

Wasearon de Proa Digital



Contenido

GRANDES BARCOS

USS Enterprise

MODELOS DE COLECCIÓN

Anclas

TALLER

Construcción Kit Fragata ARA Libertad

INICIACIÓN AL MODELISMO NAVAL

Construcción anclas

AVANCES EN MODELOS

Le Fleuron

MODELISMO NAVAL PLÁSTICO

USS Enterprise

MODELOS DE NUESTROS LECTORES

Miguel Alonso

DICCIONARIO EN IMÁGENES

LIBROS Y MONOGRAFÍAS

Le Cerf

HOMENAJE

Mario Galletta

SITIOS DE INTERÉS



Grandes Barcos

USS Enterprise CVN - 65 Primer Portaaviones Nuclear - por Martín Secondi

"...puedo tener 10 aviones a punto de despegar y otros 30 en el aire tratando de aterrizar, muchos con urgente necesidad de combustible. Y todo esto tiene que funcionar como un ballet perfecto. El ballet comienza cuando el avión es disparado por una poderosa catapulta que lo lanza como un proyectil, de cero a 165 mph en dos segundos por un riel de 100 metros de largo..."

Comandante Brian Broene – USN

Comandante del Grupo aéreo (CAG) Del Enterprise en 2004

Sr. Lector:

Esta es una revista de modelismo naval. Por lo tanto, aquí, el famoso Enterprise de StarTrek (Viaje a las Estrellas), no tiene nada que ver.



El USS Enterprise en 1968, mostrando toda la potencia de su grupo aéreo. Pueden distinguirse aviones F4 Phantom, A6Intruder, RA5 Vigilante, así como Corsairs II, Hawkeye y Skywarriors. En la cubierta angulada, se puede ver uno de los primeros helicópteros Sea King. Aun no llegaban los Tomcats.

El Enterprise del que hablará este artículo es un navío de la US Navy, el octavo en llevar este nombre en dicha Armada, que tiene el privilegio de haber sido el primero en el mundo, en su clase, en varios aspectos: el primero en tener una propulsión basada en energía nuclear; el primero en ser considerado un super-portaaviones; el primero en ser equipado con radares de escaneo electrónico; el primero en ser insignia de una TaskForce impulsada por energía nuclear; extraoficialmente y nunca confirmado pero tampoco negado, el primero en ser atacado por ingenios volantes de origen y procedencia desconocidos.

Sirvió en la US Navy por más de 50 años, siendo uno de los buques modernos de esa Armada más longevos, estuvo en varios escenarios de conflicto: Vietnam, Corea, el Mar Rojo; dio varias veces la vuelta al mundo tanto efectivamente, como por la suma de las millas navegadas.

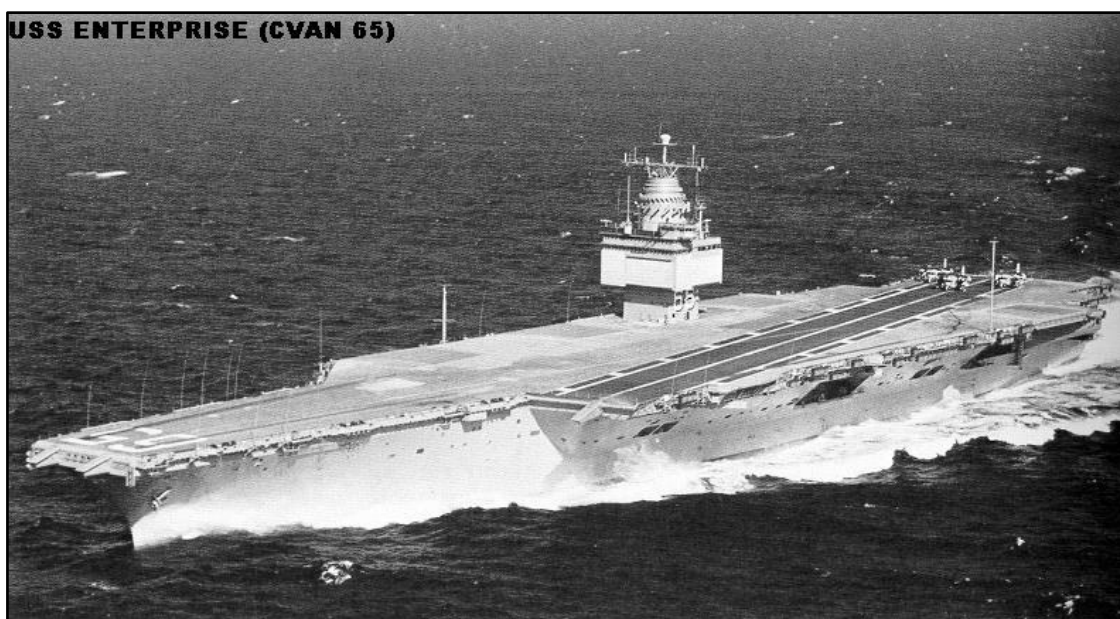
Este artículo no pretende ser lo “ultimate” del tema ya que, es más que posible, habrá detalles del buque que nunca saldrán a la luz; pero sí pretende acercarle a Ud una reseña sobre el diseño, técnica e historia de este singular navío, cuyo nombre ha figurado en las listas de la US Navy desde los días de la Revolución.

Comenzando por el principio.....

Diseño y técnica

El Enterprise iba a ser el primero de una clase de 6, pero los costes de construcción se dispararon y acabó siendo el único buque de su clase.

Debido al inesperado alto costo de su construcción el barco fue botado sin los lanzamisiles Terrier con los que había sido diseñado y la defensa del buque se dejó en manos de los RIM-7 Sea Sparrow en baterías de defensa de punto.



El USS Enterprise recién entrado a servicio. Aquí se aprecian las poco comunes dimensiones de su casco. Nótese la nomenclatura: aún era CVAN 65, lo que indicaba un portaaviones de ataque. Mas tarde, al cambiar la doctrina bélica naval americana, pasó a ser CVN 65. O sea portaaviones polivalente.

Sin embargo, esta configuración dejaba varios puntos ciegos en la defensa del buque por lo que más tarde se le añadieron 2 NATO Sea Sparrow (NSSM) y 3 Mk 15 Phalanx CIWS y, posteriormente, en otra modificación se eliminó uno de los CIWS y se añadieron 2 lanzadores de 21 celdas RIM-116

A pesar de que El Enterprise fue el único portaaviones que albergó más de 2 reactores nucleares en su casco, su diseño era poco innovador, ya que simplemente se sustituyó cada caldera de vapor por un reactor nuclear. De hecho que, sus catapultas, son convencionales, a vapor. Por ello su tamaño era mayor que el de los demás portaaviones nucleares, convirtiéndole en el mayor superportaaviones existente. También era el único portaaviones que contaba con 4 timones en lugar de los 2 típicos.

Al construirlo se le instaló un innovador sistema de radar montado en paneles planos alrededor de la isla, que le daba un aspecto muy característico, formado por un radar de escaneado electrónico SPS-32, pero no tuvo el éxito esperado y en 1980 fue sustituido por uno convencional.

Historia; de la botadura hasta el comienzo de Vietnam



El casco del Enterprise durante la construcción. Nótese que fue construido por secciones en diques distintos

En 1958 el casco del Enterprise fue puesto en grada en el astillero Newport News Shipbuilding and Drydock Company. Fue botado en septiembre de 1960. El 25 de noviembre de 1961 fue incorporado a la flota, recibiendo el mando el capitán Vincent P. de Poix, comandante del Escuadrón de Ataque nº 6 en el antiguo USS Enterprise (CV-6).

El 12 de enero de 1962, el buque comenzó su viaje inaugural, llevando a cabo una travesía de prueba de tres meses. También realizó una serie de pruebas y ejercicios de entrenamiento destinados a comprobar el potencial de los portaaviones nucleares, de los que el Enterprise fue el pionero.

Durante los 60, tuvo una actividad bastante variada; en febrero de 1962 participó en el seguimiento y medición del vuelo de la Amistad 7, la cápsula espacial Mercury Atlas 6, en la que el teniente coronel John H. Glenn, Jr. realizó el primer vuelo espacial orbital americano. En agosto de ese año el buque se unió a la Sexta Flota en el Mediterráneo, volviendo a la base de Norfolk en octubre.

Ese mismo año ocurrió la Crisis de los Misiles en Cuba crisis que estuvo al borde de provocar un ataque nuclear. Al detectarse el 15 de octubre en Cuba varios lugares de lanzamiento de misiles nucleares soviéticos mediante el vuelo de aviones espía U-2, Estados Unidos pasó a DEFCON 2. Se decretó un bloqueo contra Cuba para evitar la llegada de más material y se exigió a los soviéticos que desmantelara el ya existente. El Enterprise, junto con el USS Independence, USS Essex, el USS Randolph y varios aviones con base en tierra participaron en dicho bloqueo. Los aviones del Enterprise estuvieron a un tris de atacar a un transporte naval ruso que llevaba misiles para instalar en las rampas; el transporte recibió órdenes de retirarse antes de producirse el ataque. El 28 de octubre dio por finalizada la crisis con el anuncio del desmantelamiento de los misiles.



La primera Task Force movida por energía nuclear. El Enterprise en formación con el Long Beach (al centro) y el Bainbridge. Observe la particular "isla" del portaaviones y su similitud con la estructura del puente del Long Beach; esto se debe a que, en su momento, ambas unidades, estaban equipadas con el mismo tipo de radar de escaneado electrónico

Hacia fines de 1962, el 19 de diciembre, un Grumman E-2 Hawkeye fue lanzado desde el Enterprise, probando un nuevo método de lanzamiento por catapulta, y 2 minutos después un Grumman A-6 Intruder, consiguiendo una de las metas primarias del diseño: la reducción de los intervalos de lanzamiento. En 1963 y 1964 estuvo desplegado 2 veces más en el Mediterráneo, donde participó en la operación Sea Orbit, formando junto con el USS Long Beach (CGN-9) y el USS Bainbridge (CGN-25) la primera fuerza combinada nuclear.

Después de esto volvió al astillero Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company, para su primera revisión y recarga de combustible.

Un buque como el Enterprise no podía estar ajeno a los conflictos navales y aeronavales que se produjeran en la década y así fue que en noviembre de 1965 fue transferido a la Séptima Flota del Pacífico. El mes siguiente, el día 2 de diciembre se convirtió en el primer barco con propulsión nuclear en entrar en combate, cuando su escuadrilla aérea participó en combates contra el VietCong.

En enero de 1968 fuerzas norcoreanas capturaron el buque USS Pueblo, provocando una crisis diplomática. El Enterprise estuvo patrullando durante un mes el Mar del Japón.

Sin embargo, la guerra de Vietnam seguía y los aviones del Enterprise y desde el 65 hasta el 72, el Enterprise realizó 6 despliegues en Asia.

Uno de los más importantes ocurrió en 1969 cuando un Mig 19 norcoreano derribó un avión Constellation americano de vigilancia electrónica.

La respuesta americana fue el despliegue de la TaskForce 71 para proteger los vuelos en esa zona. Inicialmente consistía en el Enterprise, el Ticonderoga, el Ranger y el Hornet acompañados de una escolta de cruceros y destructores. La mayoría de integrantes de esta flota fueron retirados del teatro de operaciones de Vietnam. Fue una de las mayores demostraciones de fuerza desde la guerra de Corea.

¿Un ataque extraterrestre?

En este punto ocurre un extraño incidente que, como se dijo, nunca fue confirmado ni negado pero, por su magnitud y características ocurrieron ciertas filtraciones que permitieron conocer que el Enterprise, durante un despliegue secreto en las costas de Vietnam, estuvo a punto de lanzar un ataque nuclear contra Hanoi. Era Enero de 1969.

En el momento en que el portaaviones estaba tomando posiciones y se alineaba para permitir el despegue de los bombarderos, varios miembros de su tripulación como las de sus escoltas vieron venir volando bajo y a gran velocidad una serie de esferas luminosas que no fueron detectadas por los radares; estas esferas, sobrevolaron la flota, en especial el portaaviones y, en ese momento, una tremenda serie de explosiones e incendios ocurrieron a bordo del Enterprise, incendios que fueron dominados luego de tres horas de lucha por parte de los equipos de bomberos.

Lo sorprendente fue, cuando se efectuaron los análisis correspondientes, que las explosiones ocurrieron simultáneamente en varios puntos distintos y distantes del navío ocasionando grandes e importantes daños pero. Increíblemente pocos muertos.

Uno de los lugares más dañados fue la característica isla, única en su tipo, que nunca pudo ser reparada del todo porque la estructura molecular de su acero cambió al punto de no poder ser correctamente soldado y, al final, toda la estructura debió de ser reemplazada hacia los 80.

¿Qué fue lo que sucedió? Se atribuyó el hecho a un accidente con un cohete cargado en un Phantom que se disparó accidentalmente; sin embargo eso nunca haría podido provocar la seguidilla de daños que se produjeron fuera del hangar.

Se pensó, en un primer momento, en un ataque ruso con armas de nueva concepción pero no había que ser muy experto para darse cuenta que ningún país del mundo tenía (ni tiene) tecnología suficiente como para provocar eso.

Saque el lector sus propias conclusiones; lo que si es cierto es que, quien haya atacado el buque, alcanzó su objetivo: el Enterprise estuvo muchos meses inoperativo mientras era reparado y EEUU no volvió a planear un ataque nuclear contra Vietnam del Norte por el resto del conflicto

Del resto de Vietnam hasta el 2000

Entre 1969 y 1970 el Enterprise volvió a su base para su segundo reabastecimiento de combustible y revisión. Tras diversas pruebas se constató que las modificaciones que se le realizaron en los reactores le permitirían tener una autonomía de 10 años.



Durante una pausa antes de otro despliegue en Vietnam, vemos al Enterprise en su base de Alameda, California, acompañado de dos portaaviones clase Essex, en la dársena del centro y el ya reformado Midway, a la izquierda, en 1974

El buque volvió a Asia a seguir ofreciendo apoyo aéreo a la lucha en Vietnam. Esto no careció de dificultades, especialmente durante el verano boreal de julio de 1971 cuando las operaciones debieron suspenderse debido a causa de 3 tifones.

En diciembre de 1971, durante la Guerra indo-pakistaní de 1971 el Enterprise fue desplazado al Golfo de Bengala para presionar el bloqueo impuesto por el INS Vikrant, regresando, mas tarde, al Sudeste asiático.

En octubre de 1972, los Estados Unidos puso fin a todas las incursiones aéreas tácticas en Vietnam del Norte por encima del paralelo 20. Sin embargo, al estancarse las negociaciones, nuevamente, en diciembre de 1972 se reanudaron las campañas de bombardeos al norte del paralelo 20 hasta que en Enero del 73 se volvió otra vez a las negociaciones y se estableció un alto el fuego. Aprovechando el cese de hostilidades en Vietnam se aprovechó el vector aéreo del Enterprise para realizar ataques contra Laos.

En abril de 1975, el Enterprise, el Midway, el Coral Sea, el Hancock y el Okinawa fueron desplegados otra vez en las aguas de Vietnam en previsión de la caída de Vietnam del Sur en el marco de la operación Viento Frecuente. La operación implicó la evacuación de ciudadanos estadounidenses de la capital de Vietnam del Sur bajo un fuerte ataque de las fuerzas invasoras de Vietnam del Norte.



La cubierta de vuelo luego de sufrir un accidente aéreo. Se observan restos de aviones destruidos y la cubierta mojada por el accionar de los grupos antiincendio. Los aviones en cubierta son RA-5 Vigilante, A3D Skywarrior, F4 Phantom, A7 Corsair II, F8 Crusader y E2 Hawkeye.

Finalizada la guerra de Vietnam, el Enterprise se desplazó hasta el PugetSound Naval Shipyard en Bremerton, Washington donde el portaaviones fue modificado para albergar el F-14. El 18 de marzo de 1974, los F-14 Tomcat realizaron los primeros despegues y aterrizajes en el Enterprise.

Siguieron años de actividad variada, a veces salpicada con algunos incidente como el de julio de 1976, cuando el Enterprise se dirigió a Mombasa en el marco de la crisis en Uganda provocada por IdiAmin al secuestrar a varios ciudadanos americanos, o el viaje del 78 en el que pasó por Hong Kong, Perth, y Singapur.

En enero de 1979 el Enterprise se dirigió nuevamente al PugetSound Naval Shipyard para una revisión exhaustiva de 30 meses, durante la cual la superestructura de su isla fue modificada y se eliminaron los radares y la sección cónica superior. Eso fue una consecuencia del misteriosos ataque del 69. Se cuenta que el acero de la estructura fue modificado de tal forma en su estructura atómica y molecular, que nunca pudo volver a ser utilizado.



Comparación entre la "isla" original (izquierda) con su característica cúpula y la instalada en los 80 (derecha), de un aspecto más similar a las de los portaaviones clase Nimitz

Durante los 80 y 90, el portaaviones, ya reparados los daños en la estructura de la isla, tuvo dos décadas de actividad bastante movida, participando en todo tipo de maniobras militares, ayudando a desbaratar un golpe de estado en Filipinas, custodiando el tráfico de buques petroleros en el mar Rojo y participando activamente y en varias ocasiones de las acciones aeronavales en Bosnia, Kuwait y la operación Desert Fox (guerra del Golfo) contra el Iraq de Saddam Hussein.

Del 2000 hasta su retiro

El cambio de siglo, no supuso para el superportaaviones un cambio en su ritmo de actividad. De hecho, al producirse los atentados del 11S, el buque se encontraba en viaje de regreso a los EEUU y debió retomar su zona de patrullaje en el Golfo Pérsico hasta que fue relevado un par de meses más tarde.

Entre el 2002 y el 2003, el buque estuvo en dique para una exhaustiva revisión de casco y estructuras que insumió todo un año.

Entre 2003 y 2007, dio apoyo a las campañas aéreas llevadas a cabo por EEUU en Afganistán y la zona del Golfo, si bien sufriendo su GAE, grandes pérdidas.

En 2008 entró nuevamente en dique para una revisión y mantenimiento que, en un principio debería haber sido de 18 meses pero que, por unas u otras razones, se prolongó casi 2 años.

En 2011 volvió al mar participando en las campañas aeronavales que terminarían con la era de Gaddafi

En 2012 tuvo lugar su último despliegue escoltando junto con otros buques que componían el Grupo de Batalla, a barcos petroleros y mercantes que navegaban por el recalentado Estrecho de Ormuz. El despliegue finalizó en Noviembre de 2012, regresando el portaaviones a su base en Norfolk para su desactivación que se inició el 1 de Diciembre de 2012.

Estaba previsto mantenerlo en las listas de la US Navy hasta 2014, en que tomara su lugar el USS Gerald Ford pero los costos de mantenimiento que exigían sus 8 reactores (ya antiguos en relación con los que impulsan a la clase Nimitz), motivo que esta se acelerara a 2013. Sin embargo, las dificultades presupuestarias para terminar los nuevos portaaviones determinaron que el Enterprise continuase en reserva en las listas de la US Navy hasta febrero de 2017, en que fue definitivamente retirado de servicio, tras 51 años de servicios activos y siendo, finalmente, relevado por el nuevo portaaviones USS Gerald Ford.

