

Quasearon de Proa Digital



Contenido

GRANDES BARCOS

MASCARON DE PROA

MODELOS DE COLECCIÓN

INICIACIÓN AL MODELISMO NAVAL

ARTILLERÍA

MODELISMO NAVAL PLÁSTICO

DICCIONARIO EN IMÁGENES

LIBROS Y MONOGRAFÍAS

SITIOS DE INTERÉS

El Crucero de Batalla

Reseña histórica

Leudo

Barricas

Cañón Obusier 1842

Lancha torpedera Alemana

Monografía Editorial Ancre



El Crucero de Batalla – por Martín Secondi

Un efímero y mal empleado tipo de buque

Hacia un poco más de la mitad de la primera década del siglo XX, aproximadamente 1907, el crucero acorazado ya estaba superado en su concepción y, en la mente de los proyectistas se abría paso la idea de un sucesor, el crucero de batalla, tipo de buque que, incorrectamente concebido y más erróneamente empleado aún, tuvo una vida naval efímera.

Así como la misión de los cruceros protegidos y cruceros acorazados era la de dar caza a los mercantes del enemigo en una suerte de guerra de corso o de actuar como conductores de las flotas de destroyers y torpederos, el crucero de batalla fue diseñado no sólo con estos cometidos sino también el de dar caza y combatir a los cruceros acorazados que atacaban a los convoyes necesitándose, por lógica, un buque más poderoso en armamento y velocidad que los cruceros acorazados.

La idea era bastante buena, pero el resultado no lo fue tanto y el empleo lo fue menos, aún.

Los cruceros de batalla fueron los mayores buques de guerra durante la primera mitad del siglo XX desde que fueron introducidos por la Royal Navy británica. Fueron desarrollados como los sucesores de los cruceros acorazados, pero su evolución estuvo estrechamente ligada a la de los acorazados tipo dreadnought al punto tal que, el primero de estos buques, el Invencible, estuvo designado originalmente como "crucero dreadnought".

Los cruceros de batalla compartían con los acorazados el mismo armamento principal de grueso calibre, y eran generalmente, tan grandes y costosos como los acorazados de la misma generación. Cambiaban blindaje o potencia de fuego por velocidad, la cual era posible gracias a la potencia de sus máquinas y a la esbeltez de sus cascos. Los primeros cruceros de batalla, portaban un blindaje notablemente menor que los acorazados equivalentes, lo que implicaba, que al contrario que estos, no estaban diseñados para resistir impactos del calibre que ellos mismos portaban. Estos buques, eran capaces de infligir un daño mucho mayor del que eran capaces de absorber, error que ya había sido sobradamente demostrado en la Batalla de las Islas Malvinas entre los acorazados del almirante Craddock y su par alemán Von Spee.

La relación entre el crucero de batalla y el acorazado, nunca estuvo totalmente clara. La invención del crucero de batalla por parte de la Royal Navy fue conducida por el almirante Sir John Fisher, que los concibió como un nuevo y revolucionario tipo de crucero acorazado el cual, podría reemplazar al acorazado como principal arma británica de combate en el mar. La idea de Fisher, se centraba en que los cruceros serían los responsables de la defensa imperial, dentro de una red de información del almirantazgo para destruir a los buques más débiles, y apresar a los buques mercantes enemigos en aguas internacionales, mientras que para los buques de guerra más poderosos, aprovecharían sus cañones de mayor alcance .

Sin embargo, el acorazado continuó dominando la guerra naval durante la Primera Guerra Mundial, y el crucero de batalla fue utilizado principalmente para proporcionar velocidad y potencia de disparo en apoyo a las flotas de acorazados. Los cruceros de batalla formaban parte de las armadas Británica, alemana y Japonesa durante la primera guerra mundial, en la que tomaron parte en batallas entre las flotas británica y germana, incluida la Batalla de Jutlandia. Había muy pocas diferencias entre los diseños de los cruceros de batalla y los acorazados rápidos. Británicos, japoneses y estadounidenses diseñaron cruceros de batalla al final de la

primera guerra mundial, los cuales estaban tan blindados como los acorazados y, aunque eran rápidos, no estaban tan armados como sus predecesores. Otra vez podemos ver que el eclecticismo en estos tipos de buques potenciaba sus desventajas y disminuía sus ventajas en un efecto sinérgico inverso.

Hasta el momento, las preferencias en las Armadas mundiales eran a favor de los buques muy blindados por sobre los buques rápidos pero el almirante Fisher era muy consciente del daño que los cruceros acorazados podían infringir al comercio británico y comenzó a pergeñar la idea de un crucero de las dimensiones y armamento comparables a la de los grandes acorazados pero con la elevada velocidad de un crucero. Esa idea cristalizaría en el crucero de batalla que, en grandes rasgos era un acorazado esbelto y sin coraza y armado con los más gruesos calibres de la época en la idea de que “la velocidad es la coraza”. La Royal Navy, entonces, comenzó la construcción de las tres unidades de la clase Invincible.

Estos fueron los HMS Inflexible, HMS Invincible y HMS Indomitable.



El HMS Invincible, uno de los primeros cruceros de batalla

Su construcción comenzó en 1906 y finalizó 1908, retrasada para permitir incorporar a su diseño las enseñanzas de la construcción del Dreadnought. Tenían un desplazamiento similar al del Dreadnought pero tenían el doble de potencia, lo que le permitían alcanzar los 25 nudos. Tenían ocho piezas Mk X de 305 mm, en comparación con los diez del Dreadnought. Tenían un blindaje de entre 150 a 180 mm de espesor a lo largo de todo el casco y sobre sus cañones, mientras que el espesor del blindaje del Dreadnought, oscilaba entre los 280 y 300 mm de espesor. La clase tenía un marcado aumento de desplazamiento, velocidad y potencia de fuego en comparación con los cruceros acorazados, pero no más blindaje.

Los Invincible debían tener el mismo papel que ya habían tenido los cruceros acorazados, pero más eficaz en todos los campos. Sus funciones específicas fueron:

- ✦ Reconocimiento pesado. Debido a su potencia, los Invincible podían barrer a los cruceros enemigos en combate cerrado para observar a una flota enemiga, antes de usar su superior velocidad para retirarse.
- ✦ Apoyo cerrado a la flota. Podían ser colocados en los extremos de la línea de combate para detener a los cruceros que acosaran a los acorazados, así como para atacar a los acorazados enemigos si estos

estaban ocupados luchando contra otros acorazados. También podían usarse como un ala rápida que intentara realizar una envolvente sobre los enemigos.

- ✦ Persecución. Si la flota enemiga trataba de huir, los Invencible podían ser utilizados gracias a su velocidad para perseguirlos y sus cañones podían dañar o ralentizar a los buques enemigos.
- ✦ Protección del comercio. Los nuevos buques podían usarse para cazar a los cruceros enemigos y a otros buques que trataran de atacar a los mercantes.
- ✦ De haberse mantenido en estos cometidos, los cruceros de batalla de las Armadas que los emplearon hubiesen sido unas temibles naves de combate pero, un poco después de la primera etapa inicial de la Primera Guerra Mundial, los cruceros de batalla fueron empleados como vanguardia de la flota, cometido para el que no habían sido diseñados. La idea surgió de la Armada alemana pero lo cierto es que los cruceros de batalla alemanes estaban tan blindados como un acorazado ya que a los diseñadores alemanes nunca les convenció del todo la idea británica de sacrificar protección en aras de velocidad.



Crucero de Batalla Alemán SMS Von der Tann

Jutlandia probaría que Alemania tenía razón; en esa batalla naval, la única en donde se enfrentaron cruceros de batalla británicos y alemanes, de los primeros se perdieron tres, mientras que los alemanes solo perdieron uno. Tremenda demostración la capacidad de los cruceros de batalla alemanes de absorber grandes daños, fruto de la previsión de sus diseñadores al no sacrificar el blindaje.

El Tratado naval de Washington, de 1922, que limitaba la construcción de buques capitales, trataba por igual a los acorazados y los cruceros de batalla, por lo que la nueva generación de cruceros de batalla en construcción, fue desguazada o convertida en portaaviones bajo los términos del tratado.

Desde los años 30, únicamente la Royal Navy continuó usando la denominación crucero de batalla en sus buques empleando los tres más modernos que tenía. Sin embargo, el HMS Renown y el HMS Repulse fueron reclasificados como acorazados a fines de la década; solamente el gigantesco HMS Hood siguió conservando su denominación



El HMS Hood entrando en la Grand Harbour de Malta

El telón final para este tipo de buque ocurrió cuando el Hood debió enfrentarse con el moderno acorazado alemán Bismarck. El desenlace fue muy rápido e inesperado: un blanco enorme, escasamente blindado y sin cubiertas acorazadas y un proyectil que cae desde arriba hasta su santabárbara y sala de calderas. La velocidad no es coraza.

