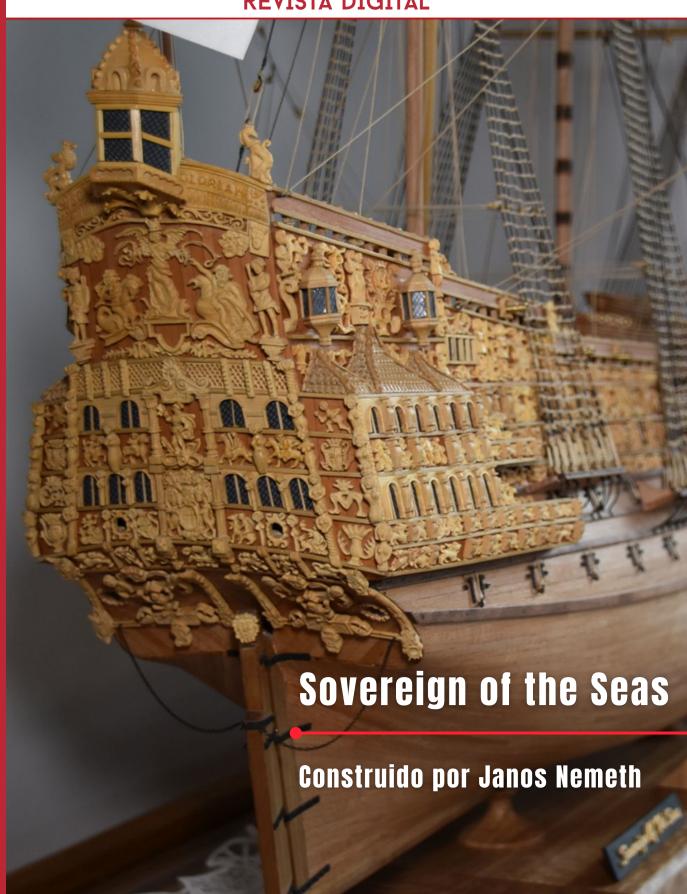
# MASCARÓN DE PROA

**REVISTA DIGITAL** 



# Contenido

**GRANDES BARCOS** 

MODELOS DE COLECCIÓN

**TALLER** 

TALLER 2

**MODELOS DE NUESTROS LECTORES** 

KIT DE MADERA

PERFIL DE UN MODELISTA

TECNOLOGIA Y MODELISMO

LIBROS, PLANOS, MONOGRAFIAS

MIRANDO VIDEOS

DICCIONARIO EN IMÁGENES

SITIOS DE INTERÉS

El sacrificio del HMS Campbeltown

Sovereign of the Seas

Vigotas

Encuadradora para sierra circular

Muleta Bateira Batel Seixal

50 Ft River Steamer

**Reinhardt Holst** 

# Grandes Barcos

#### El sacrificio del HMS Campbeltown – por Martín Secondi

Durante la Segunda Guerra Mundial hubo un sinnúmeros de episodios y acciones que, cuando los veíamos en las películas de guerra que pasaban por "Cine de Súper Acción" (los sábados a la tarde, en el viejo Canal 11), decíamos "¡¡que boleto!!" (aunque no por eso, dejábamos de verlas una y otra vez).

Sin embargo y a despecho de ciertas licencias argumentales y cinematográficas, hubo, ciertamente, acciones que, al leerlas en los libros de la Segunda Guerra, nos preguntamos cómo fue posible que se llevaran a cabo.

Esto que aquí se va a relatar ocurrió en 1942. Con todo el mundo sumido en plena guerra. Había preocupación entre los aliados. Preocupación y miedo. Si bien el Bismarck había sido hundido en Mayo de 1941, aun quedaba, en los mares noruegos, su gemelo, el Tirpitz. Otro monstruo igual al Bismarck, pero ahora con la mala noticia para los aliados que, esta vez, si el buque era empleado, no se lo iba a hacer en la incorrecta forma que se empleo al Bismarck y no se iban a repetir los errores cometidos en Rheinubung (véase, ¿Por qué fue derrotado tan rápidamente el Bismarck?). Por lo tanto, el Tirpitz, esta vez, sería muy difícil de cazar y, no hablemos ya, de hundir.

La única solución era hacer que, ni por casualidad saliera al Atlántico; y, si bien, casi no había puertos en la costa francesa que pudiesen recibir al gigantesco casco del Tirpitz (una de las razones por las que también cayó el Bismarck) ese casi fue determinante para la acción que nos preocupa, porque en la costa atlántica francesa SI había un puerto con un dique capaz de recibir a tan enorme buque: Era el puerto de Saint Nazaire.

Saint-Nazaire es (aun hoy) la llave de entrada al estuario del Loira. Inició su aventura marítima convirtiéndose en la antesala portuaria de Nantes a mediados del siglo XIX. Primero se construyó el primer astillero naval y luego la ciudad era el último puerto hacia las Antillas y México. Entre 1942 y 1943 fue bombardeada a fondo por los aliados pues allí se encontraba una base submarina alemana y el dique que la hizo objetivo de la Chariot Operation. La ciudad fue arrasada y luego reconstruida antes de continuar con su epopeya industrial.

La Operación Chariot fue un ataque anfibio británico en el dique seco de Normandía fuertemente defendido en St Nazaire en la Francia ocupada por los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial. La operación fue realizada por la Royal Navy (RN) y los comandos británicos bajo los auspicios del Cuartel General de Operaciones Combinadas el 28 de marzo de 1942. St Nazaire fue el objetivo porque la pérdida de su dique seco obligaría a que cualquier gran buque de guerra alemán que necesitara reparaciones, como El Tirpitz , regresara a sus aguas natales pasando el guante de la Home Fleet de la Royal Navy y otras fuerzas británicas, a través del Canal de la Mancha o el Mar del Norte .

Para ello, era preciso destruir el dique y, sobre todo, el soberbio (y, en ese momento, único) barco puerta que cerraba el dique.

Acabar con el dique...era un problema, si ...pero no era tan difícil como lo era acercarse a St. Nazaire.

El objetivo, en el estuario del Loira, en la Francia ocupada aparte de ser un puerto marítimo con todas sus instalaciones, era una también una base de submarinos; por lo tanto, estaba defendido no solo por naves de la Kriegsmarine sino por unidades de la Wermacht y aviones de la Luftwaffe



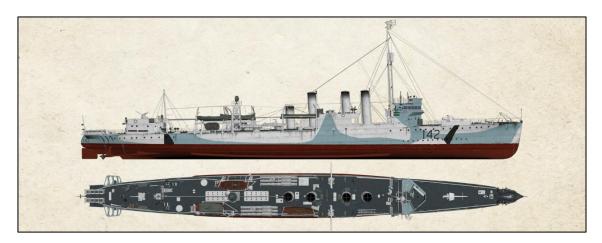
Las incursiones de los bombarderos de la RAF, hasta el momento, se tradujeron en enormes pérdidas y muy magros resultados. Los aviones ligeros, ni tenían efecto alguno.

Se ideo, entonces un raid que fue codificado con el nombre de operación Chariot, siguiendo la norma que los nombres de las operaciones no deberían reflejar ningún dato del objetivo.

El plan consistía en el transporte por planeadores y/o paracaidistas de comandos y especialistas en demolición y, un segundo brazo, el desplazamiento por mar de una flotilla de embarcaciones ligeras conducidas por un destructor de líneas similares a los destructores alemanes que estaría abarrotado, no sólo de comandos, sino también de cargas de demolición. El plan era estrellarlo contra el barco puerta, que quedara montado o encallado en el mismo y, entonces, las cargas de demolición ocultas en el barco detonarían 12 horas después, destruyendo completamente el barco puerta y dañando de gravedad el dique.

Se esperaba que la flotilla, evacuara el personal una vez concluido el asalto preliminar.

El buque elegido para tal acción fue el destructor de la Royal Navy HMS Campbeltown.



El HMS Campbeltown fue un destructor de clase Town de la Royal Navy durante la Segunda Guerra Mundial. Originalmente era el destructor estadounidense USS Buchanan, y fue uno de los 50 destructores obsoletos de la Marina de los EE.UU. transferidos a la Royal Navy en 1940 como parte del Acuerdo de Destructores para Bases 1.

Los Flush Deck, también conocidos como Four Pipers, a los que pertenecía el HMS Campbeltown, fueron destructores pertenecientes a la clase oficialmente denominada Wickles y que estaba compuesta por 80 destructores. La clase estuvo activa durante el periodo que va desde 1917/19 hasta la Segunda Guerra Mundial (incluida). De hecho, algunos fueron hundidos en la Segunda (Véase la película Stand By Action, donde se ve uno de estos buques en acción)

Sustituyeron a los destructores de la clase Caldwell y a su vez fueron sustituidos por los destructores de la clase Clemson, constituyendo las tres clases los destructores del tipo «cuatro chimeneas». Se construyeron 111 unidades, pero solo unas pocas fueron completadas a tiempo para entrar en servicio durante la Primera Guerra Mundial. Algunos fueron desguazados en los años 1930, pero la mayoría sirvieron en la Segunda Guerra Mundial, aunque en ocasiones fueron reconvertidos para otros usos como el transporte de tropas. Veintisiete destructores de la clase Wickes fueron transferidos a la Marina Real Británica a principios de 1941 —antes de la entrada en la guerra de Estados Unidos— como parte del acuerdo de destructores por bases firmado por Estados Unidos y Gran Bretaña. Estos destructores fueron utilizados para escoltar los convoyes que atravesaban el Atlántico para abastecer a las Islas Británicas y que eran atacados por los submarinos de la Alemania nazi. Algunos fueron transferidos después a la Unión Soviética. Los que no fueron hundidos durante la guerra fueron desguazados nada más acabar ésta.

La clase Wickles tuvo un integrante, el Ward, que tiene el "honor", por así decirlo, de haber sido el navío que disparó el primer cañonazo de la campaña del Pacifico en la madrugada del 7 de diciembre de 1941.

4

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> El Acuerdo de Destructores para Bases fue uno de los dos acuerdos firmados entre Inglaterra y EEUU por el que este último pudo ayudar a aquel país aun antes de entrar en guerra. El otro acuerdo fue el de Préstamos y Arriendos.

Muchos años antes, en 1919, este mismo destructor, apoyo el cruce del Atlántico del hidroavión Curtiss NC-4

El Campbeltown se convirtió en uno de los más famosos de estos barcos cuando fue utilizado en la incursión de St. Nazaire en 1942.

Eran barcos de bastantes buenas prestaciones para la época. Tenían un Desplazamiento de 1154 t estándar y de 1247 t a plena carga (por lo que también eran conocidos como 1200 ton type), su eslora era de 95,82 m, su manga de 9,43 m y tenían un calado de 2,74 m.

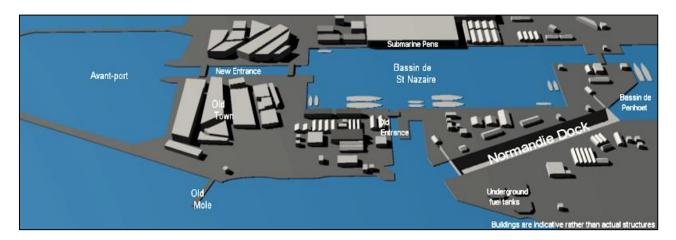
Su armamento consistía en 4 cañones de 102 mm/50, 1 cañón AA de 76,2 mm/23, 12 tubos lanzatorpedos de 533 mm (4 × 3) y dos varaderos para cargas de profundidad.

La propulsión estaba a cargo de 4 calderas de vapor saturado de 300 psi (2100 kPa), 2 turbinas de vapor Parsons y 2 hélices que generaban una potencia de 24 610 hp y una velocidad de 35,3 nudos. La tripulación era de 100 hombres.

Como se ve, un barco de velocidad y armamento respetables. Pero para 1942, su función como destructor ya había sido superada y muchos habían sido reconvertidos a transportes armados de alta velocidad o transferidos a otras Armadas en donde efectuaban tareas de defensa y patrullaje de aguas metropolitanas.

Uno de los destructores de esta clase, el USS Buchanan, fue de los transferidos a la Royal Navy que lo rebautizo HMS Campbeltown

En esos cometidos de patrulla se encontraba el HMS Campbeltown cuando se decidió la Operación Chariot y, de inmediato, se lo empezó a hacer objeto de trabajos de modificación en sus superestructuras para que su perfil se asemejara al de los destructores de tipo Z que, para esas épocas, utilizaba la Armada alemana.



En la figura se ve como era el puerto de St Nazaire en 1942 y, rotulado como Normandie Dock, se ve la ubicación del dique. Esta tenia doble entrada



El propósito de la incursión era destruir el dique Normandie, las antiguas puertas de entrada al Bassin de St Nazaire con la maquinaria de bombeo de agua y otras instalaciones y cualquier submarino u otro transporte marítimo en el área. El plan de operaciones combinadas inicial requería un destructor especialmente aligerado para llevar a cabo la incursión. Estaría lleno de explosivos y embestido contra las puertas del muelle. Los comandos a bordo desembarcarían y usarían cargas de demolición para destruir las instalaciones cercanas del muelle, los reflectores y los emplazamientos de armas. Luego, el destructor volaría por los aires. Al mismo tiempo, la RAF emprendería ataques aéreos de distracción en la zona.

