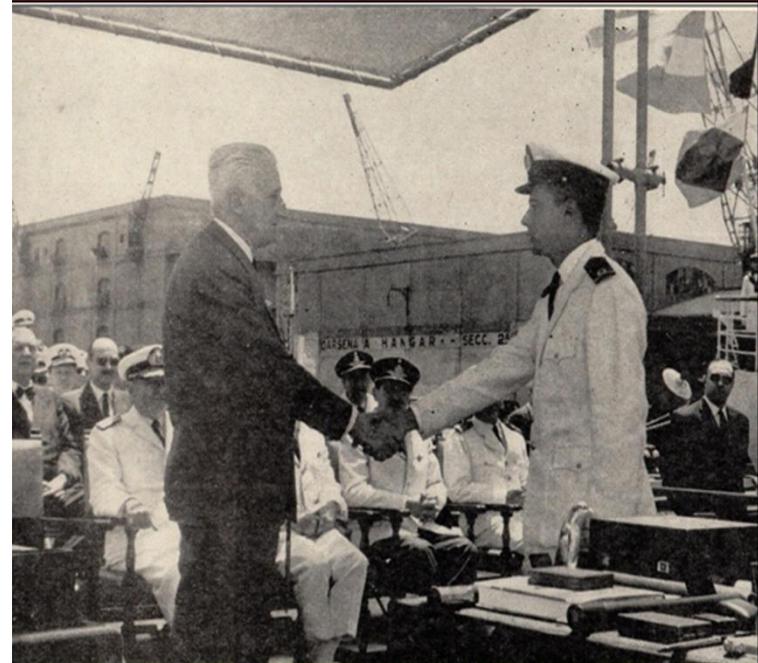


Mascarón de proa digital



Contenido

PORTADA

EDITORIAL

TIPOLOGÍA DE EMBARCACIONES

MODELOS DE COLECCIÓN

TALLER

INICIACIÓN AL MODELISMO NAVAL

ARTILLERÍA NAVAL

VAPOR VIVO

EL TIEMPO Y LAS GANAS

EMBARCACIONES EN EL RECUERDO

LIBROS

NUEVOS LANZAMIENTOS

DICCIONARIO EN IMÁGENES

PLANOTECA

MODELOS DE NUESTROS LECTORES

MIRANDO VIDEOS

CARTAS DE LECTORES

SITIOS DE INTERÉS

EL MODELISTA EN SU FUNCIÓN DE INVESTIGADOR

BUQUE ESCUELA FRAGATA ARA LIBERTAD (2° parte)

GUNBOAT (CAÑONERA) HOWKING 1805

LIJADORA

LA ÉPOCA DE LOS GRANDES CAÑONES (1° PARTE)

MOTOR A VAPOR "FANCY"

" HE PASADO MI VIDA NO TENIENDO TIEMPO PARA LAS COSAS QUE QUERÍA HACER Y AHORA QUE TENGO TIEMPO, NO TENGO GANAS DE HACERLO" "

VELERO "MIMOSA 1865"



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

Editorial

El Modelista en su función de Investigador

Muchas veces los modelistas navales ven en revistas, libros u otros documentos, un modelo que le llama la atención por determinadas formas o detalles.

Encuentra en esas fotos o dibujos, una espontaneidad que sobresale de tantos otros.

Es allí donde el modelista quiere tener una mayor información de ese modelo, pues lo que encontró lo impactó. En esos instantes el modelista comienza una actividad investigadora.

Ahora, esa alternativa es mucho más sencilla o fácil, pues se puede recurrir a páginas de Internet para saber que puede encontrar.

No siempre es tan rápido conseguir información del modelo buscado, sobre todo los planos donde los modelistas encuentran su descripción más exacta, y quizás permita intensificar su interés, pero otras veces, el modelo en cuestión (planos) se descubren que son para adquirirlos vía e-mail o correo convencional, en los E.E.U.U. o Europa, y sus valores en Dólares, libras, o euros, presentan el primer escollo en su investigación.

Pero nuestro modelista no se detiene tan fácilmente, y busca otras alternativas, sabe que buscando en Google, el nombre del modelo y colocarlo en inglés, obtendrá más ventajas es su búsqueda.

Otras veces recurre a diferentes fórum, o algún amigo modelista del otro lado del mundo que ya realizó dicho modelo.

Se encuentran más datos, fotos, escritos, nuestra investigación vuelve a sobrevivir.

Al final, vendrá la decisión de construirlo o no, de igual modo quedará una documentación importante, que habrá que guardarla en algún CD o imprimirla.

Aplicar estos pasos o breves conceptos, es de alguna manera un paso adelante en nuestra tarea como: *Realizador de Modelos a Escala* -

Es muy natural, que sin saberlo, el modelista se convierte en un Investigador, cosa muy razonable e interesante, que todos nosotros necesitamos hacer, en nuestros modelos a realizar.

Carlos A. Bartellone

Tipología de embarcaciones

Buque Escuela Fragata ARA Libertad¹ (2da parte) – Recopilado por Rafael Zambrino

Por decreto de 27 de abril de 1956 (B.N.P. N9 269/956) se bautizó la Fragata Escuela con el nombre de LIBERTAD, justificándose la denominación con los considerandos siguientes, de dicha disposición gubernativa que se transcribe:

Decreto N9 7922 Buenos Aires, 27 de abril de 1956. Vistas las constancias del presente expediente E. Or. ra. 27/56; debiendo efectuarse próximamente la botadura del buque escuela que se construye en los astilleros de Río Santiago; siendo necesario proceder a su denominación y

CONSIDERANDO :

Que una de las prerrogativas primeras del ser humano, que le dan a éste su condición más noble y le facilitan el logro de su singular destino dentro de la Creación, es la libertad; Que la libertad del hombre, encauzada con el respeto a la de sus semejantes, constituye uno de los pilares de la democracia, marco social dentro del que pueden alcanzar su realización los individuos y su plenitud la colectividad, en una mutua y fecunda interacción. Qué principio tan fundamentalísimo movió a los hombres de Mayo a duras luchas y sacrificios, de las que nació nuestra nación, que bien puede llamarse hija de la libertad; Que desde los primeros años de la existencia de nuestra República, ha sido siempre la conservación de la libertad heredada la aspiración mayor de sus ciudadanos, a través de vicisitudes registradas por nuestra historia; Que los momentos actuales constituyen una circunstancia de rasgos históricos excepcionales, en que nuevamente la ciudadanía y las fuerzas armadas se unieron para arrancar a nuestro país de un período negativo de ese principio que presidió su fundación; que la palabra "libertad", cifra de ese don espiritual y material que da raíz a todo noble intento humano y social, debe ser la primera en la mente de los habitantes de nuestra patria, e inscribirse en el frente de nuestras instituciones como recordatorio del cimiento de nuestra organización democrática; que la Marina de Guerra, firmemente consustanciada siempre con el principio de libertad y defensora de la democracia, debería imponer este nombre a la nave que conduce a sus cadetes por todos los mares y puertos, como afirmación inquebrantable de la voluntad del pueblo argentino y sus instituciones armadas y civiles, de mantener vigente por siempre el fundamento mismo de su existencia como nación.

El Presidente Provisional de la Nación Argentina DECRETA:

Art. 1°. Denominase buque escuela "Libertad" al velero en construcción en los Astilleros de Río Santiago. Art. 2°. Comuníquese, publíquese en Boletín Naval Público y Archívese en el Ministerio de Marina (Comando de Operaciones Navales - Estado Mayor General Naval).

ARAMBURU. T. E. Hartung.

Por resolución del Comando de Operaciones Navales del 15 de marzo de 1963 (B.N.P. N9 53/963), el nombre de "Buque escuela Libertad" fue cambiado por el de "Fragata A.R.A. Libertad". El ornamento y el mascarón de la Libertad fue obra del escultor Carlos García González, esculpido en cedro paraguayo (*Cedrela tubiflora*), utilizando un tronco de una longitud de seis metros por 0,70 m. de diámetro, cortado en tres secciones, recubierta la escultura con una pintura permanente dorada vieja. Las pruebas de máquina, elementos de

¹ Capitán de Navío (In.) Humberto F. Bruzio. (1972). Historia de la Escuela Naval Militar, Tomo II, Libro VI. Buenos Aires: Secretaría General Naval, Departamento de Estudios Históricos Navales.

maniobras, instrumental, etc., se realizaron en la primera salida del buque escuela, efectuada el 23 de enero de 1962 y en otras sucesivas en mayo y julio. Entre el 14 de agosto y el 3 de septiembre, estuvo embarcada a su bordo la comisión de recepción para las pruebas de navegación; una de ellas se llevó a cabo efectuándose un viaje hasta Madryn, demostrando sus buenas condiciones marineras al soportar un mal tiempo con mar 6, vientos de 30 metros por segundo y roídos de hasta 30°.

Las pruebas de consumo se efectuaron en períodos de 3 1/2 a 6 horas, con resultados de 85 Kg. por hora para 75 revoluciones por minuto y 462 Kg. para 171,5 revoluciones.

Las de velocidad tuvieron lugar en las aguas del golfo Nuevo, sobre milla medida, en condiciones de mar y viento 0, con tres corridas para cada velocidad, arrojando el de 8,7 y 14,3 nudos como promedio de la hélice en movimiento, 104 v/m. y 180, respectivamente.



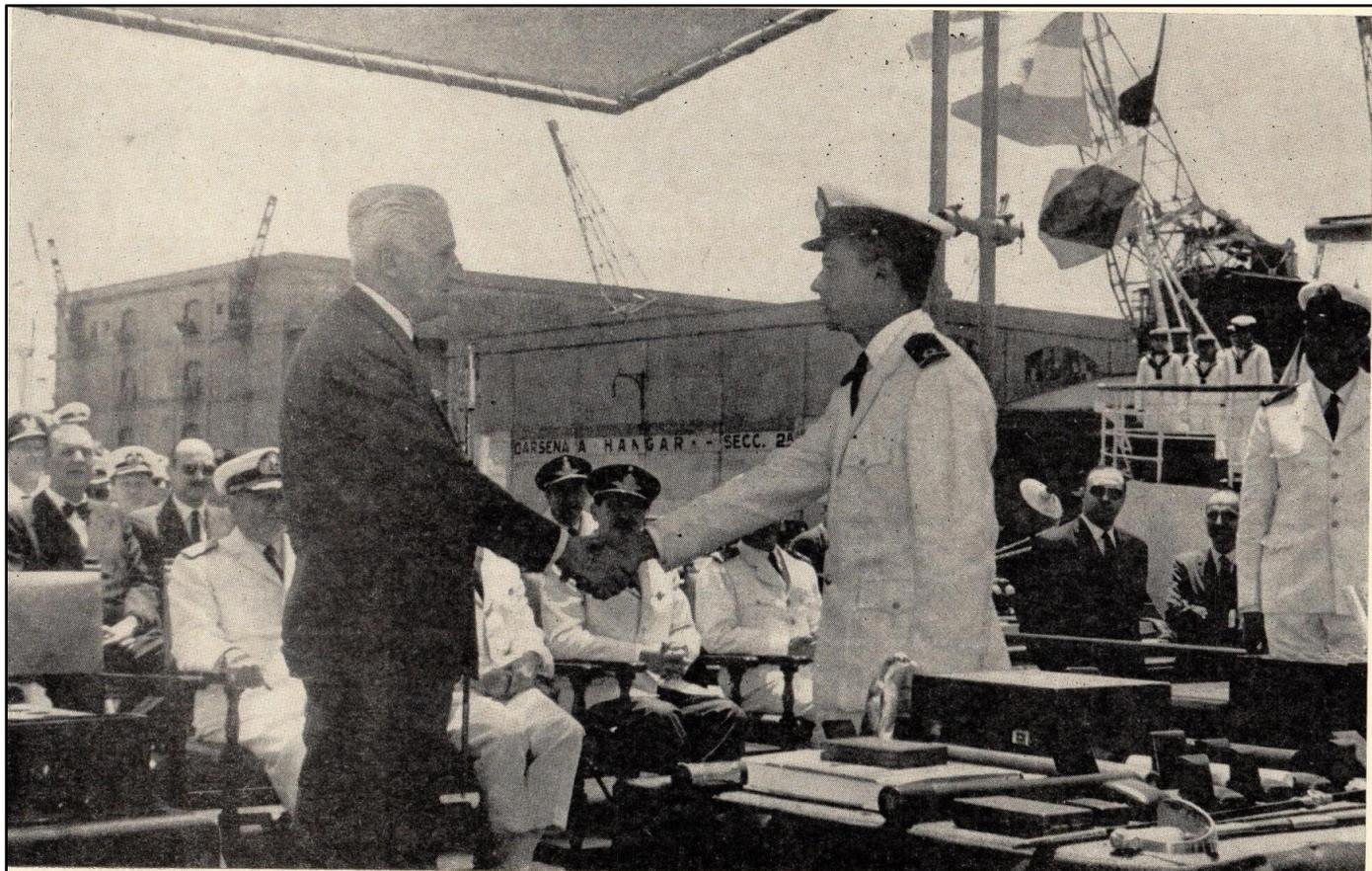
Ceremonia de la bendición de la bandera de combate donada por el Yacht Club Argentino y los profesores de la Escuela Naval Militar. 28 de Mayo de 1963

En cuanto a la navegación a vela, las velocidades fueron de 11 nudos para 19 metros por segundo de viento por la aleta, empleando foques, estays bajos, trinquete, velacho mayor, gavia mesana y sobremesana y de 8,5 nudos para 12 metros por segundo de viento, sin estays altos, juanetes y sobres. Los resultados fueron considerados muy satisfactorios por la comisión de recepción del buque escuela. Entre el 30 de octubre y 9 de noviembre zarpó del astillero, realizando una navegación de adiestramiento, internándose más de 500 millas al este de Mar del Plata. A fines de diciembre de 1962 el buque amarró en la dársena norte del puerto de Buenos Aires para completar su alistamiento a fin de efectuar su primer viaje de aplicación con los cadetes del 5° año de la Escuela Naval Militar, correspondiente al año 1963.

El día 10 de mayo de ese año, zarpó del Arsenal Naval Buenos Aires con los cadetes para efectuar un viaje de prueba a golfo Nuevo, encontrándose de regreso al puerto de Buenos Aires el 27 de mayo, luego de un recorrido de 1.979,7 millas, navegando alternativamente a vela y a motor y totalmente con este último al regreso de puerto Madryn, de donde había salido el día 23. La ceremonia de entrega del buque escuela se realizó, como se dijo, el 28 de mayo de 1963, bendiciéndose el mismo día el pabellón.

Con la ceremonia oficial de costumbre, a la que asistió el presidente de la República, ministros del Poder Ejecutivo, secretario de Estado de Marina y otras autoridades, formaciones de la Escuela Naval Militar y de la Escuela de Mecánica de la Armada, el 19 de junio largó amarras el buque escuela de la dársena A del puerto nuevo de la Capital. En esta ocasión el director del buque museo fragata Presidente Sarmiento, hizo entrega a

la Libertad de un cronómetro usado por la veterana fragata en sus viajes, como símbolo de continuación de los mares recorridos por ella en tantas singladuras, con los a recorrer por su flamante sucesora



Primer viaje. El Presidente de la Republica Doctor Arturo H. ILLIA, entrega sus despachos a los guardiamarinas, terminado el viaje de aplicación, 19 de diciembre de 1963.

Con la ceremonia oficial de costumbre, a la que asistió el presidente de la República, ministros del Poder Ejecutivo, secretario de Estado de Marina y otras autoridades, formaciones de la Escuela Naval Militar y de la Escuela de Mecánica de la Armada, el 19 de junio largó amarras el buque escuela de la dársena A del puerto nuevo de la Capital. En esta ocasión el director del buque museo fragata Presidente Sarmiento, hizo entrega a la Libertad de un cronómetro usado por la veterana fragata en sus viajes, como símbolo de continuación de los mares recorridos por ella en tantas singladuras, con los a recorrer por su flamante sucesora.

El primer puerto de arribada fue Recife, amarrando a su muelle en la mañana del día 2 de julio, luego de una navegación normal para zarpar el 5 rumbo a San Juan de Puerto Rico; cuatro días después de su llegada, el 22 de julio, puso proa a Boston navegándose astronómicamente hasta la recalada al buque faro Nantucket y de este rumbo, usando el radar a causa de la niebla, amarrándose a puerto el día 30. Las etapas sucesivas de este primer viaje fueron Hamilton (8-10 de agosto), Lisboa (24-29 de agosto), El Havre (4-13 de septiembre), Hamburgo (16-30 de septiembre), Londres (3-9 de octubre), Cádiz (16-22 de octubre), Dakar (30 de octubre-2 de noviembre), Río de Janeiro (16-21 de noviembre), Montevideo (28 de noviembre-2 de diciembre), rada de La Plata (2-6 de diciembre), finalizando en el puerto de Buenos Aires el 6 de diciembre de 1963 en horas de la mañana. En este primer viaje de aplicación de 170 días de duración, la permanencia en el mar fue de 100 días y 66 en puertos, a los que deben agregarse cuatro días fondeados en la rada de La Plata dedicados a la inspección del buque escuela y exámenes de los cadetes. La distancia navegada fue de 19.131 millas, distribuidas así:

⊕ A vela 6.821,8 millas

- ✦ A motor 10.138,4 millas
- ✦ A motor y vela 2.170,8 millas
- ✦ Total 19.131 millas

Galardón internacional para la Fragata Libertad

La travesía a vela del Atlántico norte, efectuada entre el 3 y el 9 de octubre rumbo a Dublín durante el cuarto viaje de instrucción, al mando del capitán de fragata Ricardo Guillermo Franke, significó para la fragata Libertad un galardón de repercusión mundial ganando la tercera edición del *Boston Tea Pot Trophy*, cuyo premio es entregado por la Sail Training Association a la embarcación que, con más del 50% de su dotación en instrucción, recorra la máxima distancia en 124 horas de navegación a vela, el cual realizó en tiempo "record" de 6 días y 21 horas, recorriendo una distancia de 1.741,4 millas, entre cabo Race (Canadá) y la isla Dursey (Irlanda). Para la ruta cabo Race a la línea Dublín-Liverpool, la distancia recorrida fue de 2.058,5 millas, realizada en 8 días y 12 ½ horas. El tiempo en las singladuras del viaje se portó admirablemente para conseguir esos resultados, que con el paño cargado empujado por un viento del oeste, de cincuenta metros por segundo y mar gruesa en la noche del 3 de octubre, alcanzó la excepcional marca de 17 nudos, en esa primera singladura; en la segunda del 4 de octubre, con vientos de fuerza 9 y 10 se alcanzó la de 13,1 nudos; en la tercera del día 5, la fragata pudo navegar con casi todo el paño cargado; en la cuarta y quinta del 6 y 7, el viento disminuyó, lo que permitió cargar más paño y el día 8, correspondiente a la sexta singladura, aumentando la fuerza

del viento llegó a alcanzar una velocidad superior a 16 nudos; el 9 en su última singladura, al cruzar la isla irlandesa de Dursey quedó batido el "record" oficial que detentaba desde 1905 el schooner (goleta), estadounidense Atlantic entre Sandy Hook y cabo Lizard, de 11 días, 16 horas y 21 minutos, aunque se registraba el extraoficial del velero alemán Dreadnought, de cruce del Atlántico en 9 días y 16 horas.



