Mascaron de Proa Digital

Contenido

EDITORIAL	
GRANDES BARCOS	**El fin del Duguay Troin**
MODELOS DE COLECCIÓN	**Modelo en lámpara**
TALLER	**Construcción Kit Fragata ARA Libertad**
MODELOS TERMINADOS	**Pesquero**
INICIACIÓN AL MODELISMO NAVAL	**Arboladura**
MODELISMO NAVAL PLÁSTICO	**Corbeta "Flower"**
MODELOS DE NUESTROS LECTORS	**Nave Mercante S XIII**
DICCIONARIO EN IMÁGENES	
LIBROS Y MONOGRAFÍAS	**Monografía Editorial Ancre**
CUROSIDADES	**Experimento Filadelfia**
SITIOS DE INTERÉS	

Editorial

No hago editoriales con frecuencia pero debido a que un querido Amigo Modelista nos dejó hace un par de meses me pareció apropiado publicar algo que él tenía ganas de armar como artículo y que se refería a los comienzos individuales en el modelismo. Lamentablemente, para todos nosotros, el Doctor Rodolfo Simonetti se nos fue y quedó sin terminar. Por tal motivo, publico, a modelo de homenaje algo de lo que me hizo escribir para ese artículo.

Si, nací en el barrio de Flores donde vivo actualmente. De chico tenía la manía de desarmar mis juguetes y armarlos nuevamente con las pocas herramientas, destornilladores y algún martillo que tenía mi papá en un cajón de la mesa de la cocina.

Ya con siete años de edad algún primo me donó una considerable cantidad de aquellos famosos MIS LADRILLOS de goma con los que me dediqué a armar infinidad de modelos de casas pero con el inconveniente que, al ser de goma, se rompían los enganches y había que desecharlos. La opción en ese momento era comprar más, los vendían al peso en la Pirelli de la calle Yerbal enfrente de la Plaza Pueyrredón (Plaza Flores). Este pasatiempo con los Mis Ladrillos me duró algunos años hasta que apareció el RASTI, que era como el Mis Ladrillos pero de plástico rígido y con el que se podían armar más cantidad de cosas (no solamente casas) y también darle movimiento con unos pequeños motores a batería. Pero creo que el juguete que más influyó en mí fue el MECANO que también me permitía armar y desarmar pero con infinidad de tornillos y tuercas.

A mis ocho años me regalaron un avión de plástico, un SPITFIRE, de la Segunda Guerra y lo armé y pinté con mucho entusiasmo. A ese modelo le siguieron algunos más, incluidos pequeños barcos, sobre todo antiguos. Ya comenzaba a mirar los barcos con interés y, una tarde paseando por la Av. Rivadavia, entré en una galería donde había un negocio de modelismo, en el que yo ya había comprado varias maquetas de plástico y observé una curiosa muestra de barcos de madera, algunos terminados y otros mostrando el proceso inicial de armado (cuadernas). Quedé totalmente asombrado y regresé a los pocos días a preguntar cómo podía armar algo así en madera y ....

…..no sé si fue la falta de experiencia del vendedor o simplemente un hombre al que lo único que le importaba era vender algo y que cuando vio a un chico de once años deslumbrado con los modelos de madera aprovechó la ocasión para sacarse de encima algún plano que le resultaba difícil de vender. Yo, sin experiencia en este tipo de modelismo, acaté las indicaciones de aquel señor, quien no tuvo mejor idea que venderme, para iniciarme en el hobby del modelismo naval, los planos de un Navío de Brandenburgo de 1680, un modelo de galeón que está muy lejos de ser de un barco de iniciación. Me entregó un pedazo de madera terciada, una hoja de sierra de las que se usan en arcos para cortar metales y algunas tracas de guatambú y me dijo que cuando terminara la estructura interna (cuadernas) regresara por más tracas.

Para mí fue toda una hazaña tratar de comenzar ese modelo. Con todo ese material me fui a casa y durante días adoré los planos mientras trataba de ver como emprendía semejante desafío y muy lentamente comencé a cortar las cuadernas y la quilla hasta que logré, muy toscamente, armar toda la estructura interna.

No había tomado muy en cuenta que la alineación de las cuadernas debía ser perfecta pero quedaron bastante bien. Lamentablemente no contaba con el asesoramiento de alguien que me ayudara en este trabajo y por eso es que yo siempre recalco a todos aquellos que se inician en este hobby, o en cualquier otro, la importancia de ir a clubes o asociaciones en donde haya modelistas capacitados para enseñar y guiar a los novatos.

Ya había comenzado a forrar el casco con las primeras tracas, lo que no me resultaba nada fácil, y lamentablemente la falta de experiencia hizo que desistiera en continuar con el modelo que quedó guardado en mi pequeño taller.

Hasta ese momento la única revista dedicada al hobby fue la recordada LUPIN que traía planitos de diferentes cosas como barriletes, aviones en escala, aeromodelos, pequeños barcos a motor, etc. y también se

publicaba la revista Mecánica Popular con construcciones más elaboradas como muebles, carpintería básica y avanzada.

Años más tarde y con varios años más, apareció una enciclopedia que se llamaba Modelismo y Maquetas Paso a Paso de la editorial Hooby Press S.A. Recuerdo que el dueño del kiosco de revistas me la ofreció y, a partir de ese momento, recobré el interés por el modelismo ya que la revista era acompañada por un plano de un pequeño barco "el Swif" y lo más importante, tenía todas las explicaciones para comenzar a construir el modelo. Así, siguiendo el paso a paso, armé mi primer modelo en madera. Emocionado intenté buscar alguna agrupación de modelistas pero lamentablemente mi desencuentro con la Asociación de Modelismo Naval se produce en más de una oportunidad.

Había logrado averiguar que se encontraban funcionado en el Museo Rómulo Raggio, en la localidad de Vicente López así que me acerqué y, una vez allí, no pude encontrarlos y nadie tenía idea de lo que les estaba hablando, hasta que un señor, que era aparentemente de vigilancia, me informó que allí funcionó la Asociación de Modelismo Naval, pero que creía se habían ido a Caseros, en la Provincia de Buenos Aires.

Perdido el rastro, un día mi esposa me muestra un pequeño aviso en la "Agenda Porteña" del diario Clarín donde se anunciaba una muestra de Modelismo Naval en los salones del Museo Histórico del Ejército Argentino ubicado en la localidad de Ciudadela. Y hacia allá fui.

Ese día fui acompañado con mi pequeña hija de un año de edad y cuando ingresé a esos salones casi ni podía contener mi emoción y mi alegría. ¡Había podido dar con la gente que realmente sabe de modelismo!

Enseguida me atendió Julián Machado, por entonces presidente de la Asociación, quien me mostró la exposición y me invito a que llevara mi pequeño modelo del Swif. Me interesó asociarme y, mientras Julián paseaba en brazos a mi hija, logré inscribirme y terminar de ver la muestra.

Han pasado 26 años desde esa tarde y hoy soy el Vicepresidente de La Asociación Amigos del Modelismo Naval y todavía hoy espero con ansias la llegada del día sábado para poder asistir a las reuniones semanales, poder compartir con otros modelistas, antiguos modelistas, pero sobre todo compartir con mis mejores amigos este hobby que es para mí el mejor del mundo.

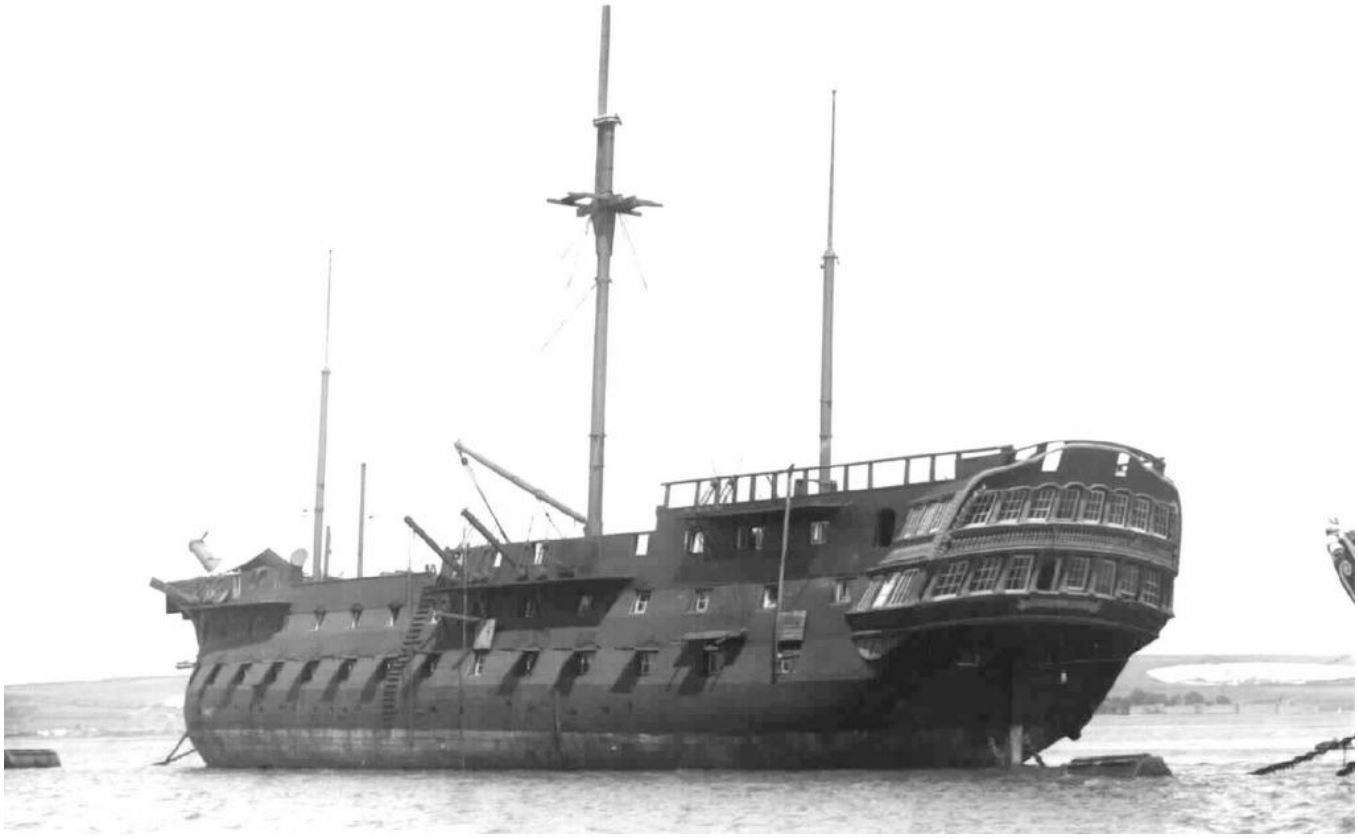
.- Rafael Zambrino

El fin del Duguay Troin - HMS Implacable

Cuando las prioridades triunfan sobre la historia

En el año 1949, en el canal de la Mancha y ante la presencia de barcos, tripulaciones y autoridades inglesas y francesas, era hundido el casco del navío de línea francés Duguay Trouin, uno de los últimos de su clase.

El citado navío era uno de los tantos navíos de línea que surcaban las aguas europeas en los siglos XVIII y XIX. Había combatido y sobrevivido a la Batalla de Trafalgar, aunque más tarde fue apresado tras duro combate y empleado por la Royal Navy con el nombre de HMS Implacable, nombre que, a futuro, llevarían dos unidades más de la citada armada.



El Duguay-Trouin era una navio de 74 cañones (el típico barco capital de la época) construido en Rochefort entre 1796 y 1800 , por lo que, a la época de Trafalgar, el buque era uno de los más nuevos que alineaba la Armada Francesa en su flota. Pero es bien sabido que Napoleón, como muchos estrategas, no le daba mucha importancia a las operaciones navales, error cometido repetidas veces en la historia y que pareciera que no se termina de asimilar ya que otros, también lo cometieron.

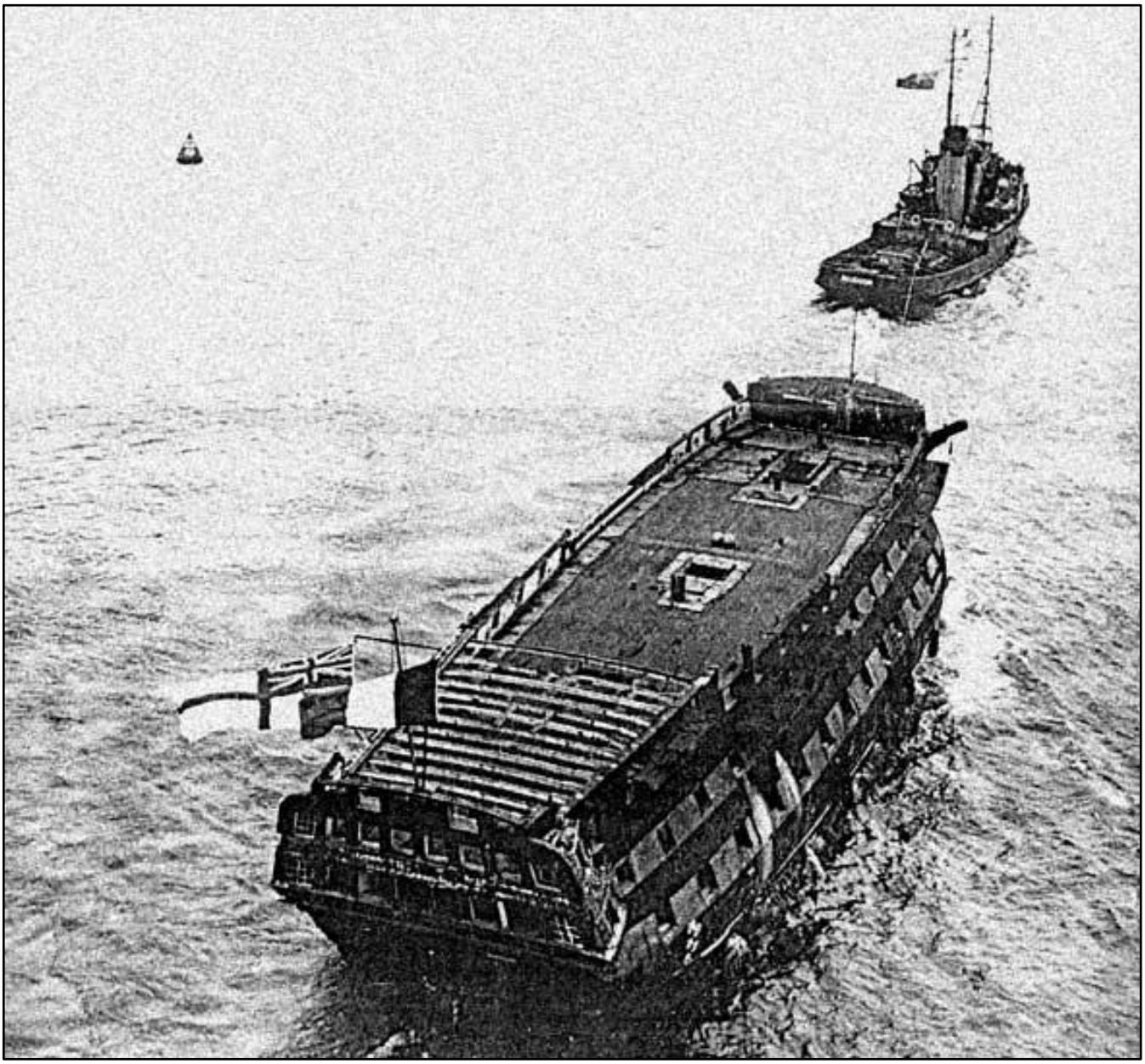
El 21 de octubre de 1805 la nave participó en la famosa batalla de Trafalgar, estando en la vanguardia de la flota francesa bajo las órdenes del contralmirante Pierre Dumanoir le Pelley, consiguiendo escapar.

Según los historiadores franceses consiguió escapar de la carnicería pero la verdad es que cuando la situación se puso muy difícil, el comandante francés, Dumanoir, decidió “retirar” algunos de sus barcos para no perderlos. Muy típica actitud francesa durante todo ese período. Abandonar la lucha en manos de sus aliados, los españoles.

Pero poco tiempo después, el 3 de noviembre, una escuadra inglesa al mando del Almirante Sir Richard Strachan atacó al navio en el Cabo Ortegal. Durante el combate murió el capitán del Duguay-Trouin y el barco fue capturado. Integrado en al Royal Navy con el nombre de HMS Implacable siguió combatiendo durante las guerras napoleónicas en el Mar Báltico entre 1808-1809 y posteriormente, en otro conflicto, en la costa Siria en 1840,hasta que fue retirado del servicio activo en 1844 y puesto en reserva en Devonport.

En 1855 se destina a navío de entrenamiento. En 1871 se le renombra HMS Lion y en enero de 1912 es alquilado a Geoffrey WheatleyCobb como buque de entrenamiento y es vuelto a llamar Implacable. En 1932 el buque se remolcó a Portsmouth dónde sirvió de nuevo para la formación de los nuevos reclutas. En 1943 se le vuelve a renombrar HMS Foudroyant hasta que, finalmente, el buque quedó junto con el HMS Victory como un recuerdo histórico.

En 1947, Inglaterra decide, pasadas las penurias de la guerra, restaurar y poner en valor en HMS Victory pero se le hacía muy pesado, sino imposible, mantener los dos buques históricos.



El buque francés fue ofrecido, entonces, al gobierno francés en devolución; pero, en esos momentos tan cercanos al final de la Segunda Guerra Mundial, Francia pasaba por un duro momento económico y de reconstrucción y tuvo que rechazar la oferta pese a las protestas de muchas personas, franceses incluidos.

También, aunque no se lo quiera reconocer oficialmente, influyó el hecho de que el buque pasó casi toda su vida operativa como presa de los ingleses y, fundamentalmente, que el navío escapó indemne de Trafalgar, por la falta de decisión del almirante Dumanoir, algo que más de 100 años después, aun pesaba.

Así, en 1949, el casco del DuguayTrouin fue remolcado al este de la isla de Wrigth; previamente, los ingenieros de la Royal Navy habían instalado cargas explosivas en el casco para perforarlo y hundirlo.

En el video que acompaña a este artículo, además de los interesantísimos detalles de construcción que tenía este navío como los guardaaguas encima de las portas o la decoración en el espejo de popa, puede verse parte de la ceremonia que acompañó el hundimiento.

Las cintas de gorra de los marineros que formaron la guardia de honor, muestra que fueron seleccionados de las dotaciones de buques cono el HMS Victory (buque que aun hoy está en la lista de buques activos de la Royal Navy) o de buques que llevaban por nombre, nombres de batallas navales de las guerras napoleónicas como el HMS Finisterre.

Pero también es preciso ver que, tras la diplomacia y consideración británica hacia sus ahora aliados franceses, la Royal Navy no dejó que se olvidara que el DuguayTrouin había sido una presa de guerra: la bandera francesa fue colocada en un mástil a estribor de la bandera británica, la White Ensign y además, era una bandera de menores dimensiones que la habitual y estaba ligeramente más abajo del tope de la driza que la bandera británica.

Asimismo, el orden en que fueron ejecutadas las marchas, también mostraba eso: primero se ejecutó el Good Save The Queen, luego el Rule Britannia y, por último, La Marseillese. Todo muy típicamente británico.

A la hora estipulada, las cargas fueron detonadas desde uno de los barcos escolta y el navío francés, sin lastre ni carga y, gracias a su fuerte construcción, tardó casi dos horas en hundirse por completo terminando, así, la vida del último navío de la marina napoleónica.

Y aquí, deseo terminar con una reflexión: como historiador y modelista naval, cuando leo artículos como este o veo como terminan su vida muchos barcos famosos, como fue el caso del Calypso o e buques que tuvieron destacada actuación en distintos períodos de la historia, me es imposible no preguntarme cómo es posible tanta miopía y mezquindad de parte de muchos gobiernos. E imagino que a muchos de uds. les ocurrirá lo mismo; pero recuerdo que allá por 1999, cuando fue vendido nuestro portaaviones, el ARA 25 de Mayo, tuve ocasión de preguntarle a un oficial de la Armada, que había sido piloto de una de las escuadrillas del portaaviones, tripulante y jefe del grupo aéreo, de modo que conocía el buque muy bien, por qué no se había conservado al buque como museo.

Y este oficial, en ese entonces un contraalmirante aun en actividad, me respondió que un buque, aunque sea museo, nunca deja de ser un buque con todo lo que conlleva en seguridad y mantenimiento por y para los visitantes; mucho más si es un buque complejo. Es carísimo.

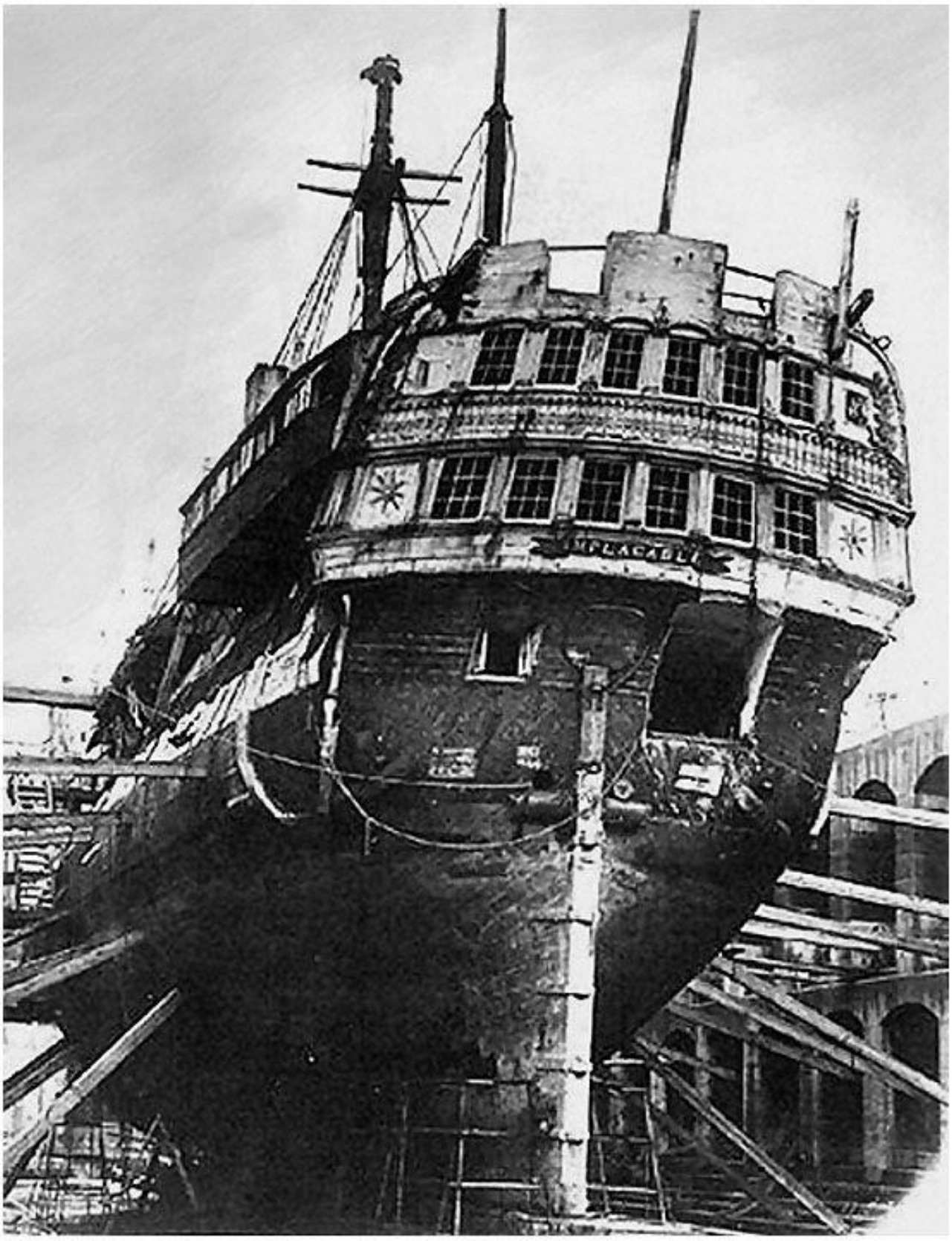
Eso me hace pensar que no es miopía ni mezquindad. Es, simplemente, una de esas ocasiones en que las prioridades del presente no dejan lugar para la Historia.

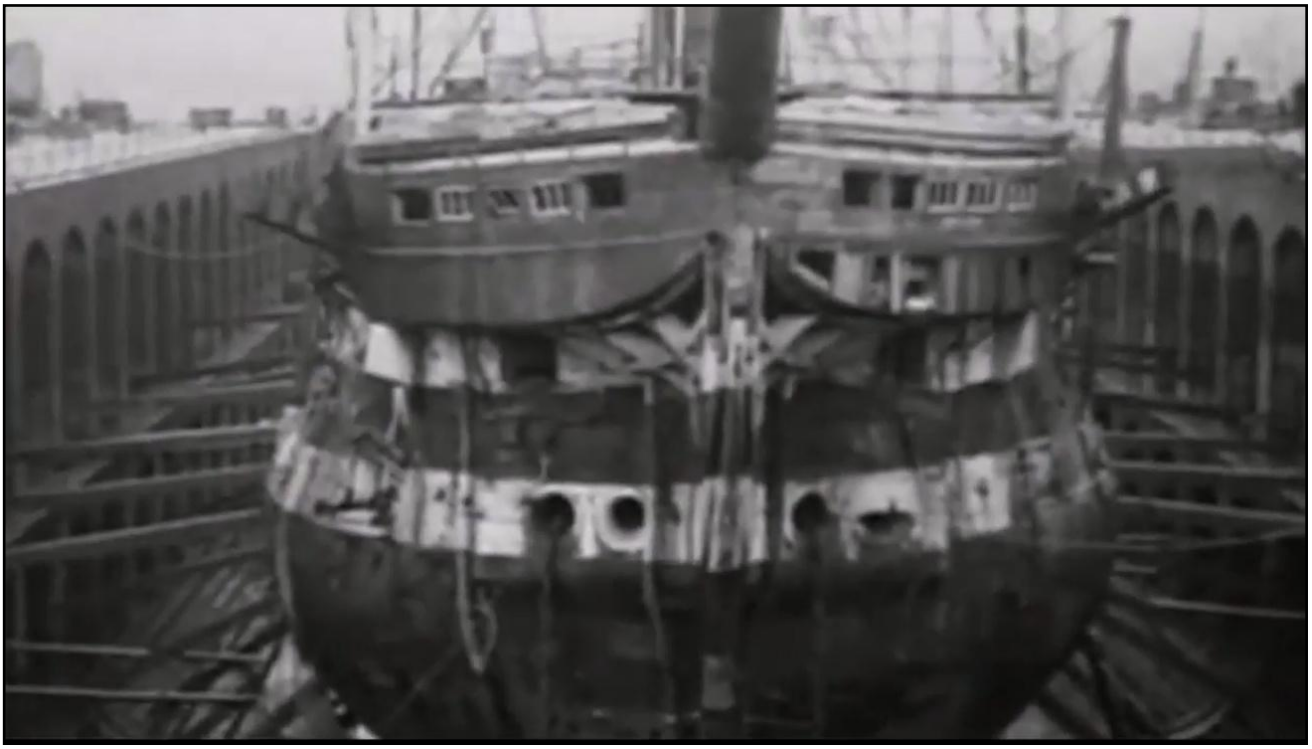
.- Martín Secondi

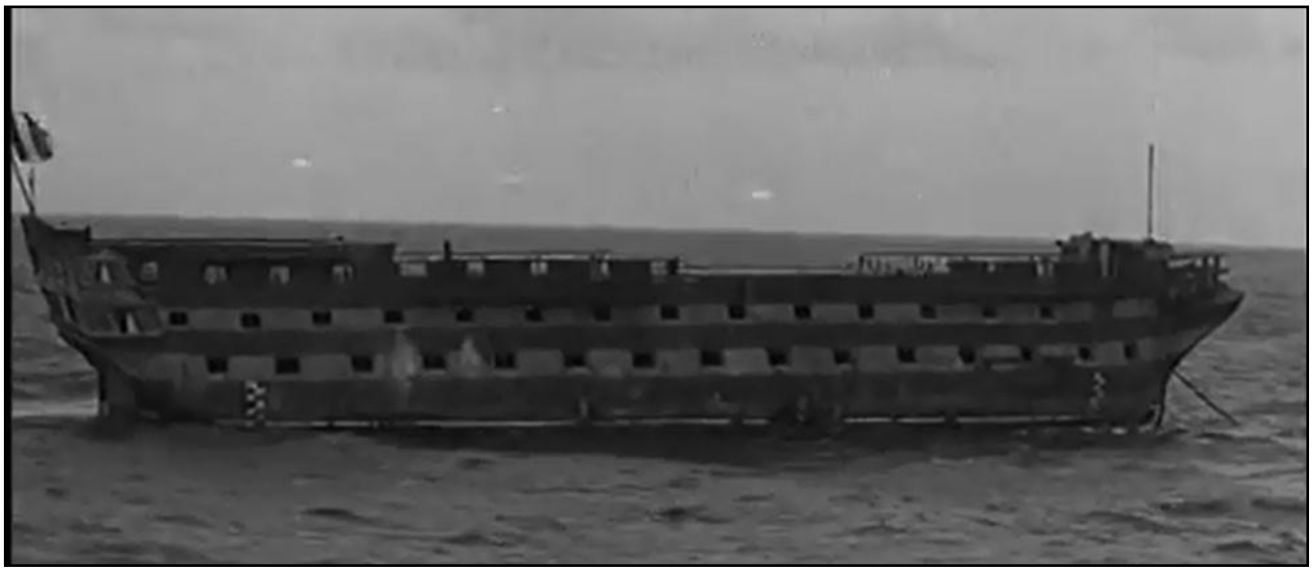
Para Mascarón de Proa.

