

MASCARÓN DE PROA

REVISTA DIGITAL

- ASOCIACIÓN AMIGOS DEL MODELISMO NAVAL - EDICIÓN N° 29 - AÑO 2023



Le Soleil Royal

Construido por Janos Nemeth

Contenido

GRANDES HISTORIAS DEL MAR

MODELOS DE COLECCIÓN

TALLER

TALLER HERRAMIENTAS

MODELOS DE NUESTROS LECTORES

DIORAMAS

BARCOS EN BOTELLAS

LIBROS, PLANOS, MONOGRAFIAS

MIRANDO VIDEOS

DICCIONARIO EN IMÁGENES

NUEVAS PUBLICACIONES

SITIOS DE INTERÉS

Monstruos Marinos

Sección Popa Soleil Royal

Maquina trenzadora de cabos

Herramienta de seguridad

Lancha de pesca Orca

Canoa prehistórica



Grandes Historias del Mar

Los Monstruos Marinos en la Cartografía Marina Medieval y Renacentista por Martín Secondi

Diorama “Los Miedos” del Sr. Bruno Burlando, Actualmente exhibido en el Museo Naval

El hecho de haber tenido que investigar acerca de portulanos y cartografía marina antigua para la construcción de una Rosa del Compás, me hizo ver que el tema a que se refiere el título, nunca fue tratado por ninguno de nuestros asociados (salvo una vez en que Bruno Burlando hizo un diorama sobre el tema) o mencionado en algún número de nuestra publicación por lo que, en esta ocasión, se intentará llenar ese hueco.



Ante todo, ¿qué es un portulano?

Un portulano es un mapa. Pero no cualquier tipo de mapa ni un mapa tal como lo conocemos y lo concebimos hoy en día. Un mapa portulano, es aquel que fue inicialmente dibujado para navegación mediterránea y luego transoceánica, que su significado es, “el que alcanza un puerto seguro”, y que se inicia en el siglo XIII, y se desarrolla en los siglos XIV, XV y XVI.



Portulano de Forlani (1569)

Era un mapa que se dibujaba sin la ayuda de la fotografía aérea o satelital (que, obviamente, no existía en aquellas épocas) pero aplicando las más rigurosas leyes matemáticas e infinidad de cálculos y cuentas y con el auxilio del relato de los navegantes que relataban o compartían con el cartógrafo sus bitácoras y derroteros para que éste pudiese ir dibujando el perfil de las costas de varios lugares del mundo por entonces conocido y, a veces, no tan conocido.

En un portulano, los nombres de puertos y accidentes geográficos, se escribían en forma perpendicular a la línea de costa, a menudo en diferentes idiomas, dependiendo de la nacionalidad de quien fuera la fuente de datos. En un momento dado, los puertos y puntos importantes entre una costa y otra se empezaron a unir con líneas rectas a la manera de primitivas rutas marinas, llegándose así a formar ese entramado de líneas tan característico del portulano que, como curiosidad, se debe señalar que, en la época medieval, no tenía paralelos ni meridianos, comenzando a dibujarse estos a partir de los comienzos del siglo XVII, aproximadamente. También se puede observar que, en todos los casos, se dibujaba el Ecuador del que se tenía conocimiento desde la antigüedad, pero aún no existía el meridiano de Greenwich como meridiano 0, por lo que cada país, tomaba el meridiano 0 según su práctica y conveniencia; los franceses usaban el meridiano de Paris, los españoles la línea del tratado de Tordesillas, etc. y, a veces, poco frecuente al principio pero, luego, cada vez más seguido, se dibujaba el plano de la eclíptica, sobre todo en los globos terráqueos.

Cada masa de tierra o continental se representaba coloreando el contorno interno de la masa, pero dejando sin pintar el interior en donde también abundaban anotaciones sobre los diversos lugares, pequeños dibujos de ciudades, cadenas montañosas, fauna, flora, etc.

En las zonas, mayormente desconocidas y/o inexploradas, los cartógrafos solían llenar esos espacios con dibujos de feroces seres mitológicos, aterradores seres, mezcla de faunos y ciclopes, centauros, harpías...y en los mares, se veían dibujos de las embarcaciones de la época (urcas, naos, galeones) muchas de ellas, perseguidas, atacadas o simplemente visitadas por monstruos y seres mitológicos del mar.



Portulano Alemán mostrando la costa de Portugal y dos ballenas. Véase la posición de la rosa del compás

Serpientes marinas atacando barcos, el monstruoso pulpo conocido como Kraken, peces de puntiagudas crestas y gruesos labios (como los que decoraban la popa del Nya Wasan), ictiocentauras, caballos con cola de pez, sirenas peces, tritones, el mismo Poseidón o Neptuno y varios otros animales, en donde, en algunos de ellos, como el unicornio del mar, podemos reconocer al cetáceo hoy conocido como Narval.



Serpiente marina atacando una carraca

El origen de estas criaturas marinas, proviene de autores antiguos, como Plinio el Viejo, quien escribió sobre diversos pueblos extraños que vivían en otras partes del mundo. Además, sostenía una teoría según la cual «cada animal terrestre, poseía su equivalente en el mar».



**Dos ballenas tras la estela de una carraca.
Véase las expresiones feroces y los barriles arrojados.**

Otros monstruos provienen de referencias bíblicas, pues con el cristianismo se les invoca como enemigos de Dios y amenazas a la humanidad. Habitaban en la imaginación medieval y podían asumir formas insospechadas.

Estas percepciones de diversos seres marinos, se basan en parte en la observación y la experiencia. Encontrar a una ballena en el mar, debe haber sido al mismo tiempo un suceso excitante y aterrador, aquel ser colosal podría volcar fácilmente un pequeño barco medieval y de allí surgirían miles de imaginaciones que alimentar.



**Monstruo mítico. Véase la forma de la cabeza, claramente de mamífero marino.
Mapa de Tierra Santa. Representa el mito de Jonás y la ballena**

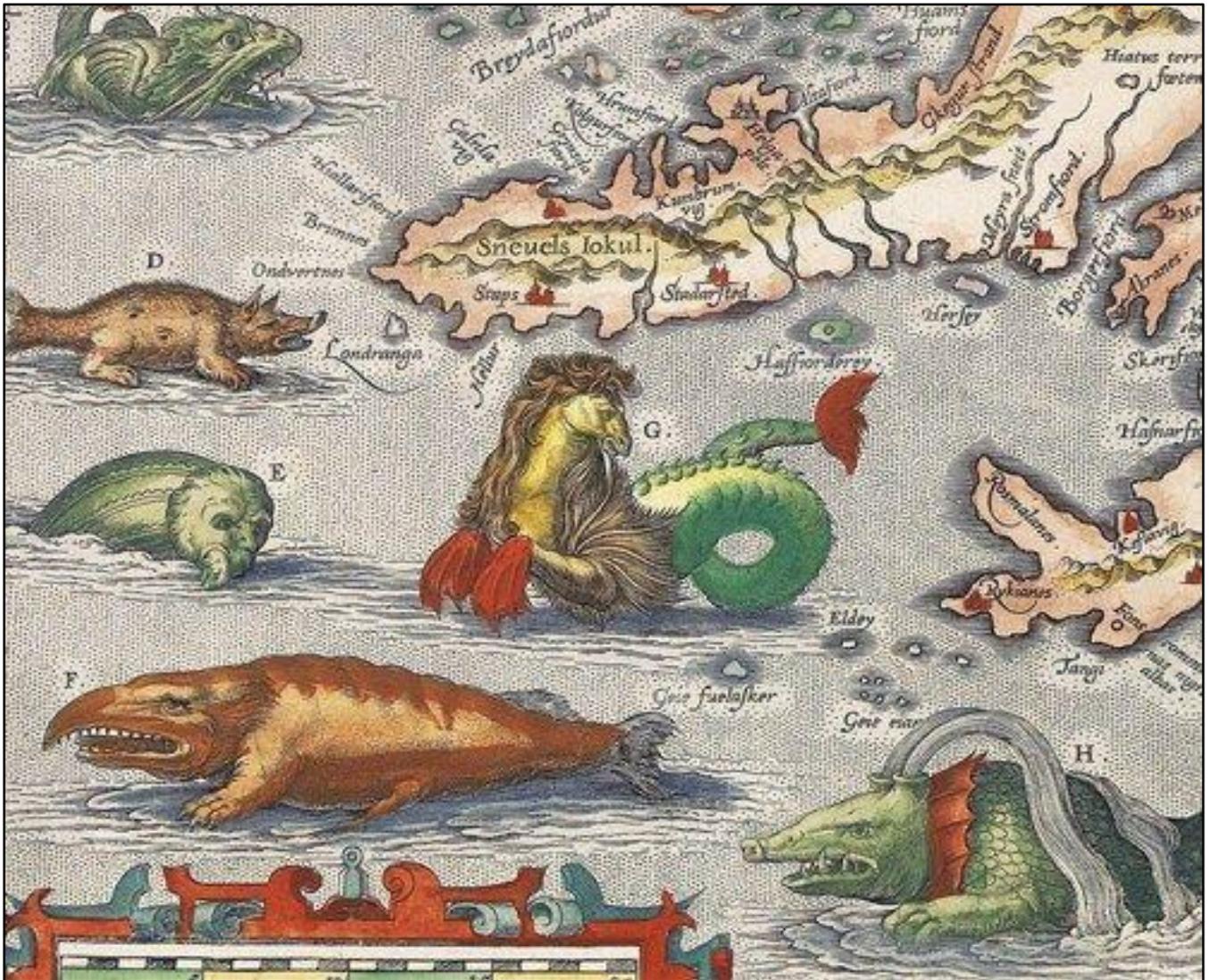
Las supersticiones también inspiraban la creación de todo tipo de seres: dragones anfibios al acecho constante, pulpos gigantes, serpientes, gusanos, langostas, cocodrilos, orcas... Por tratarse de un mar «incógnito» y no poseer información, había áreas que despertaban temibles enigmas que plasmar en los mapas o cartas náuticas. En mares explorados habiéndose encontrado peligrosas e incluso esotéricas criaturas, estas ilustraciones servían como «aviso a navegantes».

Así, las ballenas y las morsas, eran considerados monstruos en la época medieval; ni hablar de animales marinos de más dificultosa visión como los calamares, narvales, vacas marinas de Steller u otros que hoy son bastante bien conocidos. Por eso, en todos los atlas y cartas náuticas que van desde el siglo X al siglo XVI aparecían cuidadosamente ilustrados con estos monstruos que, hoy, sabiendo lo que son, y con esa apariencia feroz con que se los representaba en el Medioevo, nos parecen hasta simpáticos.

Chet Van Duzer, en su libro "Sea Monsters on Medieval and Renaissance Maps" (British Library, 2013), afirma: "Las criaturas parecen puramente fantásticas. Todos ellas se ven como si estuvieran acabadas de

hacer. Pero, de hecho, muchas de ellas provienen de lo que se consideraba, en ese momento, fuentes científicas".

Y así era: tanto naturalistas como cartógrafos, creaban sus obras y cartas, recopilando datos aportados por los navegantes al llegar a puerto y, como en esa época, no había fotografía ni video, la única forma de documentar y plasmar esos avisajes era dibujándolos.



Varios seres marinos mitológicos. Se puede ver una ballena (h)

Claro que, la ignorancia de los marineros en aspectos que no eran la navegación, las supersticiones alimentadas por la, en ese entonces, todopoderosa religión, el temor a lo desconocido, el consumo de alcohol, para combatir el frío en los mares septentrionales europeos y varios otros factores, formaban todo un cóctel que hacía que esos relatos fueran algo más digno de Julio Verne que de experimentados marinos....pero eran las fuentes de información de la época de las que nadie se animaba a dudar.

Bajo estas condiciones, es que existían las serpientes marinas, siempre dispuestas a envolver un buque entre sus anillos, las que hoy sabemos que eran los sargazos, un alga de gran tamaño y longitud que se encuentra flotando en medio del Atlántico.



El Kraken (a la derecha) del portulano de Oleus Magnus

El mítico Kraken nórdico, el gigantesco pulpo capaz de arrastrar barcos a las profundidades, debe de haber sido la vista, a la distancia, de un pulpo rojo de ocho brazos gigante, que pueden alcanzar los 6 metros de diámetro cuando extienden sus tentáculos o, más precisamente, de un calamar del tipo *Architeutis Dux*, visto en una rara subida a la superficie, ya que habita siempre en las profundidades.



Un narval en el portulano de Oleus Magnus

El unicornio del mar, hoy sabemos que se trata del narval y cuyo diente hiperdesarrollado, cuando se capturó uno o se lo encontró muerto en alguna playa, llegó hasta a ser usado y enjoyado como cetro real o como cura mágica contra ciertas enfermedades.



Una sirena se admira en un espejo, un símbolo de vanidad, cerca de un barco en el mapa mundial de Pierre Desceliers de 1550. Los estilos y colores en los que se pinta el agua debajo de la sirena y el barco son diferentes, lo que sugiere que la sirena fue pintada por un especialista en monstruos marinos.

Las sirenas peces, evolución de las míticas sirenas pájaros de la Odisea, seres con medio cuerpo de mujer y medio cuerpo de pez y los tritones, mitad hombre y mitad pez, también conocidos como ictiocentauros, tuvieron su origen en el avistamiento a la distancia de dudongs marinos como la vaca marina de Steller (hoy extinta) y que se parecían muchísimo a un ser humano nadando.

Las ballenas resoplando, las orcas, con sus mandíbulas dentadas y su enorme tamaño son, a menudo representadas persiguiendo o atacando embarcaciones de vela y madera o confundidas con islas que aparecían y desaparecían a voluntad, como la Isla de San Brandán...



Ballena y Orca en el portulano de Oleus Magnus

Todo esto formaba parte de un bestiario aterrador, fogueado por la religión que hacía ver al mar como un territorio enemigo y de perdición. Sin embargo, para el siglo XVI, con los ya más frecuentes viajes ultramarinos, buena parte de esos mitos comienzan a perder esa aura aterradora; los monstruos dejan de ser “una advertencia a los marinos” para ser “una advertencia a las naciones”, dando a entender que determinado país estaba protegido por fuerzas superiores. Asimismo, los dibujos de los navíos pasan a ser dominantes en los mapas, en detrimento de los monstruos, como si comenzaran a dominar la situación al punto de contarse ya, tres o cuatro navíos. por cada avistamiento de un animal.

Los primeros en sumarse a esta nueva corriente fueron, casi como de costumbre, los ingleses quienes, merced a su anglicanismo, que los mantenía aparte de los miedos propugnados por la Iglesia católica, su enorme experiencia marítima y su férrea disciplina en el ámbito naval, les permitió enfrentar esos miedos y supersticiones más contundentemente, al punto que ya para el siglo XVII, su cartografía comenzaba a tener características de cartografía moderna, ya no tenía el aspecto de un portulano y desaparecen por completo los dibujos de monstruos marinos y navíos. Las demás naciones con grandes intereses marítimos y posesiones ultramarinas, seguirían esta tendencia en poco tiempo más, cerrándose una etapa en la cartografía marina.

De esta forma, el conocimiento y avistamiento de seres “monstruosos” pasó a ser patrimonio de la biología marina y de la oceanografía perdiéndose, así, uno de los más pintorescos aspectos del mar.

Martín Secondi, Para Mascarón de Proa

Modelos de colección

Le Soleil Royal aft model building log - built by Janos Nemeth

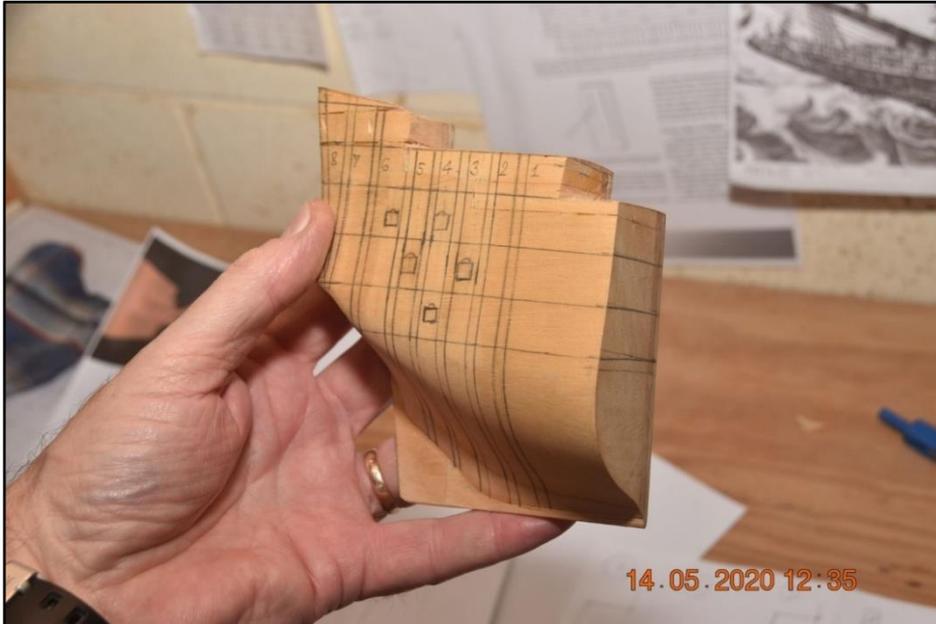
Le Soleil Royal - Un registro de la construcción de la popa - Elaborado por Janos Nemeth

I haven't got any good plans for this ship. I had a bad experience when I wanted to combine kit planes with other, more reliable information for my Royal Caroline as well as for my Sovereign of the Seas so although I had the kit plans for LSR (short for Le Soleil Royal) I decided not to use it. As I got a couple of high quality photos of LSR from another model ship builder I managed to find its content, combined with line drawings on the net. I made a small scale solid half model from which I later took the lines and enlarged them to get to the 1:60 scale, to which scale the photos happened to match.

No he conseguido buenos planos para este barco. Tuve una mala experiencia cuando quise combinar un kit de planos con otros de información más confiable, para mi Royal Caroline y para mi Sovereign of the Seas, así que aunque tenía los planos para LSR (abreviatura de Le Soleil Royal), decidí no hacerlo. Conseguí un par de fotos de alta calidad de LSR de otro constructor de modelos de barcos, combinado con dibujos lineales en la red, hice un medio modelo sólido a pequeña escala del que luego tomé las líneas y las amplí para llegar a la escala 1:60, escala que coincidieron con las fotos.

The photos have the individual time stamps which give an indication about the time frame. I started building LSR in May (say 5 months ago) when I had enough of the rigging job on my Sovereign and needed something different to work on.