Sin embargo, el plan era tan complicado y riesgoso que el Almirantazgo estuvo a punto de rechazarlo; además, intervendrían tantas unidades y fuerzas, entre buques, bombarderos y efectivos que era una pesadilla de logística y organización. Hasta el mismo Churchill, personalmente tomo cartas en el asunto.

Trabajando a todo vapor, el Comando de Operaciones combinadas fue reuniendo toda la información que pudo, desde informes de Inteligencia, hasta revistas técnicas y fotografías postales y de recuerdos de viajes.

Finalmente, la operación se aprobó el 3 de marzo de 1942 y se decidió utilizar un buque de la Royal Navy para disminuir el número de personas que estuviesen enterados de la operación y el riesgo de que algo se filtrase.

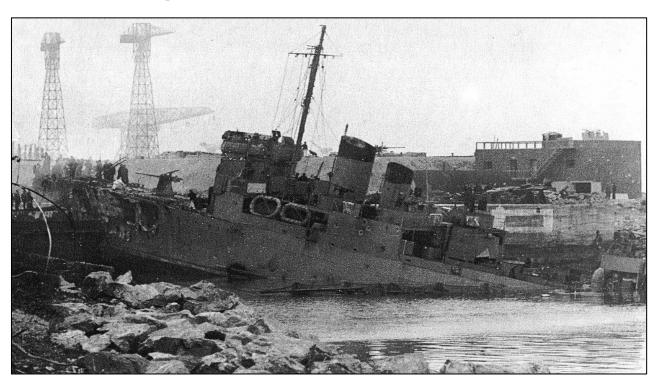
El Campbeltown, otros dos destructores y 16 MTB torpederos partieron de Falmouth, Cornualles, a las 14:00 horas del 26 de marzo de 1942. Formaron un convoy de tres carriles, con los destructores en el medio. A su llegada a St Nazaire, los ML de babor se dirigirían al Old Mole para desembarcar a sus comandos, mientras que el carril de estribor se dirigiría a la antigua entrada a la dársena para desembarcar los suyos.

Poco antes de llegar a St, Nazaire, casi se toparon con una fuerza de cinco torpederos alemanes que patrullaban la entrada al Loira pero que, increíblemente, siguieron de largo, tal vez confiados en el aspecto del Campbeltown. Sin embargo, un submarino alemán avisto el convoy e informo de su rumbo hacia el Loira

A eso de las 21 del 27 de marzo, la RAF comenzó con bombardeos de distracción en la idea de que el ejercito la fuerza aérea alemana defendiera el núcleo industrial de la ciudad, pero el accionar de los bombarderos era tan inusual por las órdenes recibidas de cuidar al máximo a la población civil que el comandante del puerto de St. Nazaire, un experimentadísimo marino alemán, comenzó a sospechar de un ataque directo al puerto, al que hizo oscurecer y puso todas las defensas en alerta.

Por ende, tanto el Campbeltown como la flotilla de lanchas torpederas que transportaban comandos, fueron recibidos por un formidable y graneado fuego por parte de los defensores del puerto, pese a lo cual, pudieron desembarcar todos los equipos de combate y demolición procediendo a sus distintos objetivos.

El Campbeltown, aprovechando una inusual marea alta que lo permitió sortear los bancos de arena del estuario (avanzar por el bien dragado canal central hubiese sido aun mas suicida), una vez pasados estos, acelero a toda marcha y a despecho del fuego concentrado que recibía (el timonel murió y su reemplazo también fue herido), embistió a toda marcha contra las puertas exteriores del dique Normandie contra el barco puerta.



La fuerza del choque con las puertas hizo que el four pipers quedara montado sobre el barco puerta en sus primeros 22 metros de extensión. Por ahora, el objetivo estaba cumplido. Seria imposible sacar el buque de ahí, en medio de un ataque y sin el concurso de equipo pesado.



Logrado esto, los comandos que estaban a bordo, desembarcaron y procedieron a sus objetivos no sin antes colocar el dispositivo de tiempo que harían detonar las cargas que atiborraban la proa del destructor, casi 12 horas después, cuando los defensores pensaban que ya todo había terminado.

Para ese momento, las formidables fuerzas que defendían St. Nazaire estaban respondiendo con todo lo que tenían al ataque comando ingles. Y, si bien los expertos en demoliciones pudieron cumplir con sus objetivos de colocar cargas en sectores y maquinaria estratégica del puerto, gracias a la protección de los escuadrones de combate, algunas de esas cargas no estallarían o serian encontradas por los alemanes antes de estallar.

Las defensas y la artillería costera, habían destruido la mayoría de las MTB británicas; esas lanchas torpederas eran las encargadas de evacuar al personal atacante pero casi todos ellas fueron destruidas por la artillería costera o por los aviones alemanes por lo que la mayoría de los comandos que no habían muerto en combate intentaron huir por tierra atravesando la ciudad de St Nazaire, pero se unieron a la lucha unidades del ejército alemán que tenían a su cargo la defensa de la ciudad y, los que no cayeron en los combates urbanos fueron tomados prisioneros.

Al día siguiente, 28 de marzo, los alemanes llevaron al dique Normandie, un grupo de trabajadores de las organizaciones auxiliares alemanas (Todt) con el objeto de limpiar los escombros y evaluar el daño al barco puerta que, hasta ese momento, no parecía ser tan grave.

La idea era limpiar hasta donde se pudiera y luego desguazar el casco del Campbeltown en el mismo lugar donde estaba para liberar la puerta del dique.

Los trabajos habían comenzado cuando ese mediodía, el Campbeltown hizo explosión

Las cargas explosivas en el HMS Campbeltown detonaron al mediodía del 28 de marzo de 1942 y el dique seco fue destruido. Un grupo de 40 altos oficiales alemanes y civiles que estaban examinando el Campbeltown para sacarlo, murieron. En total, la explosión mató a unos 360 hombres. La pared de agua arrastro al Four Pipers al interior del dique. El pecio de Campbeltown aún se podía ver dentro del dique seco meses después, cuando se enviaron aviones de reconocimiento fotográfico de la RAF para fotografiar el puerto.



La explosión puso el dique seco fuera de servicio por el resto de la guerra. La incursión de St Nazaire había sido un éxito, pero a un costo: de los 612 hombres de la Royal Navy y los comandos que participaron en la incursión, solo 228 hombres regresaron a Inglaterra. Fueron tantos los prisioneros entre los Comandos y tanta la información que fueron obligados a dar que el Comando de Operaciones especiales británico, se vio obligado a cambiar todos sus protocolos de acción. Muchos comandos, como todo integrante de operaciones especiales, fueron considerados espías o terroristas y fusilados.

Así termino el raid a St. Nazaire que, aun a un altísimo costo, logro neutralizar una instalación clave en la costa atlántica francesa, aunque la base de submarinos siguió funcionando y fue preciso casi arrasar el lugar para neutralizarla años después.

Así termino también la carrera naval del HMS Campbeltown, un Four Pipers que había iniciado su vida útil como el USS Buchanan.

Martin Secondi

Para Mascarón de Proa

# Modelos de colección

# Sovereign of the Seas, construido por Janos Nemeth

I started the build with the Sergal kit, but only 2 things have been used from it: the bulkheads - and the flags. Everything else is scratch build, self made. I did not use any decoration from the kit either, every decoration is self-made, hand carved from European Boxwood. Good plans war not available, only the kit plans, which we know are not too accurate and the contemporary paintings of Van de Velde and John Payne from the Hendrik Busmann book, which also has good pictures of the carved decorations.

Comencé la construcción con el kit Sergal, pero solo se han usado 2 cosas del mismo: los mamparos y las banderas. Todo lo demás es construcción propia. Tampoco usé decoraciones del kit, cada decoración está hecha por mí, tallada a mano en madera de boj europeo. No hay buenos planos disponibles, solo los planos del kit, que sabemos que no son demasiado precisos y las pinturas contemporáneas de Van de Velde y John Payne del libro de Hendrik Busmann, que también tiene buenas imágenes de los tallados.



The date on the above picture shows the starting time. So the timeframe until today is about 7 years, but in the mean time I worked on 2 other projects as well, so the build of Sovereign of the Seas took about 5 years.

The keel is made of walnut (not the kit-provided plywood) and the first layer of planking is made of Jelutong wood.

The gunports are pre-fabricated square tubes, made from American (or Honduras-) Boxwood. This material had been used for all of the desk furnishings too.

La fecha en la imagen de anterior muestra la hora de inicio. Entonces, el tiempo transcurrido hasta hoy es de aproximadamente 7 años, pero mientras tanto, también trabajé en otros 2 proyectos, por lo que la construcción de Sovereign of the Seas tomó aproximadamente 5 años.

La quilla está hecha de nogal (no de la madera contrachapada incluida en el kit) y la primera capa de tracas está hecha de madera de Jelutong.

Las portas son tubos cuadrados prefabricados, hechos de madera de boj americano (u hondureña). Este material también se había utilizado para todas las fornituras de la cubierta.

Jelutong es una madera fina, de grano recto y de baja densidad que es excepcionalmente adecuada para tallar y tornear con facilidad, al mismo tiempo que permite cortar en ella detalles finos. Esta excelente madera se puede tornear, pegar, teñir y acabar fácilmente. Jelutong es un árbol grande que puede alcanzar alturas de 200 pies y hasta 6 de diámetro. Crece en los bosques de Malasia, Borneo y varias regiones del sudeste asiático. Si bien está disponible en el mercado en el sudeste asiático, no está comúnmente disponible en los Estados Unidos. La veta de la madera es inicialmente blanca y luego envejece a un color marrón amarillento con el tiempo. A menudo se presenta un brillo hermoso. El grano final no muestra anillos de crecimiento notables, pero tiene un grano abierto poroso difuso sin un patrón específico. ¡Esta es una excelente opción para sus proyectos de tallado y torneado!



The hull is fully planked. The inside planking in the area of the gun decks are made of Coral wood. The deck openings for the gratings and downward stairs are cut.

El casco está completamente traqueado. El traqueado interior en la zona de las cubiertas de los cañones es de madera Coral. Las aberturas de la cubierta para las escaleras de descenso están recortadas.





The figure head finished, without a sword yet. El mascarón está terminado, pero sin espada todavía.

Bell tower details. Detalles del campanario.



Aft decorations partially done. Decoraciones de popa parcialmente hechas.



Forecastle with the figure head temporarily attached. Castillo de proa con el mascarón presentado temporalmente.



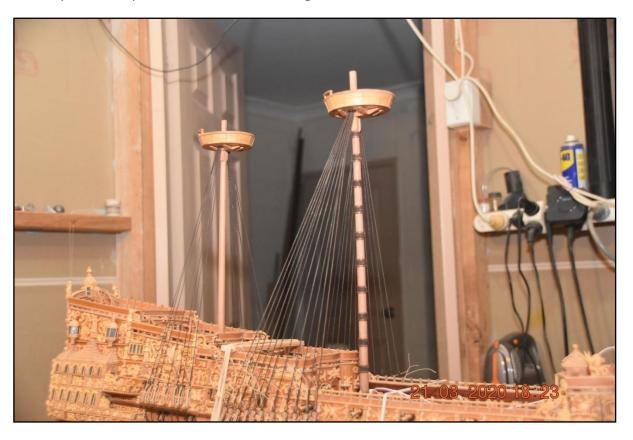
The starboard side aft decorations. The cannons are not in their final position as yet. They will also be partially rigged. The ports on the lower decks are all closed - so I had to make some 60 less cannon barrels.

Decoraciones de popa del lado de estribor. Los cañones aún no están en su posición final. También estarán parcialmente presentados. Las portas de las cubiertas inferiores están todas cerradas, así que tuve que fabricar aproximadamente 60 cañones menos.



I made all of the rigging ropes myself on my self-made rope climb. The lines of the standing rigging are stained. The running rigging lines had been left in their original ecru colour.

Hice todas las cuerdas de los aparejos yo mismo en escala. Las líneas de la jarcia fija están teñidas. Las cuerdas de la jarcia se dejaron en su color crudo original.



The main and mizzen masts are installed and the stays are also in place. No ratlines yet.

Los mástiles mayores y mesana están instalados y los stays también están en su lugar. No hay flechastes todavía.

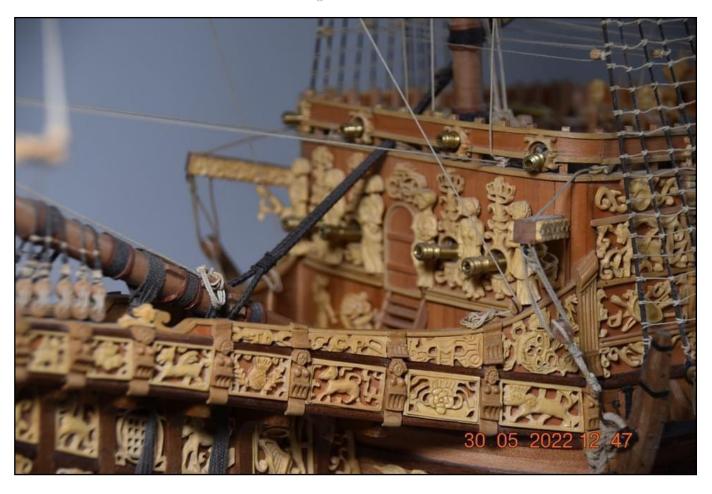




Mishap details with boats, capstan and entry stair. Detalles de embarcaciones, cabrestante y escalera de entrada.



Stern view of the finished model. Vista de popa del modelo terminado.