Durante el resto de la Segunda Guerra Mundial, los cruceros de batalla, no volvieron a participar en combate y ya, no se comenzaron nuevos cruceros de batalla durante la guerra, y la construcción de acorazados, se paralizó, para proporcionar los recursos necesarios para la construcción de nuevos aviones y portaaviones.

Uno de los últimos buques clasificados como cruceros de batalla fue el USS. Alaska que fue empleado en las últimas etapas de la Segunda Guerra Mundial en cometidos de bombardeo de costas y protección antiaérea. Deberían haber sido doce unidades, pero la evolución de la forma de lucha determinó que solo fuesen completados el Alaska y el Guam. Finalizada la guerra en 1945, fueron pasados a reserva sólo dos años después y en 1960, perdido su valor militar fueron vendidos como chatarra!!! En 1960. Estaban, prácticamente, nuevos.



- Martín Secondi

Mascarón de Proa

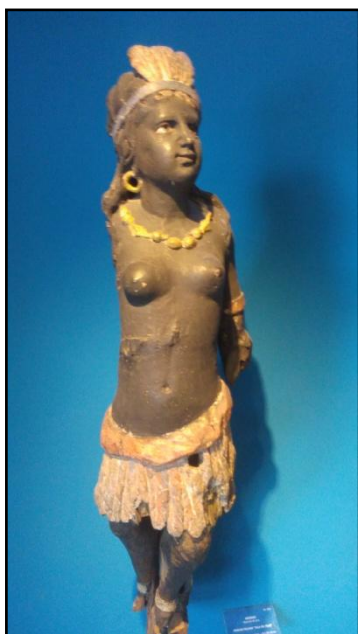
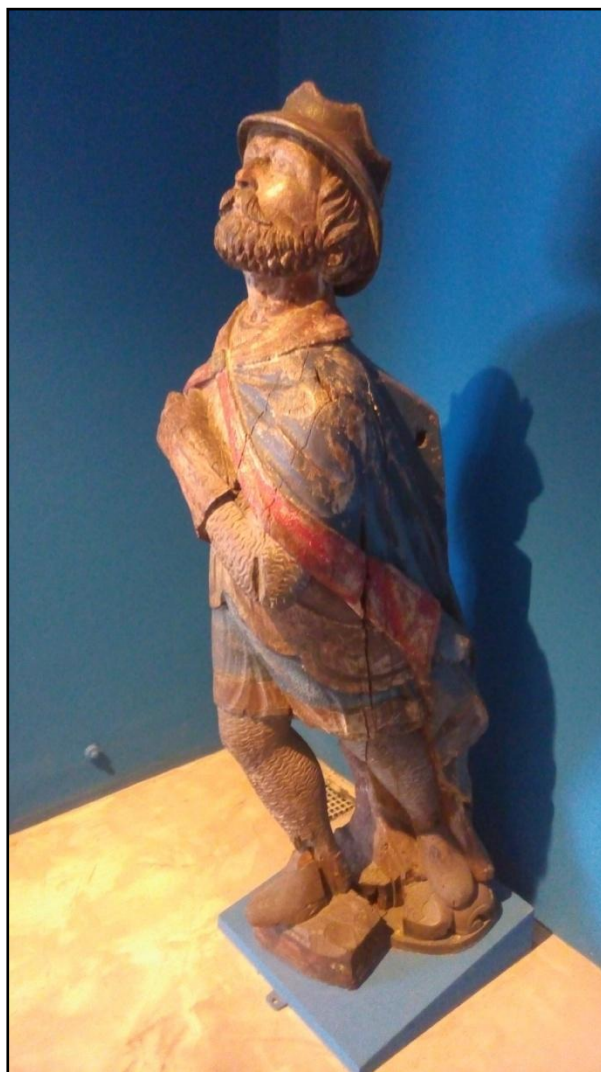
Breve Historia - por Martín Secondi

El mascarón de proa surge en la navegación desde los más tempranos tiempos, cuando los navegantes comienzan a construir embarcaciones más elaboradas que las canoas y balsas que venían utilizando hasta el momento.

Una de las primeras manifestaciones, lo encontramos en las primitivas barcas del río Nilo, esas que tanto se parecen a las balsas de totora del lago Titicaca. En uno de sus extremos, que se envolvía en fundas de cuero cosido para darle mayor firmeza y resistencia, se comenzó a colocar los cráneos de piezas de caza, generalmente de leones, muy abundantes en la región en esa época, como una manera de hacer destacar la importancia del propietario de la embarcación, generalmente, los primeros faraones o algún importante dignatario.

Paralelamente, otros pueblos de la época, como los filisteos, fenicios y cretenses, dotaron a sus naves de efigies parecidas ya sea como una terminación artística de la roda o como un verdadero mascarón en el caso de las naves cretenses que solían llevar la talla de un león.

Algo más tarde, tanto en el Mediterráneo como en el extremo Oriente, se comienza a ver algo que fue muy común tanto en trirremes como en juncos y naos. Los navíos llevaban pintados a ambos lados de la proa un par de ojos para que, según la tradición, el navío viera por donde iba. La lejanía de los pueblos que compartían esta costumbre es tan grande que cabe pensar en un contacto entre navegantes de uno u otro pueblo que transmitieron o llevaron la tradición antes que una influencia directa.



Durante un largo tiempo, hasta bien entrada la edad media, los mascarones, más que de proa, fueron de popa ya que, en la proa se pintaban los ojos y en popa se llevaba una estatua de la deidad protectora de la que era devoto el patrón o dueño del barco.

En los mares escandinavos, por su parte, surgió un tipo muy característico de mascarón que consistía en estilizadas cabezas de dragón o de serpiente que dieron su nombre a los drakkarsy a lossnakes vikingos.

Durante la Edad Media, en los mares de Europa, al menos, desaparece temporalmente la costumbre de los mascarones, principalmente por motivos religiosos; no debe de olvidarse que la costumbre del mascarón era fuertemente pagana.

Sin embargo, las tradiciones marineras terminaron por imponerse nuevamente y hacia el comienzo de la edad moderna se comienzan a ver, nuevamente, en las proas de galeones y navíos, figuras talladas, junto con otros ornamentos que contribuían a realzar la fama de determinada nave.



La costumbre se mantuvo desde entonces; con el avance de la técnica y el cambio en la arquitectura naval, los mascarones comenzaron a desaparecer de las proas de los navíos de casco de hierro, aproximadamente a partir de 1880/90 aunque, en unidades de la armadas de varios países, los buques capitales aun llevaban una decoración de volutas en la proa que, generalmente, enmarcaba el escudo nacional del país al que pertenecía el buque.

Más tarde, esto se reduciría aún más hasta solamente quedar en la proa de algunos acorazados el escudo o símbolo de una Nación, como fue el caso de los navíos japoneses que, aun en época tan tardía como la Segunda Guerra Mundial ostentaban en su proa, el crisantemo, símbolo de la familia imperial.

Hoy en día, por las exigencias de altas performances y en aras de la sencillez, estas figuras han desaparecido de las proas de los buques, siendo sustituido, en algunos casos por el escudo del país colocado en la popa o espejo pero, en algunos cruceros de lujo pertenecientes a importantes y afamadas compañías navieras, aun se pintan en la proa

los logos de dichas compañías como un cierto renacer del mascarón de proa.

Qué representaban y cómo eran los Mascarones de Proa

Por lo general, el mascarón tenía como objetivo, en los primeros tiempos, de atemorizar al enemigo, dando al navío un aspecto amenazador, al tiempo que cumplía una función religiosa al representar la protección de una deidad.

Así, en la antigüedad encontramos que los temas más comunes eran efigies o cabezas de león, seres mitológicos, etc.

Ya en la Edad contemporánea, con el iluminismo y la razón, las figuras mantuvieron estos temas pero ya como efigies distintivas de una Nación o Reino y, avanzado ya el tiempo, las figuras decorativas, muchas veces estaban en consonancia con el nombre de la nave, costumbre que fue la que, finalmente, perduró.

Uno de los mitos más arraigados es que los mascarones eran dorados. Esto es una verdad solo en parte; es verdad que, en barcos de gran magnificencia o importancia en el concierto de los reinos y naciones, las tallas y mascarones se recubrían del llamado dorado a la hoja, esto es recubriendo la madera de la talla con finas hojas de oro llamadas “panes” o “paños” y que, hasta podía llegar a haber algún que otro mascarón en bronce.



Pero, en aras de la practicidad, pronto el pan de oro dejó lugar a la pintura amarilla y/u ocre para finalmente, comenzar a pintarse polícromamente las figuras según fuera el original, ya fuese la figura de un santo, de una persona o personalidad, de un animal, de un escudo etc.

Tenemos el más claro ejemplo en el mascarón de proa del navío de dos puentes español “El Montañés”, cuyo mascarón era la figura de un montañés español con todos sus detalles de vestimenta o el escudo del Victory o del Royal Louis, en la que la representación del escudo nacional estaba detalladamente pintada.