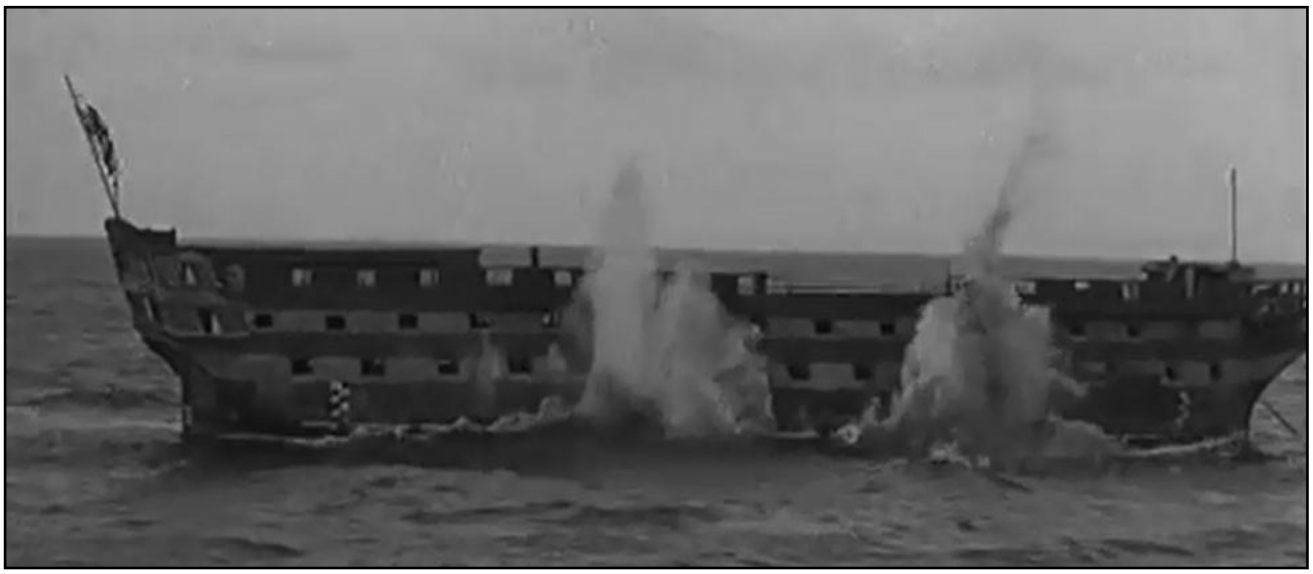
Videos:

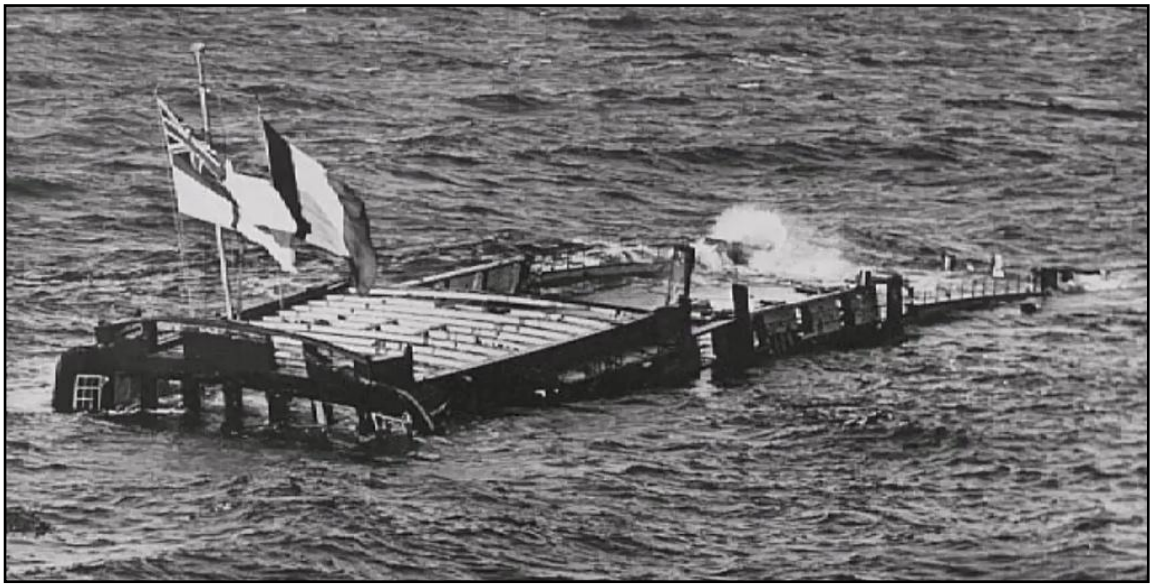
- https://www.youtube.com/watch?v=vObkluMUvWo
- https://www.youtube.com/watch?v=xTl7tphyvJY
- https://www.youtube.com/watch?v=3sf7EWpLACA&t=105s


IMPLACABLE





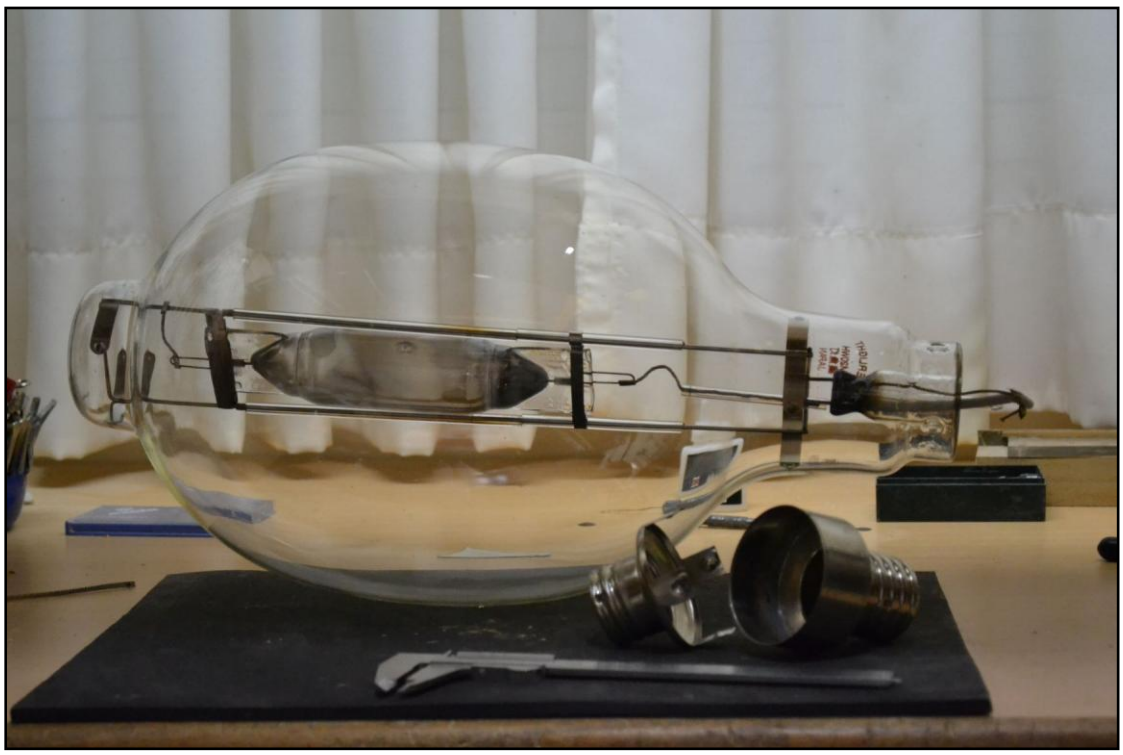


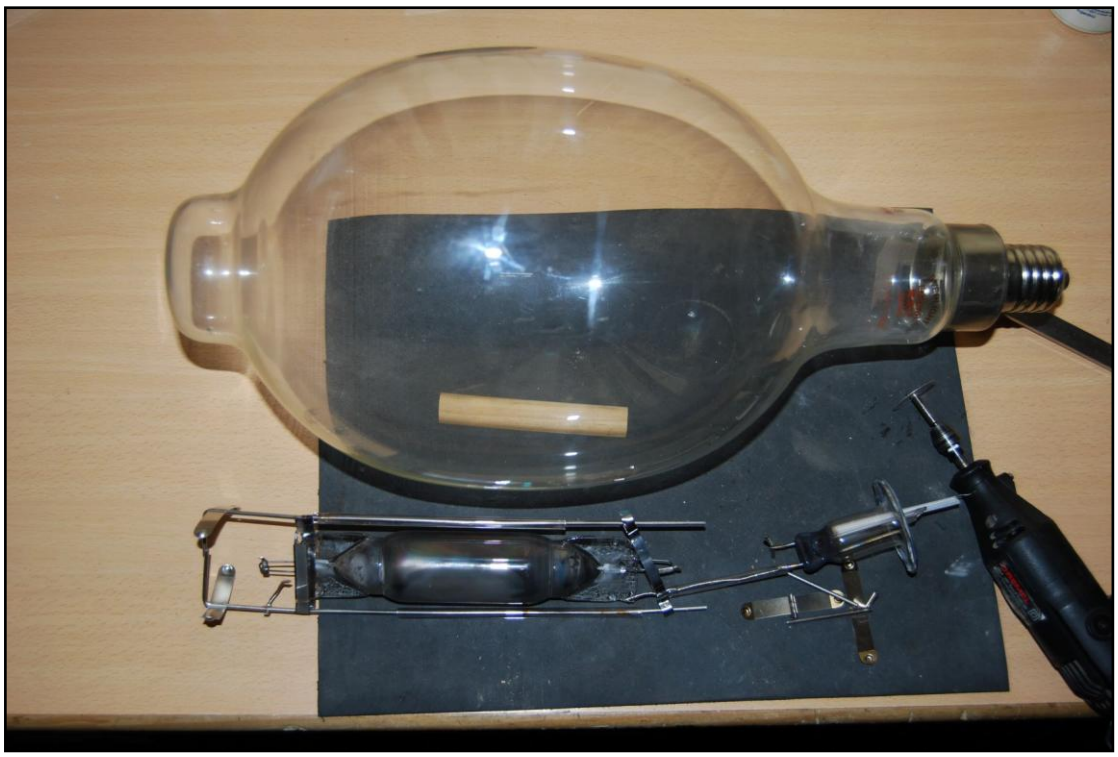


Modelos de colección

New Port Bergantín Goleta – Modelo en lámpara – Angel Ciarallo

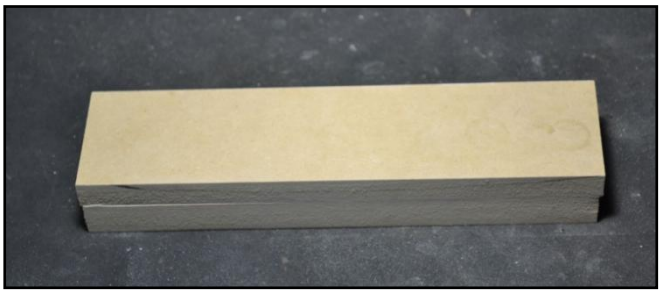
Las técnicas dentro del Modelismo Naval tienen diferente variantes. Una de ellas es la de presentar modelos en botellas, pero en éste caso el trabajo presentado por Angel Ciarallo se compone de un Bergantín Goleta dentro de una lámpara usada en la pesca del calamar.



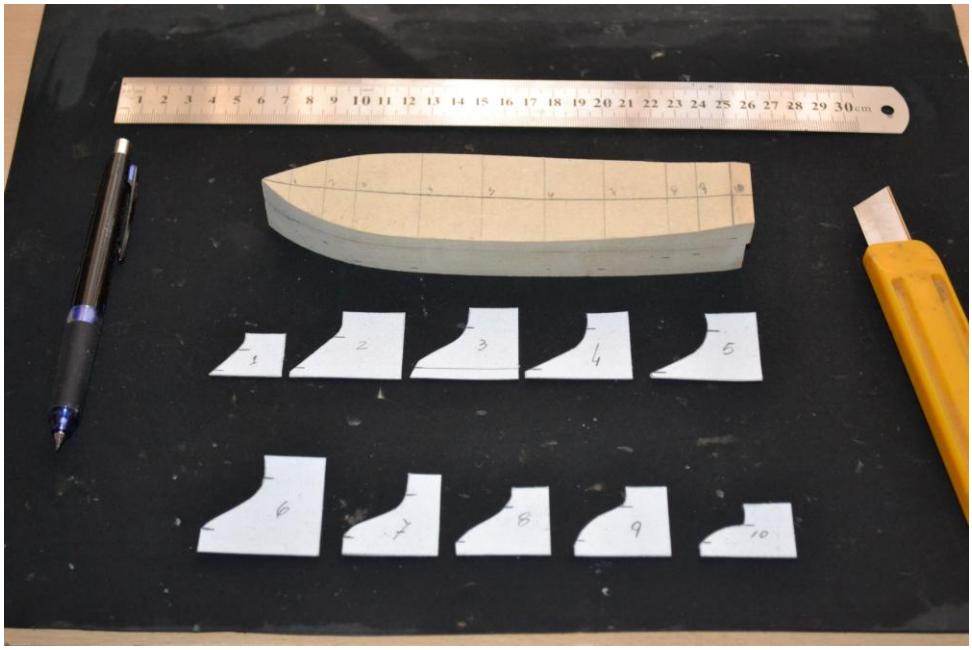


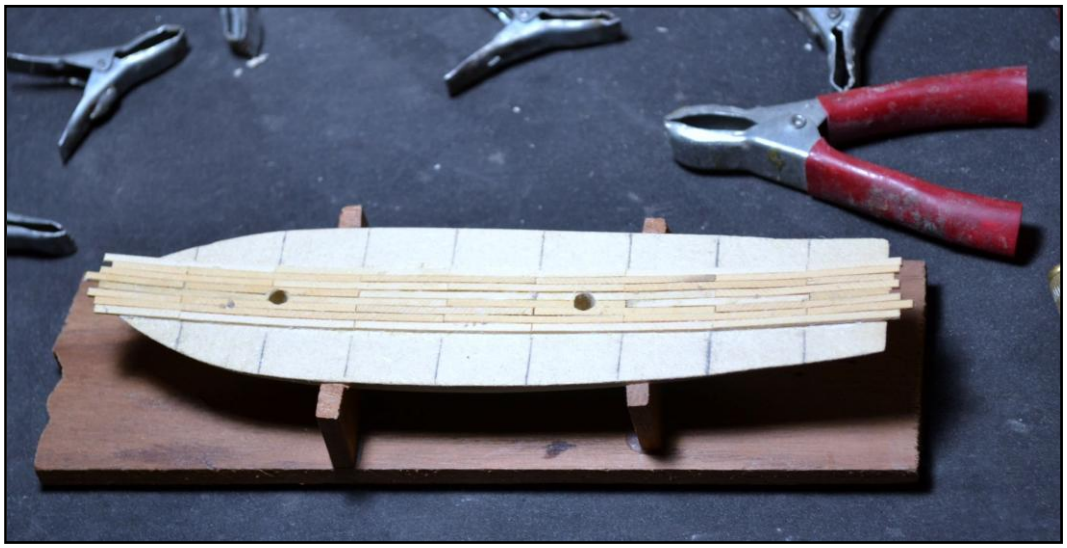
Luego del vaciado del interior de la lámpara, se realizó un minucioso trabajo de limpieza

Para la construcción del casco del modelo se usó “fibrofacil”.



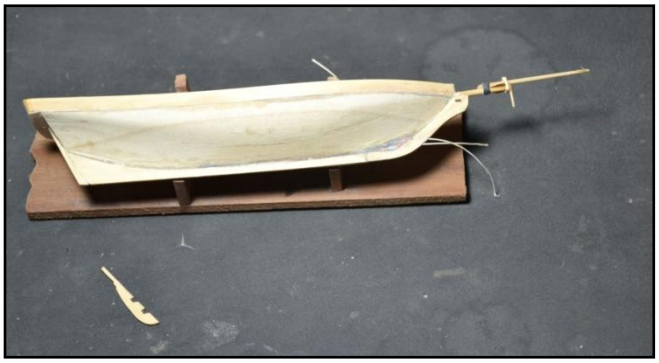
Luego del marcado de las diferentes secciones, se trabajó con lijas, limas y hojas de corte, hasta lograr la forma definitiva del casco



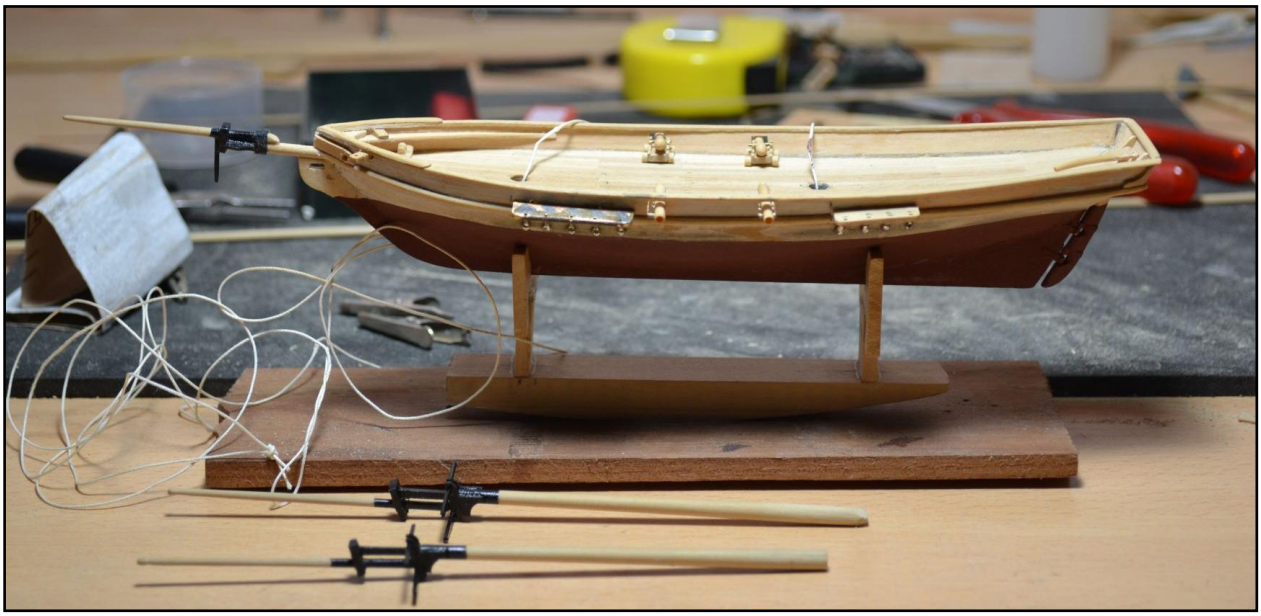


Armado de la tablazón de cubierta

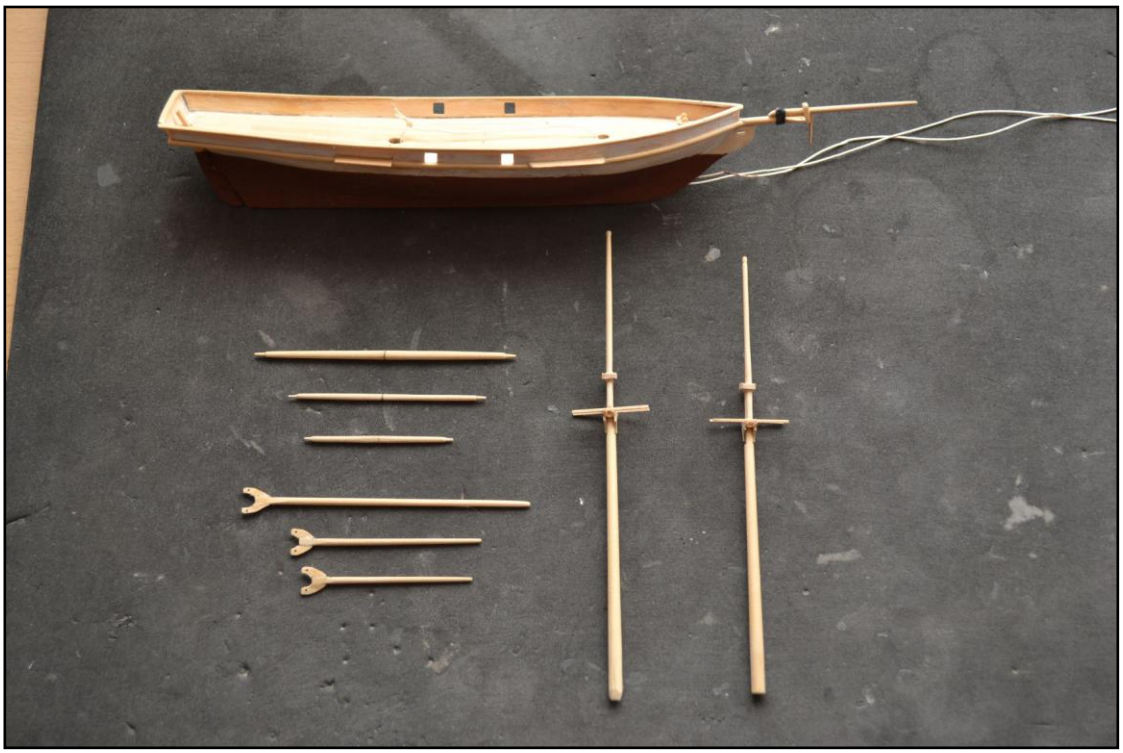
Colocación del bauprés y del timón.



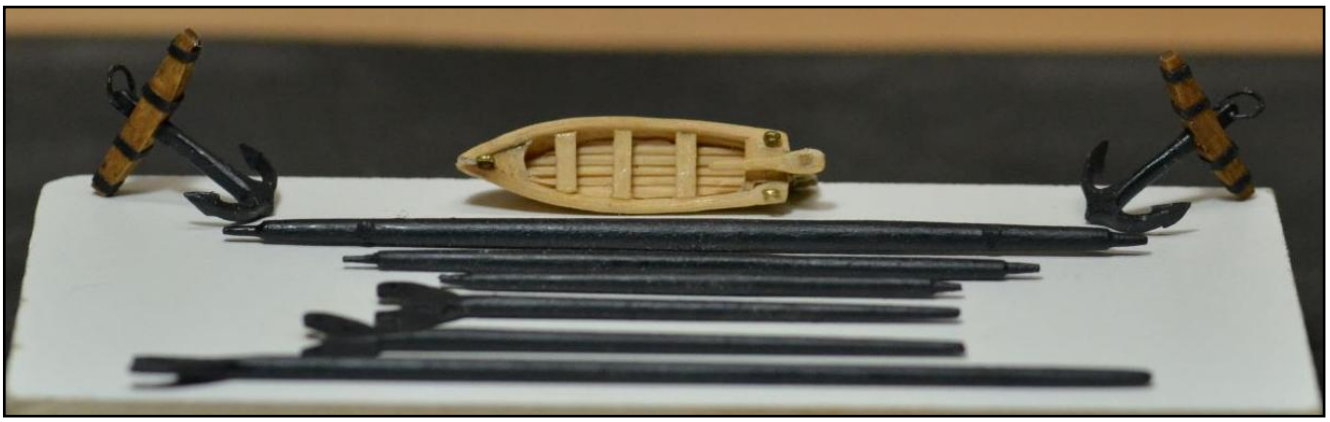
Pasos finales en la construcción del soporte interior de la lámpara.

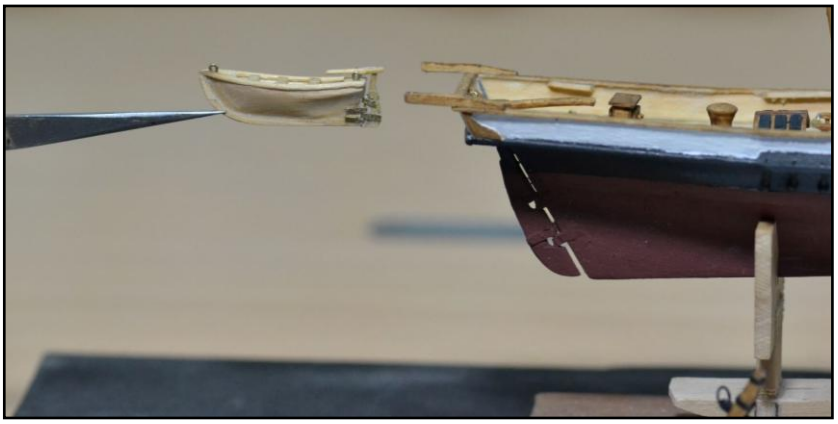


Modelo presentado sobre el soporte y posterior soporte pegado en la lámpara.

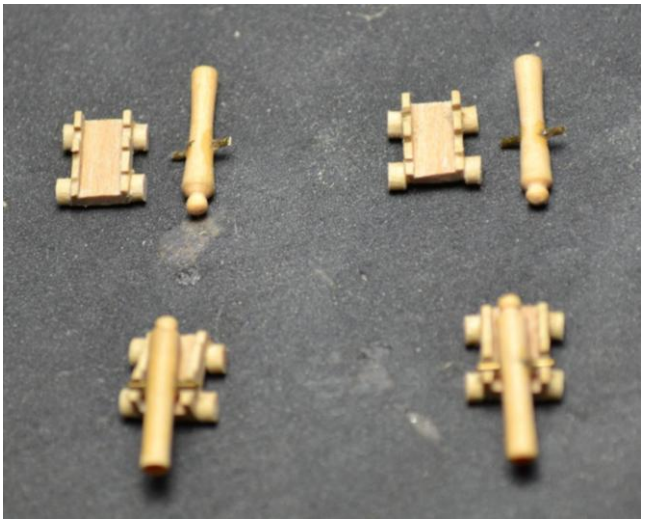


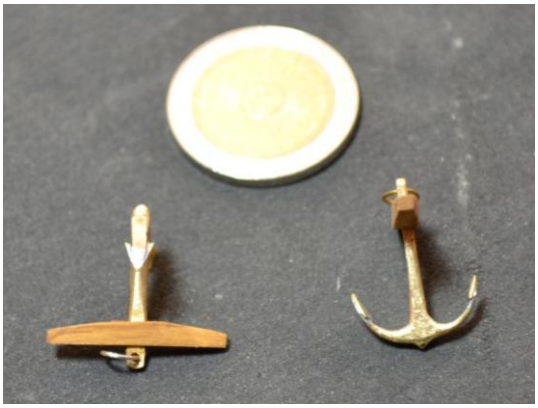
Tallado del pequeño bote.

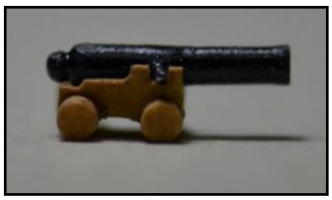


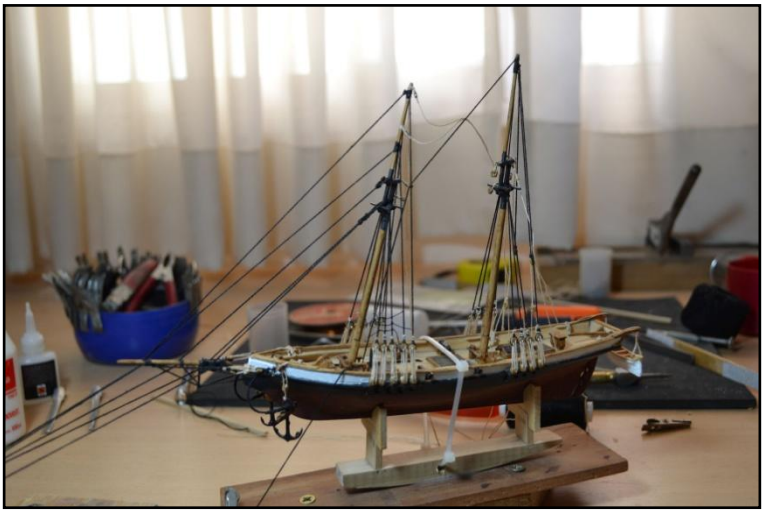


Cañones y anclas.

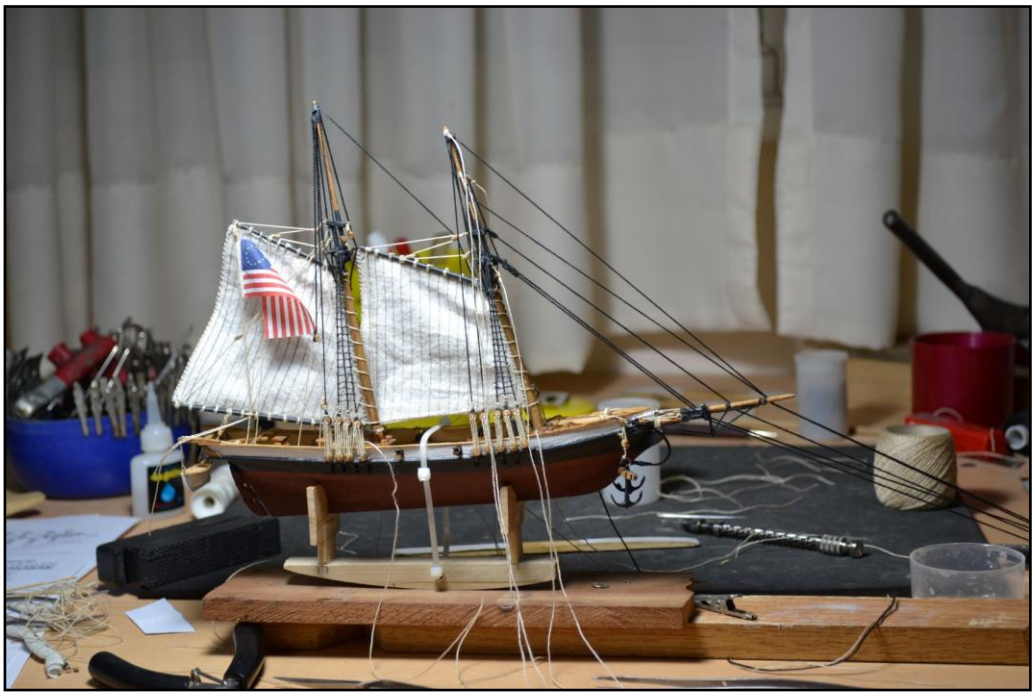


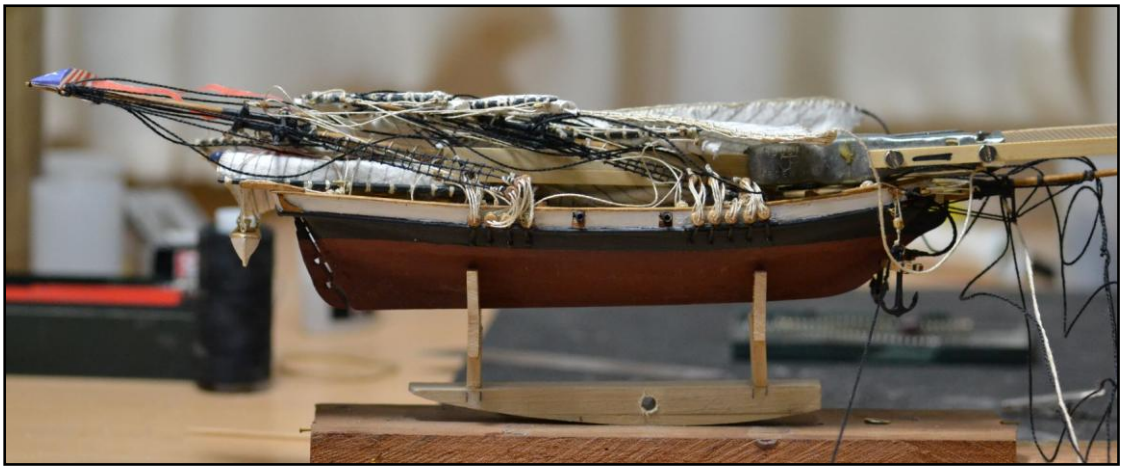




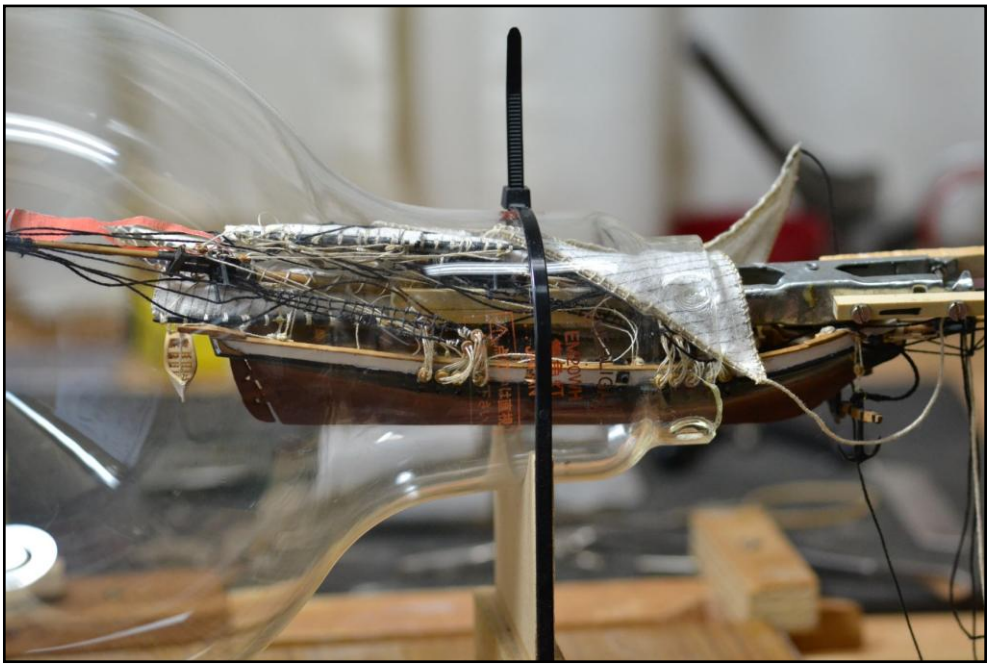


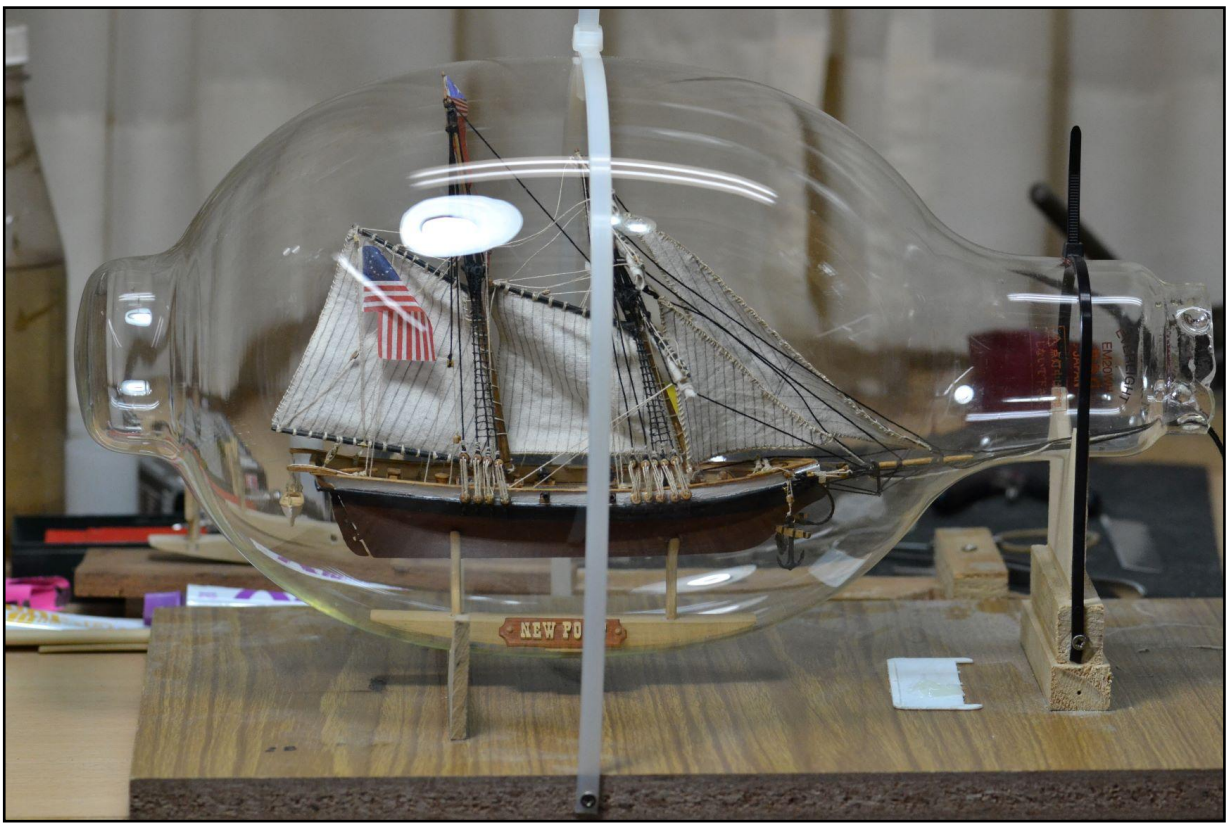
Armado de la arboladura.