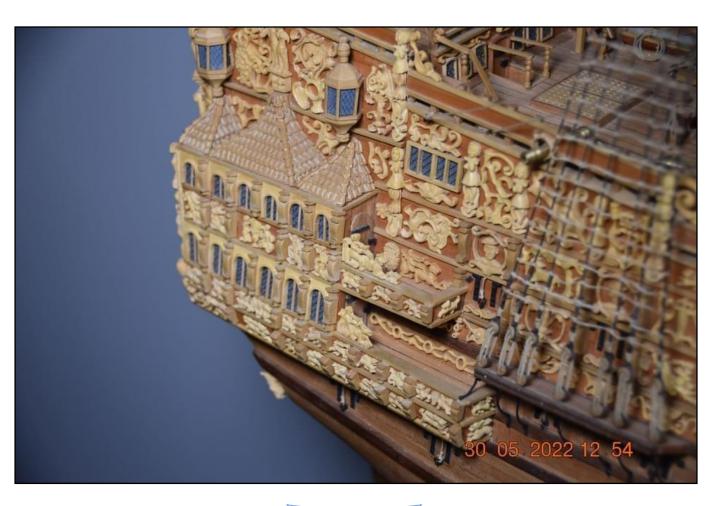


The front port side view of the model. La vista lateral y frontal del modelo.



Asociación Amigos del Modelismo Naval





# Sovereign of the Seas, reseña hitórica por Martín Secondi

El Sovereign of the Seas fue un buque de guerra de la Armada inglesa del siglo XVII. Fue ordenado como un barco de primera línea de 90 cañones de la Royal Navy inglesa, pero en el momento del lanzamiento estaba armado con 102 cañones de bronce ante la insistencia del rey. Más tarde pasó a llamarse HMS Sovereign, y luego HMS Royal Sovereign en la Restauración de Carlos II.

La popa elaboradamente dorada, ordenada por Carlos I de Inglaterra, le valió que los barcos enemigos lo conocieran como el "Diablo dorado ". Fue botado el 13 de octubre de 1637 y sirvió desde 1638 hasta 1697, cuando un incendio quemó el barco hasta la línea de flotación en Chatham.

El Sovereign of the Seas se ordenó en agosto de 1634 por iniciativa personal de Carlos I de Inglaterra, como un proyecto de prestigio. La decisión provocó mucha oposición por parte de los Hermanos de Trinity House, quienes señalaron que "No hay puerto en el Reino que pueda albergar este barco. El mar salvaje debe ser su puerto, sus anclas y cables su seguridad; si alguno falla, el barco debe perecer, el rey perderá su joya, cuatrocientos o quinientos hombres morirán, y tal vez algún gran y noble par".

Estas objeciones fueron superadas con la ayuda del almirante Sir John Pennington, y el trabajo comenzó en mayo de 1635. Esto fue supervisado por Peter Pett, más tarde Comisionado de la Marina, guiado por su padre Phineas, el carpintero real, y fue botado en Woolwich Dockyard . el 13 de octubre de 1637.

Era el buque de guerra más extravagantemente decorado de la Royal Navy, estaba adornado de popa a proa con tallas doradas sobre un fondo negro, diseñado por Anthony van Dyck y realizado por John Christmas y Mathias Christmas. Salió carísimo. Solo las tallas doradas costaron lo que costaba un barco promedio en la época.

Posteriormente, esas tallas debieron recortarse porque su peso afectaba la navegabilidad del buque.

Charles ordenó 102 cañones de bronce, para asegurarse de que fuera el barco armado más poderoso del mundo; estos fueron hechos por John Browne. El Sovereign of the Seas tenía 118 troneras para cañones y solo 102 cañones. La forma de la proa significaba que los puestos de armas más avanzados en la cubierta de armas inferior estaban bloqueados por el cable de las anclas.

El Sovereign of the Seas no se construyó tanto por consideraciones tácticas, sino como un intento deliberado de reforzar la reputación de la corona inglesa. Su nombre fue, en sí mismo, una declaración política, cuando Carlos trató de revivir el antiguo derecho adquirido de los reyes ingleses a ser reconocidos como los "señores de los mares". Los ingleses exigieron que otros barcos que se encontraran con el Sovereign izaran sus banderas en señal de saludo, incluso en puertos extranjeros.

Sirvió durante las guerras de la Commonwealth y se convirtió en el buque insignia del almirante Robert Blake. Estuvo involucrado en todos los grandes conflictos navales ingleses contra las Provincias Unidas Holandesas y Francia y los holandeses lo llamaban "El diablo dorado" (den Gulden Duvel).

Después de ser reacondicionada en 1651, tuvo su primera pelea en la Batalla de Kentish Knock, armado con 106 cañones. En esta batalla encalló en el mismo Kentish Knock. Aunque repetidamente abordado

por los holandeses en los enfrentamientos más feroces, el Sovereign fue retomado cada vez y permaneció en servicio durante casi sesenta años como el mejor barco de la flota inglesa. En 1660, su armamento se había cambiado a 100 cañones.

Después de la Restauración inglesa, fue reconstruido en Chatham en 1660 como un barco de primera línea de 100 cañones, con cubiertas más planas y rebautizado como Royal Sovereign; la mayoría de las tallas habían sido removidas.

Estuvo presente en la Batalla de los Cuatro Días del 1 al 4 de junio de 1666 y en la Batalla del Día de Santiago del 25 de julio de 1666, cada una de las cuales luchó contra la flota holandesa en el Mar del Norte.

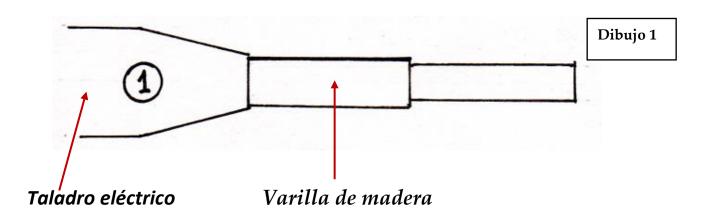
Estuvo en servicio regular durante las tres guerras anglo-holandesas, sobreviviendo al ataque al Medway en 1667 estando en Portsmouth en ese momento. Se sometió a una segunda reconstrucción en 1685 en Chatham Dockyard, relanzando como una primera clase de 100 cañones, antes de participar en el comienzo de la Guerra de la Gran Alianza. Por primera vez se aventuró en el Mar de Irlanda , y posteriormente participó en la Batalla de Beachy Head (1690) y la Batalla de La Hougue(1692), cuando tenía más de cincuenta años. En ese período, fue el primer barco en la historia que cargó la vela de juanete y una vela de juanete en el mástil tormentín.

El buque se volvió defectuoso y con vías de agua con el deterioro propio del paso del tiempo y durante el reinado de Guillermo III, y fue llevado a Chatham Dockyards para reparaciones, a fines de 1695.

Terminó ignominiosamente sus días; a mediados de enero de 1696, quemándose hasta la línea de flotación como resultado de haber sido incendiado por accidente. Un contramaestre, que estaba de guardia nocturna, dejó una vela encendida desatendida. Admitiendo su culpa, fue sometido a consejo de guerra el 27 de enero de 1696 y no solo azotado públicamente, sino también encarcelado en Marshalsea por el resto de su vida.

En su honor, la tradición naval ha mantenido a flote el nombre de este barco, y varios barcos posteriores han sido bautizados como HMS Royal Sovereign.

## Construcción de Motones, Parte 2 – por Remo Di Francesco



Usando un taladro eléctrico sujeto a cualquier soporte universal, tornear la varilla de madera al diámetro necesario. También se puede utilizar un torno. **Dibujo 1 y foto 1** 

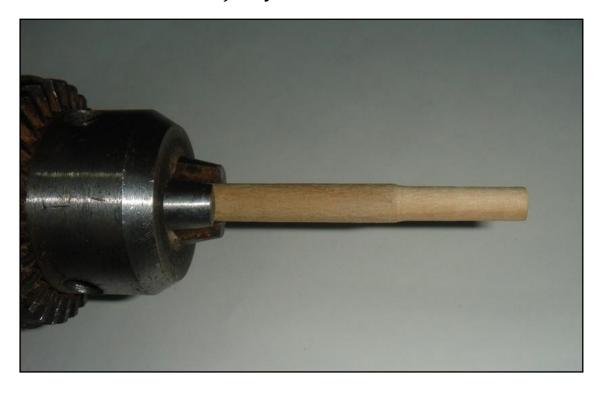
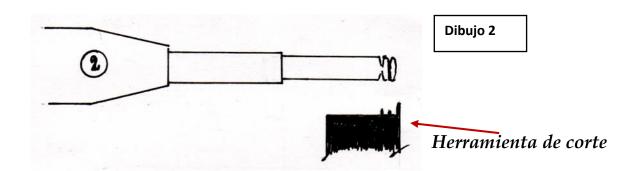


Foto 1

Es recomendable usar una varilla de madera dura como por ejemplo guatambú o palo blanco.



Con la herramienta dar forma a la vigota, (la herramienta de forma, está construida con un trozo de hoja de sierra a la que se le dio forma utilizando un pequeño disco de corte en un mini taladro Dremel o similar) **Dibujo 2 y foto 2 y 3** 

Dentado realizado con disco de corte

Dibujo sobre la herramienta para identificarla rapidamente

Hoja de sierra de descarte

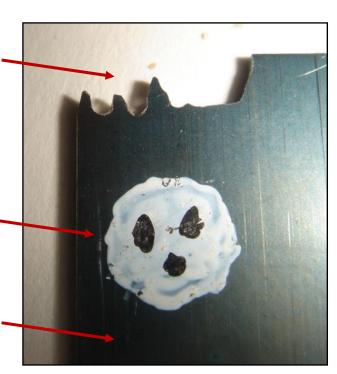


Foto 2

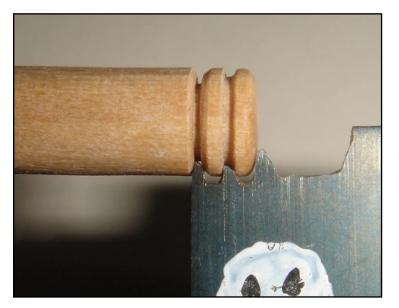


Foto 3



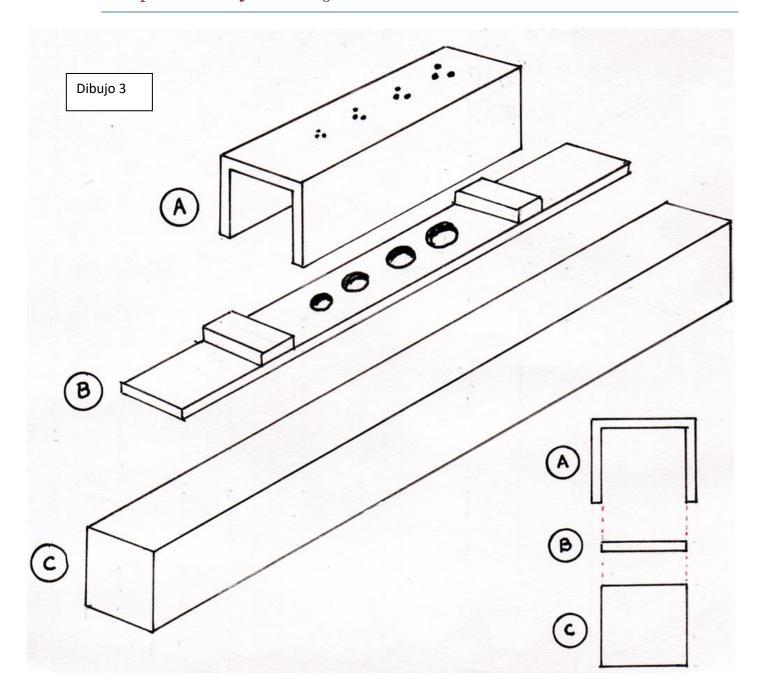
Foto 4



Foto 5

Terminado el torneado de la forma básica de la vigota, redondearla y cortarla, foto  $4 \ y \ 5.$ 

# Ütil para hacer orificios en vigotas



Elementos que forman el útil para perforar vigotas, dibujo 3

A) Chapa o perfil en forma de "U" invertida de un milímetro de espesor aproximadamente. Hacer orificios para varias medidas de vigotas utilizando mechas o brocas finas en el mini torno Dremel o similar.



Foto 6

B) Plantilla de madera o metal que sirve para contener las vigotas. Su espesor debe ser menor que el grosor de las vigotas y se pegan dos topes para evitar que se mueva la chapa perforada (A), foto 7 y foto 10.