En estos casos, los mascarones estaban, como se dice en heráldica, “al natural” o “en sus colores”.

Los Mascarones del Museo Benito Quinquela Martín del barrio de La Boca, en Buenos Aires



Este museo de arte, atesora, además de las obras del pintor Quinquela Martín, una muy particular colección de mascarones que decoraron las proas de los navíos, grandes y pequeños, que poblaron la boca del Riachuelo durante la última década del siglo XIX y las dos primeras del XX.

Esta fue una época en la que llegaron a convivir los barcos de casco de madera, mástiles y obenques con barcos de mayor porte que, aunque a vapor, seguían siendo, aún, de madera.

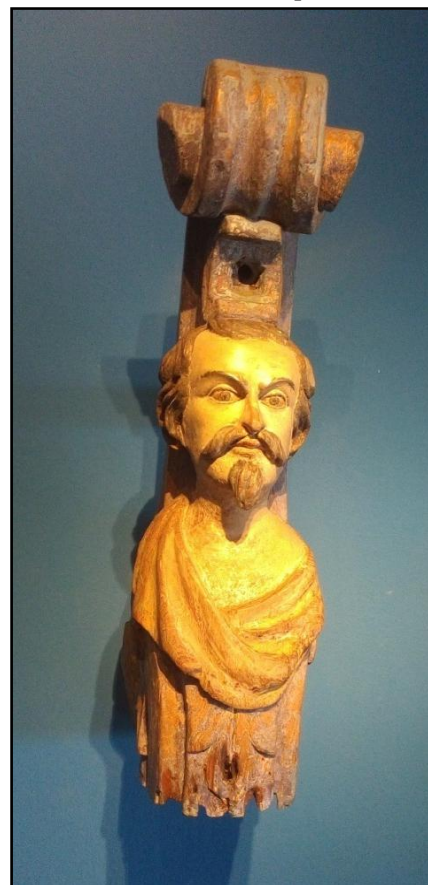
Quinquela Martín, fundador y alma mater del museo, tenía por haberlo visto personalmente, pleno conocimiento de que, junto con los cascos de varios navíos hundidos y semiabandonados en el Riachuelo, se encontraban aún varios mascarones de proa tanto de ex navíos de compañías navieras europeas como de las pequeñas goletas y pailebotes con las que varios inmigrantes se ganaban la vida.

Ayudado por sus vecinos, quienes tenían en gran estima al artista por sus cualidades y

generosidad y hasta con la colaboración de un buzo, fue rescatando, tanto de los navíos hundidos o los que estaban para el desguace, estos mascarones que, en algunos casos, son verdaderas piezas artísticas.

Uno de los primeros aspectos que llama la atención es que, al estar expuestos, literalmente, a la altura del visitante, éste puede apreciar, en su justa medida, las verdaderas dimensiones de un mascarón, algo que, generalmente, no puede hacerse en una situación normal. Una persona parada en el muelle o en el fondo de un astillero, sólo puede tener una visión alejada del mascarón.

Igual sucede con el detalle del tallado, llamando la atención el esmero y el detalle de ciertas piezas.



La mayoría de ellas tienen su génesis a mediados del siglo XIX, como el mascarón de la goleta “Esteban Palma” y otras son de 1870 en adelante.

Así, junto a las tradicionales volutas, hojas, campos ovales, al más puro estilo de un filetero del mar, se pueden distinguir dos clases de mascarones: uno, el de las grandes compañías navieras, como el mascarón llamado El Conquistador que representa a un condotiero, tallado hasta en sus más mínimos detalles o el mascarón del navío “La Fama” en el cual, junto con el detalladísimo tallado del atuendo militar romano de la figura, llama la atención el perfectísimo pulido y acabado de la figura, más propio de una figura de salón que de una que ha estado expuesta al mar y los elementos. Estas eran figuras en las que no se escatimaban ni se miraban gastos. La otra clase es la de los patrones inmigrantes, que trajeron con ellos sus costumbres y conocimientos y encargaron a los tallistas y maestros de ribera del Riachuelo, mascarones para sus embarcaciones. Y aquí reside la diferencia: estos patrones encargaron los motivos que ellos conocían y pidieron el detalle que ellos podían pagar; por lo tanto, se pueden ver

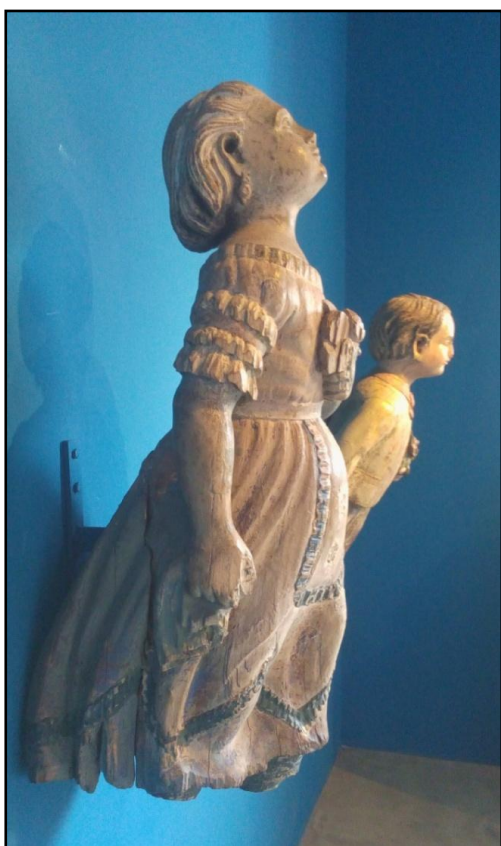
mascarones de humilde talla o algo más elaborados, de acuerdo a las posibilidades económicas de quien encargaba la figura.

Estas tallas ya reflejan más la idiosincrasia del inmigrante y su cotidianeidad, encontrándose figuras familiares, como padres, esposas, antepasados, figuras políticas como el mascarón de la goleta “Mitre”, etc.

Es por eso que estas son tallas más simples, en su mayoría, representando al inmigrante, con sus ropas domingueras, los grandes bigotes propio del “tano” o del “gringo” de la época o figuras de familiares o querubines (algo muy apreciado por el italiano) en la clásica y canchera pose del “tanito castigador” que tan propia era de un barrio de inmigrantes como La Boca.

Llama la atención que muchas (sobre todo las más elaboradas) piezas aún conservan su policromado, pero no debe de olvidarse que, en el momento en que fueron rescatadas, las que se hundieron, las aguas del Riachuelo no eran el malsano caldo que son hoy.

Esta colección casi única, se exhibe en el Museo de Arte Benito Quinquela Martín, en el barrio de La Boca, en Buenos Aires.



- Martín Secondi

Fotografías: Valeria Andrea Secondi

Modelos de colección

Leudo – Modelista Alfonso Martinez Rubí –

El leudo o loido es el nombre dado, en Liguria, a una familia de barcos con vela latina que se han utilizado para actividades de cabotaje (transporte de mercancías) hasta las últimas décadas del siglo XX, en toda la zona mediterránea.

El leudo es un pequeño barco de unos quince metros de eslora con una capacidad de carga de treinta toneladas. La forma cónica del casco permitió que con escasos puertos se pudiera bajar a la playa y también navegar en mar abierto. Las principales cargas de mercancías fueron: el vino de Liguria, el queso de oveja de Cerdeña, la pizarra del territorio Cogorno, las cerámicas de Albissola, sal, arena.

Hoy en día, solo una pequeña flota de unos pocos leudos atestigua el rico patrimonio marítimo de Liguria.