Las fotos tienen las marcas de la data individuales que dan una indicación sobre el marco de tiempo. Comencé a construir LSR en mayo (digamos hace 5 meses) cuando tuve suficiente trabajo de montaje en mi Sovereign y necesitaba algo diferente en lo que trabajar.



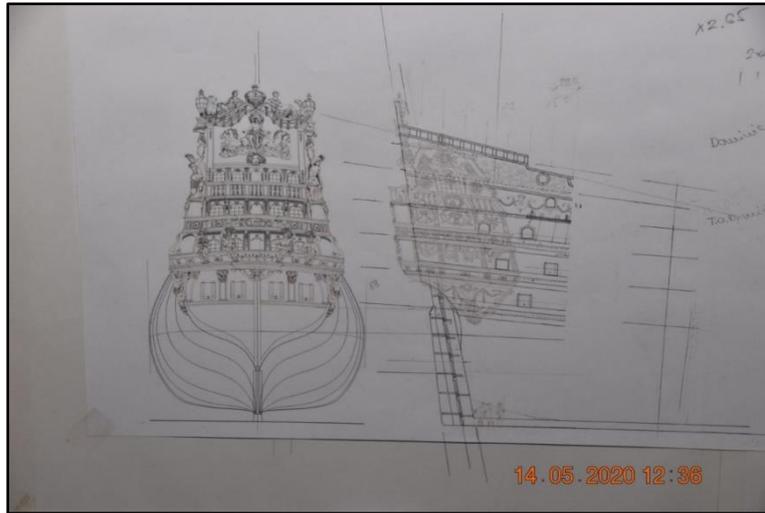
The small scale half model, showing the bulkhead lines and gunport positions.

Medio modelo en escala pequeña, que muestra las líneas del mamparo y las posiciones de las troneras de cañones.



The photos which I received and which I intended to use for the model. The tafferel and side gallery pictures were to 1:60 scale. The photos were taken from the model in the Paris Maritime Museum and the model in subject is probably the most true representation of the original ship.

Estas son las fotos que recibí y que tenía la intención de usar para el modelo. Los cuadros de la galería lateral y el espejo estaban a escala 1:60. Las fotos fueron tomadas del modelo en el Museo Marítimo de París y el modelo en cuestión es probablemente la representación más fiel del barco original.



This was the drawing I found on the Internet and both views are identical with those on the photos. Pure luck I assume.

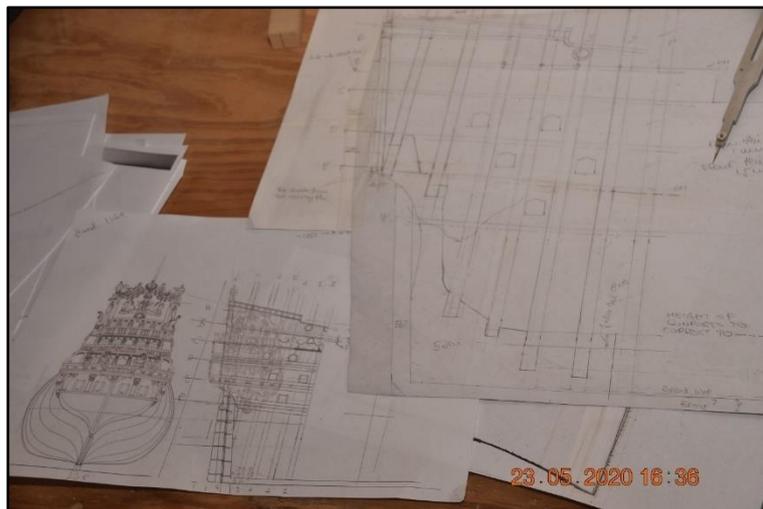
So I built the solid half model and took the lines from it with a profile gauge. These were then enlarged to the 1:60 scale of the model.

Este fue el dibujo que encontré en Internet y ambas vistas son idénticas a las de las fotos. Pura suerte supongo.

Así que construí el modelo medio sólido y tomé las líneas con un calibre de perfil. Luego se ampliaron a la escala 1:60 la misma del modelo.

From these lines the I constructed a simplified side elevation of the stern model to the 1:60 scale. The proportional divider was a really useful tool for this.

A partir de estas líneas construí un alzado lateral simplificado del modelo de popa a escala 1:60. El divisor proporcional fue una herramienta realmente útil para esto.



Using this drawing I then created the cradle for the model. This cradle is basically of the Harold Hahn¹ type, providing support for the keel and supporting the elongated frames between two plywood plates, kept to the proper distance and position by 4 M6 threaded rods. I said frames, but this is not really a plank-on frame (POF) model, but rather halfway a POB plank-on-bulkhead one, although the independent bulkheads (7 of them) look rather than frames, but the number of them is less than a real POF model would have for this arrangement. I did not worry too much about this, because I intended to lay inside- as well as outside planks on the whole surface of the hull, and after planking not to much is to see from the frames anyhow. Did I muddle it up enough? Not the only occasion, as it will turn out later.

Usando este dibujo, luego creé la cuna para el modelo. Esta cuna es básicamente del tipo Harold Hahn¹, dando soporte a la quilla y sustentando las cuadernas alargadas entre dos planchas de madera contrachapada, mantenidas a la distancia y posición adecuadas por 4 varillas roscadas M6. Dije marcos, pero este no es realmente un modelo POF (Plank on Frame) (Tablón sobre Marco), sino más bien un modelo POB (Plank on Bulkhead) (Tablón sobre Mamparo), aunque los mamparos independientes (7 de ellos) parecen más que marcos, pero el número de ellos es menos de lo que tendría un modelo POF real para este arreglo. No me preocupé demasiado por esto, porque tenía la intención de colocar tablas tanto en el interior como en el exterior en toda la superficie del casco, y después del entablado no queda mucho para ver desde los marcos de todos modos. ¿Lo confundí lo suficiente? No es la única ocasión, como se verá más adelante.



¹ Hace referencia a la metodología de armado de un modelo del libro “Ships of the American Revolution and Their Models” de Harold Hahn. NdelT

So the cradle starts to take shape. The tafferel is fortunately am straight plane shape, no curves at all.

Y bien, la cuna comienza a tomar forma. Afortunadamente, el Espejo tiene una forma plana y recta, sin curvas.



The keel is made of American Boxwood, as are the frames) occasionally combined with some Cherry. The frames are glued to the keel, after the rabbet is worked out.

La quilla está hecha de madera de Boj Americano, al igual que los marcos combinado ocasionalmente con algo de Cerezo. Los marcos se pegan a la quilla, después de que se hayan trabajado las ranuras





These are the 7 frames, the 7th is being the taffarel 'plate' itself. Then the planking started, from the square tuck aft towards to the front.

Estos son los 7 marcos, el 7º es el propio 'plato de coronamiento'.² Luego comenzó el entarimado, desde el pliegue cuadrado de popa hacia el frente.



² El plato de coronamiento es un remate de línea curva de la cubierta en la que termina ésta a popa. Es decir, la borda a popa formando un arco convexo. NdelT

The cradle proved to be strong and stable enough throughout the whole building process and also provided a compact package which could be easily moved and put into different positions. This is very important for me, because I have a small workshop and I am keeping a constant mess in it which makes it even smaller.

La cuna demostró ser lo suficientemente fuerte y estable durante todo el proceso de construcción y también proporcionó un paquete compacto que podía moverse fácilmente y colocarse en diferentes posiciones. Esto es muy importante para mí, porque tengo un taller pequeño y mantengo un desorden constante en él que lo hace aún más pequeño



The inside planking is made of River Birch and the outside is of Pearwood. At the start I did not run the inside and outside planks at the same time, until I realised that it is much easier to clamp both sides of planks to the frames.

El tablón interior está hecho de Abedul de río y el exterior es de Peral. Al principio, no corrí el tablonado interno y externo al mismo tiempo, hasta que me di cuenta que es mucho más fácil sujetar ambos lados de las tablas a los marcos.



As I intended to build also the inside of the model so I had to keep an eye on the sequence which allows me to install everything on the decks before the area is covered by the next deck planking. For the inside of the ship I had no information at all, so I looked around and took details from ships which were built around the same time as LSR (ie. L'Ambitieux the inside of which is nicely detailed in the monograph). one of the main questions was the way the rudder works. I am more or less convinced that there was not ship's wheel in LSR so a tiller-whipstaff arrangement had been chose, again, with some details from L'Ambitieux.

Como tenía la intención de construir también el interior del modelo, tenía que estar atento a la secuencia que me permite instalar todo en las cubiertas antes de que el área quede cubierta por el siguiente tablón de la cubierta. Para el interior de la nave no tenía ninguna información, así que miré a mi alrededor y tomé detalles de las naves que se construyeron al mismo tiempo que LSR (es decir, L'Ambitieux, cuyo interior está muy bien detallado en la monografía). una de las preguntas principales fue la forma en que funciona el timón. Estoy más o menos convencido de que en LSR no había timón de barco, por lo que se optó por una disposición timón-látigo, de nuevo, con algunos detalles de L'Ambitieux.

The deck planks are done but I did not worry too much about things like ledgers and the like, the deck planks are simply sitting on the deck beams. My explanation? It won't be seen anyhow.

Las tablas de la plataforma están listas, pero no me preocupé demasiado por cosas como los travesaños y similares, los tablonada de la plataforma simplemente están apoyados en los baos de la plataforma. ¿Mi explicación? No se verá de todos modos.



So to go ahead on more than one track I also started working on the tafferel. Widows have their on ledges and the grating is there too (in hindsight they are probably a bit on the thick side. On the tafferel and in-between I was in pain how to duplicate the Paris Model's arrangements. I found out that Dogwood has some similar grain pattern so I veneered the affected areas with Dogwood strips (which were later duly removed). Door- and window frames, gratings etc. are made of Peroba Rosa wood.

Entonces, para seguir adelante en más de una pista, también comencé a trabajar en el espejo. Las viudas tienen sus repisas y la rejilla también está allí (en retrospectiva, probablemente sean un poco gruesas. En el espejo y en el medio, me dolía cómo duplicar los arreglos del modelo de París. Grano similar, por lo que recubrí las áreas afectadas con listones de Dogwood, madera dura similar al Palo de Rosa que luego se retiraron debidamente. Los marcos de puertas y ventanas, rejas, etc., están hechos de madera de Palo de Rosa.



And here are the details of the temporary tiller-whipstaff arrangement which are the partially disassembled so I can continue with the build without destroying the details. It will be picked up again a few decks later.

Y aquí están los detalles de la disposición temporal del timón y la vara del timón, que están parcialmente desarmados para que pueda continuar con la construcción sin destruir los detalles. Sera recogido de nuevo unas cuantas cubiertas más adelante



To be able to install the rudder on the hull I had to catch up with the external planking and obviously with the rudder installation (pintles and gadgeons) as well.

Para poder instalar el timón en el casco tuve que ponerme al día con el entarimado externo y obviamente con la instalación del timón (pintas y artilugios) también.



After finding out that despite my memories I did not have any useable fine grain wlnanut for the wales I used pearwood, stained (which caused quite a few headaches).

Después de descubrir que a pesar de mis recuerdos no tenía ningún nogal de grano fino utilizable para las pintas, usé madera de peral, teñida (lo que causó bastantes dolores de cabeza).



So the model looks like this with the temporary rudder mechanism (whipstaff length is not finalized as yet). To be able to continue with the decks I had to prepare the guns. Again, having no other information, I used L'Ambitieux's details and prepared 4 different type and size of guns. Carriages are made of walnut. The barrels are a different story again. As the original guns were made of bronze in my infinite wisdom I decided to make the barrels not from turned brass, but from turned Costelo wood, and then coated with real bronze powder. It was not a good idea in hindsight but as I progressed with the decks I just left them as they are. Again, another line in the long list which starts with 'Never to do it again'.

Luego, el modelo se ve así con el mecanismo de timón temporal, la longitud de la vara aún no está definida. Para poder seguir con las cubiertas tuve que preparar los cañones. Una vez más, al no tener otra información, utilicé los detalles de L'Ambitieux y preparé 4 tipos y tamaños de armas diferentes. Las cureñas están hechas de nogal. Los barriles son otra vez una historia diferente. Como las armas originales estaban hechas de bronce en mi infinita sabiduría, decidí hacer los cañones no de latón torneado, sino de madera de Palo Santo torneado, y luego recubrirlos con polvo de bronce real. En retrospectiva, no fue una buena idea, pero a medida que avanzaba con los mazos, los dejé como estaban. Nuevamente, otra línea en la larga lista que comienza con 'Nunca volver a hacerlo'.



The carriages clearly show how French (or, rather, Continental) guns were different from the English ones. this refers also to their rigging.

Las cureñas muestran claramente cómo los cañones franceses (o, más bien, continentales) eran diferentes de los ingleses, esto se refiere también a su aparejo



The taffarel still shows the Dogwood veneering, but it was removed soon

El espejo todavía muestra el revestimiento de Palo de Rosa, pero se retirará pronto.



The 4 different types of gun arrangements. And the first guns, those on the main gun deck, installed.

Los 4 tipos diferentes de armas. Y los primeros cañones, los de la cubierta principal, instalados.

The inside and outside planking caught up with each other.

El entarimado interior y exterior se enredaron entre sí.



One of the steps after the usual 'one step ahead, two steps back) strategy shows as the Dogwood strips are removed and a similar arrangement has been done, as on the Paris model, using thousand of small holes, done with a flame shape mill bit. I did not count but they are numerous... And the same method is used on the side galleys as well as on / inbetween decorative carvings.

Uno de los pasos después de la estrategia habitual de "un paso adelante, dos pasos atrás" se muestra cuando se quitan las tiras de Palo de Rosa y se hace un arreglo similar, como en el modelo de París, usando miles de pequeños agujeros, hechos con broca en forma de llama. No los conté, pero son numerosos... Y el mismo método se usa en las galería laterales, así como en / entre las tallas decorativas.



And the aft looks like this with closed loading ports.

Y la popa se ve así, con los portalones cerrados.



As I go ahead with the next desk the earlier ones are covered with masking tape to avoid dust buildup. Well, it did not help much.

A medida que sigo adelante con el siguiente puente, los anteriores están cubiertos con cinta adhesiva para evitar la acumulación de polvo. Bueno, no ayudó mucho.

The killer close-ups show a few errors, as usually, but also show a few small details on the aft. There are two carved pieces still missing, because I was not able to identify what those represent on the Museum photos... I will dream up something later.

Los primeros planos muestran algunos errores, como de costumbre, pero también muestran algunos pequeños detalles en la popa. Todavía faltan dos piezas talladas, porque no pude identificar lo que representan en las fotos del Museo... Ya inventaré algo más adelante.



Going ahead with the next deck, guns, internal walls, furnishings etc. part of which will not shown later, but "I know they are there!"

Continuando con la siguiente cubierta, armas, paredes internas, muebles, etc., parte de los cuales no se mostrarán más adelante, pero "¡Sé que están allí!"



The aft shows the newly created 'perforated' arrangements (in Costelo wood)

La popa muestra los arreglos 'perforados' recién hechos en Palo Santo.



And the side galleries, as they will look (some small carved pieces still missing).

Y las galerías laterales, como quedarán (aún faltan algunas pequeñas piezas talladas).



The tafferel with the temporarily installed carved decos.

El espejo con las decoraciones talladas instaladas temporalmente.



The aft balcony with its handrail. Blurred, but those 5 carved panels in the middle have 3 roses as well as 2 fleur de lis' the size of which is less than 2 mm each.

El balcón de popa con su pasamanos. Borroso, pero esos 5 paneles tallados en el medio tienen 3 rosas y 2 flores de lis, cuyo tamaño es inferior a 2 mm cada una.















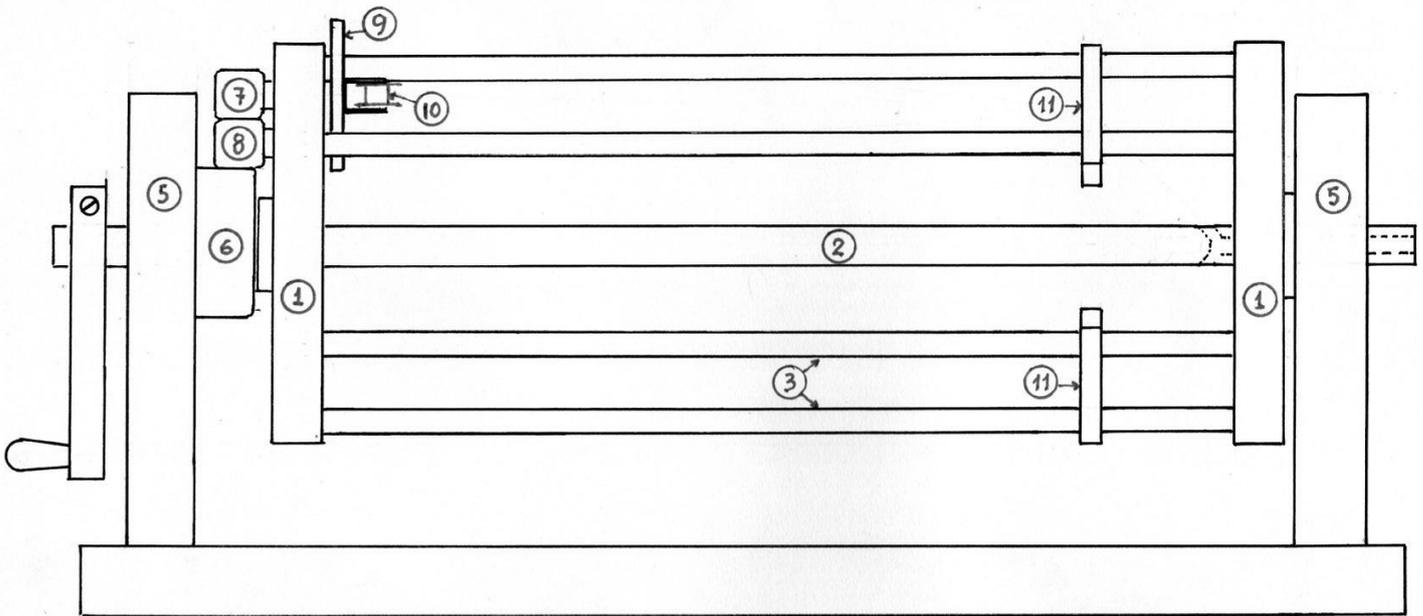


Historia del Navio en nuestro número 24 de Mascarón de Pro Digital:

<https://www.modelismonaval.com.ar/Magazine/REVISTA-MASCARON-DE-PROA-DIGITAL-24.pdf>