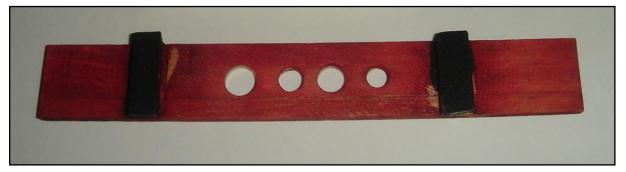


Foto 7

C) Base de madera para sostener el conjunto. Hay que observar que la chapa (A) debe encajar justo sobre las piezas (B) y (C), foto 8



Foto 8



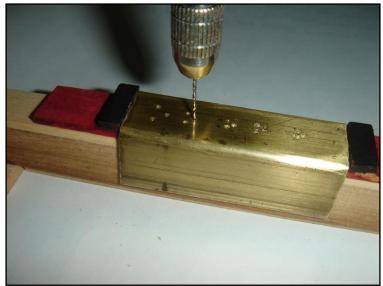
Paso 1: Colocar la plantilla (B) sobre la base (C). Luego introducir la vigota en el orificio correspondiente, foto 9

Foto 9



Paso 2: Cubrir con la plancha metálica (A) el conjunto anterior, obsérvese que los dos topes no permiten el movimiento del perfil metálico, **foto 10** 

Foto 10



**Paso 3**: Perforar con taladro manual o mini torno Dremel ó similar, **foto 11, 12 y 13** 

Foto 11

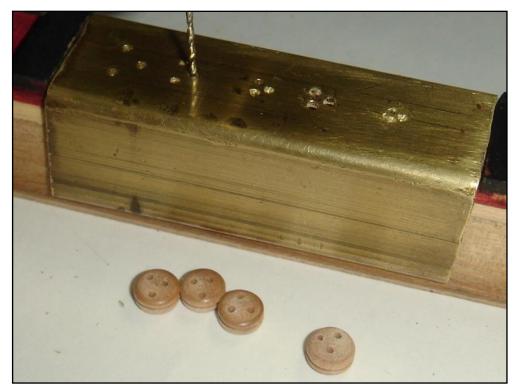


Foto 12

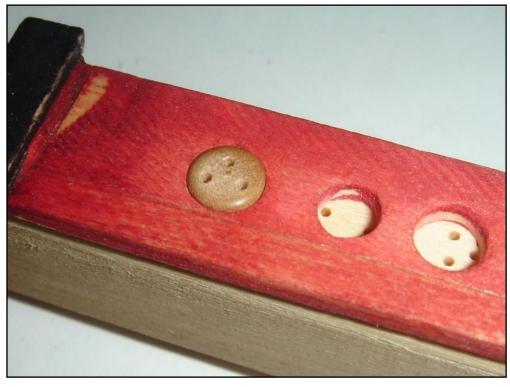


Foto 13

# Aferrado de vigotas

El aferrado de las vigotas es igual al de los motones (ver Mascarón de Proa Digital nº 27), la diferencia radica en el empleo de una tablita soporte con dos espinas para fijar las vigotas, fotos 14 a 20.



Foto 14

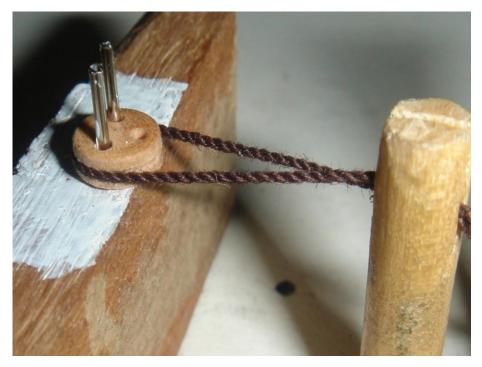


Foto 15





Foto 16 Foto 17





Foto 18

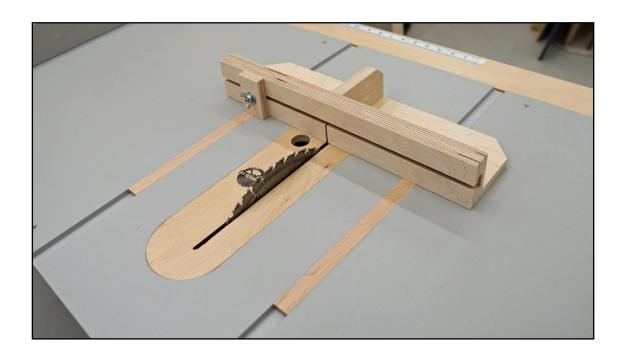


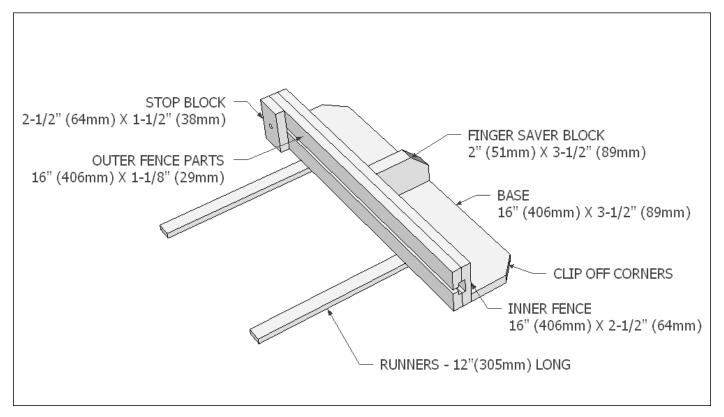
Foto 20

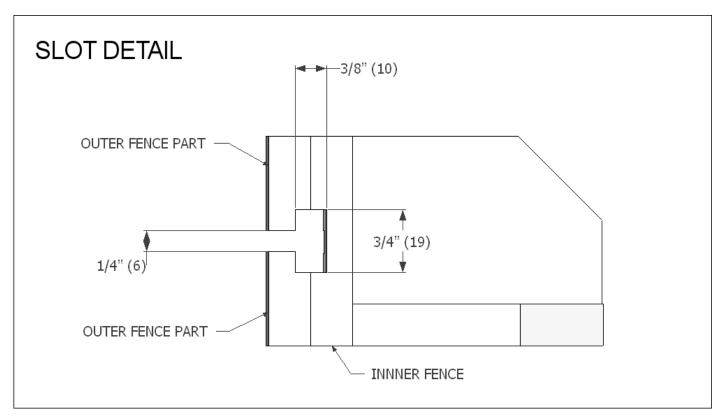
# Taller 2, herramientas

# Encuadradora para sierra eléctrica – por Carlos Bartellone

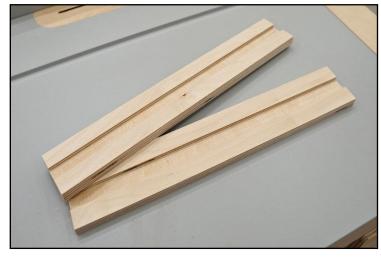
En estos momentos difíciles, los modelistas navales tenemos que buscar soluciones para realizar pequeñas herramientas que nos brindará soluciones a nuestros trabajos de corte de madera, desde Mascarón de Proa, brindamos esta pequeño accesorio para la sierra eléctrica′



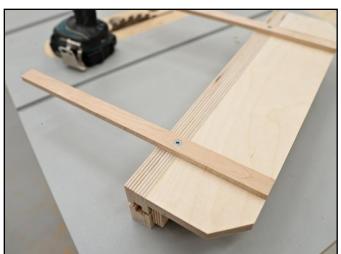


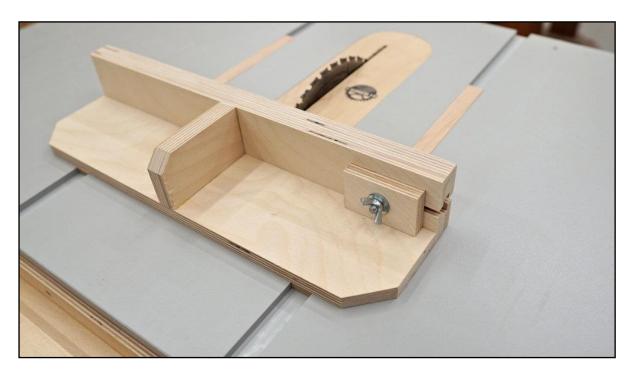


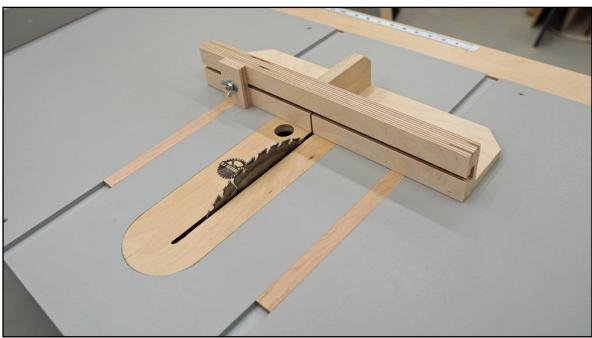












Se trata de una simple herramienta bastante útil para los modelistas, se basa en un soldador eléctrico, acompañado de un perfil de madera maciza que posee dos inclinaciones una en forma de media circunferencia, y la otra parte una curva de extensión, se puede decir que dicha madera puede hacerse con la forma requerida para el modelista.

El soldador posee una base de chapa para sostener el mismo cuando no se usa, esta simple herramienta facilita el doblado de tracas para el forrado de los modelos. Si bien se lo vende como un kit, es muy fácil construirlo a la necesidad de cada uno.

Carlos A. Bartellone

# Modelos de nuestros lectores

Muleta, Bateira, Batel Seixal, Río TTejo Portugal 1890 - por Miguel Alonso



## Punto de partida

- Datos: Escala 1:50, eslora 430 mm., manga 120 mm.
- Técnica Scratch: Todas las piezas que conforman este modelo fueron elaboradas por el autor.
- Materiales utilizados:
  - Tablas de cedro y mara boliviana, varillas redondas de guatambú
  - Nogalina
  - Adhesivo cianocrilato, cola vinílica
  - Cenizas de cigarrillo
  - Barniz transparente satinado, esmalte sintético negro satinado
  - Aceite quemado
  - Chapa, clavos, alfileres y alambre de hierro
  - Trozo de granito
  - Lienzo de algodón
  - Hilo sintético (usado en zapatería), de algodón retorcido y de coser extrafuerte