Los últimos sobrevivientes son:

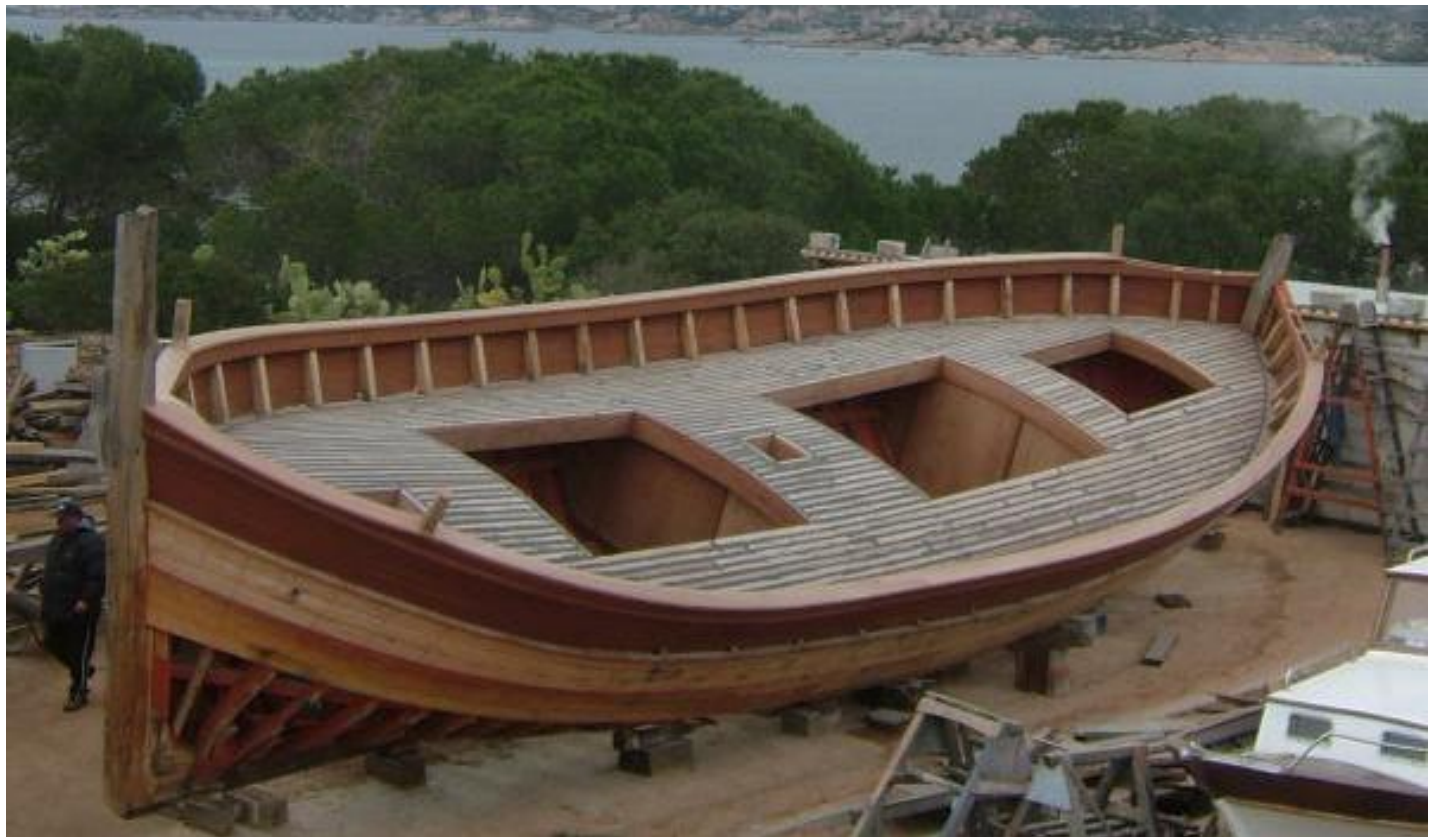
- ✦ El San Agustín : Construido en Lavagna en 1891, y se mantuvo durante cuarenta años sin dejar rastro, se encontró en 1999, irreconocible y lleno de agua en el puerto de Piombino. Comprado en 2001 por un viejo entusiasta de los botes.
- ✦ La Dominica Nina : Fue construido en 1922 en los patios de la pizarra por carpintero Lorenzo Figallo, es el más grande jamás construido leudo, 17,5 m de eslora, y una manga de 5,7 m, con una capacidad de 430 quintales. Hoy el leudo se encuentra en Lavagna y ha sido declarado "un barco de particular interés histórico y artístico" por el Ministerio de Patrimonio Cultural y Actividades.
- ✦ La Ayuda Nueva Dios : construido en el año 1924, en Sestri Levante por Muzio. Durante la guerra se hundió en el río Arno, luego se recuperó para varios transportes entre Cerdeña y Sestri. Comprado en 1972 por Moisè Bordero, quien lo hizo restaurar en los Astilleros Ligurianos de Riva Trigoso. Desde la fecha de compra del leudo por el actual propietario Gian Renzo Traversaro, permaneció seco y en perfecto estado en la playa de Sestri Levante y fue lanzado al mar en la playa de Balin el 26 de junio de 2011 por los voluntarios de la asociación "Amici del leudo", una asociación creada para salvaguardar la cultura marítima leudo y ligur (leudo.it), a la que fue vendida. La misma asociación ha pedido su inclusión en el sitio del Patrimonio Mundial de la UNESCO y la práctica está en curso. Actualmente, la asociación planea capacitar a los jóvenes para navegar en barcos antiguos, así como participar en eventos culturales tradicionales promovidos por instituciones e instituciones.
- ✦ Il Nuovo Sestri : primeras noticias de 1913. Recibe su primer motor en 1937. Amarrado en Portoferraio en 1998, fue dañado por una tormenta violenta. Hoy pertenece a la Autoridad Portuaria de Savona.
- ✦ Il Felice Manin : Fue construido en San Michele di Pagana (Rapallo) en 1891 por Emanuel Ghio. En 1974, fue encontrado abandonado en la playa de Riva Trigoso (Sestri Levante) y luego restaurado, en 1981 - 1984 por Luigi Cappellini. En octubre de 1984, con el objetivo de participar en las celebraciones del centenario de la Estatua de la Libertad en Nueva York, cruzó el Océano Atlántico de acuerdo con la ruta seguidapor CristóbalColón. Desde el 20/4/2000 se encuentra en el Arsenal de La Spezia en espera de restauración.
- ✦ Il Nuovo Aquilone : construido en Sestri Levante en 1912. El leudo fue reconstruido entre 1992 y 1995 en el astillero "Capreria di la Maddalena". Participa cada año en la "Regata de la vela latina" de Stintino.
- ✦ El Fernando Bregante : Construido en Lavagna en 1921 en Figallo. En 1998 fue comprado por el municipio de Lavagna para usarlo en varios eventos turísticos y culturales. En diciembre de 2004 actuó como barco base para la ejecución del registro de apnea de Giancarlo Genoni en las aguas frente a Chiavari. Desde

2007 se ha secado para el mantenimiento necesario nunca llevado a cabo. Actualmente se encuentra en el puerto abandonado de Lavagna detrás del Purificador Municipal y ahora es prácticamente irrecuperable dado el avanzado estado de degradación y deterioro.

- ✚ **Leónidas:** Hecho entre 2004 y 2006 gracias al compromiso y la tenacidad de su joven propietario, Ivan Zanchetta, es la reproducción fiel de un leudo enólogo construido a finales del siglo XIX en Lavagna. El primer leudo "Leonidas", según los antiguos propietarios, era un barco extremadamente rápido y maniobrable, a pesar de su tamaño. Fue construido en el patio del Maestro Lorenzo Figallo, conocido por haber construido numerosos leudis, incluido uno de los últimos sobrevivientes, San Marco o Dominica Nina. Las antiguas "Leonidas" se dirigían entre Cerdeña, Liguria y Elba para el comercio del vino y cualquier otra mercancía que produjera una fuente de ingresos. Después de varias décadas de intensa actividad comercial, en 1968, mientras navegaba por Porto Azzurro, fue atrapado por una tormenta y naufragó sufriendo graves daños. Fue recuperado con la intención de rearmarlo, pero estaba destinado al desguace. El diseñador de embarcaciones y experto en veleros en la cuenca del Tirreno, pudo llevar a cabo las inspecciones de la embarcación, gracias a lo cual Ivan Zanchetta, fanático de las embarcaciones históricas, se embarcó en la emocionante aventura de reconstruir un leudo, un bote que no había sido construido durante unos 80 años. El velero se utiliza actualmente para la actividad diaria de charter en las aguas del archipiélago de La Maddalena, promoviendo el redescubrimiento de esta antigua y fascinante plataforma de navegación.
- ✚ **"ZIGOELA":** Botado en 1998 en Livorno, fue creado por el maestro de Mario Cecchi. Longitud 13.50 m, manga, 4.20 m; aparejo de vela latina leudo. El propietario de este leudo moderno con un sabor antiguo es Roberto Bertonati, quien fundó la Asociación Latina Compagnia delle Sails con el objetivo de preservar y difundir la antigua cultura marítima.



Fuente: <https://it.wikipedia.org/wiki/Leudo>







El modelo

La construcción de este modelo se realizó partiendo de planos en escala 1/72 los que se ampliaron para llevarlos a la escala 1/22, con esto se logró un gran modelo, con exactitud de detalles y que surgieron de una intensiva investigación en diferentes libros de embarcaciones.

Los materiales utilizados fueron, cedro, pinotea, roble y hierro, las barricas son de roble y contienen vino, ancla y malacate son de acero y este último cumple con todas sus funciones mecánicas, cuenta con luces de posición a babor y estribor

Este modelo lleva 10 barricas cuartos la escala 1/22 señala que las mismas tenían una capacidad de 105 litros, duelas de roble, zunchos de hierro forjados y remachados

La jarcia respeta todos los detalles del modelo original. El tamaño de los aparejos, los cuales cuentan con las correspondientes poleas, están contruidos de acuerdo a normas según la mena de los cabos y tablas que así lo indican. El bauprés es móvil, función que se realizaba cuando atracaba para ocupar menos espacio, las columnas que soportan al modelo son de bronce torneado y en su interior tienen capacidad para dos baterías que son las que suministran la corriente para las luces de posición.