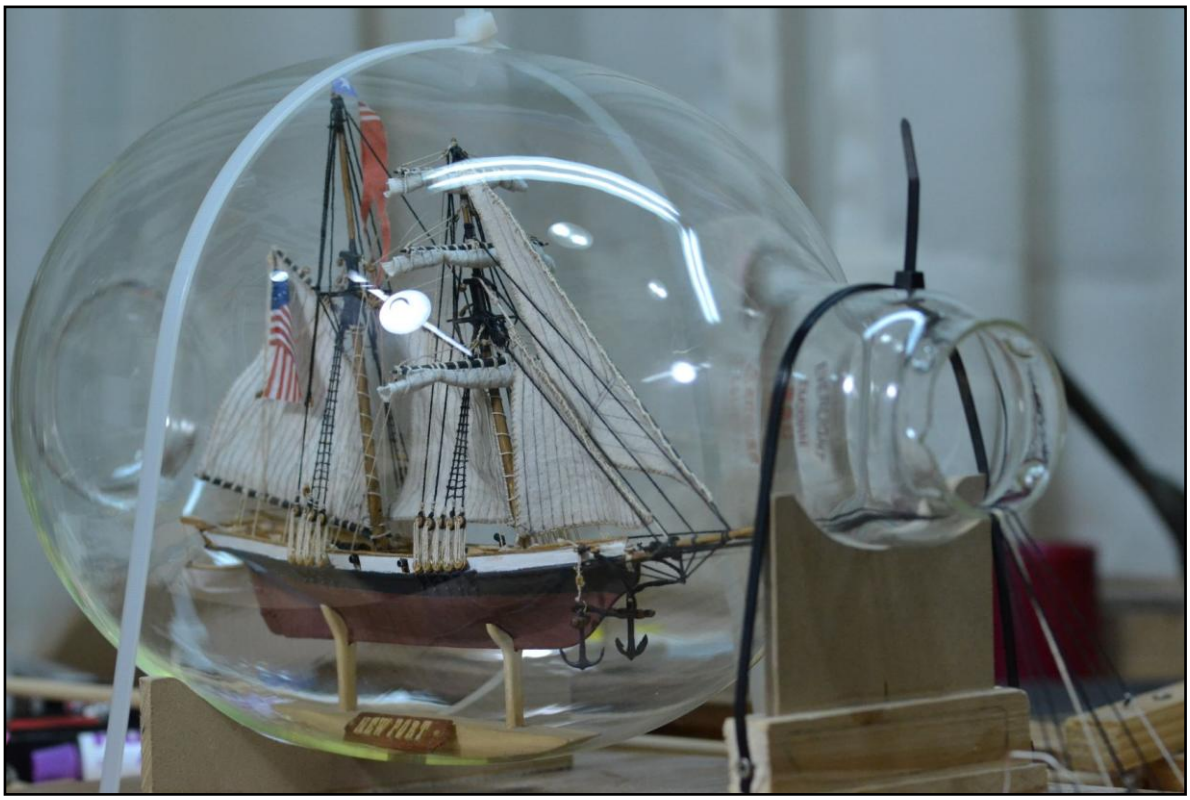


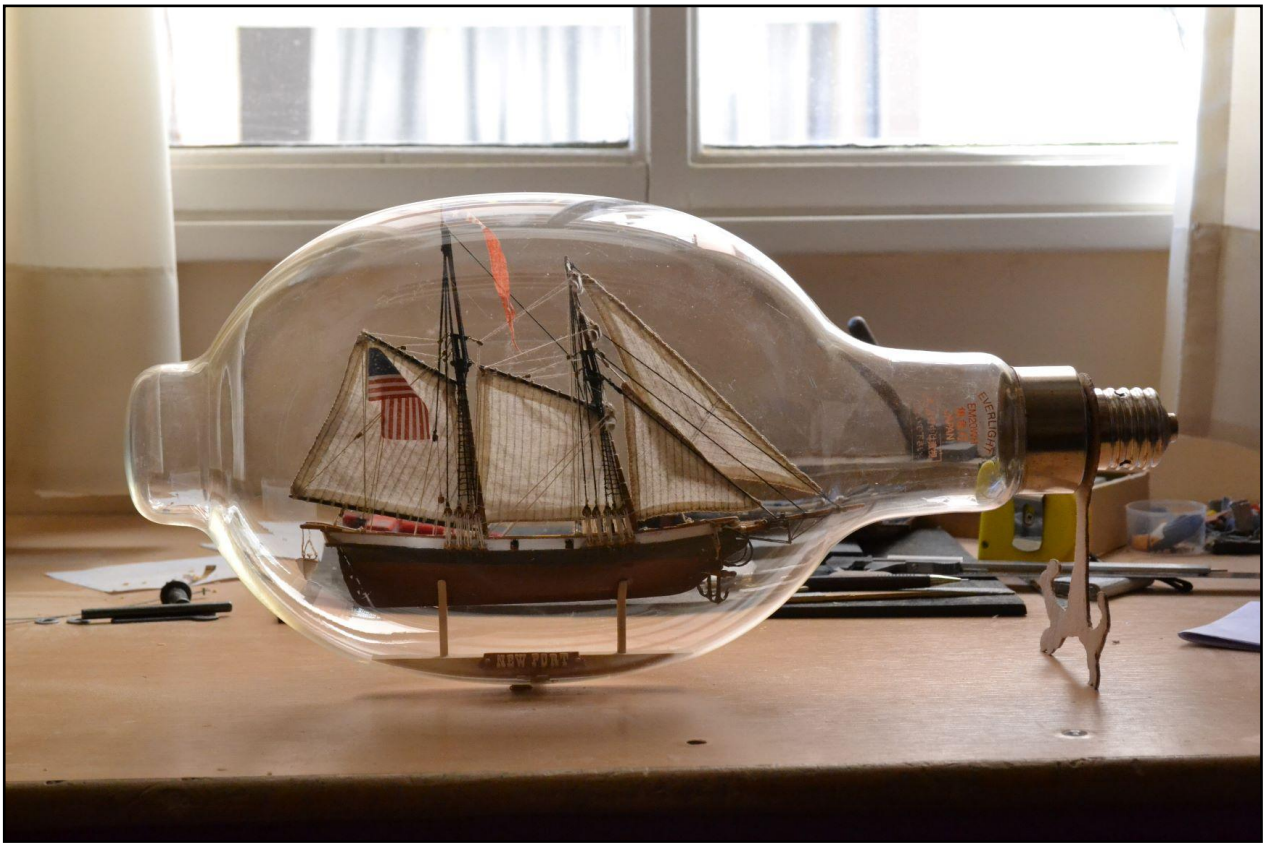
Plegado de arboladura y preparado para introducir el modelo en la lámpara.





Pegado del modelo en su correspondiente soporte y luego de varias horas se procede al izado de los mástiles.



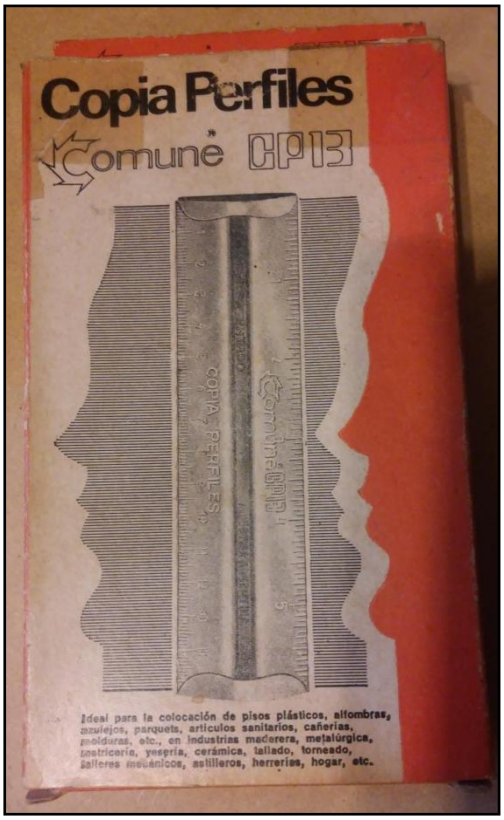


¡Listo! Cerrado de la lámpara. Solo falta colocar la pieza sobre la base definitiva.

Modelo terminado y plano usado para la construcción.

Construcción del Kit de la Fragata ARA Libertad – Base para el modelo

Terminada la colección de la construcción de la Fragata, busco dentro de la misma si había algún tipo de base para colocar el modelo. No solo cuando esté terminado, sino también para usarlo ahora que el modelo todavía no se ha terminado, pero han suministrado una base que a mi entender es muy provisoria y que realmente no concuerda con la belleza del modelo terminado.



Por tal motivo emprendo la construcción de mi propia base definitiva. En este caso usé un pedazo de roble que tenía guardado que además tenía el espesor ideal.

En el primer paso, usando una copia perfiles saco la forma del casco para luego trasladarlo a un cartón que uso como plantilla.

Es muy importante proteger el casco con cinta de pintor para evitar marcarlo con cualquiera de los métodos que se vaya a usar.

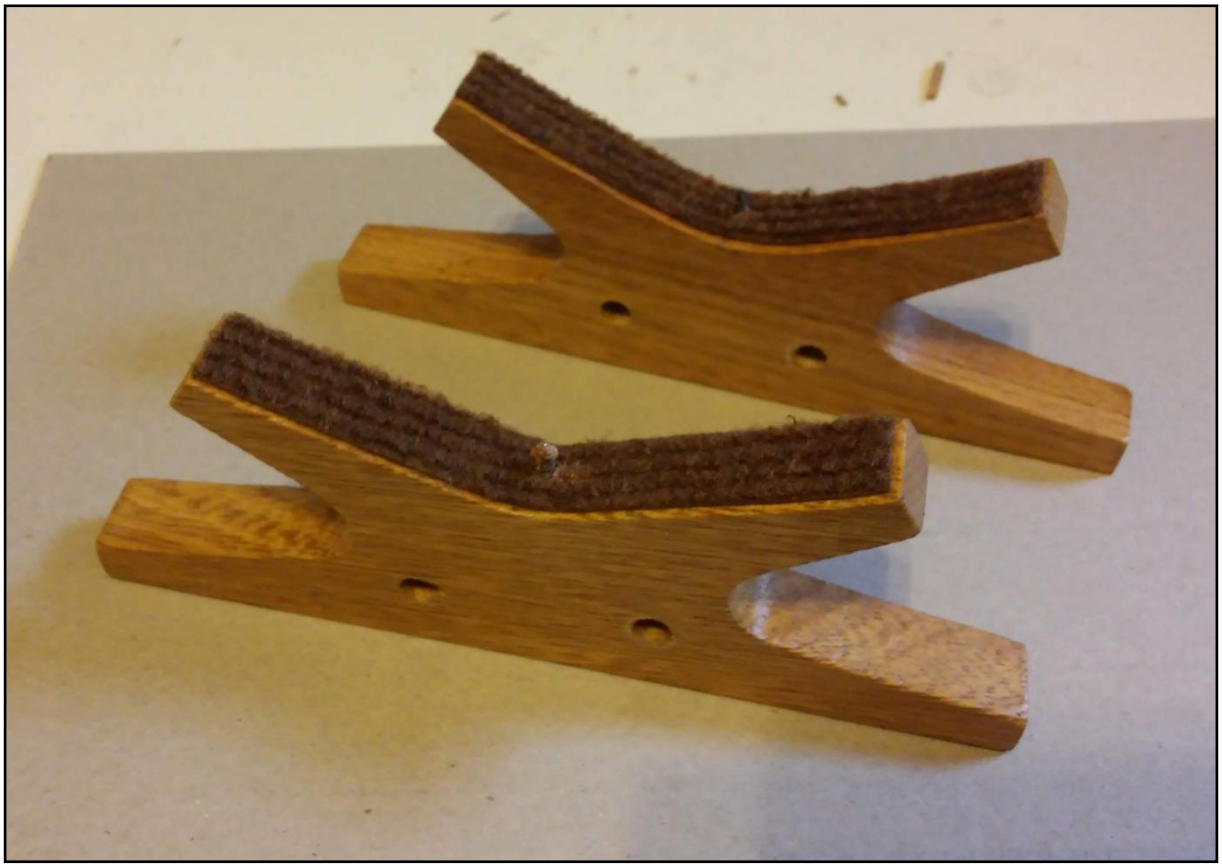
Si no se consigue una copia perfiles, se puede usar uno de los restos de madera donde venían troqueladas las cuadernas.

La medida de la altura es orientativa, en este caso es de 6 cm

Doblar por la línea central, luego recortar. De esta manera quedará la plantilla en forma simétrica.

Orificio para pasar la varilla roscada

El largo de la base, en este caso, es de 9 cm por lado, o sea, 18 cm en total

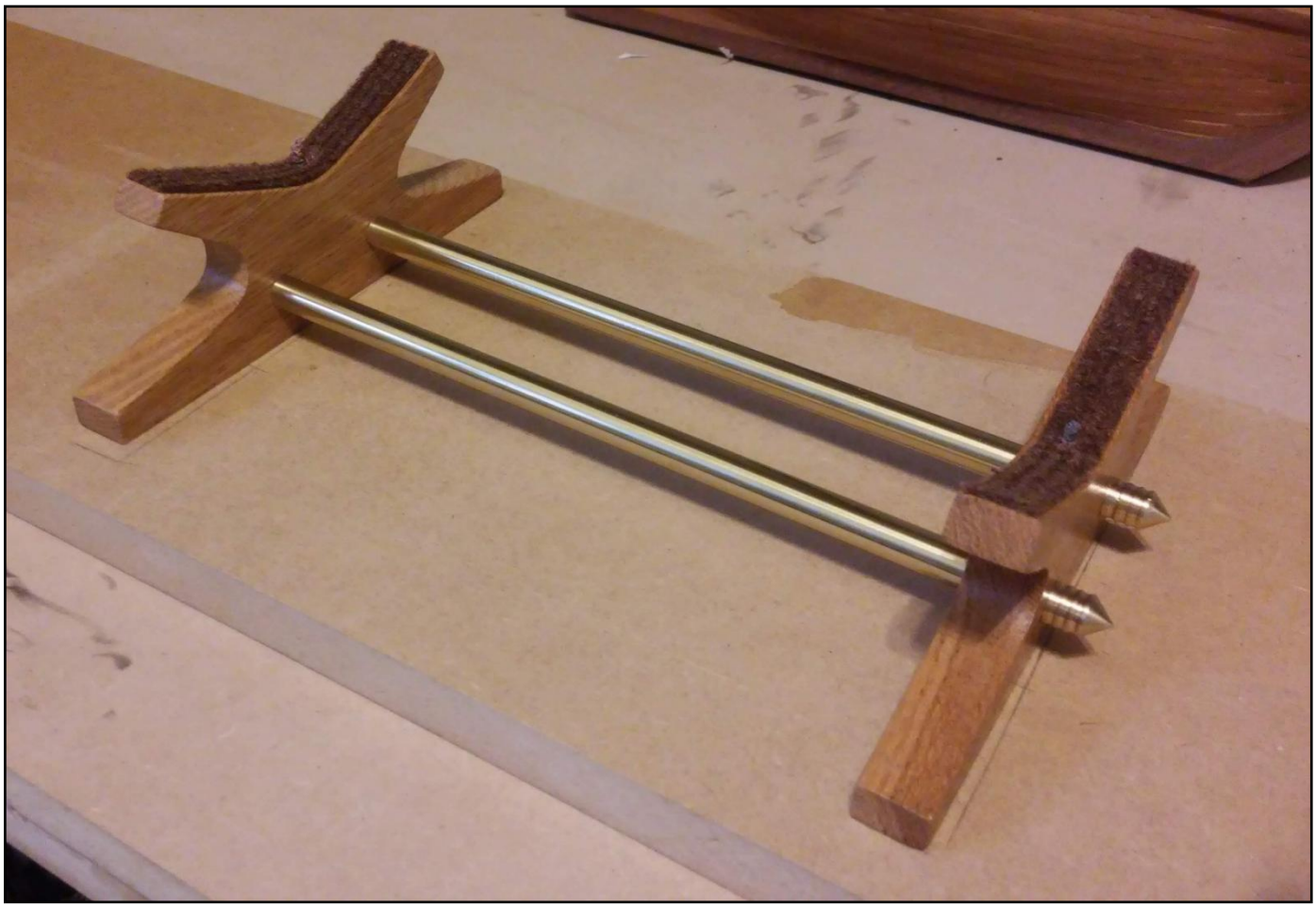


Sobre la parte superior de la base ya cortada, es recomendable colocar unas tiras autoadhesivas de las usadas para proteger muebles y patas de sillas que resguardan el casco del modelo de posibles ralladuras y absorben cualquier pequeña irregularidad en el corte de la base.

La unión entre ambas piezas se realiza usando varillas roscadas a las que les hice un pequeño rollo con cinta de papel para luego introducirlas en unos cañitos de bronce que me facilitó un amigo. Los mismos se pueden comprar en las tiendas dedicadas a la venta de herrajes o ferreterías.

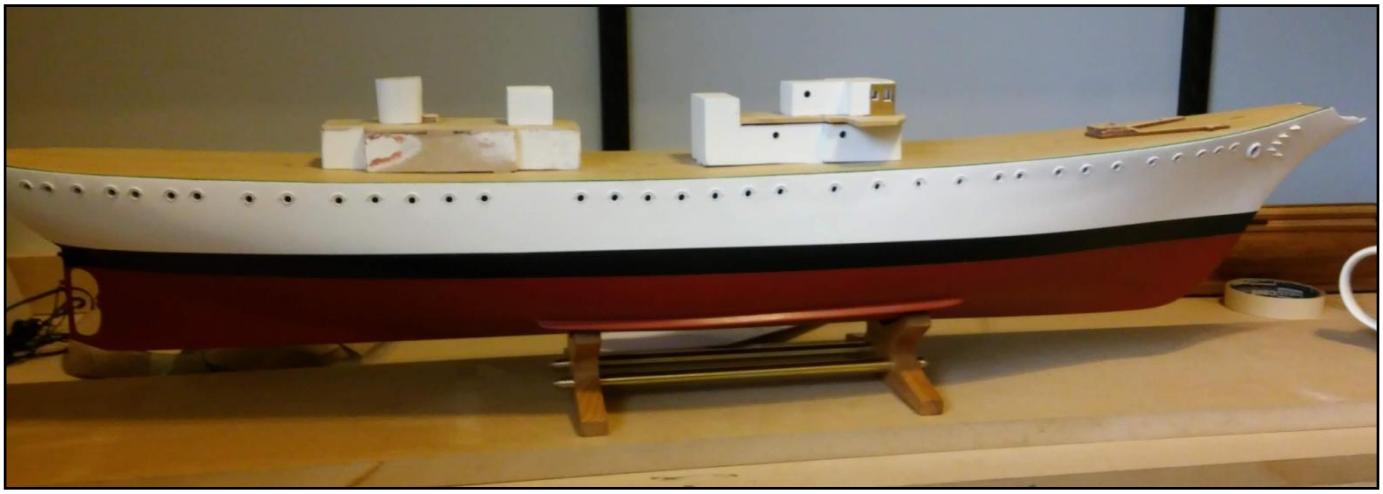
Para una mejor terminación, y usando el torno, fabriqué cuatro piezas que se enroscan en los extremos de las varillas roscadas.

Se pueden reemplazar por embellecedores hexagonales con cabeza redonda que también se venden en tiendas de herrajes o ferreterías.



Antes de armar definitivamente el conjunto, es recomendable lijar las piezas de madera y barnizar.

El modelo se puede asegurar con dos tornillos para madera que se atornillan a la quilla del mismo.



Arboladura – por Gero Levaggi

Jarcia Fija – Jarcia de Maniobra (jarcia móvil)

Hablar, definir, en general nombrar, la jarcia de una nave, es un tanto complicado, como lo es el lenguaje de una nave en general. Términos como: cabos, obenque, juanete (que no tiene que ver a los que se tiene en algunos casos en los pies), burda, y tantos otros que de por si son difíciles de identificar a primera vista, pero no lo son tanto si se tiene una explicación de cada uno en particular, y sobre todo por escrito, a modo de diccionario, que lejos está de ser uno, este autor no considera esto, ni mucho menos, sino que trata de ser una ayuda para todo modelista, nada más que eso.

Y así iremos definiendo cada uno de ellos, a medida que se presentan y comiencen a ser utilizados en la nave.

Jarcia, los diccionarios dicen de ella:

"Conjunto de todos los cabos y cuerdas que sirven para sostener la arboladura, y maniobrar las velas."(sic).

Aquí aparece la primera gran distinción, sostener y maniobrar; que es conocida como "Jarcia Fija" y "Jarcia de maniobras, o más común "Jarcia Móvil".

Veremos las definiciones, interpretación, conceptos, aplicaciones, usos, usos que alguno de ellos nos parecen ilógicos, y otros no tanto, y no lo son.

Ilógicos, nos parecen, pero quien estuvo a bordo de un navío, un barco a vela, un velero, quien ha navegado sabe que no hay un solo cabo, que esté de más, incluso aquellos cabos que vemos en cubierta arrollados prolijamente en un lugar determinado, o están acollados en el velamen, sin uso aparente, pero tienen su razón de ser y estar, no hay nada en una nave, nada, que esté de más o al garete, todo tiene su razón de ese ser y estar, por ello hay que saber transitar, caminar por una borda, para no tropezar ó simplemente pisar algo, existe un corredor imaginario, que no está marcado, pero sí delineado, por donde transbordar en una nave.

Y esto es así con los cabos y las personas, habrán visto uds., si han tenido la suerte de navegar en una nave ó velero, como la ha tenido este autor, ó en películas, como la tripulación, que parece mucha, nunca se tocan entre ellos, ni siquiera se rozan, existe un código, no escrito, que rige estas cosas, nunca tocar un tripulante, incluso en los submarinos, cuando la tripulación circula, hay que darle paso.

Luego veremos unas máquinas de confeccionar cabos, unas de fotos de máquinas que existen al respecto, y otra fabricada por este autor, que no hace otra cosa que lo mismo, confeccionar cabos, a la usanza del cómo era la maquinaria que se utilizaba en la siglos anteriores.

Hecha esta introducción, comenzamos.

Referencias

- Borda: La parte superior de una nave. Usándose los términos, borda de babor, borda de estribor, ó de proa, para determinar la ubicación de algún elemento, ó maniobra.
- Bordo: Se utiliza en general para ubicaciones, estar a bordo es el más común de ellos.
- Acollado: Se usa para definir un cabo que está sujeto a algo.
- Garete: Es una palabra que va precedida de otra ú otras, como ser: ir al garete, ó como es en este caso, estar al garete, da el concepto de estar de más, ó ir sin rumbo, ó comando.

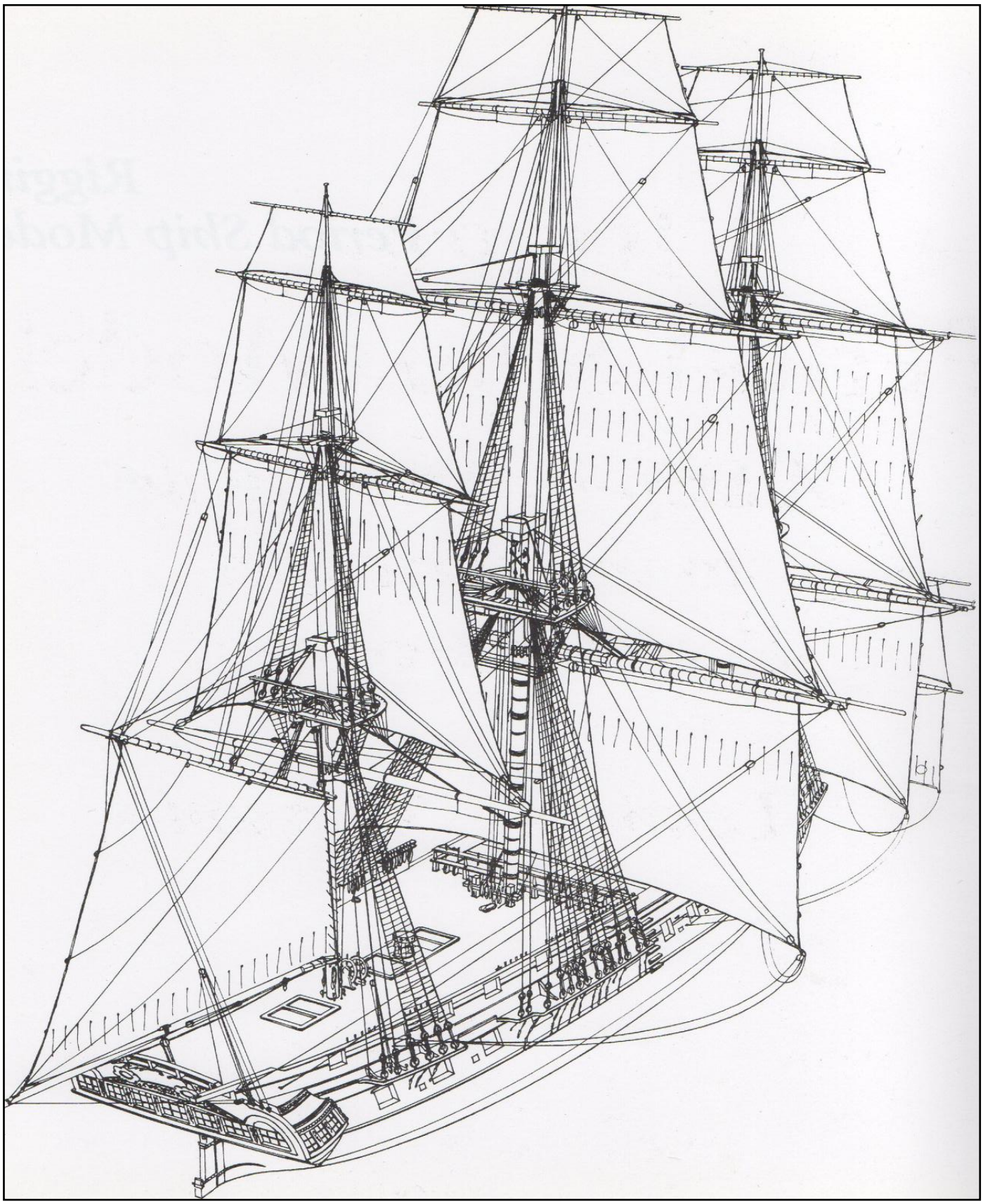


Figura 1

A simple vista, la Fig.1 parece una nave con un montón de hilos de diferente espesor, y unas telas que cuelgan.

Primera cosa que hay que tener en cuenta, son los nombres de cada uno de los hilos y las telas. Es importante porque es, "INDISPENSABLE", para saber de que intentamos hablar y comunicarnos.

Jarcia Fija

A que se llama Jarcia Fija. Tenemos aquí una nave, vista desde estribor, donde podemos apreciar su Jarcia Fija, en la que enumeramos cada uno de sus cabos detallándolos, luego veremos cada uno de ellos en particular.

Algunos de ellos como los Obenques, Estays, pertenecen a esta categorización, pero algunos como los Aparejos, Cabos y demás, no quedan en una división solamente.

Antes de proceder a un detalle de la jarcia fija, hay que conocer el armado del navío, a título de recuerdo, no porque no se sepa.

Un Palo estaba sostenido básicamente por varios cabos, un estay de proa, los obenques, y los estays de popa.

Ciertos aparejos se mezclaban con los obenques y estays de popa, fijados en la mesa de guarnición, cuando esto ayudaba a las maniobras; otros se fijaban entre los mástiles, según lo necesiten las maniobras.

Comenzamos con las definiciones, en principio, de los numerales en una vista lateral, de estribor. Viendo las nominaciones numerales, tenemos:

Referencias:

- Jarcia fija: Son los cabos que sostienen los palos, y van debidamente trincados.
- Cabo: Cualquiera de las cuerdas que se emplean a bordo
- Arboladura – Conjunto de palos, vergas, velas, que se utilizan en una nave, para sostenerla, y o maniobrarla.
- Palo: Cada uno de los que, de dimensiones proporcionadas. Se colocan en una nave en el plano vertical, y que pasando por las cubiertas, se apoya en la quilla o sobre quilla.
- Estribor: Lado derecho de la nave, viendo desde popa hacia proa.
- Babor: Lado izquierdo de la nave
- Proa: Parte delantera de la nave.
- Popa: Parte trasera de la nave
- Bordo: Se denomina genéricamente, dentro de la nave.
- Trinca: Atadura que fija alguna parte de la nave.
- Estay: Cabo que sujeta la cabeza de todo palo, para que no caiga hacia popa.
- Trinquete: Palo que se ubica adelante.
- Mayor: Palo que se ubica en los cuartos de medio.
- Mesana: Palo que se ubica hacia popa.
- Collar: Gazas de ambos extremos de un estay, o cualquier cabo considerable.
- Gaza: Círculo u óvalo que se hace con un cabo para trincarlo, sea por lazo, costura ó ligadura.
- Mastelero: Palo sobre un palo de cubierta, comúnmente llamado "Palo macho".
- Juanete ó Mastelerillo: Palo sobre un mastelero.
- Obenque: Cabo grueso con que se sujeta un palo determinado.
- Reata: Conjunto de vueltas de cabos apretados, que sirven de refuerzo.
- Vigota: Tipo de Motón cerrado, redondo o triangular, envueltas por los obenques, por donde pasan los acolladores para tensar la jarcia, u otro cabo que lo necesite. Los de la jarcia, se hacen fijos en la mesa de guarnición, o en el trancanil.
- Bastón del obenque: Madero redondo, asegurado en los obenques, que sirve para fijar los aparejos de las vigotas superiores, y a su vez para fijar los catarpines.