#### Vista de babor



# Vista de estribor



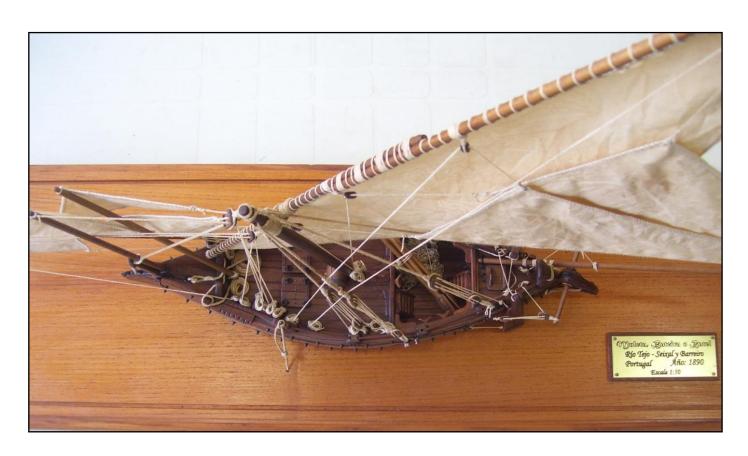
Vista de proa



## Vista de popa



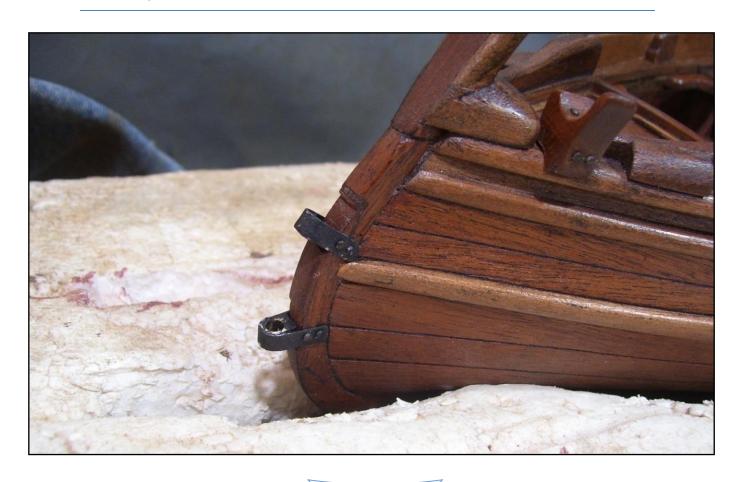
Vista superior



## Vista inferior



Deralles y accesorios

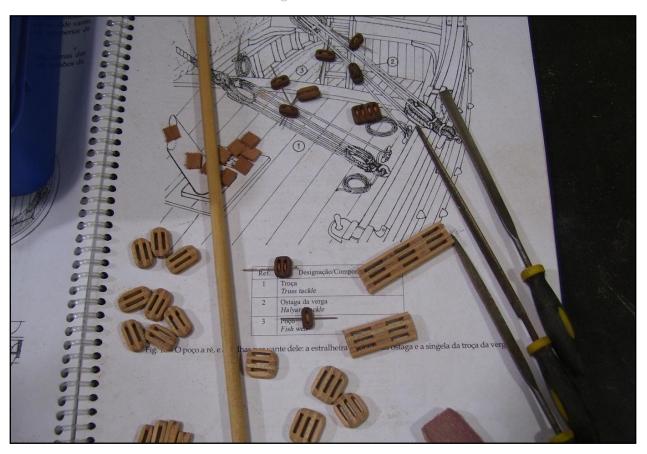


Asociación Amigos del Modelismo Naval



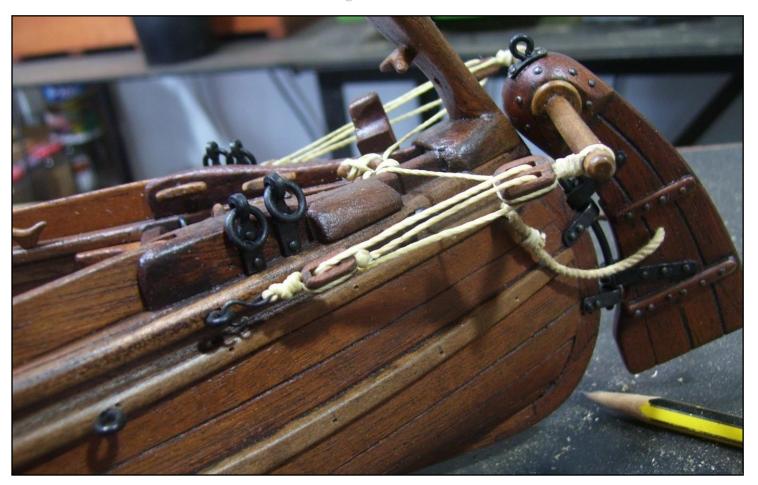


Asociación Amigos del Modelismo Naval





Asociación Amigos del Modelismo Naval





Asociación Amigos del Modelismo Naval





Asociación Amigos del Modelismo Naval





Asociación Amigos del Modelismo Naval





Asociación Amigos del Modelismo Naval











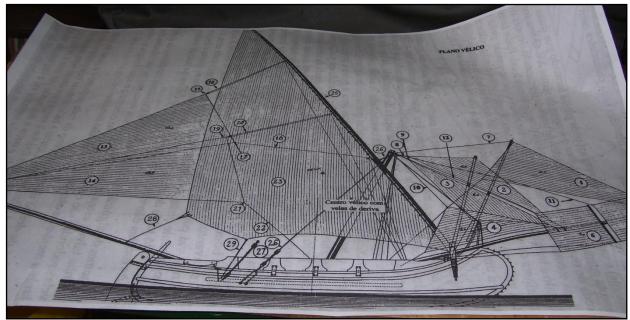


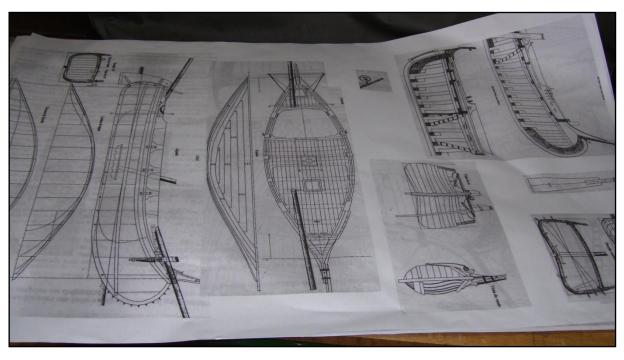
#### Armado

Plano utilizado: En este modelo se utilizaron los planos incluidos en un trabajo realizado por Manuel Leitao, Ferdinando Oliveira Simoes y António Marquez da Silva, por encargo del Museo de Marinha Ecomuseu Municipal de Seixal Esta publicación fue facilitada gentilmente por Aníbal Antonio Marquez da Silva.

También se recurrió al álbum de fotografías que publicara en Facebook el modelista Виталий Анахину, documentando el paso a paso de un modelo similar.

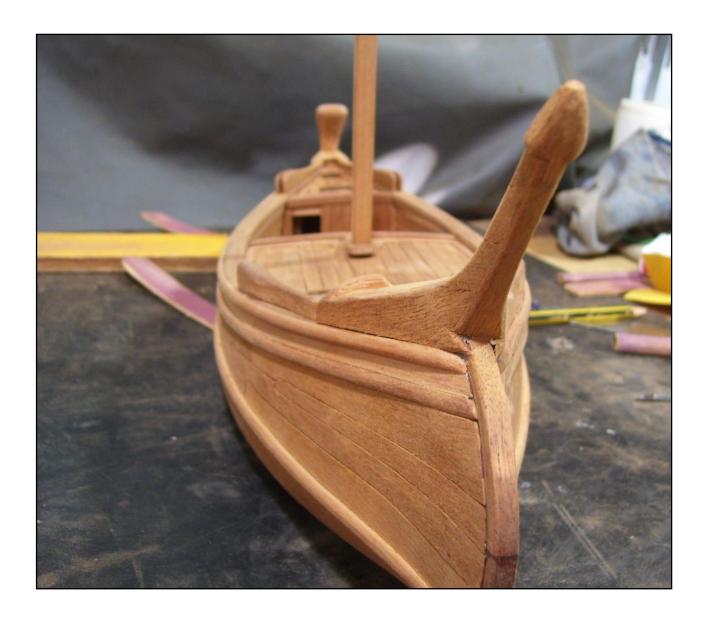












#### Las dificultades

En la construcción de este modelo, el octavo realizado por el modelista, no se han encontrado grandes dificultades. El tipo de madera y los procesos de: corte, lijado, curvado, teñido y ensamble son similares a los utilizados en modelos anteriores. Otro tanto ocurre con las piezas de hierro que fueron "empavonadas" sumergiéndolas en aceite mineral quemado, después de calentarlas al rojo cereza. Sí, es importante y algo tedioso, por su volumen, el trabajo de confección del velamen. Es una embarcación que se presta para incorporarle todo tipo de accesorios, pero éstos más que una dificultad constituye un disfrute proporcional a la cantidad.

#### La pintura

Este ítem no merece mayores comentarios. En general, la madera fue "subida de tono", en alguna medida, usando nogalina.

También, la apariencia de antiguo se debe al calafateado con cola vinílica y cenizas de cigarrillo, que no fue demasiado lijado, sino retirado en su excedente con trapo húmedo. Posteriormente, todas las piezas fueron barnizadas con sintético satinado en aerosol, sin abundar en la cantidad de capas, evitando brillos excesivos. Las velas y los cabos de algodón retorcido fueron teñidos con té y café, al igual que la red de pesca. Cabe mencionar que la base del modelo está realizada en cedro barnizado.









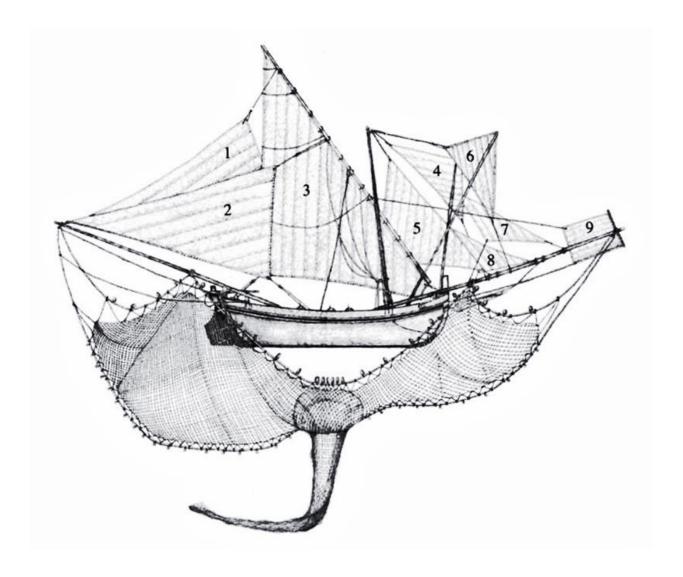
#### Referencias históricas

Extraña embarcación de pesca usada hasta principios del S XX con origen desconocido y de uso exclusivo en las ciudades costeras de Seixal y Barreiro, ubicadas en la desembocadura del río Tejo.

Se sabe que para 1875 eran sólo once las muletas que hacían pesca de arrastre con base en Barreiro: Bexiga, Saloia, Gaiola, Joana, Bolacha, Larga-A-Rolha, Estrada de Ferro, Patarata, Choca, Leoes, Zarumba.

De ahí en adelante fue disminuyendo rápidamente su número y a finales del S XIX una sola muleta continuaba pescando con una tripulación de 16 hombres más algunos botes o buques de arrastre más livianos que totalizaban doce con 150 hombres en su tripulación.

Esta embarcación también llamada Bateira o Batel efectuaba una pesca de arrastre usando una red muy particular llamada tartaranha. Ésta era sumamente dañina para el ecosistema, ya que producía un barrido del fondo del río afectando las características del medio y matando todo tipo de ser vivo.



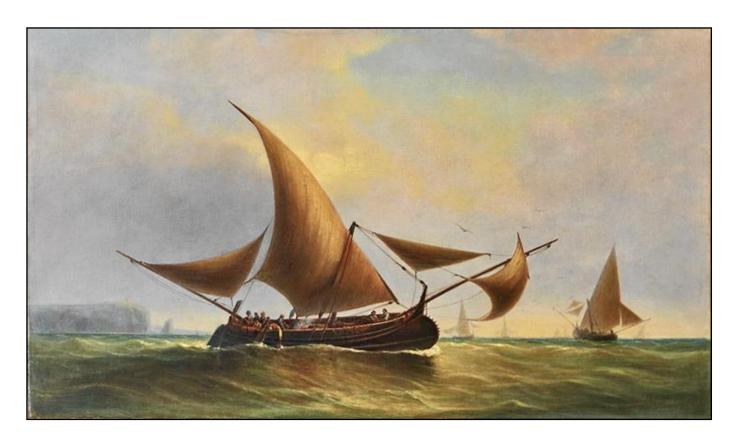
#### Dosel del barco-el-tartaranha:

- 1. Barredora desde arriba;
- 2. Barredora baja;
- 3. Grande;
- 4. Paño palillo;
- 5. polaca;
- 6. Barredora arco;
- 7. Cocine;
- 8. Cocina;
- 9. Toldo.

Foto: Maria Lucia De Nicolò, Tartane cf. E. barcos Curtinhal de las memorias Tajo. 2007. Seixal Municipal Ecomuseo

Muleta es un término que proviene del latín "Motilus", participio pasado del verbo "motor", "iri", que se mueve con dificultad. Esta lentitud es bastante engañosa y obviamente se da cuando la embarcación está arrastrando la red que trabaja como un ancla.

Esta imagen se vuelve diferente cuando es izada la red y son arriadas las velas de deriva. Existen pinturas y grabados que muestran a la embarcación navegando muy ágilmente.



Muleta junto ao Cabo da Roca, João Pedrozo (1825-1890). Imagen: Cabral Moncada Leilões

#### Descripción del modelo

El perfil de la muleta ciertamente es extraño. Tiene la proa muy curvada y recogida sobre ella con una estructura también particular llamada gaifa. El maestro fuertemente inclinado soporta una gran vela latina acompañada de velas más pequeñas envergadas en fuertes botalones proyectados hacia proa y popa. Los botalones son utilizados para traccionar la tartaranha.

La popa también curvada hacia adentro sostiene un gran timón. Todo en ella hace recordar a naves antiguas del Mediterráneo, a galeazas romanas del S XVII.

#### Bibliografía

Enlace https://almada-virtual-museum.blogspot.com.ar/2016/09/a-muleta-de-pesca-por-a-baldaque-da.html?m=1

Leitao, Manuel; Oliveira Simoes, Ferdinando; Marques da Silva, António (2009) "A Muleta". Ecomuseu Municipal Do Seixal. Cámara Municipal.

# Modelismo Naval Kit de Madera

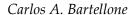
#### 50 Ft River Steamer – por Carlos Bartellone

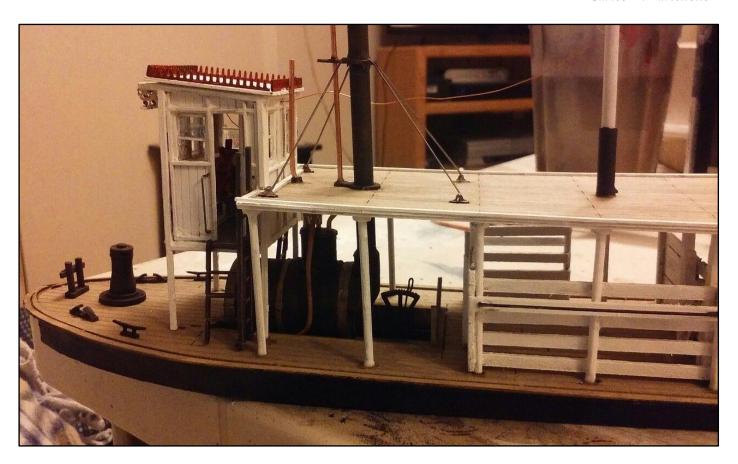
Como modelista naval, muchas veces observé en las distintas exposiciones, esas embarcaciones que se las conoce como, barcos del Mississippi, modelos llamativos con ruedas haciendo de hélices en cualquier embarcación, que funcionaban con una caldera alimentadas de troncos o carbón, barcos que sirvieron para colonizar muchas ciudades, que bordeaban las orillas del río Mississippi.

En este caso se presenta en Mascarón de Proa, un modelo de semejantes características pero mucho más sencillo, que construido y decorado con diferentes elementos, como troncos, maderas, algodones y otros detalles, hacen de un simple modelo, un vistoso barco fluvial que se utilizaba para comercializar en aguas del largo y sinuoso río.

Su construcción era muy simple, en la proa existía la cabina para conducir la embarcación, a continuación, una caldera que producía la potencia para mover las ruedas y éstas movilizar la embarcación. Eran modelos de casco plano y para escasa profundidad del río.

Pasamos aquí numerosas imágenes para mostrar lo importante de estas naves en la historia de la navegación de la región.