Estaba previsto su desguace pero varias asociaciones solicitaron se conserve como museo. Lo que sucede es que los reactores nucleares del buque no pueden ser sacados del mismo como si fueran una caldera vieja y dejarlos en un muelle y en un navío que va a recibir visitantes implica un riesgo muy grande, sin contar el hecho que es buque enorme, complejo y que necesitaría una instalación portuaria exclusiva para dicho destino. Espacio y lugar que actualmente no se dispone.

Lo más seguro es que, a pesar del coste de desmantelamiento de los reactores nucleares, el buque termine siendo desguazado, aunque su nombre seguirá viviendo en el nuevo portaaviones de la Clase Gerald Ford, el CV 80, que también ostentará el nombre Enterprise.

Durante todos sus años de servicio, su numeroso grupo aéreo estuvo constituido por las más diversas clases de aviones y helicópteros: la caza utilizó los F4 Phantom, F8 Crusader, F14 Tomcat y F18 Hornet, el ataque estuvo representado por los A1 Skyraider, A4 Skyhawk, A7 Corsair II, A6 Intruder, y A3D Skywarrior, el reconocimiento y bombardeo por los A3D, Skywarrior y los RA 5 Vigilante, la lucha antisubmarina por los S2 Tracker y los SA3 Viking y la vigilancia electrónica por los E2 Hawkeye y A6E Prowler; asimismo contó con helicópteros antisubmarinos SH3 Sea King, SH2 Seasprite y SH 60 Seahawk, así como con aviones y helicópteros de transporte y enlaces COD. Esta diversidad muestra la gran versatilidad del navío y da una idea del abanico de misiones para lo que podía utilizárselo.



El USS Enterprise en uno de sus últimos despliegues y en su última y definitiva configuración de armamento. Los Aviones predominantes son los modernísimos F18 Hornet y SA3 Viking.

Como se vivía a bordo del Enterprise

Los modelistas navales, si bien podemos hacernos una idea de lo que significa la vida a bordo de las unidades cuyas réplicas construimos, no siempre llegamos a dimensionar, en su totalidad, las implicancias de la vida a bordo, a menos que se haya sido del oficio. Cuanto más, imagino, para los lectores que nunca tuvieron oportunidad de visitar estos colosos del mar.

Para ayudarlos en esto, incluimos aquí las impresiones de una periodista que pasó 24 horas a bordo del portaaviones USS Enterprise y nos pinta, en sus impresiones, un bosquejo de la vida a bordo de tan magnífico buque.

Dice, entonces, Angela Swafford

“...Durante los entrenamientos de operaciones de vuelo, que son diarios, este puente (de mando) es un caos ordenado. Y durante una misión de guerra, el caos se intensifica. Enormes plataformas suben y bajan aviones hasta los hangares; compactos carros de bomberos están listos para apagar un incendio a bordo (el más negro de los escenarios); y docenas de personas con chaquetas de diferentes colores van y vienen como hormigas diligentes. Algunos tienen pesadas cadenas sobre los hombros (que usan para amarrar los aviones al puente). Los veo caminar de una punta de la pista a la otra, a veces cargando bloques de parqueo para frenar las ruedas de los aviones. O ayudando a arrastrar pesadas mangueras de combustible. Trabajan en un lugar lleno de hélices encendidas que podrían partir en dos a una persona y letales orificios de succión de aire de los jets. Los golpes de viento de cualquiera de estos aviones son capaces de arrojar a una persona por la borda de un plumazo.

Será por eso que, descontando a los pocos oficiales de rango, la edad promedio de todos estos marineros es de 19 años. Prácticamente ninguno, ni siquiera los pilotos, pasan de los 27. Pero todos le han dado la vuelta al mundo por lo menos una vez, y han recibido una buena dosis de madurez dentro de sus turnos de trabajo de 12 horas. Aquí la falta de tiempo para dormir es una constante, con la notable excepción de los pilotos, que son una especie de élite reinante con su propia vida y horarios. Pero en esta ciudadela flotante hay de todo: mecánicos, expertos en bombas, meteorólogos, controladores de tráfico aéreo, chefs, siquiátras, sacerdotes, cirujanos, carpinteros, plomeros, ingenieros, periodistas, fotógrafos, peluqueros, todos altamente entrenados.

Por ejemplo mi escolta, Alex Moir, a sus 25 años habla y escribe ocho idiomas con una fluidez envidiable. Por alguna razón lleva dos noches sin dormir, y está iniciando la tercera para servirme de niñera. Está asignado a trabajo de inteligencia y, aunque no me puede contar mucho, sé que su oficina es parte del Centro de Información de Combate CIC del buque. Hasta donde me permiten entrar, puedo apreciar un lugar digno de una película de James Bond. En total oscuridad, aquí se trabaja en un ambiente de sofisticadas pantallas de rastreo con tantos colores y detalles, que parecen juegos de Nintendo. Me explican que son capaces de seguir cualquier cosa que se mueva en, sobre o debajo del agua a muchas leguas a la redonda, no importa si es gaviota, pez espada o submarino.

El CIC, sin embargo, es absolutamente impresionante. Desde aquí se dirigen las misiones aéreas, en las cuales todo avión tiene su rol específico. Los Hornets están encargados de lanzar las bombas. Los Tomcats (los de Tom Cruise) les cuidan la espalda. Los Prowlers lanzan señales electrónicas que confunden a los radares enemigos y los Hawkeye, que llevan un gran radar sobre el lomo, son como directores de tráfico para todo el mundo en el aire.

Por dentro, el buque es un laberinto impresionante. Perderse está garantizado. Jamás había bajado y subido tantas escaleras de peldaños estrechos, pasado por tantas escotillas, ni empujado tantas puertas de hierro. Para ir a cualquier lado hay que subir tres pisos y bajar cuatro. En algunas partes no hay aire acondicionado y uno suda a chorros, y en otras, como los cómodos camarotes de los visitantes, los pilotos y los altos oficiales, hace frío por la noche.

"Wow!" exclama Alex asombrado con lo espacioso del recinto al recogerme para el desayuno en la mañana (no me permiten ir a ninguna parte del buque sin escolta). Alex explica que aquí los marinos rasos comparten camarotes comunales de 100 personas e incluso los oficiales de cierto rango no tienen TV satelital en cada cuarto, almohadas de plumas, clósets amplios ni lavamanos privado. Pero aun así, las fotos de los camarotes de la tripulación que me muestran después, no me parecen nada mal..., aunque no sé si diría lo mismo tras seis meses de dormir en ellos.

Bajamos (o mejor: subimos, bajamos y volvemos a subir por los pasillos recién pintados color crema) a desayunar. La comida a bordo (el chow en la jerga marinera) no es mala. De hecho, el Enterprise ganó el premio de mejor cocina de a bordo de la marina de E.U. La comparo a la que se sirve a bordo de los submarinos colombianos, que es quizás mejor aún. Además de los desayunos, que incluyen pancakes y huevos, el plato más popular es el pollo, aunque pude probar langosta y un estupendo T-bonesteak. Pero para muchos tripulantes, cuando hay menos de una hora para almorzar y la cola para entrar a la cafetería es de cientos de personas, no hay más remedio que llenarse los bolsillos de barras de chocolate y Coca-cola comprada en las máquinas dispensadoras.

Pronto descubro que una de mis partes favoritas del buque es el hangar de los aviones, que reposan con las alas dobladas como pichones entre un nido. Este es el punto de reuniones sociales, lugar de los chismes, cambios de guardia y momentos filosóficos, que llegan con el sonido del mar deslizándose por la quilla. A la hora del ejercicio, todo el mundo prefiere ir a trotar sobre el puente que meterse al gimnasio. El buque tiene su propio periódico, estación de radio, estudio de grabación y canal de TV, que transmite películas a diario..."¹

Modelo

El Sr. Rafael Zambrino es el constructor de un modelo del USS Enterprise en escala 1:350, al que le agregé algunos detalles adicionales como por ejemplo fotograbados y partes de fabricación propia. El mismo se publica en la sección "Modelismo Naval Plástico"

¹ Testimonio recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1591124>

Características generales

Antecesor del CV6, el Enterprise de la IIGM

Desplazamiento • 73 858 t estándar • 92 325 t a plena carga

Eslora 342 m

Manga 78,4 m

Calado 12 m

Sensores

- SPS-48E
- SPS-49(V)5 2-D radar aéreo
- Radar de adquisición de blancos Mk 23
- 2 radares de control de tráfico aéreo SPN-46
- Radar de control de tráfico aéreo SPN-43B
- Radares de ayuda de navegación SPN-44
- 3 sistemas de guía NSSM Mk 91
- 3 radares Mk 95

Blindaje 8 pulgadas (203 mm)

Armamento

- 42 celdas Sea RAM RIM-116 (2 × 21)
- 2 Mk 29 Sea Sparrow radar
- 2 Phalanx CIWS de 20 mm

Propulsión

- 8 reactores nucleares Westinghouse A2W
- 4 turbinas de vapor Westinghouse
- 4 hélices

Potencia 280 000 CV (210 MW)

Velocidad 33,6 nudos (66 km/h)

Autonomía Ilimitada

Tripulación Unos 3000 más Tropas del 1800 grupo aéreo

Aeronaves 70 aviones y helicópteros. (ampliable hasta 90).

Equipamiento aeronaves

- Hangar bajo cubierta
- 4 ascensores
- 4 catapultas de vapor



- Martín Secondi, para la revista Mascarón de Proa

Modelos de colección

Anclas – Modelista: Alfonso Martínez Rubí



Las primeras anclas fueron una simple piedra de cierto tamaño, cestos llenos de piedras más pequeñas o incluso sacos de arena. Cualquiera de estos pesos, descansando sobre el lecho de un río, lago, o del mar, y unido convenientemente al buque mediante un cabo, proporcionaba la resistencia de fricción suficiente para impedir la deriva del buque. Además si a la piedra se le practicaban algunos orificios y se montaba en una estructura de madera con estacas de madera que la entrecruzaban, se clavaban en el fondo, aumentando considerablemente el agarre de la misma. Unas anclas con unas características como las descritas las usaron los egipcios, griegos y romanos en antigüedad, y se cree que en China se empleaban ya hacia el año 2000 a. de C. En algunas regiones y hasta nuestros días se han seguido utilizando principalmente en una forma derivada de la primitiva, y que hoy conocemos como *pedral*. Las anclas de piedra antiguas recuperadas en el Mediterráneo se pueden clasificar, desde el punto de vista funcional, en tres grupos fundamentales.

1. La piedra con un agujero pasante para amarrar el cabo, y cuyo funcionamiento era bastante aceptable en fondos de piedra, aunque con los fondos de arena garreaba fácilmente (*ancla cuando no hace cabeza, no permitiendo al barco quedar fondeado con seguridad*)
2. El ancla adecuada para fondos de arena; consistía en una losa de piedra con tres o más agujeros donde se colocaban unas estacas de madera a modo de uñas sobresaliendo por ambos lados, para que se clavaran en la arena.
3. Una combinación de los dos tipos de anclas mencionados, a base de una piedra grande, normalmente de forma triangular, con dos agujeros para las estacas en la base y un tercer agujero, para el cabo, en el vértice.

Con respecto al ancla con brazos de hierro lo más probable es que se llegara a ella por simple evolución a partir del ancla de piedra con armazón de madera. El ancla de este tipo represento un notable progreso con respecto al ancla de piedra y empezó a usarse hacia el año 600 a. de C.

Al principio tenía un solo brazo, pero inmediatamente apareció la de dos como las usadas hasta hoy. Las principales partes de un ancla eran la pieza de madera vertical que forma el cuerpo principal de la misma, los brazos, terminados en punta, y el cepo, hecho también de madera y montado perpendicularmente a la caña, en el plano normal al formado por los brazos para impedir que quedara apoyada de lado sobre el fondo y resbalara fácilmente.

Los griegos y romanos usaron anclas con caña y brazos de madera, y cepo de piedra o plomo muy parecidas a las empleadas en China hasta hace poco. Con la aparición de las anclas de hierro y cepo de madera, su forma no cambió hasta el siglo XIX.

Desde la antigüedad existen normas relativas al número y tamaño de las anclas que debe llevar cada tipo de buque.

Se dice que los trirremes disponían de ocho a doce anclas y que a fines del siglo XII los buques pequeños llevaban trece y los grandes veintiséis. Sin embargo, lo más probable es que, por comodidad de manejo tales anclas fueran muy pequeñas.

Con la aparición del cabrestante y el molinete, se comenzaron a usar anclas más grandes y pesadas lo que redujo el número de ellas a bordo de los buques. De todos modos, a mediados del siglo XV, una nave de unas 1000 toneladas llevaba doce, en tanto que en 1637 el *Sovereign of the Seas*, por aquel entonces el mayor navío de guerra británico, llevaba once. A fines del siglo XVIII un navío de 100 cañones disponía de siete anclas, la mayor de las cuales pesaba unos 3 800 Kg, y la más pequeña unos 225 kg.

En la práctica, las anclas de hierro con cepo de madera eran bastante frágiles y solían romperse cuando se las sometía a un esfuerzo grande. Sin embargo, a fines del siglo XVIII, y después de realizar numerosas pruebas y experiencias, se mejoró el proceso de fabricación de las mismas, con el empleo de hierro de más calidad y los brazos adquirieron una forma curvada. Gracias a todas estas mejoras las anclas resultaron mucho más fuertes.

Hasta la segunda mitad del siglo XVIII, no se produjo la sustitución del cepo de madera de las anclas por otro de hierro deslizante y susceptible de quedar amadrinado a la caña lo que facilitaba su estiba. Esta solución dio lugar a la que se conoció primeramente como *ancla común u ordinaria*, pero a partir de los años próximos a 1840 cuando adquirió una forma y proporciones definitivas, paso a llamarse ancla de *patente del Almirantazgo* y más comúnmente, *ancla del Almirantazgo*.

Un nuevo progreso en materia de anclas se produjo con la introducción de los brazos móviles, es decir, basculantes y dispuestos de modo que se clavan en el fondo ambos a la vez. Este sistema tiene además la ventaja de que no necesita cepo, y ello hace que el ancla sea más compacta y fácil de estibar.

El ancla de arado, también conocida por las siglas C.Q.R. y patentada en 1933, responde a una concepción totalmente distinta. No lleva cepo y la parte que se clava al fondo, semejante a una reja doble como la que llevan los arados, va articulada a la caña. Al fondear el ancla C.Q.R. cae normalmente de lado sobre el fondo pero en cualquier caso basta que el cabo o cadena al cual va amarrada tire ligeramente para que de la vuelta y se clave. Se dice aguanta el doble que cualquier otra de igual tamaño.

Sin embargo, y por dificultades de estiba, las anclas C.Q.R. no las utilizan los buques, aunque sí en cambio lo hacen los Yates, y con muy buenos resultados. Existe también el *ancla americana Danforth*, concebida principalmente para embarcaciones menores con brazos articulados y un cepo en las proximidades de la cruz, en vez de llevarlo en la cabeza de la caña como es usual.

Las *gúmenas* (cabo grueso de las embarcaciones que sirve, entre otros usos, para atar las anclas).o *cables de fondeo* empezaron siendo, de cuero, de tendones o de mimbre. En una embarcación encontrada hacia el año 900 d. de C., descubierto en Graveney, en Kent, Inglaterra, en el año 1970, era de mimbre.

Un siglo antes de Cristo, una tribu que habitaba en la actual Normandía, empleaban cadenas de hierro para el fondeo de las anclas. Sin embargo hubo que esperar hasta el siglo XIX para que este sistema empezara a usarse, salvo en el caso que se fondeara en puerto.

Los inventarios de fines del siglo XV reflejan perfectamente el número y grueso de los cabos que llevaban los diversos tipos de buques. En el siglo XVIII, los pedidos del Almirantazgo británico señalan perfectamente el número y la mena de los cables o gúmenas de fondeo que debían llevar las naves de guerra de las diferentes categorías. En uno de 1779 se fijaba que los navíos de primera y segunda clase debían llevar en lo sucesivo ocho gúmenas en vez de las nueve que disponían hasta entonces, y veintiún años después un nuevo decreto las redujo a siete.

A lo largo del siglo XVIII a medida que los navíos de guerra se iban haciendo cada vez más grandes, la mena de los cabos fue aumentando también.

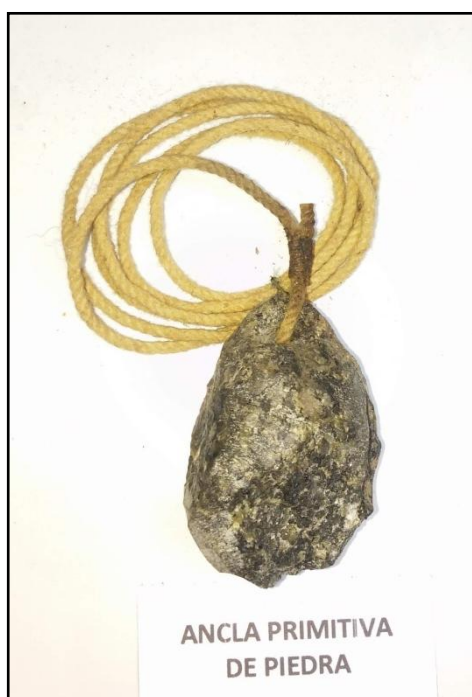
La sustitución de los cables de cáñamo por cadenas de hierro se inició a principios del siglo XIX y su empleo no tuvo mucha difusión al no existir ningún método que permitiera garantizar su calidad. Sin embargo, con el progreso de las técnicas de fabricación y la difusión de las pruebas para determinar la calidad, así como la colocación en cada eslabón de las cadenas grandes de un refuerzo, al que conocemos como *contrete*, con el fin de aumentar la robustez, las ventajas de la cadena sobre el cáñamo se hicieron bien patentes. Estas ventajas, en las que se combinaba la mayor resistencia con una mayor facilidad de manejo, más duración y menos volumen, y por tanto menos espacio para la estiba, lograron que hacia 1820 los buques, fueran mercantes o de guerra, la adoptaran.

El Modelo

Esta hermosa exhibición de anclas se realizó ya hace varios años atrás basándose en artículos de revistas y libros de donde se pudo extraer las diferentes especificaciones en la evolución de este elemento tan importante no solo para la navegación real sino que es uno de los elementos en los cuales los modelistas tratan de esmerarse en su construcción ya sea para un navío antiguo o para un modelo actual.

Los materiales usados por el modelista son los empleados originalmente en los modelos reales, ya sea la piedra, el cáñamo, el acero o el bronce y es de notar aunque no se ve en las fotografías, el ancla fenicia cuenta con su correspondiente relleno de plomo.

Con respecto al ancla Siemens Martin, se usó los planos que se encuentran en un antiguo libro de Modelismo Naval del Luís Segal, siendo esta misma una de las pizas más completas de todo el conjunto.