Taller

Maquina para trenzar cabos – por Remo Di Francesco



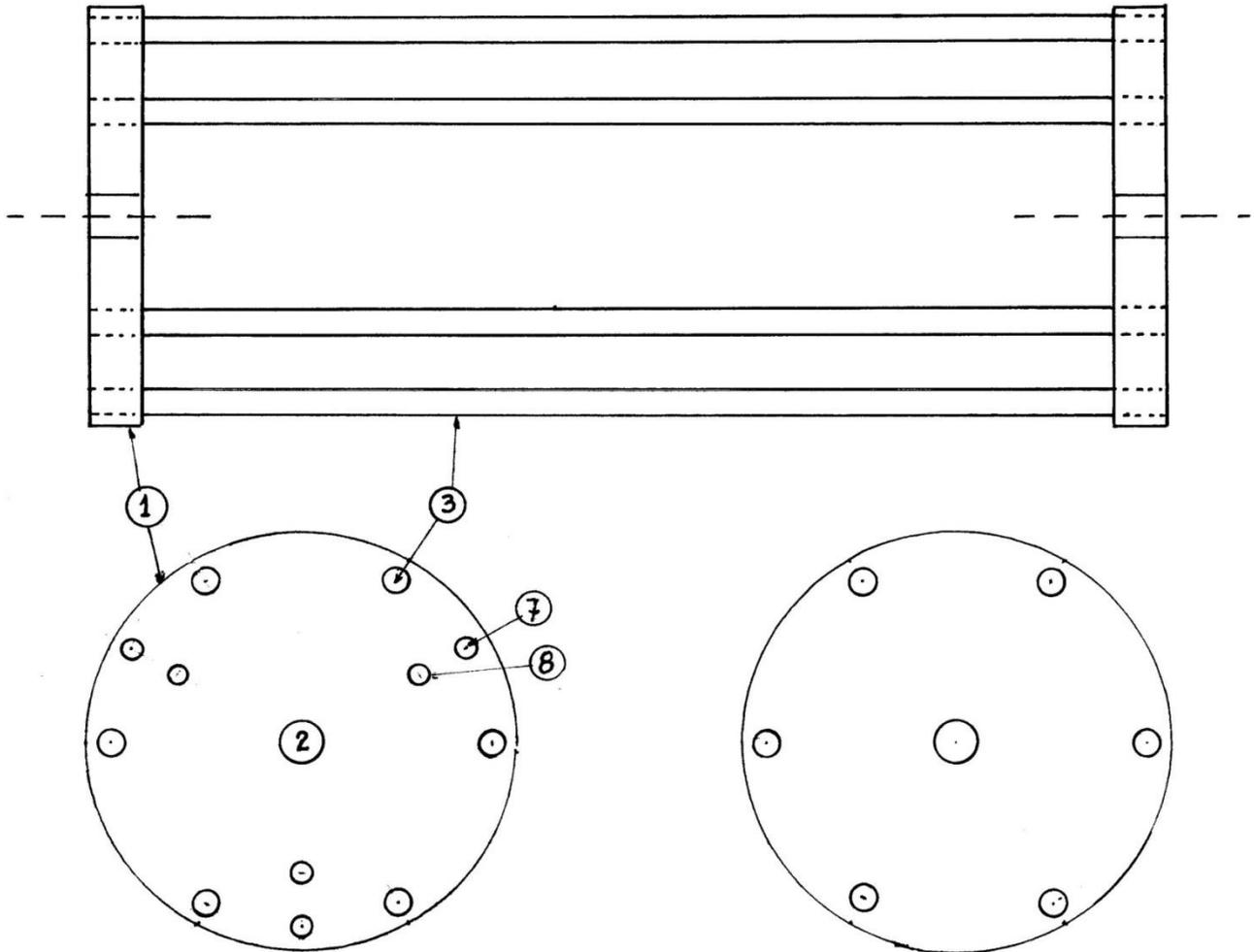
Dibujo 1

Referencias dibujo 1

Cantidad

1- Discos cabezales del tambor.....	2
2- Eje motriz.....	1
3- Barras de unión cabezales.....	6
4- Base.....	1
5- Soportes de tambor	2
6- Rotor fijo a soporte delantero.....	1
7- Rotor móvil satélite porta carretes.....	3
8- Rotor de paso.....	3
9- Satélite porta carretes.....	3
10- Carretel.....	9
11- Guías barras de unión cabezales.....	3

Tambor giratorio



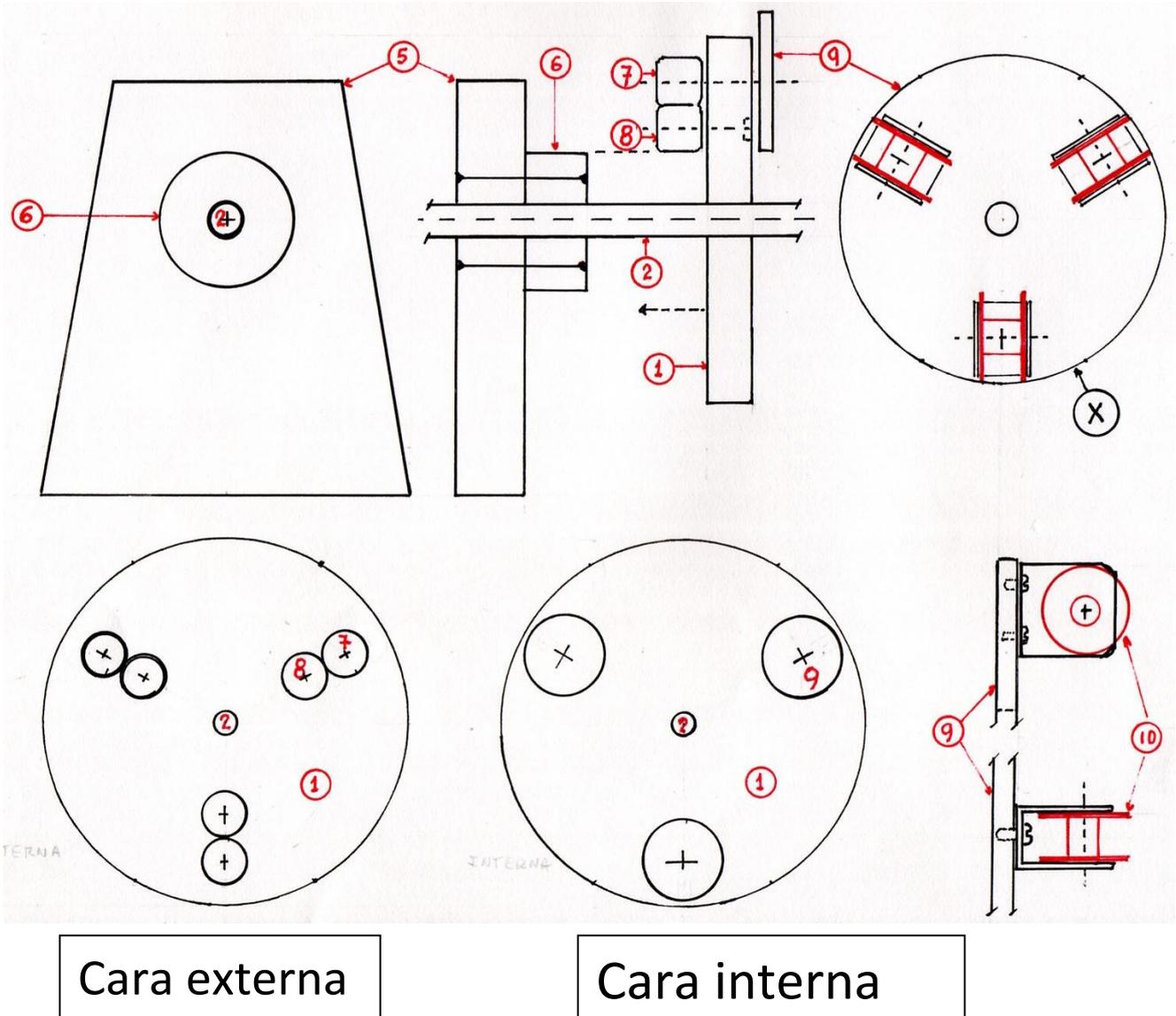
Dibujo 2

El tambor está formado por dos discos (1) de 20 cm. de diámetro o más y con un orificio central para fijación del eje (2).

Estos discos se unen con 6 varillas redondas (3) y de un largo aproximado de 50 cm.

El disco delantero (motriz) tiene además tres orificios (7) para la colocación de los satélites porta carretes y tres para los rotores de paso (8).

Soporte y rotores



Dibujo 3

Dibujo 3 y 4:

Los soportes (5) tienen un orificio para el paso del eje (2), unido al soporte delantero se coloca el rotor principal (6). Este tiene un diámetro tres veces mayor que el rotor (7) que corresponde al satélite.

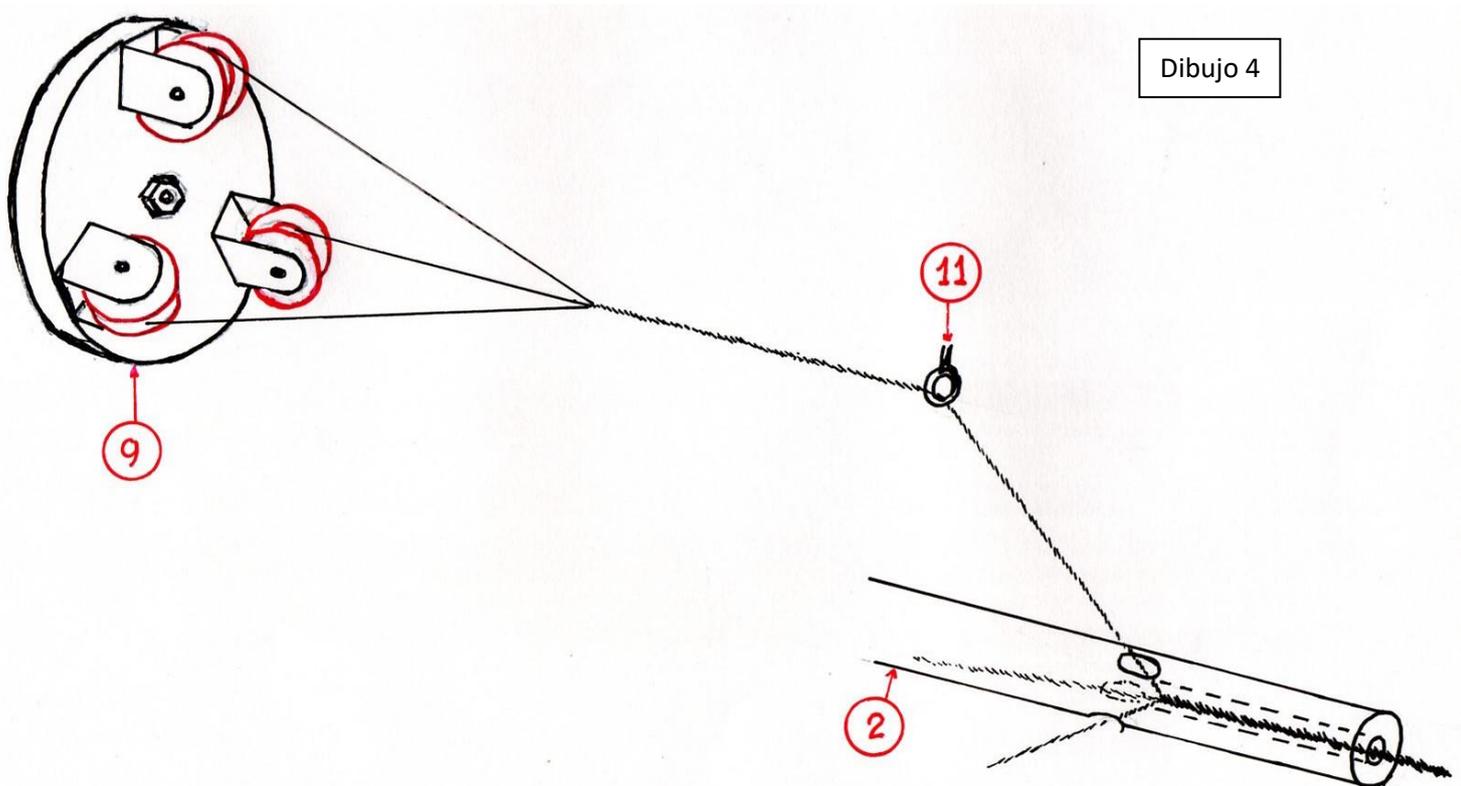
Entre el rotor (6) y rotor (7), se coloca un rotor (8) de paso. Este rotor hace que mientras el tambor gira hacia la izquierda, los satélites giran a la derecha, formando el cabo.

Los hilos de los tres carretes de cada satélite se juntan en (11) luego se desvían hacia el eje (2) que en su parte posterior tiene un orificio central de salida y tres de entrada, en dirección a (11).

Al girar el tambor los hilos de cada satélite, se enroscan entre si mismos formando una cuerda primaria. Cuando las tres cuerdas primarias entran en el eje, se enroscan entre si mismas, quedando el cabo terminado.

A medida que se tira del extremo que sale del eje se forma la hélice del enroscado.

Según la cantidad de carretes que se usen, será el grosor final del cabo.



Esta máquina fabrica la cuerda o cabo en forma continua y el largo de la misma será el resultado de la cantidad de hilo que contengan los carretes.

La máquina se construyó con madera y fibrofacil. Para los rotores (6) se utilizó la tapa plástica de un envase y (7) topes de goma seccionados según el ancho necesario.

También se puede construir con chapas de metal, agregarle engranajes y un motor eléctrico o taladro eléctrico.

Todos estos dibujos son informativos y no responden a ninguna escala específica.

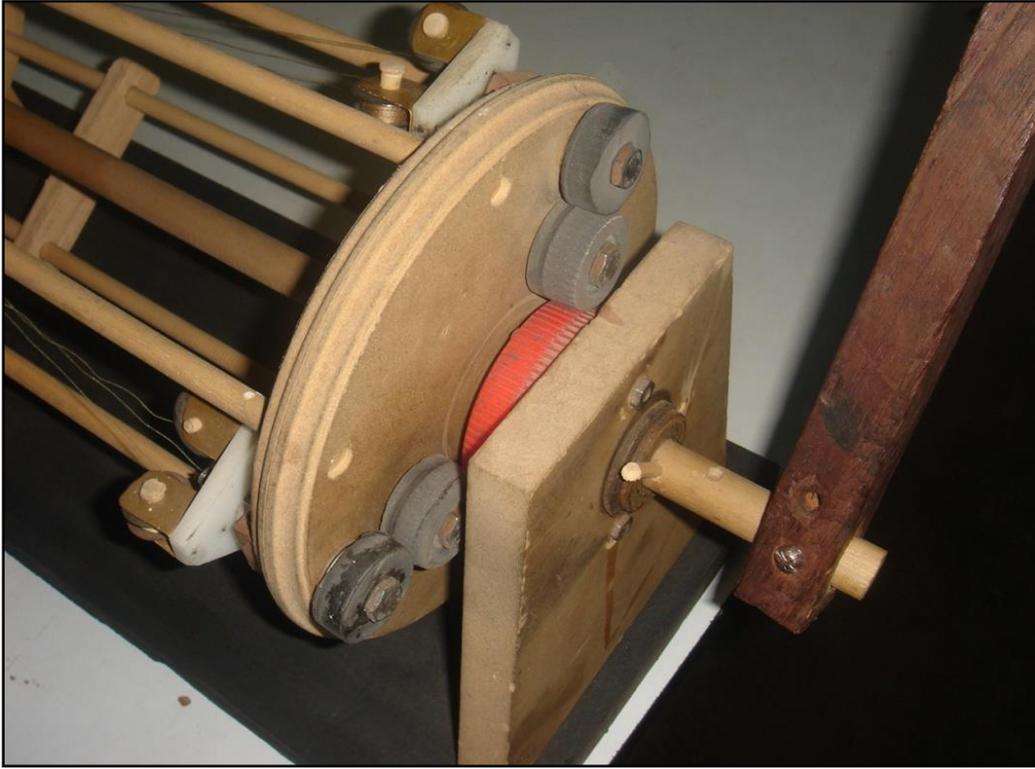


Foto 1

Foto 1 y 2: Los soportes de tambor se construyen con círculos que se pueden encontrar en cualquier maderera. En este caso se pegan dos, uno para la cara interna y el otro para la cara externa.