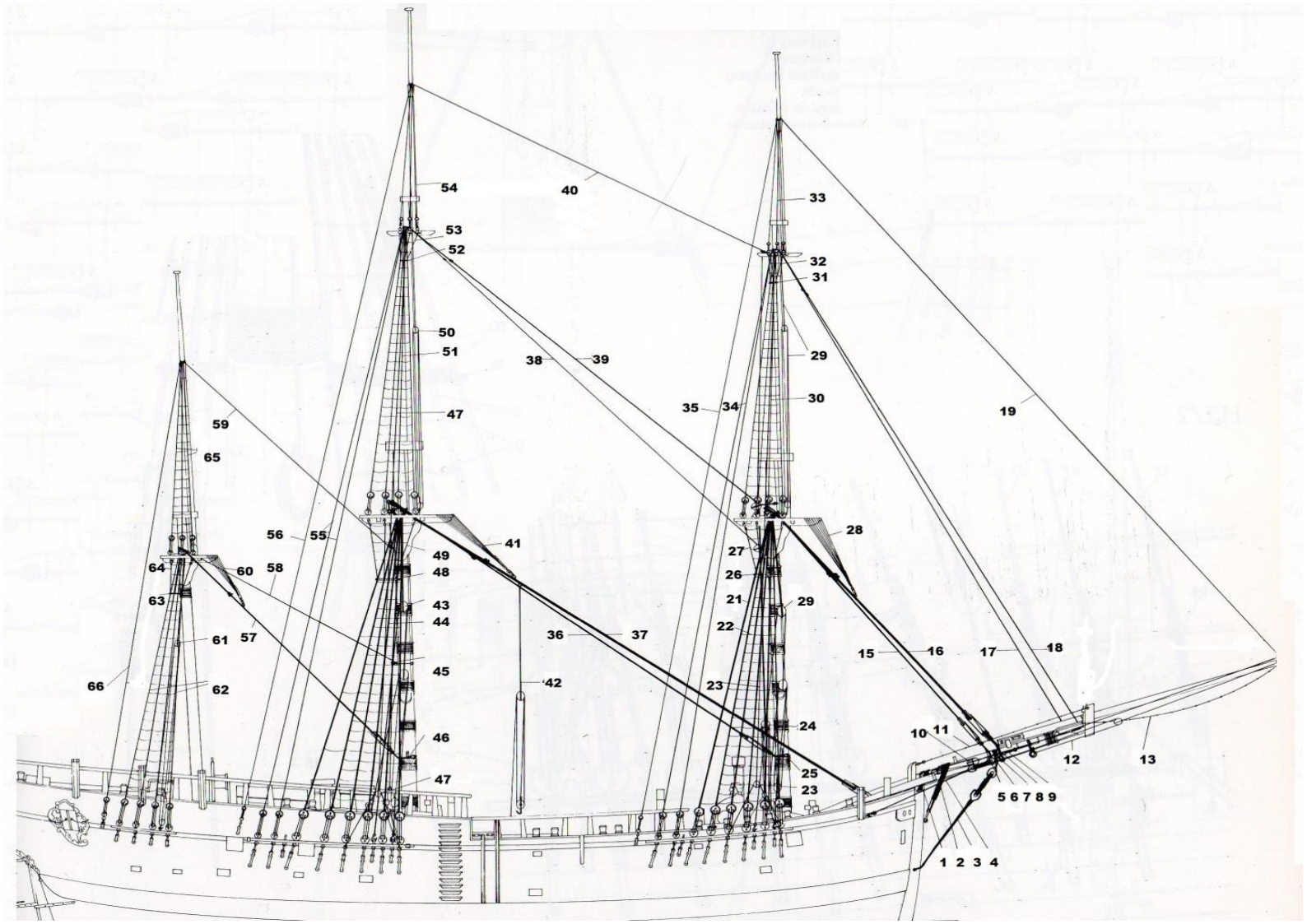


Fig. 2

Descripción de lo expuesto en la Fig.2:

1. Trinca baja del bauprés.
2. Trinca alta del bauprés.
3. Estay de sostén del bauprés.
4. Enganche del tensor del bauprés.
5. Trinca del estay de trinquete, marcado como 15.
6. Collar del aseguramiento del bauprés.
7. Collar de prevención de bauprés.
8. Collar del estay del trinquete.
9. Collar del estay de prevención del trinquete.
10. Trinca del sobre bauprés.
11. Sobre bauprés.
12. Tensor del sobre bauprés.
13. Tensor del sobre bauprés.
15. Estay del trinquete.
16. Estay de prevención del estay de trinquete.
17. Estay del mastelero.
18. Estay de prevención del estay del mastelero.
19. Estay del mastelerillo.

20. Aparejos de maniobra del trinquete.
21. Aparejos de maniobra. Utilizados en cada palo. Llamado “Pendientes”.
22. Flechaste de los obenques del trinquete.
23. Estay de popa del trinquete.
24. Aparejos de maniobra del trinquete.
25. Gaza del estay del mayor.
26. Bastón de los obenques del palo trinquete.
27. Aparejo de los obenques superiores del palo trinquete.
28. Pata de gallo del trinquete.
29. Aparejo pendiente del mastelero del trinquete.
30. Obenques del mastelero del trinquete.
31. Bastón de los obenques del mastelero del trinquete.
32. Aparejo de los obenques superiores del mastelero del trinquete.
33. Obenques del juanete del trinquete.
34. Estays de popa del mastelero del trinquete.
35. Estays de popa del juanete o mastelerillo del trinquete.
36. Estay del mayor
37. Estay de prevención del estay del mayor.
38. Estay del mastelero del mayor.
39. Estay de prevención del mastelero del mayor.
40. Estay del juanete o mastelerillo del trinquete.
41. Pata de gallo del mayor.
42. Aparejo de maniobra del estay del mayor.
43. Aparejo de maniobra del mayor.
44. Obenques del mayor.
45. Gaza del estay de velamen del mesana.
46. Gaza del estay del mesana.
47. Estay de popa del mesana.
48. Bastón de los obenques del palo mayor.
49. Aparejo de los obenques superiores del palo mayor.
50. Aparejo de maniobra del mastelero del mayor.
51. Obenques del mastelero del mayor.
52. Bastón de los obenques del mastelero del palo mayor.
53. Aparejo de los obenques superiores del mastelero del palo mayor.
54. Obenques del juanete ó mastelerillo del mayor.
55. Estay de popa del mastelero del mayor.
56. Estay de popa del juanete ó mastelerillo del mayor.
57. Estay del mesana.
58. Estay de velamen del mesana.
59. Estay del mastelero del mesana.
60. Pata de gallo del mesana.
61. Aparejo de maniobra del mesana.
62. Obenques del mesana.
63. Bastón de los obenques del palo mesana.
64. Aparejo de los obenques superiores del palo mesana.
65. Obenques del mastelero del mesana.
66. Estay de popa del mastelero del mesana.

Luego de la descripción de la nave, sus cabos, obenques, estays, aparejos, podemos observar términos conocidos, otros no tanto, y otros no conocidos.

Los describimos de manera simple, que se aplica a cada término.

Veremos cómo se van ubicando en la nave, su manera de trincarlos, su utilización, para que sirvan en la fijación de los palos.

Muchos de ellos preparados para maniobras futuras.

Para empezar seguiremos el orden que se seguía en la realidad, de proa a popa.

Lo que es lógico si se sigue un orden normal, se van parando los palos desde el bauprés, hasta los de popa.

Referencias.

- Aparejo de maniobra (Pendiente): Aparejo que se asegura en el tope del palo, previa a los obenques, y que sirve para cualquier tipo de maniobra, quedando la mayor de las veces libre, de allí su nombre de Pendiente.
- Patas de gallo: Entramado que fijado a la parte delantera de la cofa, se unen en un aparejo de varios ojos, y por medio de dos motones, se trinca en el estay de prevención.
- Motón: Pieza de madera ovalada y achatada, dentro de la cual va sujeta una roldana o más, de hierro, por donde pasa un cabo
- Mesa de guarnición: Plataforma de madera, que se fija con pernos y escuadras, a ambos lados de la nave, comenzando desde la vertical de cada palo, y donde van fijas las vigotas o motones que sean necesarios para cada maniobra
- Burda: Cabos, que desde lo alto del palo, se fijan en la mesa de guarnición

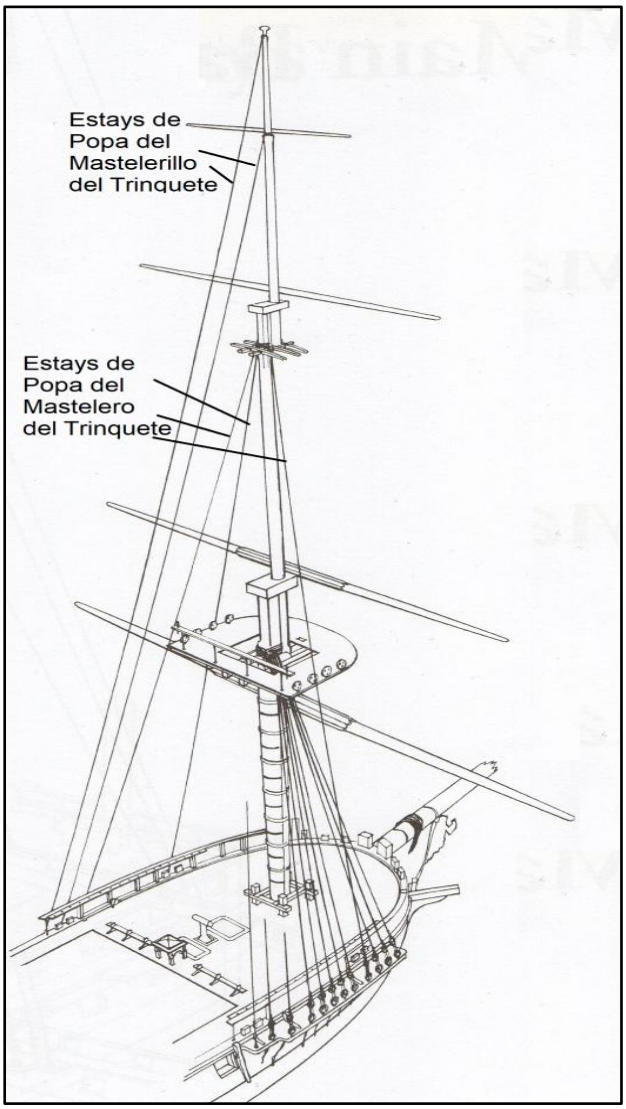


Fig 3: Palo Trinquete trincado

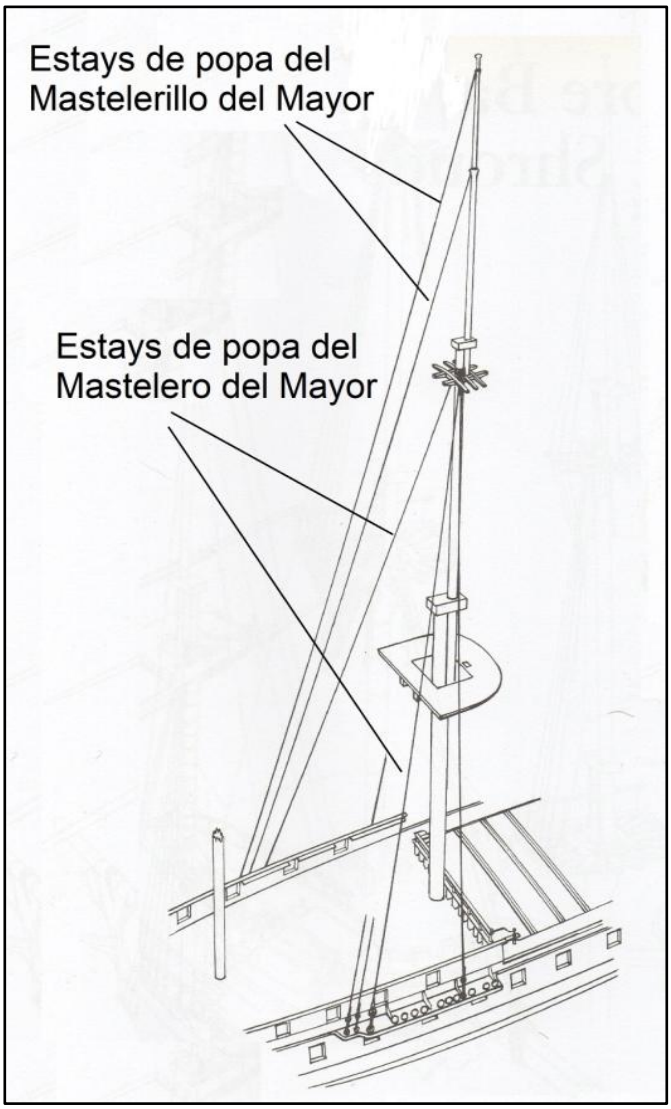


Fig 4: Palo Mayor trincado

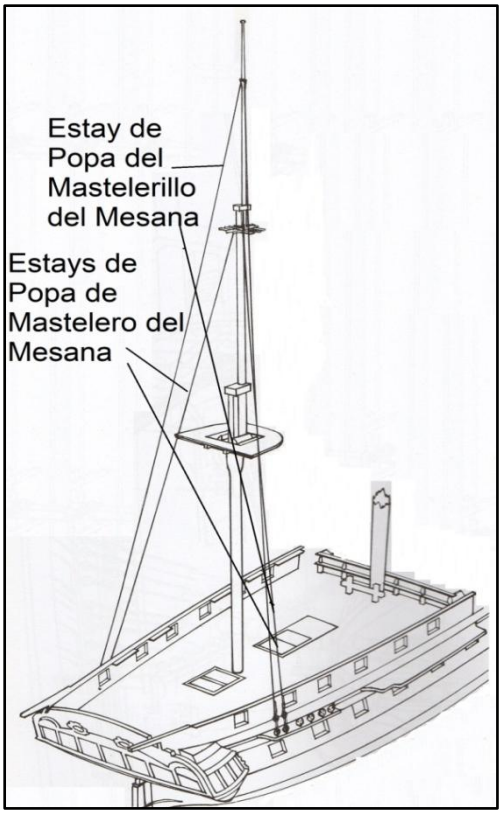


Fig 5: Palo Mesana trinquete

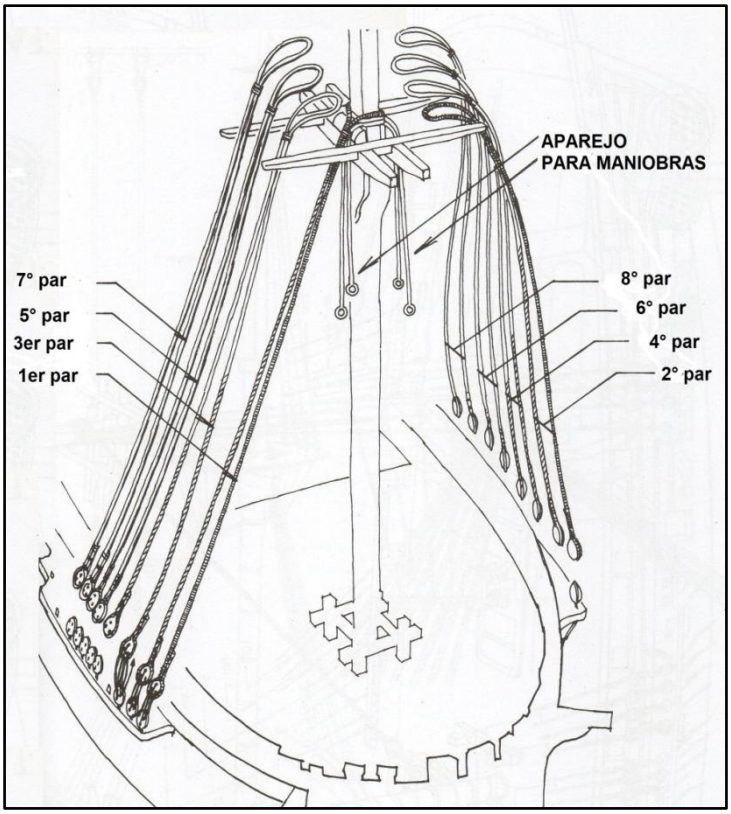


Fig. 6: Obenques

La fig.6 nos muestra cómo van colocados, los aparejos de maniobras, y los obenques, de a pares, ó individualmente

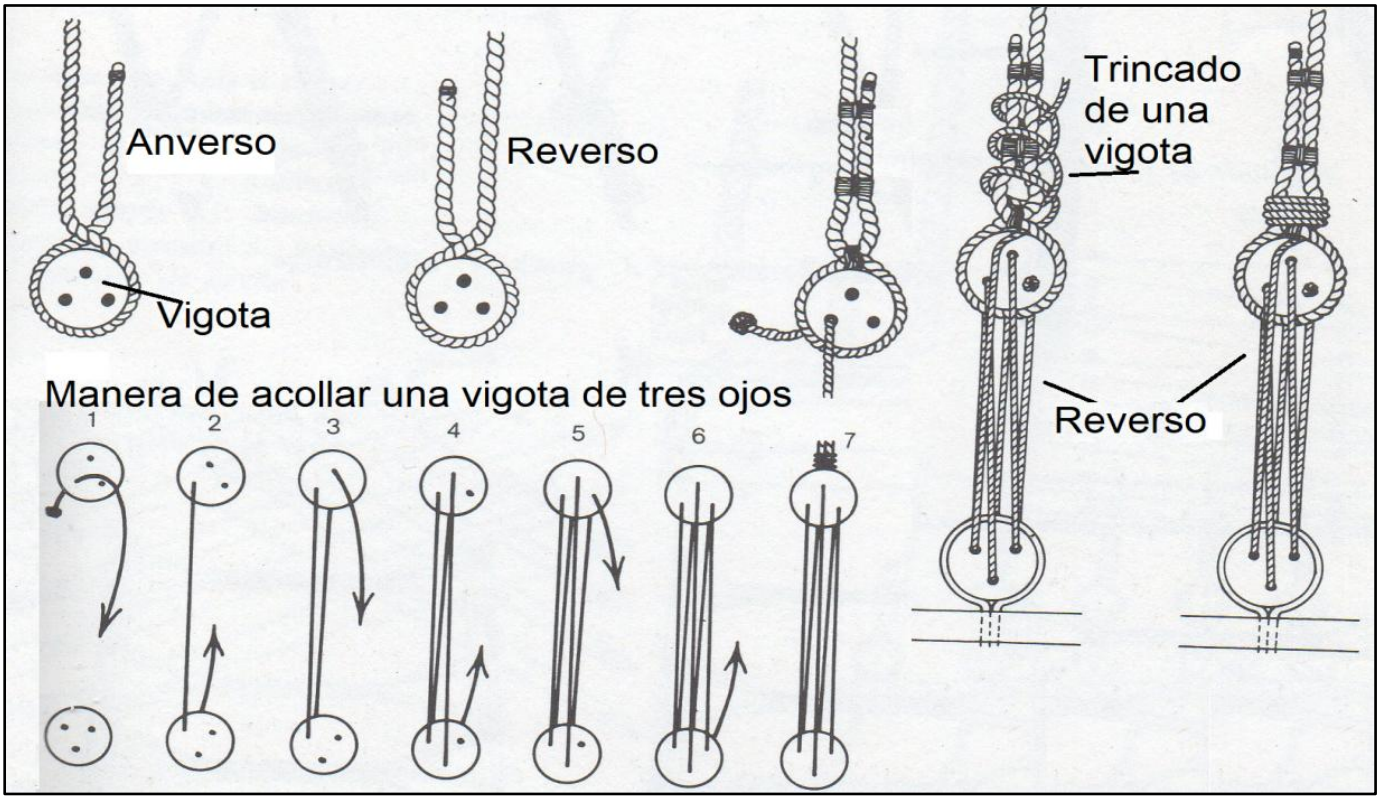


Fig 7: Vigotas y obenques, forma de anudarlos y tensarlos

Damos una descripción de los respectivos estayes que se presentan en una nave.

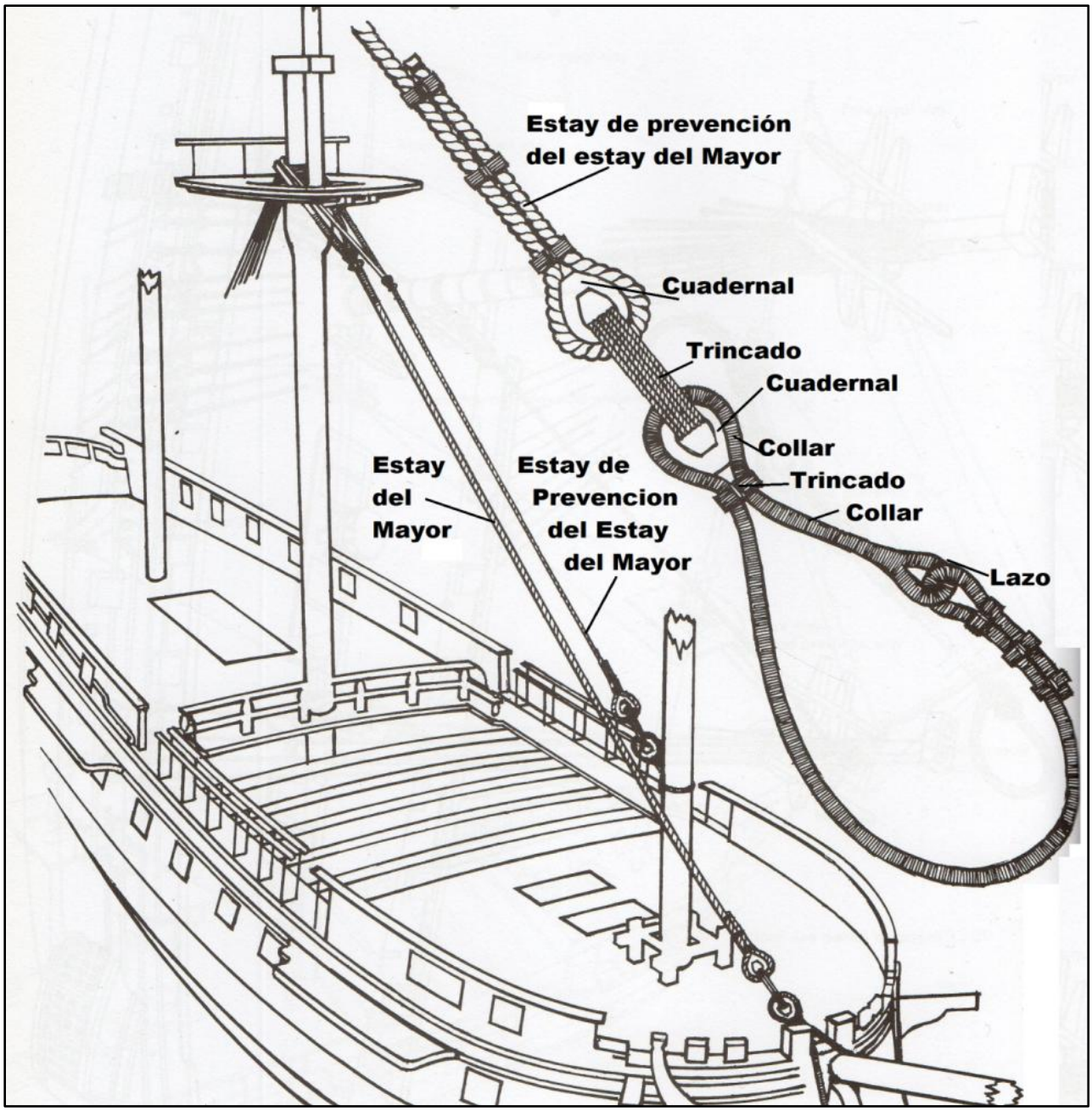


Fig 8

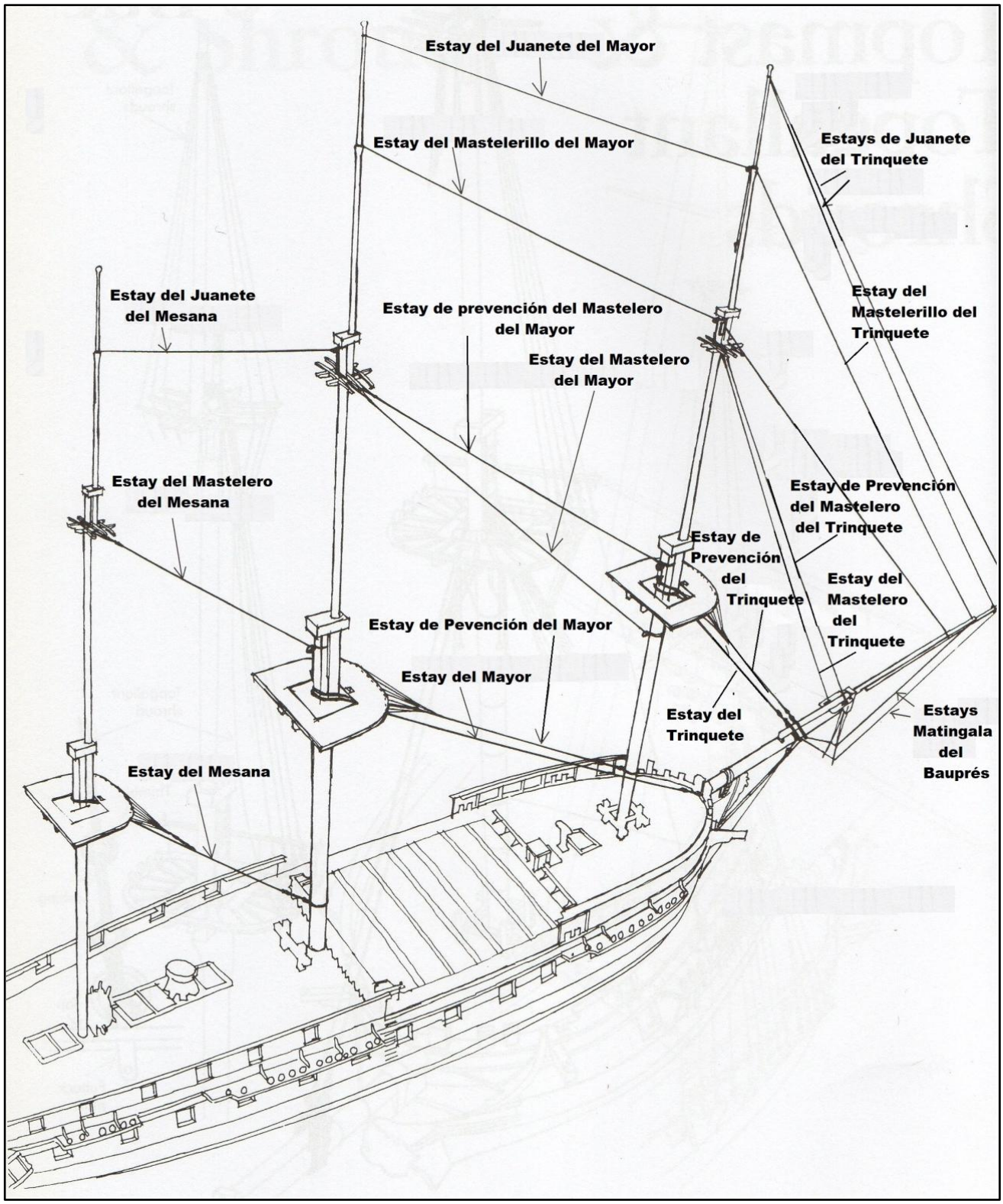


Fig 9

Referencias :

- Martingalas: Son cabos que se ubican en un palo, estays, u obenques, para alivianar la tensión a la que son sometidos.
- Cruceta: Es un elemento de hierro con forma de Y, ubicado donde sea necesario.
- Juanete: Se denomina al palo que se ubica a continuación del mastelero, ó del mastelerillo, sobre una cruceta, ó a continuación de una galleta directamente.
- Galleta: se llama al espesor que presenta un palo en su diámetro de un espesor determinado y pequeño, ya sea para continuar luego el palo mismo, ó para terminarlo.
- Cofa: Parte plana para operar en ella, que se ubica en la zona alta de un palo.

- Bastón del obenque: (Ya referenciado) Madero redondo, asegurado en los obenques, que sirve para fijar los aparejos de las vigotas superiores, y a su vez para fijar los catarpines.

Ubicación de los obenques en una nave, ya sea del siglo XVII, con mastelero en el bauprés, ó de siglos posteriores como XVIII y XIX con solo bauprés lanzado.

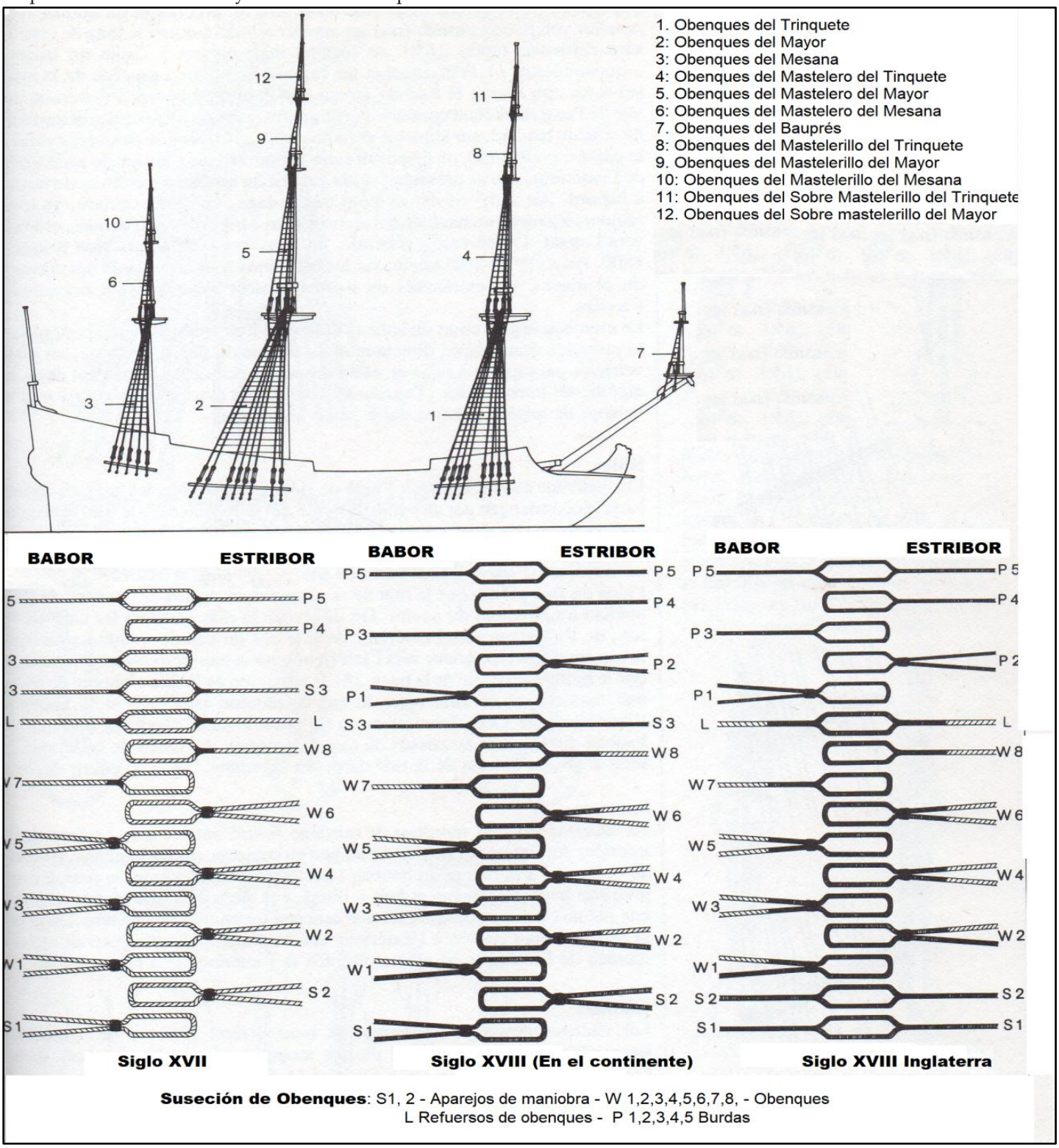


Fig. 10

Se detallan aquí la forma en que van ubicados los cabos de los palos, comenzando con los denominados S, que son los de maniobra y van ubicados primeros, siguiendo con los obenques W, luego los refuerzos o de maniobra L, terminando con las burdas S.

Tenemos a babor y a estribor.

Los del siglo XVII son los utilizados en la marina de las 7 Provincias, hoy Holanda.

Los del siglo XVIII utilizados en el resto del continente, también usados en el siglo XVII y siglo XIX.

Los del siglo XVIII utilizados por los ingleses, que como en la mayoría de los casos, tenían una forma, nomenclatura, medidas y leguaje propio diferente.