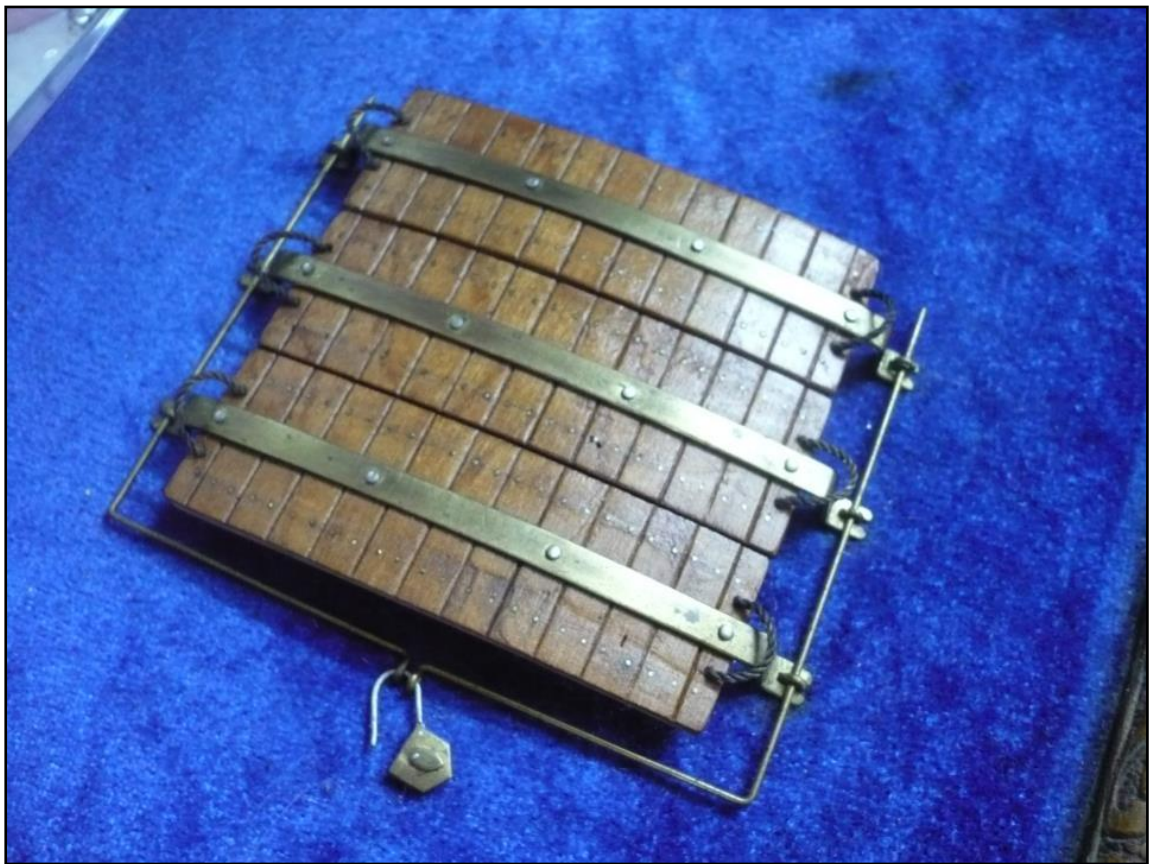






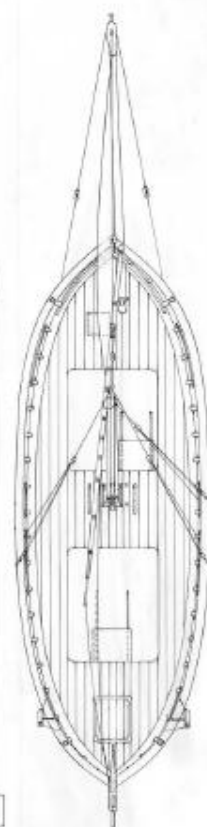
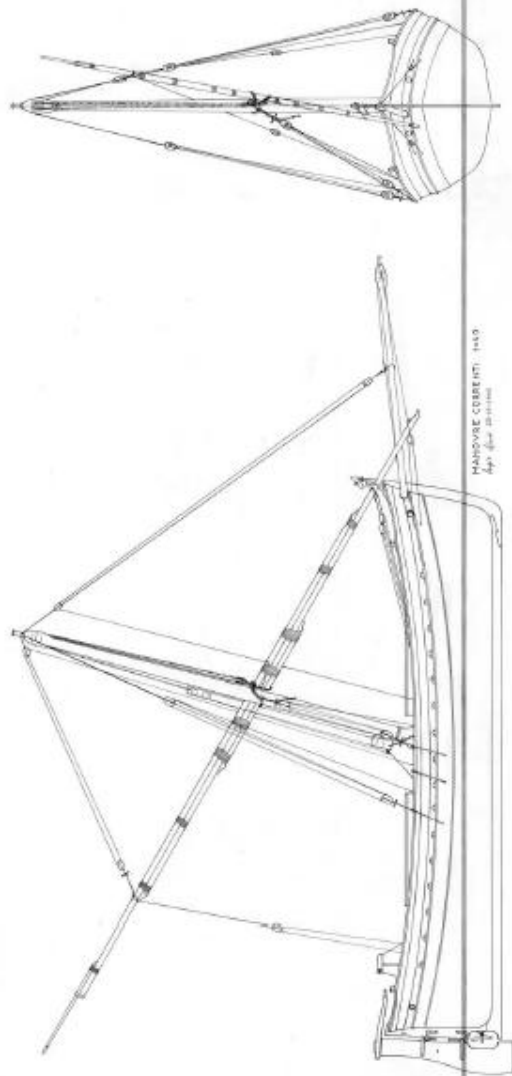


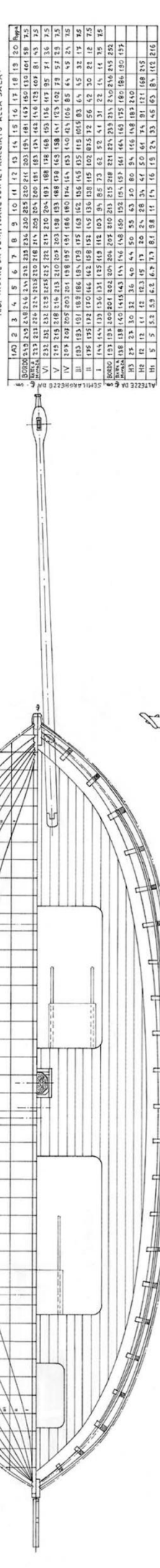




Technical drawing of a bridge structure, showing a side elevation and a cross-section. The bridge is 100m long. Key components and dimensions include:

- Bridge Length:** 100m
- Bridge Width:** 10m
- Bridge Height:** 10m
- Bridge Components:**
 - Bridge Deck
 - Bridge Girders
 - Bridge Piers
 - Bridge Abutments
 - Bridge Approach
 - Bridge Foundation
 - Bridge Structure
 - Bridge System
 - Bridge Design
 - Bridge Construction
 - Bridge Maintenance
 - Bridge Safety
 - Bridge Environment
 - Bridge Economics
 - Bridge Politics
 - Bridge Society
 - Bridge Culture
 - Bridge History
 - Bridge Future
- Dimensions:**
 - 100m (Total Length)
 - 10m (Bridge Width)
 - 10m (Bridge Height)
 - 10m (Bridge Approach)
 - 10m (Bridge Foundation)
 - 10m (Bridge Structure)
 - 10m (Bridge System)
 - 10m (Bridge Design)
 - 10m (Bridge Construction)
 - 10m (Bridge Maintenance)
 - 10m (Bridge Safety)
 - 10m (Bridge Environment)
 - 10m (Bridge Economics)
 - 10m (Bridge Politics)
 - 10m (Bridge Society)
 - 10m (Bridge Culture)
 - 10m (Bridge History)
 - 10m (Bridge Future)



[illegible]

Iniciación al Modelismo Naval

Construcción de barricas – por Rafael Zambrino

Un modelo se transforma en un gran modelo cuando se agregan detalles y contenidos muy minuciosos.

Es el caso del modelo “Leudo” publicado en este número de Mascarón de Proa donde el constructor armó todas las barricas de acuerdo al sistema de duelas en madera de roble y zunchos de hierro forjado y remachado.

Pero hubo un paso más en la construcción y es que las barricas se llenaron con vino del Mediterráneo como debe ser un modelo en escala perfecta y detallado.



