Les éditions ANCRE souhaitent combler cette lacune en proposant aux amateurs une étude, qui sans être exhaustive, couvre l'ensemble des différents aspects du sujet. L'étude proposée par Jean-Claude Lemineur se concentre sur une *Chaloupe* de 36 Pieds de longueur. Cette longueur est celle d'une maîtresse *Chaloupe* armant les vaisseaux du 1^{er} rang du 17^e siècle comme l'*Ambitieux* de 1680 mais aussi, dans le courant du 18^e siècle, les vaisseaux de 74 canons dont les dimensions se sont accrues au fil des années.

Une évolution pratiquement stagnante lui conserve ainsi ses caractéristiques architecturales sur une période s'étalant de 1680 à 1780 environ. La construction de la *Chaloupe* et le détail de sa charpente sont décrites dans l'ouvrage, puis sont dépeints les 4 types de gréement utilisés dans la marine royale : le gréement en phare carré, en livarde, au tiers et en latin.

Elle est représentée voguant à la rame ou à la voile, ou encore en apparat. Elle peut donc être modulée au goût de chacun et permet la réalisation de nombreux modèles personnalisés.

Cette monographie fournit des explications sur le service des ancres dévolu aux *Chaloupe*, principalement le mouillage et le levage de l'ancre d'affourche, et enfin à leur embarquement à bord des vaisseaux et leur débarquement.

Le texte est accompagné de six illustrations en 3D mettant ces manœuvres en situation, ce qui permettra au modéliste de réaliser des dioramas. Le chapitre 4 ajoute un reportage photographique, largement commenté, des premières opérations de la mise en chantier du modèle et de sa construction par 2 modélistes qui explique chacun une méthode différente pour la réalisation de la charpente.

Il est possible d'exécuter ce modèle aux 3 échelles : 1/24, 1/36 (planches dans la brochure et 1 pl. : 23x92 cm) et au 1/48 (planches dans la brochure)

COMPOSITION DE L'OUVRAGE

I GENERALITES

Rôles et physionomie des *chaloupes*

Rôles et physionomie des canots

Nombre de bancs suivant la longueur des embarcations

Dotation des embarcations sur les vaisseaux de la marine royale

Types de gréement utilisés sur les embarcations

Gréements en phare carré, en livarde, au tiers, en latin

Tableaux

Longueur des embarcations selon le rang des vaisseaux

Longueur des canots selon la forme des vaisseaux

Nombre de bancs, de mâts et type de nage en fonction de leur longueur

Dotations des embarcations sur les bâtiments de la marine royale

Dimensions des mâts et des vergues suivant le type de gréement

II Explications des 15 planches. (planches réduites aux formats 1/36 ou 1/48)

LISTE DES PLANS au 1/24

Pl. 1 Plans schématique des formes

Pl. 2 Vue en élévation - Vue en plan - Vues de profil, de l'arrière et de l'avant

Pl. 3 Coupe longitudinale - Vue en plan - Coupes transversales

Pl. 4 Planche en perspective dédiée à l'assemblage de l'étrave et de l'étambot avec la quille

Pl. 5 Profils des couples de l'avant

Pl. 6 Profils des couples de l'arrière

Pl. 7 Gréement en phare carré (92 x 61 cm)

III Manœuvre des ancres et de la *chaloupe*

Mouillage des ancres

Embarquement du câble et de l'ancre d'affourche en vue de son mouillage

Embarquement et transport de l'ancre à jet

La *chaloupe* se hale sur le site du mouillage de l'ancre d'affourche

Retour de la *chaloupe* chargée de l'ancre à jet

Dérapage et levage de l'ancre d'affourche

Embarquement et débarquement de la *chaloupe*

Appareillage destiné au soutien des vergues

IV : Reportage photos

Mise en œuvre de la construction du modèle suivant la méthode de Henri Defresne

Mise en œuvre de la construction du modèle suivant la méthode de Franco Fissore

Pl. 8 Gréement en livarde (92 x 61 cm)

Pl. 9 Gréement au tiers (92 x 61 cm)

Pl. 10 Gréement latin (92 x 61 cm)

Pl. 11 Vue en perspective *chaloupe* grée en latin (69 x 61 cm)

Pl. 12 Vue en perspective *chaloupe* à la rame munie de son tendelet

Pl. 13 *Chaloupe* d'apparat

Pl. 14 Appareaux

Pl. 15 Détails des gréements à l'échelle du 1/36

MODÈLE GRÉE			COQUE SEULE		
Longueur	Largeur	Hauteur	Longueur	Largeur	Hauteur
77	14	38	41	14	10

Photos

Mesure en cm.

Modèle de Henri Defresne, (méthode sur moule)



Modèle de Franco Fissore, (méthode classique)