Medalla conmemorativa del "record" establecido en la travesía a vela del Atlántico Norte, en el 4to viaje de aplicación, conquistando el "Boston Teapot Trophy". 3 al 9 de octubre de 1966.

Este récord aún no ha sido batido al día de la fecha. En esa ocasión, el Trofeo Tea Pot fue entregado al Capitán Franke por el Príncipe Philip, Duque de Edimburgo, en nombre de la Reina Elizabeth II. El mencionado trofeo fue obtenido en ocho oportunidades: 1966, 1976, 1981, 1987, 1992, 1998, 2000 y 2007. En 1998 ganó el primer puesto en la regata entre Savannah y Green Port (Estados Unidos de América).



Renovación completa realizada en la Fragata durante los años 2005 y 2006









XXXVI Viaje anual de Instrucción 2002

El Arte en Libertad, año 2002. Este año la Asociación Amigos del Modelismo Naval tuvo el enorme placer de poder enviar en el viaje de instrucción, una importante cantidad de modelos, los cuales formaron parte de una muestra permanente de modelismo naval en la cubierta de la Fragata Libertad los que se desplegaban en cada puerto al que arribaba el Buque Escuela. Las fotos corresponden a los días que estuvo de visita en San Juan de Puerto Rico.



Modelos de colección

Gunboat (Cañonera) Hawking 1805 - por el Modelista Artesano Daniel Mansinho



Gunboat Hawkins:

Se dio el nombre del diseñador de la plataforma giratoria con dos cañones en oposición, que aprovechaba la inercia del disparo para producir el giro de la plataforma y posicionar el otro cañón, esto permitía una secuencia de disparo más rápida que con un solo cañón. Otros tipos de Gunboat presentaban un solo cañón, por lo general ubicado en la proa, otros tenían dos, ubicados uno en la proa y otro en popa.

Los planos fueron diseñados por Jacob Coffin por encargo del entonces secretario de estado y fue construido en Massachusetts (USA) en el año 1805.

Este tipo de embarcaciones fue y es muy utilizada (en las versiones modernas) para la defensa costera ya que son ágiles, livianas y operables en aguas poco profundas. En el caso de EEUU favoreció la construcción y diseño de este tipo de embarcaciones la extensión de costas tanto externas como internas (Ríos y lagos) y como se apreciara en los antecedentes históricos tuvieron una amplia intervención en las luchas que siguieron a la independencia de los EEUU.

Antecedentes Históricos:

El descubrimiento de uno de los Gunboat de Benito Arnold en el fondo del lago Champlain fue primera plana en los titulares nacionales de 1997. Sin embargo este descubrimiento era solo el principio, el encuentro un sitio arqueológico intacto de la Guerra Revolucionaria nos proporciona una oportunidad única de iluminar detalles no registrados del nacimiento de los EEUU como nación.

El Gunboat recientemente descubierto es un tesoro nacional, que desafía el contenido de la confianza pública en todos nosotros.

Las acciones que tomemos hoy no solo determinaran cuanta información nueva logremos, sino también que se conserve para las generaciones futuras.

Actualmente en nombre del U. S. Naval Historical Center, el Lake Champlain Maritime Museum está desarrollando un plan de dirección que servirá como guía para proteger e interpretar este sitio especial. La entrada publica es una parte importante del proceso de planificación.

El Gunboat Philadelphia está en exhibición en el National Museum of American History, por cortesía de la institución Smithsonian El Philadelphia es uno de los pocos en haberse mantenido con las modernas técnicas de conservación.

Las personas interesadas en el Gunboat lo visitan en el Lake Champlain Maritime Museum o Vía Internet, vía correo electrónico pueden seguir los avances del proyecto y del estado actual del Gunboat como también hacer comentarios sobre las alternativas del plan de conservación.

✦ ¿Cuál es la Importancia Histórica del Gunboat?

El Gunboat tiene una importancia histórica nacional por varias razones.

- Es uno de sólo dos ejemplos supervivientes conocidos de su tipo: el "gundalow"
- Las góndolas se usaron en el Lago Champlain a fines del siglo XVIII.
- Es asociado con un individuo históricamente significativo--Benito Arnold.
- Jugó un papel importante en una campaña firme de la Revolución americana.
- * Tiene la investigación un incomparable potencial. Los sitios comparables en la tierra y en las aguas costeras se ha dañado por la actividad subsecuente. Este sitio es tranquilo.

✦ ¿Qué nosotros hemos aprendido de la experiencia anterior con los naufragios históricos?

Los naufragios son frágiles. Los cascos de madera que han sido sumergidos durante muchos años son alterados por su ambiente. Sus maderas son anegadas. Cuando se levantan, ellos pueden desintegrar rápidamente a menos que se tomen los pasos para conservarlos. Sumergidos los sitios arqueológicos son vulnerables al daño accidental, vandalismo, y los riesgos biológicos como los mejillones de la cebra.

Los sitios arqueológicos completos contienen el potencial enorme para el estudio futuro. Una vez que un sitio arqueológico se desmantela, nosotros perdemos para siempre la oportunidad de dirigir una investigación extensa con la nueva tecnología disponible.

El choque del Congreso en la Bahía de Arnold. La colección, LCMM. Aunque levantó con el gran entusiasmo, muchas de estas cápsulas de tiempo de madera frágiles se han desintegrado y se han perdido para siempre.

Durante los primeros tres años de la Revolución americana, Lago Champlain era un teatro mayor de funcionamientos militares. Después de capturar el estratégico lago en 1775, las fuerzas americanas lo usaron para invadir Canadá británica. El fracaso de esta campaña en la primavera de 1776 puso a una 10,000 persona que la fuerza británica utilizó para la invasión en el corazón de las colonias. Para Defenderse contra esta amenaza inminente eran las fortificaciones de Ticonderoga y el reciente establecimiento Mt. Independencia y la flota naval ordenadas por el carismático Benito Arnold.

Las fuerzas británicas y americanas corrieron para aumentar sus escuadrones navales frenéticamente, mientras esperaban lograr superioridad naval de Lago Champlain. Las flotas del rival se encontraron el 11 de octubre de 1776, a lo que se ha vuelto conocido como la " Batalla de la Isla " de Valcour. Los quince buques de guerra de Arnold confrontaron una flota británica superior en una batalla que duró más de cinco horas.

La goleta americana el Salvaje Real y cañonero Filadelfia se perdieron, y se mataron el diez por ciento de los hombres de Arnold o se hirieron. Ante la situación desesperada, Arnold y sus funcionarios decidieron una retirada de nocturna más allá del asedio británico.

Bajo la tapa de oscuridad y con remos envueltos en los trapos engrasados para prevenir el ruido, la flota de Arnold, guiada por una luz amortajada en la popa de cada barco, remó calladamente más allá del británico. La mañana siguiente encontró a Arnold que se dirige al sur con una flota británica enfrascada en una persecución caliente.

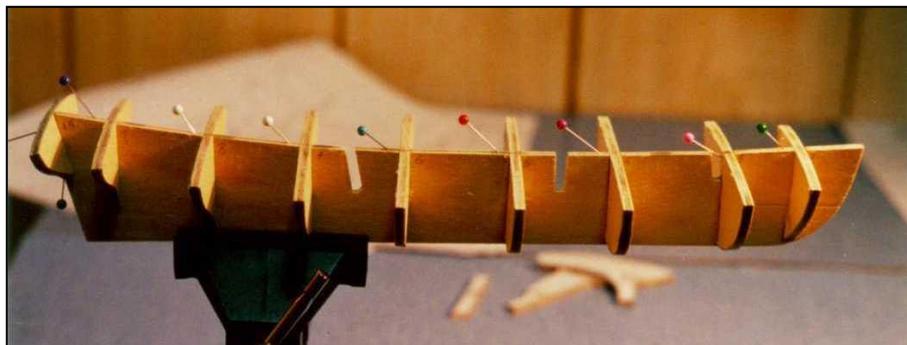
El 13 de octubre, ellos tomaron el último barco americano y comprometido en una segunda batalla, esta se mantiene varias horas y la lucha acabó cuando Arnold destruyó cinco barcos intencionalmente en lo que se ha vuelto conocido como La Bahía de Arnold en Panton, Vermont. Mientras el británico continuó disparando sobre ellos, Arnold y sus hombres escaparon por tierra al Fuerte Ticonderoga. Sólo cuatro de los quince barcos originales llegaron a Ticonderoga; el mando del lago estratégico había cambiado al británico.

Ahora en la estación de la campaña y satisfecho con sus ganancias, la fuerza británica se replegó a Canadá durante el invierno. La campaña de 1777 empezó bien para Burgoyne General británico que usó su fuerza naval y obliga a barrer el Fuerte Ticonderoga e Independencia de la Montaña. A Bennington, y después a Saratoga, esta fuerza británica veterana encontró la derrota por un ejército americano preparado. Esta victoria americana en Saratoga se ha caracterizado como el " Punto de inflexión " de la Revolución " americana.

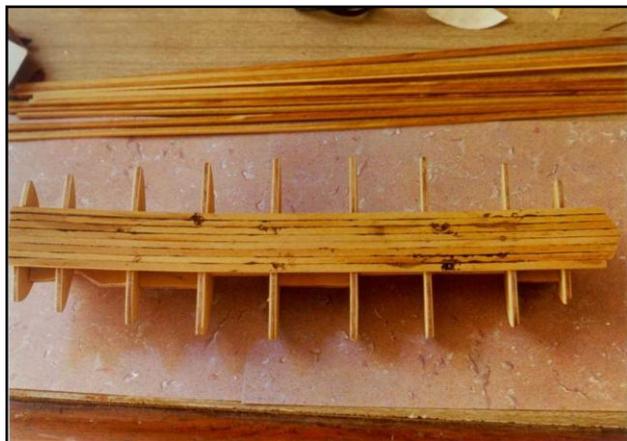
El año ganado a través de la defensa naval de Arnold de Lago Champlain en 1776 ayudó a comprar el tiempo que después llevó a esta victoria. "Nunca cualquier fuerza, grande o pequeño, vivió para proponer bien o se murió más gloriosamente" escribió el Rear Admiral Alfred Thayer Mahan en 1916.

Método de construcción

- ✦ **Quilla y cuadernas**: Se realizaron en madera terciada de 4mm. Se colocaron refuerzos entre cuadernas para evitar la deformación del casco durante su construcción.



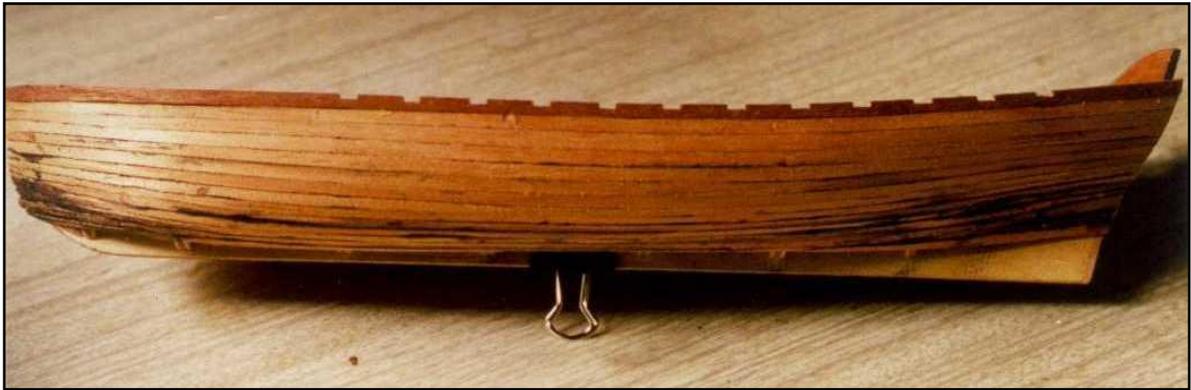
- ✦ **Cubierta**: Tablas de guatambú de 4 x 2 mm encoladas entre sí con cola negra para simular el calafateado, una vez concluida se simularon los clavos.



- ✦ **Tracas**: tablas de cedro de 4 x 2 mm sujetas a las cuadernas con cola blanca y cola negra entre traca y traca para simular el calafateado.



- ✦ **Falsa quilla, roda y codaste**: se ranuró el forrado del casco para que encajen los elementos mencionados que fueron realizados en cedro.



- ✦ **Bordas**: fueron realizadas en cedro, se busco un color más oscuro para contrastar con el forro del casco.



- ✦ **Cintón**: se construyó en tres partes (tres listones por lado 5x2, 3x2 y 3x2) en pino blanco.



- ✦ **Pala de Timón y bisagras**: pala de timón, madera utilizada: cedro. Las bisagras fueron talladas en bronce.
- ✦ **Cruz de gobierno**: se tallo partiendo de una planchuela de bronce de 4mm de espesor.

- ✦ **Rueda base del cañón**: se utilizó enchapado de cedro cortado en tiras de 5mm de ancho, envolviéndolas impregnadas en cola blanca sobre un cilindro igual al diámetro interno requerido hasta lograr el espesor necesitado.
- ✦ **Base del cañón y guías de desplazamiento**: base del cañón en cedro, guías de desplazamiento en guatambú
- ✦ **Cañones**: fueron torneados en bronce, las tapetas también son de bronce partiendo de una lamina de 0.5 mm de espesor.
- ✦ **Tapas de bodega**: terciado de 4mm con marcos de cedro y argollas de bronce.
- ✦ **Asientos de los remeros**: laterales en cedro y tapas en guatambú
- ✦ **Remos**: se realizaron en una sola pieza con listones de guatambú
- ✦ **Arboladura**: se partió de listones de guatambú para realizar el palo mayor, botavara, pico botavara, pico mesana, botavara mesana, verga mesana y bauprés.
- ✦ **Anclas**: se tallaron en hierro y se empavonaron, calentándolas al rojo y enfriándolas en grasa de litio.
- ✦ **Bomba de achique**: se realizo en guatambú simulando los anillos de hierro, la manija se tallo en hierro y se empavono en forma sillar a las anclas.
- ✦ **Velas**: se realizaron las costuras emulando las uniones de los paños de tela, se envejecieron sumergiéndolas en té.
- ✦ **Bandera**: por la época en que se construyó este barco y al no disponer del dato histórico, se hizo una según ilustraciones de la época, ya que no estaba normada la cantidad de franjas y disposición de las estrellas que se pudo establecer que tenía 15.

Modificaciones y agregados realizados al modelo:

Básicamente tiene dos modificaciones notorias entre el plano y el modelo realizado que son:

- ✦ Lo que figura como tapa de bodegas tanto a babor como a estribor de cubierta son en realidad los asientos de los remeros.
- ✦ Disposición de los remos: los mismos no concuerdan con la ubicación de los asientos, por tal motivo se desplazaron hasta ubicarlos en lo que se estima es la posición correcta según se puede apreciar en los dibujos obtenidos.

Con respecto a los agregados, en el plano obtenido no figuraban las velas, la bomba de achique y las anclas.





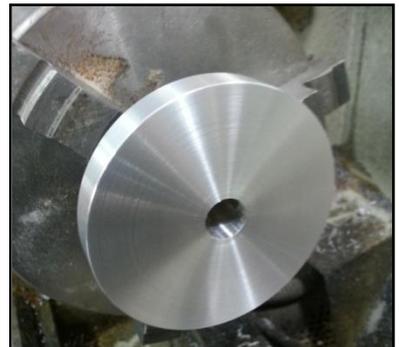


Restos del Gunboat Philadelphia

Taller – Lijadora – por Rafael Zambrino

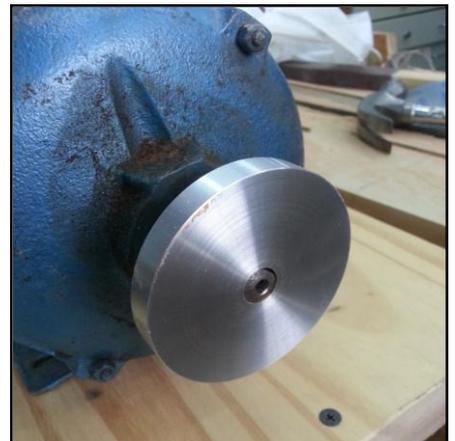
Como ya es costumbre en nuestra revista tratamos de enseñar a fabricar herramientas con cosas que podemos tener en casa o que hayamos encontrado en la casa de un amigo o pariente. En este caso una simple pero muy útil lijadora que surge a raíz de tener guardado un motor de lavarropas que se había desechado y muy acertadamente logramos salvarlo para usos posteriores como es este el caso.

La idea era usar la polea del mismo motor pero lamentablemente me llevo sin esa piza que era fundamental para poder atornillar los discos de madera. Por tal motivo tuve que fabricar en el torno la piza de aluminio a donde se atornillarán los discos de madera. Insisto que esta piza no es necesario fabricarla si el motor tiene su correspondiente polea.