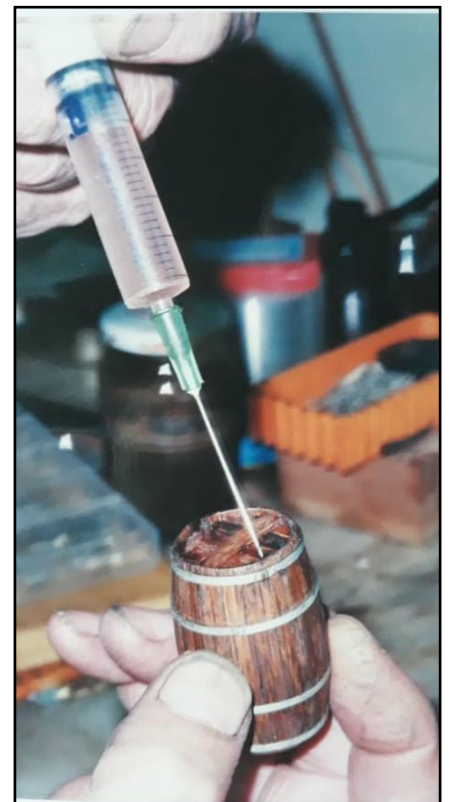
Es, quizás, esta construcción de barricas la más complicada pero, dependiendo del modelo y del modelista queda a su criterio el método que más se ajusta a voluntad de trabajo.

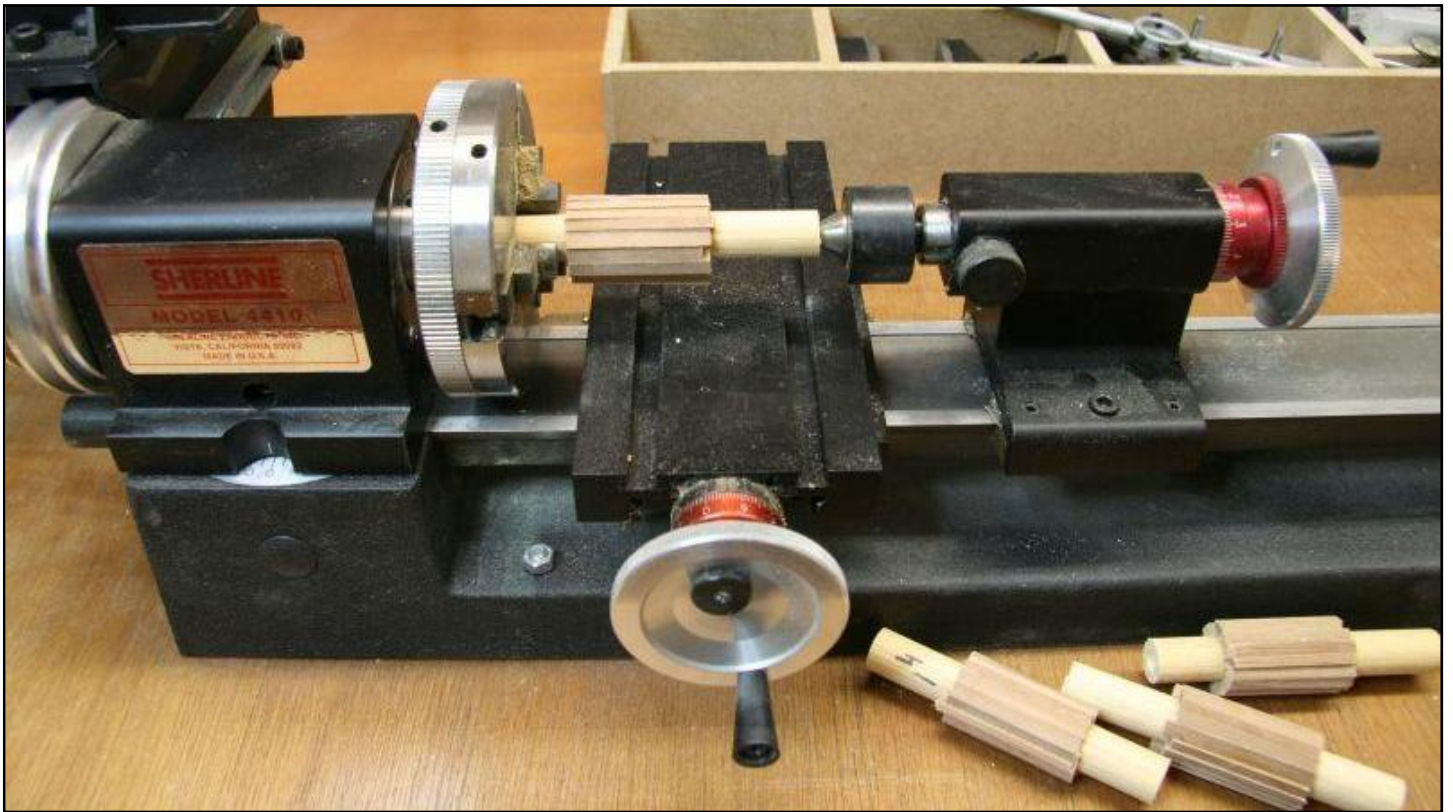
La mayoría de barricas y barriles se construyen macizos usando un torno o adaptando un taco de madera a un taladro eléctrico.

Luego, se marcan con una trincheta las duelas y, por último, se colocan los zunchos que pueden ser de lámina de chapa de hierro o cualquier otro material que el modelista pueda adaptar.

Hace algún tiempo, pasando páginas de internet relacionadas al modelismo, encontré un método muy interesante para la construcción de barricas de escalas importantes: sobre un taco de madera redondo se pegaron tracas o listones de madera gruesas con su correspondiente rebaje lateral. El conjunto se coloca en el cabezal del torno y se dio la forma definitiva, quedando las duelas perfectamente identificadas.

Por último, se agregaron los zunchos con el método anteriormente mencionado.





Los tacos redondos con sus correspondientes tracas pegadas en su perímetro y preparados para el torneado.



Dos tacos con un cilindrado previo y dos barriles terminados, obsérvese que también tornearon los extremos de las piezas para poder insertar las tapas.



Una vez probados los zunchos, se ennegrecieron con el sistema de empavonado y se colocaron definitivamente en cada barrica. El realismo es notable

Fuente: <https://modelshipworld.com/topic/18-hms-kingfisher-1770-by-remco-148-english-14-gun-sloop-pof/>

Cañón Obusiers 1842 escala 1/10 – Modelista Alfonso Martínez Rubí

Esta pieza ha sido realizada a partir de un trozo de acero de 76 mm de diámetro. Por 320 mm de largo con un peso aproximado de 12 kg. Como muestra el plano adjunto. Se realizó un desbaste previo así como la perforación del ánima, primero con mecha de 14 mm y a continuación con mecha de 22 mm, respetando las cotas (medidas) y conformación indicadas.

A continuación se procedió al mecanizado en torno, operación realizada previa colocación de un tapón de 22 mm al cual se le hizo el centro (con mecha de centrar) para poder trabajar plato y punto (contrapunta) asegurando con ello la concentricidad del torneado. Marionetes y detalles conformados en base a torno y aporte de soldadura eléctrica, la terminación de todos los detalles fueron realizados en forma manual, con piedras montadas y buriles preparados especialmente, así como limas tanto redondas como planas.

Cureña: todas las cotas indicadas en el plano se dividieron por 10 de acuerdo a la escala del cañón, se construyó en Roble respetando todos los detalles indicados.

Herrajes: en acero forjado

Acabado final: todas las piezas de acero así como tornillería, tuercas, arandelas y cañón han sido empavonados al aceite, para ello calentamos las mismas, en este caso con soplete de acetileno hasta lograr que las mismas tomen un color rojo oscuro (rojo cereza) para seguidamente sumergirlas en aceite, el recipiente conteniendo el mismo estará de acuerdo al tamaño de las piezas a empavonar.

Aclaración: el motivo de que las piezas no tomen altas temperaturas, es que al hacerlo queman el aceite y da como resultado que el proceso no sea bueno ya que en algunas zonas puede llegar a descascararse, el detalle de sumergir la pieza en el aceite hay que hacerlo con rapidez y sumo cuidado para evitar que se inflame al tomar contacto con la pieza, en pequeños trabajos no hay problema, en casos de ser grandes como por ejemplo el canon una vez sumergido dejaremos enfriar para usarlo nuevamente.

Las medidas del modelo han sido establecidas de acuerdo al plano de Artillería de Mar de la Marina Francesa sobre los tubos de cañones Obusier, el mismo está en escala 1/20 y el modelo se proyectó y construyó en Escala 1/10, todas las medidas están en la documentación que acompaña a este informe.

- Modelista: Alfonso Martínez Rubí

Historia

El Paixhans fue la primera pieza de artillería naval diseñada para disparar proyectiles explosivos. Fue desarrollado por el general francés Henri-Joseph Paixhans entre 1822 y 1823.