En efecto, era así, que en las medidas por ejemplo, tomaban lo que instaló en sistema Tudor, que estaban basadas en las medidas del físico, de las pisadas y pasos que él podía dar Enrique VIII, en importante exponente de le dinastía Tudor.

Sin ser Luis XIV, que acuñó la frase "L'etât c'est moi", era tan absolutista, que formalizando la escisión con la Iglesia Católica y el Papa, creando la Iglesia Anglicana, con su figura, la del rey, era la cabeza, rompiendo con lo que había hasta ese momento, confeccionando incluso un nuevo sistema de medidas, conocido como Modelo Inglés

Así tenemos: que la pulgada es lo que medía el pulgar de Enrique VIII, el codo es la medida de el codo a la su mano, el pie es lo que medía el propio el pié, la yarda era el paso que él podía dar, cuando no tenía gota, pues la sufría de manera crónica, y así el resto de las medidas.

Siguiendo con las denominaciones y explicaciones:

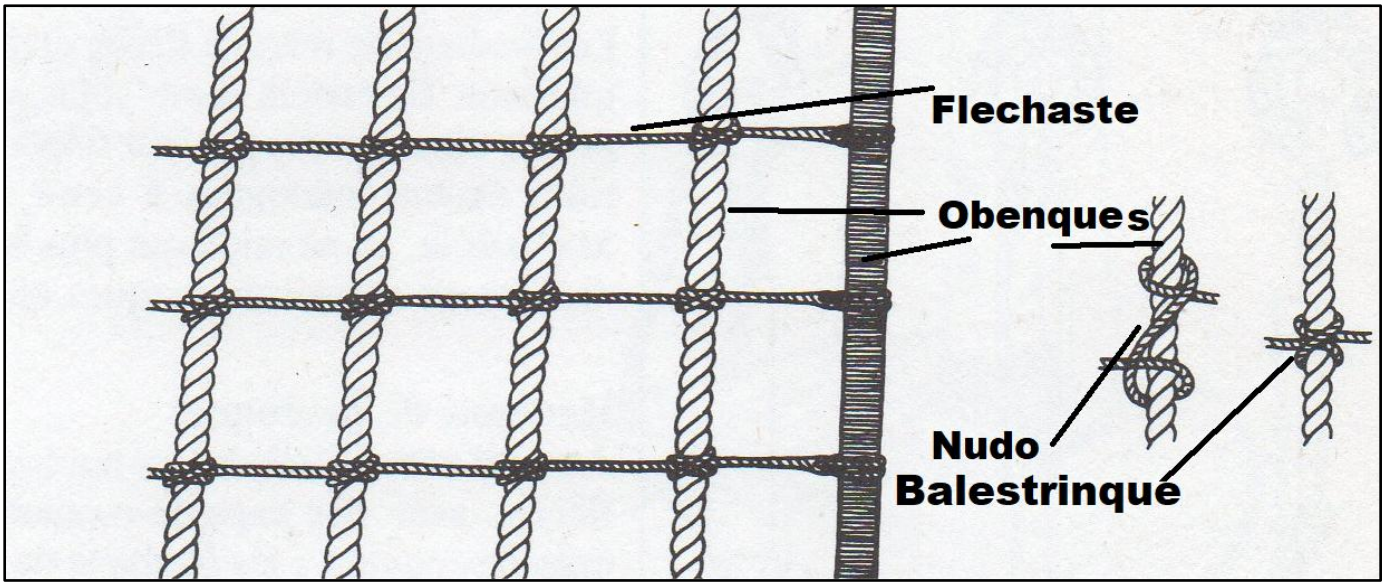


Fig. 11

Los obenques son entrelazados por unos cabos, llamados flechaste, trincados por un nudo llamado ballestrinque. Esto conforma una escalera para trepar por ella a las cofas. Fig. 11

En las cofas se realizan maniobras, se utiliza además para asegurar los obenques, y aparejos de maniobra, y se opere sobre ellos.

Sirven también para trincar aparejos de ciertos estays.

Esto está ubicado en la parte superior del palo, debidamente fijado, cosa que se puede observar en la fig.12, 13 y 14

Referencias

- Can: Trozo de madera ó metal, que se coloca en la parte superior de los palos, en un encastre realizado para que calce, orientado hacia proa, y fuertemente empernado, para formar un descanso para las crucetas.
- Tamburete: Pieza que se coloca sobre el palo, que sirve de unión entre el palo inferior y un palo superior.

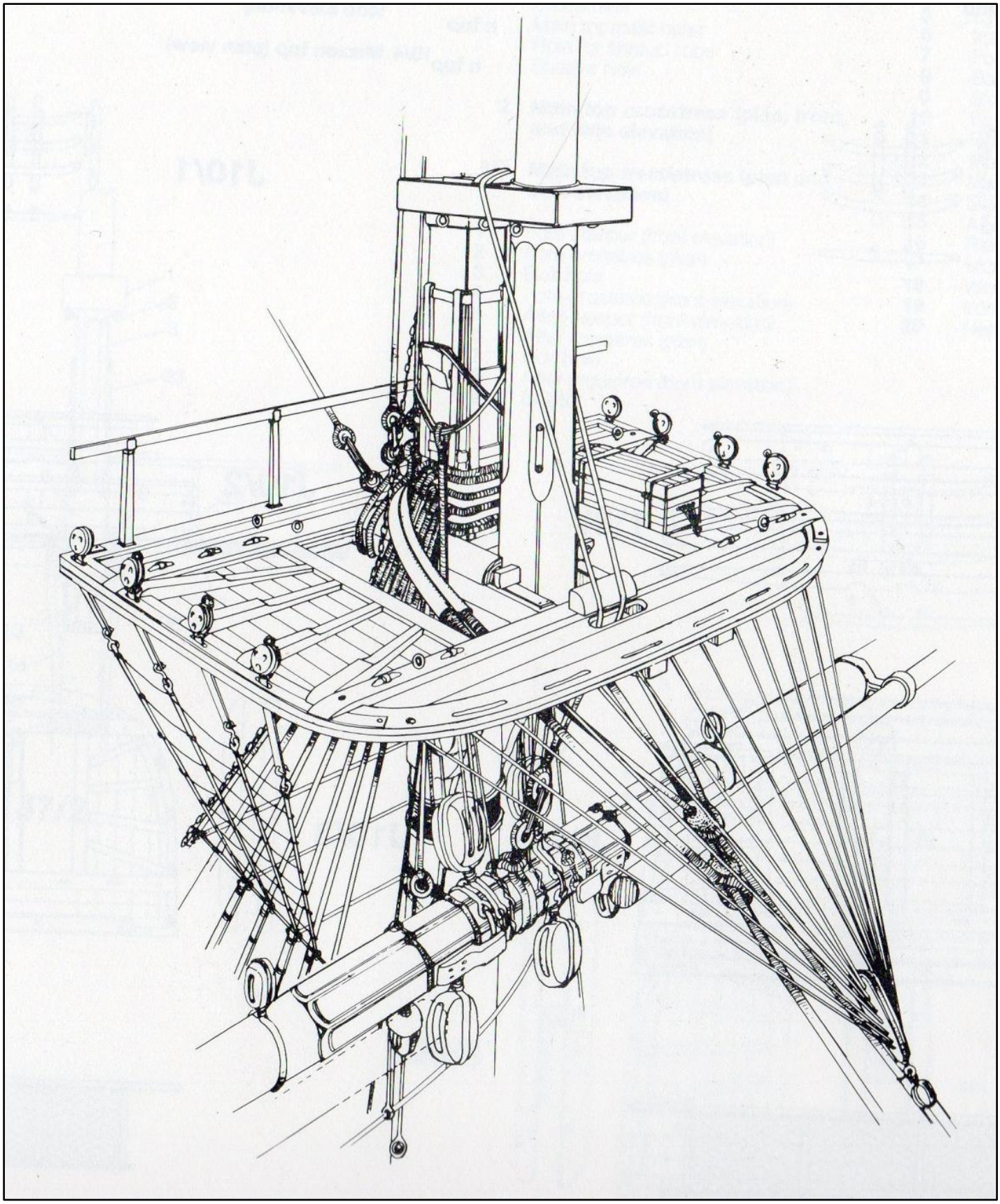


Fig 12

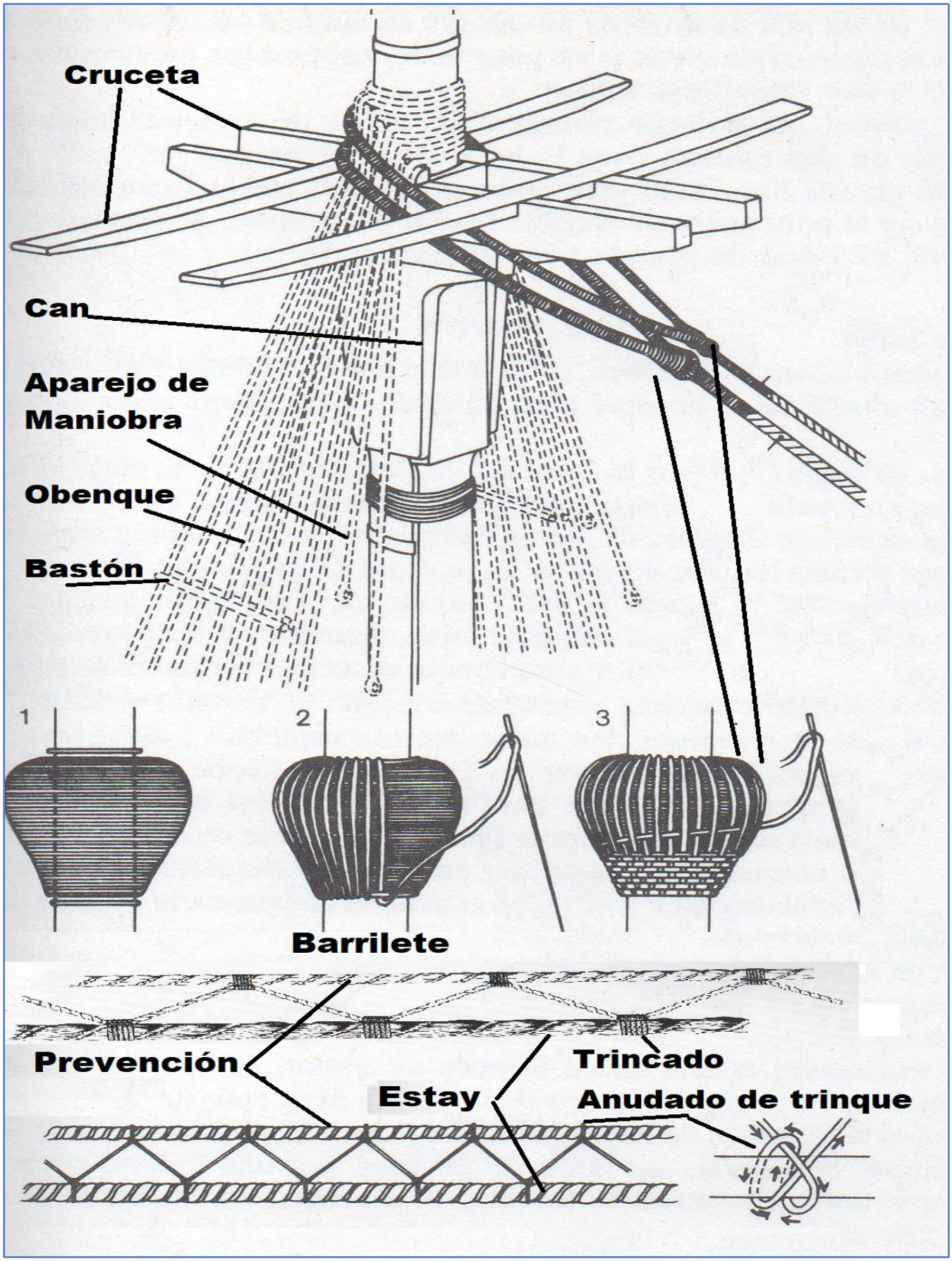

Cruceta
Can
Aparejo de
Maniobra
Obenque
Bastón
1
2
3
Barrilete
Prevención
Trincado
Estay
Anudado de trinque

Fig.13

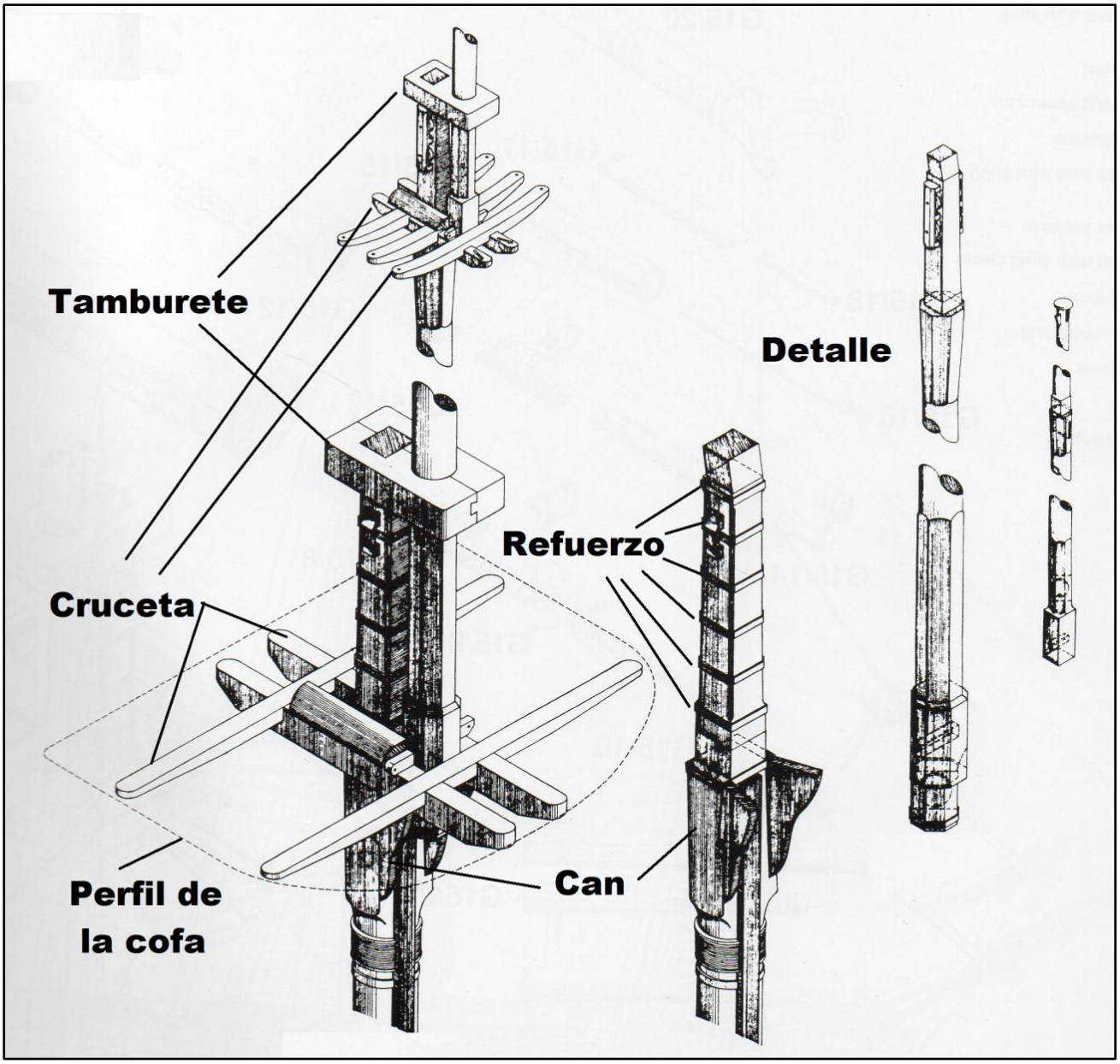


Fig. 14

Bibliografía:

- Diccionario Maritimo–Juan Amich-Edtorial Juventud-Barcelona-España-1956-2ª edición, revisada y ampliada, 1971
- Yachtsman's Eight Language Dictionary-Barbara Webb-Adlard Coles Ltd-Londres-Gran Bretaña-1965-2ª edición 1977
- Anatomy of the Ship-The Armaed Transport Bounty-John McKay-Conway Maritime Pres Limites-1989-London-Great Britain
- Anatomy of the Ship-Captain Cook's Endeavour-Karl Heinz Marquardt-Conway Maritime Pres Limites-1995-Reprited 1997-London-Great Britain
- Rigging, Period ship models-Lennarth Petersson-Chatham Publishing-London-Great Britain-2000
- Encyclopédie Navale des Modèles Réduits-Guide du collectionneur et du modéliste-Gérard Watelet-Editions Pygmalion-Paris-France-1979
- The Anatomy of Nelson´s Ships-C. Nepean Longridge-Model & Allied Publications Ltd.-Surrey-England-1974
- Seventeenth Century Rigging-R.C. Anderson--Model & Allied Publications Ltd-Herrfoardshire-England-1974
- The Masting and Rigging of english Ships Of War 1625-1860-James Lees--Conway Maritime Pres Limites-1979-London-Great Britain.

Modelos terminados

Barco pesquero – Modelista Alfonso Martínez Rubí

Los pesqueros de arrastre del Mediterráneo son todos semejantes, presentando pequeñas variaciones según el lugar de procedencia.

El Mare Nostrum, es una clásica embarcación de Arenys de Mar, Costa Brava Catalana, España.

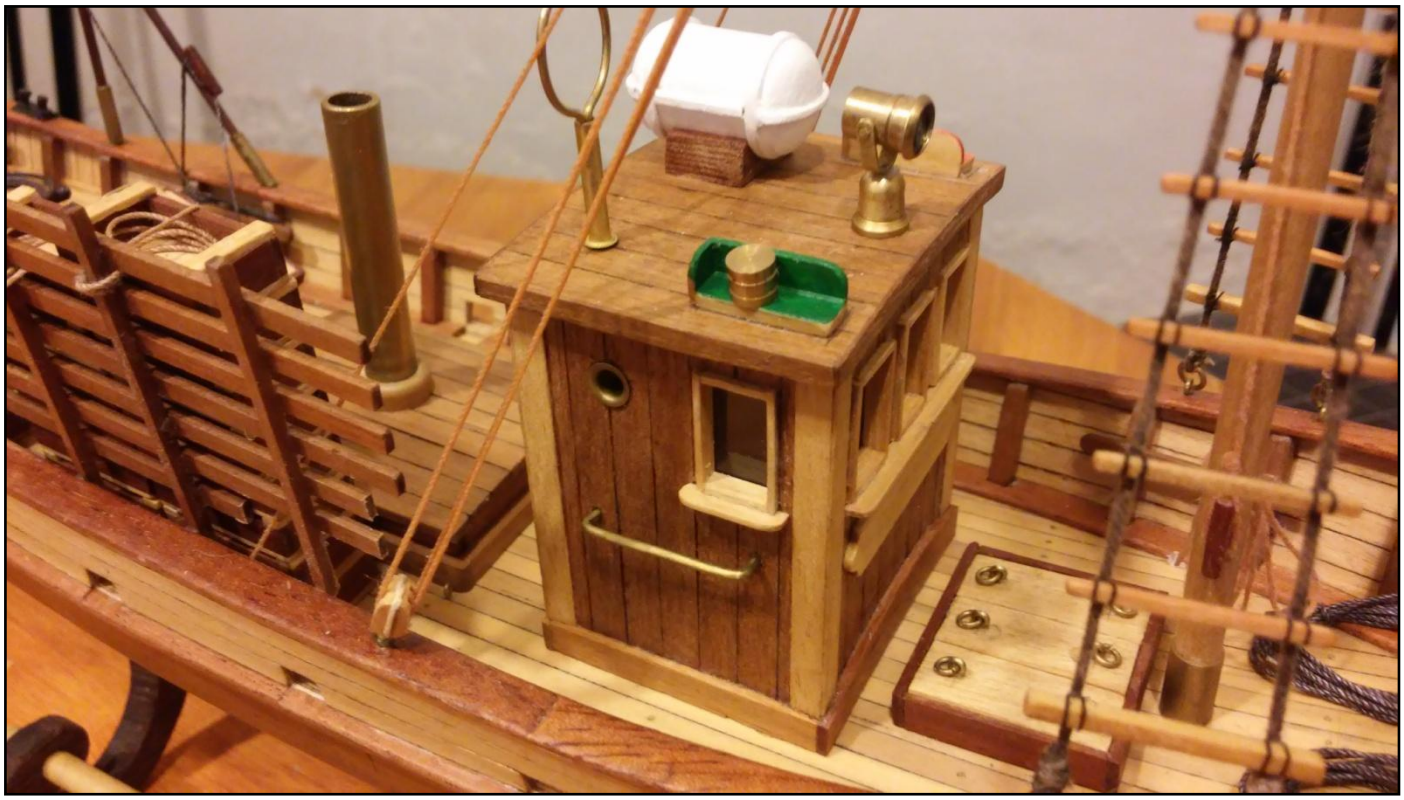
Dedicado a la pesca de Bajura, cada tarde, se presentan las capturas para su venta en lonja.

En el Mediterráneo se pescan habitualmente unas 20 especies diferentes, desde la sardina hasta las gambas entre las que se encuentran las muy famosas de Palamos.

El pesquero de arrastre atunero, Mare Nostrum, es la embarcación por excelencia pesquera del mar Mediterráneo, un detalle a destacar, su aparejo con poleas para el arrastre.

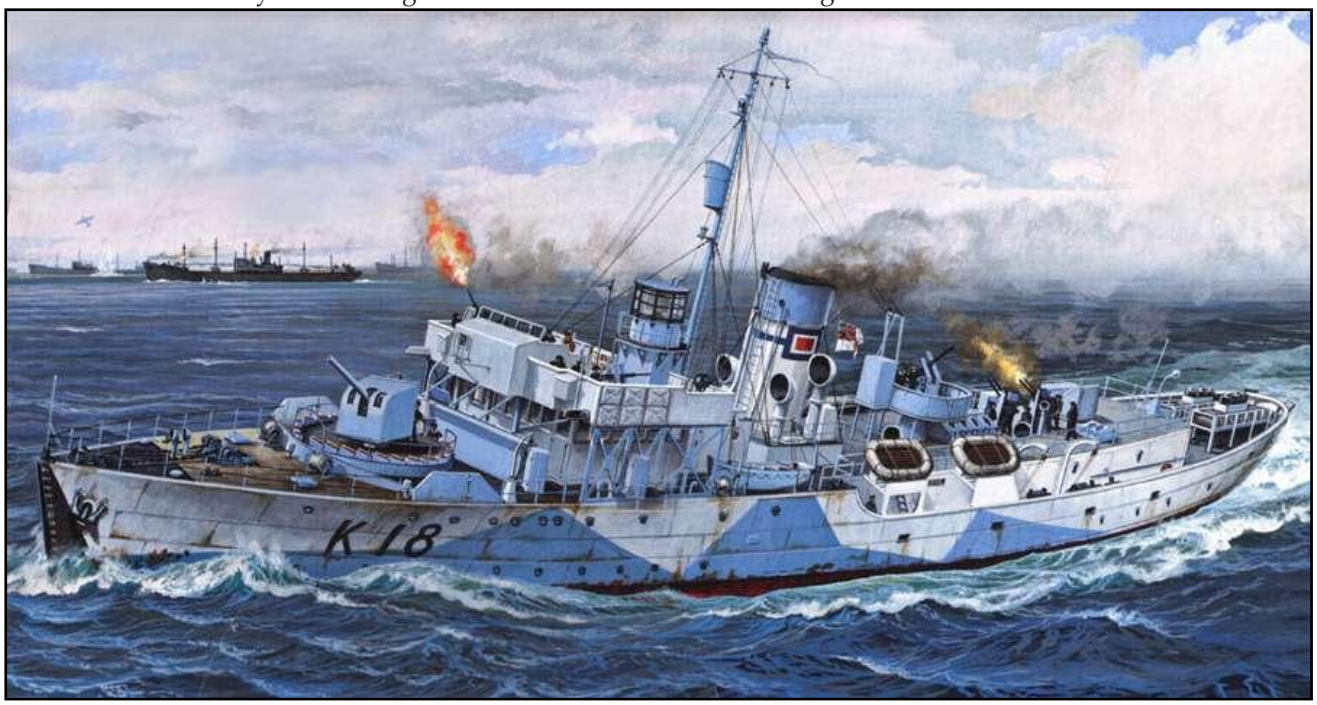
Características: Eslora 15 metros, manga 3,5 metros, desplazamiento de 10 toneladas, todo ello impulsado por un motor diesel de 40 hp.

El modelo se armó según planos de Artesanía Latina, en escala 1:35 y los materiales utilizados en la construcción fueron: madera de guatambú, madera de cedro, bronce de distintos diámetros y barniz satinado como terminación.



Corbeta clase "Flower" - por Rafael Zambrino

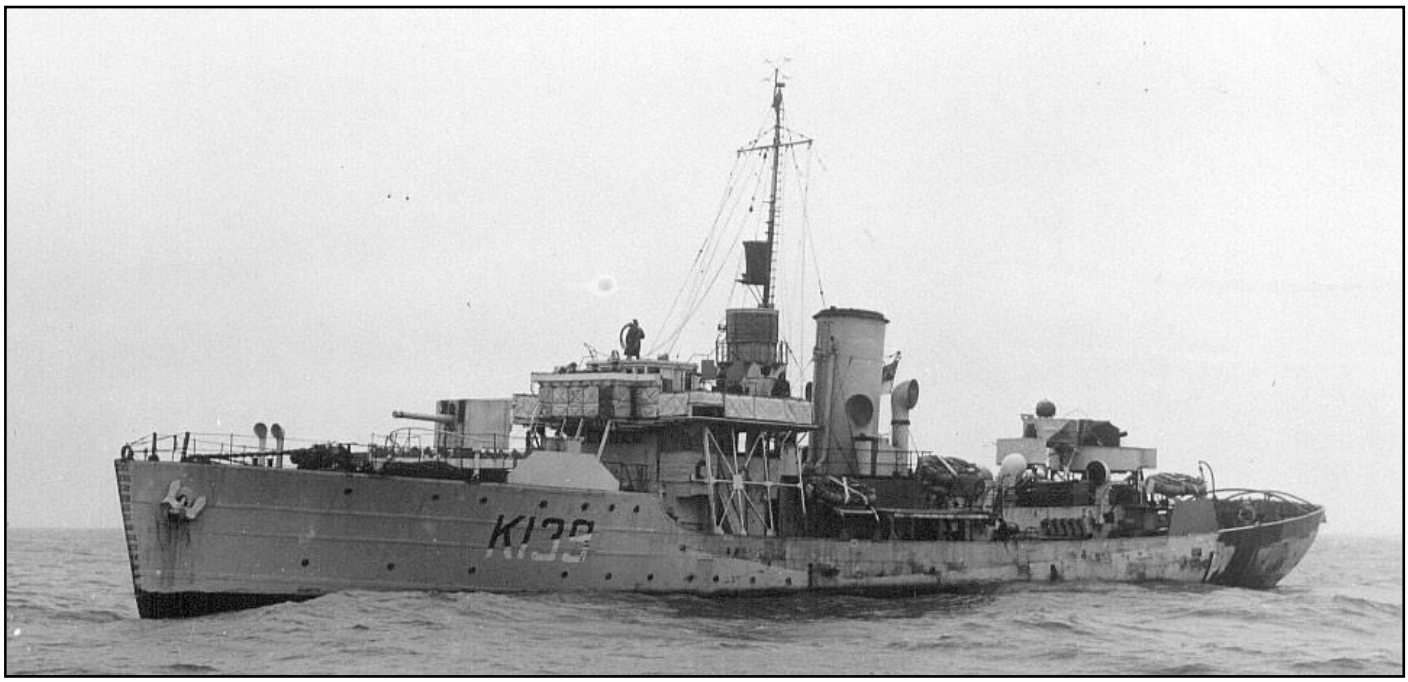
Los buques de guerra de corbeta clase Flower de diseño británico fueron fundamentales para la victoria en la Batalla del Atlántico y en otros lugares durante los combates de la Segunda Guerra Mundial.



- ORIGEN: Reino Unido - 1939
- CLASE DE NAVES: Flower-class / Modified Flower-class
- BUQUES EN LA CLASE (267): 267 buques en total completados.
- OPERADORES: Argentina; Bélgica; Bolivia; Brasil; Canadá; Chile; China; Dinamarca; República Dominicana; Egipto; Francia; Grecia; India; Israel; Irlanda; Alemania nazi (capturado); Países Bajos; Nueva Zelanda; Noruega; Sudáfrica; Tailandia; Reino Unido; Estados Unidos; Yugoslavia
- CARACTERÍSTICAS: A menos que se indique lo contrario, las estadísticas presentadas a continuación pertenecen al diseño base de la Flor (clase). Las mediciones comunes y sus respectivas conversiones se muestran cuando es posible.
  - TRIPULACIÓN: 85
  - LONGITUD: 205 pies (62,48 metros)
  - ESLORA: 33 pies (10.06 metros)
  - CALADO: 11.5 pies (3.51 metros)
  - DESPLAZAMIENTO (SUPERFICIE): 1,035 toneladas
  - PROPULSIÓN: 2 x unidades de caldera que alimentan a un motor de expansión doble de 1 x 4 cilindros que desarrolla 2,750 caballos de fuerza a 1 eje x.
  - VELOCIDAD (SUPERFICIE): 16 nudos (18 millas por hora)
  - RANGO: 3,498 millas náuticas (4,025 millas; 6,478 kilómetros)
- ARMAMENTO
  - Cañón de cubierta con torreta BL Mk.IX de 1 x 4 "Ametralladoras pesadas Vickers de 2 x 0.50 en armaduras gemelas.
  - Ametralladoras Lewis de 2 x 0.303 de calibre en montajes de dos cañones.
  - 2 lanzadores de carga de profundidad Mk.II
  - 2 bastidores de carga de profundidad
  - Hasta 40 cargas de profundidad llevadas.

Historia

El barco de guerra corbeta fue reintroducido a la Marina Real Británica (RN) justo antes de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) con la adopción de los buques de superficie de clase Flower. Esta colección de buques de guerra, cuyo diseño de casco se derivó de un buque ballenero comercial, se desarrolló en torno al concepto de minesweeping y escolta costera. Durante el conflicto, el grupo fue presionado en el servicio de aguas profundas y desempeñó un papel crítico para muchos operadores, especialmente para los británicos durante la "Batalla del Atlántico" (septiembre de 1939 - mayo de 1945).



La clase Flower también se conocía como la clase Gladiolus, principalmente debido a la nave líder del grupo, HMS Gladiolus. Todos los barcos británicos fueron nombrados después de las flores, que es como el nombre de la clase llegó a ser. Gladiolus fue establecido por Smiths Dock Company en South Bank-on-Tees el 19 de octubre de 1939 y lanzado el 24 de enero de 1940. Fue comisionado formalmente el 6 de abril de 1940 pero hundido el 17 de octubre de 1941.

Doscientos veinticinco de la clase se planearon originalmente y finalmente emergieron dos lotes distintos, "Clase Flower" y "Clase Flower Modified". Alrededor de once de los barcos fueron cancelados y, durante la guerra, unos treinta y tres se perdieron en combate y veintidós de éstos contra submarinos enemigos solos; tal era la naturaleza traicionera de la guerra naval en el impredecible Atlántico.