Una vez terminado el torneado de la pieza de sujeción, se presentó en el eje del motor para ver si estaba centrado y ajustaba como corresponde

Paso siguiente, usando dos pedazos de madera de descarte y utilizando un compás, trazamos un disco de la medida que nosotros deseamos pero que no supere el ancho de una hoja de lija estándar, cortar con caladora manual o eléctrica. Encolar y atornillar ambas maderas para lograr un disco bien grueso. Atornillar la piza metálica o la polea si la tienen.





Presentar el motor con el disco sobre la base de madera y como en este caso es bastante grande el diámetro del disco se realizó una abertura en la misma base como se ve en las fotos

Paso siguiente se forró el disco con lija usando cemento de contacto. Se pueden usar lijas de distinto grano.

La lija de frente es del tipo tela esmeril y la lija del perímetro exterior la corté de una lija de banda que encontré en mi taller y que era de una máquina vieja.

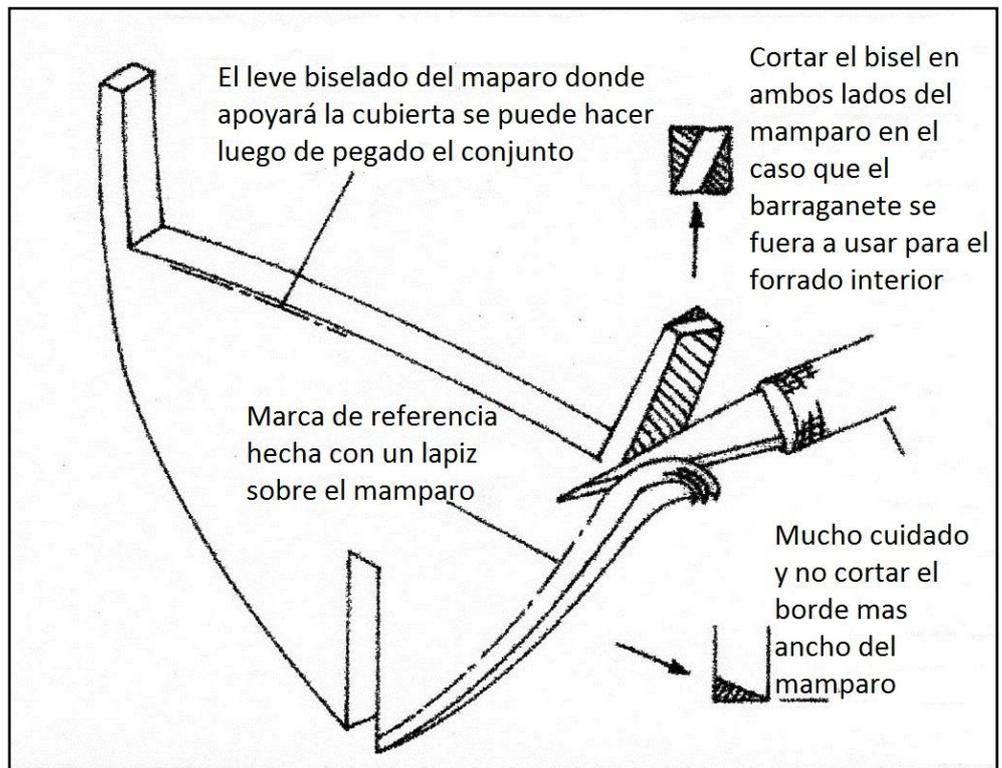


Se atornillaron y pegaron listones de madera que sirven para apoyar la mesa de trabajo y también se practicó un orificio lateral para poder conectar la manguera de la aspiradora.

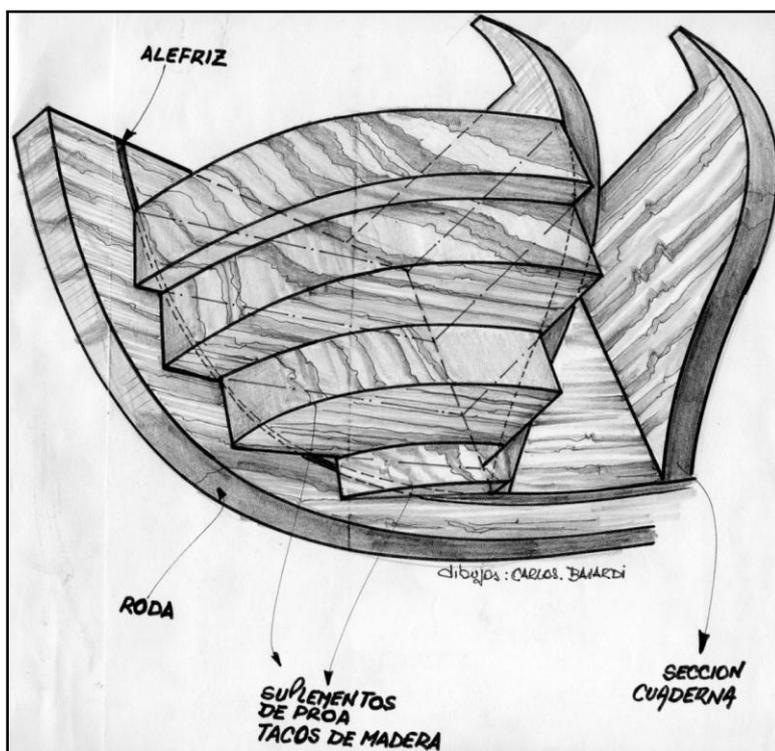


Iniciación al Modelismo Naval - por Rafael Zambrino

Siguiendo con la estructura interna del modelo, y haciendo un repaso; ya contamos con la quilla, los mamparos o cuadernas y los separadores de refuerzo entre mamparos. Paso siguiente se deberá biselar los mamparos para permitir un perfecto contacto de las tracas del forrado exterior. Esta acción es muy importante y hay que prestarle mucha atención. Dicho rebaje (figura 1) se puede hacer con un cúter, trincheta o con un taco de

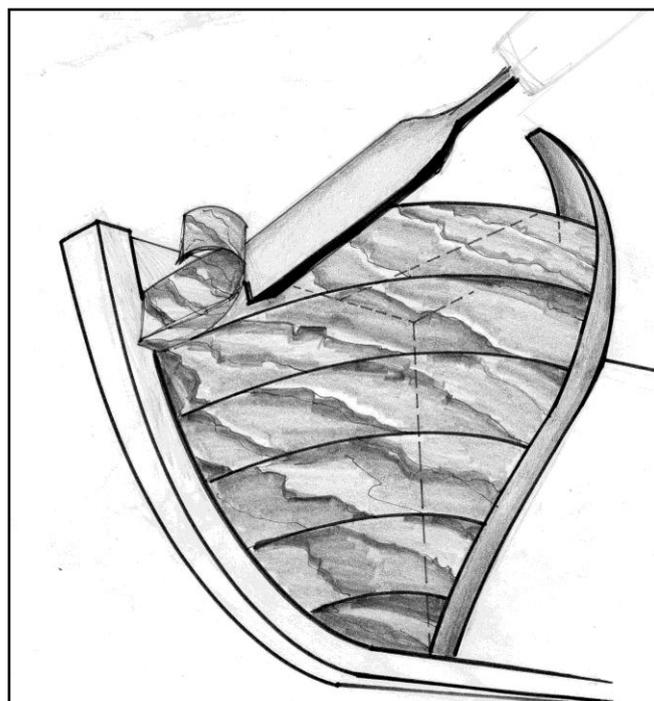
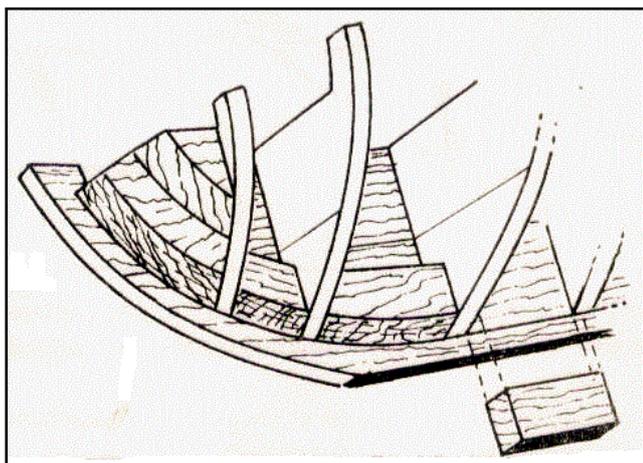


lija plano y otro redondo y es recomendable no biselar totalmente el mamparo esto se realizará una vez pegado en su posición en la quilla y con los separadores colocados y es en ese momento, del ensamblaje de la estructura interna, que daremos los toque finales a los mamparos hasta lograr la forma definitiva y siempre guiándose por tracas de referencia que son las que nos marcan la buena curvatura del casco.



Una vez pegado todo el conjunto es necesario comenzar a prepararlo para poner el forro de madera o traqueado. Los modelistas principiantes pueden facilitar esa tarea agregando en popa y proa (dibujo 2, 3 y 4) algún taco de madera al que se les dará forma usando: formones, lijas o limas. Estos suplementos cumplen la función de proporcionar una importante superficie de contacto de las tracas en estos dos sectores del modelo.

Las tracas de referencia no se pegan, solamente se deberán mantener con algún clavito a la altura de cada mamparo. Con esta operación podemos ir lijando o limando a necesidad a lo largo de toda la estructura. Otro tema a tener en cuenta es no excederse en la cantidad de material que se lija ya que si eso sucediera provocaría que al terminar el forrado del casco nos encontremos con los denominados “golpes o abollones” y será bastante difícil solucionarlo.



Otra alternativa es colocar suplementos en forma vertical.



En esta fotografía se puede ver como el modelista ya practicó el biselado de los mamparos de proa y comienza a utilizar una traca de referencia para determinar la perfecta curva que debe tener el casco del modelo.

Del mismo modo en la proa ha colocado los tacos de referencia que le servirán para tener un perfecto contacto de las tracas en esta parte tan complicada del modelo.

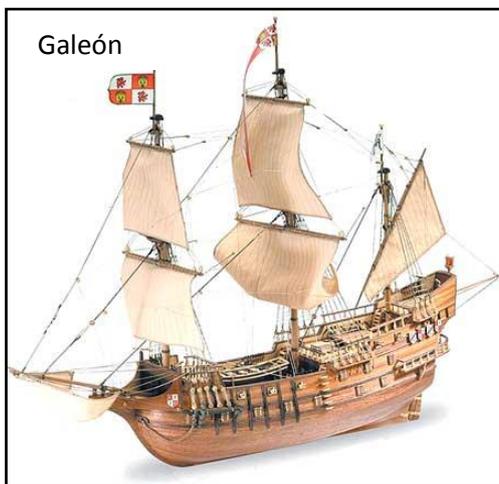


Artillería Naval

La época de los grandes cañones (1º parte) - por Martín Secondi

El siglo XVII marcó un gran paso evolutivo en la marina militar. El buque de guerra deja de ser la carraca para comenzar a ser el galeón o, posteriormente, el navío; esto significaba unidades navales diseñadas más específicamente acordes al propósito a cumplir.

Comienzan a hacer su aparición las flotas nacionales; ya se comienza a hablar de Armadas nacionales y no solamente Reales, en el sentido que representaban el poderío marítimo de



Galeón

una Nación y no solamente de una casta o familia reinante. Se

organizan los Almirantazgos y Estados Mayores Navales y, por supuesto, todo este nuevo aparato naval bélico, debió estar respaldado por una artillería completamente nueva.

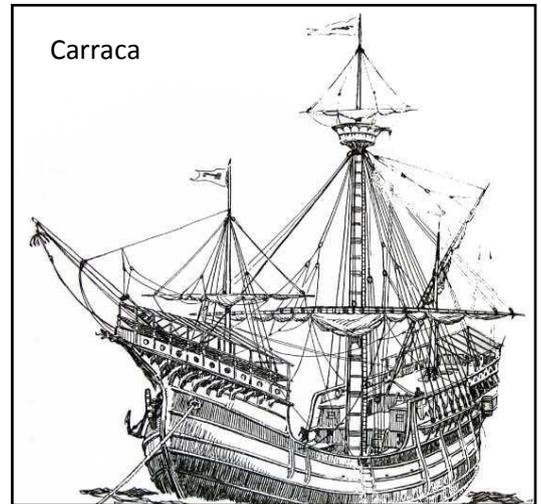
Hacia la segunda mitad del siglo XVII, ya casi no existían cañones que no fueran fundidos, la mayoría de estos en bronce. Comienza, de este modo, la era de la artillería naval propiamente dicha, en la que los cañones dejan de ser adaptaciones de los usados en tierra.

A partir de ahora, tanto el arma en si, como el montaje o cureña

comienzan a diseñarse específicamente para la función a cumplir. Las formas se estandarizan en todas las principales armadas del mundo, al mismo tiempo que se comienza a ver una mayor diversidad de clases de proyectiles, algunos diseñados para cumplir una función específica o actuar sobre una parte o elemento determinado del navío enemigo.

El hierro, merced a los progresos en metalurgia, vuelve a cobrar importancia como elemento seguro de fundición y, para la época de las grandes guerras europeas del siglo XVIII, la artillería de las flotas más importantes son, principalmente, de hierro siendo los cañones de bronce gradualmente retirados.

La artillería naval cobra cada vez más importancia, al punto que el rango de los buques de línea, esto es, su importancia en la línea de batalla de la flota, queda determinada por el número de cañones que arman a cada uno de ellos. Así, un navío de primer rango portaba unos cien o más cañones, uno de segundo 70, 80 o 90, y así sucesivamente hasta llegar al navío de 4to rango con unos cuarenta cañones (casi una fragata).



Carraca



Esta fue época de grandes combates navales y hubo memorables encuentros como Las Dunas, Finisterre, Trafalgar, el bombardeo a Copenhague, entre otros tantos encuentros entre grandes flotas.

Los cañones quedan encuadrados en tres formas que no cambiarían en mucho tiempo: el cañón naval, propiamente dicho, la carronada, especie de obús especialmente destructivo en cortas distancias y el mortero naval, pieza de artillería de gran calibre, utilizada para el bombardeo a plazas fuertes costeras y que era transportado en navíos especiales de la flota, llamados bombardas, que se caracterizaban por la carencia de palo trinquete en lugar del cual se emplazaban el o los morteros.

Se puede decir con toda certeza que en los siglos XVII, XVIII y hasta la mitad del siglo XIX, la artillería naval alcanzó un non plus ultra tecnológico, que se mantendría hasta el siguiente paso evolutivo en los cascos de los barcos, determinado por el advenimiento del vapor y el hierro en el casco.

Pero un cañón no es solamente el arma. La artillería en general, tiene un componente humano que es el que la hace tan terrible y eficiente

Veamos, entonces, como fue, desde el punto de vista de los ingenios y de los artilleros navales, la época de los grandes cañones.

Clases de Cañones de los Siglos XVIII y XIX

Hasta aproximadamente finales del siglo XVII, existían como armas los pedreros, culebrinas, espingardas, medias culebrinas, etc.

Al ir perfeccionándose la fabricación de dichas armas, éstas se estandarizaron en tres tipos de cañones principales y algún tipo de artillería menor como colisas o cañones de caza.

Estos tres tipos de piezas, conformaron la artillería naval normalizada de las unidades de combate naval de la época mencionada. Salvo ligeras diferencias, permanecieron inalteradas sus formas de una marina a la otra, habiendo alcanzado una cumbre tecnológica que recién se rompería a fines del siglo XIX, con el próximo paso evolutivo de la construcción naval.

Los tipos principales eran:

El cañón propiamente dicho o "de batería".



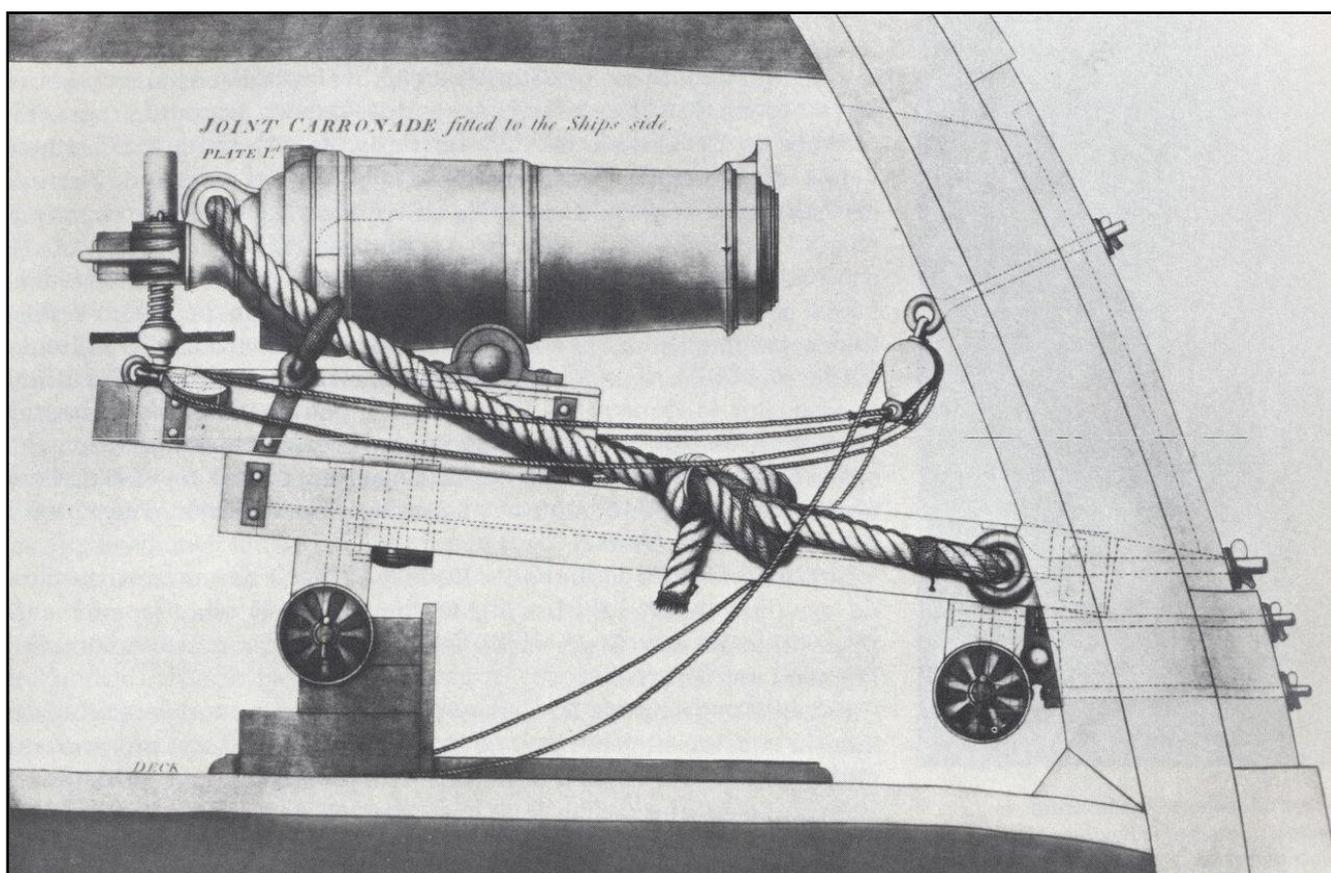
Los cañones de batería, de los que se describió el proceso de fundido y sus partes anteriormente, eran un tubo cerrado en un extremo y abierto en el otro y provisto de un orificio (el oído) por donde se encendía la pólvora y de "muñones" para apoyarlo en la cureña

La carronada.