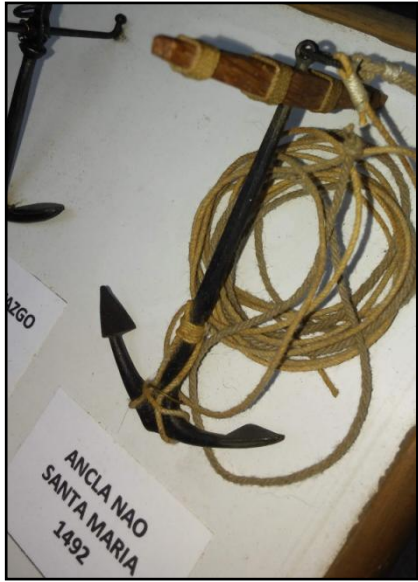




ANCLA DE LEVA
SIGLO XVIII



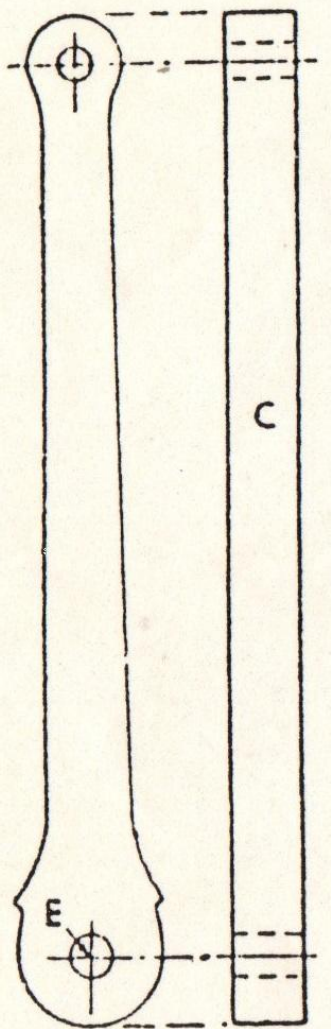
Ancla tipo Almirantazgo
con cepo de hierro S. XIX



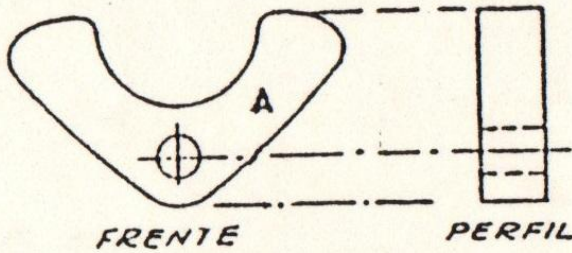
ANCLA NAO
SANTA MARIA
1492



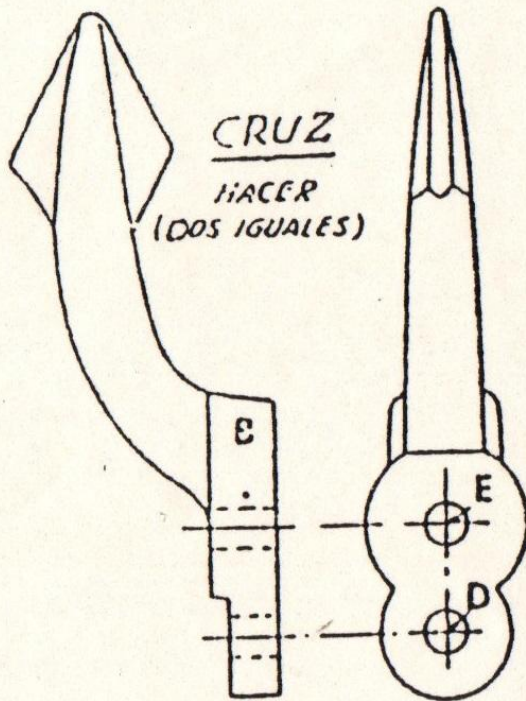
Ancla Armada Acero Siemens Martin



FRENTE \vee PERFIL
CUERPO

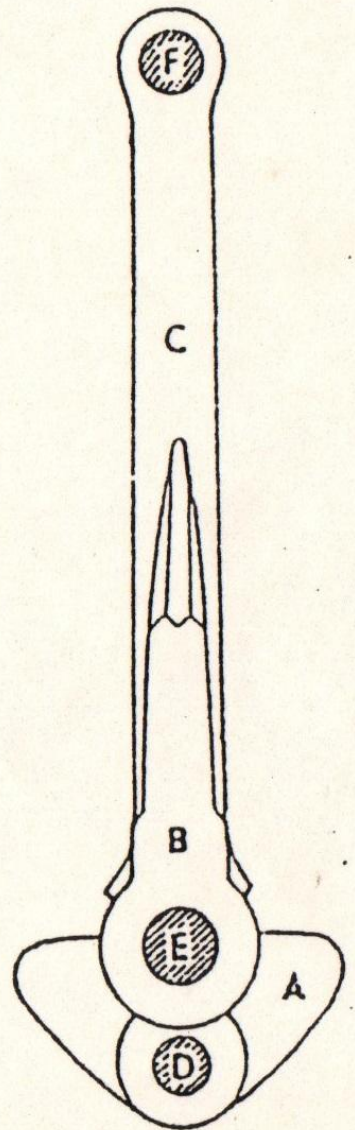


FRENTE PERFIL



CRUZ
HACER
(DOS IGUALES)

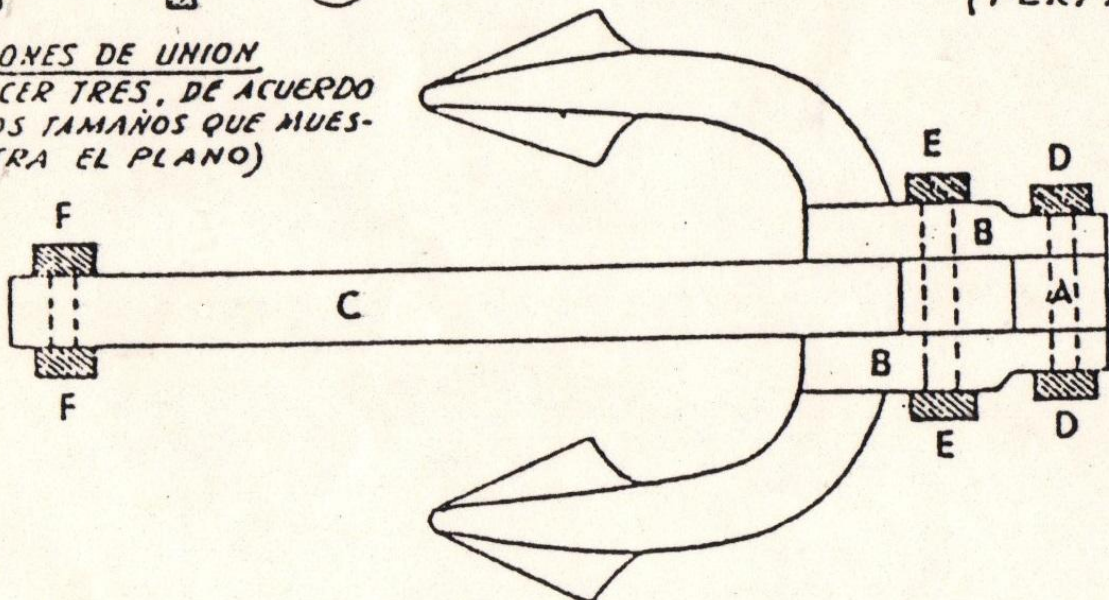
FRENTE PERFIL



EL ANCLA ARMADA
(PERFIL)



BULONES DE UNION
(HACER TRES, DE ACUERDO
A LOS TAMAÑOS QUE MUES-
TRA EL PLANO)



Construcción del Kit de la Fragata ARA Libertad – Pintura casco



Las indicaciones provistas por la publicación de la Editorial, son correctas, pero como es nuestra costumbre aplicaremos mejoras para obtener un modelo más detallado.

Terminado el casco en su etapa de preparación o sea lijado intensivo luego de aplicada la masilla, se dará una capa de pintura blanca que puede ser en aerosol. Esto favorece al casco del modelo porque estas pinturas en aerosol son un poco más gruesas que las usadas en modelismo y tienen actualmente un secado bastante rápido.

Se deja secar esta primera capa de pintura blanca por lo menos dos a tres días, luego se lijará todo el casco con lija de grano fino. Se saca todo el polvo generado por el lijado y se dará una última capa de pintura blanca.

Una vez seca la pintura se procederá a marcar la línea de flotación. Para proceder al marcado de la línea se deberá colocar el modelo sobre la mesa de trabajo y, en nuestro caso, utilizamos un calibre de altura para poder nivelar con precisión el modelo, como se ve en las fotografías



Otro método es utilizar un nivel de burbuja, que apoyado sobre la cubierta del modelo iremos nivelaremos el casco ayudados por pequeños taquitos de madera que iremos corriendo en la base del casco hasta lograr la perfecta alineación. Hecho esto, procederemos a marcar de proa a popa una línea continua con un lápiz que sostendremos en un taco de madera, como se ve en la fotografía. Esta línea se marcará tanto del lado de *estribor* como del lado de *babor* y ambas líneas se deberán unir perfectamente en un punto tanto en *proa* como en *popa*, eso nos hará ver que la alineación del casco estuvo bien hecha



Paso siguiente, se comienza a enmascarar el casco. Sobre la línea marcada con lápiz, se pegó una cinta de enmascarar amarilla de la marca Tamiya que es la mas apropiada para enmascaramientos en trabajos de modelismo (de no contar con esta cinta, la que utilizan los pintores de automóviles que también es válida). Se prestó mucha atención verificando la perfecta adhesión de la cinta de enmascar en todo el perimetral del modelo. Sobre esta cinta y usando cinta de pintor, que es mas económica, se pegó papel de periódico y se envolvió totalmente el barco para evitar manchar con pintura otras partes ya pintadas.

La pintura roja de la *obra viva* del modelo se preparo usando pinturas para modelismo. En este caso se usaron pinturas de la marca Humbrol Enamel y la proporción fue de tres partes de rojo y una parte de marrón.

Se aplicaron dos capas utilizando un aerógrafo, dejando secar un día entre cada capa. En el caso, de no contar con un aerógrafo, aplicar alguna pintura roja en aerosol.





Para pintar la línea de flotación negra, se debe retirar el enmascarado que se colocó hasta el momento y se enmascara nuevamente dejando libre la sección central. Nuevamente hay que verificar insistentemente que la cinta de enmascaramiento haya quedado bien pegada en todo el perímetro del modelo para evitar que la pintura negra manche otras secciones ya pintadas

El color negro aplicado fue de la marca Humbrol Enamel mate, también aplicado con aerógrafo. De no contar con esta pintura o aerógrafo, se puede aplicar pintura negra en aerosol.

Se dejó secar una hora y luego, con mucho cuidado y paciencia, se comenzó a levantar la cinta de enmascarar tratando de evitar despegar muy rápido la misma para que no levante la pintura de fondo.



Se dejó secar dos días y luego se aplicó a todo el casco dos capas de barniz acrílico mate en aerosol "Acrix" logrando con este barniz igualar toda la pintura dejando una capa protectora. También, se puede aplicar algún tipo de barniz al agua de los utilizados para proteger pinturas de cuadros y retratos.

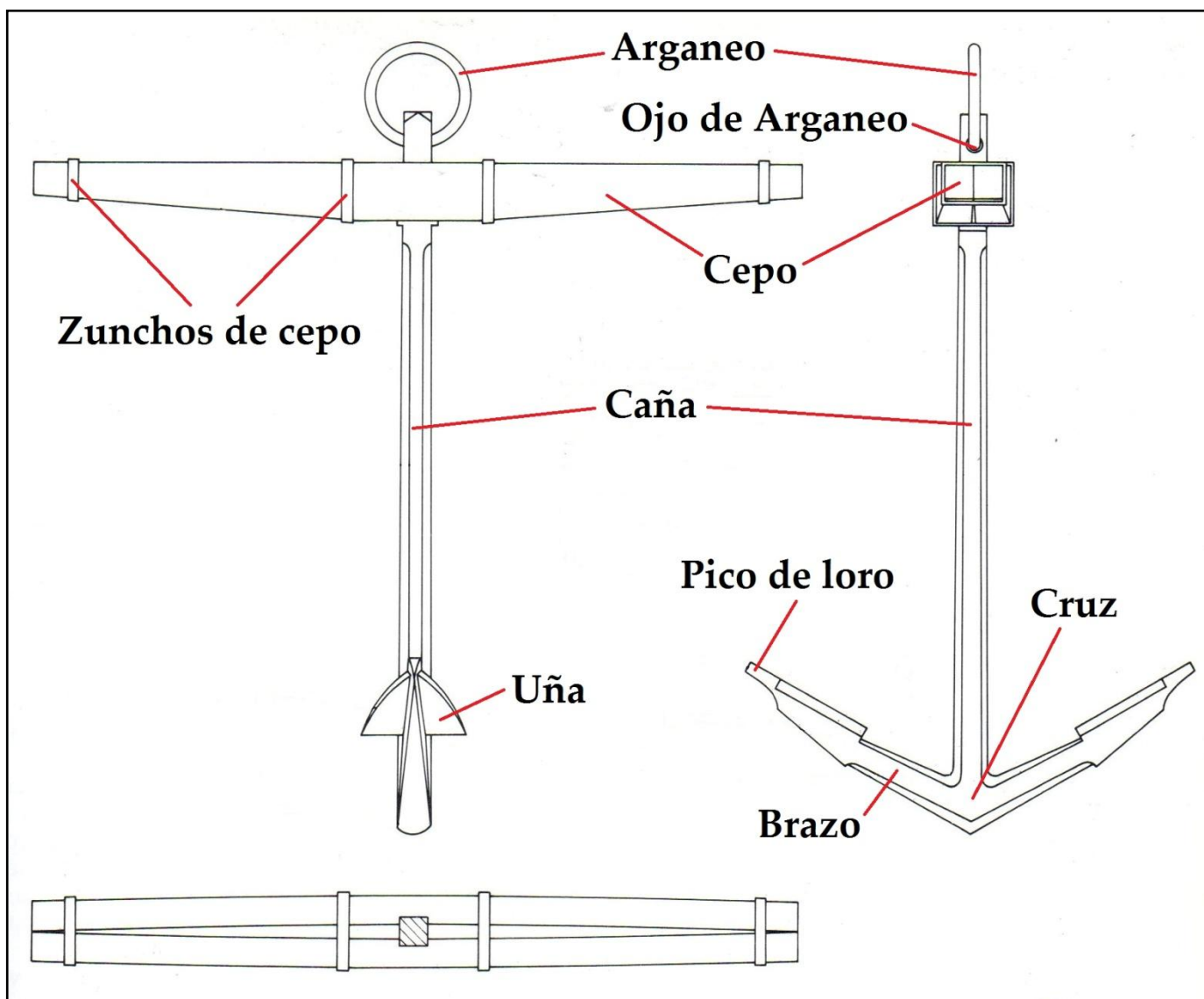


Anclas

Las anclas se encuentran entre los elementos más importantes del equipo del barco. Incluso con buenos planos, es inusual encontrar más de dos anclas en un modelo, a pesar de que los barcos transportaron al menos cuatro desde la Edad Media. En los siglos XVII y XVIII, esta cifra aumentó en algunos casos hasta seis debido al aumento de tamaño de los buques y las propiedades relativas se estandarizaron.

Las anclas se clasificaron por peso. En la Armada británica el peso del ancla, para cada barco, fue establecido por el Almirantazgo.

Partes de un ancla con cepo de madera



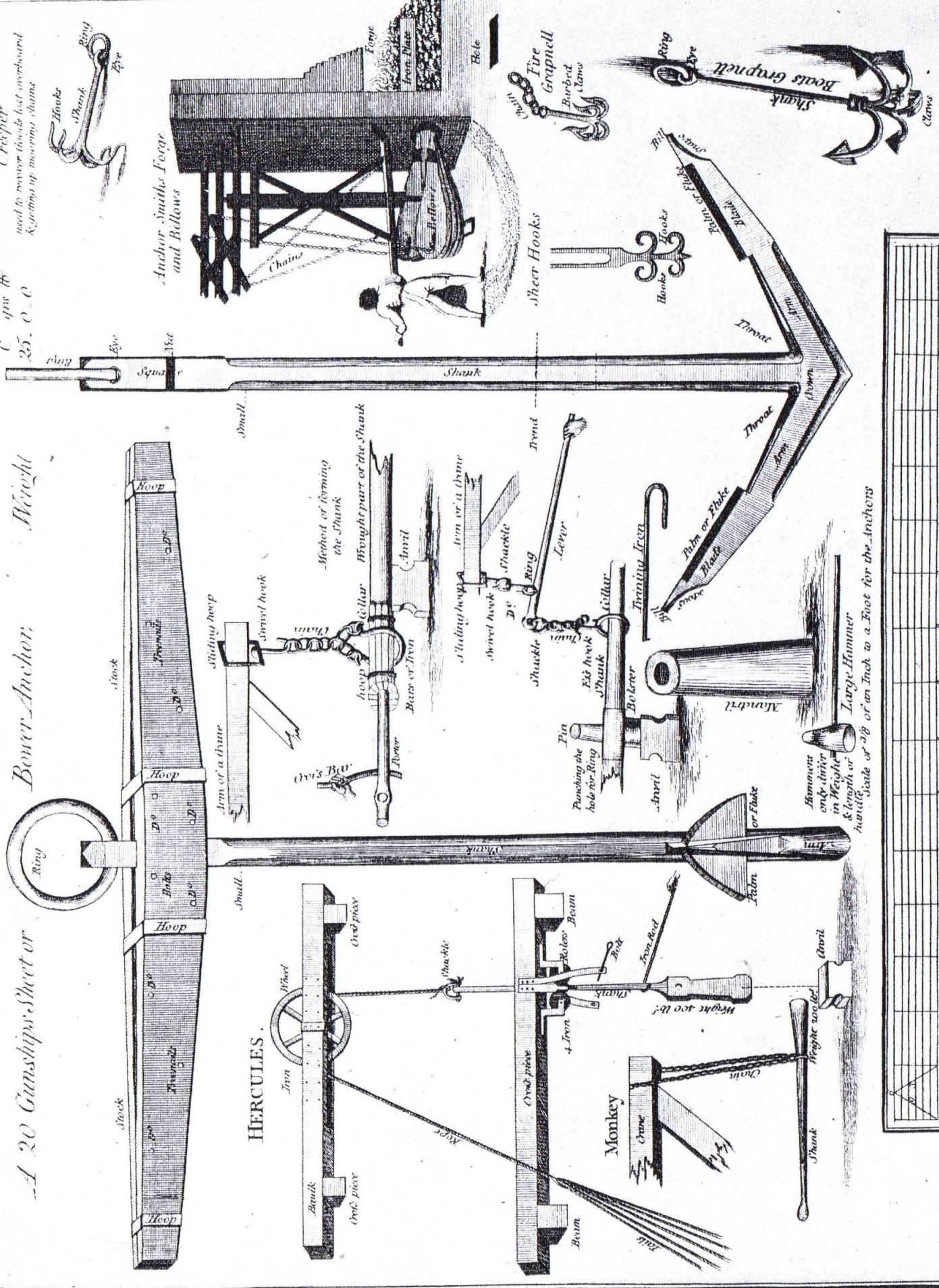
A 20 Gunships Sheet or

Bower Anchor,

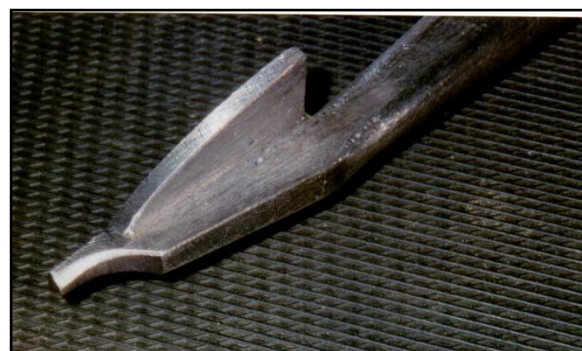
Wright

C 494 ft
25. 0. 0

(Creeper)
used to repair links lost overhead
by getting up moving chains



Esta ancla de grandes dimensiones está construida totalmente en hierro con sus uñas soldadas. Tanto la caña como la cruz y los brazos se trabajaron a lima y a mano. Se terminó con un cepo de roble con sus correspondientes zunchos y pasadores. El arganeo se forró igual que el original. Esta pieza se construyo para ser exhibida junto a un bote de transporte de anclas del HMS Victory. El plano utilizado es un dibujo antiguo de donde se extrajo la forma y las medidas reglamentarias

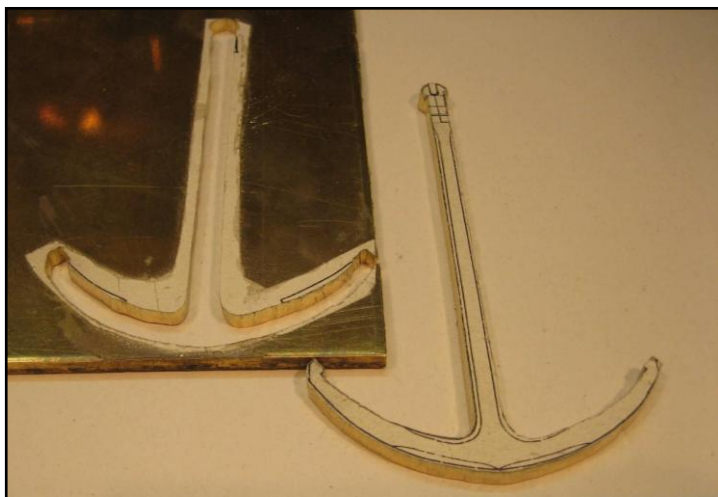




Para la construcción de un modelo de ancla se puede usar diferentes métodos: uno de ellos es cortando la forma de una lámina de cobre o de latón gruesa. De láminas más delgadas se cortan las uñas y luego se sueldan con estaño en su lugar y, con limas, se termina de dar forma.