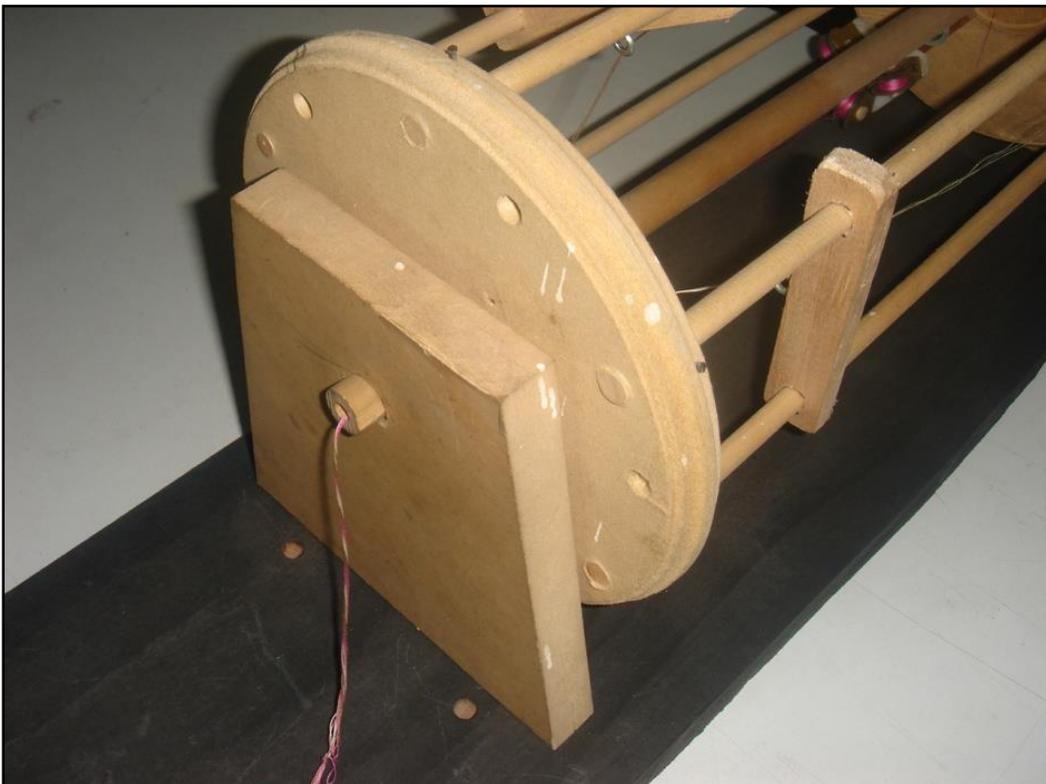


Foto 2

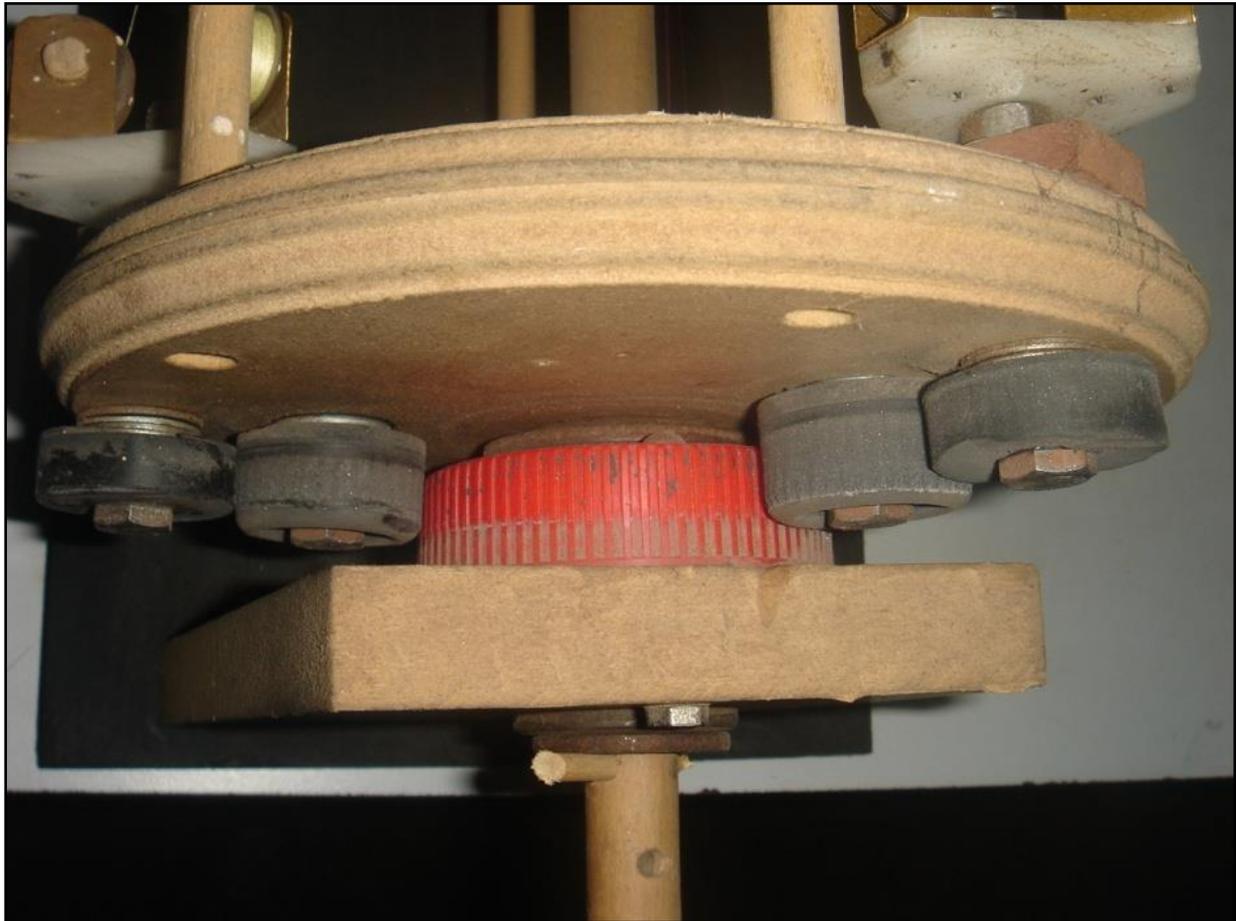


Foto 3.

Foto 3: Esta maquina no cuenta con engranajes y se reemplazaron por una tapa central de un envase cualquiera y que tenga estrías, para que no pierda forma se le coloca adentro un círculo de madera con el orificio en el medio. El resto son topes de goma de los usados para atornillar en las paredes o pisos.

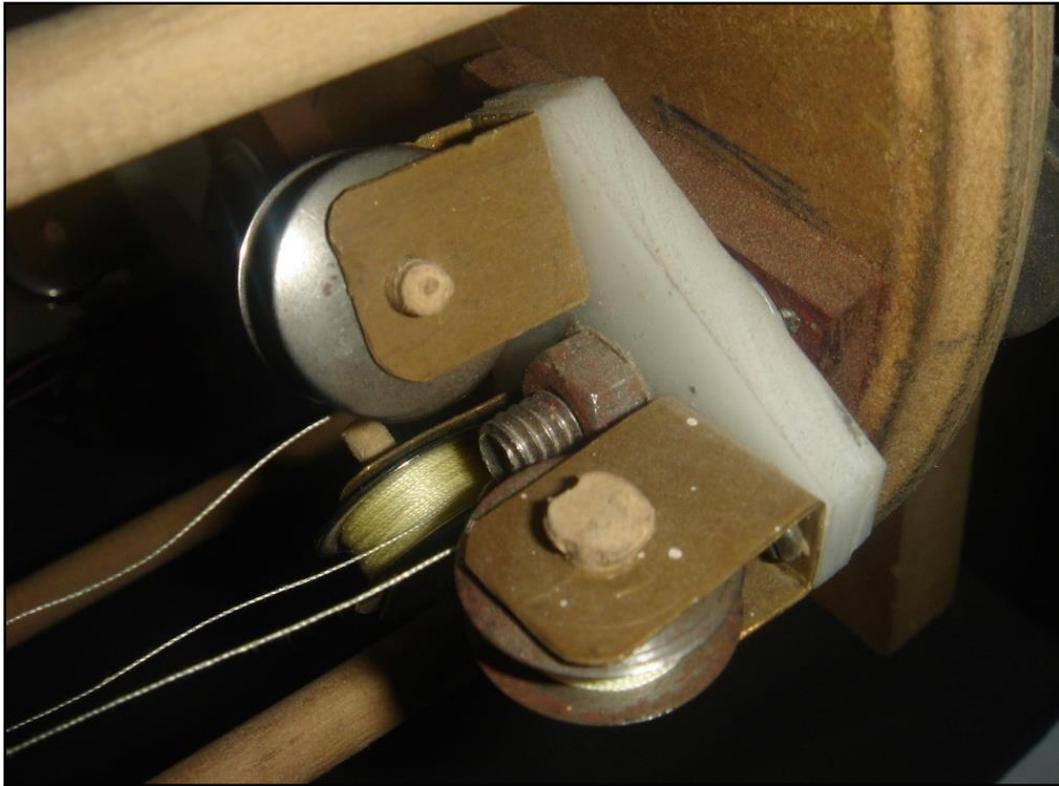


Foto 4

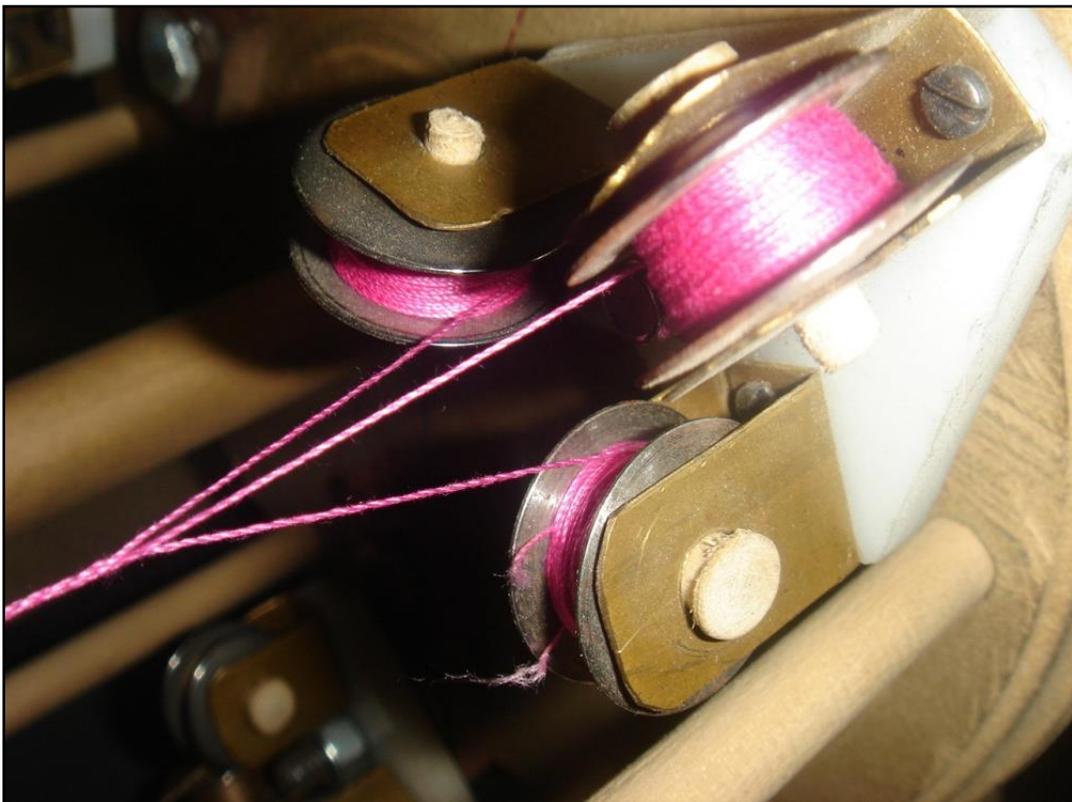


Foto 5

Foto 4 y 5: Los carretes a utilizar son dos o tres y los mismos se pueden comprar en cualquier tienda. Estos carretes no deben tirarse y se pueden llenar nuevamente con hilo de los números mencionados anteriormente.
El denominado satélite (9) y que sujeta los carretes se puede construir con un trozo de acrílico o plancha de plástico grueso.

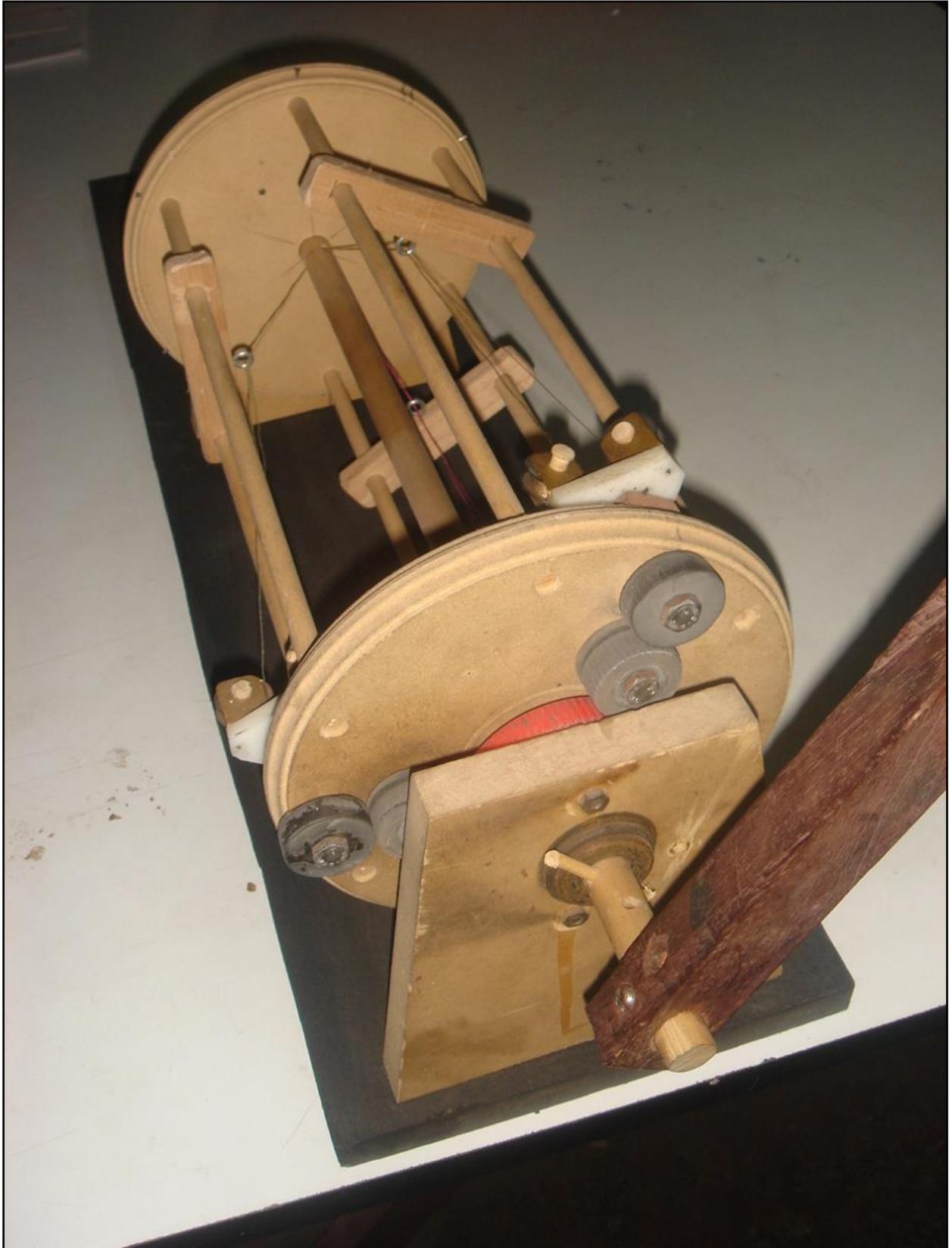


Foto 6



Foto 7

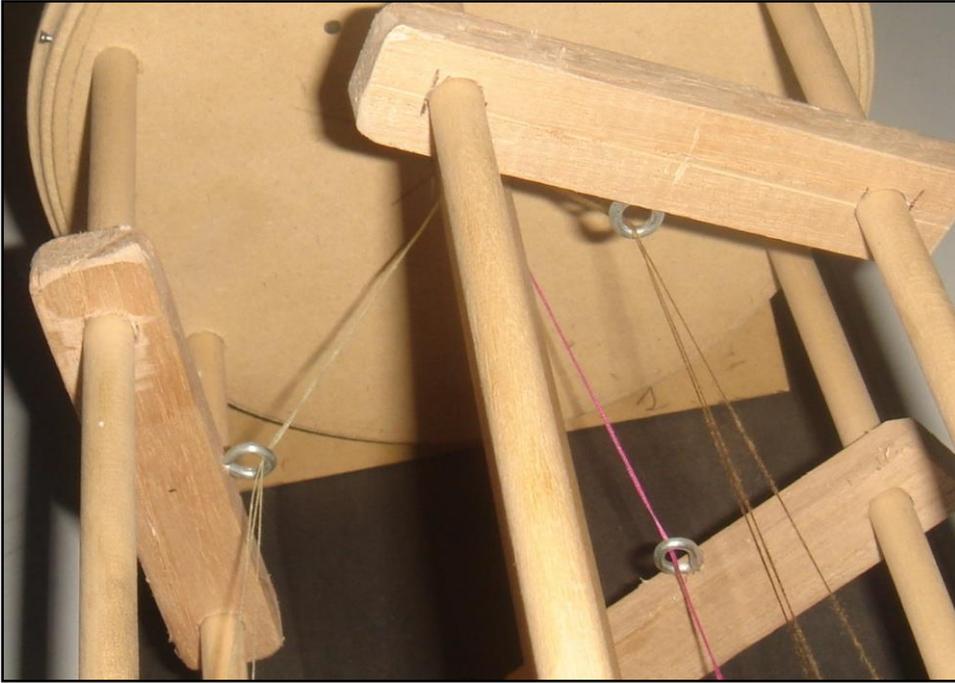


Foto 8



Foto 9

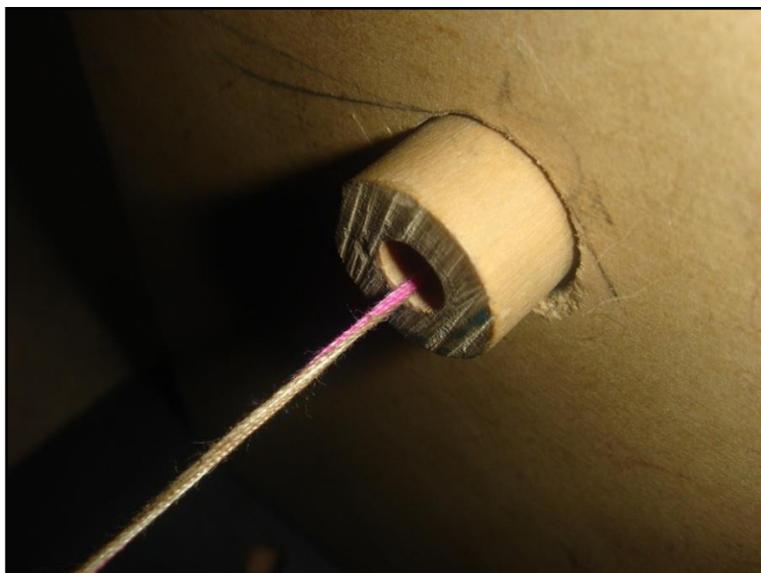


Foto 10

Foto 8: Las guías unión de barras de cabezales (11), tienen en la parte central un pitón por donde pasa el hilo. Después se pasa por los orificios en el eje (foto 9).

Luego sale por el orificio central del eje (foto 10), pero se debe tirar del mismo en forma constante para que el cabo se forme. Cuanto más rápido gire el conjunto más rápido se fabricará el cabo.