El segundo tipo de cañón, la carronada, fue desarrollada por la Compañía Carron, de Escocia, hacia 1759. Este tipo de arma fue el resultado casi casual del gran trabajo de investigación hecho por la fundición en busca del motivo por el cual sus cañones estallaban repetidamente,

Estos cañones se moldeaban en sólido y luego eran perforados.

La carronada se caracteriza por ser un cañón relativamente ligero en relación a su calibre y andanada. Es especialmente efectivo en cortas distancias y su uso era, principalmente, antipersonal. Desde un primer momento y, por su corto tamaño, se usó en botes de abordaje y para pelea a corta distancia en montajes fijos o en horquillas. Los modelos más evolucionados (y pesados) ya estaban montados en un sistema de cureña que les permitía un giro circular y un sistema de tornillo que permitía incrementar o decrementar el ángulo de tiro, en acción similar a la cuña de puntería de los cañones de batería. El muñón se localizaba en la parte inferior del arma, punto donde esta pivoteaba al variar el ángulo de tiro. La carronada causó gran sensación en los círculos navales del mundo, entonces le dio una tremenda ventaja a la Armada Real, ya que los franceses no reaccionaron inventando algo similar hasta casi pasado 1795. Sin embargo, del otro lado del océano, en donde se desarrollaba la Guerra de la independencia de los actuales Estados Unidos, la carronada fue utilizada ampliamente en las cañoneras que combatían en los lagos ríos y costas ya que era una artillería relativamente barata y muy efectiva. Generalmente, las carronadas estaban ubicadas en la cubierta de castillo de los buques de línea, situación que luego se mantuvo al reemplazarse la proa abierta por la proa cerrada o redonda.



El mortero o bombardita.

Finalmente, nos extenderemos sobre el mortero. Al hablar de mortero naval, nos estamos refiriendo a cañones de muy gran calibre, sin ningún retroceso, que no solo disparaban balas macizas sino también bombas huecas rellenas de materiales inflamables. Eran también llamados cañones bomberos o bombarderos (de bombardita) y se utilizaban, justamente, para bombardear puertos y plazas fuertes costeras.

Esta pieza de artillería cuyo largo era igual a dos o tres calibres, medidos desde el borde plano de la boca hasta el borde posterior de la faja alta, tenían la facultad de arrojar bombas las que se diferenciaban de las granadas por su mayor tamaño y además, tenían un culote agregado para mejorar su impulsión y caída.

El mortero naval de 22,4 cm y el de 33 cm, era transportado a bordo de buques especialmente construidos para este fin cuya principal característica era la falta de mástil trinquete. En ese lugar se encontraban emplazados los morteros (generalmente uno o dos por buque). Estaban especialmente diseñados para soportar los remezones y retrocesos de la gran descarga.

Era una pieza con cámara, en la que el ánima es muy grande, casi tanto como la cavidad que contenía la carga. Según los autores de la época, la capacidad de un mortero de 33 cm era de 32 libras (14, 5 kg.) de pólvora pero, por razones de seguridad, nunca eran cargados con más de seis kilos de explosivo debido a que el barco no hubiese podido soportar los efectos de una carga completa. Por ello es que el disparo de un mortero era más peligroso que el de un cañón. El mortero de 10 pulgadas pesaba unos 1700 kg. y disparaba proyectiles de 40 kilos mientras que el de 13, con un peso de 4100 kilos, era capaz de disparar bombas de 90 kilogramos.

Lo cierto es que para el disparo de estas bombas, todas las precauciones tomadas eran pocas.

En un barco bombardita, la cabina del capitán hacía las veces de soporte y arsenal. Su puerta estaba firmemente cerrada y atrancada. Durante las operaciones, las cubiertas eran permanentemente humedecidas.



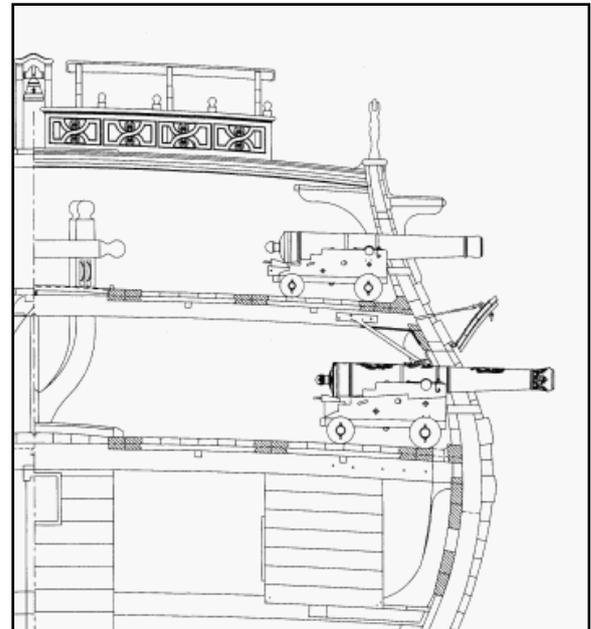
Estos morteros no fueron muy populares en algunas marinas que los consideraron muy peligrosos, con todo, los rusos experimentaron con ellos desde fecha tan temprana como 1778 Finalmente, debemos señalar que los cañones se clasificaban según el calibre y peso de la bala disparada. Así, se habla del cañón de a 24, del de a 18, del de a 12, etc.



Bombarda britanica Granado 1742. Modelo del National Maritime Museum, Londres

Los cañones de mayor calibre, los más largos y pesados, eran ubicados en los puentes inferiores de artillería, en donde la resistencia de los puntales del barco era mayor.

El calibre iba disminuyendo a medida que se ascendía cubierta a cubierta, para terminar con los menores calibres ubicados en las cubiertas de alcázar y castillos, situación que se mantuvo hasta 1840, aproximadamente cuando los barcos de línea y fragatas comenzaron a ser equipados con las nuevas tecnologías y, por ende, a cambiar sus formas y distribuciones internas.



EN EL PRÓXIMO NÚMERO “LA VIDA COTIDIANA DE UN ARTILLERO”

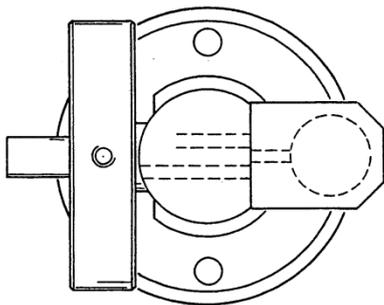
Vapor vivo

Motor a vapor "Fancy" - por Alfonso M. Rubí y Rafael Zambrino

En este número presentamos otro pequeño motor de un cilindro oscilante que mecánicamente funciona igual que el publicado en el número 7 de Mascarón de Proa pero con la diferencia que este es estéticamente más atractivo como para lucirlo en alguna vitrina o simplemente como mi amigo Miguel que lo disfruta a diario teniéndolo sobre su escritorio.

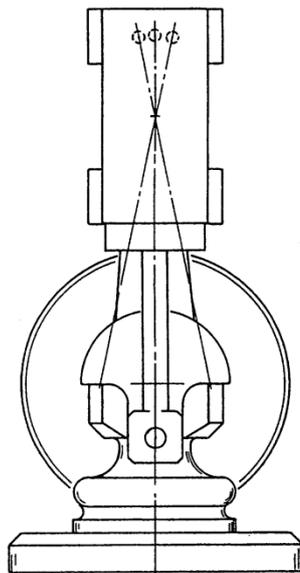
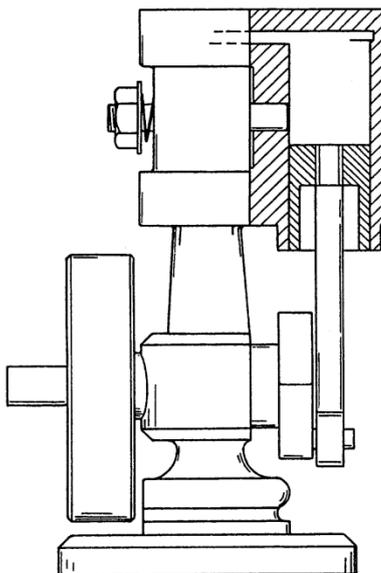
Al igual que el modelo anterior, este motorcito se lo puede hacer funcionar con aire provisto por un pequeño compresor pero si se quiere ir más allá, se puede construir una pequeña caldera con el objeto de darle más realismo. En próximos números veremos la construcción de una pequeña caldera.

Sobre los dibujos se puede ver el material que se deberá utilizar para la construcción y tengan en cuenta la tabla de conversión de medidas publicada en el numero 7 de esta revista que les será de mucha utilidad a la hora de transformar las medidas al sistema métrico si les resulta más cómodo.



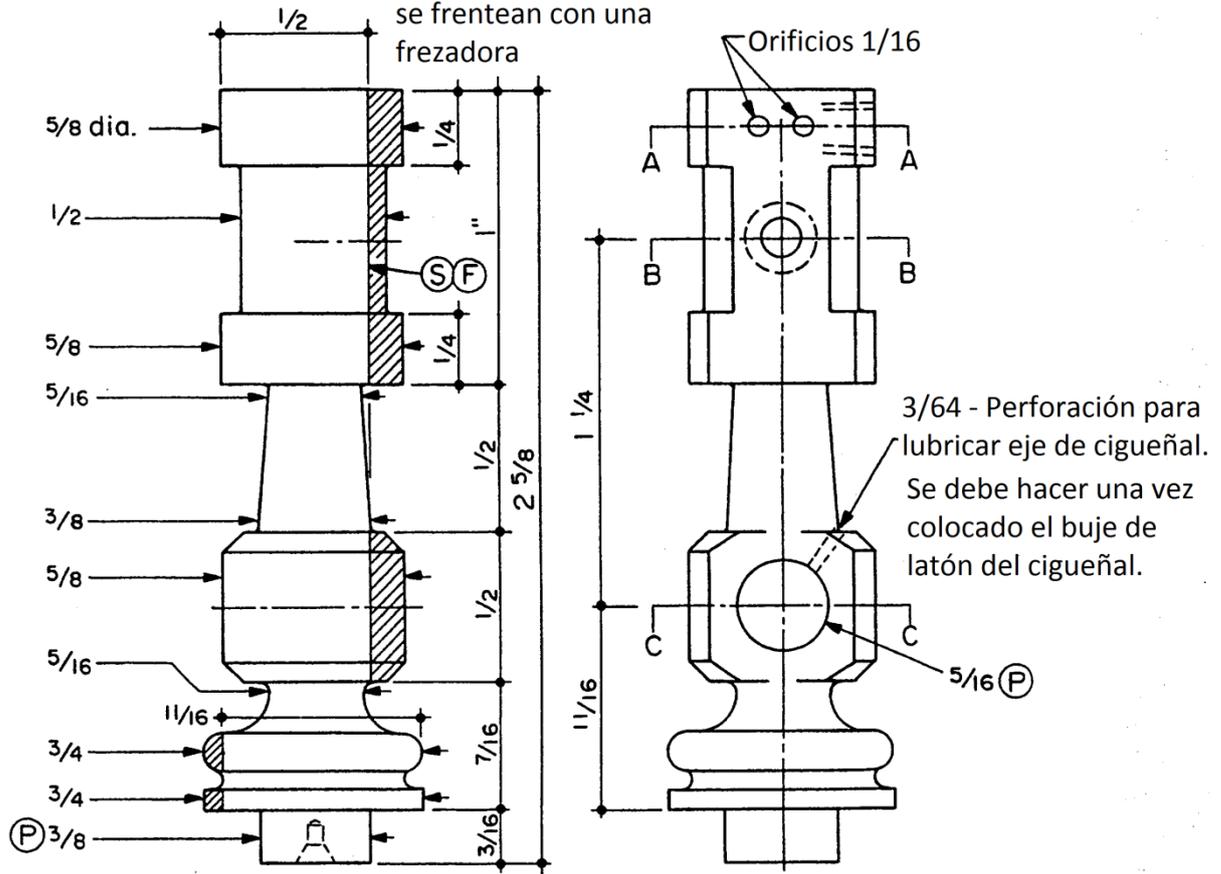
Fancy

Motor a vapor de un cilindro oscilante. Se lo puede hacer funcionar también con aire de un pequeño compresor.

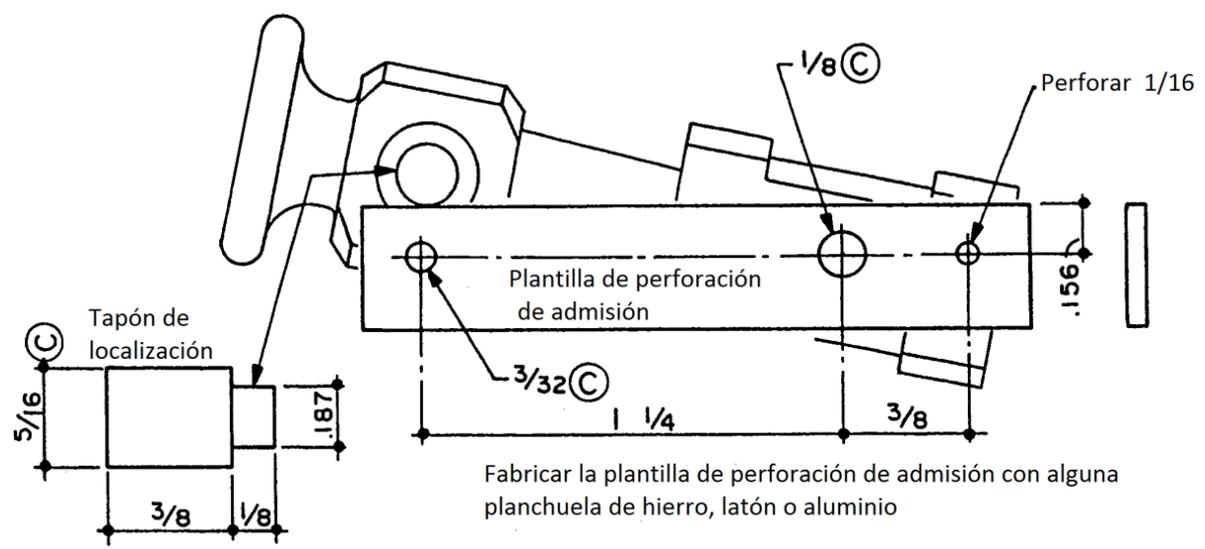
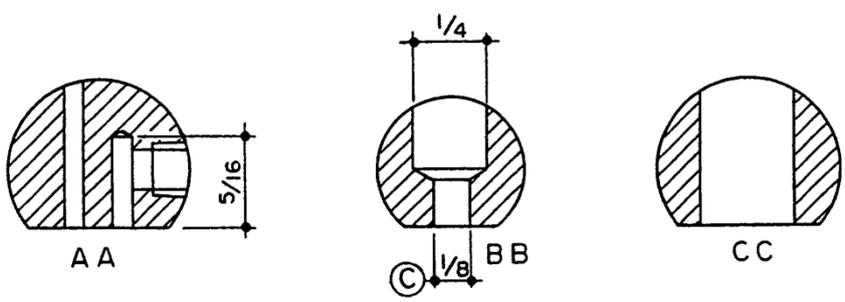
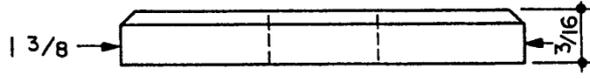