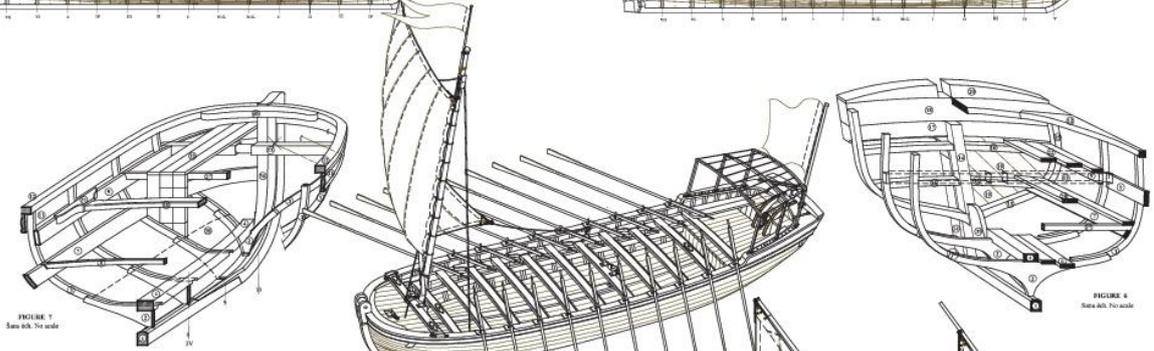
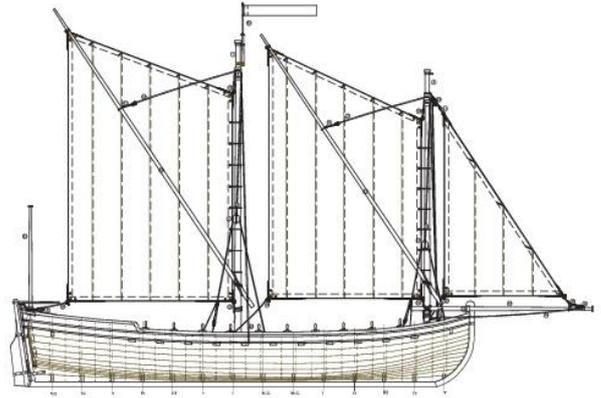
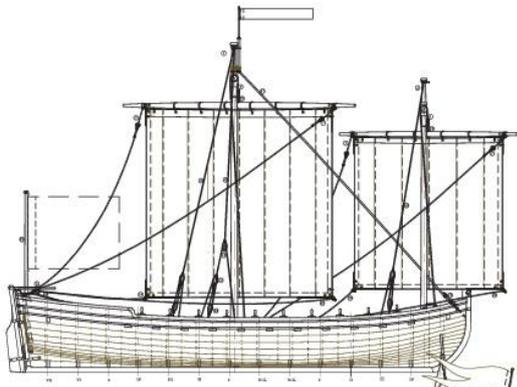
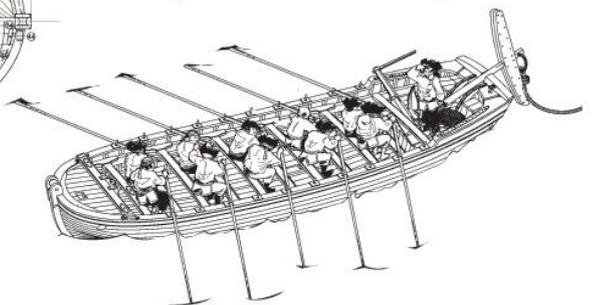
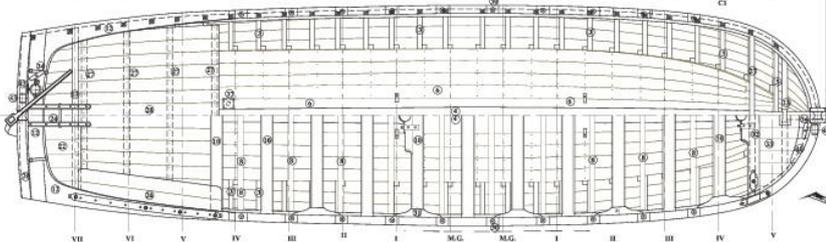
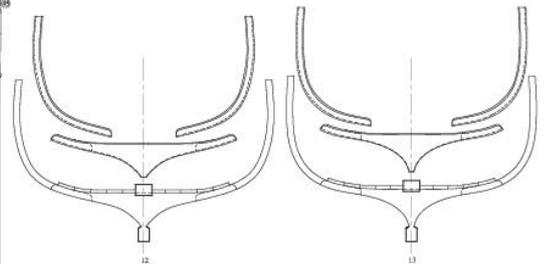
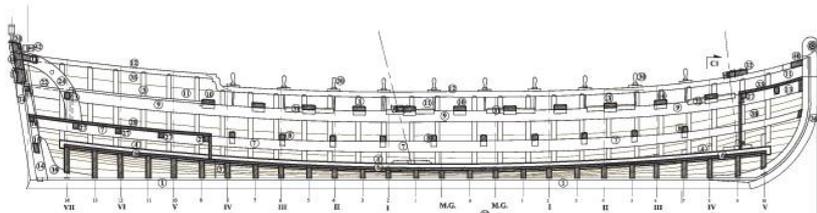
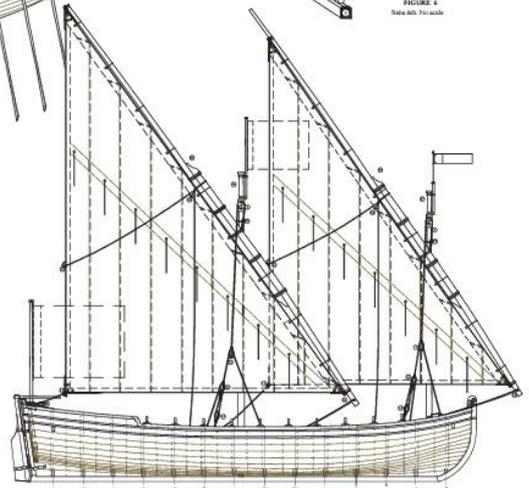
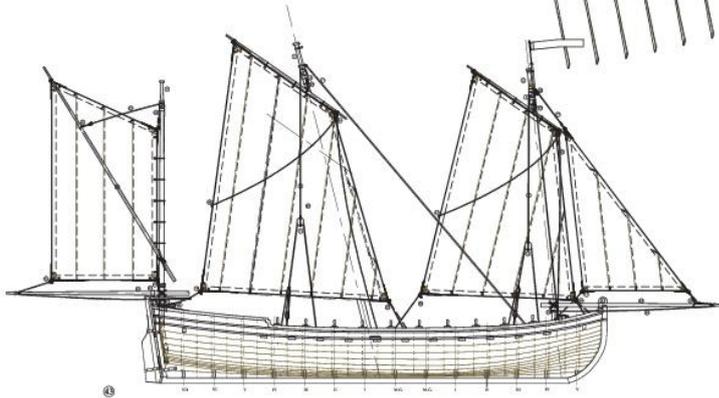
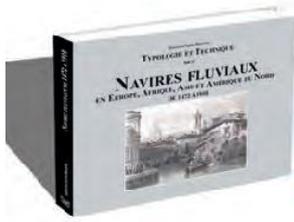


FIGURE 7
Sant'Andrea, No under

FIGURE 8
Sant'Andrea, Top under





Typologie et Technique des Navires Fluviaux en Europe, Afrique, Asie et Amérique du Nord de 1472 à 1910

Giovanni Santi-Mazzini

Les grands fleuves, longtemps avant la mer, ont représenté les voies du progrès de la civilisation, et le navire plus ou moins rustique qui voguait sur leurs eaux - depuis les radeaux d'outres de l'Euphrate jusqu'aux communs bateaux à vapeur (appelés aussi *inexplosibles*) - a été leur moyen de diffusion.