Foto 11



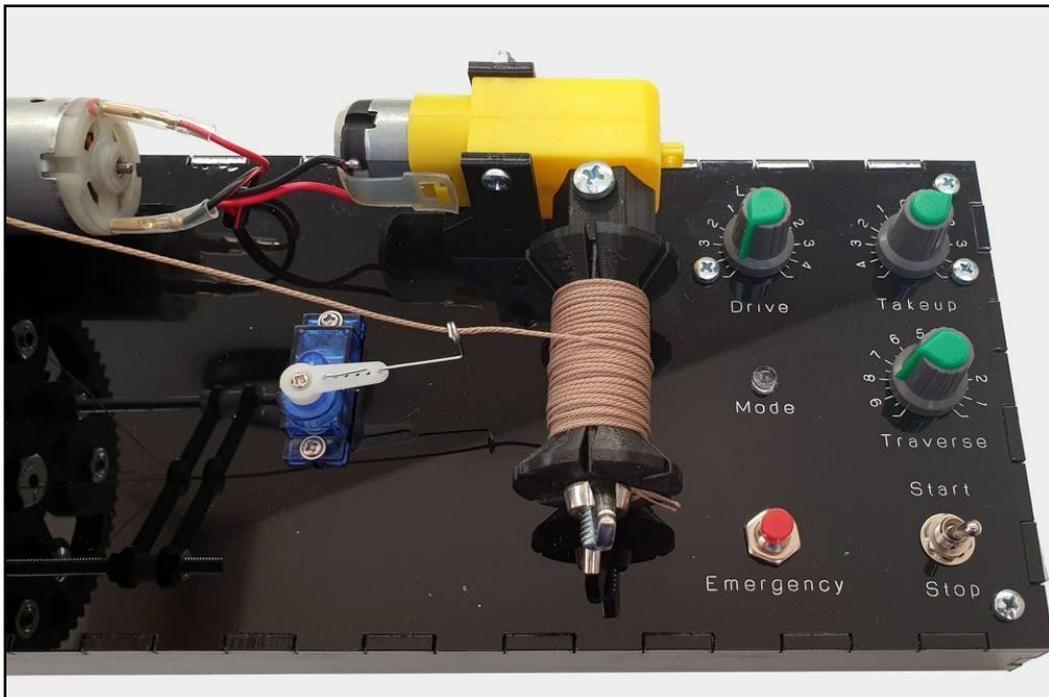
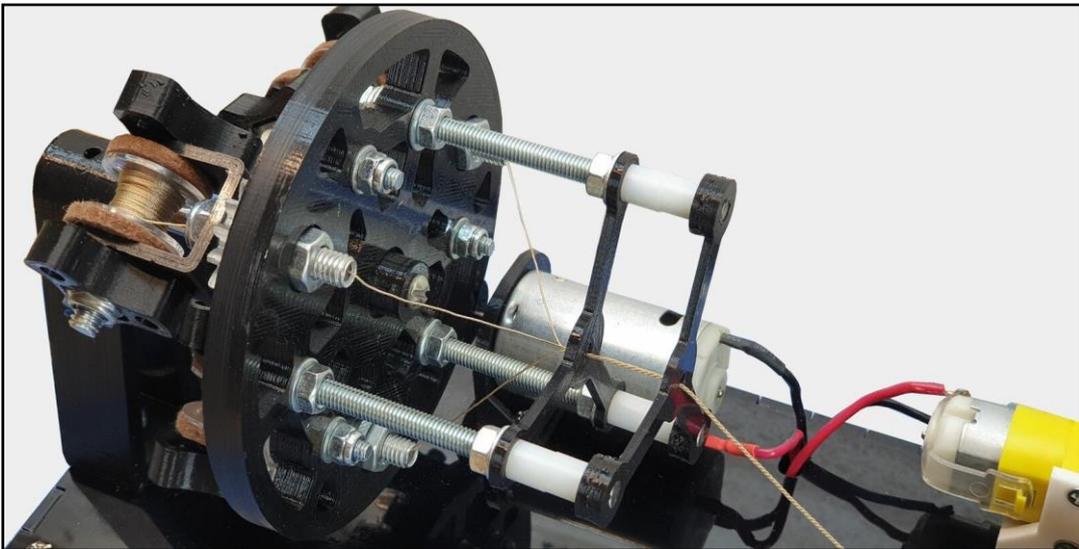
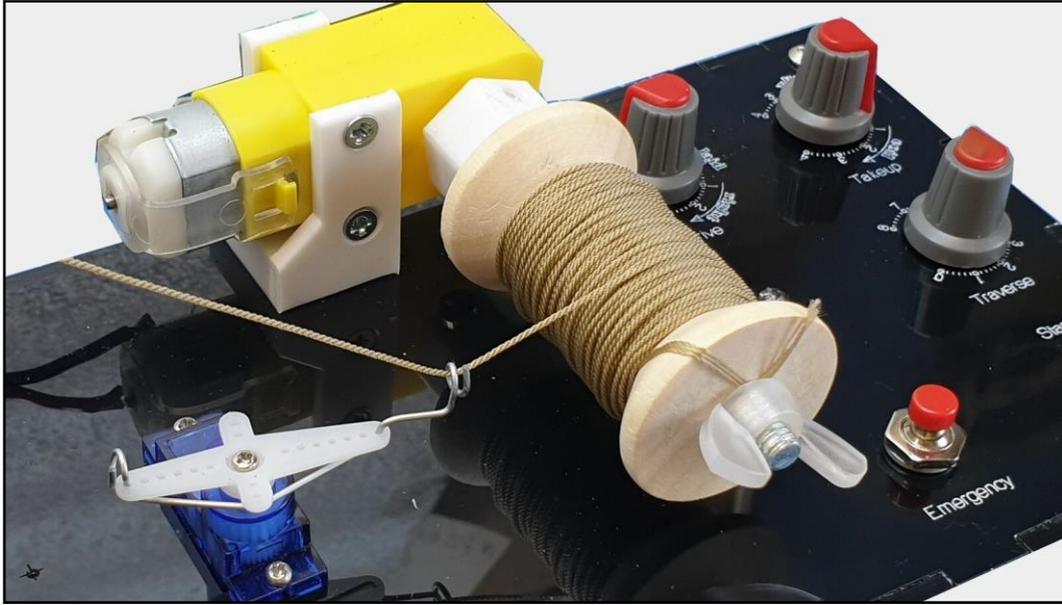
Foto 12

Foto 11 y 12: Cabos ya terminados y de diversos grosores.

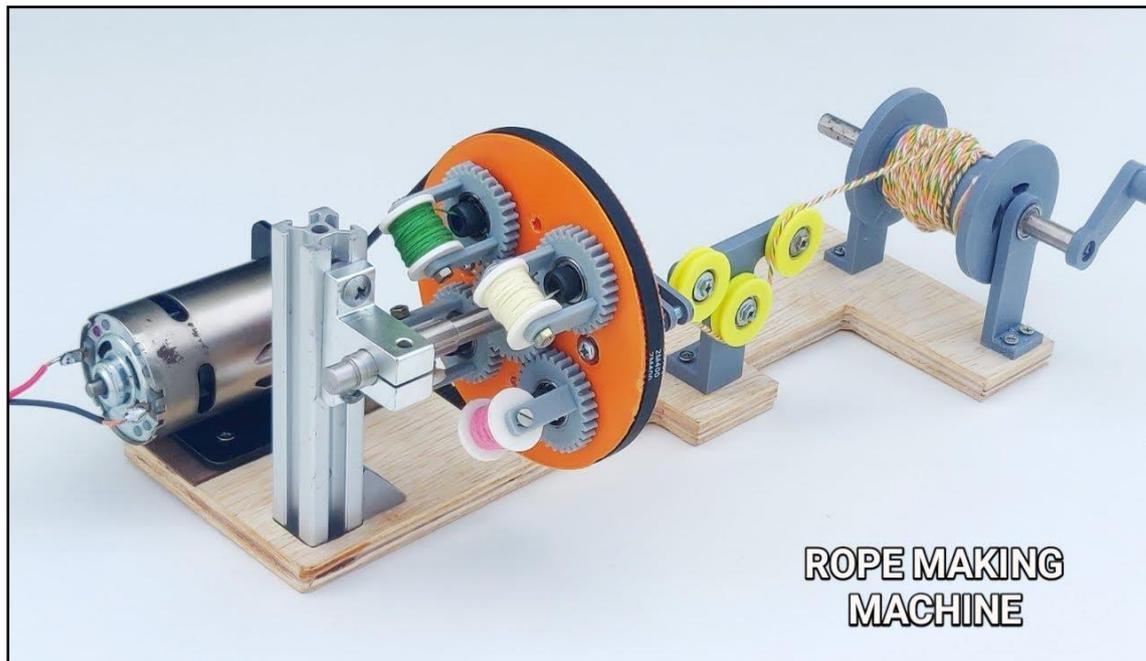
Imágenes de maquinas comerciales

Maquinas comerciales para fabricar cabos que utilizan el mismo sistema que hemos visto en estas páginas, pero en vez de accionamiento manual, utilizan un pequeño motor con regulador de velocidad.





Otro tipo de máquina para fabricar cabos, combinando el enrollado con un pequeño motor y enrollado final en forma manual



Videos:

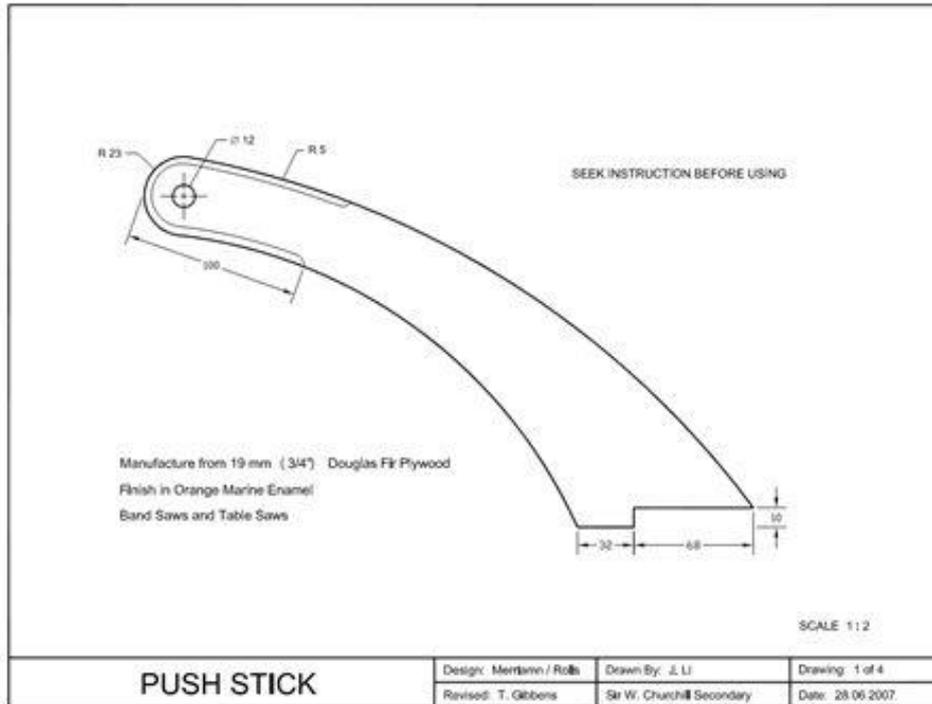
<https://www.youtube.com/watch?v=8ycwtisGWFI>

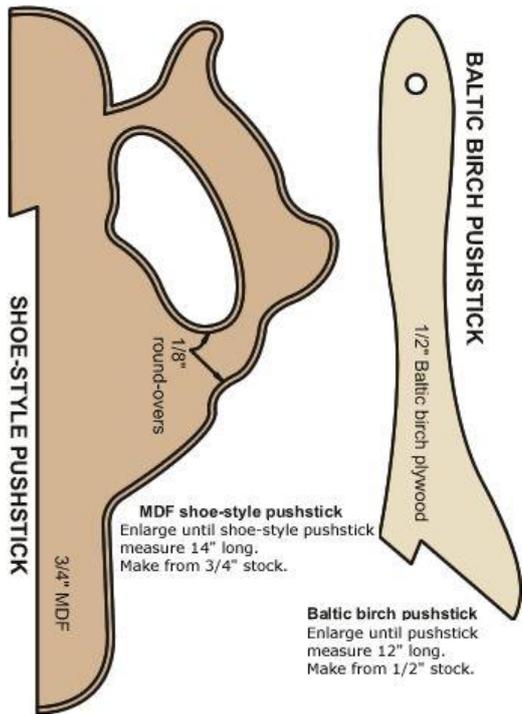
https://www.youtube.com/watch?v=25mmaiZ_gGk&t=419s

Taller de herramientas

Herramientas de seguridad – por Carlos Bartellone

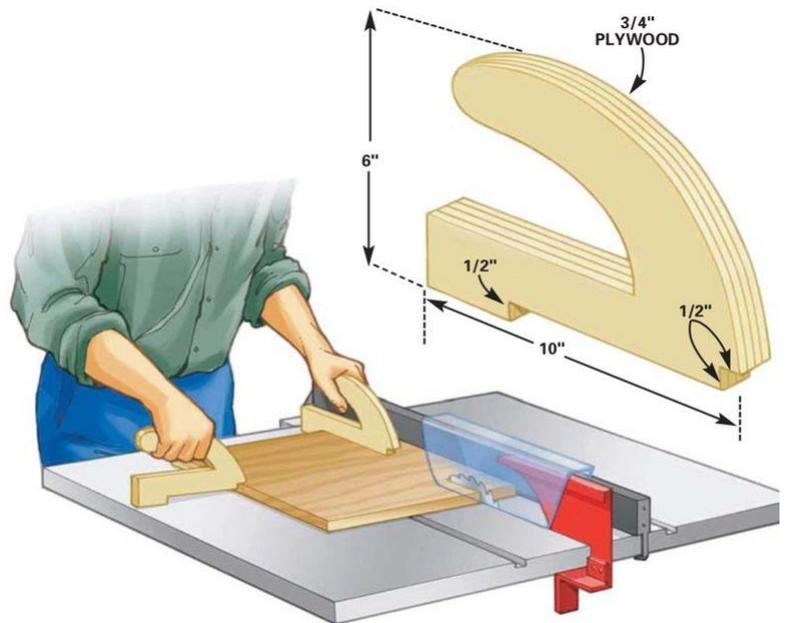
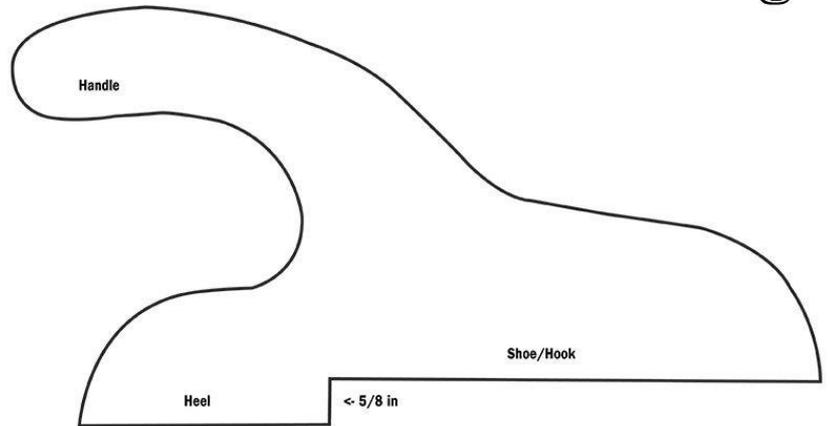
Herramientas para acompañar las maderas en los cortes con la sierra eléctrica. Se pueden fabricar fácilmente con sobrantes de madera o multilaminados.





Ellen Kaspern
DIY Push Stick

Fine
Wood
Working



Nota: Es muy importante prestar mucha atención en el momento de manipular estas herramientas de corte. No se distraiga, evite estar conversando con otras personas o estar mirando la TV.

Use siempre protección para los ojos

Modelos de nuestros lectores

Orca - por Carlos Bartellone



En este artículo tomaremos como referencia a una lancha de pesca "Orca" donde será detallada de manera más apropiada.

Mascarón de Proa viene colaborando con nuestros amigos principiantes modelistas, es así de brindar algún modelo sencillo y vistoso.

En este caso se trata de una pequeña lancha pesquera, es un modelo sumamente interesante, porque el modelista que lo construya, tendrá la ventaja u la expectativa que se trata de un modelo que se utilizó para realizar la película de la zaga "Tiburón" desde el año 1975.

Allí podrá comprender, que el modelista no solo construye un modelo, sino que adquiere un conocimiento de su historia, basado en un libro, y que se hizo famoso en un film mundialmente famoso.

Para mejorar los detalles podrá recurrir a videos e información varia en internet, y también tiene la oportunidad de escuchar la suite del tema musical principal.

El modelo construido es mucho más que un "barquito" encerrado en un fanal de vidrio, situado en algún rincón de nuestras casas.

Es dedicación, trabajo, conocimiento, no se trata de un hobby, sino en un arte, se puede comenzar por este modelo o similar, que llevará a la construcción de otro modelo, de más envergadura y certeza en su realización.













erikhollander



Dioramas

Canoa Prehistórica - por Martín Secondi

Por lo general, los modelistas suelen hacer modelos de barcos de más o menos complejidad donde, además del barco en sí, intervienen innumerables detalles y accesorios que escapan a lo que es la pura construcción del navío.

Y se suele descuidar, un poco, los modelos de embarcaciones prehistóricas, canoas, balsas, canastos embreados que, en su momento, fueron lo más avanzado.

Este es también un modelo que ya data de hace unos cuantos años... es de los 90.

Por esos años estábamos en el Museo del Ejército, en los antiguos cuarteles de Ciudadela y una característica del lugar era el frondoso parque que tenía en el que destacaban unos palos borrachos que, en primavera comenzaban a tener frutos que son muy parecidos a las paltas tucumanas, o sea, en forma de pera, y de color verde oscuro brillante, cuando están frescos.

Lo cierto es que un sábado, camino a la reunión, uno de nosotros vio un fruto entero, caído recientemente; estaba fresco. Lo levanto y lo llevo a la reunión porque, en ese entonces, nuestro recordado Carlos Baiardi estaba haciendo un modelo de barco vikingo, uno de esos barcos serpiente, largos y finos con su proa y popa levantadas y, para hacerle una broma, comenzaron a sacar una sección ahusada del fruto y, al pelarlo, la cáscara quedó con unas formas muy parecidas al modelo.

Bueno, la reunión terminó y, al irnos, se me ocurrió, porque me había llamado la atención, llevarme esa cáscara.

Con el correr de los días, la cáscara se empezó a secar y comenzó a tomar un aspecto leñoso y a contraerse, lo que le daba un aspecto ya más de tronco.

Eso me dio una idea y, por primero, le puse unos fósforos como travesaños para que no siguiera contrayéndose y la deje que se siguiera secando unos cuantos días más. La idea era que mantuviera la forma que había adquirido hasta ese momento. Mientras se secaba, corte un cuadrado de madera barata de 20 x20, le pegue unos bordes más altos que el espesor de la madera para formar una especie de "pileta" o contenedor. Le puse, en su interior un poco de arena, unos pequeños cantos rodados que saqué de un montón de una obra, una ramita simulando ser un tronco semisumergido y de un sobrante de un kit de dinosaurios obtuve un sapo y un pez a los que, previamente pintados, los ubique en el tronco y el "rio" y en una esquina del contenedor, le hice, con restos de paja de escoba, un cañaveral.