Video: <https://youtu.be/4gSptqdtSnU>

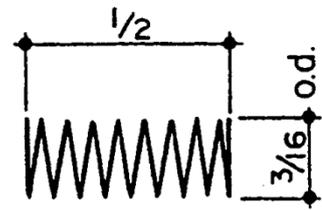
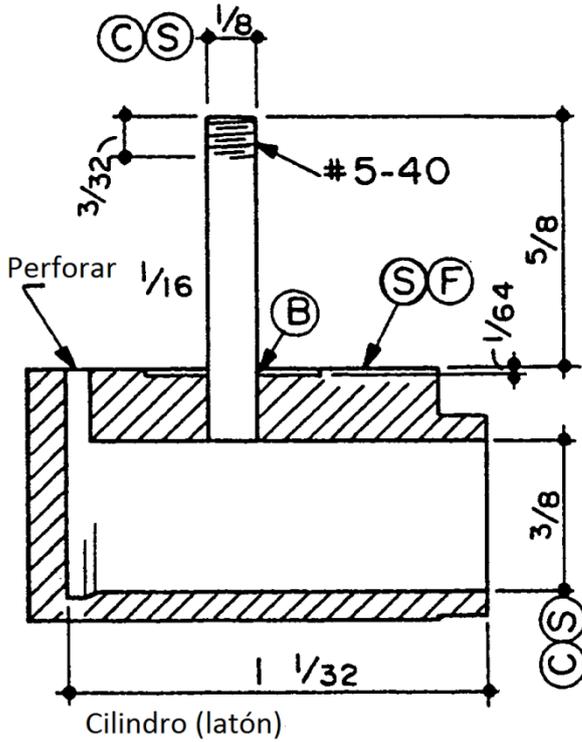
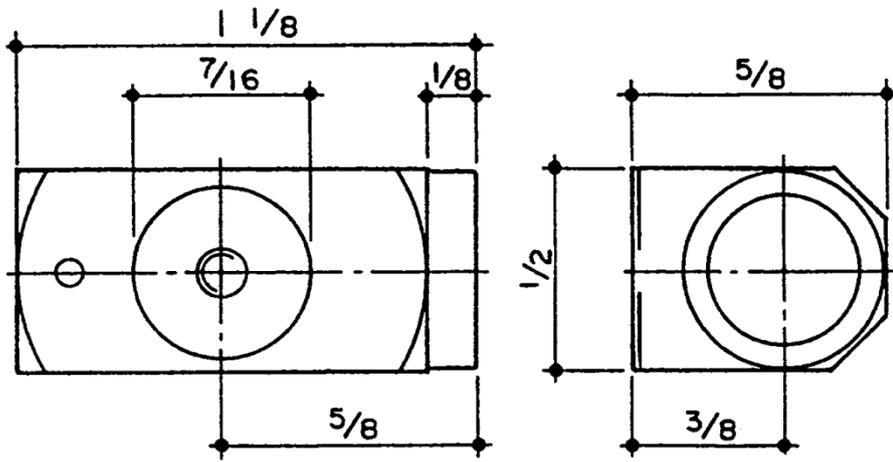
Las partes sombreadas se frentean con una frezadora



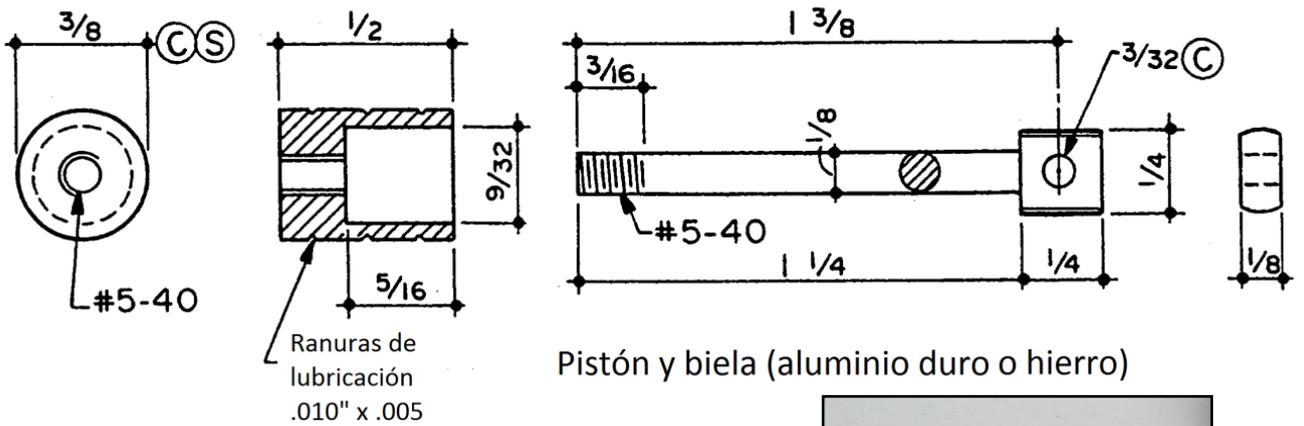
Base y cuerpo del motor fabricarlo en hierro o aluminio duro



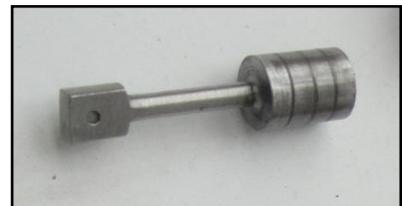
Fabricar la plantilla de perforación de admisión con alguna planchuela de hierro, latón o aluminio

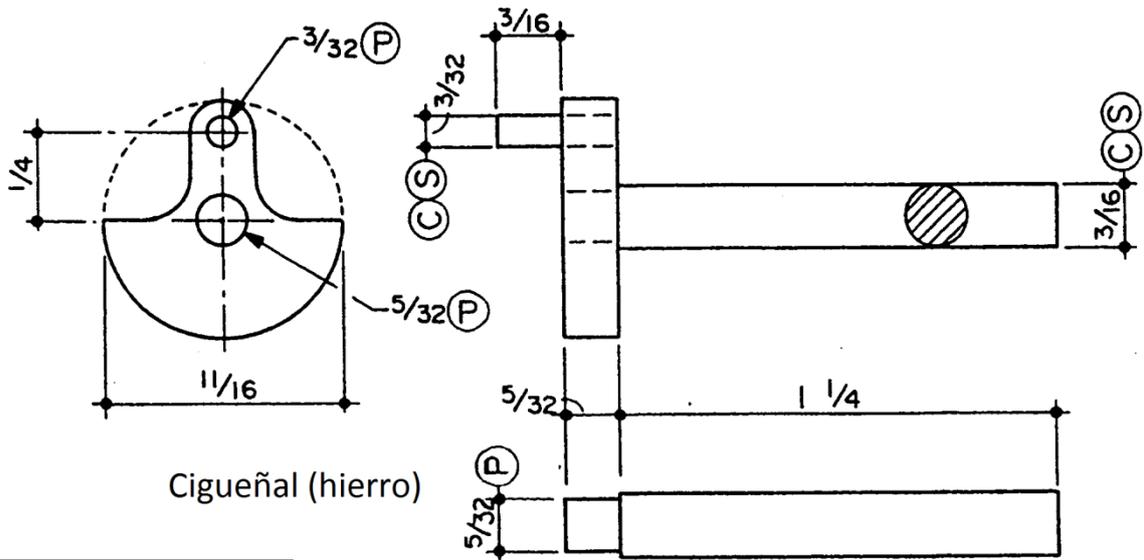


Resorte de acero

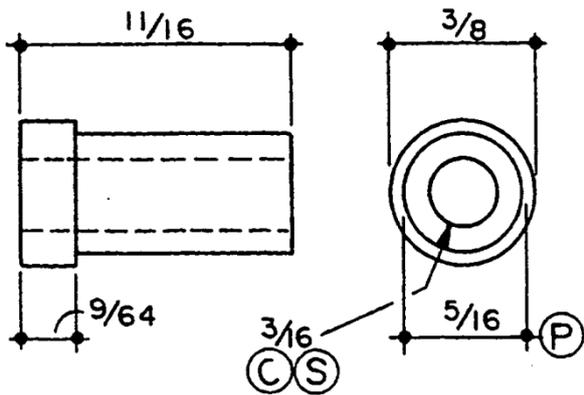


Pistón y biela (aluminio duro o hierro)

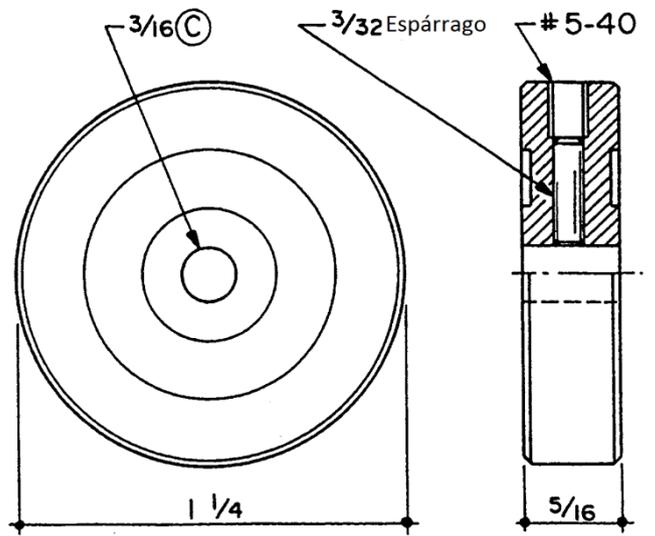




Cigueñal (hierro)



Buje de cigueñal (latón)



Volante de inercia (latón)



El tiempo y las ganas

“HE PASADO MI VIDA NO TENIENDO TIEMPO PARA LAS COSAS QUE QUERÍA HACER Y AHORA QUE TENGO TIEMPO, NO TENGO GANAS DE HACERLO” (Anónimo)

Por el Dr. Rodolfo P. Simonetti (Médico MN 25145) y la colaboración de la Dra. Mariela Rossi (Médica psiquiatra MN 39024)

Bien dice Carlitos Bartellone en la editorial del Nº 5 de la Revista. Para dedicarse a un pasatiempo (entretenimiento, hobby), hacen falta tiempo y ganas (agregaría: dinero, en algunos casos). Y es común que teniendo ganas, no tengamos tiempo, o teniendo tiempo, no tengamos ganas. Vamos a explorar (y como toda exploración, siempre quedará algo por descubrir) qué es lo que nos impide que se concrete el binomio.

Adelanto que me referiré a situaciones puntuales. Es una especie de catálogo, incompleto desde ya, de ocasionales circunstancias de cosas que pueden suceder.

Nos habrá pasado más de una vez: “no voy a trabajar hoy en el modelo”. ¿Nos hemos preguntado qué es lo que nos está pasando? La respuesta, si nos la damos, suele ser un montón variado de motivos, que, comúnmente, se resumen en un par: “porque no tengo tiempo”, o “porque no tengo ganas”...

NO TENGO TIEMPO. Hay días en que estamos demasiado ocupados, a veces sobrepasados. La cantidad de obligaciones y asuntos por resolver cada día, nos dejan muchas veces paralizados, angustiados, tirados en la cama mirando el techo o frente a la TV, con la mente en blanco. Parece una rebeldía ante el acoso del tiempo. Para Miguel Esteche, psicólogo, “hay en nosotros tal deseo de vivir con naturalidad y no ser esclavos de la rutina laboral, que cada tanto se nos “empaca” el alma y el cuerpo y bloqueamos el **hacer** que deberíamos llevar adelante, olvidando las obligaciones por un rato”. Estas rebeldías nos indican que nos estamos pasando de rosca... Luego de un día de intenso trabajo, llegar a casa rendido, no atrae para nada la idea de hacer algo en el barquito. Para colmo uno puede estar medio trabado en un cambio de planes del plano. (Consulté y me dieron tantas respuestas que me generaron más confusión. Como dice un amigo: “fui a buscar una solución y me traje más problemas”). Para más colmos, cuando llegás a casa, la patrona te manda a hacer las compras... o a pasear al perrito o ir a comprar medicamentos. Y no te cuento cuando se descompuso algún aparato (los electrodomésticos digo, no tu suegra...) esos que, dándote maña, podés arreglarlo. Y sin comentarios si aparecen malhumores impensados...

La OMS (Organización Mundial de la Salud) aconseja dedicar 8 horas al trabajo, 8 al sueño y 8 a actividades diversas (alimentación, viajes, ocio, etc.). Y hay que tratar de que no sean en las mismas 8 horas...dice Woody Allen. Evidentemente es una regla desactualizada. Se vive a salto de mata y los períodos han cambiado sus límites, que se han vuelto zonas grises. Pero el día no se estira, sigue teniendo las mismas 24 horas y lo que agregamos a un período, se lo quitamos a otro. Resultado: o reducimos las horas de trabajo, o las de sueño, o las actividades diversas, para compensar. Meta resultado: dormimos mal, comemos (“tragamos”) a las apuradas y trabajamos a disgusto, maldiciendo hasta al portero... Habitualmente el hobby ocupa el tramo de las horas de ocio y, evidentemente, va a depender de la “carga” que arrastra de los otros períodos para poder disponer del tiempo que necesitamos para realizar la tarea programada.

Se nos agrega un asunto diferente: la jubilación. Todo cambia cuando ya no se trabaja más. Hay que empezar a administrar la enorme cantidad de tiempo que se dispone para... ¡no hacer nada! Hay tiempo de sobra para matar el tiempo. Las 8 horas, ahora sobrantes, pueden repartirse de otra manera. Independientemente de las

horas de sueño (¡qué satisfactoria venganza: hacerle un pozo a la almohada!) han aumentado las horas para las actividades diversas. Entonces el hobby toma su lugar con preponderancia. Si antes dependíamos de las horas de ocio, ahora le podemos dedicar un rato más largo, ya que gozamos de libertad horaria. Conviene decidir la tarea por realizar, escribir ayuda-tareas, y si es complicada, dividirla en bloques, adecuando los tiempos. Para ello pensar creativamente. Pero si es reciente el paso a la merecida “holganza” (¿?), hay un problema en ciernes: es muy difícil salirse de la rutina de años. Se sigue oyendo el “pito” de entrada y el despertador no hacía falta. Se siguen sintiendo las “obligaciones” de cumplir las tareas habituales del trabajo aunque se las quiera trasladar al modelo. El trabajo no es patógeno (no genera enfermedades). Lo que genera enfermedades son las malas condiciones laborales, la intensidad del trabajo, la carga horaria, los conflictos éticos y de valores, las relaciones en el trabajo, las relaciones con la jerarquía, la autonomía, los controles, el miedo por el tipo de tareas (que lleva a fingir, mentir). No suelen tomarse en cuenta que la tensión, sobrecarga horaria, relación tirante con su jefe o colegas, son capaces de llegar a provocar infartos, ACV., úlceras, trastornos gastrointestinales, depresión, por el impacto psíquico. Sin embargo, cuando se retira, sufre. ¿Por qué? Si trabajó 20, 30 o 40 años, la falta de su rutina equivale a perder una parte de sí mismo al privarle el lugar donde se realizó como profesional, donde pudo crear, donde sintió que pudo hacer cosas útiles para los demás y donde hubo solidaridades y cooperaciones con sus colegas. Por eso, al retirarse, debe hacer cosas. Cosas útiles o algo vinculado con su trabajo, no solamente ir a jugar a las bochas... Como dice Neffa (3), a veces la persona termina “gastada” y no tiene ganas de hacer otra cosa, pero puede encontrar sentido a su vida a través del trabajo que quiera seguir haciendo.

Pero no por ser jubilado se deja de tener alguno de los problemas a los que nos vamos a referir.

Depende de nosotros organizar (“ordenar”, poner en orden) nuestras actividades. Siempre es factible lograr cierto orden, aunque somero, en las tareas. Por supuesto que habrá imprevistos (compromisos, obligaciones financieras, salud personal o familiar) pero aparecerá nuestra habilidad para “estirar” los límites y ubicar al inoportuno imprevisto en el lugar que se le adjudique.

No olvidemos darle tiempo a las relaciones de familia, los amigos, el club, etc.

A veces ocurre que “TENGO UN MILLÓN DE PROBLEMAS”. ¿Realmente son tantos? A ver: Hagamos un ejercicio (esto me lo enseñó uno de mis maestros): como primera medida tomemos papel y lápiz. Anotemos todos, todos, los problemas que nos preocupan, en una lista (primer punto a favor: las ideas “fantasmas” que rebotaban dentro del “coco”, se han materializado, se han concretado; segundo punto: no son tantas como estábamos pensando). Luego hagamos otra lista ordenándolos de mayor a menor según la importancia que tengan para nosotros. Así ordenada la lista, al ladito de cada problema, escribamos la solución que le podemos dar, la que esté a nuestro alcance. Luego de eso, la cosa puede hacerse más sutil: ver los pro y los contra, la relación costo-beneficio, la posibilidad de mejorar, o no, la idea, etc., etc. etc. Si no sabemos qué necesitamos realmente, terminaremos mezclando todo. No es imposible discriminar entre lo urgente y lo importante. No sé si se solucionarán todos los problemas, pero seguro que se logra una mayor tranquilidad para encararlos. Papel y lápiz.

Acaece, en otras ocasiones, que “TENGO OTRAS PRIORIDADES”. ¿Son reales o están magnificadas? Recordemos la “lista” anterior. De ahí puede surgir la solución. Es indefectible que aparezca algún “problemita”... Es la vida, sí. La vida es fácil... con los ojos cerrados. Nuestra familia, nuestra salud, nuestra economía, alterarán nuestros deseos de programar alguna tarea ociosa o gratificante, que nos va a gustar más, por supuesto, que tener que afrontar alguna situación de por sí desagradable. (A no desesperar, no todas son malas, porque también existen de las otras: un cumpleaños, una boda, un nacimiento, una mejora económica y muchas más... Claro, siempre y cuando no sean ellas también, alguna de las prioridades...).

Volviendo al tema: trabajo complicado, complicaciones en casa, modelo complicado... Hermano, ¿qué querés que te diga? Tenés razón. No hagas nada en el barquito... Hacedle caso a Esteche. Pero ¿por qué nos queda esa sensación de frustración después de no hacer el trabajo? Es como si se sintiera culpa...