Depuis la Préhistoire, les voyages à navigation fluviale, à la différence de ceux maritimes, ont été favorisés par ces chemins quasiment immuables déjà tracés par la nature.

La navigation fluviale étant étroitement liée à la géographie et donc à la géopolitique, elle a constitué un chapitre

fondamental de l'anthropologie culturelle.

Ce dernier aspect, réduit principalement à la raison d'être même du navire (limité à la fonction du navire) et donc à ses diverses typologies et technologies, constitue le but de cette revue iconographique, à l'époque des **chalands** sans moyens de propulsion (les *burchi*) et des petits bateaux à roues ou à hélices ou à chaîne immergée, ainsi que certains rares exemples de voiliers, civils ou militaires.

La référence faite au navire implique la nécessité de sa classification, qui semble répondre correctement à deux critères distincts : la locomotion et l'activité fonctionnelle.

La première peut être passive (déplacement dans le courant ou par remorquage, ce dernier effectué sur un chemin par halage avec des hommes ou des animaux, ou par une embarcation appropriée) ou active (avec un propulseur vélique ou mécanique).

Quant à la seconde, il s'agit encore d'un transport, différencié cependant selon le type de matière transportée : humaine (passagers), de bâtiment, postale (ou *post boats* devenus *packet boats* et ensuite en maritime *paquebot*), etc. Ce qui indique qu'un navire peut avoir des caractéristiques et des finalités identiques à d'autres étant répertoriés différemment, de sorte que la classification ne peut pas être trop rigide.

L'auteur: Giovanni Santi Mazzini a dirigé les éditions Pharos spécialisé dans la marine ancienne en Italie pendant 20 ans, et il a traduit les 4 tomes du vaisseau de 74 canons en italien.

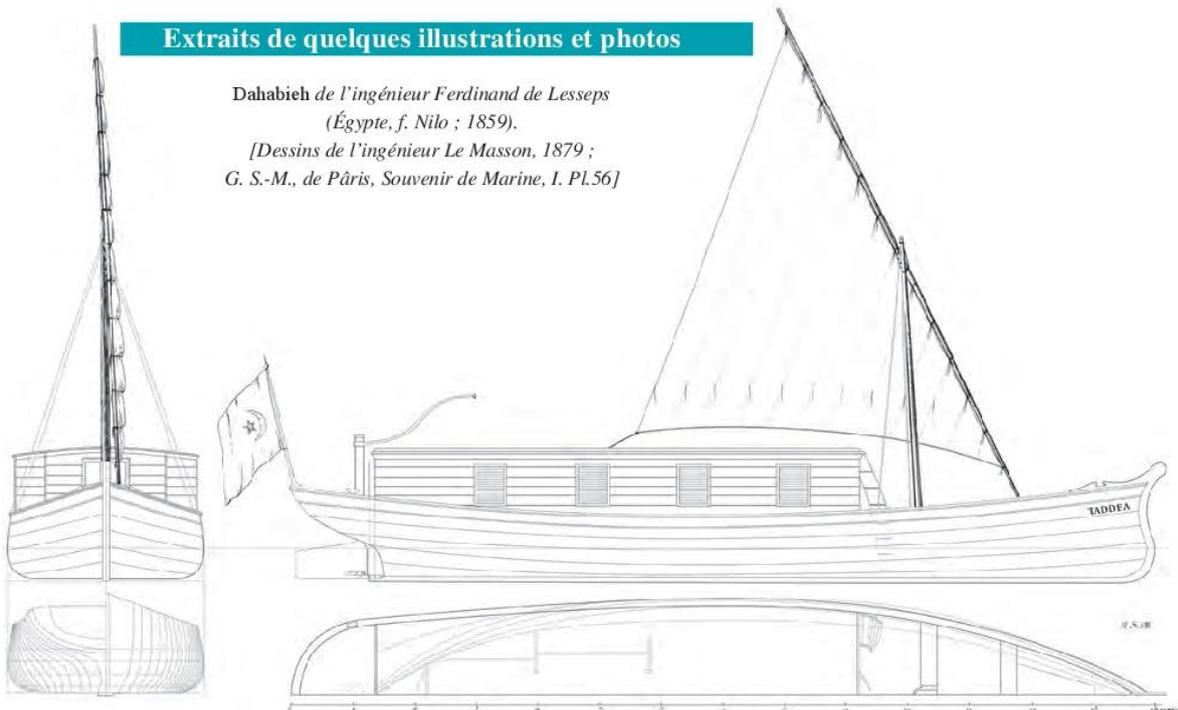
COMPOSITION DE L'OUVRAGE

Format à l'italienne de 31x24,5 cm, cahiers cousus, tranche fil. Reliure pelliculée. L'ouvrage comporte 96 pages, (papier 170gr), dont 24 sont en couleurs comprenant 125 figures ou photos.