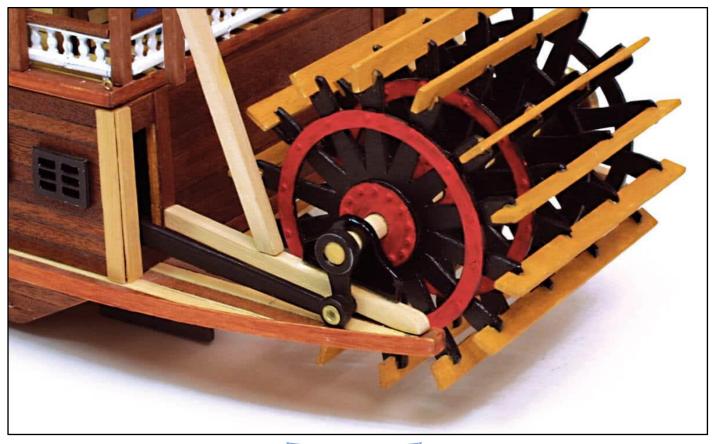










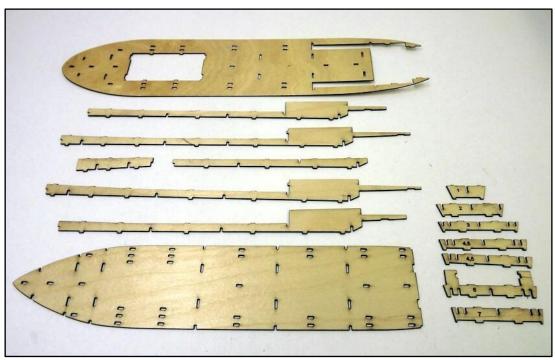


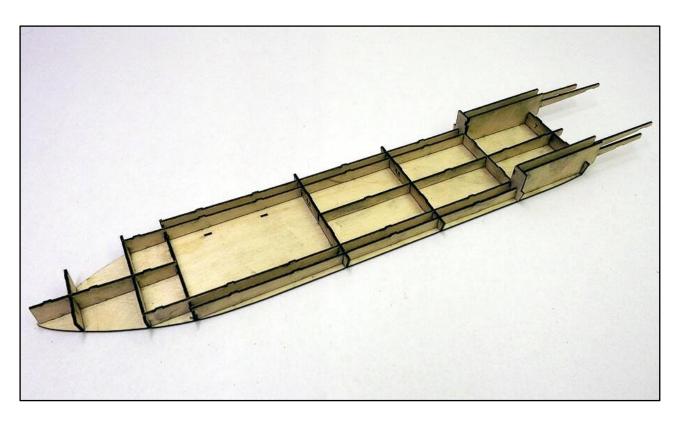
Asociación Amigos del Modelismo Naval

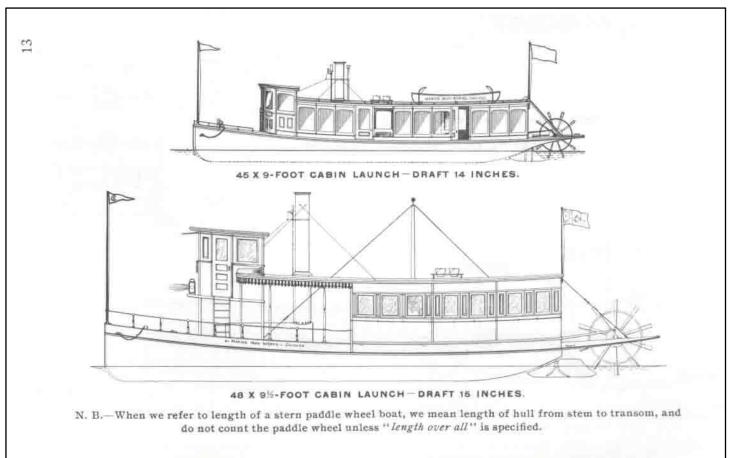




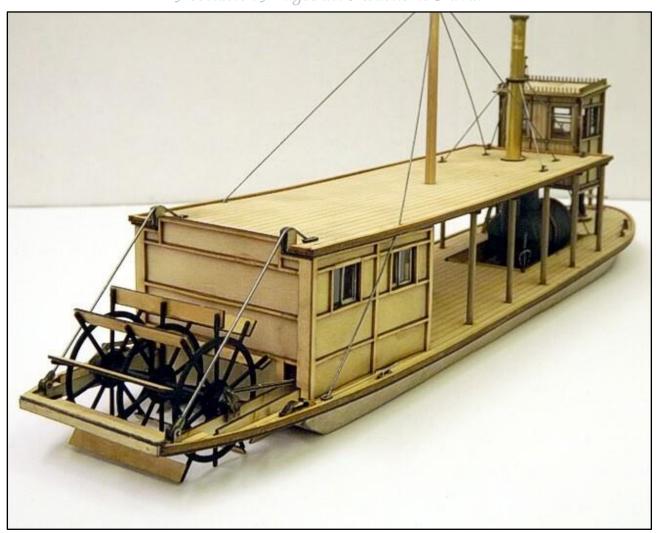








Asociación Amigos del Modelismo Naval





## Perfil de un Modelista

#### Reinhardt Holst - por Martín Secondi y Rafael Zambrino

Esto que aquí se cuenta, se remonta a muchos años atrás, en los tempranos 90 cuando, aproximadamente en el 95, retome mi contacto con la Asociación Amigos del Modelismo Naval que, en ese entonces, se reunía en Ciudadela.

En esa ocasión vi el aviso de su exposición anual (era una época donde se hacían muchas exposiciones. Era fácil y barato trasladar todo) y al llevar algunos de mis modelos a exponer, me reencontré con algunos conocidos y conocí a otros modelistas entre los que estaba el Sr. Reinhardt Holst con el que de inmediato se estableció una comunicación por la naturaleza de los modelos que había llevado y que llamaron mi atención porque eran los míticos modelos de Revell, pero los de cuño antiguo, de los años 60 y 70, algunos de los cuales yo había podido conseguir en las reediciones que periódicamente hacía Revell de sus modelos y otros sólo los conocía por haber visto las fotografías de las cajas en los catálogos

y laterales de las cajas de los kits.

#### Reinhardt Holst con una parte de su colección

atención la llamó prolijidad minuciosidad con que estaban armados y pintados, así como el particular pintado de los pequeños aviones de los portaaviones, a veces en colores muy chillones y brillantes, pero Holst me explicó que algunos portaaviones, le habían venido en la versión de entrenamiento y de ahí la profusión de naranjas y rojos en los aviones. Más tarde me enteraría que Revell, por esas tempranas épocas, acostumbraba a reeditar sus modelos pero con diferentes y sutiles cambios en su configuración y en sus cromos, por lo que, a veces, había que fijarse bien para no comprar un modelo que ya se tenía.

En cuanto a lo brillante de la pintura.....y, eran modelos adquridos en los 60 y 70. No había, en esa época, la panoplia de pinturas de modelismo que Humbrol sacaría tiempo



después con colores, brillantes, mates e. incluso, esa famosa línea de authentic colours que eran, realmente, más que fidedignos.

Lo cierto es que Holst, llevaba a las exposiciones modelos, únicos, prolija y elegantemente exhibidos en unas elaboradas vitrinas. En otra exposición, llevó un modelo, más que único. Exclusivo. Porque era el

modelo de un transatlántico (y, en esa época, había muy pocos modelos de transatlánticos en kits) que no se encontraba en el mercado. Era un modelo del transatlántico alemán Cap Arcona, que cubría la ruta entre Hamburgo y Buenos Aires y en el que Holst, siendo niño, había viajado. Lo había hecho transformando un kit de Revell del Titanic, aprovechando la similitud de los cascos y reformando o suprimiendo algunos detalles de cubierta, chimeneas, etc. El detalle: le había hecho la cancha de tenis, con sus altos bordes con red, con que contaba el Cap Arcona. Un modelo que siempre le pedíamos que trajera a las exposiciones.

#### Transatlántico Cap Arcona, modelo obtenido de la transformación de un Titanic

Durante la década de los 90, un periodo en el que yo iba muy seguido a la Asociación, Holst y sus modelos eran un clásico y no había exposición en la que no estuviese presente con algunos de su vasta colección.

Para cuando lo conocí, Reinhardt ya estaba jubilado pero, había sido durante muchos años oficial mercante y se había desempeñado durante ese tiempo en compañías



navieras alemanas y chilenas, lo que le dio, no sólo ocasión de recorrer los mares del mundo y conocer otros países, sino también de adquirir esos modelos de Revell o de otras marcas que fueron desapareciendo, que en ese entonces no llegaban al país o, de hacerlo, lo hacían a un precio carísimo.

Sin ser fanático, Holst tenía una muy particular visión de lo que era adquirir un modelo; en una ocasión, le comenté que me había perdido un modelo porque el dinero que tenía lo usé en un almuerzo y, luego, cuando uno o dos días después fui a comprarlo, ya lo habían vendido y nunca más lo volví a encontrar. ¿Saben que consejo me dio? Nunca lo voy a olvidar: "Cuando Ud. esté entre comer y comprar una maqueta, compre la maqueta; porque después puede comer en su casa…". Brillante.

Para fines de la década del 90, la Asociación estaba incursionando en sus primeros trabajos multimediales, aprovechando la aparición de cámaras fotográficas digitales y, junto con Rafael Zambrino y previo consenso con Reinhardt, acordamos ir una tarde a su casa, en la localidad de San Isidro, a fotografiar la colección completa; la idea bien valía la pena: era una colección Revell completa con muchos modelos irrepetidos.

Allá fuimos una lluviosa y fría tarde de un domingo. Siempre voy a recordar las amables palabras de recepción de Reinhardt: "Bienvenidos al museo naval privado" y, realmente, era un museo naval. Lo que habíamos visto a lo largo de muchas exposiciones, apenas era un 10 o 15% de lo que este hombre tenía.

La "parte Revell" de la colección, no sólo era de barcos, también incluía aviones navales, proyectiles, cohetes....había para todos los gustos. Todos armados con una prolijidad y precisión pasmosa. Hasta estaba el modelo que Revell había sacado del Calypso, el barco de Cousteau; un modelo que hoy se considera de culto y que, de conseguirse, su precio actual es....sin palabras.



Cohete Atlas, kit Revell de los años 60





Barco Hospital USS Hope y Destroyer clase Flush Deck USS Ward, ambos de Revell





Cohetes espaciales y aviones navales de Revell y Monogram





Izq SeeAdler de Revell. La ambientación es una costilla de ballena. Der. USS Constitution de Revell





Izq: El USS Yorktown, de los antiguos Revell. Der. El USS Midway y dos Bostwick de escoltas, también de Revell





Izq: El USS Burton Island, de Revell. Der. LCT, de Lindbergh





El Calypso, antiguo kit de Revell hoy prácticamente imposible de encontrar



Pero después estaba la otra parte, compuesta de todo tipo de marcas, algunas completamente desconocidas en Argentina y que incluían, entre otras muchas joyas, una sección de barcos mercantes; algo sumamente raro de ver en modelismo ya que, hasta hace pocos años, el modelismo naval de kits se componía, principalmente, de buques de guerra.

Antiguos kits de buques mercantes de marcas desconocidas en Argentina

# Reinhardt en su taller. Observese el orden y la prolijidad

Estuvimos, también, en el taller de Reinhardt, una espaciosa habitación en el piso superior de su vivienda donde, en ese momento, estaba armando tres modelos: dos transatlánticos y un bergantín pirata que, recuerdo, era de una firma checoslovaca y de la cual, yo alcancé a comprar el barco vikingo





El vano de la escalera que conducía al piso superior estaba, literalmente, tapizado con los diplomas y premios que había ganado y con los recuerdos de la participación de su padre en la Primera Guerra Mundial, con la Armada Imperial Alemana.

Fue una inolvidable tarde, pero ahí no acabó todo. Sólo uno o dos años después, Reinhardt nos sorprendió a todos, llevando a una exposición el modelo de un barco mercante, en un respetable tamaño pero que, a diferencia de lo que estábamos acostumbrados a ver, éste estaba hecho completamente en scratch y desde cero, sin basarse en ningún kit ni nada por el estilo.



Barco Mercante, hecho por Holst completamente en scratch

Un trabajo brillante y sin palabras para describirlo y más por el hecho que todo modelista, al hacer algo en scratch, le lleva uno o dos modelos como mínimo alcanzar un buen nivel. Holst lo logró al primer intento.

Eso fue pasado el año 2000. Después, los avatares del país y la vida misma, comenzaron a llevarnos a varios de nosotros (y a mí mismo) por otros caminos y fuimos perdiendo contacto entre nosotros y con el modelismo y ya, a muchos de ellos, no los volví a ver; entre ellos a Reinhardt.

Hoy, casi veinte años después, viendo las fotografías que tomamos esa tarde (de las que sólo podemos publicar una pequeña parte, sería imposible publicarlas todas, excedería el alcance de la revista), junto con Rafael recordamos a este señor y Caballero del mar y del modelismo.

Simplemente, Reinhardt Holst.