Los proyectiles explosivos habían sido empleados largo tiempo en la guerra terrestre (con obuses y morteros), pero solamente eran disparados en ángulos altos y con velocidades relativamente bajas. Los obuses son peligrosos de manipular y en aquel entonces todavía no se había encontrado la solución para combinar el poder explosivo de los obuses con la gran potencia y trayectoria plana de un cañón de alta velocidad.

Sin embargo, antes de la aparición del radar y las modernas miras ópticas, las trayectorias altas no eran prácticas para combate marino. El combate naval básicamente precisaba de cañones con trayectoria plana

para tener alguna probabilidad de impactar el blanco. Por lo tanto, durante siglos la guerra naval consistió en choques entre navíos armados con cañones de trayectoria plana que disparaban balas macizas, que apenas infligían daños localizados incluso en cascos de madera.

Mecanismo

En 1822, Paixhans abogaba por el empleo de cañones con trayectoria plana que disparasen proyectiles explosivos contra buques de guerra en su tratado *Nouvelle force maritime et artillerie*.

Paixhans desarrolló un mecanismo de retraso que, por vez primera, permitió disparar con seguridad obuses desde cañones de alta potencia y trayectoria plana. El efecto de los obuses, encajándose en cascos de madera para luego detonar, era potencialmente devastador. Henri-Joseph Paixhans lo demostró en pruebas contra el navío de línea de dos cubiertas *Pacificateur* en 1824, destruyendo con éxito el barco. Para esta prueba se fabricaron dos prototipos del cañón Paixhans en 1823 y 1824. Paixhans informó de los resultados en *Experiences faites sur une arme nouvelle*. Los obuses estaban equipados con una mecha que se encendía automáticamente cuando se disparaba el cañón. Luego el obús se encajaría en el casco de madera del blanco, antes de explotar un momento después:

Los primeros cañones Paixhans para la Armada francesa fueron fabricados en 1841. Sus cañas pesaban 4,5 t (unas 10.000 libras), demostrando ser precisos a 3,21 km (unas 2 millas). En la década de 1840, Francia, Reino Unido, Rusia y los Estados Unidos adoptaron el nuevo cañón naval.

El efecto del cañón en combate fue demostrado durante la Batalla de San Juan de Ulúa en 1838, la Batalla de Eckernförde en 1849 durante la Primera Guerra de Schleswig y especialmente en la Batalla de Sinoe en 1853, durante la Guerra de Crimea.

Francia

En 1827 la Armada francesa ordenó 50 cañones grandes modelo Paixhans a los arsenales de Ruelle y de Indret, cerca de Nantes. El cañón elegido, el canon-obusier de 80 (cañón-obús de 80, en francés), fue llamado así porque era de calibre 220 mm y podía disparar una bala maciza de 80 libras. Su caña pesaba 3600 kg y tenía una longitud de 2,80 m, disparando un obús de 23,12 kg. Los cañones se produjeron lentamente y fueron probados a bordo de navíos durante la década de 1830. Formaban una pequeña parte del armamento de grandes navíos, que solamente transportaban dos o cuatro cañones, mientras que pequeños navíos experimentales de vapor iban armados con el más grande canon-obusier de 150 y calibre 270 mm. Por ejemplo, en 1833 el vapor de ruedas *Météore* iba armado con tres canon-obusier de 80 y seis carronadas pequeñas. Junto a los grandes cañones Paixhans, la Armada francesa también utilizó en gran número un pequeño cañón para obuses de calibre 164 mm, que era el mismo de los cañones y carronadas de 30 libras, a bordo de navíos de primera línea que transportaban más de 30 de estos cañones.

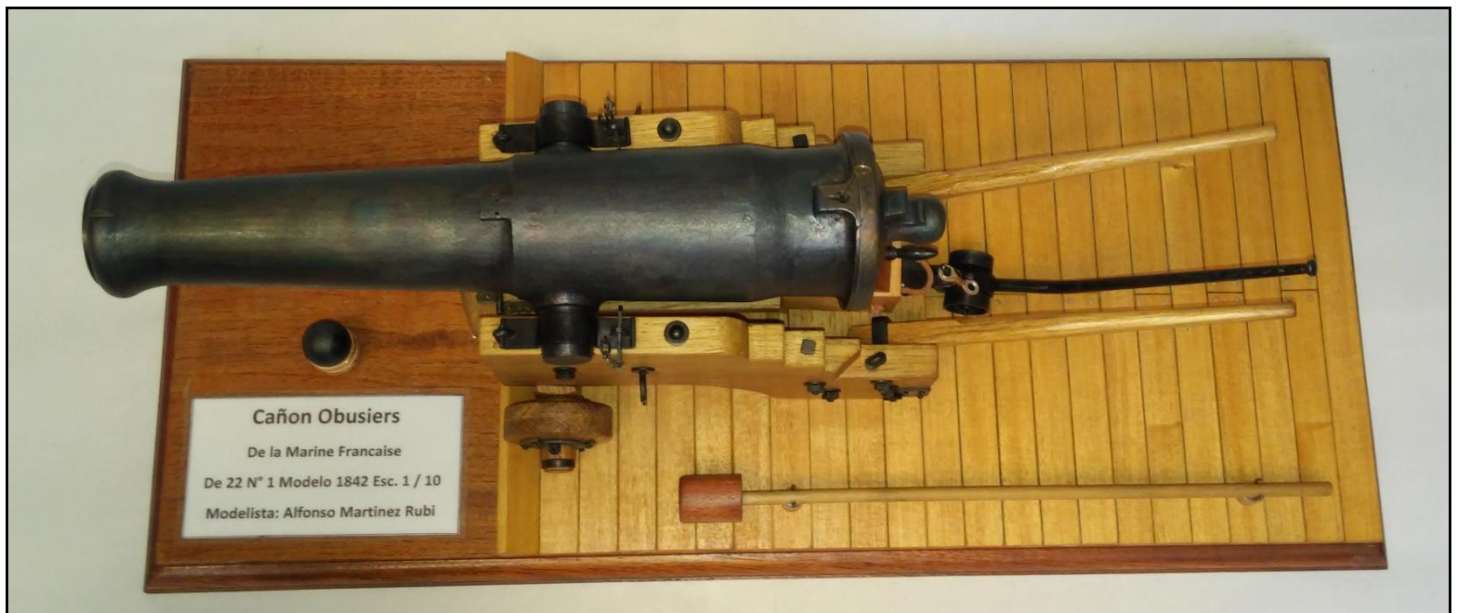
Estados Unidos

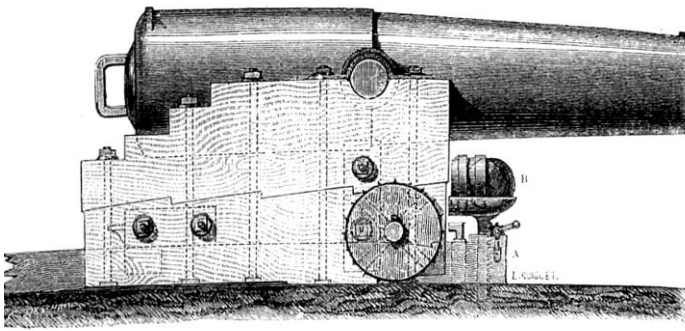
La Armada de los Estados Unidos adoptó el diseño y equipó a varios buques con cañones de 8 pulgadas de 63 y 55 centenas. En 1845 y más tarde, se instalaron cañones Paixhans de 10 pulgadas y 86 centenas. Se emplearon cañones Paixhans a bordo del USS *Constitution* (4 cañones Paixhans) en 1842, bajo el mando de Foxhall A. Parker (padre), así como en el USS *Mississippi* (10 cañones Paixhans) y el USS *Susquehanna* (6 cañones Paixhans) durante la misión del Comodoro Perry para lograr la apertura comercial de Japón en 1853.

El cañón Dahlgren fue desarrollado en 1849 por John A. Dahlgren para superar a los cañones Paixhans:

La Armada Imperial Rusa fue la primera en utilizar ampliamente estos cañones en combate. En la Batalla de Sinope de 1853, los navíos rusos atacaron y aniquilaron una flota turca con los obuses explosivos de los Paixhans. El obús penetraba profundamente en el maderamen de los navíos turcos, explotando e incendiando sus cascos.