- | | | | |
|-----|--|-----|--|
| I | Burchi, barques, chalands, etc. | VI | Navires et machines pour travaux fluviaux (Drague, pontons, bateaux-plongeurs, etc.) |
| II | Embarcations fluviales de promenades et de parades | VII | Les bateaux à vapeur sur rivières en service dans les colonies |
| III | Navires fluviaux à voile | | Bibliographie |
| IV | Bateaux fluviaux à vapeur A roues et à hélice | | |
| V | Remorqueurs fluviaux 1. A roue 2. A touage sur chaînes immergées | | |

Extraits de quelques illustrations et photos

Dahabieh de l'ingénieur Ferdinand de Lesseps (Égypte, f. Nilo ; 1859).
[Dessins de l'ingénieur Le Masson, 1879 ; G. S.-M., de Paris, Souvenir de Marine, I. Pl.56]





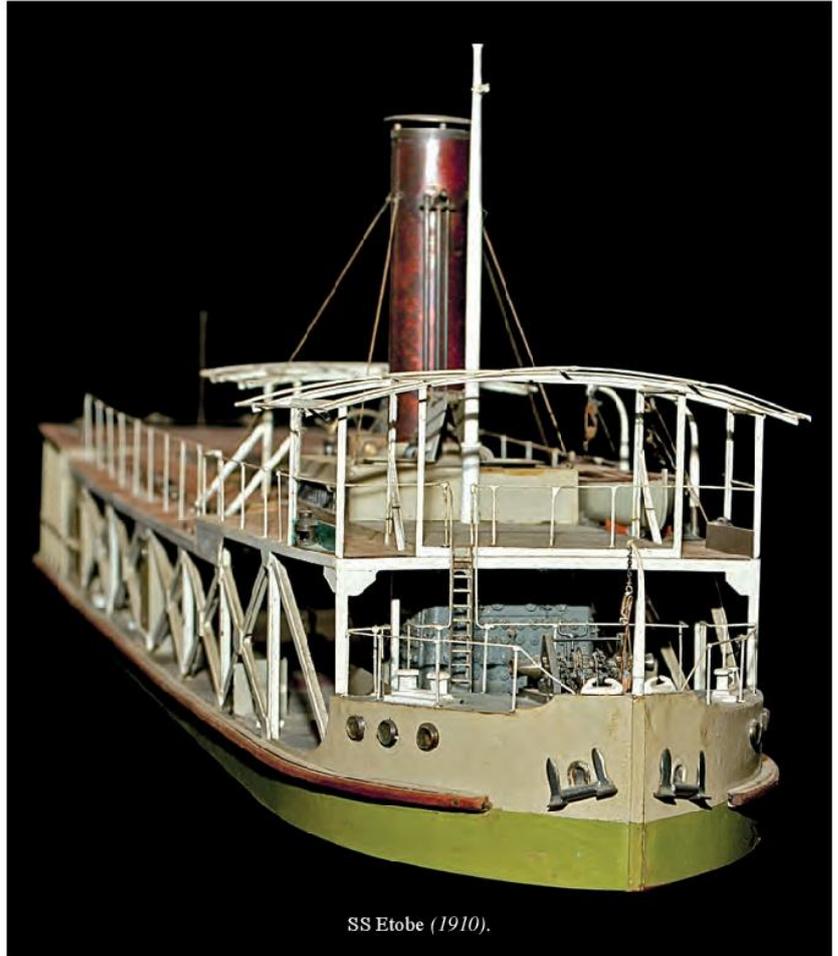
Hema (Belgique ; Limburg néerlandais)



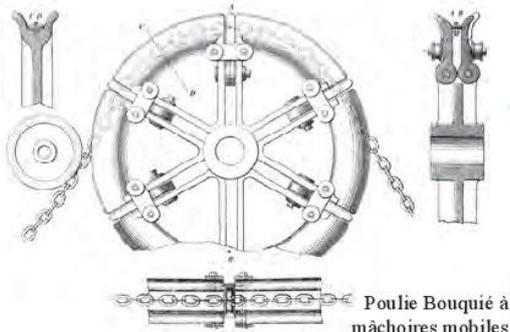
Barge de la Tamise (GB).



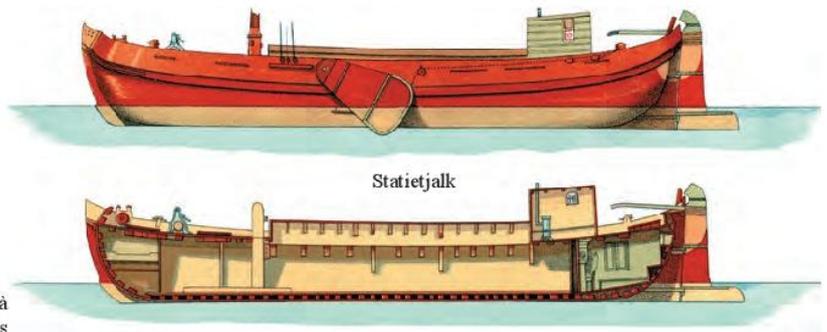
Barcasse ou chaloupe (baggerschuit) pour dragage à la main.



SS Etobe (1910).