Martin Secondi – Rafael Zambrino

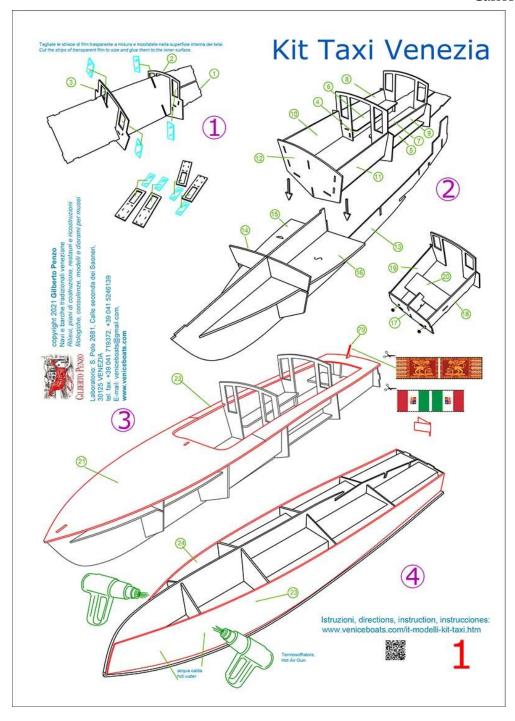
Para Mascaron de Proa

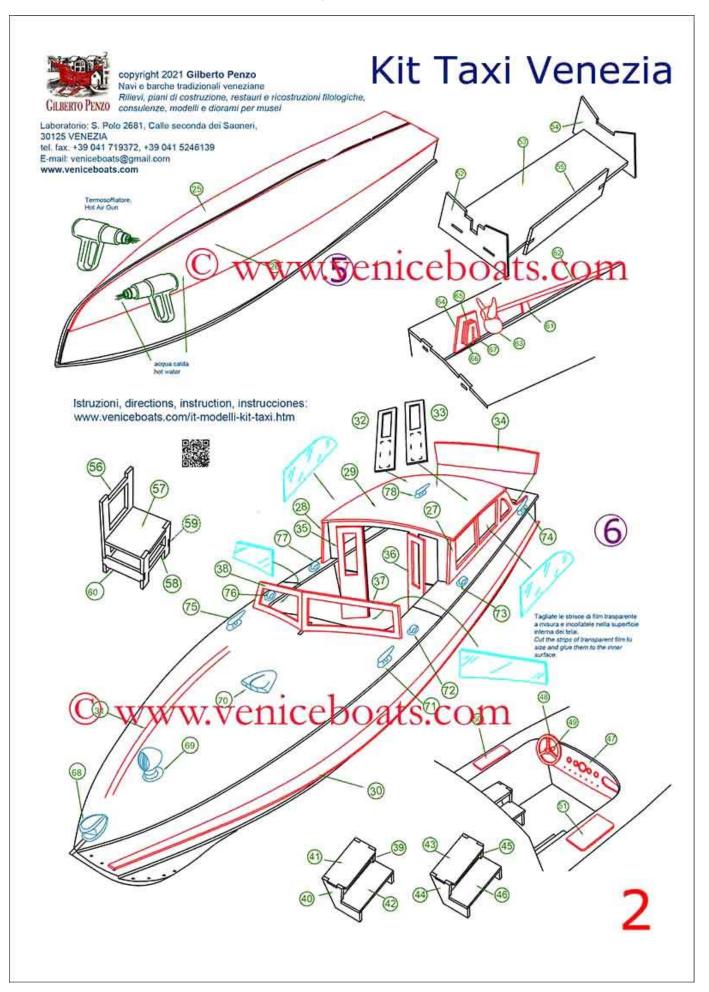
# La tecnología en ayuda del modelismo naval

Sabemos que hace un largo tiempo, todos los kits que vienen de Europa, Estados Unidos y otros lugares, han utilizado el corte láser para preparar sus distintos modelos. Notamos que esta tecnología, permite el corte de maderas, plásticos y acrílicos en dos dimensiones con bastante exactitud.

Por todo esto expuesto, presentamos en Mascarón de proa, un ejemplo bastante simple, pero como ejemplo de esta tecnología, logra su cometido, presentamos una lancha taxi veneciana y agradecemos a su diseñador Gilberto Penzo. Hemos de mostrar con algunas imágenes, para darnos una idea aproximada del acompañamiento de esta tecnología, a nuestros modelos navales.

Carlos A.Bartellone

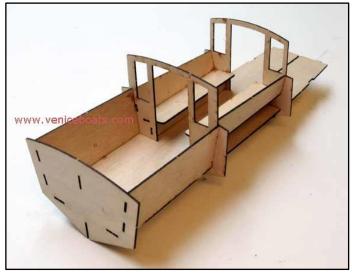


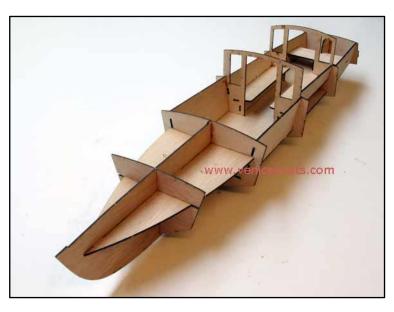


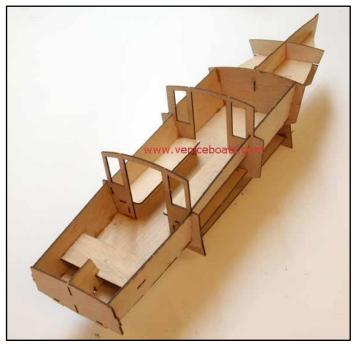


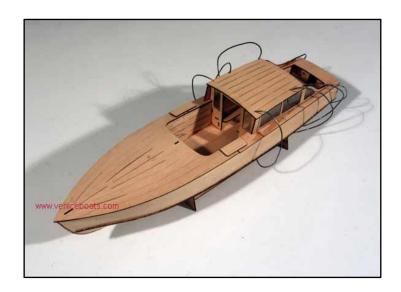


















# Libros, planos, monografías.

# Leudo 1913 – Editorial Ancre



# Les Deux Frères Castagnola Le Leudo 1913

Monograph at 1/24th

The document includes all the plans of the timber structure

Franco Fissore

Translated by Gilles Korent

The leudo represents an evolution of the «liuto», or «lembo», two-masted vessels from the middle-ages, rigged with forward-raked masts topped with Mediterranean mast-caps. The development of the jib brought about the disappearence of the trinquet (foremast) and a increased rake of the mainmast. The geographical origin of the leudo id Catalogna and it was even for a time called a "catalzno" by sailors from Liguria. The leudo was a ship-of-all-trades, used as a commercial trading vessel for the transportation of various products. As a fishing boat, often alternating according to the season or to the local economy.

It had however, three main areas of activity that resulted in a

particular Italian designation for each form of leudo whose shape varied depending upon its use. The Two Castagnola brothers' leudo built at Lavagna in 1913 was a wine-carrier. It carried wine in barrels and other containers that were stowed either in the hold or on deck, It was a "barancelle de transport" drawing 14.14 tons, 15 m long and with a maximum breadth of 4.68 m outside planking at deck level, and 1.55 m of depth-in-hold. Iconographic records consist among other things, of documents and manuscripts. Historical and graphical documentation ha been used to draw every detail of the timber structure. A hard-board box with flaps contains a 100-page booklet with more than 250 photographs nand drawings, in color when available. A 20-page chapter explaining in detail, the construction of the rigging. The monograph includes the 11 plates necessary for the construction of the timber structure.

#### COMPOSITION OF THE MONOGRAPH

A cardboard folder with flaps including V a 100-page brochure with more than 250 V color photos or drawings when available. A 20-page chapter explains in V detail the construction of the mast. The monograph contains the 11 boards V necessary for the construction of the frame.

#### LIST OF CHAPTERS

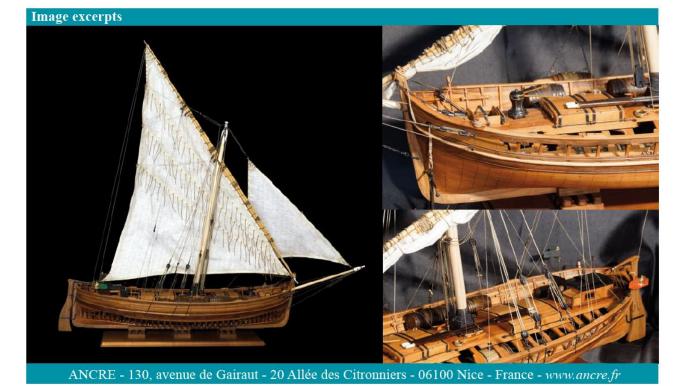
- I The story of the Castagnola 1 family, 1913
- II History of the leudo
- III Leudo plans by Sergio Spina
- IV Salvaging the Leudo "Due Fratelli Castagnola"

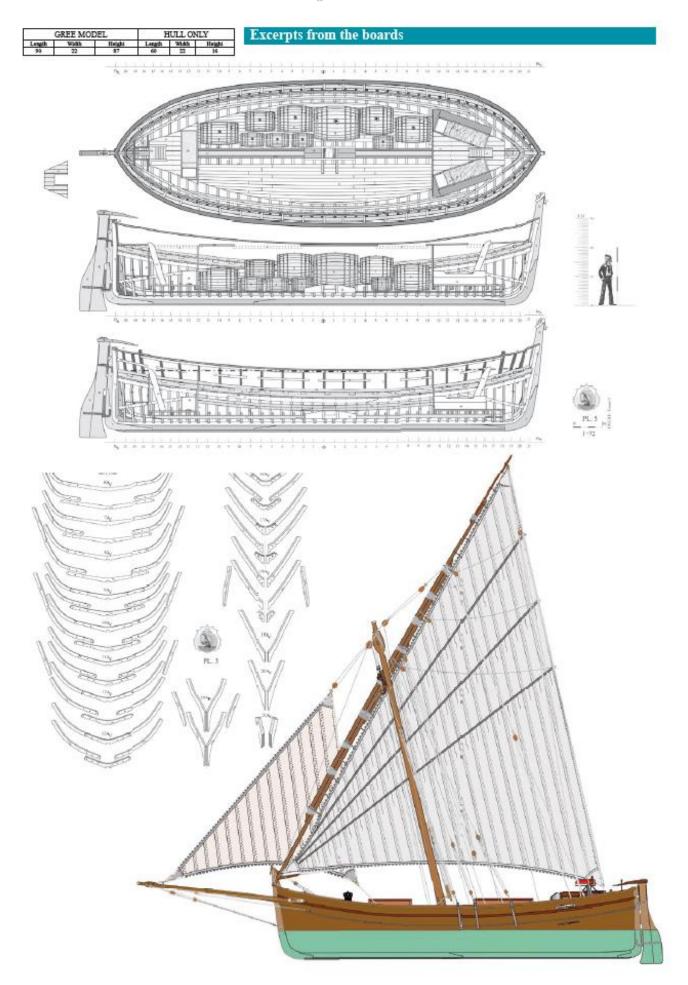
- V The leudo and its origins
  VI Construction of the last leudo, the
  Leonidas, 2004
- VII Construction details of the 5 Ligurian leudo
- VIII Monograph. Description of the 6 plates 7
- IX Masting

#### LIST OF PLATES

- 1 Lateral schematic view, as well as 9 plan view and elevation of the bow 10 and stern including the waterlines.
- Plan and lateral view on the 11 longitudinal and transversal framing.

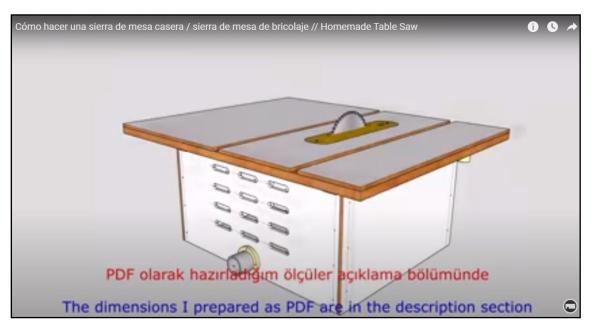
- Full pattern of the frames once assembled.
- 4 View of the completed framing
- 5 View of the completed framing from the side and in plan view.
- 6 Cut views.
- 7 Complete view of the framing: profile and plan view.
- 7 Fitting-out the deck.
- 8 Detailed view of all the fittings.
- 9 Sails.
- 10 Mast, Yard and blocks, completed hull.
- 11 Lateral view of the vessel under sail, belaying points.