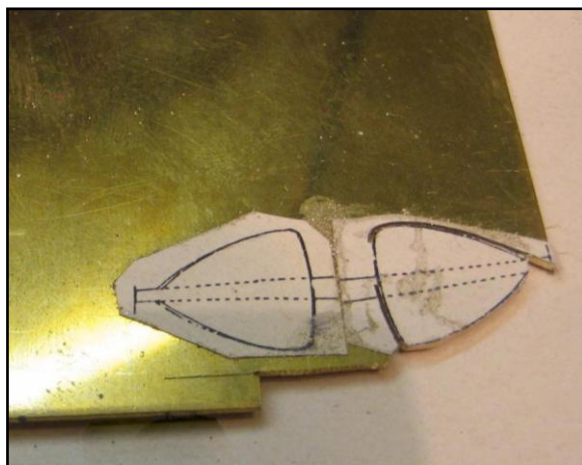
El cepo se hace de dos piezas de madera unidas entre sí con aros de hierro con pernos de hierro en la sección central y arganeo de hierro con algún alambre del grosor necesario.

Todas las partes metálicas del ancla deben estar ennegrecidas. La mayoría de los fabricantes de anclas comerciales ofrecen anclas fundidas en plomo pero hay que tener mucho cuidado que estas sean de las escalas correctas y sobre todo del período exacto del modelo de barco.

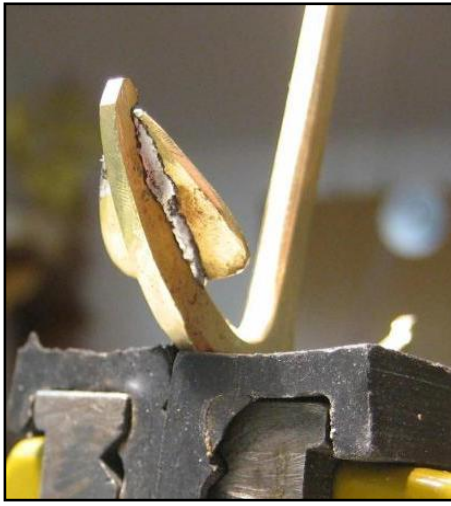


De una lámina de latón y usando la copia del plano, se recorta la forma del ancla.

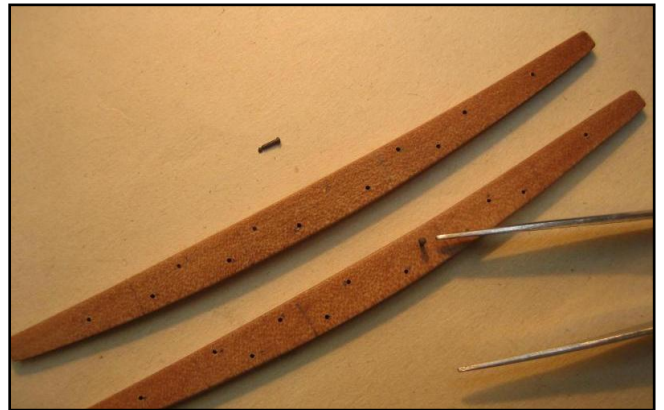
De otra lámina más fina se recortan las uñas



Las partes metálicas ya cortadas y parcialmente pulidas preparadas para la soldadura



Uña ya soldada , ancla pulida y terminada solo queda el proceso de ennegrecido y colocar el cepo de madera



Toda esta secuencia fotográfica se extrajo de la siguiente página cuyo experto modelista muestra, en diferentes secuencias fotográficas, como construir diferentes elementos para un modelo

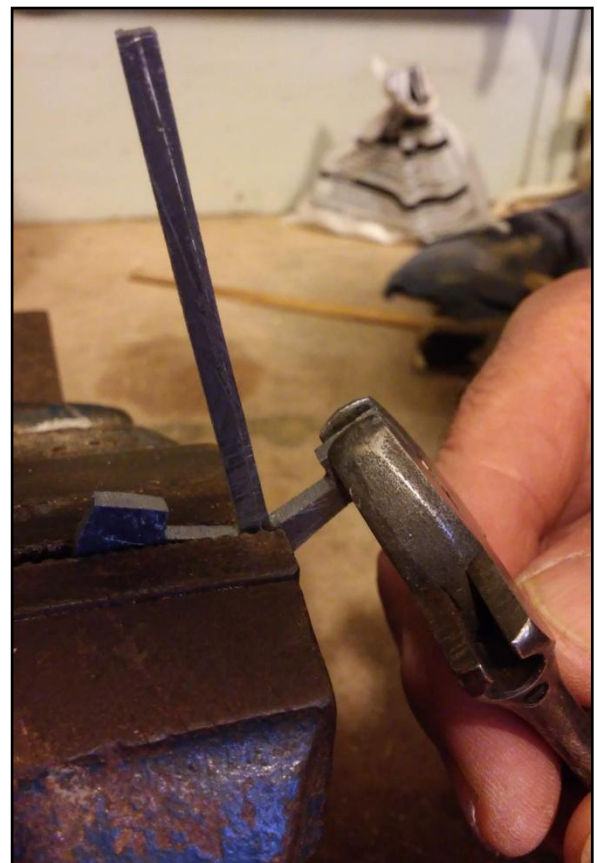
<https://modelshipworld.com/topic/1029-la-cr%C3%A9ole-by-archjofa-scale-148-french-corvette-of-1827-scratch-build/>

Otro método y similar al anterior es usar directamente una plancha de chapa de hierro también bastante gruesa. Se marca de acuerdo al plano pero se recorta con suficiente excedente para tener material de sobra en el momento de limar y dar la forma definitiva.



Una vez recortado todo el contorno, se coloca la pieza en el tornillo de banco.

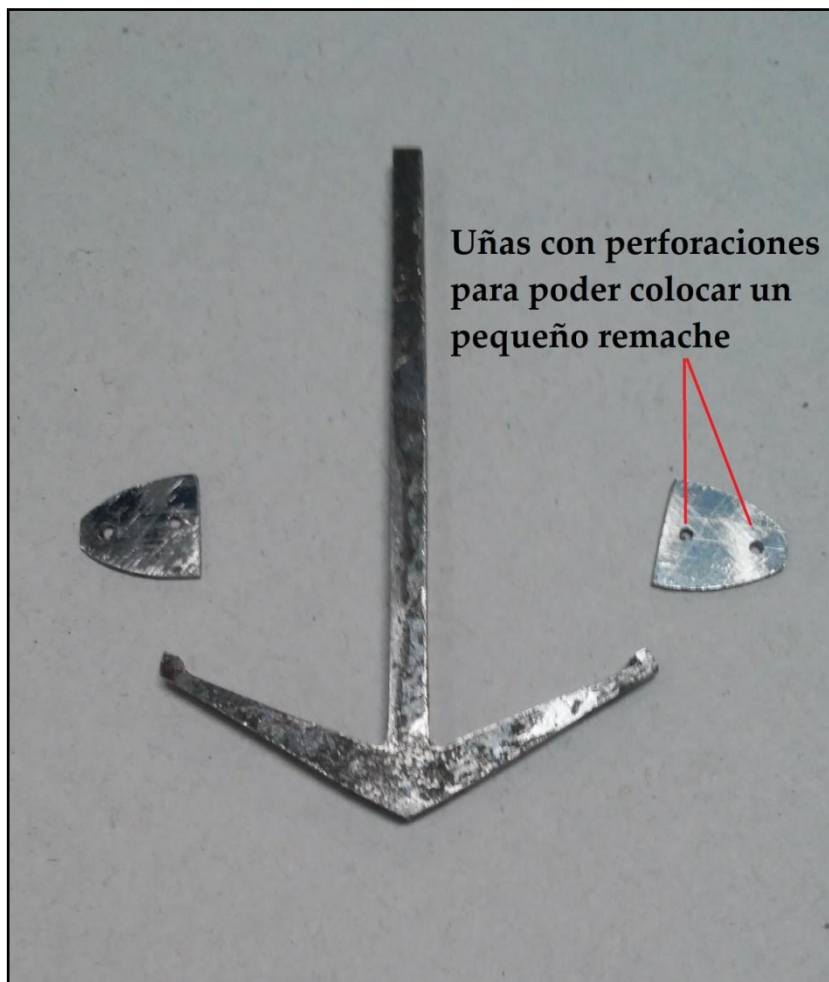
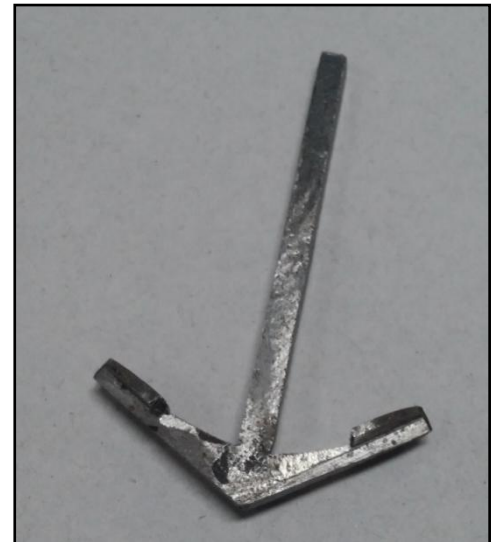
Con ayuda de unas pinzas y con mucho cuidado, se giran las uñas que todavía están en bruto.





Paso siguiente utilizando limas se termina de dar la forma deseada.

Este método al ser chapa de hierro permite ennegrecer la pieza con el método tradicional de *empavonado*.



Este otro método es similar al del ancla cortada en latón pero la diferencia que a las unas de este ejemplo se le practica un par de perforaciones para poder colocar unos pequeños remache hechos con clavitos pequeños. Esto es para aquellos que no cuentan con soldador.

Avance en Modelos en Construcción

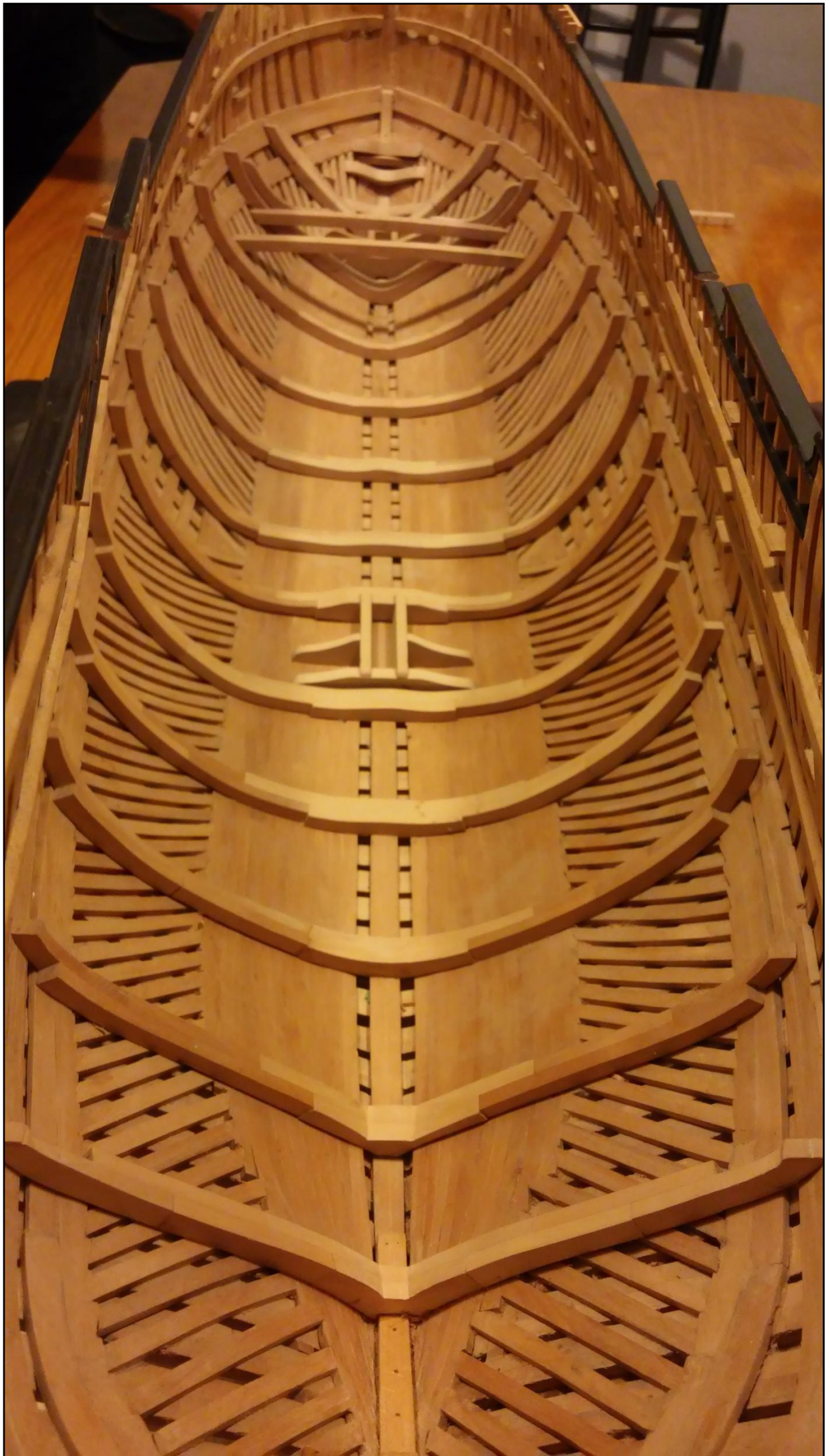
Le Fleuron – Modelista Francisco Cuadro

El modelo objeto de este reportaje es un navío Francés “Le Fleuron” perteneciente al Modelista Francisco Cuadro. El modelo se comenzó a construir hace un par de años atrás pero teniendo en cuenta una particularidad muy especial, que para Francisco este es su primer modelo.

Una de las ventajas del Modelista, es que cuenta con el conocimiento en el manejo de herramientas tanto manuales como eléctricas y además que su primera decisión antes de comenzar la construcción, fue contactarse con nuestra Asociación, en donde encontró modelistas que lo orientaron en sus primeros pasos, pero creo que las imágenes hablan por sí solas.