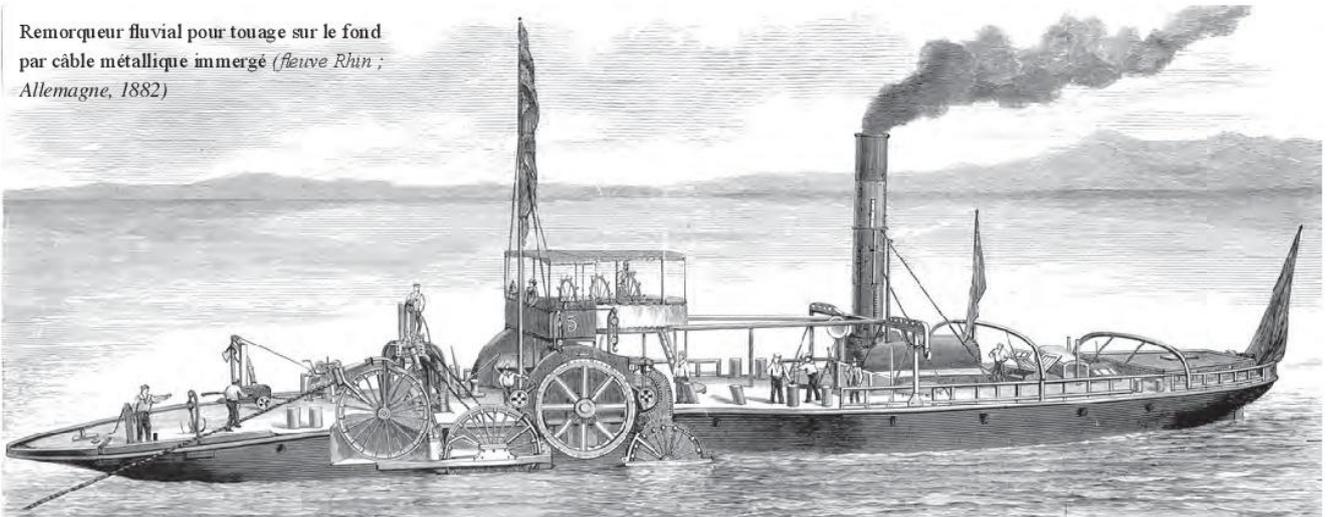


Poulie Bouqué à mâchoires mobiles



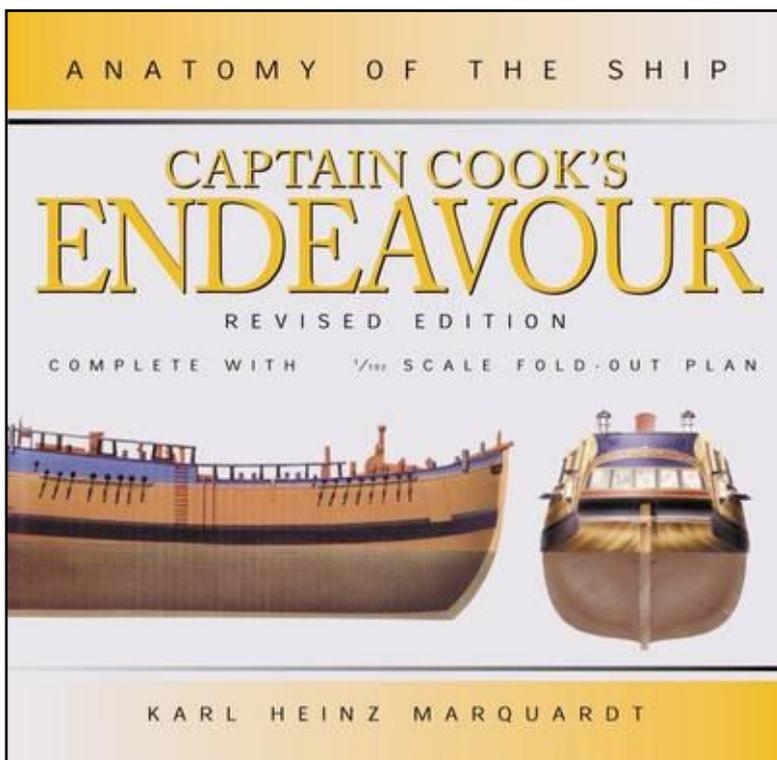
Statietjalk

Remorqueur fluvial pour touage sur le fond par câble métallique immergé (fleuve Rhin ; Allemagne, 1882)



Libros

Anatomy of the Ship - Captain Cook's Endeavour



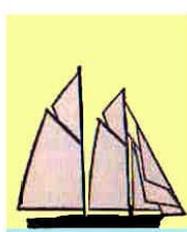
Endeavour, uno de los barcos más populares para los modelistas navales. Originalmente era el buque mercante Earl of Pembroke que fue convertido y mejorado por la Armada Real en un barco de exploración rebautizado como H.M.B. Endeavour, para llevar al Capitán Cook en sus famosos viajes de exploración e investigación. Como ya es costumbre en esta serie de libros detalla cada parte del barco facilitando al modelista la construcción del mismo y aportando también toda la reseña histórica del modelo original.

<https://www.amazon.com/Captain-Cooks-Endeavor-Anatomy-Ship/dp/0851778968>

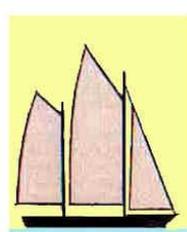
Diccionario en imágenes

Áurica

Nombre genérico de las velas de cuchillo, por ejemplo: Marconi, cangreja y escandalosa



Goleta áurica



Ketch áurico



Cúter áurico

Aviso

Buque ligero y pequeño con misiones auxiliares (Foto del ARA *Alférez Sobral*) (A-9) Armada Argentina



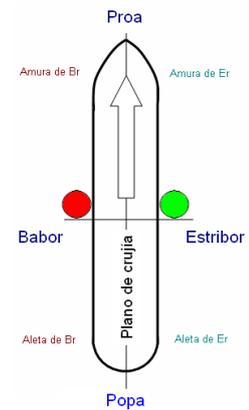
Azogue

Nombre que se le dio a las embarcaciones destinadas en el pasado a transportar azogue de España a América. El azogue (o mercurio) se usaba para tratar la plata.



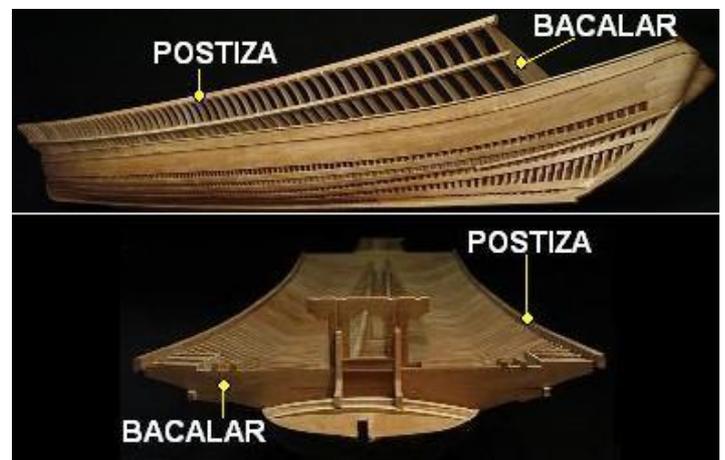
Babor

Banda o lado izquierdo de un buque mirando de popa a proa.