# Mirando Videos

# Sierras circulares para modelismo



https://www.youtube.com/watch?v=yDTnC1hGAVg

#### Sierra circular para hobby parte 1 y 2



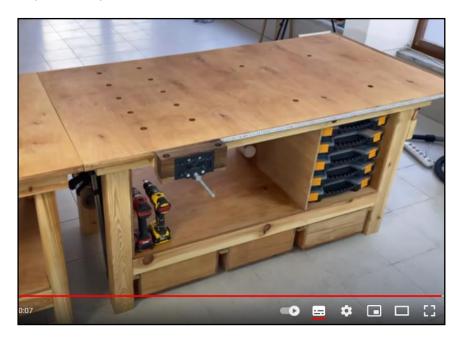
https://www.youtube.com/watch?v=D9CuMp5BRew



https://www.youtube.com/watch?v=cgZ2EI1CjOM

# Mesa de trabajo

## https://www.youtube.com/watch?v=mHle9VSikbA&t=106s



# Sierra de banco

## https://www.youtube.com/watch?v=lq1G-DfGQKA

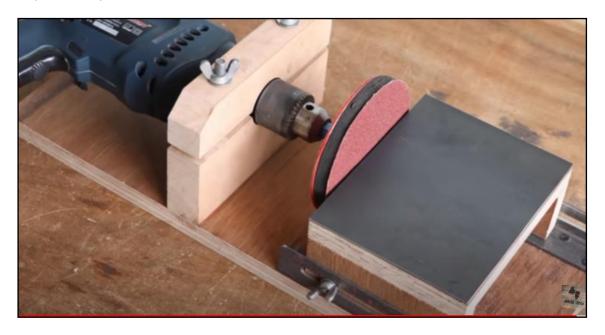


# Lijadoras

## https://www.youtube.com/watch?v=PavR5SxbZ0o



# https://www.youtube.com/watch?v=Ov5GJEEae8U



# Construcción de un modelo

### https://www.youtube.com/watch?v=2SuPPsyck2M



### https://www.youtube.com/watch?v=30GKhJYv48U

### HMS Pegasus 1/64 parte 1

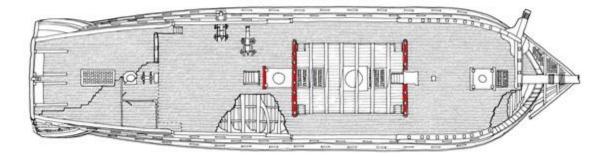


# Diccionario en imágenes

#### Perpao

Pieza gruesa de madera, atravesada por varias cabillas y empernada horizontalmente a los guindastes,

que sirve para amarrar algunos cabos de maniobra y para sujeción de los retornos por donde aquellos laborean.



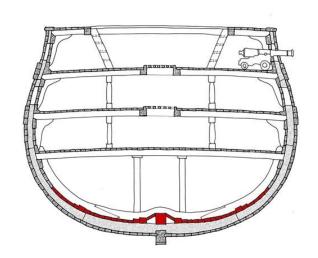
#### Pinaza



Embarcación de vela y remo, con tres palos, larga, angosta, ligera y de popa cuadrada.

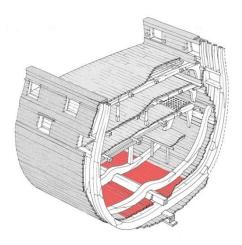
## Plan 1

Parte inferior y más ancha del fondo de un buque en la bodega.



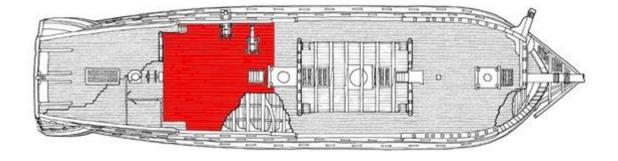
# Plan 2

Parte casi horizontal de cada lado de la quilla.



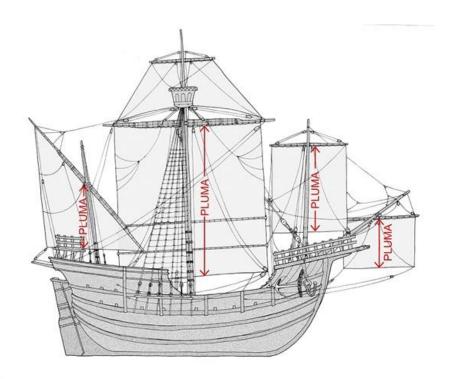
# Plaza

Espacio que media, en la cubierta superior de los buques, desde el palo mayor hasta la popa o hasta la toldilla, si la hay



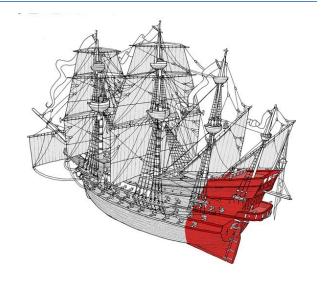
## Pluma

La longitud del palo mismo desde el racamento de su respectiva verga, cuando está izada hasta el sitio a que llega la relinga del pujamen de la vela.

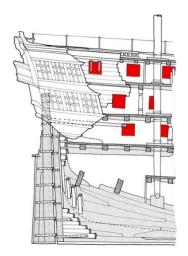


# Рора

## Parte posterior de una embarcación



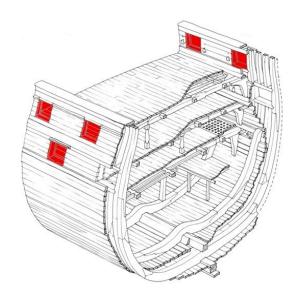
#### Porta



Ventana que tienen los costados del navío donde se pone y coloca la artillería

### Portañola

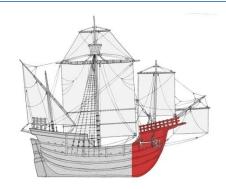
La tronera por donde en los navíos salen las bocas de piezas de artillería



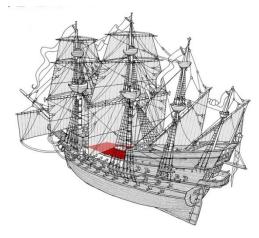
las

### Proa

Parte delantera de la nave, con la cual corta las aguas.



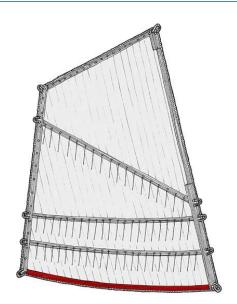
#### Puente



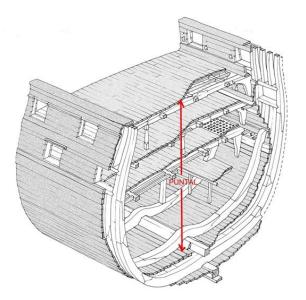
Cubierta de los navíos, aunque en ocasiones se aplica solamente a la superior o principal.

# Pujame

Orilla inferior de una vela.



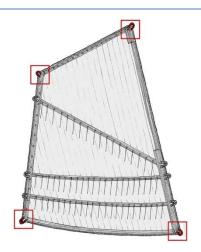
# Puntal



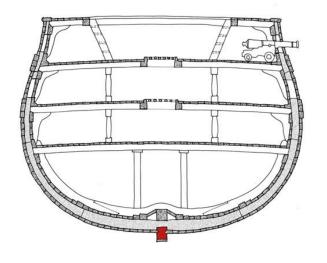
Altura de la nave desde su plan hasta la cubierta principal o superior.

#### Puño

Cada uno de los vértices de los ángulos de las velas.



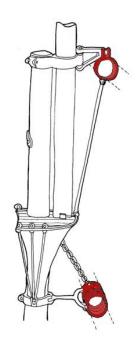
# Quilla



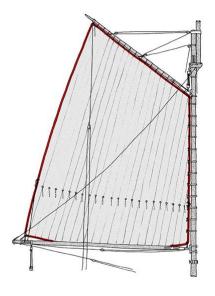
Pieza de madera o hierro, que va de popa a proa por la parte inferior del barco y en que se asienta toda su armazón

### Racamento

Guarnimiento, especie de anillo que sujeta las vergas a sus palos o masteleros respectivos, para que puedan correr fácilmente a lo largo de ellos.



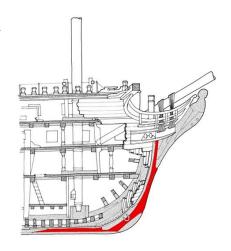
# Relinga



Cabo con que se refuerzan las orillas de las velas

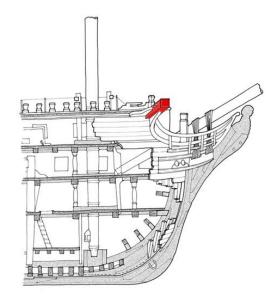
# Roda

Pieza que forma la proa de un buque. También se llama braque

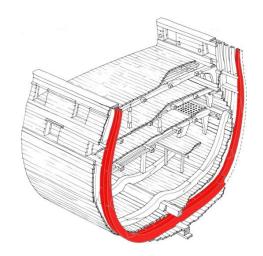


## Serviola

Pescante muy robusto instalado en las proximidades de la amura y hacia la parte exterior del costado del buque. En su cabeza tiene un juego de varias roldanas por las que laborea el aparejo de gata.



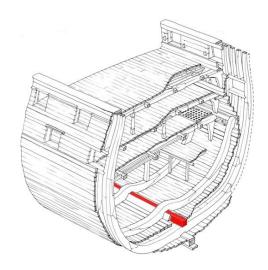
# Singlón



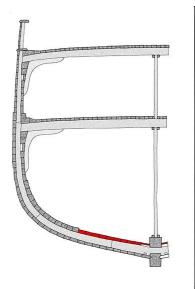
Cada una de las piezas curvas cuya base o parte inferior encaja en la quilla del buque y desde allí arrancan a derecha e izquierda, en dos ramas simétricas, formando como las costillas del casco

# Sobrequilla

Madero formado de piezas, colocado de popa a proa por encima de la trabazón de las varengas, y fuertemente empernado a la quilla, que sirve para consolidar la unión de esta con las costillas



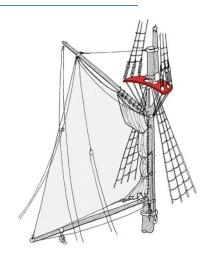
# Soler 1



Entablado que tienen las embarcaciones en lo bajo del plan.

## Soler 2

Meseta colocada horizontalmente en el cuello de un palo para fijar los obenques de gavia, facilitar la maniobra de las velas altas, y antiguamente, también para hacer fuego desde allí en los combates.



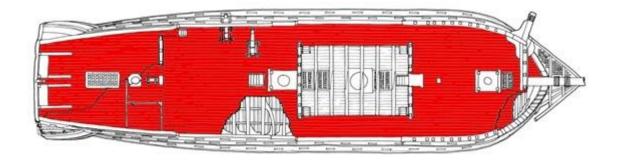
## Sondaleza



Cuerda larga y delgada, con la cual y el escandallo se sonda y se reconocen las brazas de agua que hay desde la superficie hasta el fondo

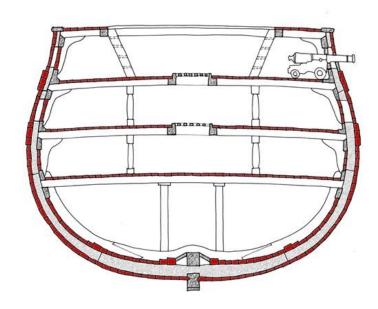
### Suelo

Cada uno de los suelos, (cubierta), entablados o pisos que unen los costados de un buque por medio de los baos sobre que están formados

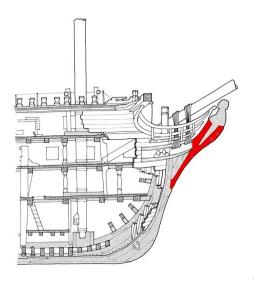


### Tablazón

Conjunto o compuesto de tablas con que se hacen las cubiertas de las embarcaciones y se cubre su costado y demás obras que llevan forro



# Tajamar



Tablón recortado en forma curva y ensamblado en la parte exterior de la roda, que sirve para hender el agua cuando el buque marcha.

Fuente: http://dicter.usal.es

# Sitios de interés

#### Planos de Barcos

- www.model-dockyard.com (Barcos RC, planos)
- www.taubmansonline.com (Planos)
- www.modelexpo-online.com (Planos, kit)
- <u>www.bestscalemodels.com</u> (Planos)
- www.ancre.fr (Planos, libros)
- www.john-tom.com (Planos)
- <u>www.floatingdrydock.com</u> (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)
- <u>www.agesofsail.com/ecommerce/</u> (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)
- <u>http://www.miniaturesteammodels.com/</u> (Motores a vapor, calderas)
- https://www.castyouranchorhobby.com/
- www.dac.com.ar (maderas finas, maderas en láminas)

# Herramientas en Argentina

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

#### Museos

- www.musee-marine.fr/
- <u>www.rmg.co.uk/national-maritime-museum</u>
- \* www.hms-victory.com/
- <u>www.ara.mil.ar/pag.asp?idItem=110</u> (Museo Naval de La Nación)
- www.mmb.cat/ (Museo Marítimo de Barcelona)
- http://www.patrimoine-histoire.fr/Patrimoine/Paris/Paris-Musee-de-la-Marine.htm

## Paginas de Modelistas y Clubes

www.modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/index.html

## Asociación Amigos del Modelismo Naval

- www.gerard.delacroix.pagesperso-orange.fr/sommaire.htm
- <u>www.danielmansinho.com.ar/</u>
- modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/index.html
- \* www.camne.com.ar/
- http://www.alexshipmodels.com/
- https://barcosbaron.wordpress.com/

#### **Foros**

- \* modelshipworld.com/
- \* www.shipmodeling.net/
- <u>www.modelismonaval.com/</u>
- http://www.koga.net.pl/

#### Sitios Varios, História

- 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
- <u>www.oxxo.com.ar/productos.htm</u>
- 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/
- https://www.todoababor.es/historia/

#### Librerías náuticas

- <u>www.seawatchbooks.com</u>
- <u>www.seaforthpublishing.com</u>
- www.bookworldws.co.uk

#### Revistas

- <u>www.modelboats.co.uk</u>
- www.thenrg.org/the-journal.php
- <u>www.marinemodelmagazine.com/</u>
- www.seaways.com
- https://ar.salvat.com/
- http://mrb.modelisme-medias.com/
- https://www.sshsa.org/publications/powerships.html

# Participaron en este número

- Janos Nemeth
- Martín Secondi
- Daniel Mansinho
- Miguel Alonso
- Carlos Bartellone
- 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