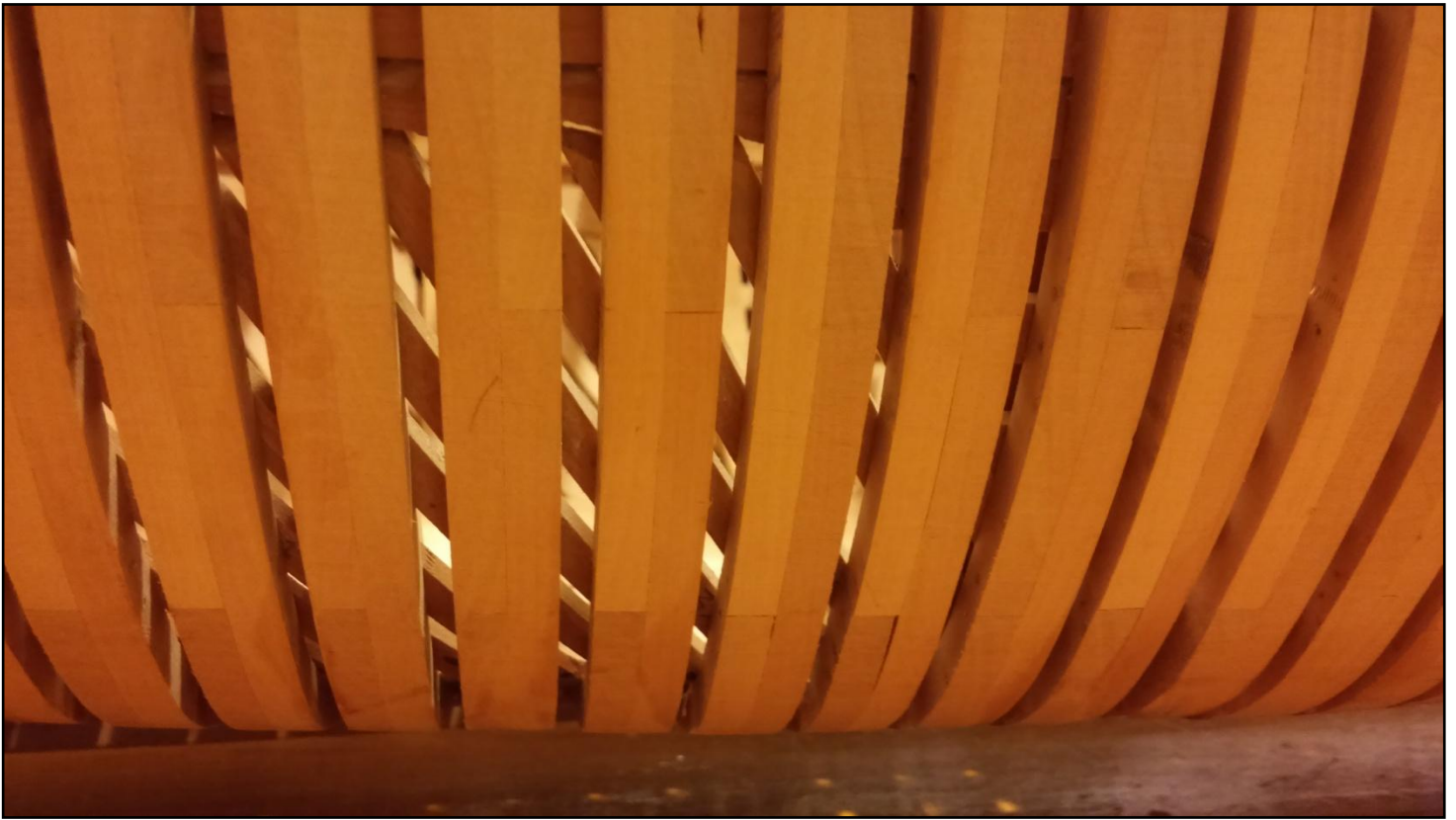




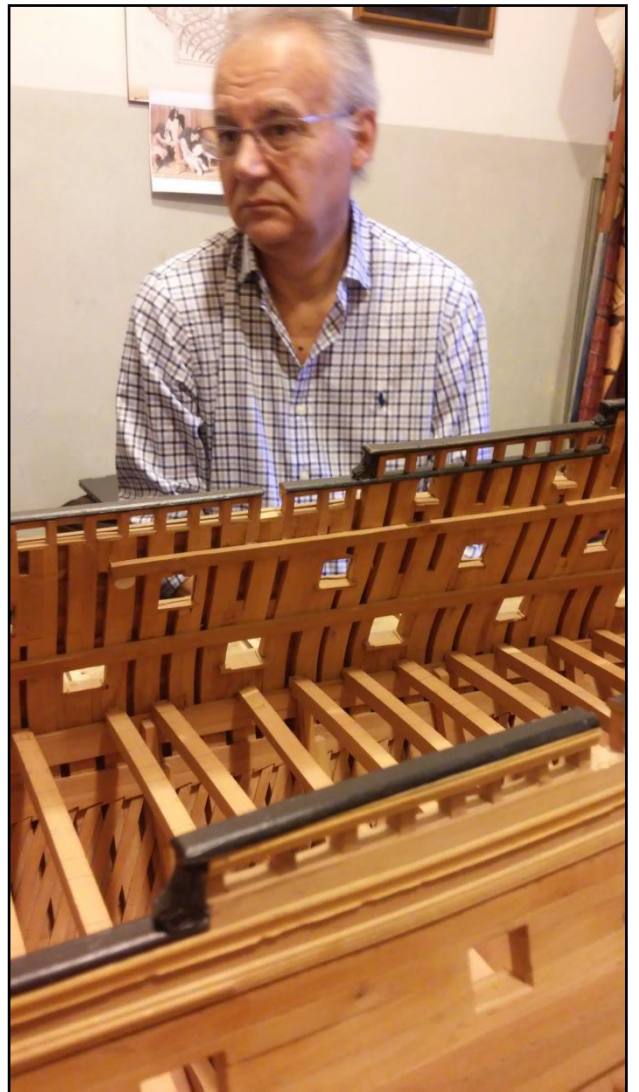








Nos cuenta Francisco que el modelo se está construyendo en escala 1:48, según los planos de la Editorial Ancre de Francia y todo la madera usada hasta el momento es “peral europeo” muy estacionado que se compro en tablones y el que hubo que cortar minuciosamente para evitar el desperdicio de tan preciada madera. Por el momento no se ha barnizado pero además cuenta con otras piezas ya terminadas que irá instalando en el modelo a medida que avance en la construcción.



Modelismo Naval Plástico

Portaaviones CVN-65 Enterprise - por Rafael Zambrino



Hace ya mas de 20 años me interesó la construcción de un modelo de grandes dimensiones y recurrí a la habitual tienda de modelismo y descubro recién llegada la maqueta del Portaaviones CVN-65 Enterprise en una caja enorme.

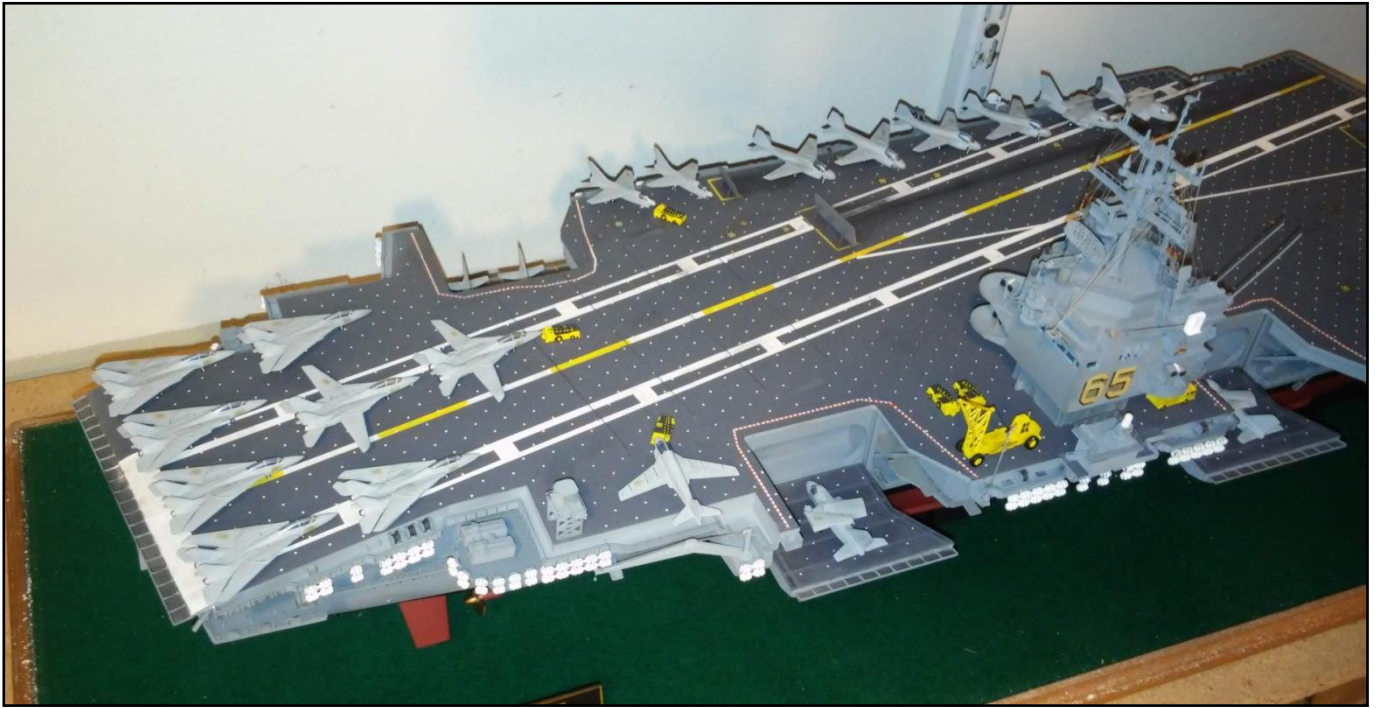
Después de observar detenidamente todo la caja de montaje y de vaciar mis bolsillos, ya que no me quería ir sin ese modelo, me retiré del lugar y traté de llegar lo mas rápido posible para comenzar a investigar el modelo.

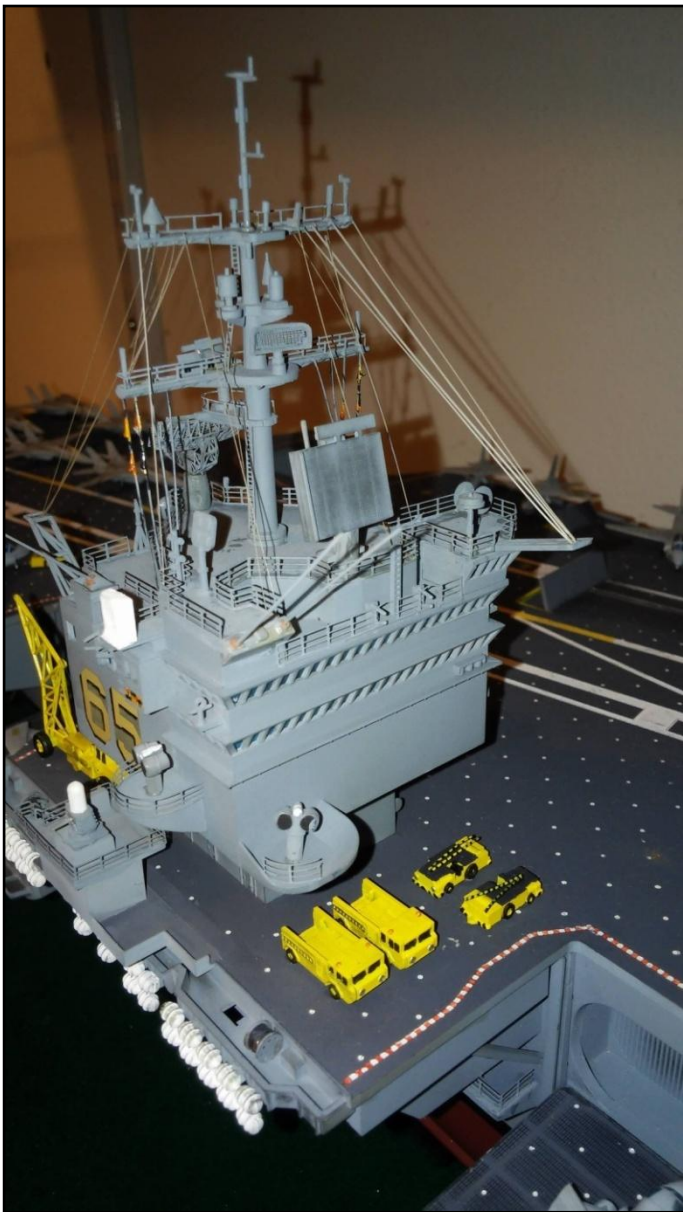
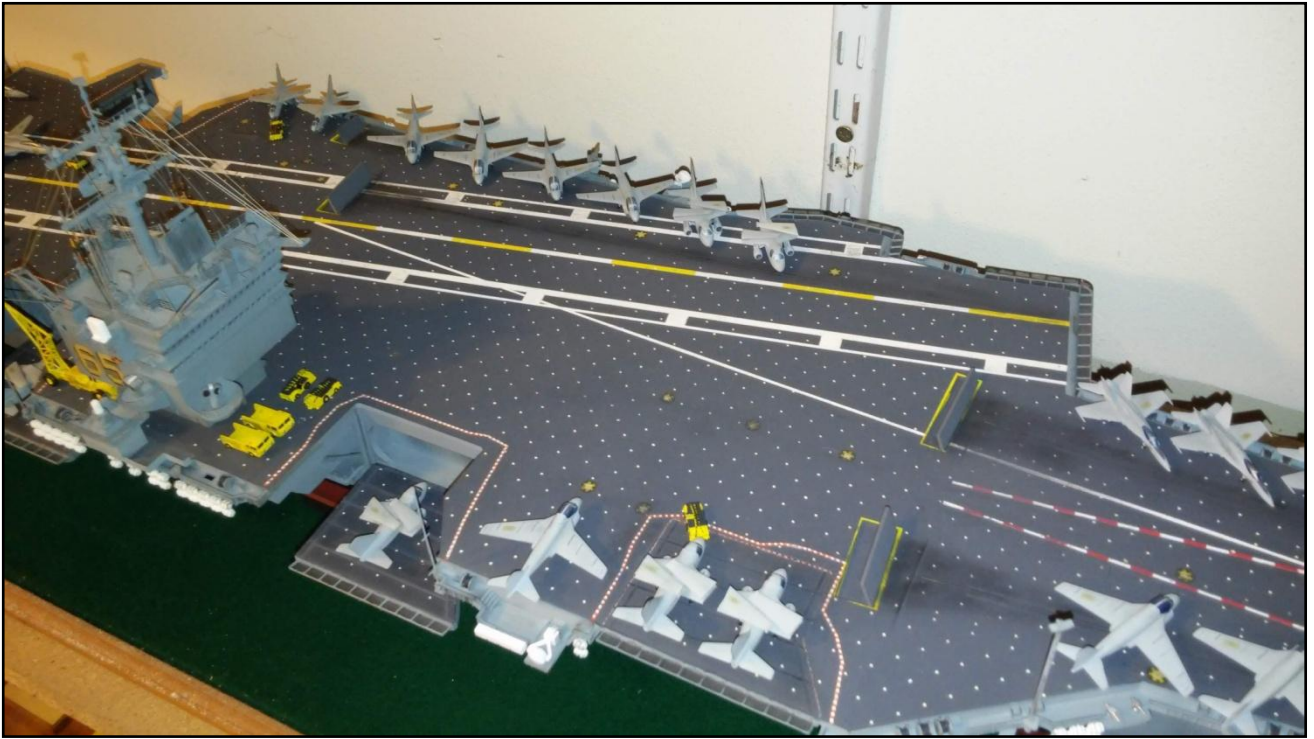
Por aquel entonces internet no tenía demasiada información con respecto a modelos o técnicas de construcción de este modelo así que recurrí a la búsqueda de algún libro el cual encontré en otra tienda de modelismo.

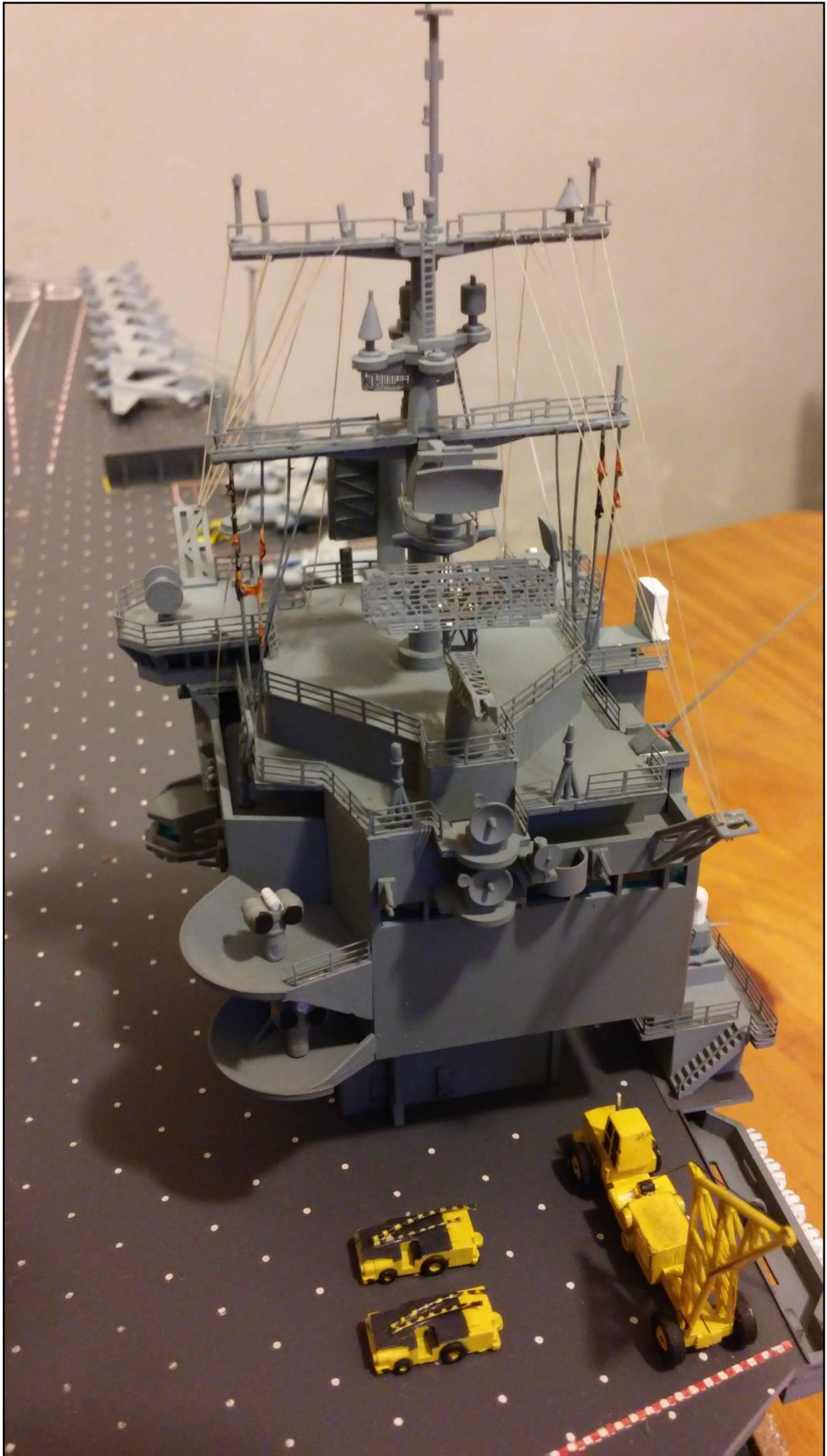
Eso, más la ayuda de fotos del sitio oficial del buque, pude empezar la construcción siguiendo las instrucciones como siempre muy detalladas de la marca Tamiya. Nuevamente, en la casa de hobby compré la totalidad de las pintura acrílicas para el pintado total; me interesó realizar algún detalle para enriquecer el modelo y compré el set de fotograbados para este modelo de la firma "Gold Medals Models". Con este fotograbado pude detallar más el modelo en forma satisfactoria.

El armado no representó ninguna dificultad, como ya comente; pero antes de pintar, realicé el vaciado de todo el perimetral de redes de protección, el que reemplacé por pedacitos de tela que corté de una vieja cortina. Coloqué acetato en los interiores de la isla de mando. El resto simple encintado, pintado con aerógrafo y pincel. Por último, una gran base donde se colocó el modelo con un anclaje inferior para que no se mueva.












Rafael P. Zambrino
June 8, 2008
100-100-1000
100-100-1000



CVN 65 ENTERPRISE
Escala 1:350
Modelista: Rafael P. Zamborino

Modelos de nuestros lectores

Jabeque mar Mediterráneo S. XVIII - Miguel Alonso



Punto de partida

Datos: escala 1/100, eslora 530 mm., manga 120 mm.

Técnica scratch: para la construcción del modelo no se utiliza **ninguna** pieza de kit.

Materiales utilizados: Tablas de cedro de 1200 mm. x 150 mm. x 5 mm., varillas redondas de guatambú, nogalina, adhesivo cianoacrilato, esmalte sintético negro satinado en aerosol, pintura acrílica negra roja y verde, grafito en polvo, barniz transparente satinado, cinta de enmascarar, alambre de bronce, chapa de hierro, papel España de distintos espesores, lienzo de algodón, hilo de coser extra fuerte de colores negro y natural

El modelo cuenta con algunas piezas adquiridas a saber: las guardas de bronce ubicadas en las bordas y el propao de popa, la pieza del mismo material ubicada en el espejo de popa (en la fotografía se aprecian algunas similares), las municiones que son bolillas de acero de uso en rodamientos. Todas estas piezas sufrieron algún proceso de adaptación.