58

Para entonces ya la cáscara se había secado y amoldado, por lo que le saque los fósforos y, pasándole suave y rápido un fosforo encendido por el interior de la cáscara, le pude sacar los restos de materia vegetal seca que le habían quedado.



Le volví a colocar los pedazos de fósforo, ahora ya coloreados y envejecidos y desgastados a fin de que se integraran al modelo. Estos travesaños no eran, como comúnmente se cree para que se sentara el remero o tripulante, sino para evitar que la presión del agua comprimiera y quebrara la canoa que, muy tempranamente, era de corteza; más adelante, se empezó a ahuecar el tronco lo que resultó en canoas más fuertes y duraderas.

Una vez hecho esto, pegué la canoa a dos piedras pequeñas, como si fuesen una peana, para que se mantuviera derecha y, pegue todo el conjunto en el "rio".

En base a una figura de plomo que representaba un guerrero africano y, por el procedimiento de ir haciendo incisiones en brazos y piernas para cambiar la postura se obtuvo la figura de un remero arrodillado. Con papel sanitario y pintura se le hizo el mandil que constituía su vestimenta y con algodón embebido en cianoacrilato se le hizo el cabello largo y la barba. Un pequeño trozo de cordoncillo de bordar, pintado de cola vinílica y pasado por dos veces alrededor de la cabeza, permitió obtener la vincha.

En base a pinturas de tipo esmalte, de modelismo (las legendarias Humbrol) y fundiendo colores, se le dio el tono de piel expuesta, de la persona acostumbrada a la vida al aire libre.

Se colocó al tripulante en la canoa y, con pajas de escoba y cordoncillo de bordar se construyó un arco y dos o tres flechas; el arco fue un trozo de paja cuyos extremos unía y tiraba un pequeño trozo de cordoncillo y otro similar, envolvía la mediana del arco, simulando el agarre del mismo. Con masilla de

dos componentes se hicieron un cuenco y un recipiente para agua; este último también tiene las cuerdas de agarre (de fibras vegetales en la realidad) hechas con cordoncillo. Con técnicas de pintura se les dio el color del barro cocido.

Luego, tomando la medida adecuada, se cortó un trozo de madera de 2 cm. de ancho por 5 mm. Espesor y mediante lima y lija, según una técnica enseñada por Alfonso Martínez Rubí se hizo el remo de la embarcación en una sola pieza.

Con una pintura base ocre y pincel seco de marrones y rojizos se consiguió matar el blanco del guatambú.

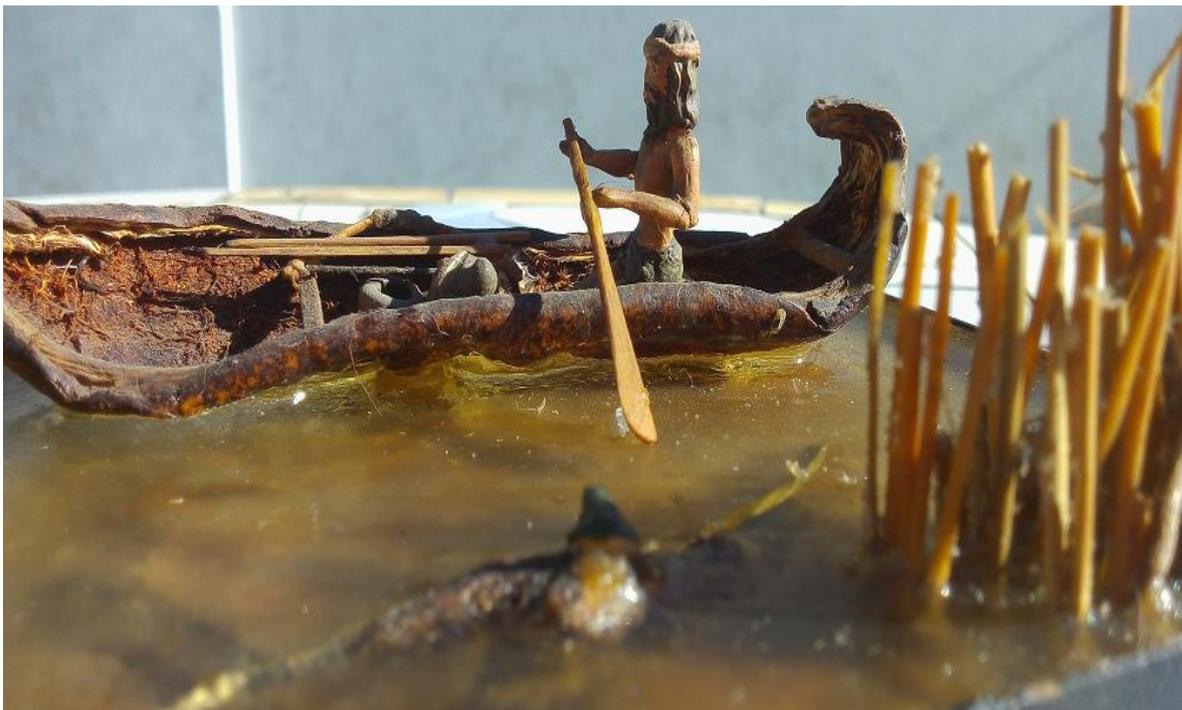
Se pegó el remo a las manos del remero, cuidando de que parte de la pala quedara por debajo de la línea de flotación de la canoa y, el toque final, se preparó una medida de resina transparente, de las que se usa para hacer inclusiones y, con eso se rellenó hasta el borde el contenedor con lo que se logró el efecto de una canoa navegando por un río de aguas mansas.



En ese momento, la resina era completamente transparente, lo que estropeaba un poco el efecto pero, al cabo de un tiempo se fue poniendo amarillenta por lo que hoy presenta un perfecto aspecto de agua barroca.

Así se construyó un modelo, con un elemento natural y que salió la idea de pura casualidad.

Así se construyó un modelo, con un elemento natural y que salió la idea de pura casualidad.





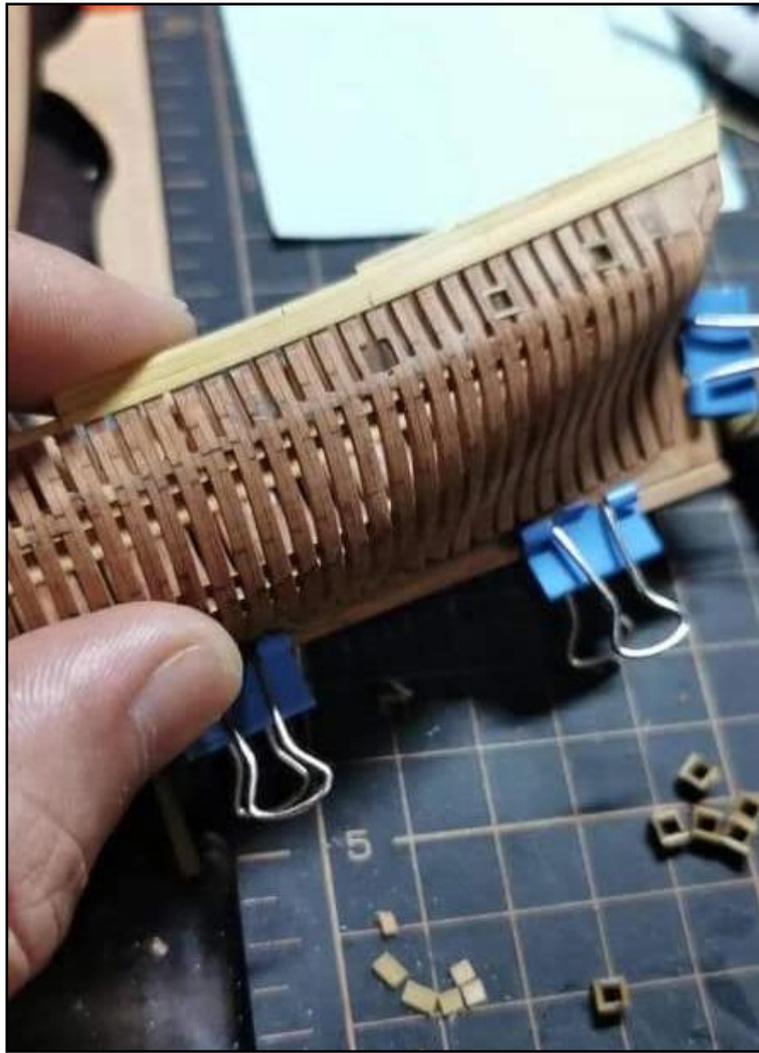
Barcos en Botellas

Hace bastante tiempo atrás, navegando por internet , buscando e investigando sobre distintos tipos y técnicas de Modelismo, encontré estas imágenes de un modelista que construyó un modelo en enramada para lucir dentro de una botella.

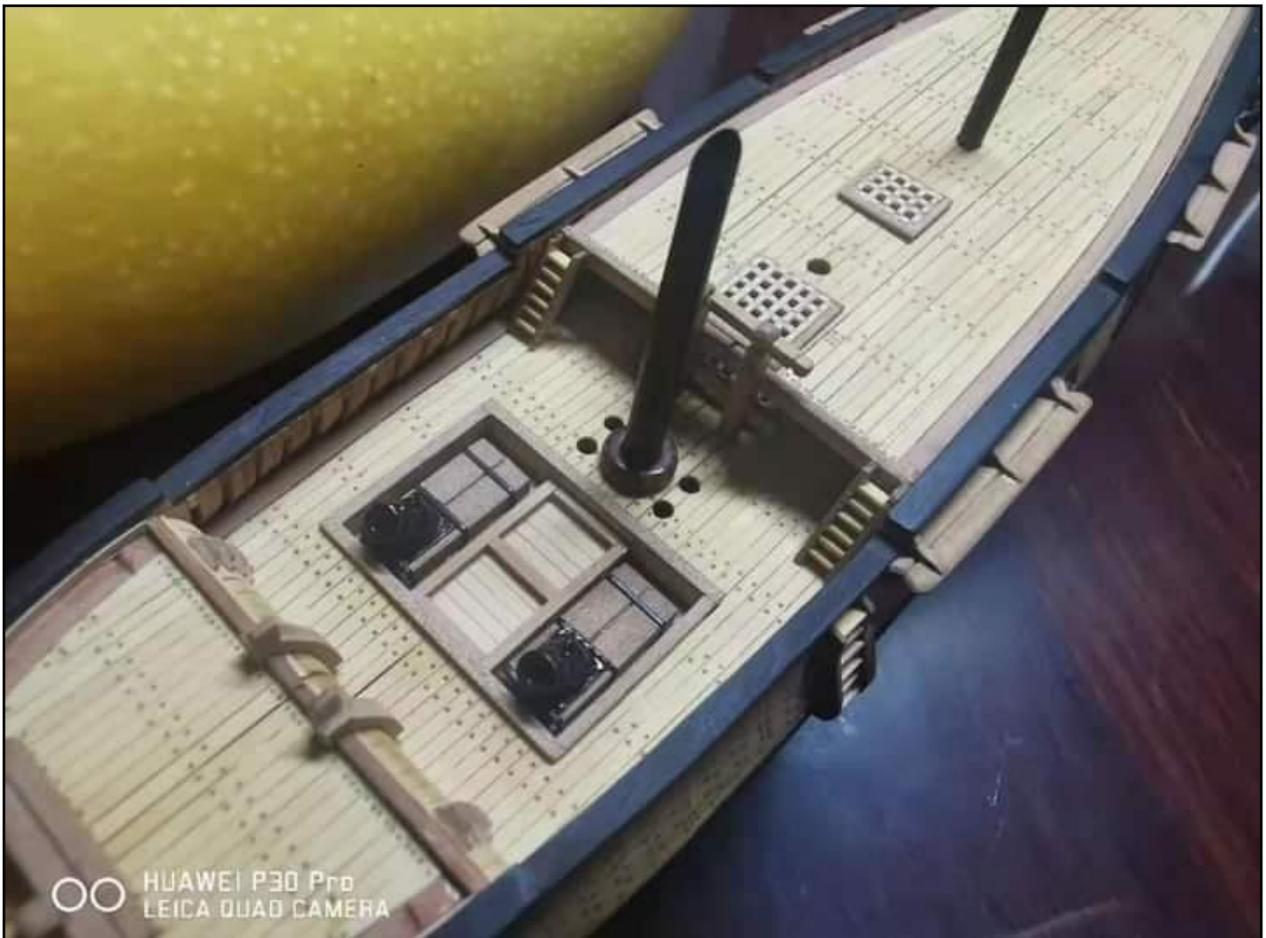
Lo que más me llamó la atención es la calidad de la construcción del modelo y la complejidad del mismo.

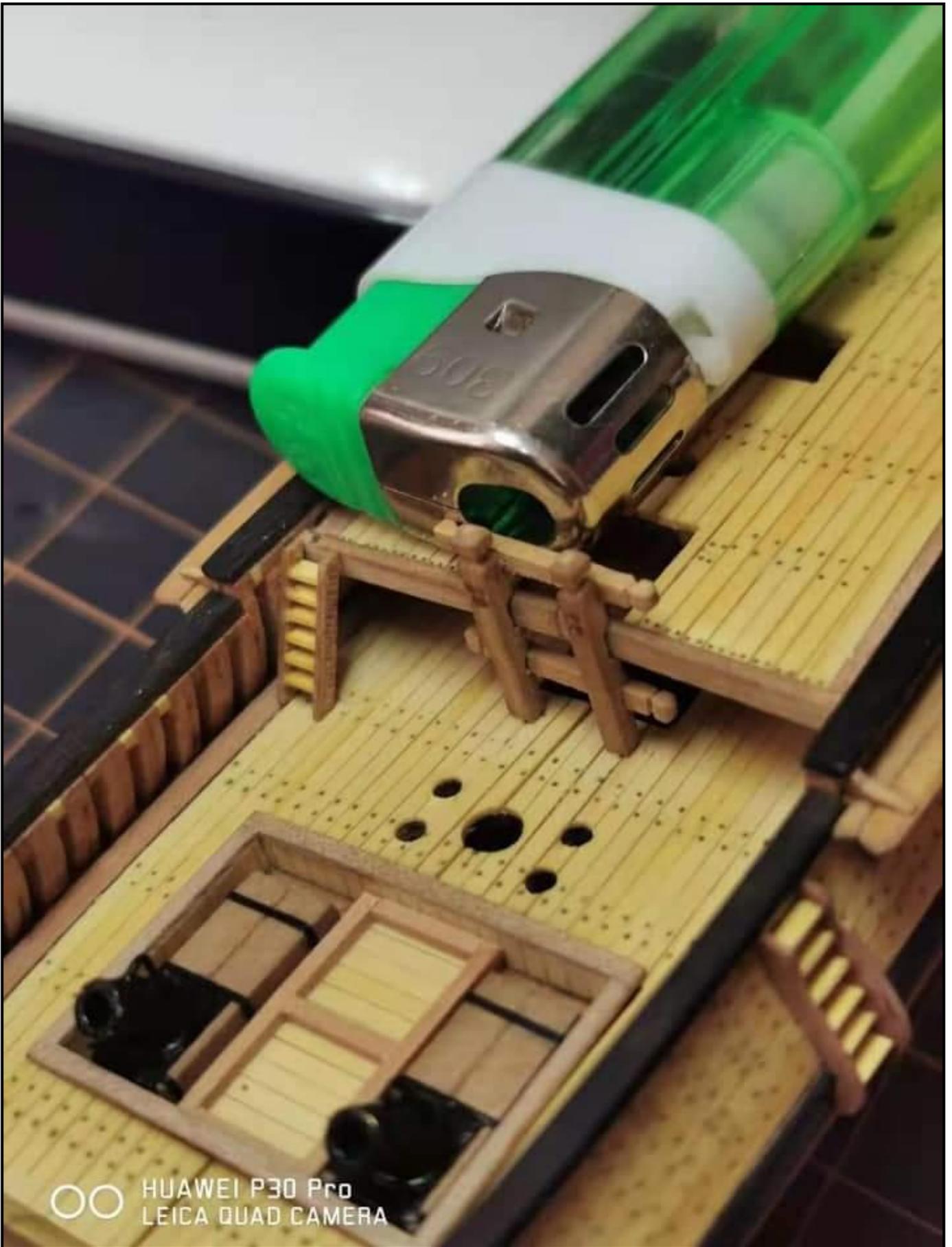
No recuerdo de donde saqué las imágenes, pero no quería dejar pasar la oportunidad de compartirlas en Mascarón de Proa para todos aquellos que se dedican a esta actividad dentro del Modelismo Naval o para aquellos que desean incursionar en el tema.















○ ○ HUAWEI P30 Pro
LEICA QUAD CAMERA







OO HUAWEI P30 Pro
LEICA QUAD CAMERA



OO HUAWEI P30 Pro
LEICA QUAD CAMERA

Libros, planos, monografías.

La Volage (en Español) – Editorial Ancre

DISPONIBLE EN 1/48 (ATENCIÓN 50 CM)

Estampado de lona azul en formato 24x31 cm. que contiene un libro de 104 páginas con, la historia, las fuente y planos reducidas con sus comentarios y un folleto de 16 páginas en color con los detalles de los modelos aparejados y en estructura, y las 31 planos a 1/24 necesarios para la construcción del casco en enramada.

Documentación LA VOLAGE

Esta nueva monografía está dedicada al estudio de una barca longa, la Volage, construida en Dunkerque en 1693, en plena guerra de la liga de Augsburgo por René Le Vasseur, primer maestro-constructor a raíz de la muerte Hendrick ocurrida en 1689.

La Volage es una embarcación militar perteneciente a la Marina Real de Luis XIV. Armada con 10 cañones de 4 libras, con un peso muerto de 50 toneladas y con una tripulación de 45 marineros, es una de las más grandes de su género con sus 63 ½ pies de eslora.