“No, hoy NO TENGO GANAS de meter mano. Por ahí mañana...” ¿Y si mañana seguimos igual? ¿O aparecen otras cosas más gratificantes...? Comienzan a esfumarse nuestras pretensiones de mantener un ritmo de trabajo previsto, con la idea de que, mañana, vamos a cumplir plazos y objetivos. Hace muchos, muchos, años, mi abuela me aconsejaba: “No dejes para mañana lo que puedas hacer hoy”. Ahora, más modernamente, científicamente, se habla de “procrastinación” (del latín “pro”, hacia adelante, y “crastrinus”, lo que concierne al día de mañana): “retrasar voluntariamente un curso de acción prefijado, pese a la posibilidad de que este retraso pueda traer consecuencias negativas”. Traducción al porteño: “lo patinamo pa’ mañana”. Se oye confesar: “me pasa que suelo retrasar el comienzo del trabajo que tengo que hacer”. ¿Por qué? ¿prefiero algo más a mano que me guste más? Ese efecto de la “gratificación instantánea”, es el mejor aliado para retrasar nuestras acciones. (Lo decía Juan de Encina en el siglo XVI: “hoy comamos y bebamos hasta que reventemos, que mañana ayunaremos”). Sí, pero Dios dirá... Entonces se genera una pelea entre lo emocional (lo que queremos) y lo ejecutivo (lo que hacemos) que termina “plantando” los motores. Consejo: reducir el número de tareas planeadas de manera de enfocarse mejor en el objetivo. Recomendaciones (lo leí no hace mucho en una revista dominical): moverse por un rato, hacer pequeños movimientos relajantes, salir a dar una vuelta o hacer ejercicios por unos minutos, resolver pequeñas cosas (o me tomo 5 minutos y me tomo un té...). A la vuelta vamos a estar más dispuestos a cumplir con lo programado, mucho más que si nos quedamos en Babia o haciendo zapping (hay otra manera de decirlo, en porteño básico...). Pequeñas decisiones, microscópicos logros, van formando la materia prima para resolver cada tema. Y volvemos a trabajar, salvo que seamos vagos vocacionales... O que nos amparemos en el viejo aforismo: “el trabajo es tan malo, que pagan por hacerlo”. Tengo que continuar con este asunto, pero está por empezar el partido. Seguimos después... o mañana... o en el próximo número...

Continuará en el próximo número

Embarcaciones en el recuerdo

Es una nueva sección en Mascarón de Proa Digital que tratará de acordarse de aquellas embarcaciones del pasado, que fueron clásicas en sus tiempos o extrañas en el presente de la navegación.

Tal vez no tratándose de barcos o naves históricamente conocidas o detalladas por otros. Sino un recuerdo simplemente de naves que pasaron y no tienen la popularidad ni reconocimiento en el presente.

Tomaremos para este primer lanzamiento a un viejo yacht, (yate) que en los años 1920/1945 fueron representantes de una sociedad civil de avanzada en motivo de navegación.

Este yate se encuentra entre rocas y pasa en silencio sus momentos finales, recordando sus mejores días, durante los años 1925/26 en el lago Ontario.

El ARGOSY, así bautizado, un crucero de 47 pies, pensado para realizar excursiones privadas de pesca en los grandes lagos. En sus instancias en la construcción, pudo ser rescatado de un incendio producido por descuido. Luego de terminado fue adquirido por una familia que luego fue funcionario del Parlamento de Canadá.

El ARGOSY, fue diseñado por Willian Hand con un diseño en V y fue impulsado por un potente motor de 6 cilindros, esa elección favoreció a la nave para defenderse de los vientos y olas de la Bahía de Georgia.

En 1937 se le realiza una amplia restauración, donde se cambio su motor por uno de 160 CV Diesel, se agrega una cabina, un salón de caoba en el sector de la timonera. Cuando estalla la Guerra en Europa, es ofrecido a la armada como bote de rescate, pero no es aceptado debido al volumen de yates ofrecidos para tal emergencia

El Argosy fue remolcado en 1951, cuando se le realiza una nueva restauración en el puente y en la cabina cubierta. Pertenece a la familia hasta 1960, donde su dueño fallece inesperadamente, y la nave pasa por un número distinto de dueños.

Seis yates fueron construidos por el mismo astillero pero sólo el Argosy, sobrevive a esos tipos de cruceros que reciben la visita del Príncipe Felipe en una visita que efectúa a Ottawa.

A pesar de los cuidados de sus propietarios, del viento y las olas, y de dos incendios, el envejecimiento de la madera y la antigua maquinaria, y del cambio de moda hacia otro tipo de embarcaciones, el yate es remolcado hacia el puerto de Midland, donde se convierte en una casa flotante.

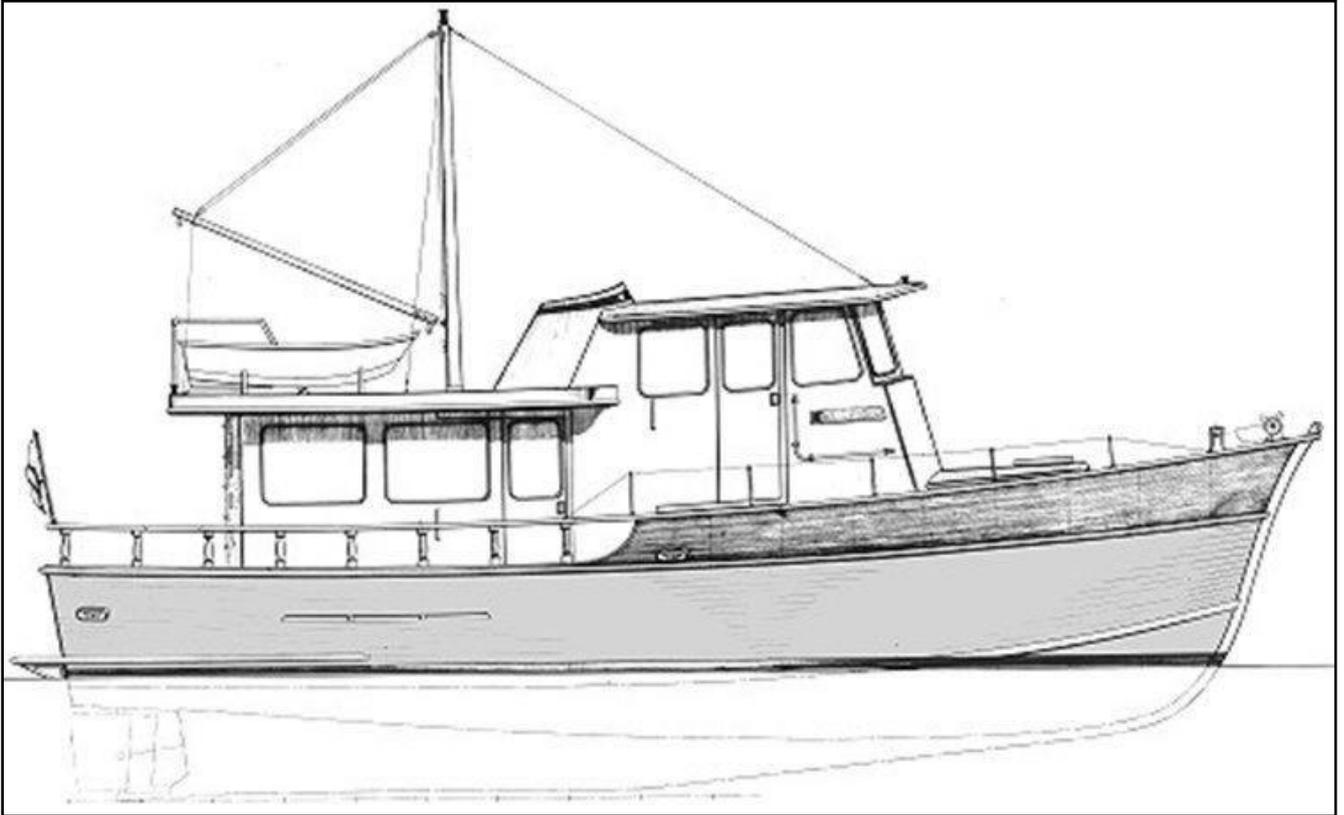
Un nuevo comprador quiere realizarle una nueva restauración, pero el tiempo del Yate se acaba en barco cementerio, pues no importa lo bonito, y si tiene o no algún atractivo.

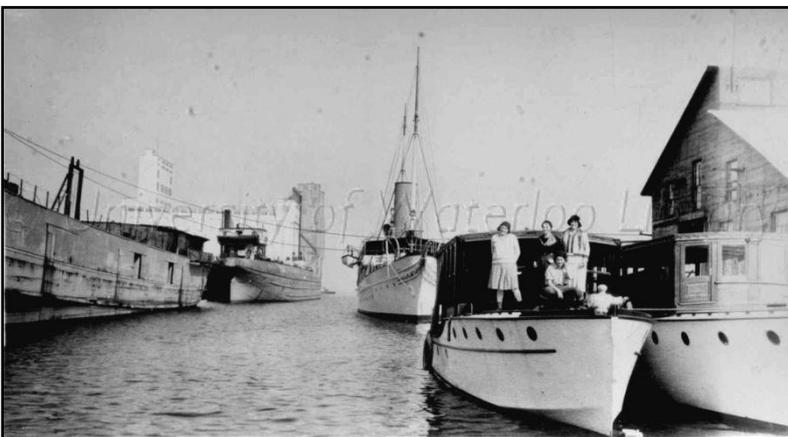
Hubo tiempos donde en los grandes lagos, se vieron cientos blancos yates a motor, ahora solo quedan una decena de ellos, barcos de madera pre 1925, que son utilizados para el turismo en los grandes lagos.

El ARGOSY, fue fiel representante de esas embarcaciones que desafiaron a las olas y fuertes vientos de la región- Si alguna vez el Patrimonio Mundial de la Unesco daría una designación a esos pequeños cruceros de madera,, el ARGOSY, sería incluido en ese listado-

Cobourg Kid.

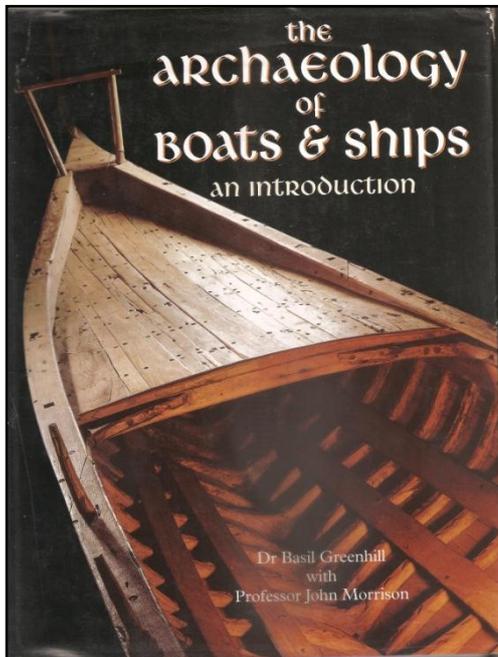
Carlos A. Bartellone





Libros

The archaeology of boats & ships (an introduction)



De Basil Greenhill con el Profesor John Morrison

Editado Conway Maritime Press

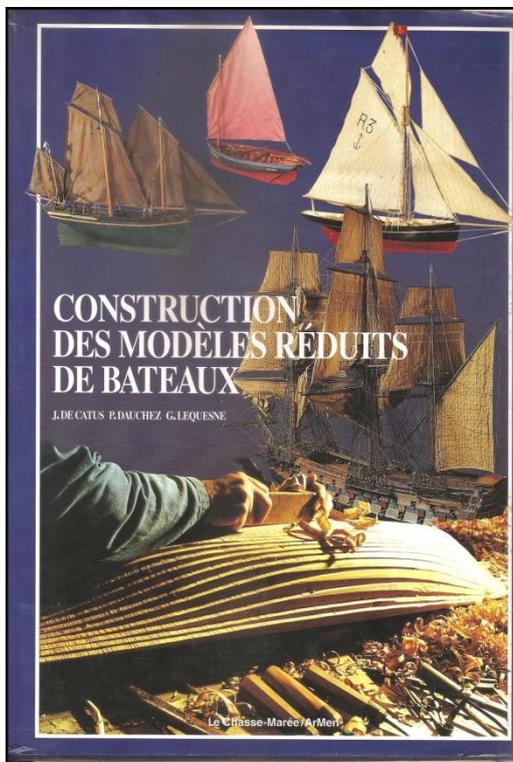
Publicación en tapa dura, en primera edición en 1976, importante obra dedicada a diferentes aspectos de las naves de todo tipo de la antigüedad, buscando y rastreando la arqueología de esas embarcaciones

Libro de consulta para los historiadores en la navegación y el Modelismo Naval.

Su idioma original es el inglés. Con documentación de fotos, dibujos y planos.

Publicación para exigentes sobre este tema.

Construction des modeles réduits de bateaux



De J. de Catus P. Dauchez G. Lequesne

Editorial La Chasse- Marée/ ArMen

Importante publicación sobre Modelismo Naval, en Tapa Dura, prolijamente diseñada en color.

El texto original es el francés y fue editado en 1995.

Junto a l libro trae varios ejemplares de planos, vieja de nave de 64 cañones, Pequeño Yate de Paseo, velero Bretagne (1866), bombardarda de 1816 Volonté de Dieu, Leonie Céline velero de 1866.

Esta misma editorial edita libros de modelos reales y a escala de diferentes naves clásicas de Francia.

Nuevos lanzamientos

VAISSEAUX (les) du Roi Soleil - JC Lemineur



La entrega es desde el 01/09/2015

Autor: J.C. Lemineur

El autor ha sabido presentar en este cuadro histórico, la creación y la evolución de la Marina de Luis XIV. La fuente esencial han sido archivos, pacientemente estudiados a lo largo de muchos años de cuidadoso trabajo de investigación, con el fruto de un rico resultado. Es necesario un examen del índice de contenido, para confirmar esta opinión.

En la introducción, Jean-Claude Lemineur justifica que el hecho de haber basado el libro en los navíos destinados a formar la línea de batalla, especialmente en el de tres puentes, no ha sido el único aspecto a que se refiere su obra, que es propicia a las reflexiones y análisis originales del autor, que se apoyan en una rica iconografía.

Presentación de la obra

Un volumen formato 24x31, que contiene 232 páginas, 135 grabados, 126 ilustraciones y 20 tablas y figuras diversas. Encuadernado en tela gris-azulada, con cuadernos cosidos con sobrecubierta en cuatricromía plastificada.

Contenido de la obra

Capítulo I:

- ✦ El navío: El velero en las Armadas.
- ✦ El combate en línea de fila:
- ✦ Una táctica conformada a la medida.
- ✦ El velero en sus orígenes un barco mercante
- ✦ Evolución de las fuerzas navales en el curso de la 1ª mitad del siglo XVIII
- ✦ Criterios a que debe responder un barco de guerra. Construcción y estructura de las Armadas durante la 2ª mitad del siglo XVII.

Capítulo II:

- ✦ Las construcciones navales en la época de Luis XIV
- ✦ LA 1ª MARINA DE LUIS XIV.
- ✦ UNA CONSTRUCCION SIN VERDADERAS DIRECTIVAS
 - Las etapas de la 1ª construcción
 - Los principales conceptos de la época

- ✦ LOS REGLAMENTOS REALES ACERCA DE LA CONSTRUCCION: UNA TENTATIVA TARDÍA DE UNIFORMIDAD
 - Consecuencias de una construcción un tanto anárquica
 - El primer reglamento real de 4 Julio 1670
 - El 2º reglamento real de 22 marzo 1671
 - El reglamento real de 13 Septiembre 1673
- ✦ DESDE LOS REGLAMENTOS DE 1670 – 1671 – 1673 LAS ORDENANZAS DE 1689: UNA MARINA DE TRANSICIÓN
 - Las construcciones navales de 1671 a 1689
 - A la busca de un nuevo reglamento
 - Acerca de la teoría de los barcos
 - Las bases de las ordenanzas de 1689
- ✦ LA SEGUNDA MARINA DE LUIS XIV
 - Una marina sin mañana
 - La ordenanza de 1689 sobre las construcciones navales: una reglamentación totalmente ignorada
 - Acerca de la eslora relativa de los navíos
 - Proyectos de decoración Una decoración suntuosa

Capítulo III:

- ✦ La artillería de Marina bajo Luis XIV
- ✦ Estado de la artillería en 1661
- ✦ Desarrollo de la artillería a partir de 1661
- ✦ Evolución acerca de la potencia de fuego
- ✦ Características de la artillería embarcada.

Capítulo IV:

- ✦ Organización de las baterías
- ✦ La supremacía del navío de tres puentes en batalla. Características del tres puentes de más de 70 cañones en 1671
- ✦ Características de los tres puentes de menos de 70 cañones
- ✦ Los tres puentes de 50 cañones en las marinas extranjeras
- ✦ Comparación de la potencia de fuego entre tres y dos puentes
- ✦ Alojamiento en barcos de tres y dos cubiertas. Cubiertas completas y cortadas
- ✦ Abandono de la tercera cubierta en los barcos de 56 cañones después de 1671
- ✦ Abandono de la tercera cubierta en los navíos de 66 cañones
- ✦ La tercera cubierta en los navíos de más de 70 cañones.