Vista de estribor



Vista de proa



Vista de popa



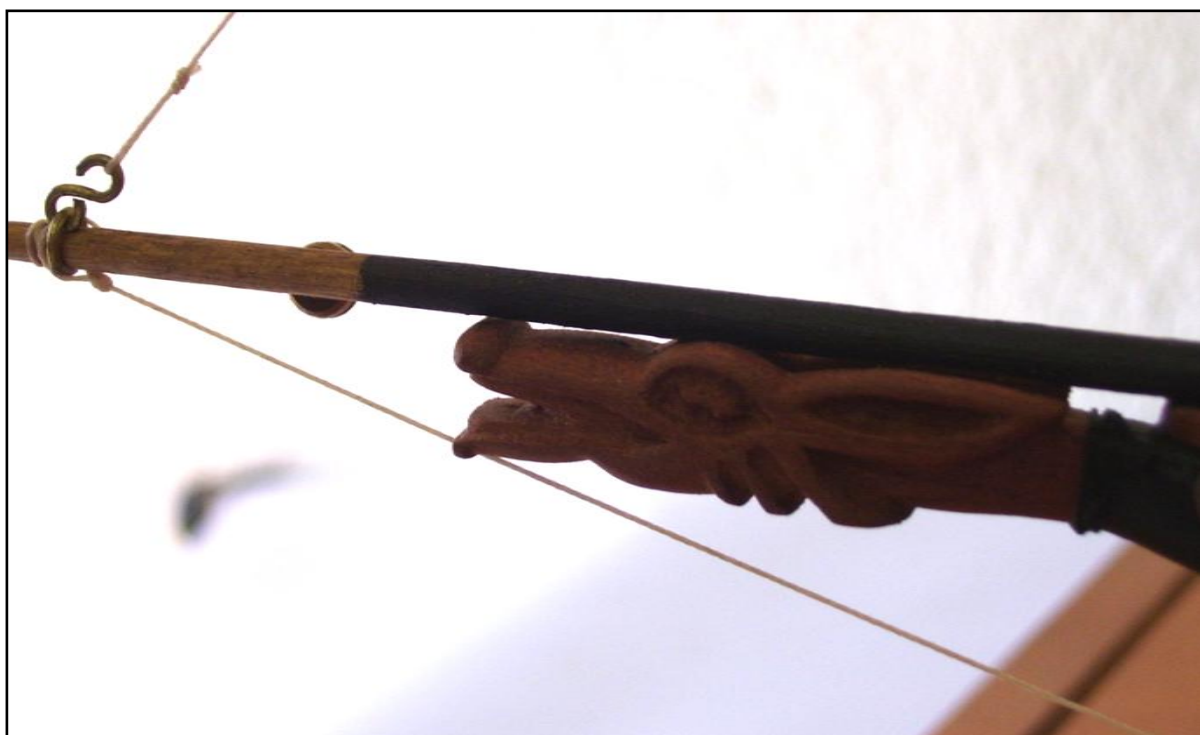
Vista superior



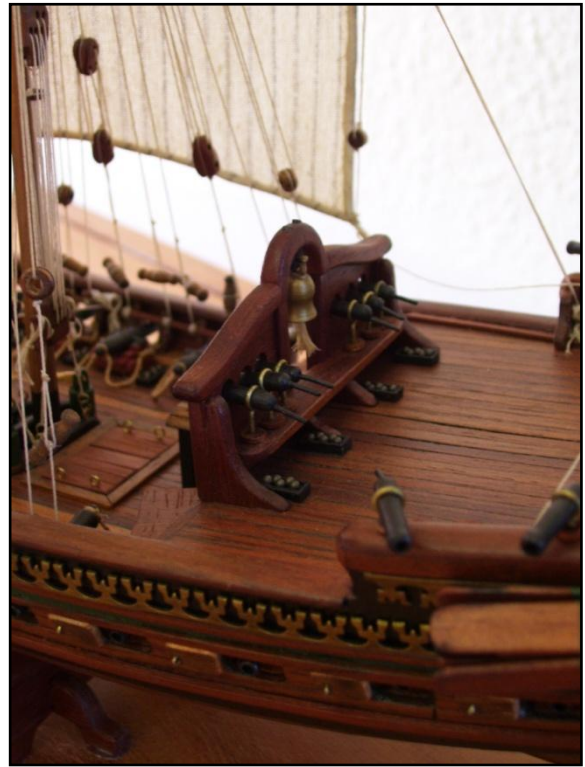
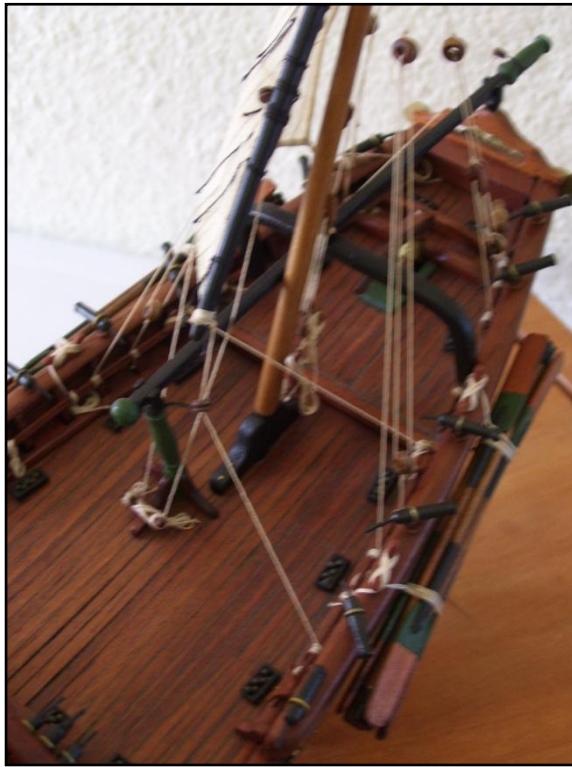
Detalles y accesorios en:



La popa



Mascarón de proa y bauprés



La cubierta superior



La proa.



El bote auxiliar

Punto de partida

Datos: escala 1/100, eslora 530 mm., manga 120 mm.

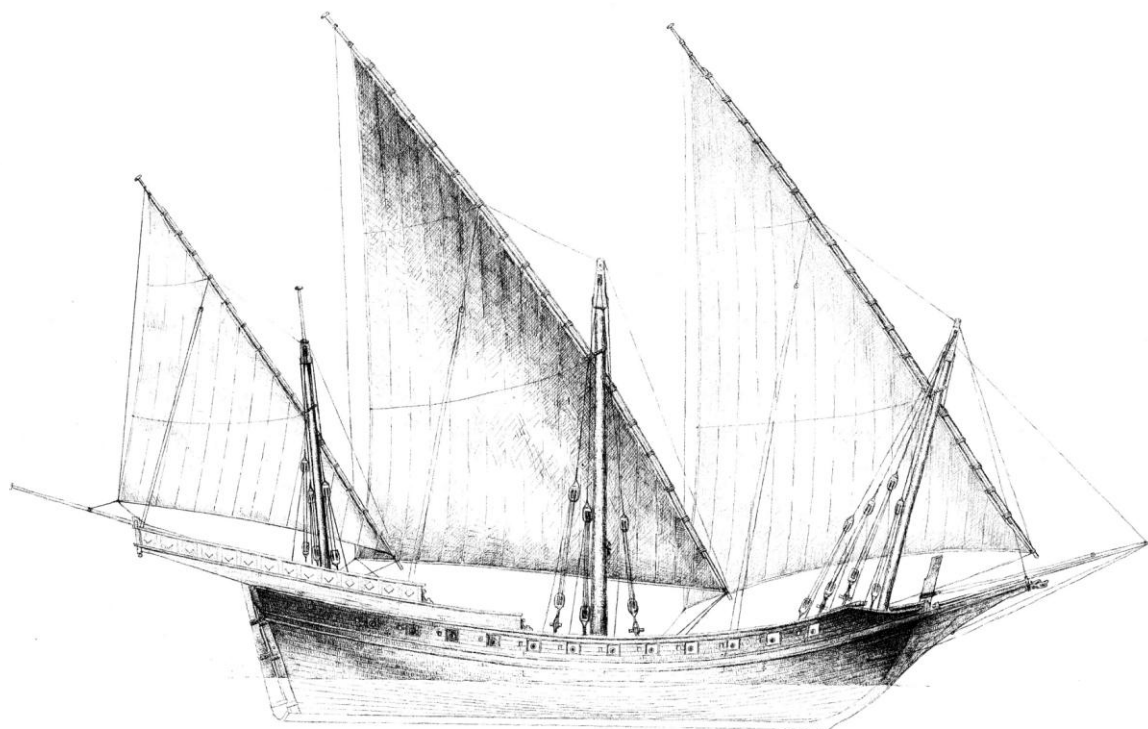
Técnica scratch: para la construcción del modelo no se utiliza **ninguna** pieza de kit.

Materiales utilizados: Tablas de cedro de 1200 mm. x 150 mm. x 5 mm., varillas redondas de guatambú, nogalina, adhesivo cianocrilato, esmalte sintético negro satinado en aerosol, pintura acrílica negra roja y verde, grafito en polvo, barniz transparente satinado, cinta de enmascarar, alambre de bronce, chapa de hierro, papel España de distintos espesores, lienzo de algodón, hilo de coser extra fuerte de colores negro y natural. El modelo cuenta con algunas piezas adquiridas a saber: las guardas de bronce ubicadas en las bordas y el propao de popa, la pieza del mismo material ubicada en el espejo de popa (en la fotografía se aprecian algunas similares), las municiones que son bolillas de acero de uso en rodamientos. Todas estas piezas sufrieron algún proceso de adaptación.



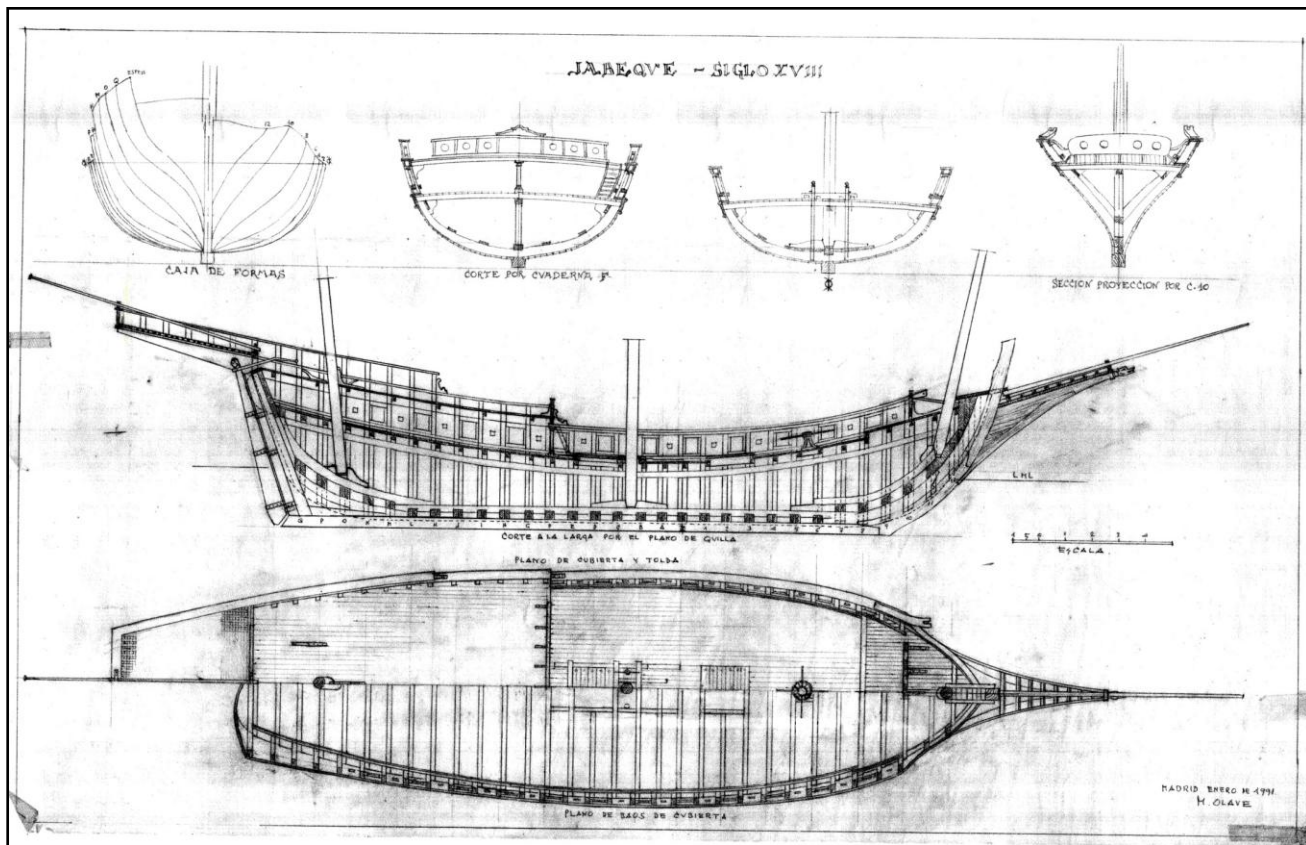
. Armado

Plano utilizado: Para la confección de la estructura de este modelo se usaron planos dibujados por Manuel Olave Parra quien ha sido un destacado constructor de estructuras navales de la edad media (en general de naos) y con el deseo de otorgar al mismo una mayor cantidad de detalles se recurrió al excelente trabajo publicado por la revista "Mi Mecánica Popular" en los números de enero, febrero, marzo, abril y mayo del año 1959. Esta publicación recupera la tarea de los hábiles artífices del Museo de la Marina en París que pertenece a La Armada francesa.



DIBUJO M. OLAVE

JABEQVE - VELOZ VELERO MEDITERRANEO DEL SIGLO XVIII



Las dificultades

Se dieron en relación directa con el número de piezas que superan largamente las 2000, esta cantidad es muy superior a los dos modelos realizados con anterioridad por el autor.

Hay una tarea dentro de la hechura de un modelo que si no se tratara de “sarna con gusto...”, picaría bastante: es la confección de tracas y tablas de cubiertas. Podría usarse perfilería comprada en un negocio del ramo pero generalmente son de un color muy claro y de maderas como el palo blanco, que no asimilan convenientemente el teñido y, por otra parte, suelen ser sumamente pulidas lo que es indeseable si se trata de un barco antiguo y de casco de madera desnuda.

Por lo tanto, de tablas de cedro de 5mm. de espesor por 400 mm. de largo se cortaron listones en la caladora de banco, debido al desplazamiento transversal de la hoja de sierra se logra un resultado apenas aceptable lo que se corrige con el



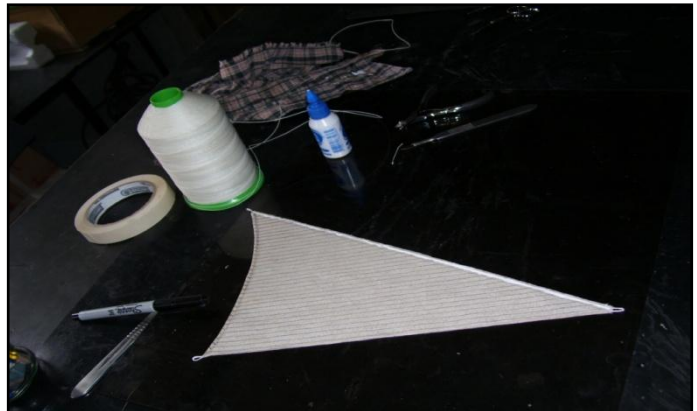
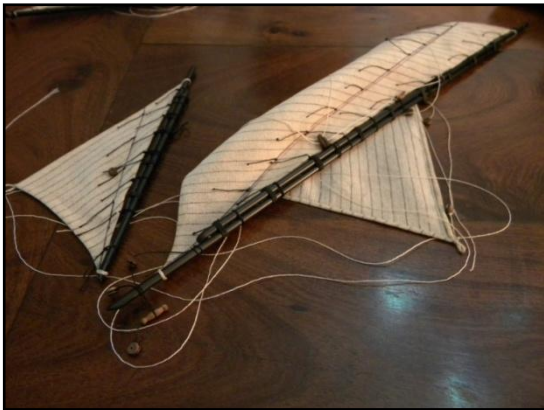
“cepillado” que se realiza sobre una mesa de tupí al que se fija verticalmente un microtorno con accesorio de banda abrasiva. Entre ésta y un tope regulable se pasan las tablitas hasta lograr el milímetro de espesor y los cuatro de ancho. Después de lijarlas se procede al traqueado del casco o entablonado de las cubiertas, en el caso de curvas muy “jugadas” es necesario mantener las tablas sumergidas en agua para que sean más flexibles llegando en ocasiones a tener que calentarlas con un soldador de estaño. El cianocrilato, contrariamente a lo que puede pensarse parece adherir mejor cuando las tablas están mojadas.



Pueden también mencionarse como dificultades las ocasionadas en la confección de la artillería, cazonetes, remates del soporte de toldilla, que fueron torneados en un taladro; o la hechura del velamen; o el anudado de los cabos para lo que se incursionó en el estudio del arte de la cabuyería.



En cuanto a las velas, cree el modelista haber logrado un mejor resultado que en sus modelos anteriores. Sabido es que las velas pueden estropear el mejor de los trabajos porque en maquetas pequeñas salen de escala, siguiendo las instrucciones de “Mi Mecánica Popular” no se hicieron las costuras sino que se dibujaron y no se pasó la relinga por una costura sino que se hizo envolviendo la sogá con el borde de la tela previamente encolada. De esta forma se obtiene un velamen más “liviano”, por lo mismo, más proporcionado.



La pintura

Para no ser repetitivo más adelante, digamos que cada componente, pintado o no, fue cubierto con barniz transparente satinado en aerosol, esto se hizo por pieza o, por grupo de ellas, de manera que cada elemento se visualice como contiguo a otro y no como parte de un solo bloque.

El casco y las cubiertas se calafatearon con cola vinílica y ceniza de cigarrillos, luego se procedió a pintar con esmalte sintético negro satinado en aerosol la parte superior del casco. También se realizaron franjas a cada costado de color verde con pintura acrílica.

Esa misma pintura verde se usó también para colorear parte del puntal y soporte de toldilla, parte de los remos y bandas laterales de la chalupa. Las bases y remates de los mástiles, las vergas y todas las piezas negras fueron pintadas con pintura acrílica, las cureñas sufrieron el mismo proceso pero con color rojo.

La artillería, que es de madera y las partes metálicas de las anclas fueron pasadas por polvo de grafito.

Puede resultar más interesante saber que el acabado de las municiones que, como ya se dijo, son bolillas de rodamiento, fueron tratadas con desoxidante fosfatizante (ácido fosfórico) que le da un tono muy especial y con una intensidad que depende del tiempo de aplicación.



La cocina de este modelo fue víctima de una picardía, como no se lograba una buena delimitación de las pequeñas superficies de distintos colores, se pintó de negro y se adhirieron "calcos" del tamaño y forma necesarios que fueron obtenidos cortándolos de un trozo de cinta de enmascarar pegado sobre un vidrio y pintado de rojo. Este mismo método y material se utilizaron para hacer las bridas que sujetan los cañones a las cureñas.

Las velas fueron teñidas con té, mientras que el color de los cabos no fue tratado de manera alguna.



Jabeque, chebec, sciabecco, xabeque, etc. son voces usadas por las distintas comunidades de las costas del Mediterráneo y que derivan de la palabra árabe “schab bak”. Precisamente parece estar en el mundo del Islam, el origen de esta nave caracterizada por su eficacia marinera.