Bacalares

Los bacalares son piezas que amplían la manga de la galera. Se apoyan en la cubierta de la galera, y van en disminución hacia estribor y babor dejando entre ellas unos vanos o huecos para que se desagüe el agua. Terminan en un larguero de madera que une sus puntas y refuerza el conjunto llamado POSTIZAS.



Baderna

Cabo trenzado, de uno a dos metros de largo, que se emplea para sujetar el cable al virador, trincar la caña del timón



Sacoleva griego

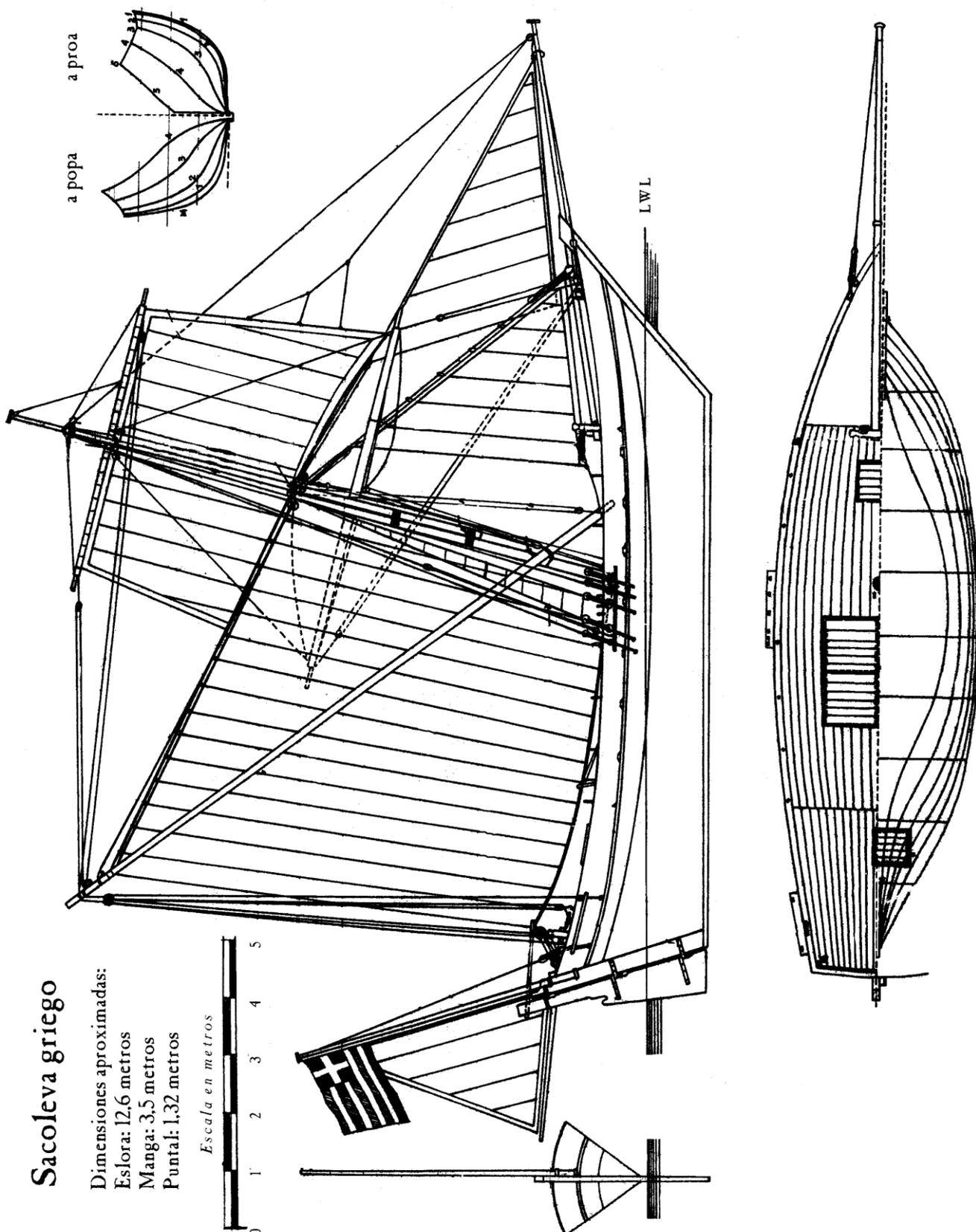
Dimensiones aproximadas:

Eslora: 12,6 metros

Manga: 3,5 metros

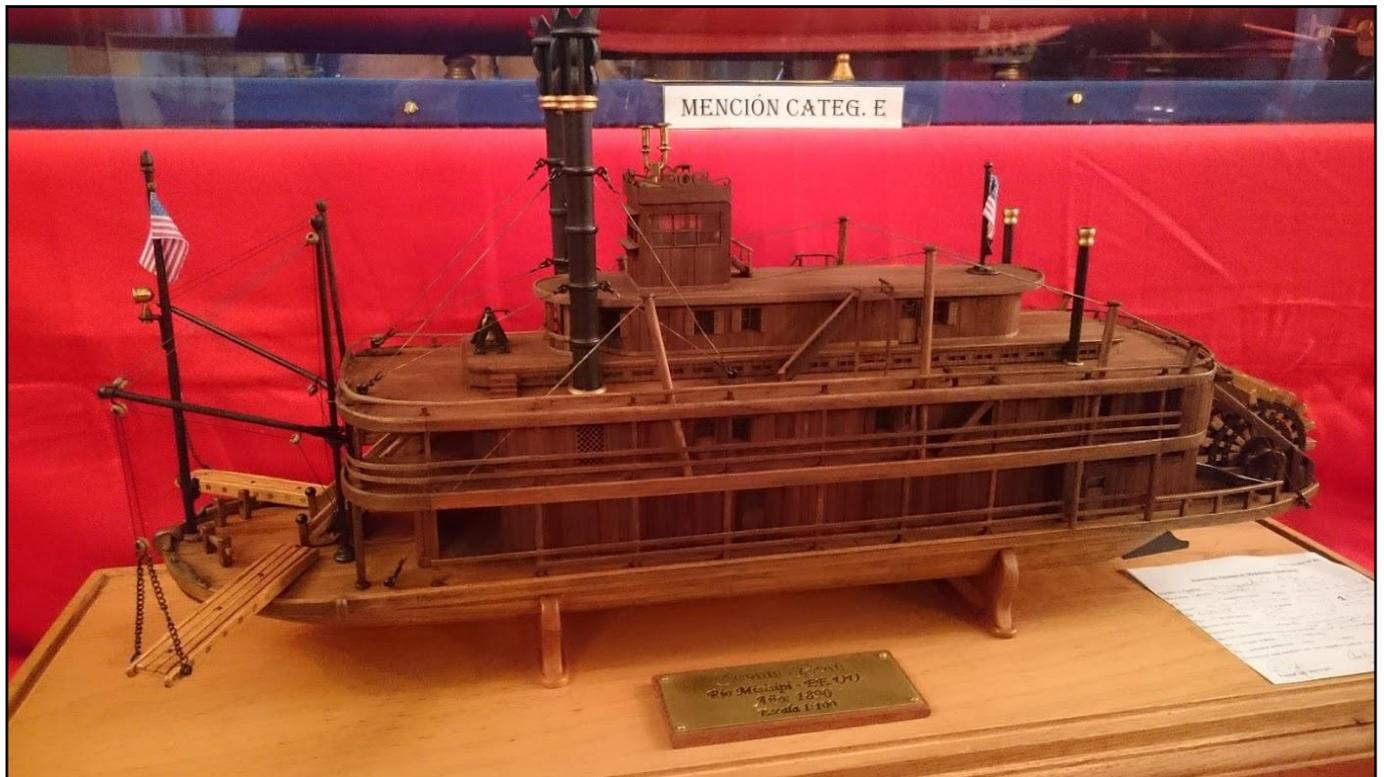
Puntal: 1,32 metros

Escala en metros



Modelos de nuestros lectores

Steam boat, Río Misisipi – Estado Unidos 1890 - Modelista Miguel Alonso



Datos:

Escala 1:100

Eslora 635 mm.

Manga 130 mm.

Técnica Scratch: Todas las piezas que conforman este modelo fueron elaboradas por el autor, a excepción de puertas y ventanas que fueron cortadas a laser.

Materiales utilizados:

Tablas de cedro y de roble. Varillas redondas de guatambú. Mara boliviana. Caña. Escarbadientes.

Adhesivo cianocrilato . Cola vinílica. Nogalina. Cenizas de cigarillo.

Barniz transparente satinado. Esmalte sintético negro satinado.

Chapa, Clavos, Alfileres y Alambres de hierro. Rezagos de bronce.

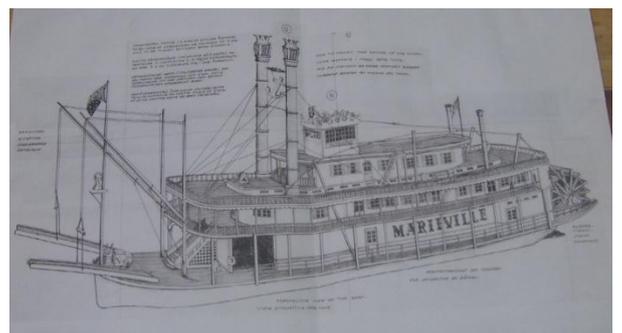
Alambre de estaño para soldar. Cables de acero. Bujes de bronce.

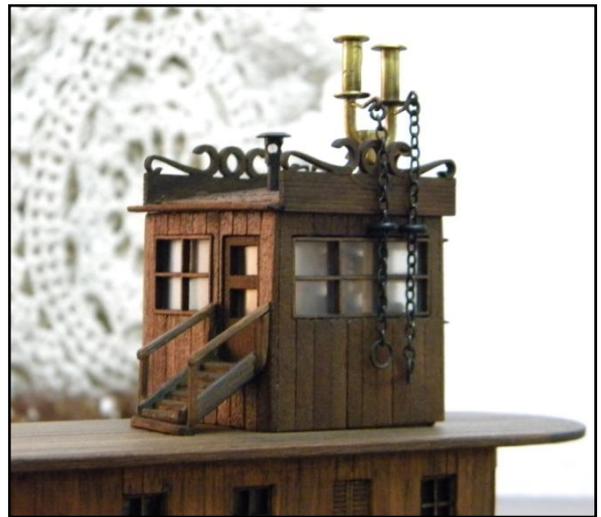
Modal. Acetato. Hilo de coser extrafuerte.

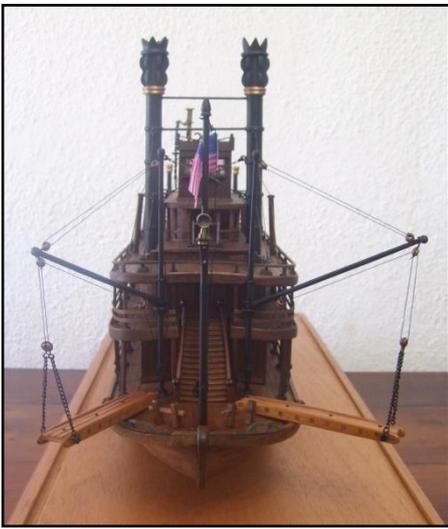
ARMADO Plano utilizado:

En esta oportunidad, el modelista se basó en un trabajo de Vincenzo Lusci (Florencia. 1963).