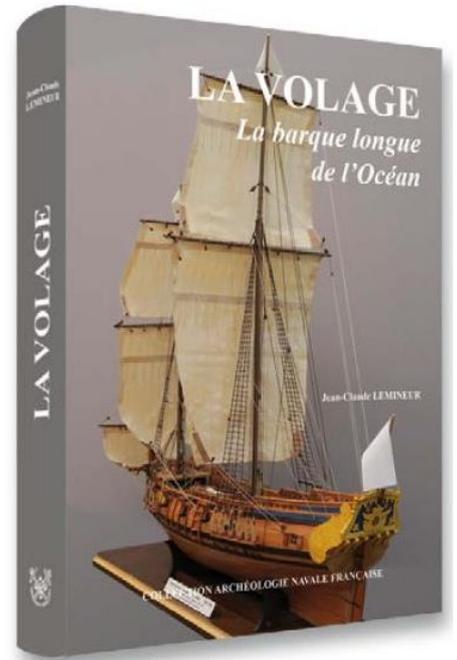
En los estados de la Marina, de 1696 a 1702, se califica como de buena vela e incluso muy fina de vela. Pensada para la carrera, posee cualidades náuticas que a menudo le permiten cazar sus presas velozmente, por lo que es muy apreciada por los corsarios de Dunkerque.

Es por otra parte sobre una barca longa similar, la Palme, con la que Jean Bart comenzará su talentosa carrera de capitán-corsario en 1674 durante el conflicto con las Provincias Unidas de los Países Bajos, La Volage participó en la guerra de corso, organizada por Vauban, y desde 1693 por la Marina Real contra la flota mercante inglesa en el marco de la guerra de la Liga de Augsburgo. Sus actividades continuaron probablemente durante la guerra de sucesión española. Normalmente, encargándose de la seguridad costera, y protegiendo a los buques mercantes de los piratas.

Sus misiones se extienden a la escolta de las flotas pesqueras en los bancos de Terranova. En 1706, abandona la Armada Real. Fue sacada a tierra y reconstruida en Dieppe, probablemente por el carpintero de ribera de un armador particular.

La Volage, autentica embarcación de combate, no tiene nada en común con la Belle, construida en Rochefort en 1684 por Pierre Masson, que era una barca ordinaria aparejada de corbeta.

La restitución de la Volage se llevó a cabo por dos proyectos que figuran en el manuscrito conservado en el Museo de la Marina de París, uno de las proporciones y el otro del aparejo que nos permitieron trazar su diseño y de las características de su construcción. A estos documentos se añaden las informaciones extraídas de una memoria dejada por Hendrick sobre su método de definir las formas del casco. La barca



longa militar es un tema desconocido. El lector encontrará en este libro, y tratado de manera exhaustiva, toda la información que le pueda informar sobre estas embarcaciones. Dará a los modelistas la oportunidad de construir un modelo particularmente realista.

Composición del libro

Estampado de lona azul en formato 24x31 cm. que contiene un libro de 104 páginas con, la historia, las fuente y planos reducidas con sus comentarios y un folleto de 16 páginas en color con los detalles de los modelos aparejados y en estructura, y las 31 planos a 1/24 necesarios para la construcción del casco en enramada.

Cap. 1: Antecedentes y origen de la barca larga.

Características propias de la Volage.

Cap. 2: Carreras de los maestros carpinteros de Dunkerque.

Lista de las barcas largas que construyeron de 1671 a 1727.

Cap. 3: Obtención de las fuentes y determinación de las formas del casco.

Características volumétricas del casco.

Nota sobre la decoración y la pintura del modelo.

Cap. 4: Estudio del aparejo. Notas sobre la arboladura, el velamen y la motonería.

Cap. 5: Comentarios de los 31 planos.

Cap. 6: Recorrida del aparejo.



Taille du modèle Échelle du modèle : 1/24e 1/36e 1/48e			
	Longueur	Largeur	Hauteur
Coque	100 / 67 / 50	28 / 21 / 14	30 / 20 / 15
Modèle gréé	120 / 80 / 60	40 / 27 / 20	110 / 74 / 55

Lista los planos - escala 1/24

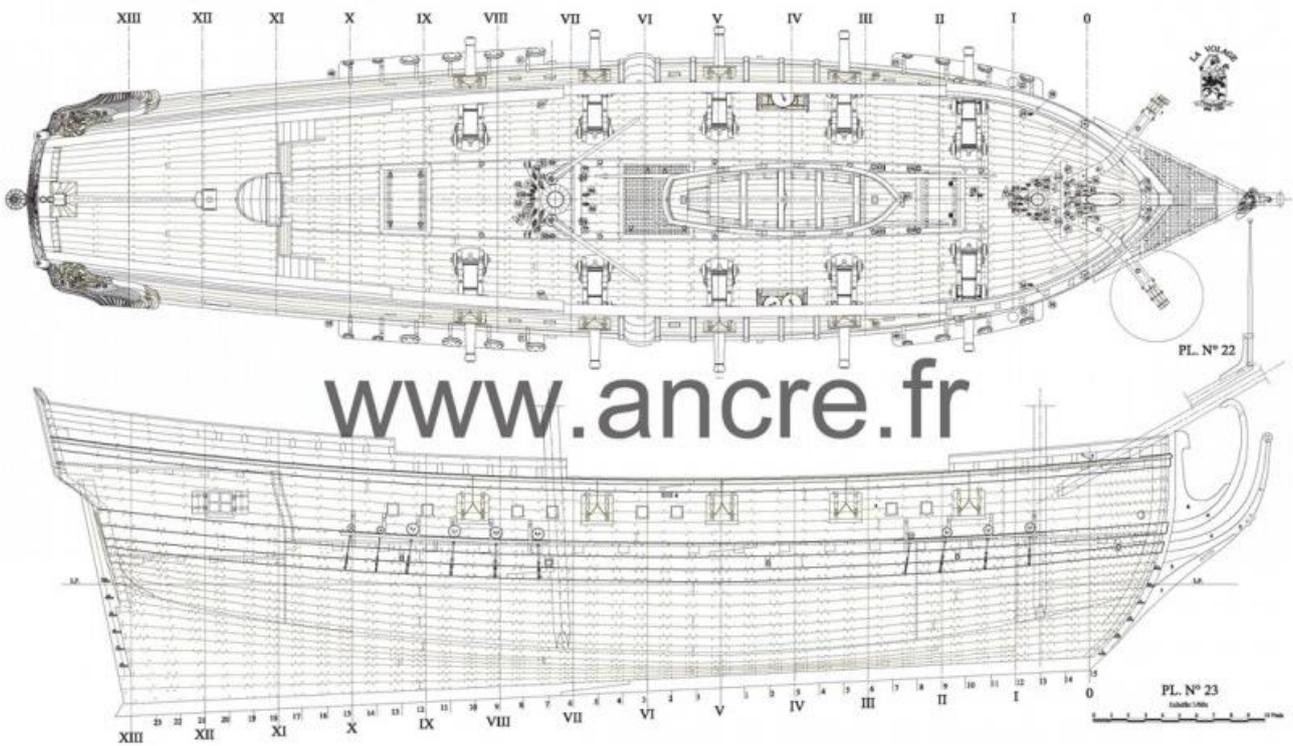
Pl. nº 1 Elevación esquemática y vertical de las formas.

Pl. nº 2 Vista esquemática.

Pl. nº 3 Construcción de la popa.

- Pl. nº 4 Construcción de ligazones de escoben.
- Pl. nº 5 Cuaderna maestra y cuaderna 1 a 4 de proa.
- Pl. nº 6 -11 Cuadernas.
- Pl. nº 12 Elevación de la estructura.
- Pl. nº 13 Corte longitudinal.
- Pl. nº 14-16 Cortes transversales y en las cuadernas de alzado.
- Pl. nº 17 Distribución de los compartimentos.
- Pl. nº 18 Plano del fondo de la bodega.
- Pl. nº 19 Plano de la estructura de la cubierta.
- Pl. nº 20 Plano de la de la cubierta con equipamientos.
- Pl. nº 21-22 Plano de las cubiertas del alcázar y castillo.
- Pl. nº 23 Elevación del casco sin decoración.
- Pl. nº 24 Elevación del casco decorado.
- Pl. nº 25 Vista de frente de proa y popa decoradas.
- Pl. nº 26 Construcción del beque y del bote.
- Pl. nº 27 Equipamientos y artillería.
- Pl. nº 28 Arboladura.
- Pl. nº 29-30 Velas y cuadernas del bote.
- Pl. nº 31 La Volage a la vela – Escala 1/36





Mirando Videos

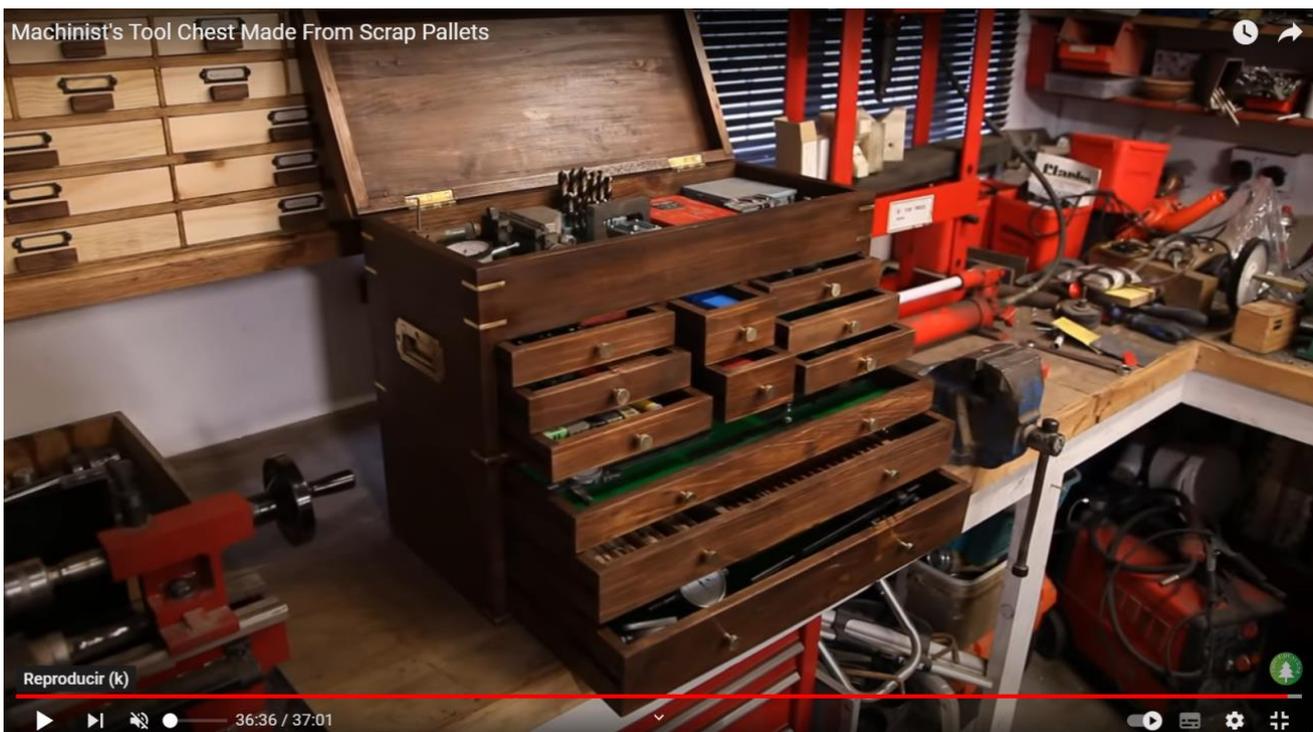
Sierra de banco usando una sierra portatil

<https://www.youtube.com/watch?v=jvOZNiS4-zg>



Caja de herramientas construida con madera de pallets

<https://www.youtube.com/watch?v=TDqH2NrfIEk>



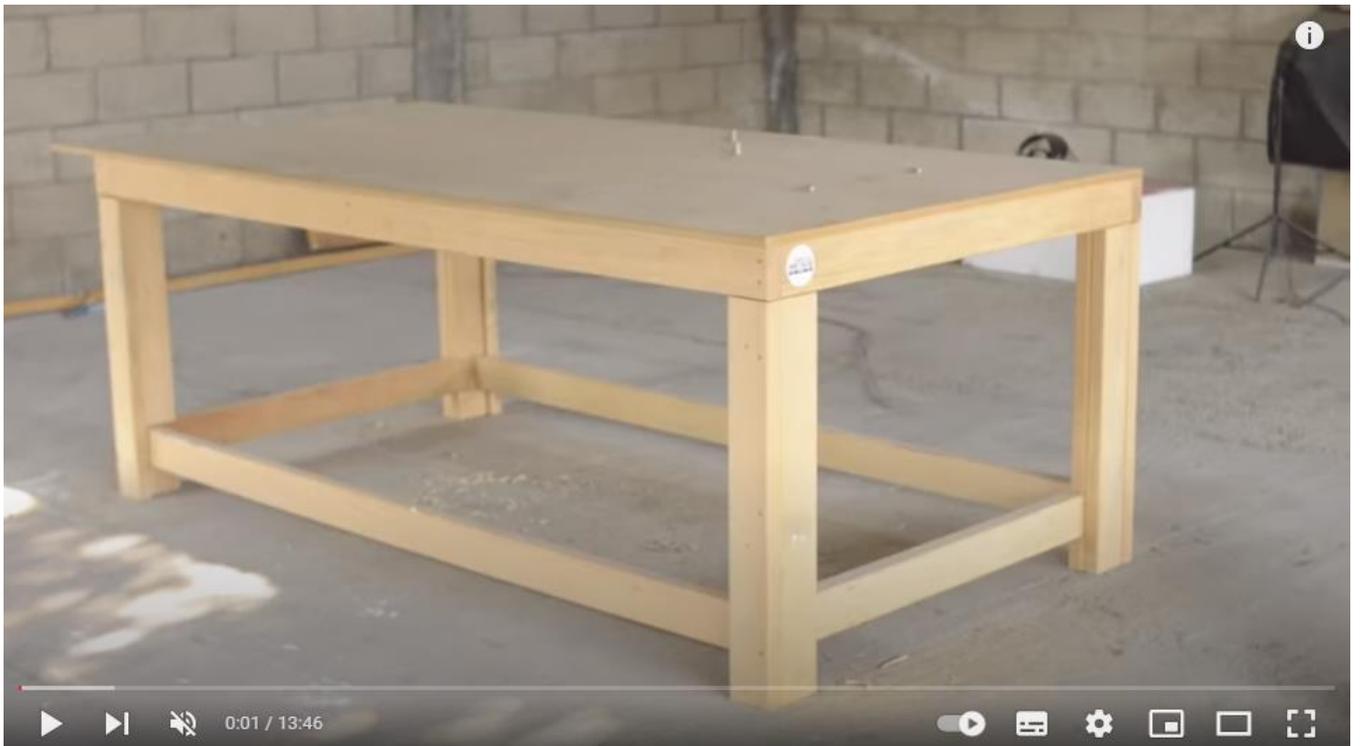
Trucos para el uso de la sierra circular

<https://www.youtube.com/watch?v=AQvV7-4QFiM&t=881s>



Como Construir una Mesa de Trabajo

<https://www.youtube.com/watch?v=6d5htxJex7o>



<https://www.youtube.com/watch?v=PMJ4Lob5Q4I>



Construcción del Cutter Le CERF (1779-1780)

<https://www.youtube.com/watch?v=IA4euuctDGY&t=80s>

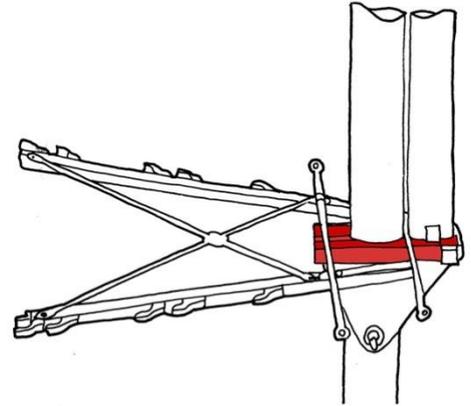


#2 - French cutter Le CERF (1779-1780) - Wales & keel - Scratch-built

Diccionario en imágenes

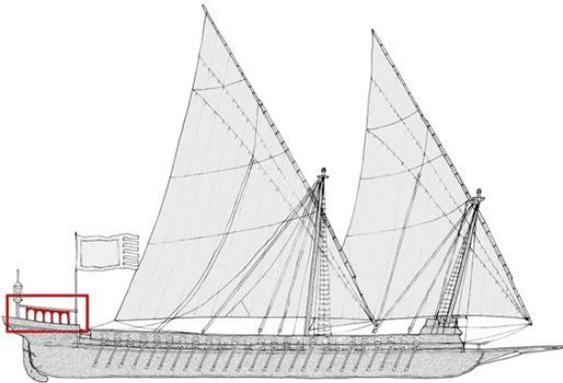
Tamborete

Trozo de madera que sirve para sujetar a un palo otro sobrepuesto



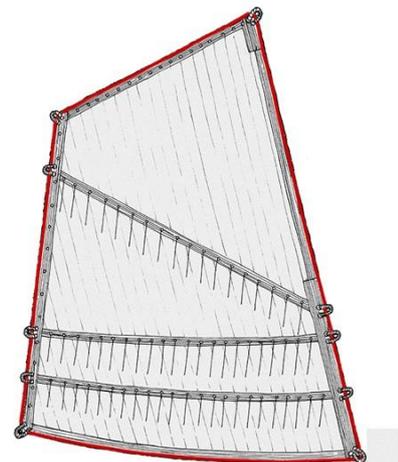
Tendal

Cubierta de tela para hacer sombra



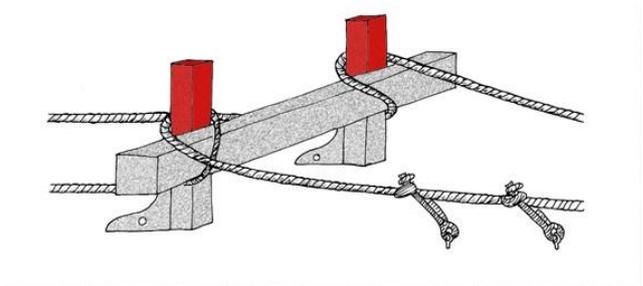
Testa

Cabo con que se refuerzan las orillas de las velas.