Esta hermosa embarcación, con reminiscencias de dromón, fue usada en el mar Mediterráneo a partir del siglo XV y hasta el XVIII como nave de carga, de guerra, de correo e incluso de pesca.

Fueron los piratas berberiscos con sus numerosas correrías en las costas de España, Francia o Sicilia quienes llevaron a la construcción de jabeques por parte de estas marinas.

En España, Antonio Barceló (marino español con una impresionante trayectoria, héroe no del todo reconocido por sus contemporáneos) fue un impulsor de la construcción de jabeques por parte de ese reino, quizás “El Gitano” sea el más representativo de los muchos que se armaron en distintos astilleros. Por aquellos años (1750) habían sido clasificados por el Capitán Toni (así era conocido Barceló por sus compañeros de armas) en:

Grandes, de 680 toneladas, con 38 cañones

Medianos, de 420 toneladas con igual armamento

Pequeños, de 275 toneladas, con 20 cañones.

Los jabeques españoles participaron en numerosos combates con naves piratas o de otras naciones, ya sea en su actividad de vigilancia costera como en expediciones de escarmiento, por ejemplo los sitios que España realizara en los años 1775,1783, 1784 a la ciudad de Argel. Aun cuando el resultado de alguna de estas operaciones fuera negativo, estas embarcaciones tuvieron un excelente desempeño. También fueron pieza importante en el Gran Asedio a Gibraltar en el año 1779.

En Francia, por 1750 el conde Louis Antoine Rouille, decidió comenzar la construcción de cuatro embarcaciones tipo chebec, dos de ellos de 260 toneladas y 24 cañones y otros dos 150 toneladas y 18 piezas de artillería. Dado los resultados obtenidos se arman otros cuatro que también se incorporan a la Marina Real.

Los chebec franceses tuvieron actuación variadas tanto en tiempos de paz como en las campañas de corso en la Guerra de siete años o en escuadra bajo las órdenes de Monsieur Bompard en 1762.

En el siglo XVIII tanto españoles como franceses construyen jabeques-polacras que se diferencian de las anteriores en que portaban velas cuadradas en los palos trinquete y mayor. Portaban una batería de entre 16 y 24 cañones.

Bibliografía consultada

Baudot Monroy, María: “La campaña de corso de 1748-1749 en el Mediterráneo. El intento del Marqués de la Ensenada y Julián de Arriaga de destruir la flota argelina”. Ponencia presentada en el III Congreso de Historia Marítima de Cataluña. Nov. 2006. Barcelona. Publicada en www.todoababor.es

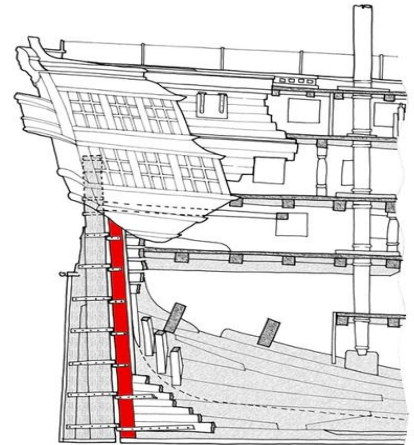
Escudero Cuervas-Mons, Javier: “Arte y Modelismo Naval” – Jabeque Español en www.cuervas-mons.com

Llabres, Juan: “Un encuentro naval de Barceló conmemorado con un exvoto (1776).” En *Revista General de Marina* – “Historia de la Mar”- Octubre 1972. Editores: Ministerio de Defensa. Armada Española (<http://www.armada.mde.es/>)

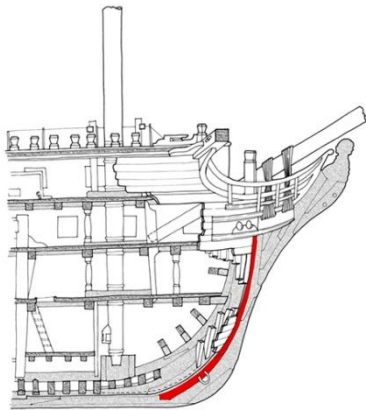
Diccionario en imágenes

Codaste

Madero grueso puesto verticalmente sobre el extremo de la quilla inmediato a la popa, que sirve de fundamento a toda la armazón de esta parte del buque



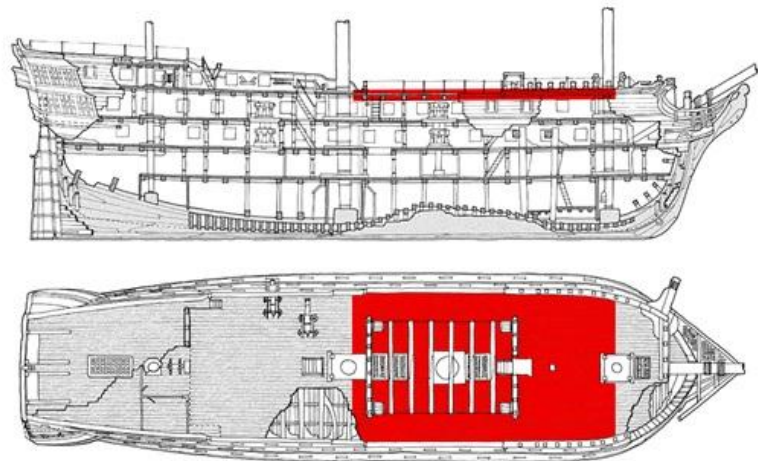
Contrarroda



Pieza de igual forma que la roda y empernada a ella por su parte interior.

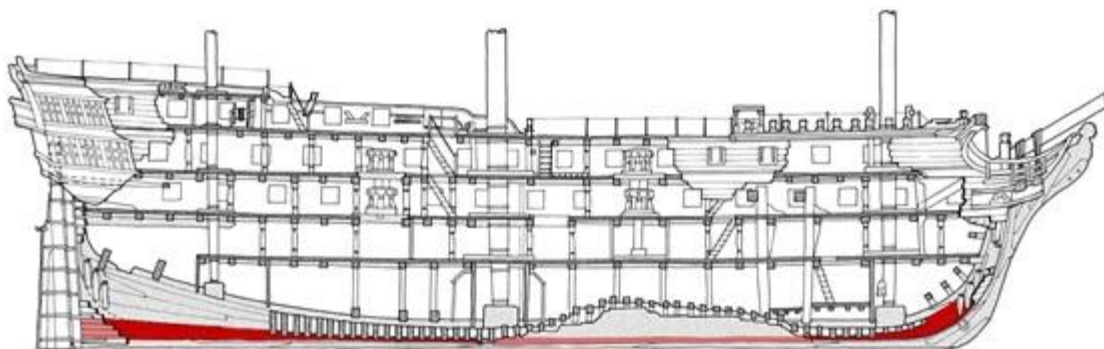
Combés

Espacio en la cubierta superior desde el palo mayor hasta el castillo de proa



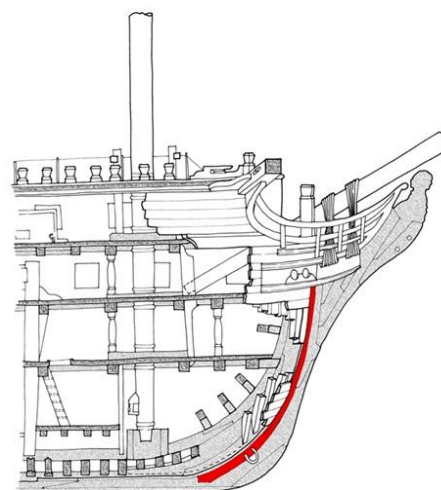
Contraquilla

Pieza que cubre toda la quilla por la parte interior de la nave, de popa a proa, para su resguardo y el de todas las demás piezas que van clavadas a la quilla

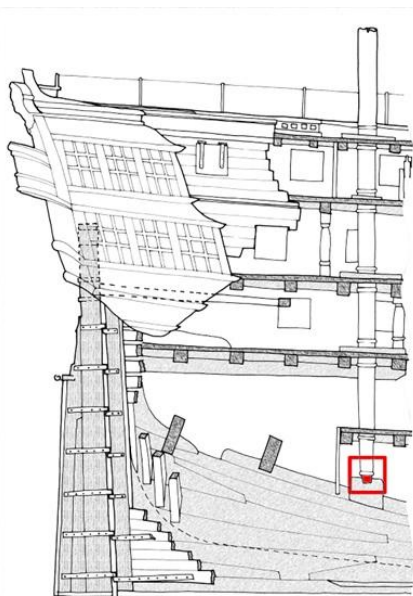


Contrarroda

Pieza de igual forma que la roda y empernada a ella por su parte interior



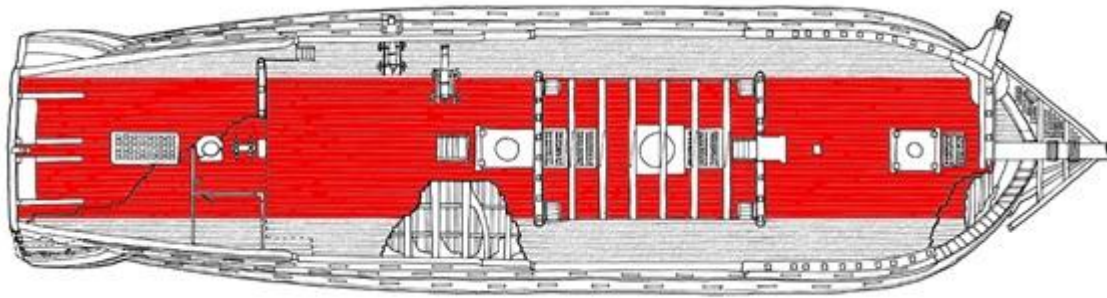
Coz



Extremo inferior del mástil de una embarcación

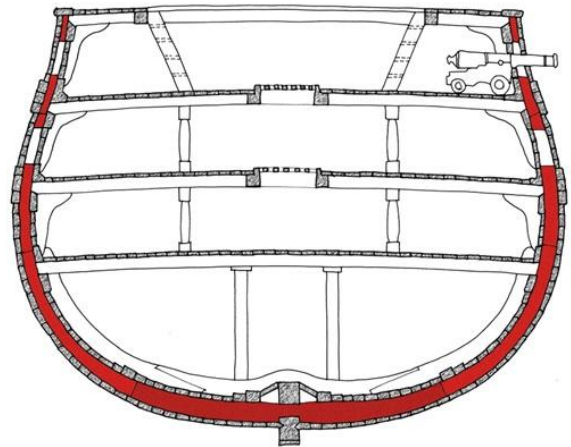
Crujía

Espacio de popa a proa en medio de la cubierta del buque



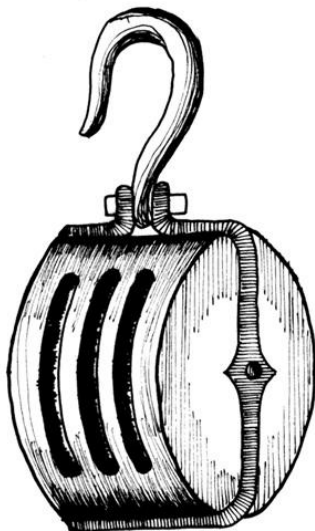
Cuaderna

Cada una de las piezas curvas cuya base o parte inferior encaja en la quilla del buque y desde allí arrancan a derecha e izquierda, en dos ramas simétricas, formando como las costillas del casco.



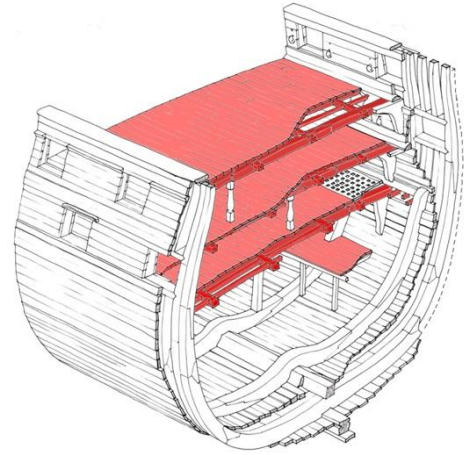
Cuadernal

Conjunto de dos o tres poleas paralelamente colocadas dentro de una misma armadura..

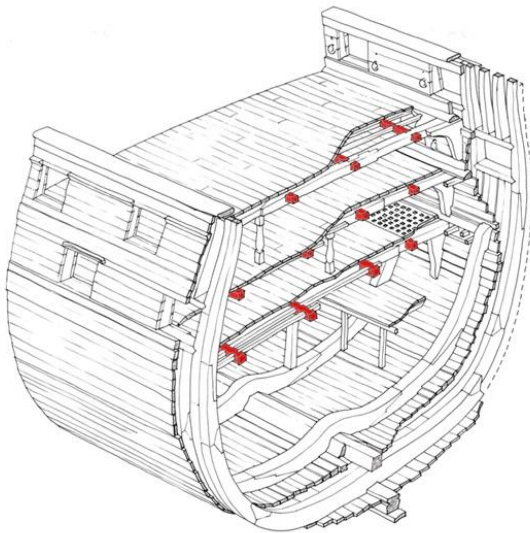


Cubierta

La **cubierta** es cada una de las superficies (suelos) de madera o metálicos de un buque que, a diferentes alturas respecto de la quilla, afirmados sobre los baos, dividen el buque horizontalmente.



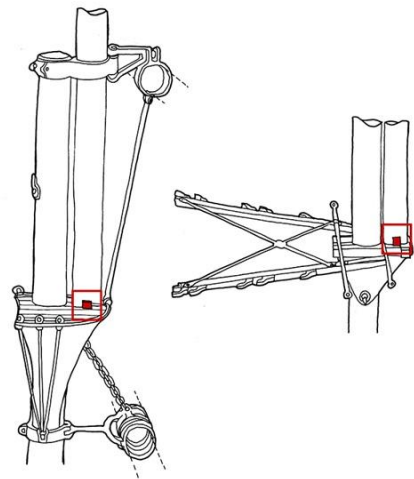
Cuerda



Maderos derechos que van endentados con los baos y latas de popa a proa por su medio, y en ellos estriban los puntales de las cubiertas.

Cuña

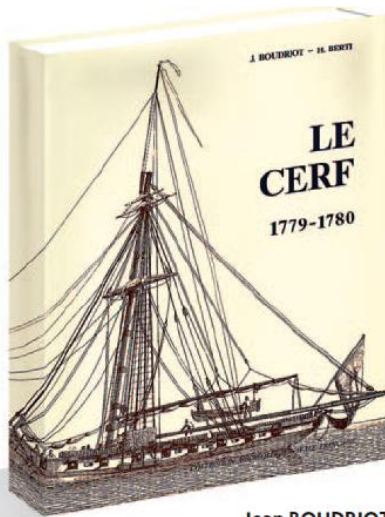
Especie de chaveta grande de hierro o de madera que, atravesada por el ojo que tiene la coz del mastelero, descansa sobre los baos y sostiene a este guindado en su sitio e impidiéndole que se venga para abajo.



Fuente: <http://dicter.usal.es/imagenesareasespecialidad?marca=Mar.&page=6>

Libros y monografías

Le Cerf – Editorial Ancre



Jean BOUDRIOT
Hubert BERTI

LE CERF

COTRE

1779-1780

DU CONSTRUCTEUR DENYS

MONOGRAPHIE AU 1/48

Le renouveau de la marine française après la guerre de sept ans conduit à entreprendre de nombreuses et nouvelles constructions et en particulier une série de grands cotres mis en chantier en 1779, les uns ayant une longueur de 75 pieds portent 14 canons et les autres d'une longueur de 81 pieds sont armés de 18 canons de 6 livres.

Nous avons choisi comme modèle type de ces bâtiments le cotre LE CERF mis à l'eau le 2 mars 1779 et construit à Saint Malo sur les plans du constructeur DENYS.

Le commandement du navire est confié à l'enseigne de vaisseau Varages qui croise sur les côtes de Bretagne et engage un premier et vif combat contre deux cotres anglais le 21 juin. Après réparations LE CERF lors d'une nouvelle croisière subit un coup de foudre le 17 juillet, ceci nous permet d'obtenir une relation détaillée de cet accident heureusement rare.

Après une escale à Lorient, LE CERF est mis sous les ordres de John Paul

Jones, Capitaine de vaisseau de la marine des Etats-Unis pour constituer avec LE BONHOMME RICHARD, LA PALLAS, L'ALLIANCE, et LA VENGEANCE une division sous pavillon américain chargée de croiser sur les côtes britanniques.

Le 23 août sur les côtes d'Irlande, LE CERF est chargé de rechercher le grand canot du BONHOMME RICHARD avec lequel sept hommes ont déserté. Le mauvais temps interrompt la recherche et le Cerf avarié abandonne la croisière.

Varages dans ses rapports vivants et détaillés nous donne jusqu'en février 1780 une illustration complète du rôle des bâtiments de faible tonnage nécessaires à toute grande marine militaire comme porteurs de dépêches, garde-côtes et protecteurs du cabotage et de la marine de pêche.

Noter que la coque du CERF est bordée à clins.

COMPOSITION DE LA MONOGRAPHIE

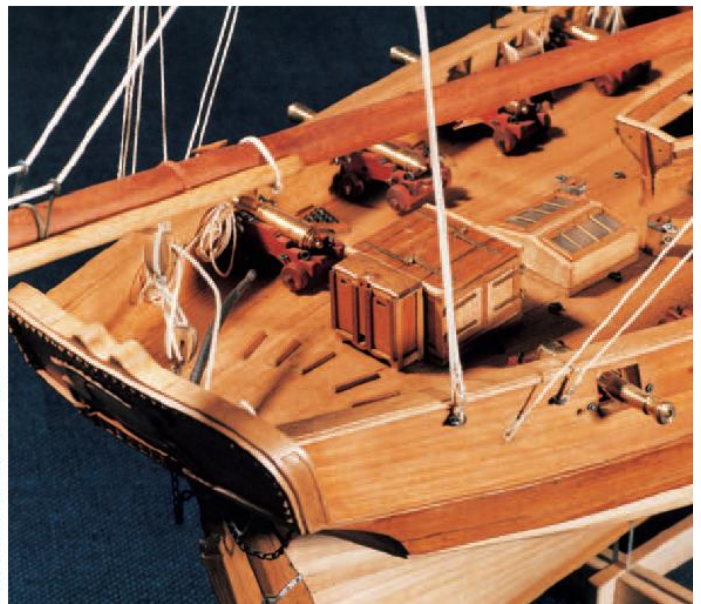
Brochure de
72 pages
format 24 x 31
comprenant

- Évolution de la brigantine, du bateau bermudien au cotre.
- Historique des cotres dans la marine royale.
- Liste des 27 bâtiments grés en cotre ayant figuré sur les listes de la marine française de 1756 à 1781.
- Commentaires et analyse de quatorze photographies des modèles de cotres des collections du musée de la Marine.

- Historique des campagnes du cotre Le Cerf.
- Commentaires détaillés donnant toutes les explications utiles sur les onze planches à l'échelle au 1/48 et sur les dessins de détail.
- Nomenclature complète de l'accastillage et du grément.