Capítulo V:

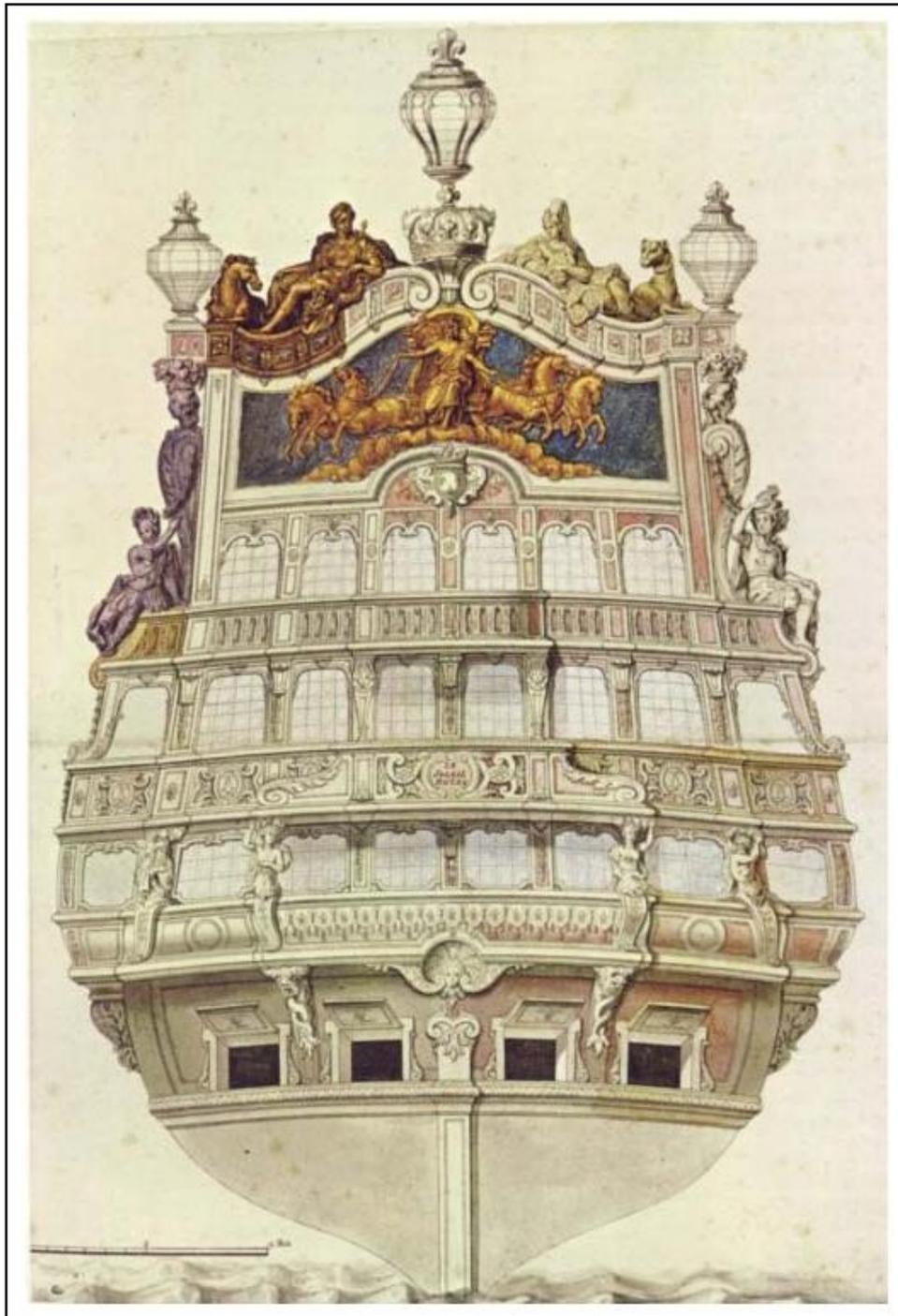
- ✦ Evolución de los distintos tipos
- ✦ Consideraciones acerca del conjunto
- ✦ El navío del orden de 56 cañones y 12 portas
- ✦ El navío del orden de 56 cañones y 13 portas
- ✦ El navío del orden de 66 cañones y 13 portas
- ✦ El navío del orden de 66 cañones y 14 portas
- ✦ El navío del orden de 76 cañones y 14 portas

- ✦ El navío del orden de 84 cañones y 14 portas
- ✦ El navío del orden de 90 a 100 cañones
- ✦ El navío de más de 100 cañones
- ✦ Notas sobre la representatividad de los tipos

Conclusión

- ✦ Cuadros recapitulativos y relaciones

Consideración final por Jean Boudriot



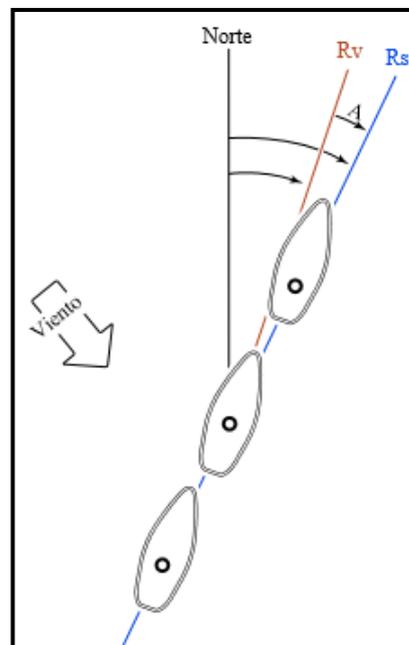
Diccionario en imágenes

Abatimiento

Desvío de una nave respecto al *rumbo* inicial motivado por la acción del viento sobre la estructura u *obra muerta* de la embarcación.

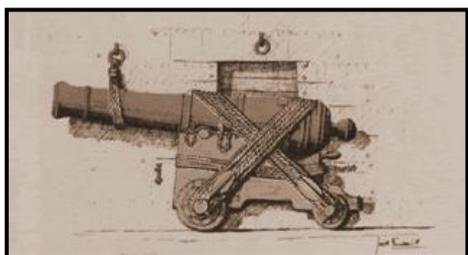
El abatimiento provoca un desvío del rumbo de la embarcación debido al viento, mientras que la *deriva* es el desplazamiento lateral de la nave debido al efecto de la corriente sobre la *obra viva* del barco (debajo de la línea de flotación). Se puede expresar el abatimiento como diferencia angular entre el rumbo verdadero (Rv) y el rumbo resultante llamado rumbo de superficie (Rs). Esta diferencia angular es denominada con la abreviatura (Ab) y tendrá signo positivo si es a estribor y signo negativo si es a babor. Los signos del valor de Ab se tendrán en cuenta a la hora de introducirlos en los cálculos.

Con ello se podrá efectuar la corrección al rumbo para compensar el efecto del viento. Se mide con respecto a la dirección de la línea de crujía en sentido semicircular es decir a estribor o babor.



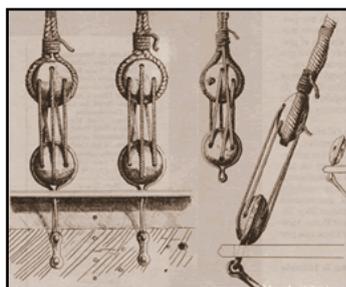
En el gráfico el viento provoca un abatimiento a estribor pero para que el velero pueda seguir el rumbo que le llevará al destino, ahora denominado Rs (el cual coincide con el rumbo sobre fondo en ausencia de corrientes marinas), recorrerá la trayectoria en azul, pero con su proa orientada al Rv (en rojo), es decir, se desplazará de lado

Abretonar



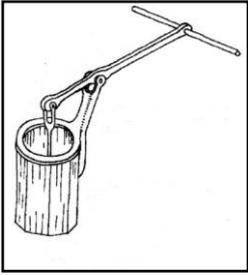
Sujetar la artillería contra las amuras en caso de mal tiempo

Acollador



Cabo que se pasa por los ojos de las vigotas y sirve para tensar otro cabo más grueso en que están engazadas

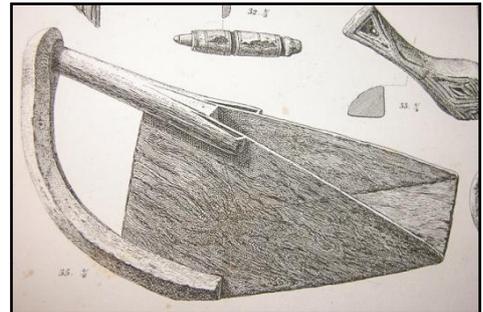
Achicar



Extraer el agua u otro líquido de la sentina o algún compartimiento, mediante achicadores, bombas, baldes o cualquier otro medio.

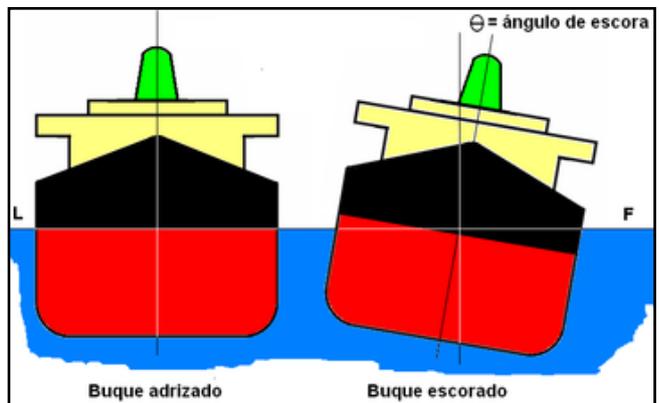
Achicador

Cuchara para achicar en una embarcación pequeña



Adrizar

Enderezar una embarcación que iba escorada. Colocar el barco en posición vertical (en la dirección de las drizas), es la acción contraria de escorar. Se adrizar un barco cuando cesa la fuerza o el peso que lo escora



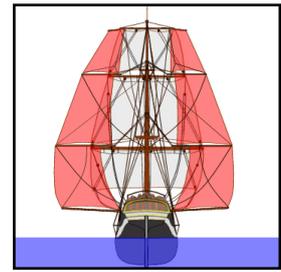
Aguja Náutica

La **aguja náutica**, también llamada *aguja de marear*, es el aparato destinado a registrar la dirección de la quilla con respecto a la línea norte-sur del horizonte y sirve para hacer seguir al buque el rumbo preciso para ir de un punto a otro.



Ala

Vela pequeña que se agrega a la principal con buen tiempo. En los grandes navíos de vela, es una vela de fortuna que con buen tiempo se larga por una o las dos bandas de las velas de cruz de gavias y juanetes, la baja de trinquete se llama rastrera.



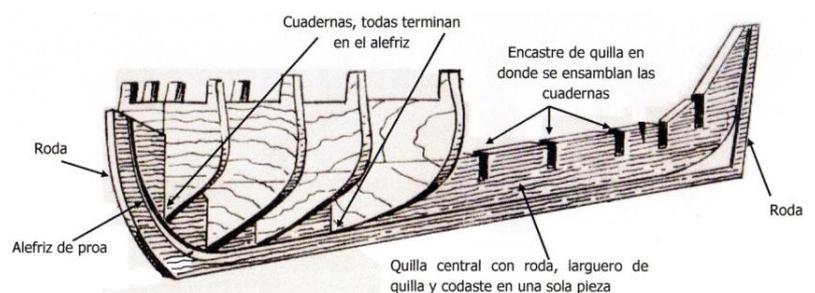
Alcázar

Espacio entre el palo mayor y la entrada de la cámara alta o hasta el coronamiento de popa. También llamada plaza de armas por ser donde antiguamente hacían guardia los oficiales



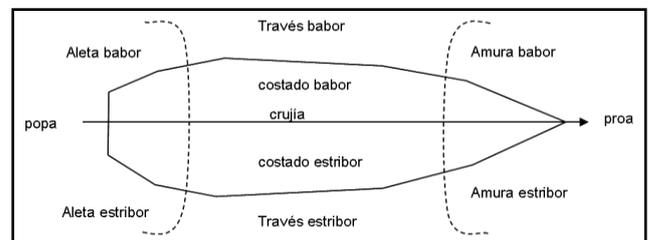
Alefriz

Ranura o canal que se abre a lo largo de la quilla, roda y codaste, para que en ella encajen los cantos horizontales de los tablonces de traca y las cabezas de las hiladas de los demás.



Aleta

En los barcos antiguos de madera, la aleta de popa era la pieza que formaba la cuaderna posterior, e iba unida a las extremidades de los yugos. Se la denomina también *brazal* o *brazalete*. Las aletas son asimismo las distintas piezas y cuadernas que constituyen la parte más curva de cada una de las bandas en la proximidad de la popa; por ejemplo la *aleta caída*, que es la que se



coloca con sus caras paralelas a vuelta horizontal del yugo, y lleva su pie al alefriz del codaste, para formar una popa llana. La *aleta retirada* es la que se establece con sus caras reviradas, buscando la proximidad del escuadreo del costado, y cuyo pie va contra los dormidos de la quilla para formar el peto o abanico de popa. Las *aletas de los tambores* son piezas fuertes de madera sujetas a los extremos de los baos de canaleta, paralelamente a la quilla y destinadas a soportar el pezón del eje de las ruedas en los barcos de vapor de tambor y a una parte del armazón de éstos.

Planoteca

Corveta "La Créole"

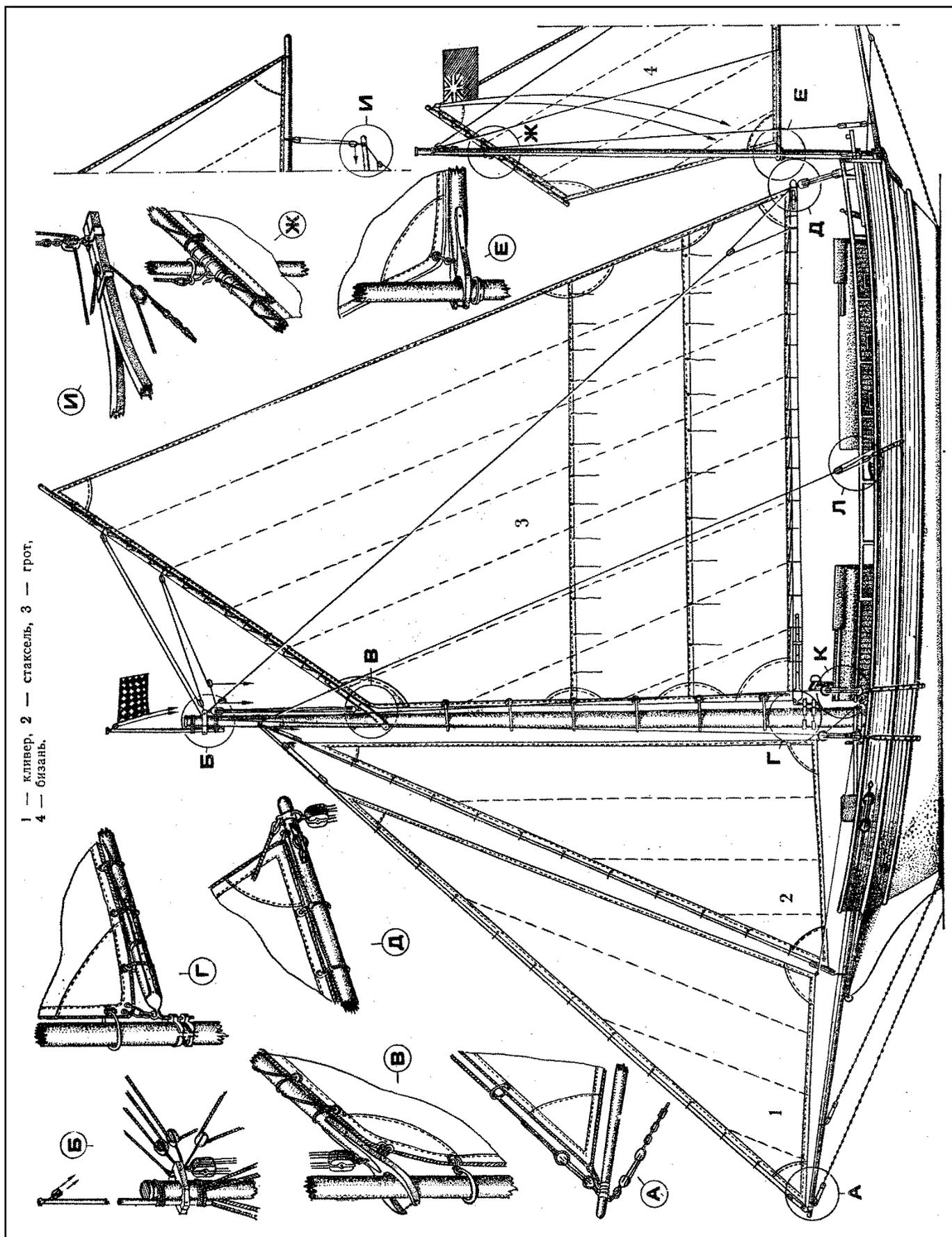


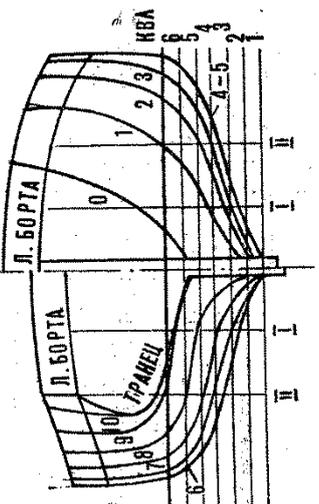
Foto: <http://www.modelships.de/Creole>



Foto: <http://www.modelships.de/Creole>

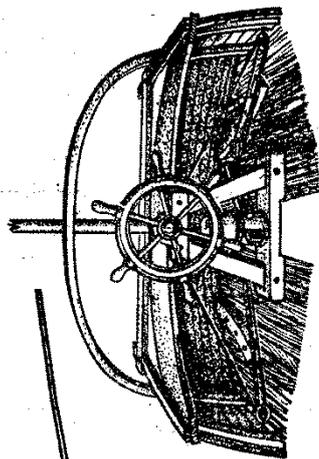
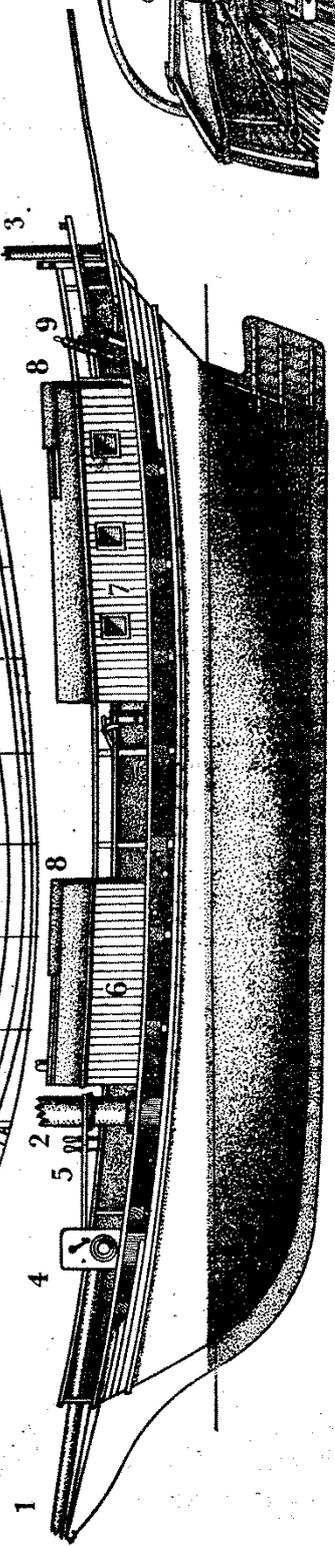
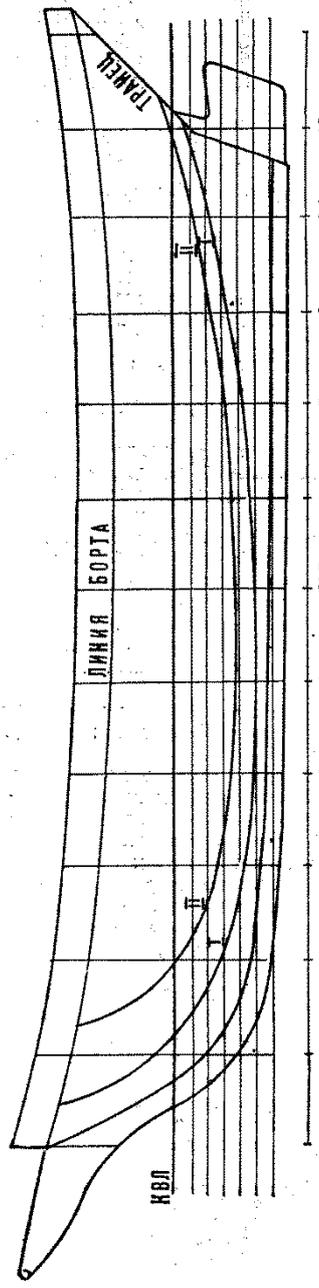
Velero "Spray"