Se trata de un plano comercial, de una embarcación llamada Marieville.







Sitios de interés

Planos de Barcos

- ✦ www.model-dockyard.com
- ✦ www.taubmansonline.com
- ✦ www.modelexpo-online.com
- ✦ www.bestscalemodels.com
- ✦ www.ancre.fr
- ✦ www.john-tom.com
- ✦ www.floatingdrydock.com
- ✦ www.libreriadenautica.com
- ✦ www.classicwoodenboatplans.com

Planos de Barcos gratis

- ✦ <http://freeshipplans.com/categories/free-model-ship-plans/sall-sail-ship-plans/>

Kits, accesorios, herramientas

- ✦ www.bluejacketinc.com
- ✦ www.modelreyna.com
- ✦ www.micromark.com
- ✦ www.hobbiesguinea.es
- ✦ www.shipsshop.com/1/index.php
- ✦ www.agesofsail.com/ecommerce/
- ✦ <http://model-shipyard.com/gb/> (Barcos de papel)

Herramientas en Argentina

- ✦ www.defante.com.ar (tornos y fresadoras)
- ✦ www.ropallindarmet.com.ar (tornos y fresadoras para el hobby)
- ✦ www.monumentaldelplata.com.ar (aerógrafos, pulverizadores, pinturas, maquetas).

Museos

- ✦ www.musee-marine.fr/
- ✦ www.rmg.co.uk/national-maritime-museum
- ✦ www.hms-victory.com/
- ✦ www.ara.mil.ar/pag.asp?idItem=110 (Museo Naval de La Nación)
- ✦ www.mmb.cat/ (Museo Marítimo de Barcelona)



Paginas de Modelistas y Clubes

- ✦ www.modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/index.html
- ✦ www.gerard.delacroix.pagesperso-orange.fr/sommaire.htm
- ✦ www.danielmansinho.com.ar/
- ✦ modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/index.html
- ✦ www.camne.com.ar/

Foros

- ✦ modelshipworld.com/
- ✦ www.shipmodeling.net/
- ✦ www.modelismonaval.com/

Varios

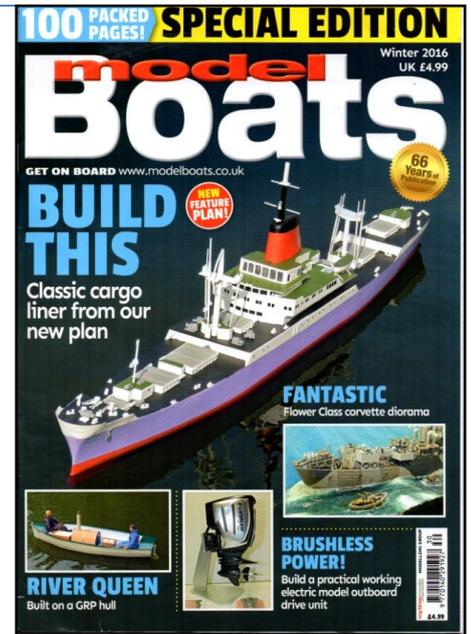
- ✦ www.modelshipbuilder.com/news.php
- ✦ www.classicwoodenboatplans.com/
- ✦ www.abordage.com/es/
- ✦ www.griffonmodel.com/product_view.asp?id=259&classid=84
- ✦ www.jorgebarcia.com.ar/productos/macizas.html
- ✦ www.modelshipbuilder.com/news.php
- ✦ www.oxxo.com.ar/productos.htm
- ✦ www.kiade.com/?langue=2
- ✦ <http://escuelagoleta.org.ar/>
- ✦ http://www.libramar.net/news/anatomy_of_the_ship_series/1-0-43 (libros digitalizados)
- ✦ <http://www.modelshipwrights.com/>

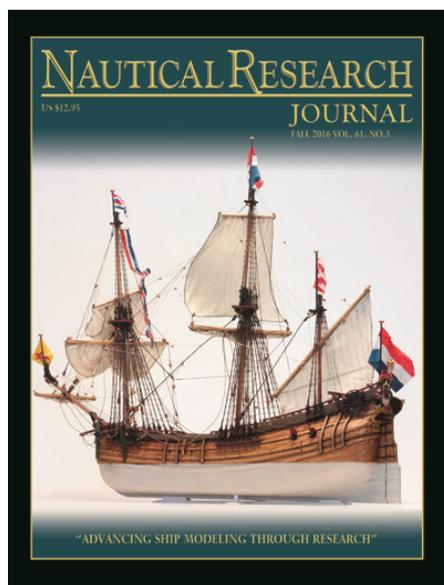
Librerías náuticas

- ✦ www.seawatchbooks.com
- ✦ www.seaforthpublishing.com
- ✦ www.bookworldws.co.uk

Revistas

- ✦ www.modelboats.co.uk
- ✦ www.thenrg.org/the-journal.php
- ✦ www.marinemodelmagazine.com/
- ✦ www.seaways.com





Participaron en este número

- ✦ Carlos Bartellone
- ✦ Martín Secondi
- ✦ Daniel Mansinho
- ✦ Alfonso Martínez Rubí
- ✦ Erik Navas
- ✦ Miguel Alonso
- ✦ Gero Levaggi
- ✦ Mónica Miglianelli
- ✦ Rafael Zambrino
- ✦ Natalia Zambrino

SI DESEA HACER COMENTARIOS, SUGERENCIAS O MANDAR FOTOS DE MODELOS TERMINADOS O EN PROCESO DE CONSTRUCCIÓN ESCRIBANOS A:

mascarondeproadigital@gmail.com



Edición y formato: Natalia Zambrino