Ensemble de
11 planches
sur papier
cartographique
à l'échelle 1/48
comprenant

- I. Définition de la coque, tracés longitudinaux, sections verticales sur membrure.
 - II. Définition de la coque, tracés du bordage.
 - III. Plan du pont et coupe du maître couple
 - IV. Élévation de la coque, coupe longitudinale, vue avant.
 - V. Plan du pont accastillé, vue arrière.
 - VI. Coupes transversale.
 - VII. Détails de l'accastillage
 - VIII. Éléments d'accastillage.
 - IX. Éléments de mâture, garniture des mâts et vergues.
 - X. Installation des voiles carrées.
 - XI. Élévation générale des voiles auriques.
- Une planche couleur indique les nuances des couleurs de l'époque.



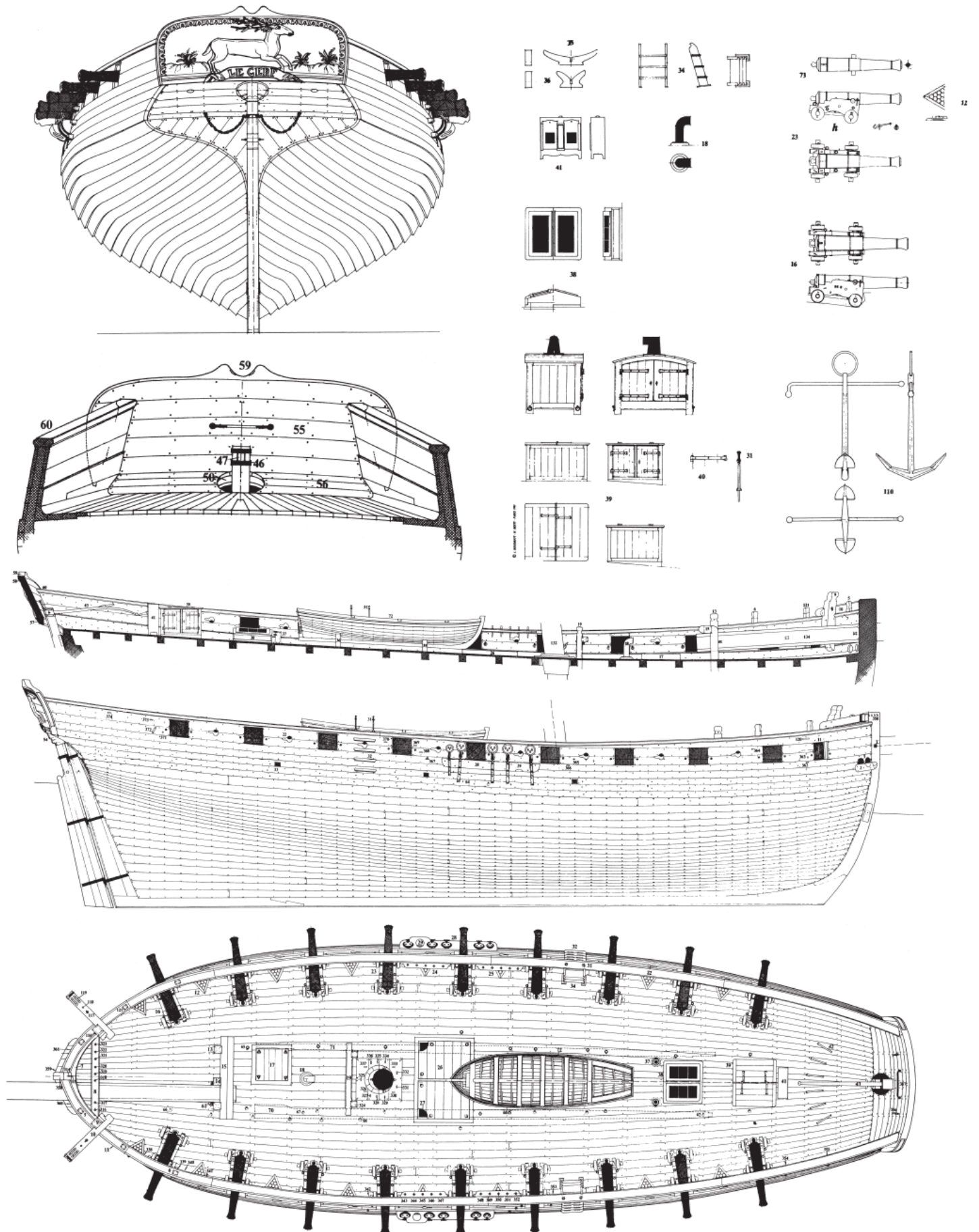
Modèle : Maurice Ricci - Courthezon

MODÈLE GRÉE			COQUE SEULE		
Longueur	Largeur	Hauteur	Longueur	Largeur	Hauteur
118	64	78	57	18	15

Mesures en cm.

LE CERF

Extraits très réduits de quelques planches.



La renovación de la marina francesa, después de la guerra de los siete años, se inició con un programa de numerosas y modernas construcciones y en particular de una serie de grandes cúters puestos en quilla en 1779, unos de una eslora de 75 pies, con porte de 14 cañones y otros de 81 pies armados con 18 cañones de seis libras. Hemos elegido como modelo tipo de estos barcos el cúter CERF, botado el 2 de Marzo de 1779 y construido en Saint Malo a partir de los planos del Constructor DENYS

El mando de este barco fue confiado al Alférez de navío Varages, que en crucero por las costas de Bretaña, sostuvo un primer y activo combate contra dos ingleses, el 21 de Junio. Después de algunas reparaciones, el CERF, durante un nuevo crucero sufrió las consecuencias de un rayo, el 17 de Julio, lo que nos ha permitido obtener un informe detallado de este accidente, felizmente raro.

Después de una escala en Lorient, el CERF fue puesto bajo las ordenes de John Paul Jones , Capitán de Navío de la Maria de los Estados Unidos, para constituir, con el BONHOME RICHARD, PALLAS, ALLIANCE y VENGEANCE, una división bajo pabellón americano, encargada de navegar ante las costas británicas. El 23 de Agosto frente a las costas de Irlanda, el CERF, operó en la búsqueda del bote mayor del BONHOME RICHARD, con el que habían desertado seis hombres. El mal tiempo y las averías obligaron al barco a abandonar la búsqueda.

Varages, en informes vivos y detallados nos proporciona, hasta Febrero de 1780 una imagen muy completa del papel de los barcos de poco tonelaje, tan útiles a cualquier gran marina militar, como portadores de despachos, servicios como guardacostas y protectores del cabotaje y de las barcas de pesca. Nótese que el casco del CERF está construido por el sistema de "tingladillo".

Contenido de la monografía

Volumen de 72 páginas en rústica, formato 24x31 que comprenden

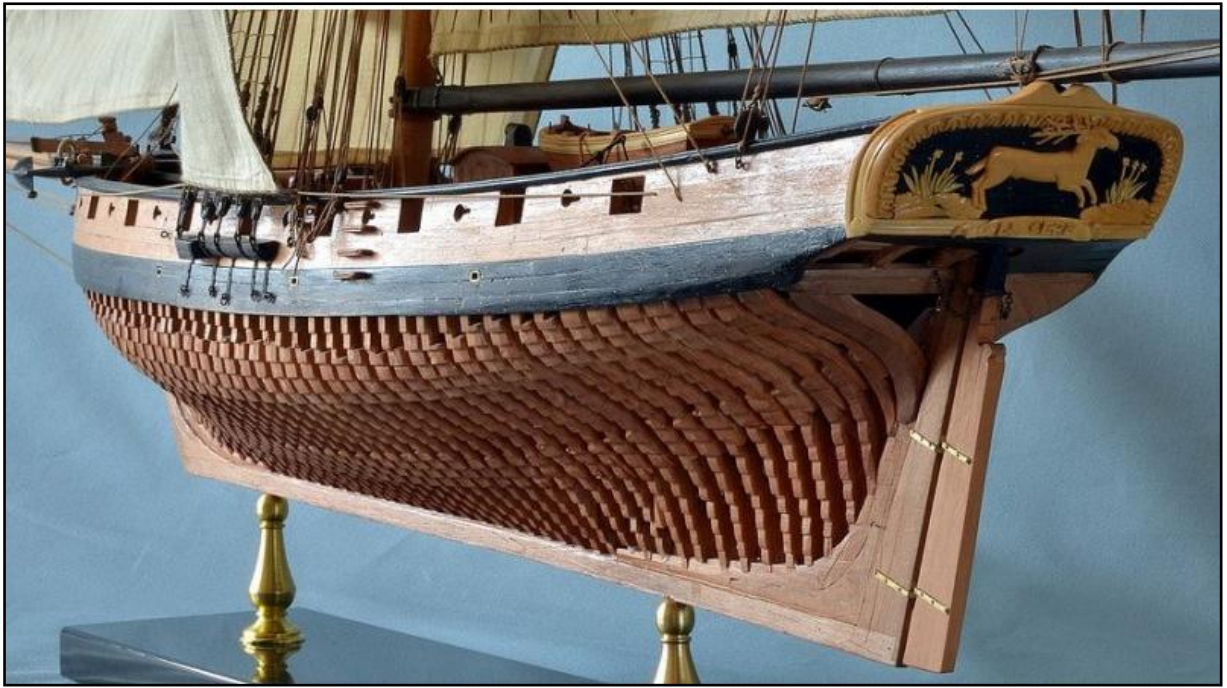
- Evolución del bergantín: del barco con vela bermudina hasta el cúter
- Historia de los cuters en la marina real
- Lista de 27 barcos aparejados como cúter que han figurado en las listas de la marina real francesa desde 1756 a 1781
- Comentarios y análisis de 14 fotografías de los modelos de cuters de las colecciones del Musée de la Marine.
- Historia de las campañas del cúter Cerf
- Comentarios detallados, con explicaciones útiles acerca de las 11 láminas a escala 1/48 y sobre los detalles dibujados.
- Nomenclatura completa de superestructuras y aparejo.

Conjunto de 11 láminas sobre papel cartográfico, a escala 1/48, que comprenden

- I. Definición del casco, trazados longitudinales y Secciones verticales a nivel de cuadernas.
- II. Definición del casco, secciones para forro.
- III. Plano de cubierta y sección por la cuaderna maestra.
- IV. Elevaciones del casco, sección longitudinal vista de proa
- V. Vista de la cubierta con sus estructuras vista de popa
- VI. Secciones transversales
- VII. Detalles de estructuras de la cubierta
- VIII. Instalaciones en la cubierta
- IX. Elementos de arboladura y jarcia de palos y vergas
- X. Envergado de velas de cruz o cuadras
- XI. Elevación del trazado de la vela aúrica.

Una lámina en color muestra las tonalidades de los colores de la época.





Homenaje - Mario Galletta_ (Bs.As 1932- BsAs. 2019)

¡Gracias Marito!

Uno llega a la Asociación y es recibido por un café calentito y dulce...

Detrás de una servicial sonrisa aparece el gesto afectuoso de Mario... "¿un café?"... Ocurre que este especialista en galeones, de 87 años de edad (1932), no puede con su genio de chef. (Menos mal que no recuerda su época de vendedor de vinos...).

Nació en el barrio de Floresta, en su moderno rinconcito de Vélez Sársfield, donde se halla el estadio homónimo. De donde le quedó el grave defecto de ser hinch del "Fortín" velezano...



En 1950, fallece un joven amigo suyo, ingeniero, dejándole un modelo de embarcación, sin terminar, que él se encargó de su finalización, en una época de aeromodelismo, en que era poco conocido el modelismo naval. Con el antecedente de un padre italiano marino militar, encontró revistas que entregaban planos, con instrucciones de construcción de modelos de barcos. En una de ellas, estaban los planos de un galeón ruso (el "STRIKA"), y sin aprendizaje previo, logró terminarlo. Y de ahí en más, todos sus modelos fueron galeones, "porque le gustaban". Llevaba terminados once y en la actualidad estaba por terminar "LA COURONNE"....

En 1994, tomando un café en un bar, un mozo amigo que conocía sus trabajos, le comentó un aviso en el diario, que anunciaba una exposición de Modelos en los Cuarteles de Ciudadela.

Y ahí empezó todo.... Conoció a Julián Machado (en ese entonces Presidente de la Asociación Amigos del Modelismo Naval), y se incorporó al grupo. Laboralmente transitó por diversas ocupaciones. Fue maître en un distinguido restaurante, correteó vinos para una importante bodega, fue supervisor en Correos.... Pero tomó para sí la tarea de preparar y servir el "café de los sábados" en las reuniones sabatinas de la Asociación. "Cafetería", su lugar de tareas, era su sancta sanctorum: pocos éramos los que podíamos usufructuar ese puesto de nuestro querido "viejito cascarrabias".



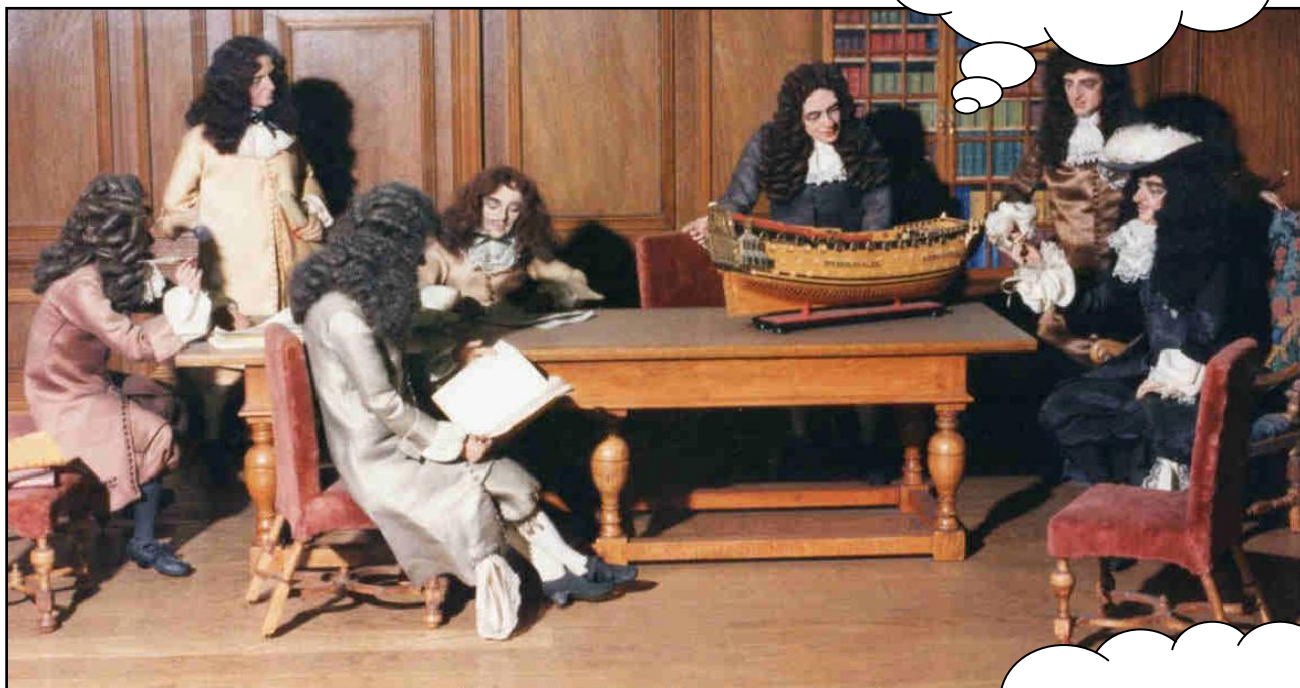
Pero el almanaque fue perdiendo hojas y llegó un día que su luz se apagó. Marito ya no está. El dolor por la pérdida de un ser querido nos acompañará hasta que el tiempo lo vaya borroneando y su recuerdo será sólo eso: un emocionado recuerdo.

¡Gracias Marito! Y Descansa en Paz. Rodolfo Simonetti y Asociación Amigos del Modelismo Naval



Antigüedad y tiempos modernos

Hace muchos años atrás



Hoy



Sitios de interés

Planos de Barcos

- ✦ www.model-dockyard.com (Barcos RC, planos)
- ✦ www.taubmansonline.com (Planos)
- ✦ www.modelexpo-online.com (Planos, kit)
- ✦ www.bestscalemodels.com (Planos)
- ✦ www.ancre.fr (Planos, libros)
- ✦ www.john-tom.com (Planos)
- ✦ www.floatingdrydock.com (Planos)
- ✦ www.libreriadenautica.com (Planos, libros, kit)
- ✦ www.classicwoodenboatplans.com (Planos lanchas madera)

Planos de Barcos gratis

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

Kits, accesorios, herramientas

- ✦ www.bluejacketinc.com (Kit de alta calidad)
- ✦ www.modelreyna.com (Tienda de modelismo en general, planos, kit, herramientas, Etc.)
- ✦ www.micromark.com (Tienda virtual de herramientas para modelismo, kit)
- ✦ www.hobbiesguinea.es (Tienda de modelismo en general)
- ✦ www.agesofsail.com/ecommerce/ (Kit)
- ✦ <http://model-shipyard.com/gb/> (Barcos de papel)
- ✦ <https://www.howesmodels.co.uk> (Barcos rc y modelismo en general)
- ✦ <http://www.model-dockyard.com/> (Barcos rc, kit, libros, planos)
- ✦ <http://www.miniaturesteammodels.com/> (Motores a vapor, calderas)

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/

- ✦ <http://modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/modeles.html>
- ✦ <https://sites.google.com/site/fleuronatelier/Home> (Le Fleuron)

Foros

- ✦ modelshipworld.com/
- ✦ www.shipmodeling.net/
- ✦ www.modelismonaval.com/
- ✦ <http://www.koga.net.pl/>

Varios

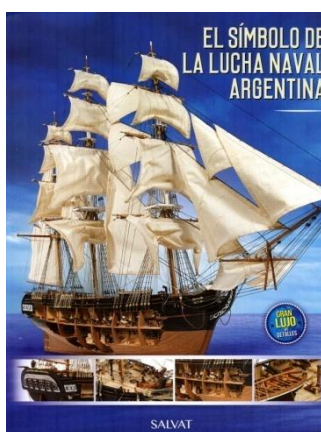
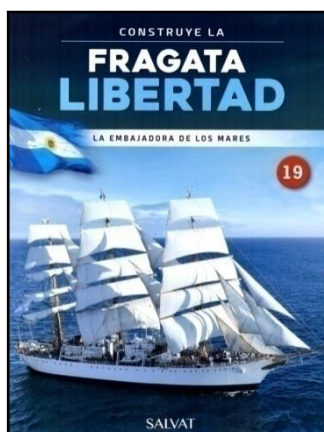
- ✦ <https://sites.google.com/site/modeldarsenal/file-cabinet>
- ✦ www.modelshipbuilder.com/news.php
- ✦ www.classicwoodenboatplans.com/
- ✦ www.abordage.com/es/
- ✦ www.griffonmodel.com/product_view.asp?id=259&classid=84
- ✦ www.jorgebarcia.com.ar/productos/macizas.html
- ✦ www.modelshipbuilder.com/news.php
- ✦ www.oxo.com.ar/productos.htm
- ✦ www.kiade.com/?langua=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
- ✦ <https://ar.salvat.com/>
- ✦ <http://mrb.modelisme-medias.com/>



Participaron en este número

- ✦ Alfonso M. Rubí
- ✦ Martín Secondi
- ✦ Daniel Mansinho
- ✦ Francisco Cuadro
- ✦ Miguel Alonso
- ✦ Rodolfo Simonetti
- ✦ 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



ASOCIACION AMIGOS DEL MODELISMO NAVAL