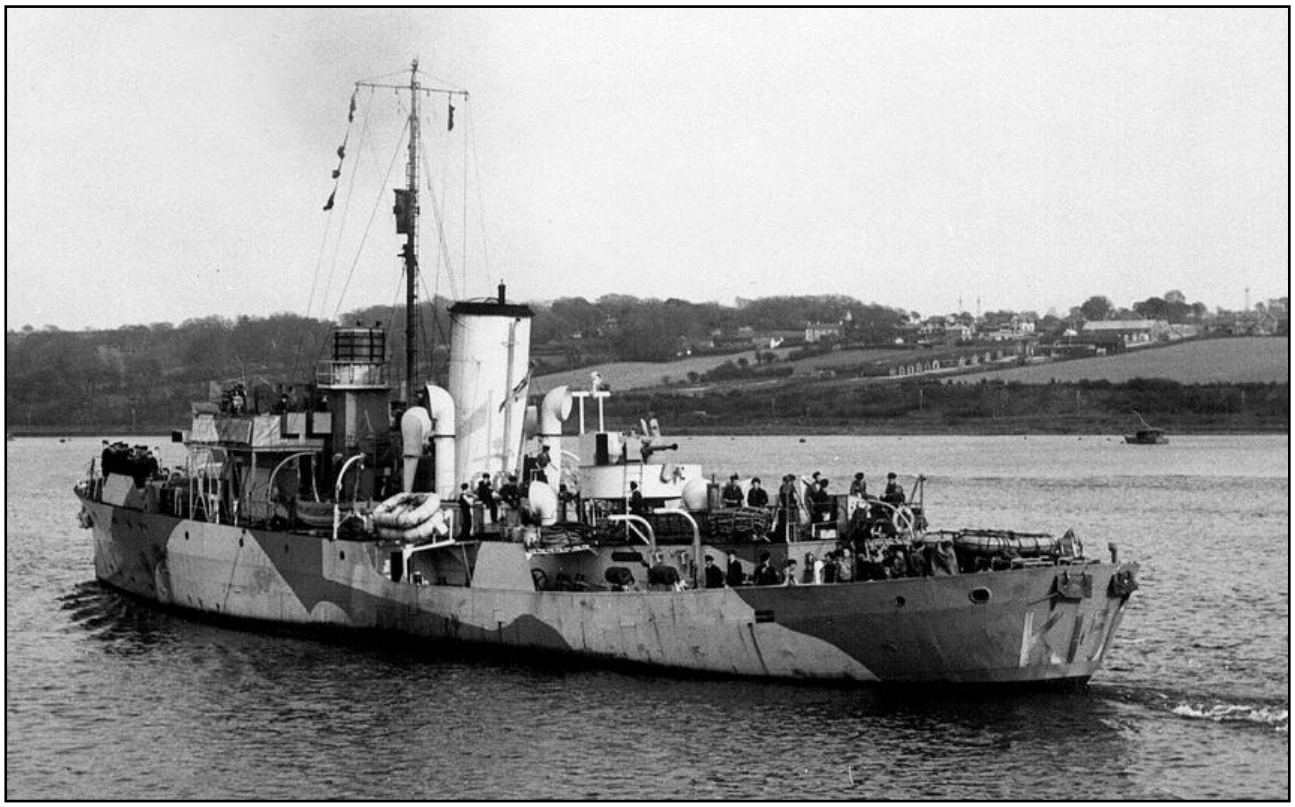
La clase Flower era una nave no diseñada para trabajos en aguas profundas a pesar del origen del diseño del casco en un barco ballenero, pero la escasez de tales buques de guerra para la RN y la creciente amenaza de barcos y submarinos alemanes en el Atlántico aseguraron que estos compactos las plataformas serían empujadas a sus límites. Se sabe que el grupo tuvo un desempeño bastante pobre en mares picados, pero su maquinaria era fácil de producir en masa y mantener / reparar, lo que los hizo buenas inversiones durante la guerra. En servicio, los barcos eran corbetas utilitarias llamadas para manejar muchos tipos diferentes de salidas.

La clase Flower desplazó unas 1.035 toneladas (cortas). La longitud fue de 205 pies con una viga de 33 pies y un calado de 11.5 pies, la última cualidad suficiente para el trabajo cerca de la costa. La maquinaria estándar instalada comprendía 2 unidades de caldera que alimentan una sola máquina de vapor de triple expansión de 4 cilindros que impulsa un solo eje. La disposición de eje único era de particular interés y ciertamente una maniobrabilidad limitada. La velocidad máxima podría alcanzar hasta 16 nudos y el alcance fue de 3.500 millas náuticas.

A bordo había 85 hombres y los sistemas instalados incluían un radar SW1C (serie 2C) adaptado junto con el sistema de sonar Type 123A (o Type 127DV). Armamento centrado en 1 x 4 "BL Mk.IX Pistola de cubierta con torreta en la" Posición A "en el castillo de proa y, más allá de esto, 2 x ametralladoras pesadas Vickers de calibre 0,50 en soportes de dos cañones y 2 x .303 Lewis Machine Las armas de caza con arma de fuego doble se usaron para la defensa antiaérea (AA) .La caza submarina se llevó a cabo mediante la administración de 2 lanzadores de cargas de profundidad Mk.II y 2 plataformas de carga de profundidad. El buque podía transportar hasta 40 cargas de profundidad batalla.

Con el tiempo, el ajuste antiaéreo (AA) se modificó para mejor, así que desaparecieron las ametralladoras y, en su lugar, llegaron cañones "Pom-Pom" de 2 pozas y cañones automáticos Oerlikon de 20 mm. Esta supervivencia enormemente mejorada contra el avión enemigo entrante listo para atacar al buque.

La silueta involucraba la batería principal de la pistola con vista hacia la proa y la superestructura del puente inmediatamente después de esto. El único mástil estaba ubicado cerca de la nave central, delante del embudo de humo, que tenía una manivela trasera distinta. El diseño de la superestructura del casco se estrecha hacia la popa y esta holgura proporciona una buena visión general para la tripulación de servicio. Si bien la serie siempre fue pensada para el papel de limpieza de minas, el equipo aplicable de limpieza de minas se recortó para ayudar a mejorar el alcance de la embarcación a la vez que se liberaba el espacio de cubierta.



Los barcos originales fueron 225 construidos según el estándar de 1939-1940, mientras que el lote de continuación, Modified Flower-class, fueron 69 buques construidos a partir de 1940 en adelante. La principal diferencia entre los dos lotes fue que las dimensiones de este último aumentaron ligeramente y el armamento mejoró en cierta medida.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el uso de Flower-class recayó en todos los aliados principales. Las armadas británica y canadiense fueron los principales operadores de la serie, pero la Armada de los Estados Unidos (y el servicio de la Guardia Costera) también llamaron a estas naves durante el desafiante período de 1942. Otras potencias aliadas incluyeron a las fuerzas francesas libres, Bélgica, Grecia y la India británicas, los Países Bajos, la Royal Navy de Nueva Zelanda, la Royal Norwegian Navy, la South African Navy y la Real Armada Yugoslava. La Kriegsmarine alemana logró capturar algunos buques de sus Aliados y ponerlas a trabajar bajo nueva propiedad.

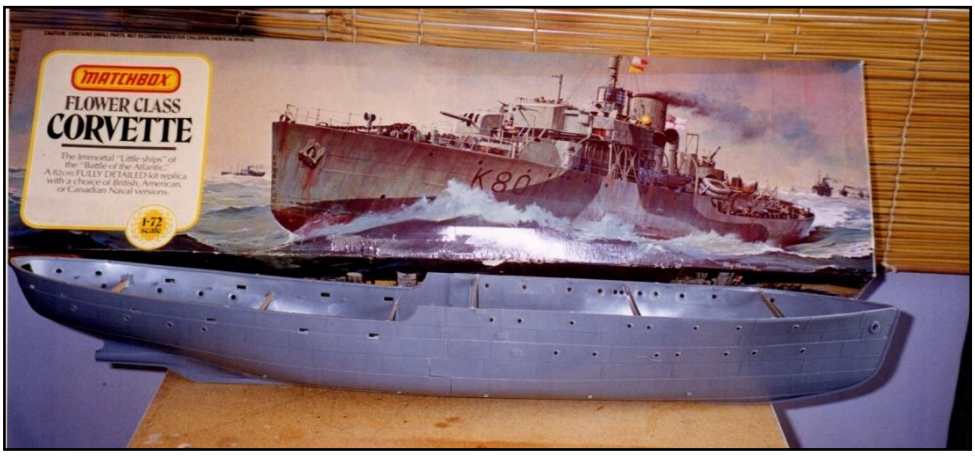
En el mundo de posguerra, los buques continuaron en servicio extendido, tanto en funciones militares como mercantiles. Los operadores incluyeron Argentina, Bolivia, Chile, China, Dinamarca, República Dominicana, Egipto, Grecia, India, Israel, Irlanda, Sudáfrica, Tailandia y Yugoslavia. En Argentina fueron el buque ARA "República"

Corbeta ARA República (Argentina)

http://fdra-naval.blogspot.com/2018/09/sgm-corbeta-clase-flower-uk.html

El modelo - Corbeta H. M. S. Bluebell 1940 escala 1:72

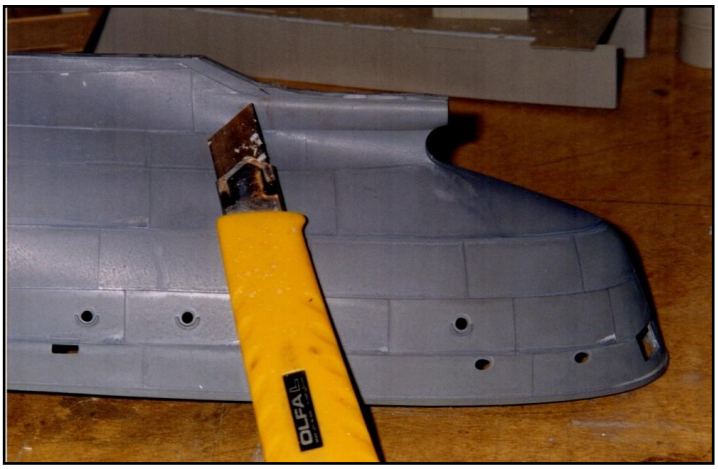
La maqueta, objeto de este reportaje, ya contaba con algunos años en el mercado en el momento que se compro para el armado. Perteneciente a la afamada marca Matchbox, de origen inglés y en escala 1/72, cuenta con un gran número de partes pero del mismo modo peca de algunos faltantes y detallados que con algo de información se pudo remediar.



Como primera medida hubo que programar el trabajo de armado, teniendo en cuenta la complejidad de la pintura.

El casco cuenta con cuatro grandes piezas, pegando primero las dos de un costado y luego las del otro. Una vez seco se pego el casco en forma normal por la línea de crujía, se coloco los refuerzos internos, en donde luego se apoyan las cubiertas, pero también se colocó unos pedazos de plástico de alto impacto en el interior del casco para reforzarlo.

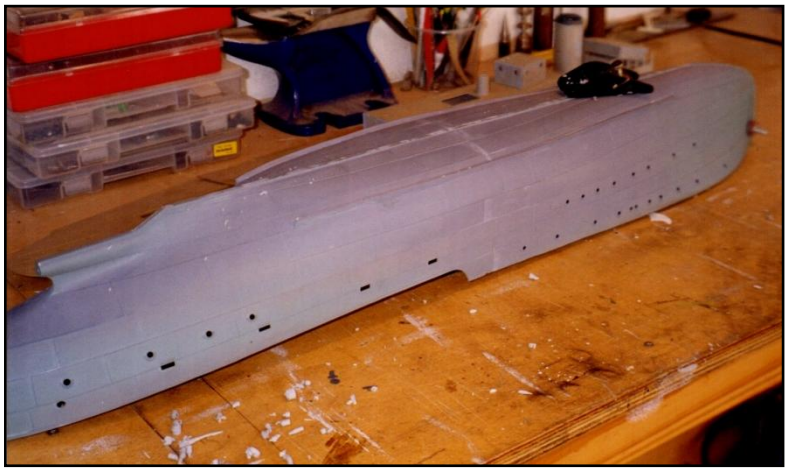
Proa, quilla y tajamar fueron afinados ya que los mismos eran demasiado gruesos.



Una vez concluido esta parte del casco me dedique a la pintura del mismo, la que realice con aerógrafo, dando efectos de desgaste y use con pinceles de distintos tipos.

Las pinturas utilizadas fueron de la marca Humbrol tanto para los colores base como para los efectos de desgaste y oxido.

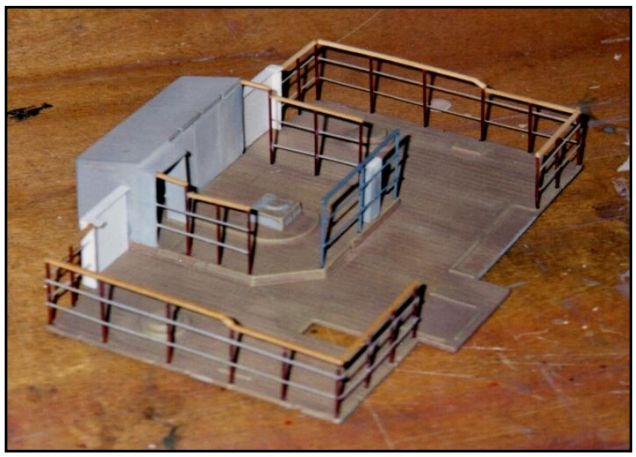
Se realizaron algunas mejoras como por ejemplo: en la plataforma del cañón de proa donde se recubrieron los candeleros con papel tisú, previamente pintado con aerógrafo.



El cañón se perforo y se detallo el interior del mismo.

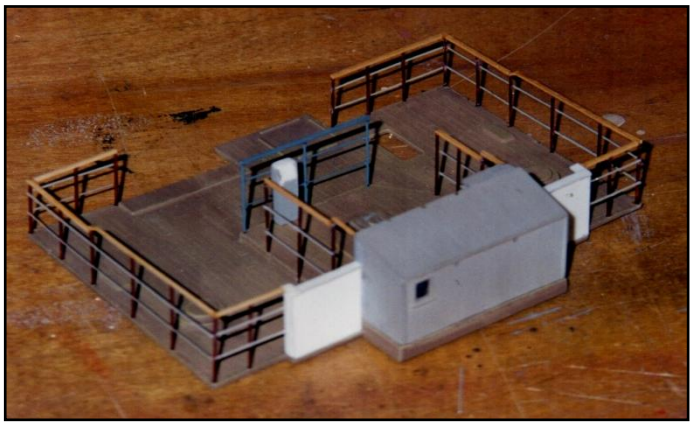
Todo el perímetro del puente de mando se reemplazo, construyendo los candeleros con su correspondiente barandilla en madera y el recubrimiento de tela imitado con el ya mencionado papel tisú. Los cañones Oerlikon, se detallaron y del mismo modo el cañón pom pom, al que también se le reemplazo el perímetro de la casamata por ser demasiado grueso el provisto por el fabricante.

Se realizaron apertura de algunas puertas y hubo que trabajar con masilla diluida para tapar algunas imperfecciones como por ejemplo en las uniones de los respiraderos.



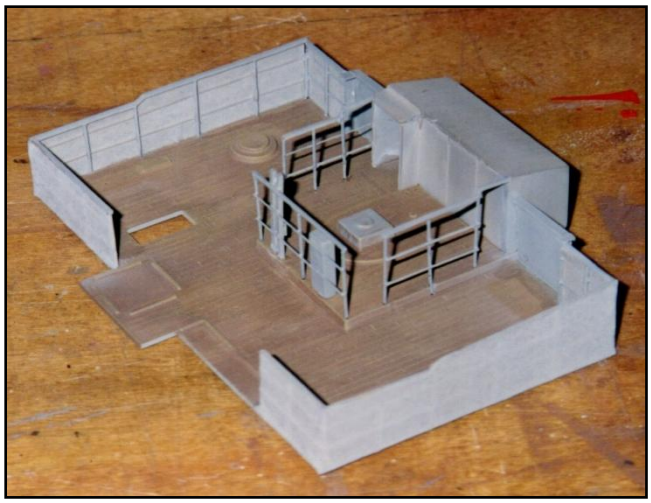
Los botes salvavidas hubo que reconstruirlos íntegramente, fabricando todo el interior con laminas de plástico.

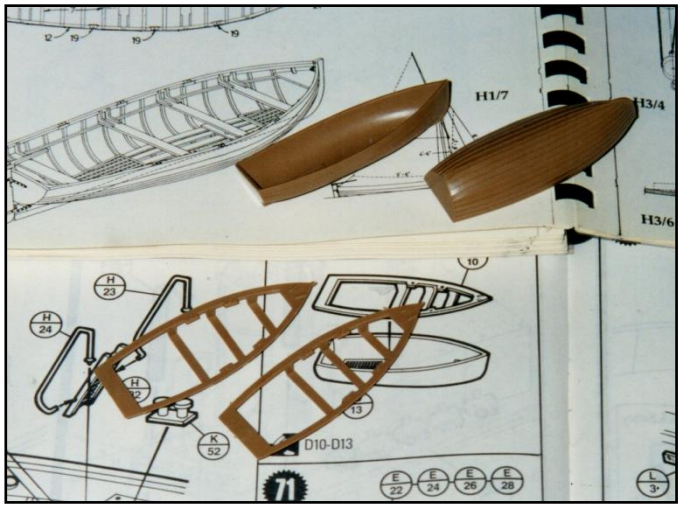
El cableado fue construido íntegramente con plástico estirado.

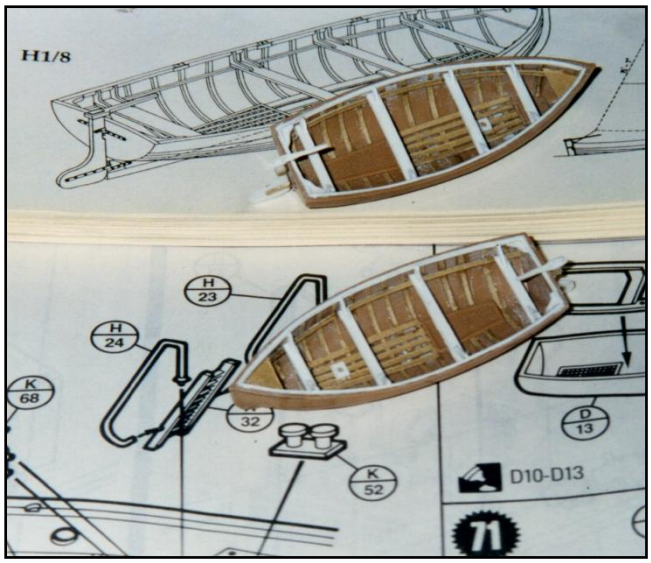


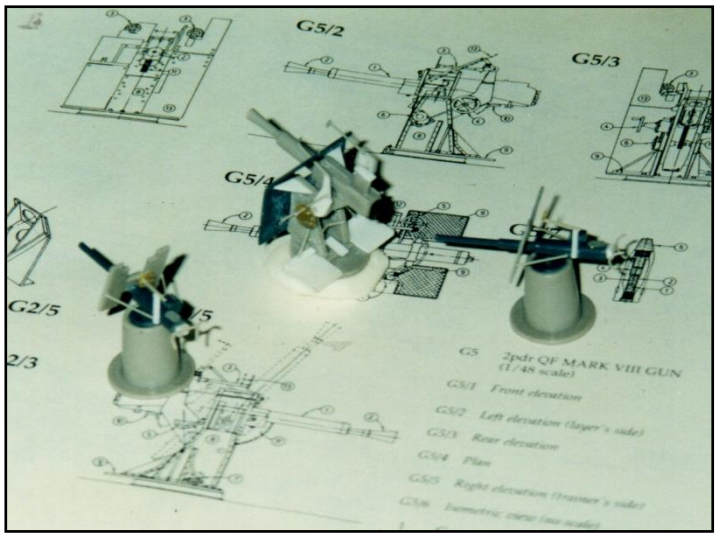
El resto de la pintura se realizo con aerógrafo y el envejecido con acrílicos a pincel seco y aguadas.

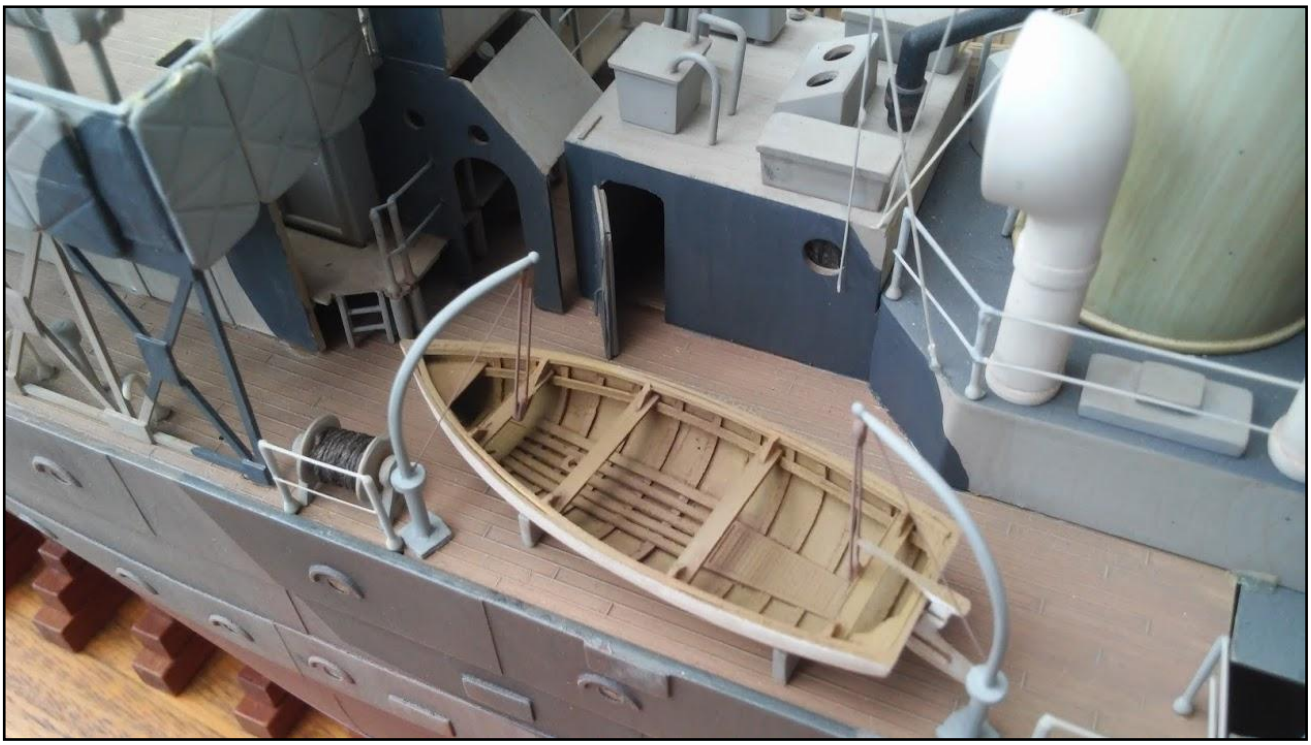
Hoy se comercializa la misma maqueta pero fabricada por la firma Revell muy mejorada y a la que se le puede agregar un detallado mas importante usando fotograbados fabricados especialmente para este modelo.




H1/7
H3/4
H3/6
D10-D13


H1/8
D10-D13


G5/2
G5/3
G5/4
G2/5
G5 2pdr QF MARK VIII GUN (1/48 scale)
G5/1 Front elevation
G5/2 Left elevation (layer's side)
G5/3 Rear elevation
G5/4 Plan
G5/5 Right elevation (loader's side)
G5/6 Isometric view (no scale)



K 80

37

37

K 80

K 80

K 80

Modelos de nuestros lectores

Nave Mercante Mar Mediterráneo Siglo XIII - Miguel Alonso

Punto de partida

Datos: Escala 1/32, eslora 480 mm., manga 155 mm.

Técnica Scratch: la construcción de la totalidad del modelo se realizó sin kit.

Materiales utilizados: Tablas de cedro de 1200 mm. x 150 mm. x 5 mm., varillas redondas de guatambú, nogalina, adhesivo cianocrilato, barniz transparente satinado, alambre de bronce, chapa de hierro, lienzo de algodón, hilo de coser extra fuerte, hilo sintético de colores negro y natural.

El modelo cuenta con dos piezas no elaboradas por el autor, se trata de los clavos de acero que ofician de agarraderas en la parte superior de las escaleras, en los castillos de proa y popa.

Vista de babor

Vista de estribor

Vista de proa

Vista de popa

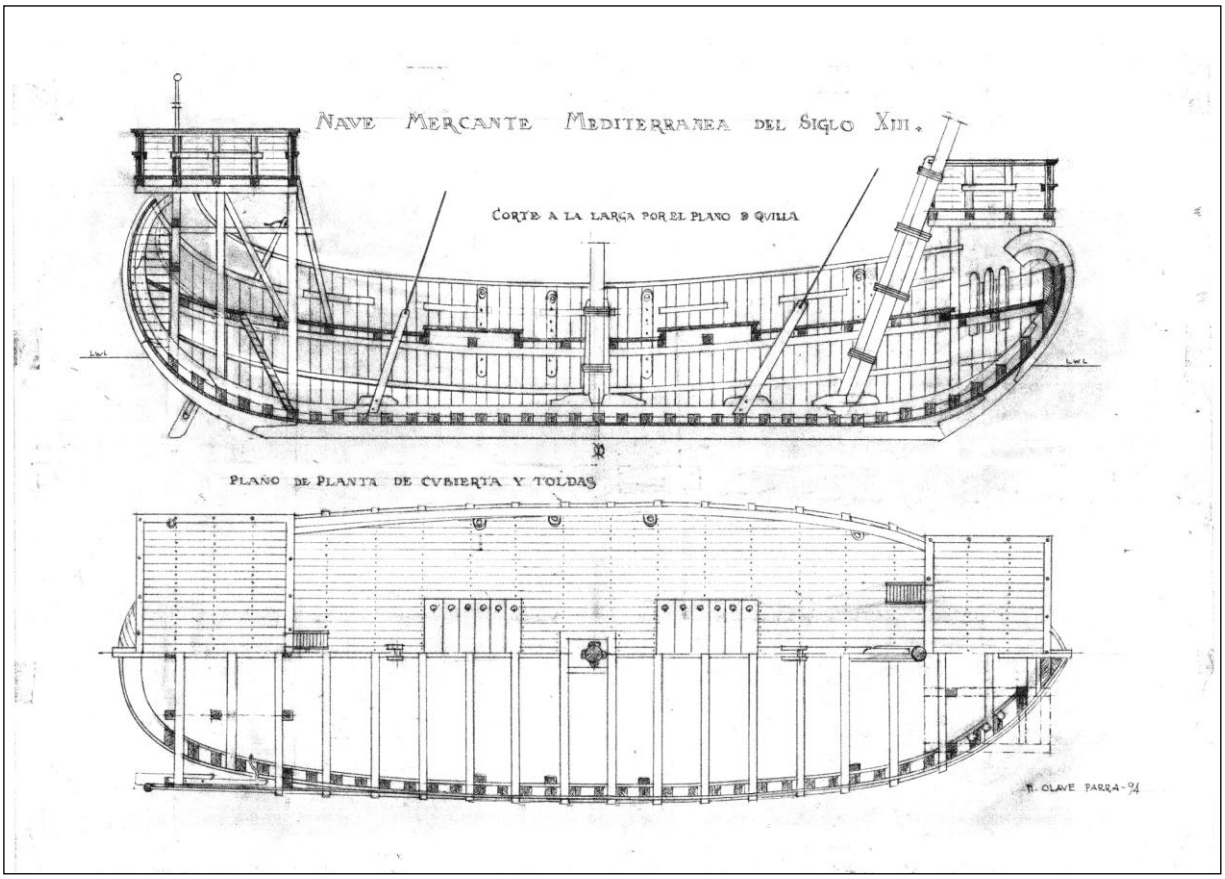
Vista superior

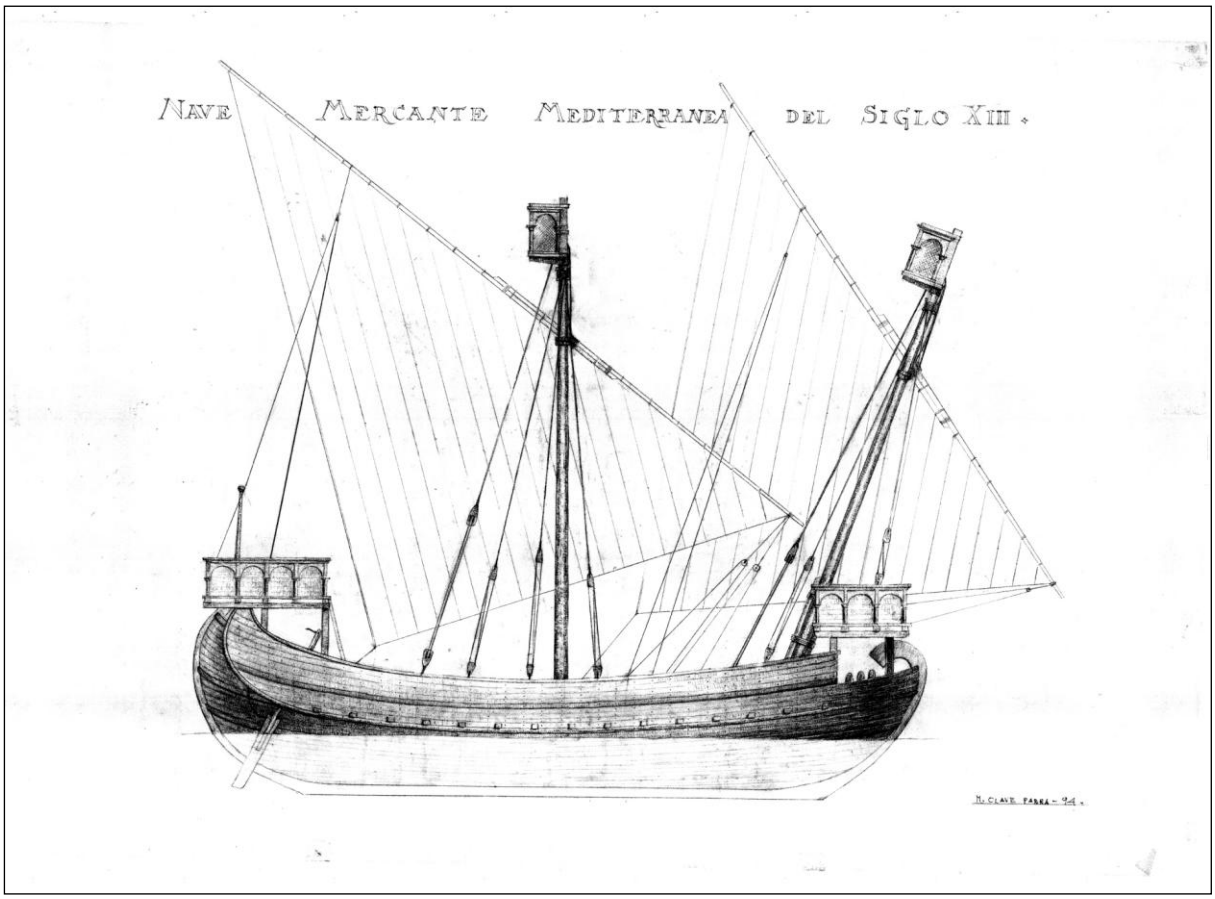
Detalles de la arboladura

Detalles de la cubierta

Detalles del alcázar y de la proa.

Detalles del carajo.


NAVE MERCANTE MEDITERRANEA DEL SIGLO XIII.
CORTE A LA LARGA POR EL PLANO DE QUILLA
PLANO DE PLANTA DE CUBIERTA Y TOLDAS
R. OLAVE PARRA-94


NAVE MERCANTE MEDITERRANEA DEL SIGLO XIII.
R. OLAVE PARRA-94.

Plano utilizado

Es parte de un trabajo realizado por Manuel Olave Parra, quién dice en el mismo: "La forma externa que aquí se da a esta nave ha sido tomada del libro "El buque" de Björn Landström cuyos estudios los realizó inspirado en un grabado de la torre inclinada de Pisa y en un mosaico de San Juan Evangelista de Ravena

La parte estructural ha sido estudiada basándome en el conocimiento anterior de las construcciones mediterráneas a partir de las onerarias romanas del Imperio.

El rigor o certeza históricos no puede asegurarse pero sí es posible que lo que en este modelo se desarrolla sea una de tantas soluciones lógicas de las estructuras navales de aquel siglo XIII".

Un modelo de Mercante Mediterráneo del siglo XIII fue donado por el Sr. Manuel Olave Parra al Museo Naval de Madrid en el año l994, lleva el número de catálogo 4134.

El Sr. Olave Parra, deja sin entablonar grandes superficies de casco o cubierta en todos sus trabajos con el legítimo objetivo de mostrar las interesantes estructuras internas de las embarcaciones que generalmente son naos. El autor de este modelo prefirió , sin despreciar esa posibilidad, dejar sin forrar pequeñas porciones del casco en proa, del lado de estribor, en popa a babor, la cubierta en popa y la parte trasera del sobre casco que tiene este barco en ambas bandas sobre la línea de flotación.