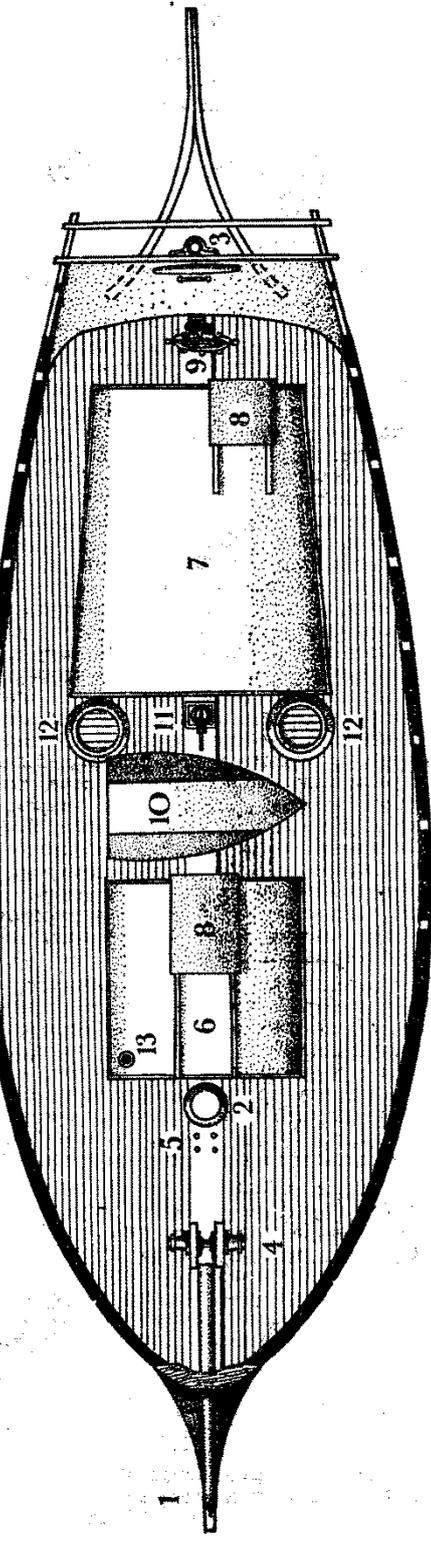


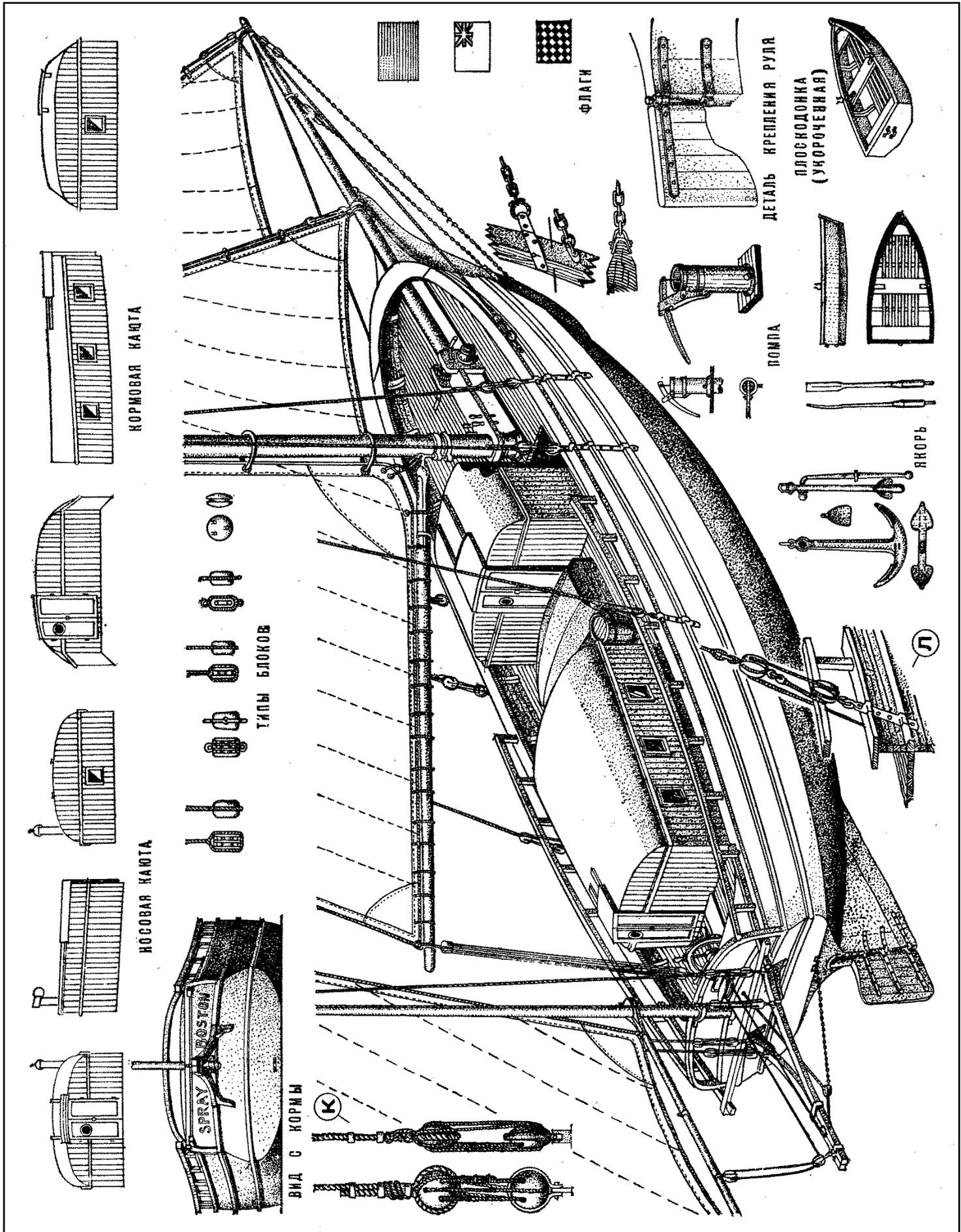
ЯХТА «СИРЕЙ».

Рисунки В. Барышева по материалам Л. Скрагина.



РАЗРЕЗ ПО НОРМЕ





El Spray de Joshua Slocum

Foto y texto:

<https://vadebarcos.wordpress.com>

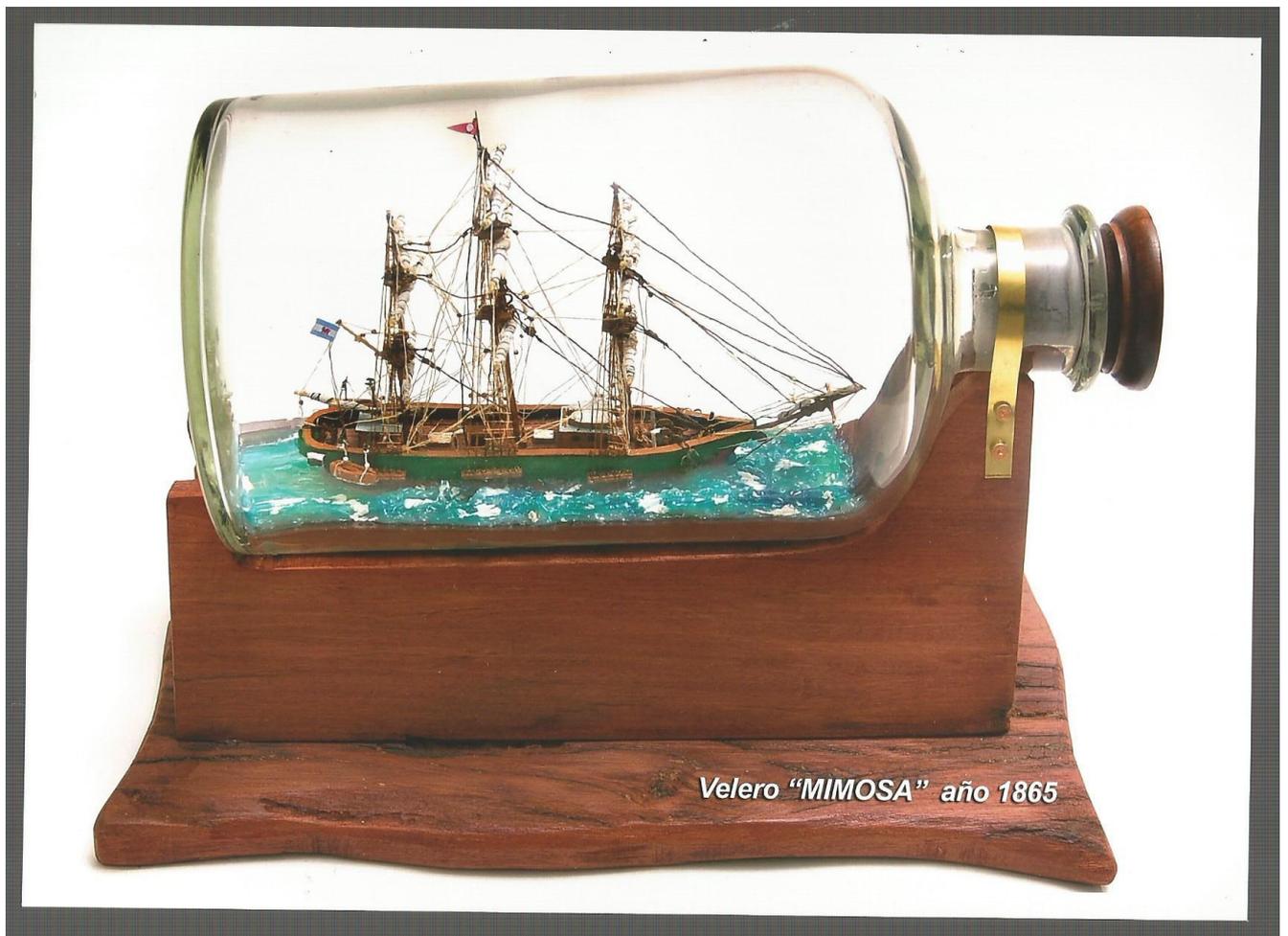
Joshua Slocum fue el primer hombre en circunnavegar el mundo en solitario. Este estadounidense nacido británico partió del puerto de Boston (Massachusetts) rumbo Gibraltar a bordo de su velero Spray en 1895, para retornar en 1898. Su libro *Sailing Alone Around the World*, en el que narra su viaje se convirtió en un best-seller de la época.



Foto: http://www.oocities.org/ship_models/wooden.htm

Modelos de nuestros lectores

Velero "Mimosa 1865" - por Roberto Scheitlin



Mirando videos

Secuencia de videos a cargo de Matthias Wandel mostrando la construcción de una mesa regulable para poner en ella una sierra eléctrica circular de de mano.



<https://www.youtube.com/watch?v=RBucMKhrL8M>



<https://www.youtube.com/watch?v=-ka-Oo6Ardk>



<https://www.youtube.com/watch?v=vglQGdXTTzs>



<https://www.youtube.com/watch?v=Z8OmLlwTxLc>



<https://www.youtube.com/watch?v=fICs3g71M9g>



https://www.youtube.com/watch?v=tTNF_x8lvpA

Cartas de Lectores

Qué tal? Escribo a su revista después de haber leído los cuatro primeros números. Estoy encantado!

Mi incursión en el mundo del modelismo fue por una obligación, mis estudios como arquitecto me obligaron a realizar modelos a escala de edificios y construcciones, aunque admito que mi interés en el campo había nacido desde más pequeño.

Tengo 25 años y a diferencia de los modelos que presentan en la revista, yo estoy armando un kit de madera, mi primer barco al que le veo tantos errores pero que lo quiero con locura. El kit es de una marca italiana, Mamoli y es un bergantín americano "Lexington".

Su revista me ha ayudado a ver la solución de zonas y partes de mi modelo que uno como aficionado desconoce y me han ilustrado en el vocabulario naval, en un principio apenas diferenciaba de babor y estribor, ya con dificultad.

Los felicito ampliamente por difundir una actividad tan agradable y que nos gusta a tantas personas, espero seguir leyendo su revista y en algún momento que regrese a Buenos Aires (tengo gran parte de mi familia por allá) poder conocer sus instalaciones.

Desafortunadamente este pasatiempo en México es casi desconocido, además de caro y difícil de encontrar y hasta donde sé no existe ningún club, asociación o conglomerado de personas que disfrutemos del modelismo naval estático en madera.

Felicito también a todos los "artesanos" como ustedes correctamente los nombran, por las verdaderas obras de arte que crean y agradezco al internet y a las comunicaciones la oportunidad que nos brindan a nosotros los recién iniciados, inexpertos e neófitos en los temas náuticos la oportunidad de desarrollarnos en tan agradable actividad.

Por último sugiero que la revista sea mensual o en lapsos de tiempo no tan largos, aunque me imagino que debe ser difícil encontrar el tiempo para escribirla y editarla. Creo que escritos como el que presentaron de "La Belle" son increíbles e información sobre barcos importantes enriquecerían el contenido.

El mundo de los vídeos por internet podría ser un campo para ampliar la información en la página de internet. Especies de tutoriales para las personas como yo en el idioma español, explicando y ejemplificando procesos nos ayudarían ampliamente.

Espero de verdad que esta revista siga y que todos ustedes sigan haciendo modelos tan maravillosos como los que presentan, una gran felicitación desde México y admito también, un poco de envidia de no tener una asociación como la suya en mi país.

Oscar Renucci

-Gracias Oscar siempre es grato contar con los halagos de un lector y modelista, nos da fuerza para seguir adelante con la revista.

Rafael

Escribanos a: **mascarondeproadigital@gmail.com**

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

Kits, accesorios, herramientas

- ✦ www.bluejacketinc.com
- ✦ www.modelreyna.com
- ✦ www.micromark.com
- ✦ www.hobbiesguinea.es

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

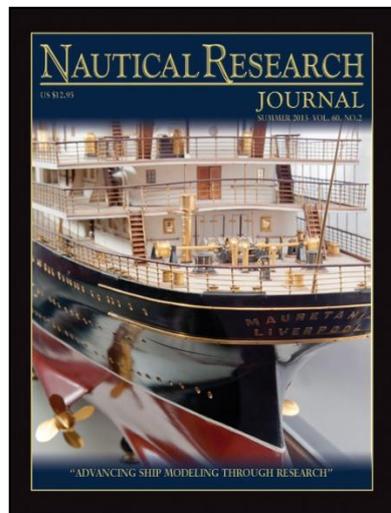
- ✦ www.modelshipbuilder.com/news.php
- ✦ www.classicwoodenboatplans.com/
- ✦ www.abordage.com/es/
- ✦ www.griffonmodel.com/product_view.asp?id=259&classid=84
- ✦ www.jorgebarcia.com.ar/productos/macizas.html
- ✦ www.modelshipbuilder.com/news.php
- ✦ www.oxxo.com.ar/productos.htm
- ✦ www.kiade.com/?langue=2
- ✦ <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

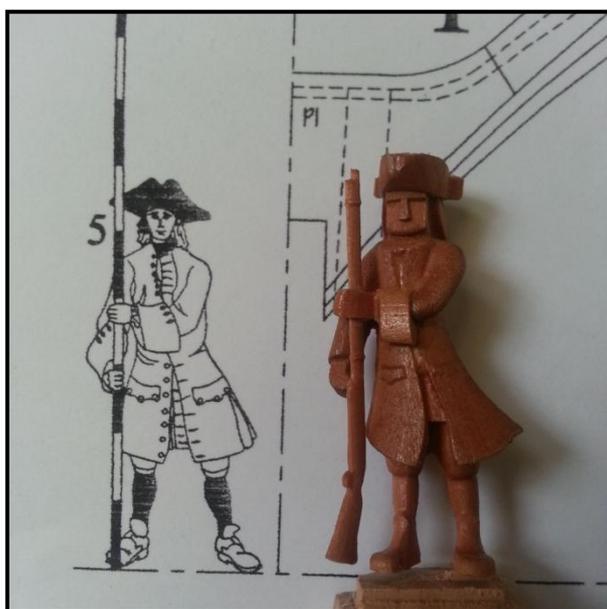
Revistas

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



Participaron en este número

- ✦ Carlos Bartellone
- ✦ Martín Secondi
- ✦ Daniel Mansinho
- ✦ Alfonso Martínez Rubí
- ✦ Marcelo Luppi
- ✦ Dra. Mariela Rossi
- ✦ Dr. Rodolfo P. Simonetti
- ✦ Cristian Luppi
- ✦ 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