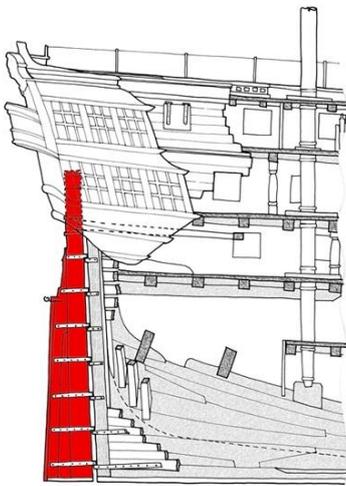


Teta

Cada uno de los extremos que sobresale de la cruz formada por las bitas y un madero atravesado



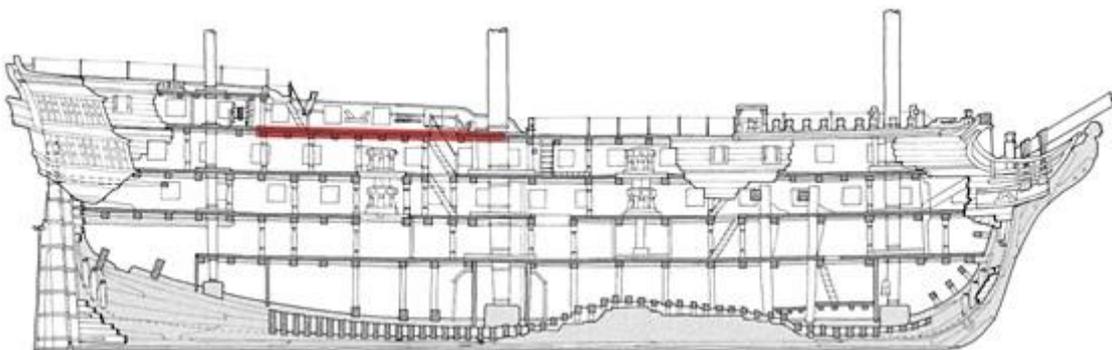
Timón



Pieza de madera o de hierro, a modo de gran tablón, que, articulada verticalmente sobre goznes en el codaste de la nave, sirve para gobernarla

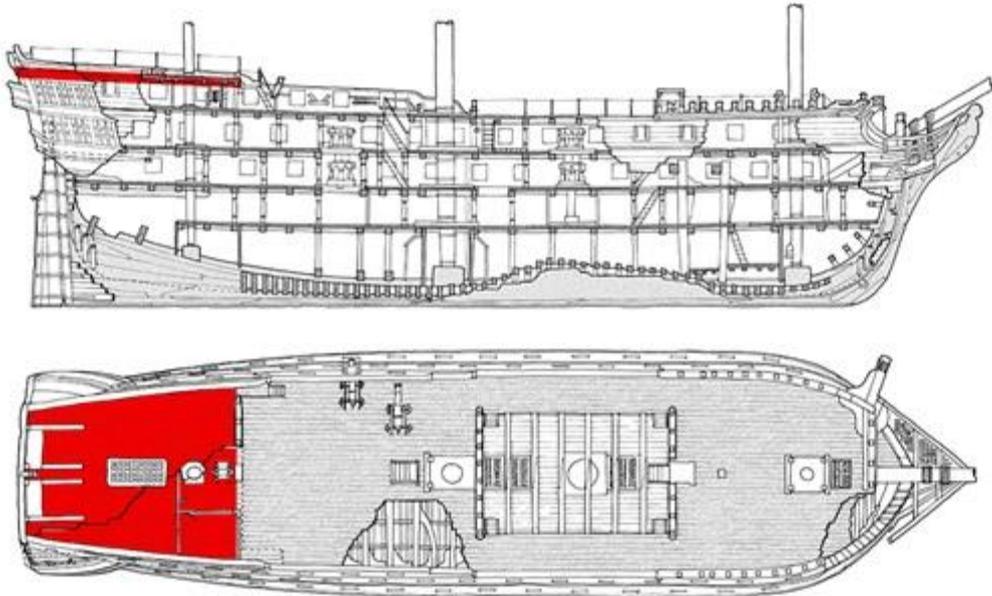
Tolda

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



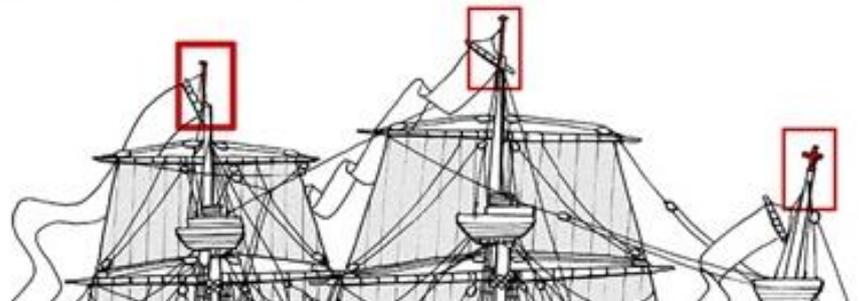
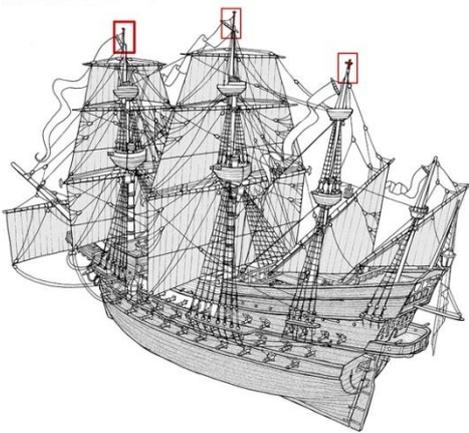
Toldilla

Cubierta parcial que tienen algunos buques a la altura de la borda, desde el palo mesana al coronamiento de popa



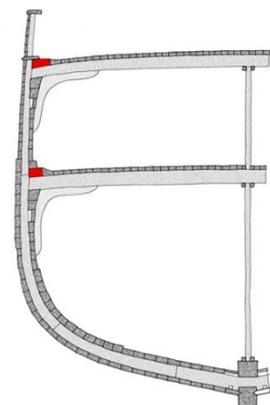
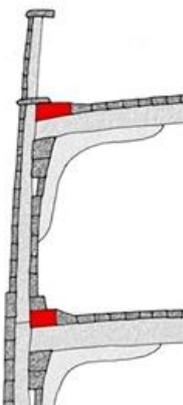
Tope

Extremo superior de cada palo de arboladura



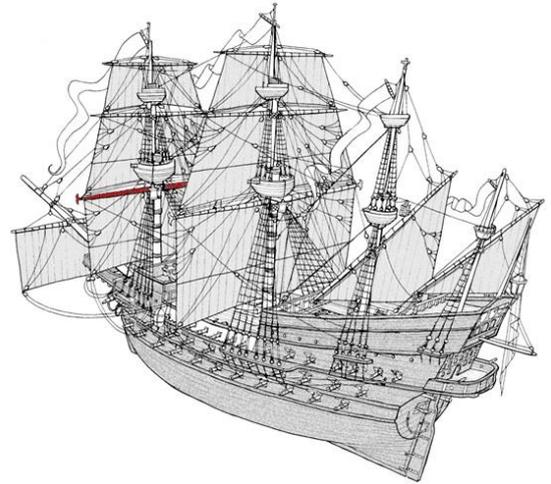
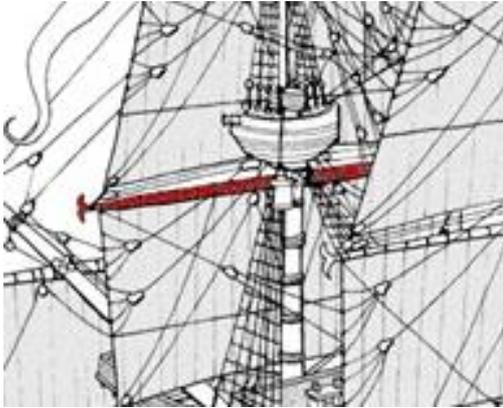
Trancanil

Serie de maderos fuertes tendidos tope a tope y desde la proa a la popa, para ligar los baos a las cuadernas y al forro exterior.



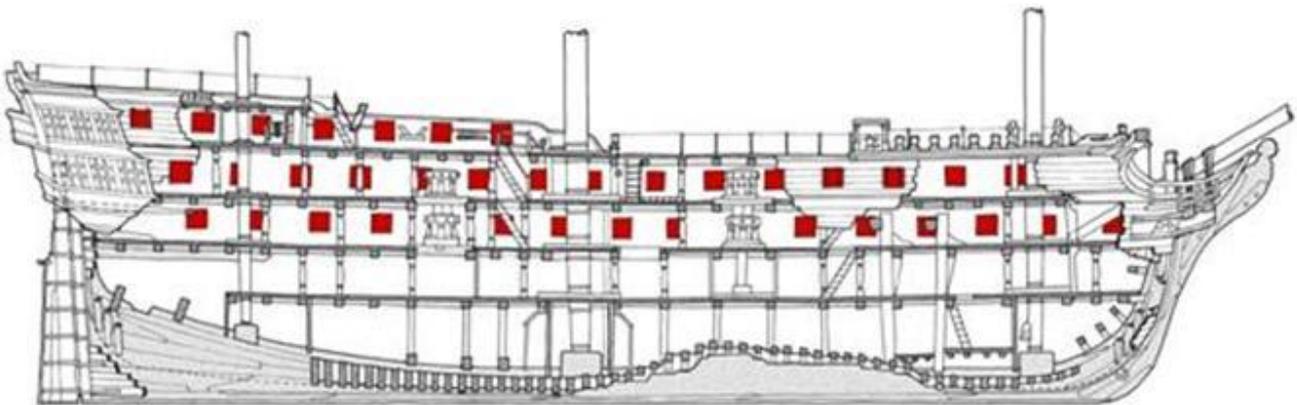
Trinquete

Verga mayor que se cruza sobre el palo de proa

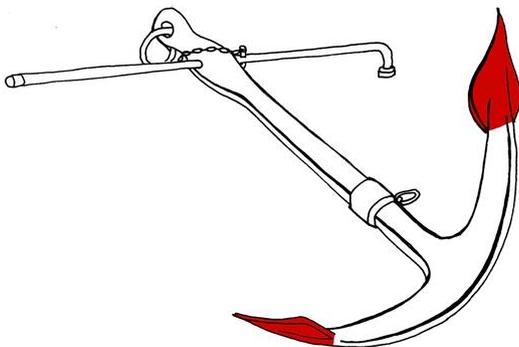


Tronera

Abertura en el costado de un buque, en el parapeto de una muralla o en el espaldón de una batería, para disparar con seguridad y acierto los cañones



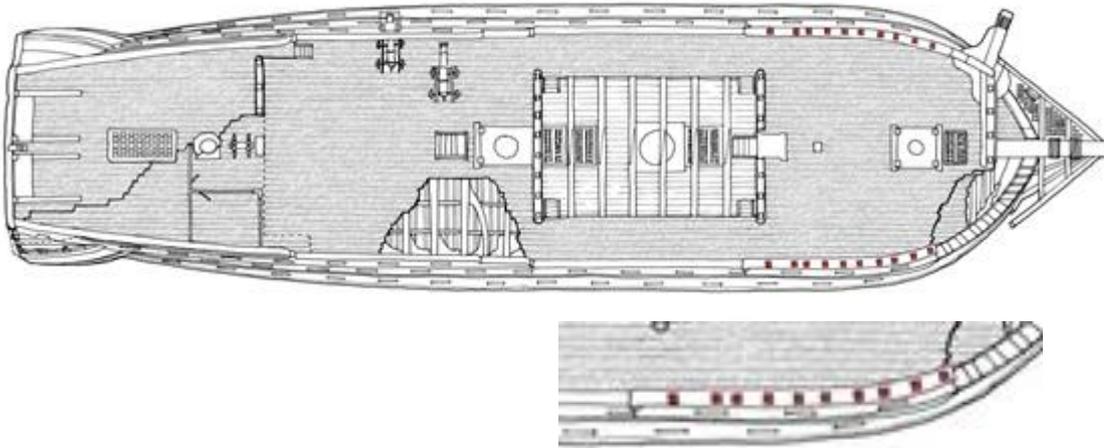
Uña



Punta triangular en que rematan los brazos del ancla

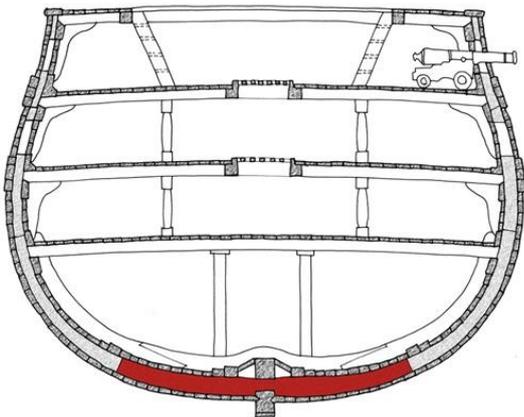
Urnición

Última pieza alta de la cuaderna.



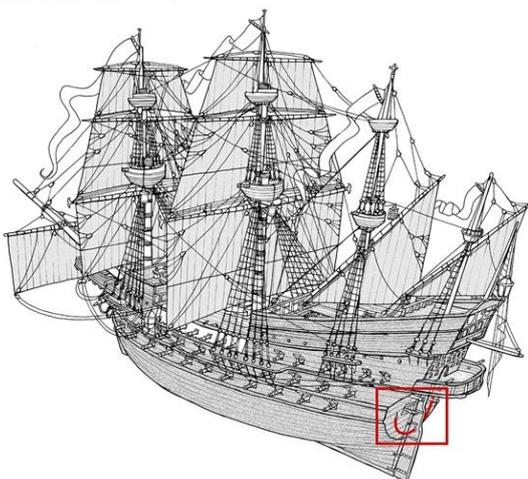
Varenga

La primera pieza curva que se pone a través en sentido perpendicular o de babor a estribor sobre la quilla para formar la cuaderna



Varón

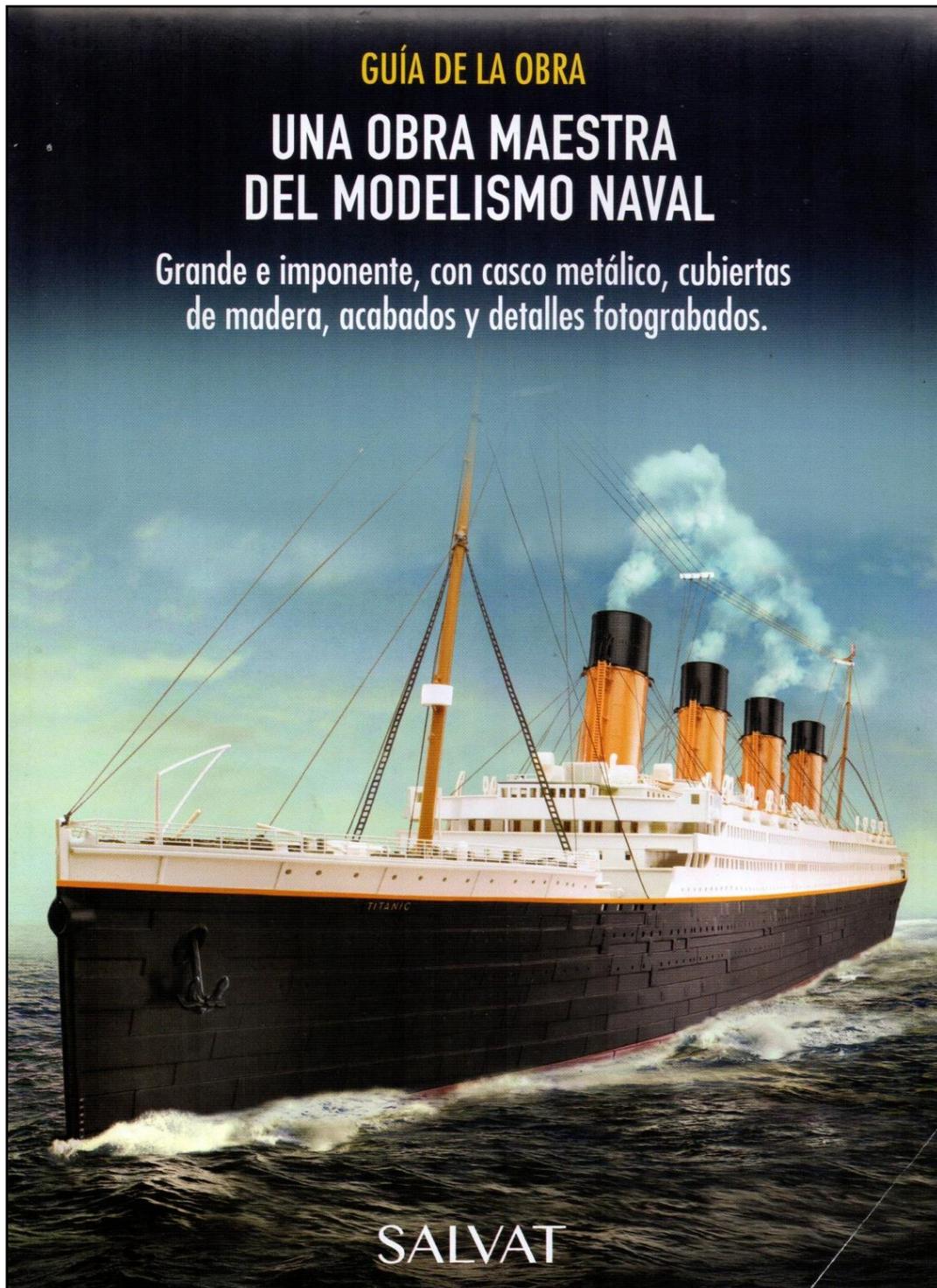
Cada uno de los dos cabos o cadenas que por un extremo se hacen firmes en la pala del timón y por el otro se sujetan a entrambos costados del buque, para gobernar en casos de avería en la caña o en la cabeza del timón



Nuevas publicaciones

RMS Titanic escala 1:200 – Editorial Salvat

Modelo para armar del legendario Transatlántico hundido en 1912. La obra consta de 140 fascículos con la historia del barco y las piezas para armarlo. Casco metálico con piezas de plástico, metal, fotograbados y cubiertas de madera. Es un modelo de grandes dimensiones, 134 centímetros de eslora. También cuenta con iluminación y partes móviles.



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://freeshiplans.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.castyouranchorhobby.com/>
- ✦ www.dac.com.ar (maderas finas, maderas en láminas)
- ✦ www.drydockmodelsandparts.com (Kit, planos, partes varias)

Herramientas en Argentina

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

Museos

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

Páginas 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://www.alexshipmodels.com/>
- ✦ <https://barcosbaron.wordpress.com/>

Foros

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

Sitios Varios, Historia

- ✦ 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/>
- ✦ <https://www.todoababor.es/historia/>

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/>
- ✦ <https://www.sshsa.org/publications/powerships.html>

Participaron en este número

- ✦ Janos Nemeth
- ✦ Martín Secondi
- ✦ Daniel Mansinho
- ✦ Gero Levaggi
- ✦ Carlos Bartellone
- ✦ Rafael Zambrino
- ✦ Natalia Zambrino

Contacto



Mail: mascarondeproadigital@gmail.com



Whatsapp: +(5411) 3949-0855

Edición y formato: Natalia Zambrino