Las dificultades

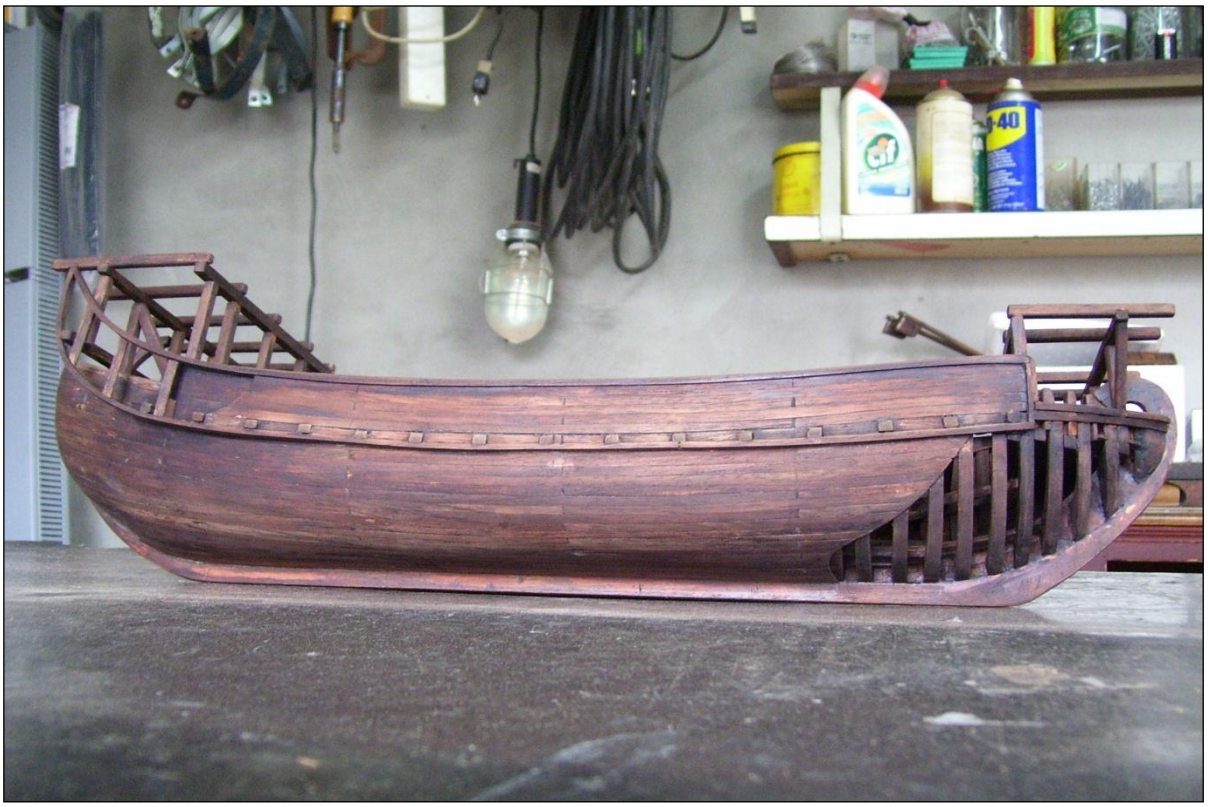
La mayor complicación de este modelo tiene que ver con el armado de la estructura interna y los andamiajes que soportan ambos castillos ya que incluyen una cantidad de piezas que además de producirlas hay que montarlas respetando distancias, paralelismos, verticalidades, oblicuidades, etc..

El forrado del casco, sobre- casco y cubierta es de magnitud por tratarse de una embarcación de las llamadas redondas que poseen un gran desarrollo, por lo tanto una gran cantidad de tablas. Estas fueron cortadas con caladora de banco y "cepilladas" mediante banda abrasiva movida por un microtorno adosado verticalmente en una mesa de tupí. Las tracas se adhirieron en seco, a excepción del sector de popa cuyas pronunciadas curvas impusieron que se las sumergiera en agua.

Otra tarea que exigió mucha dedicación fue la hechura de los castillos de proa y popa, éstos tienen un gran número de piezas, los puntales de perfil cuadrado que conforman los laterales están ranurados para insertar las tablas horizontales y se les debe sumar la baranda, el piso y las arcadas.

La pintura

Se quería lograr un efecto de antigüedad en el modelo para lo que se procedió a teñir sus piezas o grupos de piezas en reiteradas oportunidades con nogalina. Luego del calafateado (Cola vinílica y cenizas de cigarrillo) que se reiteró alternando procesos de lijado se aplicó barniz transparente satinado. Las velas fueron teñidas con té mientras que los cabos mantuvieron su color original.



Nave Mercante, siglo XIII, Mar Mediterráneo. Es preciso tener en cuenta la escasez de documentos fidedignos cuando pretendemos investigar sobre la navegación entre los siglos XI y XVII, hasta el punto que la mayoría de los modelos que se encuentran en los museos europeos son modelos conjeturales. Así ocurre con emblemáticas embarcaciones como la "Santa María" de Colón, la "Victoria" de Elcano, el "Holden Hind"de Drake o el "Mayflower" de los Padres Peregrinos fundadores de Boston, que nadie conoce a ciencia cierta cómo fueron y que apenas permiten hacernos una idea aproximada de la realidad.

Debemos contemplar en nuestro análisis que éste es un período de la historia donde se van produciendo transmisiones de los avances tecnológicos entre las distintas civilizaciones que actuaban sobre el Mar Mediterráneo, por otra parte se establece un incremento en el comercio debido a la existencia de un gran número de ciudades puerto con autonomía para realizarlo.

Entre los adelantos tecnológicos mencionados más arriba se cuentan el uso de la brújula a partir del siglo XII, ya conocida por los árabes y posiblemente inventada por los chinos; de los portulanos (cartas de navegación) que a pesar de no tener graduaciones de longitud y latitud eran muy aptas por el registro de puertos y accidentes en una navegación que podía considerarse de cabotaje.

También en la arquitectura naval se produce la apropiación de adelantos entre las distintas marinas de la época. Comienza darse a fines del siglo XII una diferenciación entre las embarcaciones mediterráneas en dos grandes grupos: las galeras y los veleros. Las primeras(al contrario de las segundas) eran naves estilizadas y de poco calado, que al sumarle el impulso de los remeros se volvían rápidas y muy maniobrables, pero tenían muy poca capacidad de carga. El modelo que nos ocupa ya tiene un segundo mástil, el trinquete, que por entonces eran inclinados hacia proa, va equipado con velas triangulares (mal llamadas latinas en tanto fueron tomadas de los árabes) que le permiten mayor maniobrabilidad.

Con el transcurrir del tiempo los mástiles llegaron a ser hasta cuatro y se combinaban las velas cuadras con las mencionadas anteriormente, dándoles velocidad unas y maniobrabilidad otras.

El timón está ubicado a estribor y pudo contar con otro a babor, es del tipo de espadilla aunque comenzaba a usarse el de codaste, lo que significó un enorme avance. Para algunos este elemento naval era conocido y usado por los chinos desde mil años antes, otros historiadores sostienen que se originó en el mar Báltico, lo cierto es que ese timón se ha usado hasta nuestros días.

En cuanto al casco puede decirse que es redondo, de un gran calado y de una estructura poderosa (al estilo de las onerarias del imperio romano).

La superestructura de esta embarcación posee castillos a proa y popa lo que otorgaba mayor disponibilidad de la cubierta y permitía una posición de privilegio a las tropas de a bordo, en caso de ataque. Más adelante en el tiempo, fue común que estos mercantes fueran escoltados por naves de combate.

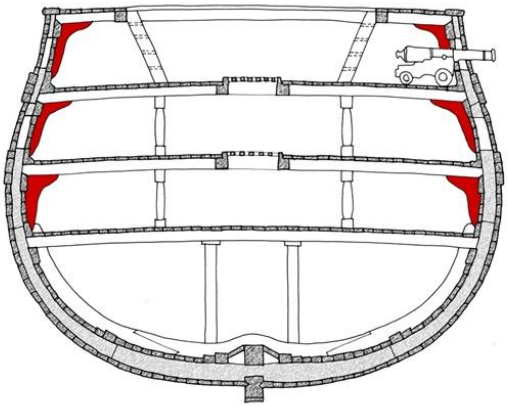
Quede claro entonces que este modelista se sintió atraído por esta embarcación más por una cuestión constructiva que histórica, que de ningún modo el modelo presenta certeza sobre su existencia pero también es cierto que a la luz del desarrollo del comercio y de los avances tecnológicos y científicos de la época en el mar Mediterráneo bien pudieron estos barcos ser el medio de transporte que abastecieron esa enorme cantidad de puertos medioevales.

ENTZIKLOPEDIA EMBLEMATIKOA

ETOR-OSTOA - Arquitectura Naval Vasca-Historia Marítima –Naves del siglo XIII por Miguel Laburu

Diccionario en imágenes

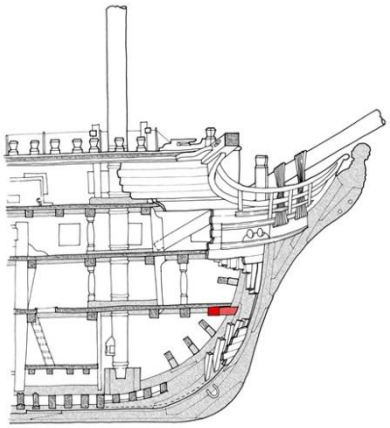
Curvatón



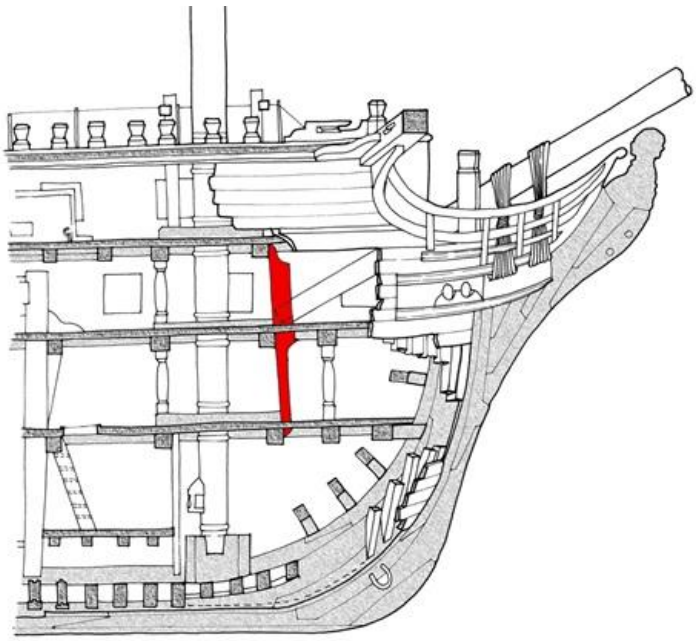
Pieza curva de madera que sirve para reforzar el casco de un barco, especialmente en su unión con los extremos de las vigas de cada una de las cubiertas.

Curvatón

Cada una de las piezas curvas con que se liga y fortalece la proa de la embarcación.

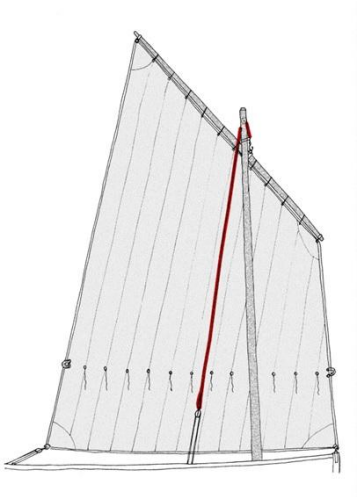


Dragante



Madero grueso y cuadrado sobre que descansa el palo bauprés a manera de cojín

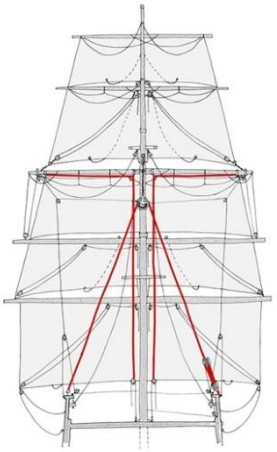
Driza



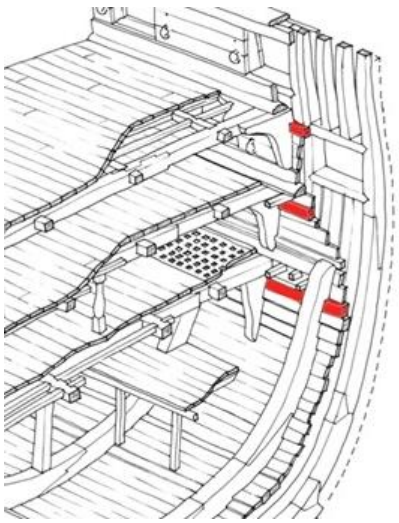
Cuerda con que se suspenden o izan las velas para marearlas o disponerlas al viento.

Driza

Aparejo de ostaga que pasa por un motón giratorio y sirve para izar la verga y la vela de gavia.

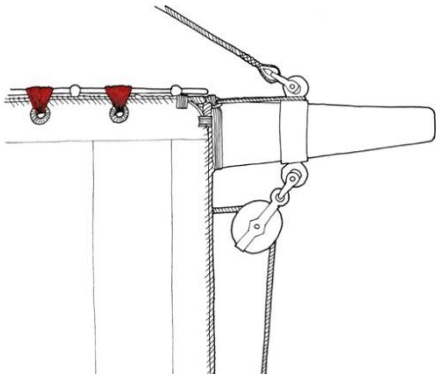


Durmiente



Madero grueso clavado de popa a proa a lo largo del costado por la parte interior, sobre el cual sientan las cabezas de los baos, que van en él endentados a cola de milano.

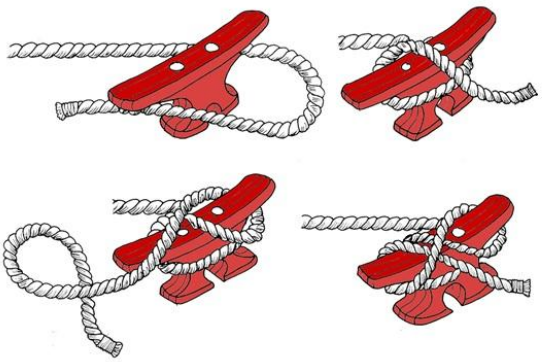
Envergue



Cabo delgado que pasa por los ollaos de la vela y sirve para afirmarla al nervio de la verga.

Escaldrame

Palo o botalón asegurado a la cubierta o costado de un barco latino para amarrar la escota de la vela.

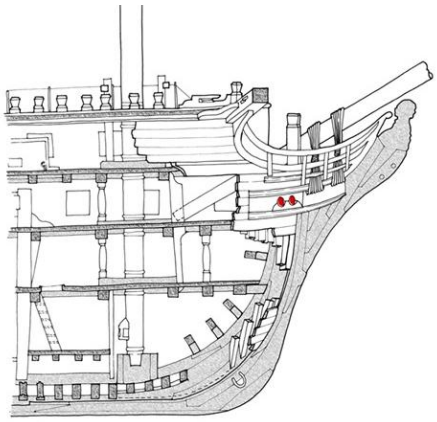


Escandallo

Parte de la sonda que lleva en su base una cavidad rellena de sebo, y sirve para reconocer la calidad del fondo del agua, mediante las partículas u objetos que se sacan adheridos.

Es la plomada de la sonda con que se sabe en qué cantidad de agua está el navío

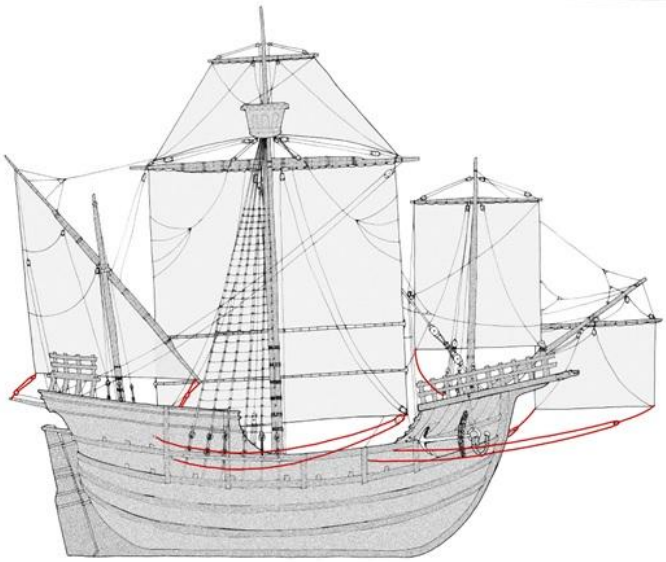
Escoben



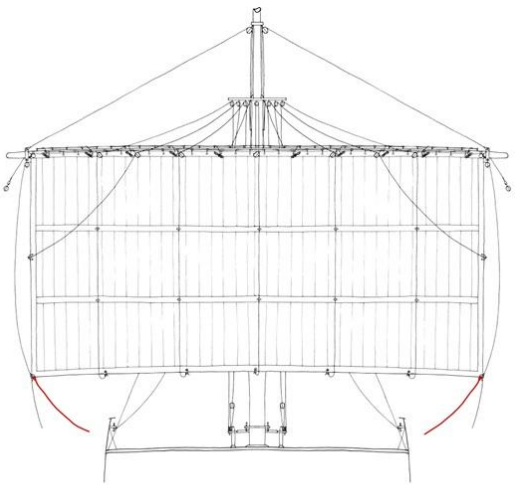
Cada uno de los agujeros a uno y otro lado de la roda de un buque, por donde pasan los cables o cadenas de amarra.

Escota

Cabo que sirve para cazar las velas



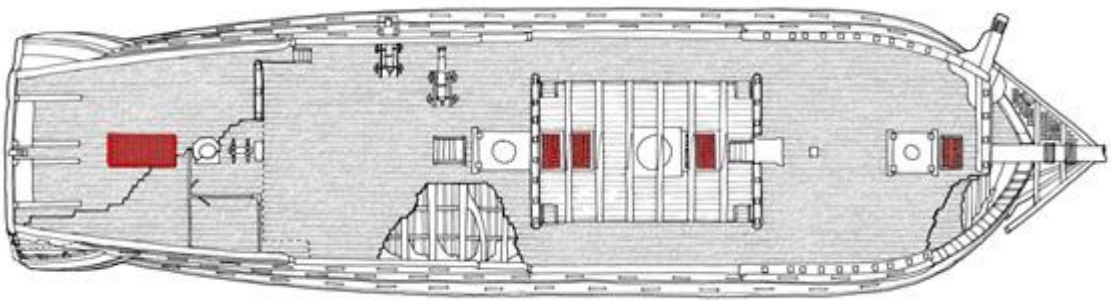
Escota



Cabo que sirve para cazar la gavia

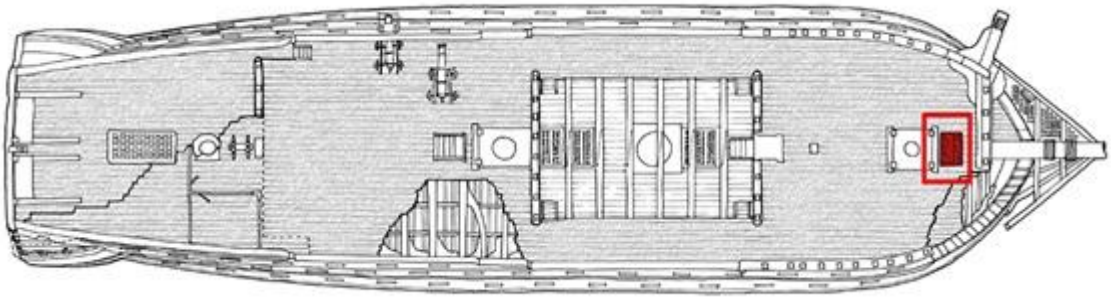
Escotilla

Cada una de las aberturas que hay en las diversas cubiertas para el servicio del buque.



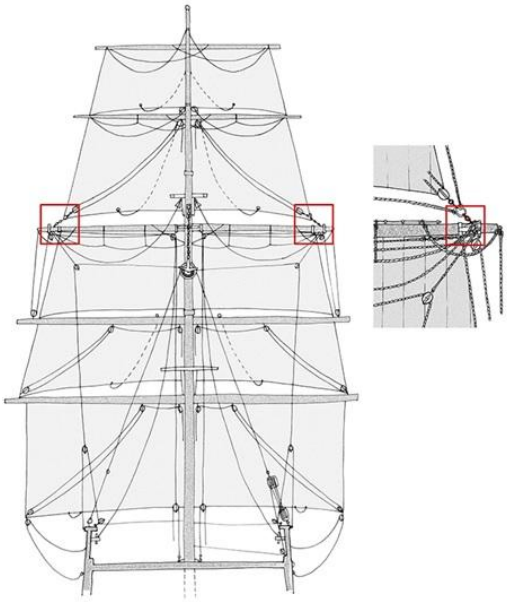
Escotillón

Escotilla pequeña.

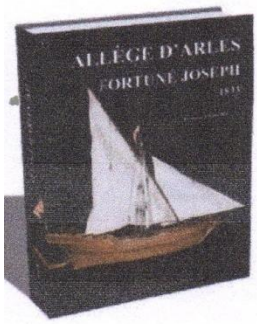


Escotín

Escota de una vela de cruz, excepto la de las mayores.



Extraido: http://dicter.usal.es/imagenesareasespecialidad?marca=Mar.&page=8



Fortuné Joseph
ALLÈGE D'ARLES 1833
Monograph at the 1/48 scale

The book includes all timbering plans

Franco Fissore

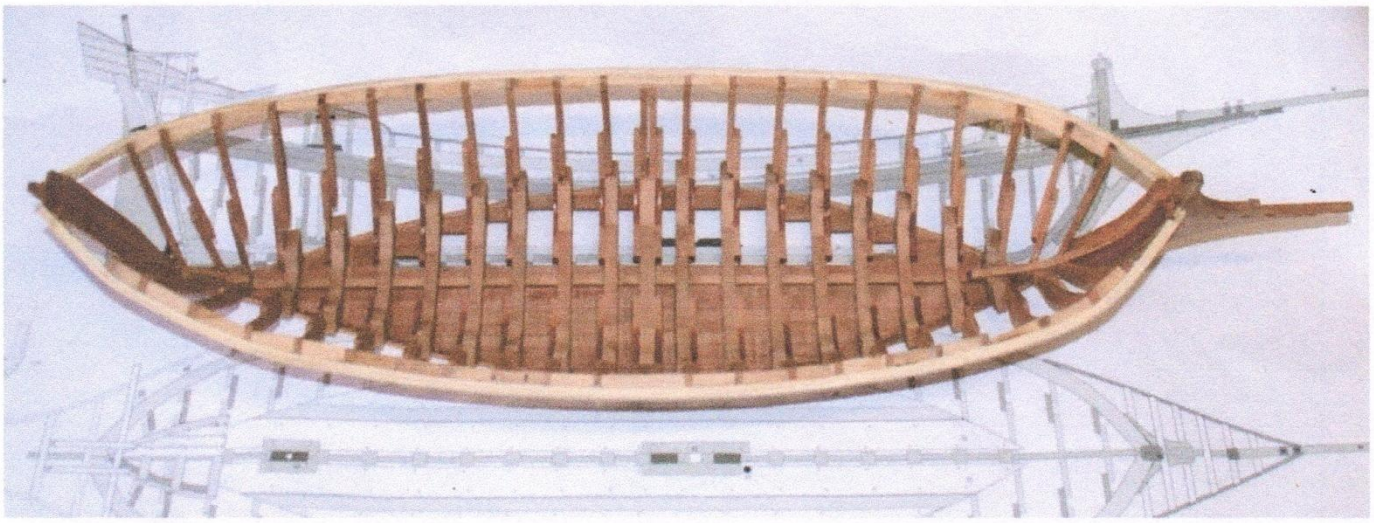
Translated by F. Fougerat

As I had previously published four monographs of Mediterranean vessels, the 1903 Puna from the Western coast of Liguria, the 1863 tartan Gemma, the 1759 felluca Nostra Senioria del Rosario, and the1759 Mediterranean pinky Santa Caterina, I thought of building another wooden boat, but this time a French river boat, the Arles lighter of 1833, a flat-bottom tartan.
A small Mediterranean sailing ship that was very common in past centuries, it was rigged with a masthead cap (calcet) a lateen sail and a jib called a "polacre" on a short bowsprit. It could also carry a small square sail bent on a yard under the mast cap. Hoping to please all the readers and modelers who have followed my previous works, I am adding this small boat to the collection of Mediterranean vessels, in an attempt to expand the knowledge about a commercial and fishing fleet that was important in the French and Ligurian coastal areas and has been represented but little in our modeling world. The availability of documentation relating to this small vessel, the French maritime culture and its rich archives allowed me to collect the necessary information. This information consists in pictorial records, documents, and manuscripts. We have collected sufficient documentation to put together a monograph that will provide for the construction of a beautiful and well detailed and designed built-up model. The historic and graphic documentation allowed for the design of all the details of the structure and the furniture. Finally, and not least, for the addition of stern decoration, the very soul of these vessels. In closing, I hope you will be able to build, according to your taste, a model that is worthy of a museum. I hope to meet you again at the occasion of my next monograph.

COMPOSITION OF THE MONOGRAPH

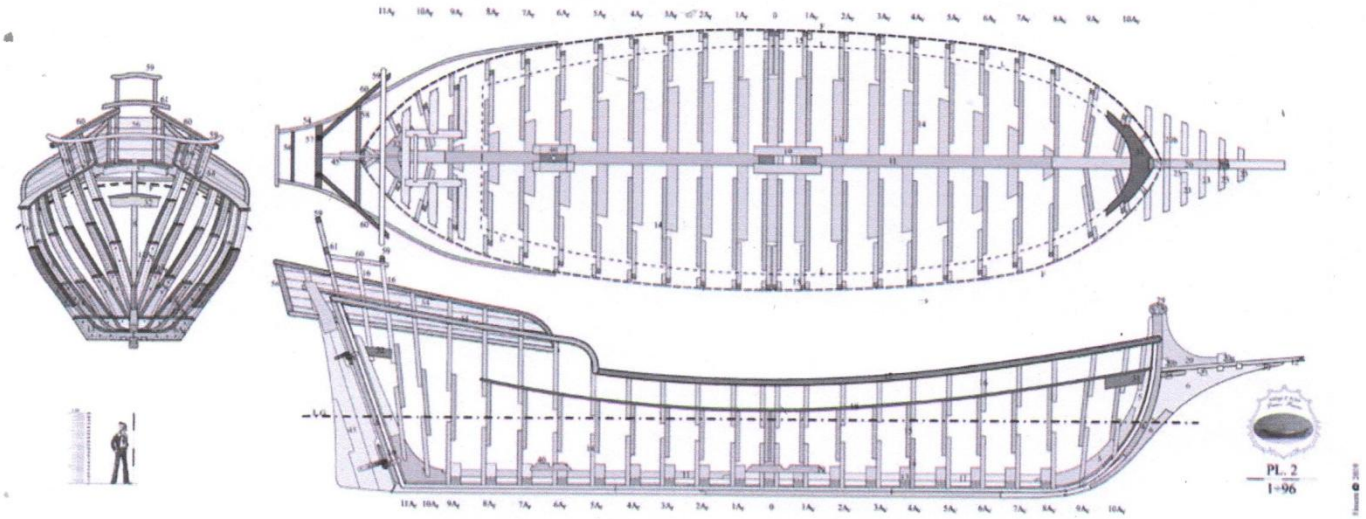
A 144-page booklet in 23x31 cm format including 80 pages in full color, on the construction of model, along with 60 drawings and 280 color photographs. The monograph contains the 16 plates at the 1/48 and 1/96 scales necessary for the construction of the timber frame.

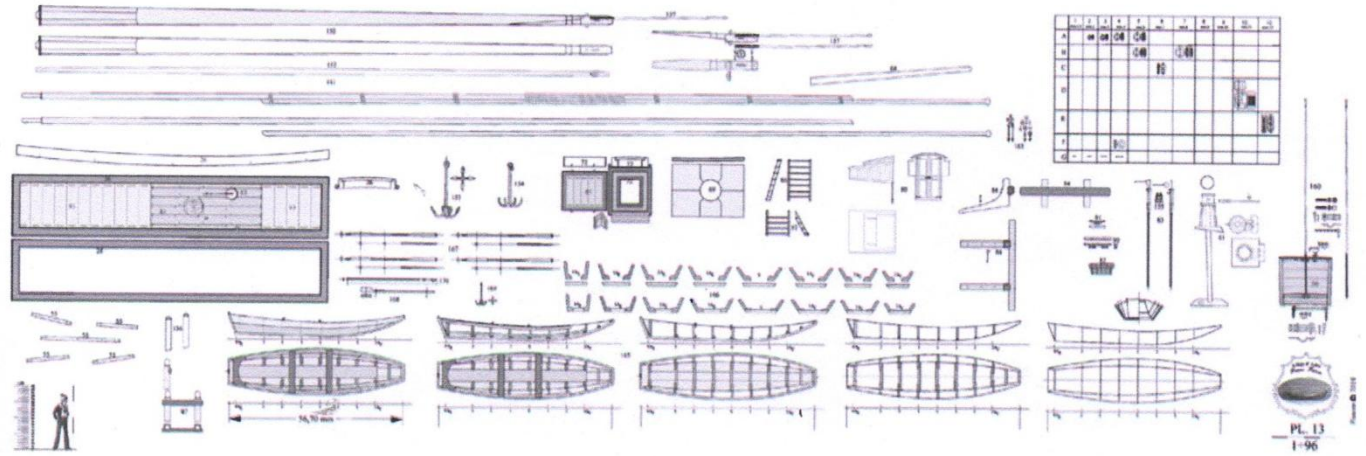
1 Schematic elevation, plan view
2 Horizontal, vertical and cross-sections
3 3 Fore-and-aft structure broken down into elements
4 The frames in true size
5 Horizontal, vertical sections and cross-section
6 Horizontal, vertical and cross sections clamps and clamp liners
7 Horizontal, vertical and cross-sections
8 Beams, brackets, knees and mast steps
9 Beams, brackets, knees, mast step and deck
10 Deck furniture
11 Section
12 Completed hull
13 Detailed drawings of all pieces of furniture
14 Sails
15 Details of the running rigging
16 Allege d'Arles lighter under sail

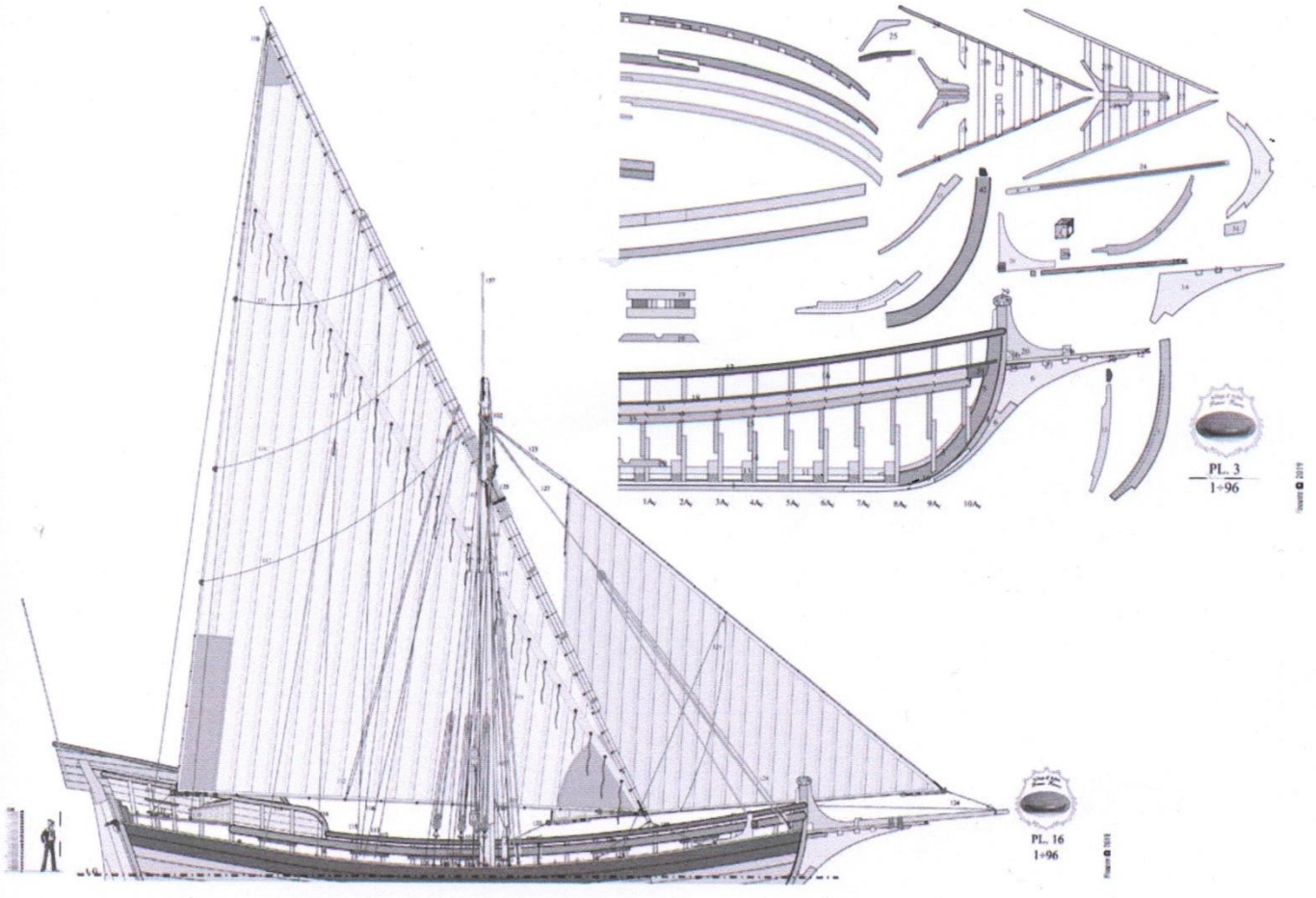


RIGGED MODEL			HULL ALONE		
Length	Width	Height	Length	Width	Height
69	16	65	60	15	14

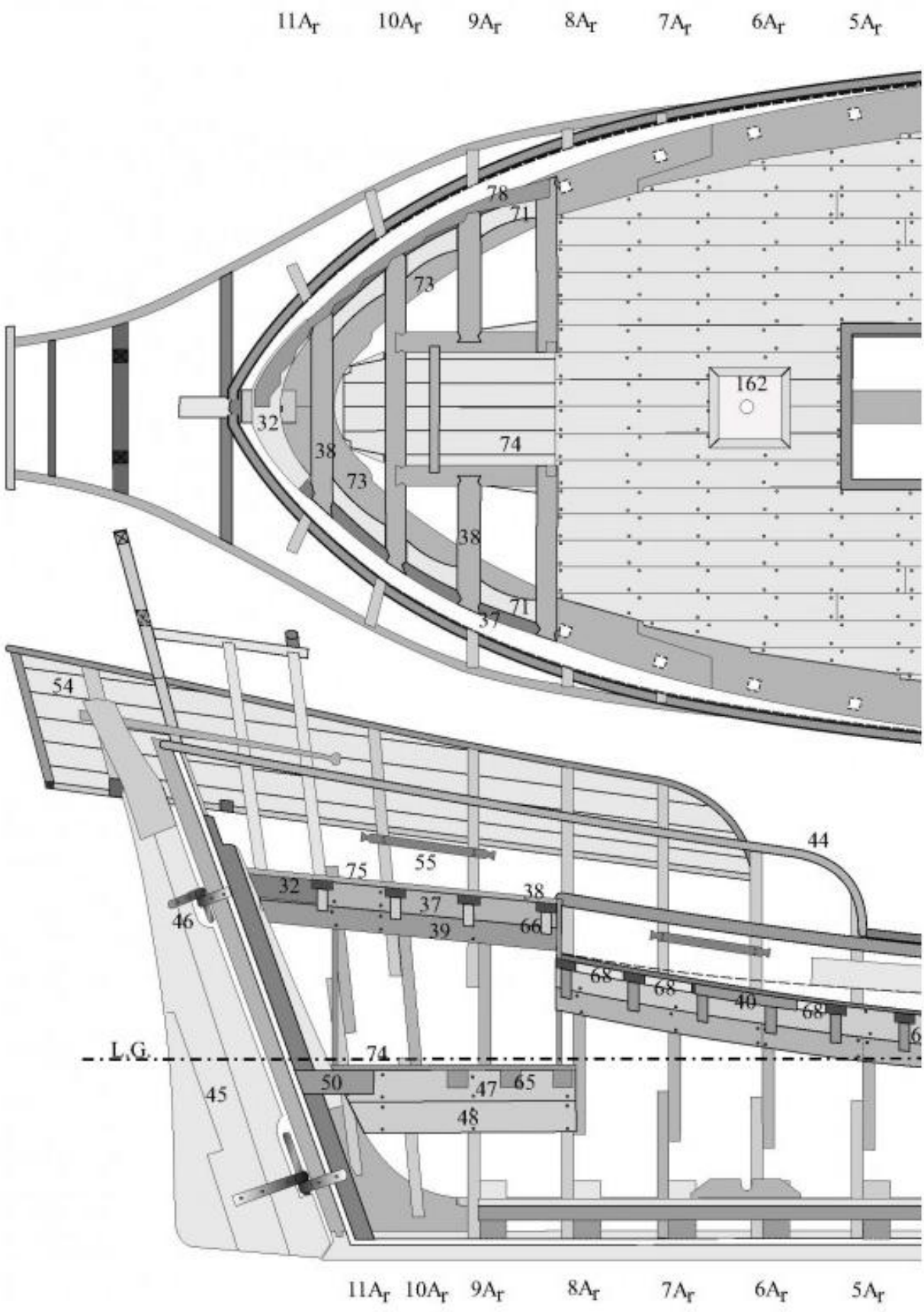
Extracts from the plans

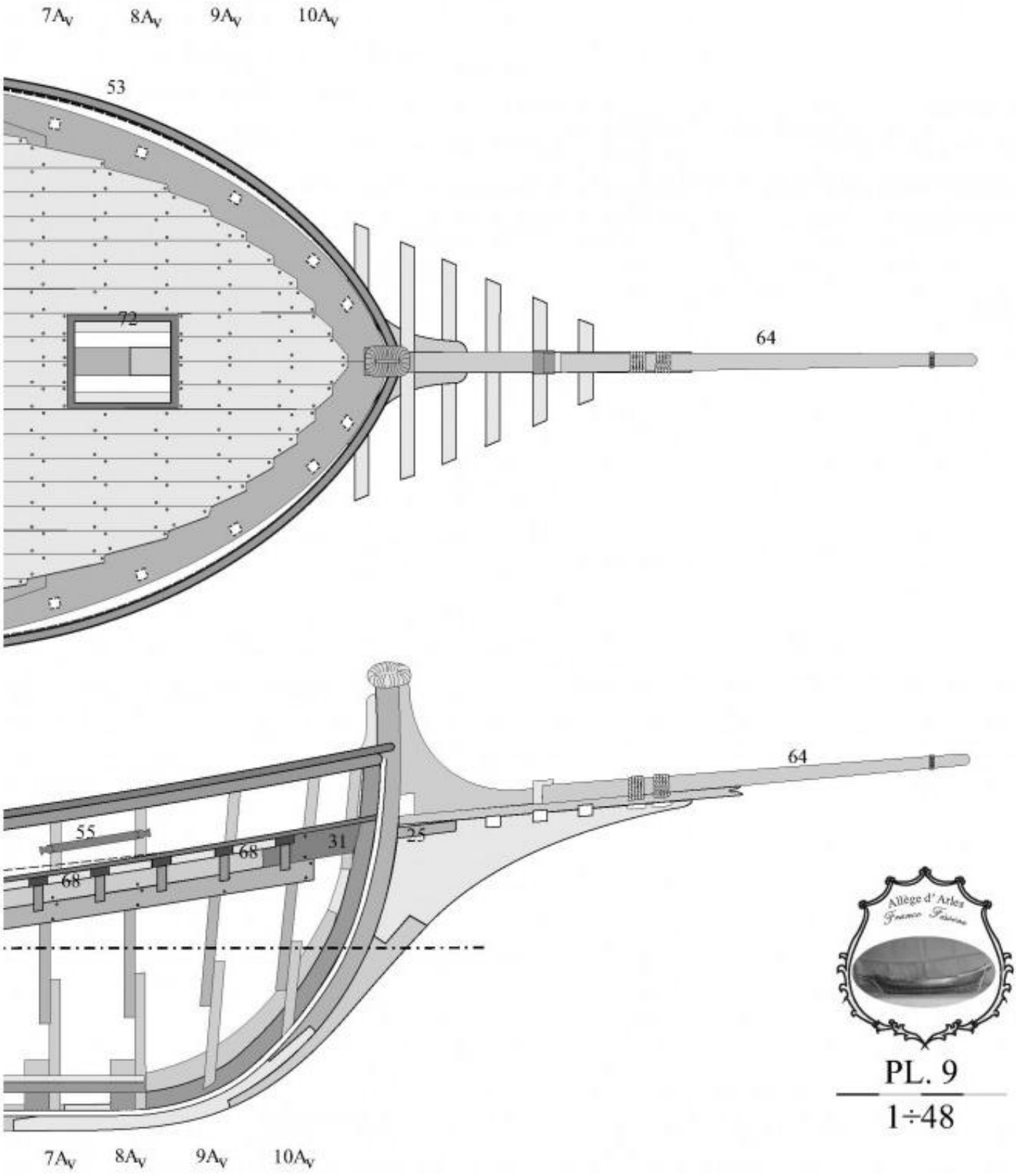






Se denomina **Tartana** a una embarcación menor de vela latina. Tiene un palo perpendicular a la quilla en su centro, y puede tener otro palo más pequeño a popa parecido a un asta de bandera, en el que algunos aparejos montan una mesanilla y a proa un botalón para los foques. Algunas tartanas que son de bastante porte utilizan gavia volante. Ha sido un barco muy usado para las navegaciones de cabotaje, frecuente en el puerto de Sevilla y también presente en otros puntos de España y de la costa meridional de Francia y en la occidental de Italia, donde se ha empleado en la pesca y en el tráfico costero.

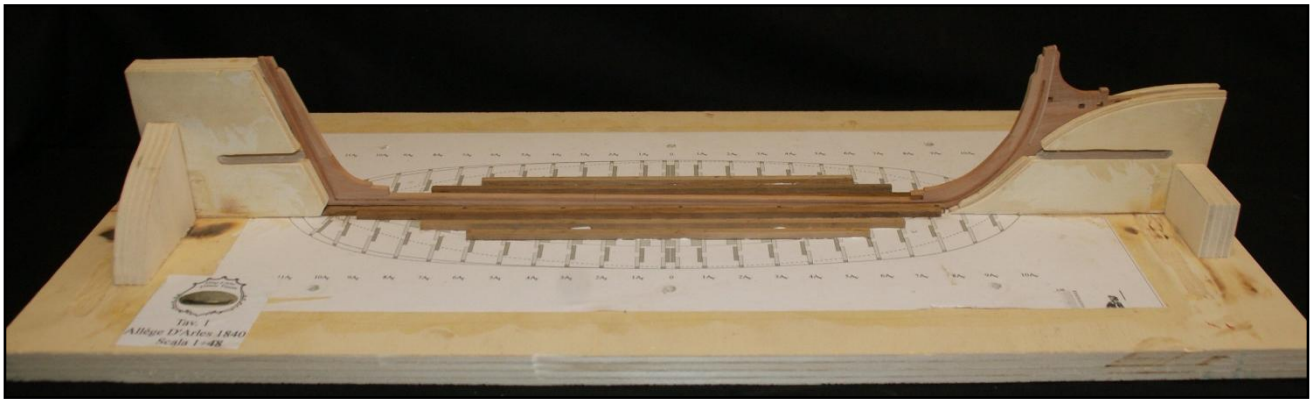


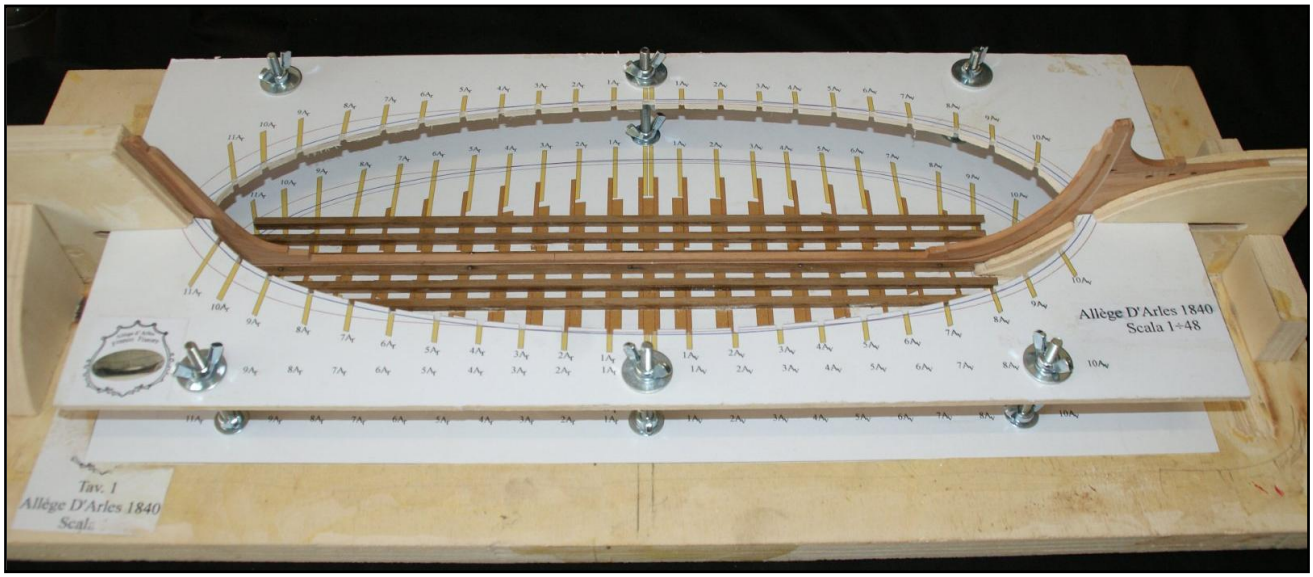


Allège d' Arles

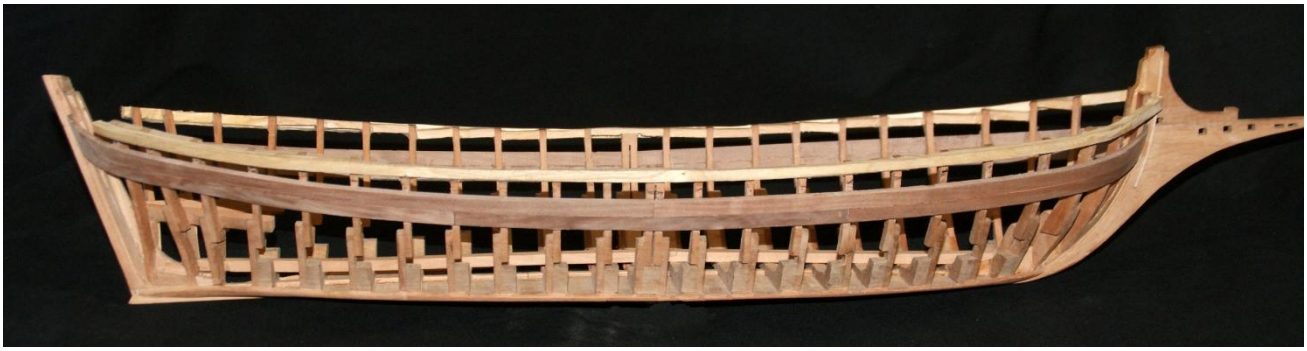
PL. 9

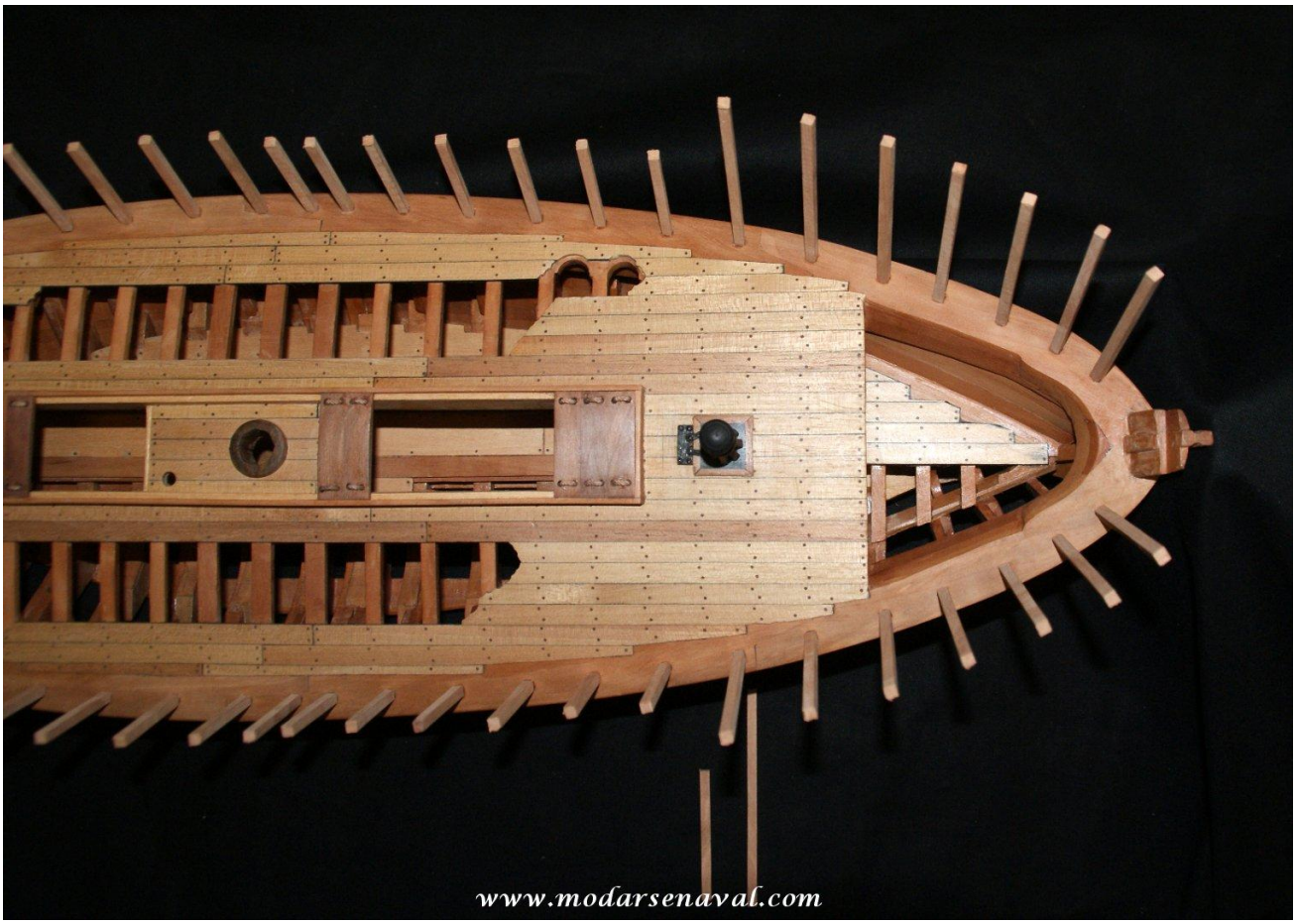
1÷48

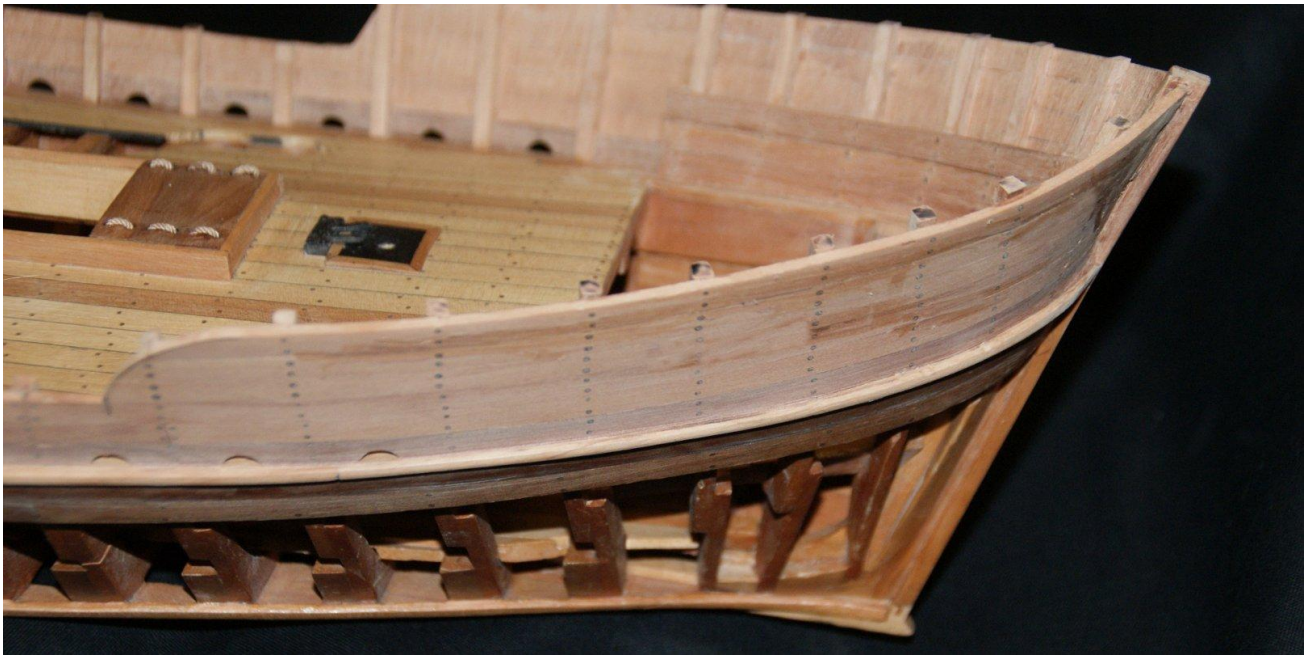

Tav. 1
Allège D'Arles 1840
Scala 1÷48

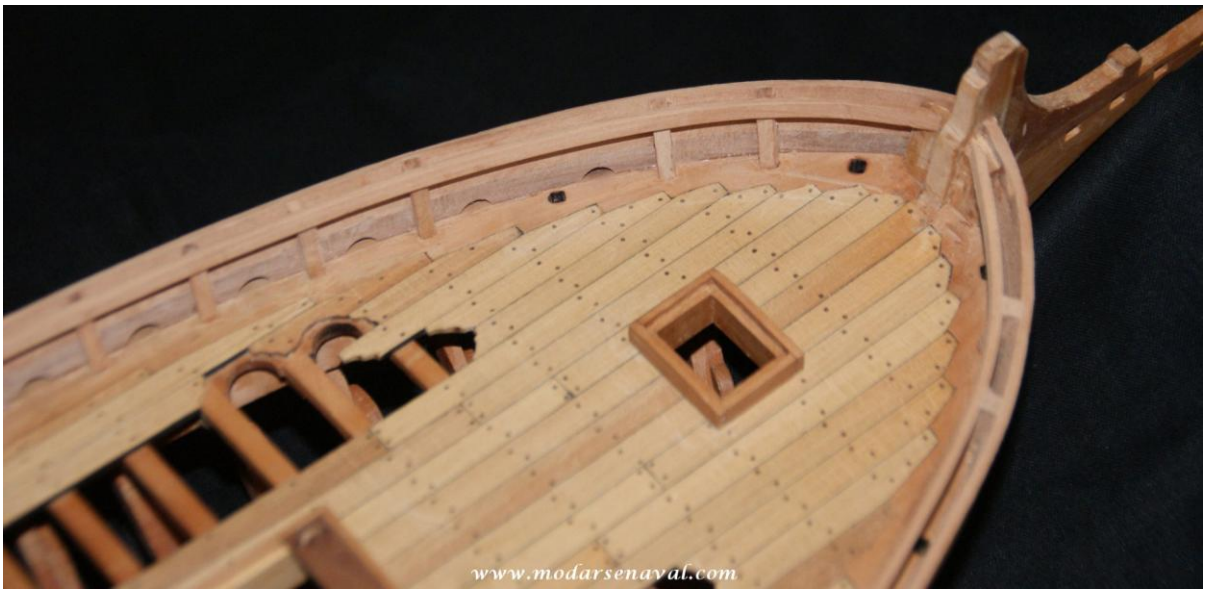

Allège D'Arles 1840
Scala 1÷48
Tav. 1
Allège D'Arles 1840

www.modarsenaval.com




www.modarsenaval.com





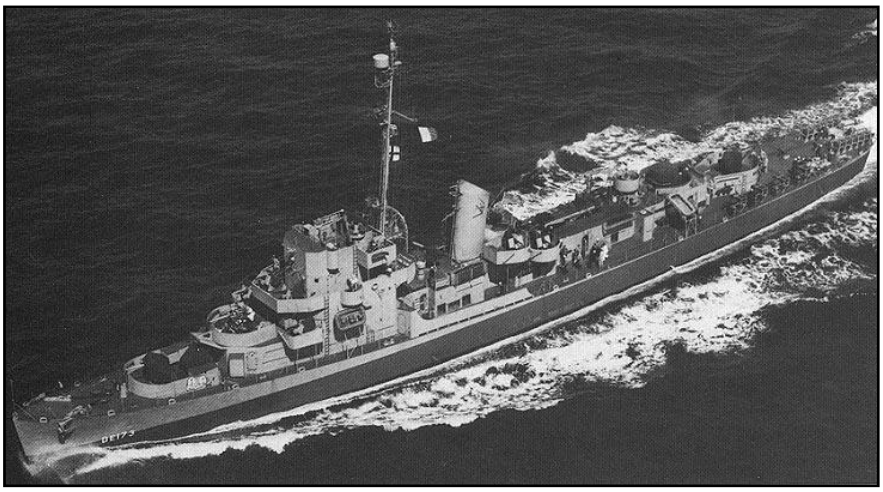
http://www.modarsenaval.com/all%C3%A8ge_d'arles_1_parte.php

Curiosidades

El experimento Filadelfia

En el mes de Octubre de 1943, el USS Eldrige, un destructor de escolta clase Bostwick fue objeto de una serie de pruebas experimentales con objeto de, según la versión oficial, hacer el navío "invisible" a las minas magnéticas con que los barcos del eje estaban sembrando el océano.

Para ello se había dotado al destructor con equipo electrónico y electromagnético cuya función sería la de crear un campo magnético que anulara los dispositivos de las minas enemigas que, por esa época, estaban haciendo estragos en los convoyes aliados.



Ese día, a la hora fijada, durante la mañana y a plena luz del día en el puerto de Filadelfia, el USS Eldrige, se vió repentinamente envuelto en el halo verdoso y el barco desapareció de la vista por espacio de casi 15 minutos, para reaparecer pasado este tiempo ante la mirada incrédula de quienes presenciaban una prueba supuestamente rutinaria y de quienes trabajaban en el puerto.

Lo impactante se supo después: al tiempo que el buque desaparecía de Filadelfia, era visto, en esos mismos instantes en el puerto de Norfolk, distante 600 km. de Filadelfia, para desaparecer en el mismo momento que reaparecía en Filadelfia.

En ese momento, plena Segunda Guerra Mundial, se pensó que era alguna nueva forma de camuflaje. De hecho era una aplicación de las teorías de Albert Einstein y del ingeniero eléctrico Nikola Tesla para intentar curvar la luz en torno al navío en un intento de crear un campo de fuerza que lo volviera invisible.

El curvado de la luz mediante un intenso campo magnético y/o gravitacional es algo que hoy se comprende perfectamente y que la observación de los eclipses han ayudado a probar pero en 1943 y con medio mundo en llamas, todo eso sonaba a experimentos de científicos locos, experimentos nacidos de la desesperación y necesidad de ganar la contienda.

Sin embargo algo no calculado y, lo mas probable, ni siquiera imaginado, ocurrió.

Parece ser que el barco no se volvió invisible sino que fue desarmado molecularmente y teletransportado a Norfolk donde se rematerializo y, al invertirse el proceso de las fuerzas magnéticas, el fenómeno se repitió de manera inversa, reapareciendo el buque nuevamente en Filadelfia.

Aunque todo esto se negó después, es evidente que la Marina Americana tropezó por accidente y en forma totalmente involuntaria con una posibilidad de manejo del espacio tiempo que aún hoy no es del todo bien comprendido, cuanto más en 1943.

Sin embargo, el precio a pagar fue altísimo: Por desgracia, hubo efectos secundarios graves a la tripulación a bordo del buque al reaparecer.

Algunos tripulantes fueron hallados molecularmente mezclados con el metal de la nave y, obvio, ya sin vida.Dos fueron encontrados con vida en cubierta con medio cuerpo fundido con el metal. Algunos se rematerializaron dentro de las calderas y chimeneas del buque.

En resumen de una tripulación de 181, sólo 21 sobrevivieron, muriendo un poco después, 40 murieron abordo y 120 nunca regresaron.

En vista de esto, la US Navy ocultó los resultados. Le dijeron a las familias que los tripulantes se habían perdido en el mar en acciones de guerra, excusa que, en esos días era fácil de hacer pasar.

La prueba fue encubierta poco después de que el experimento había terminado y algunos dicen que es porque se hizo un gran descubrimiento científico ya que la nave fue transportada con precisión en el espacio y en el tiempo para luego reaparecer. Descubrimiento que es poco probable que en el 43 se hubiese buscado. No daba y hoy mismo no da, la tecnología para producir eso.

El Eldrige fue vendido tras el fin de la guerra a Grecia en 1951 y, extrañamente, la marina griega lo radió de sus filas muy poco después, aun cuando tenía una vida útil muy larga por delante aduciendo que el metal del barco exhalaba un olor a carne humana quemada ¿acaso los restos de los tripulantes que quedaron fundidos con el metal?

El Experimento Filadelfia hoy en día es una fuente de relatos y películas de ciencia ficción baratas pero por diversas filtraciones que se fueron sucediendo a lo largo de las décadas de los 50 y los 60, habría la suficiente evidencia de que pudo haber sido una realidad.

Una reflexión: es sabido que, cuando se está peleando una guerra, no se deja nada en el tintero; quien tiene un arma la usa. Pero el peligro está en que la guerra actúa como un catalizador y, por ende acelera muchos procesos que, en épocas de paz son probados una y otra vez hasta que se puede determinar que no conllevan riesgo alguno.

Cuando se tiene un enemigo casi a las puertas de casa, si alguien aparece con un novedoso método de defensa, no hay casi tiempo de probarlo y la historia a demostrado que, en estos casos, ese método puede ser tan o mas peligroso para el que lo usa que para el “destinatario”.

Teniendo en cuenta los horribles efectos que, a nivel humano produjo el experimento, me pregunto ¿hasta que punto un gobierno tiene el derecho de poner en riesgo a su propia población utilizando armas o métodos sin el suficiente período de prueba?

.- Martin Secondi para Mascarón de Proa

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/sall-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)
- https://www.woodpeck.com/media/Woodpeckers_SUMMER_2019_Catalog_EMAIL_REV0419.pdf (catalogo de herramientas y medición)

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).
- http://www.micompresor.com.ar/ (compresores silenciosos para aerografía)

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)
- https://barcosbaron.wordpress.com/barcos-en-botella-de-lorenzo-baron/ (Barcos en botellas)

Foros

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

Varios

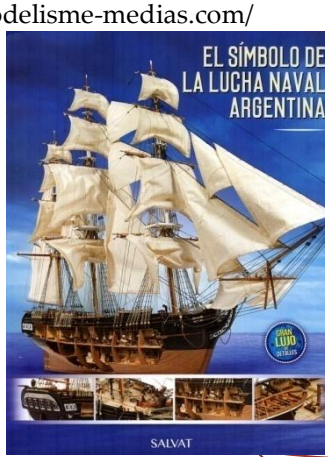
- https://sites.google.com/site/modeldarsenal/file-cabinet
- www.modelshipbuilder.com/news.php
- www.classicwoodenboatplans.com/
- www.abordage.com/es/
- www.griffonmodel.com/product_view.asp?id=259&classid=84
- www.jorgebarcia.com.ar/productos/macizas.html
- www.modelshipbuilder.com/news.php
- www.oxxo.com.ar/productos.htm
- 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/
- http://www.microcomservice.com (service de equipos de Radio Control)

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
- Gero Levaggi
- Martín Secondi
- Daniel Mansinho
- Miguel Alonso
- 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

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Dedicamos este número de Mascarón de Proa a la memoria de nuestro querido amigo el Doctor Rodolfo Simonetti

1935 - 2019