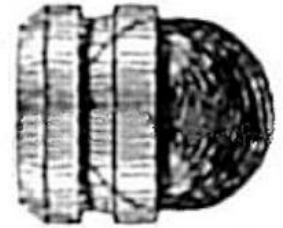




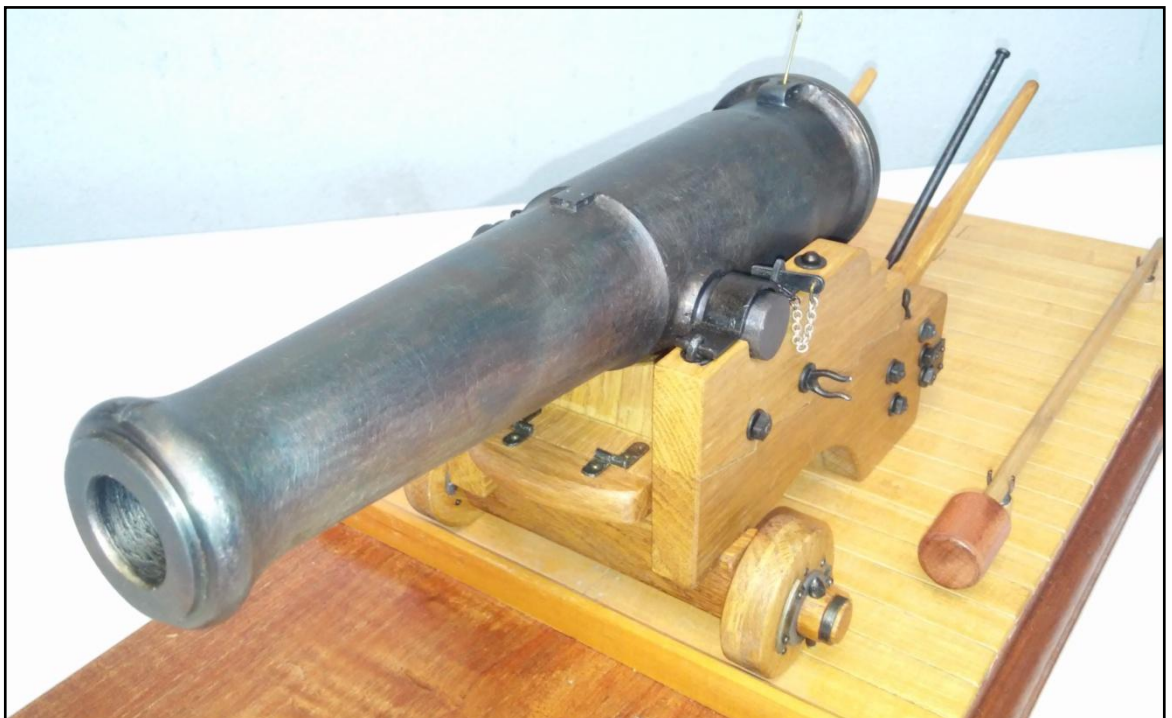
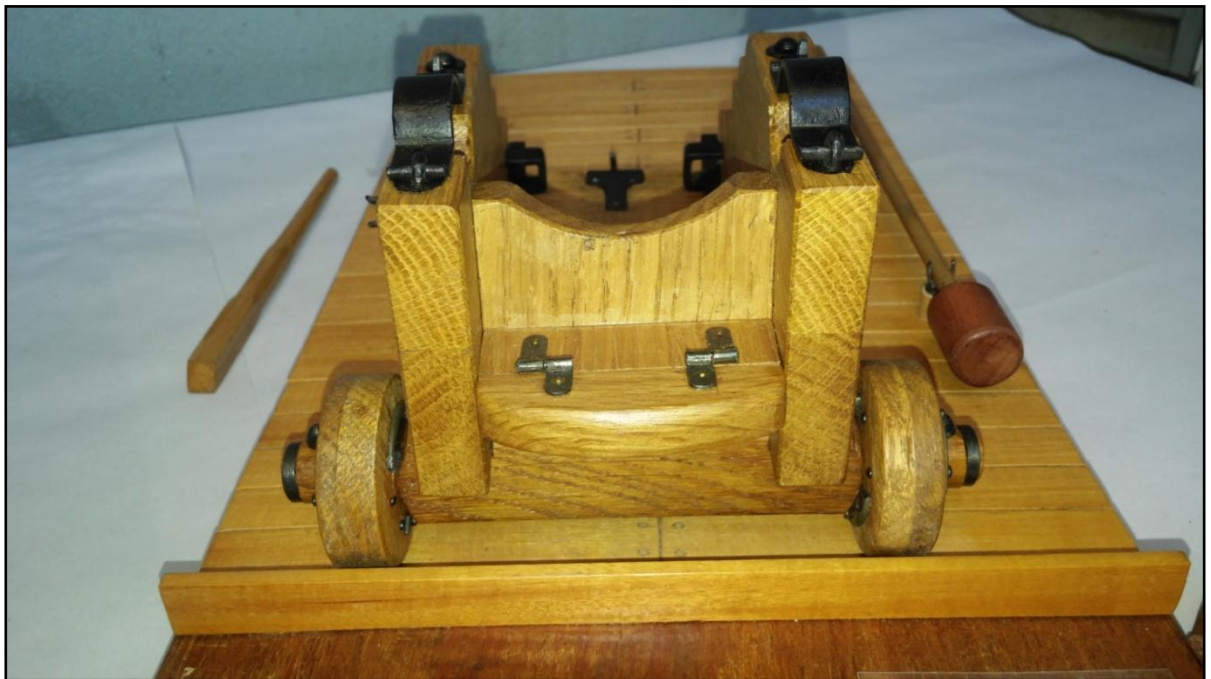


Un obús es un tipo de pieza de artillería (obús) y por extensión un proyectil para piezas de artillería, que, a diferencia de la bala sólida, contiene un explosivo u otro relleno, aunque el uso moderno a veces también incluye grandes proyectiles sólidos. Los proyectiles sólidos pueden contener un compuesto pirotécnico si usan carga trazadora o de señalización.

Sabot es un casquillo desechable que permite disparar un proyectil subcalibrado ajustándolo al diámetro interno del cañón.









Modelismo Naval Plástico

Lanchas torpederas alemanas, Stukas del mar – Modelista Luís Toni

La Schnellboot o S-Boot fue un tipo de embarcación de ataque rápido alemana utilizada durante la segunda guerra mundial. El origen de estas lanchas parte de un diseño de un yate a motor civil que fue construido y financiado en 1927 por Otto Kahn y la compañía naval Lürssen. Las características de esta embarcación atrajeron el interés de la Armada alemana, que en 1929 ordenó construir un barco similar pero con tubos lanzatorpedos. Así surgió el S-1, el embrión de la Schnellboot.

El diseño, la motorización y el poder de fuego de la Schnellboot evolucionaron a lo largo del tiempo. El casco en V era de forma redonda con fondo plano hacia la popa, lo que disminuía la fricción con el agua a altas velocidades. Las S-100 tenían 35 m de eslora y 5 de manga. Las versiones más modernas llevaban los tubos lanzatorpedos en la proa como parte integral del casco y eran propulsados por 3 motores Mercedes Benz modelo 511y 512 que erogaban 2500 hp cada uno. Para la defensa, primero contaron con un cañón de 20 mm y ametralladoras ligeras MG34 de 7.92mm. En 1941 se instaló un cañón Rheinmetall MG C/38 de 20 mm en un pozo de la cubierta de proa. Más tarde, se emplazó en la popa un montaje doble de 20mm que luego fue reemplazado por una pieza pesada antiaérea de 37mm Rheinmetall-Borsig Flak M42 o Bofors Flak 28 de 40 mm.



El cometido principal de las lanchas rápidas era atacar navíos con capacidad ofensiva y defensiva, cazar submarinos, minar zonas costeras y guardacostas. Su casco de madera las hacía muy livianas y maniobrables para operar en aguas poco profundas. Desarrollaban una velocidad de hasta 38 nudos, en combate. Su aliado más importante eran los barcos nodriza que abastecían las lanchas y les permitían realizar misiones alejadas de sus bases. Operaron en todos los frentes europeos: en el Báltico, Canal de la Mancha, Noruega, Italia, Mar Mediterráneo y Mar Negro. En el final de la guerra participaron en la evacuación de la bahía de Danzig, pudiendo transportar hasta más de 100 personas por lancha.

Las 230 torpederas que entraron en combate durante toda la contienda hundieron cerca de un millón de toneladas de registro bruto de buques aliados.

En la actualidad, solo se conserva un ejemplar, que se encuentra en la British Military Powerboat Trust de Southampton, para los que tengan interés en profundizar el tema les dejo el link <http://www.bmpt.org.uk/boats/S130/index1.htm>

La maqueta retratada es el Schnellboot S-100 a escala 1/72 de Revell-Alemania, (referencia 05002). Es un kit muy agradable para trabajar y no tiene absolutamente ningún problema de ajuste. La construcción fue complementada con fotograbados de la firma Wem (ref: PE 7201)

Ensamblado y decoración del modelo.

Una vez armado el kit, le di una mano de primer Humbrol (ref. 1 grey primer matt, enamel paint) para detectar imperfecciones, errores, excesos de pegamentos y generar un mejor agarre para los colores que siguen; paso fundamental, delata todo lo que hiciste mal y que vos crees haber hecho bien.

Según donde operaban, llevaban esquemas de camuflajes, me decidí por un gris uniforme empleado en el Mar del Norte como sugiere el fabricante de la maqueta.

Para pintar el casco y superestructura utilice un esmalte de Wem (ref. WEMCC KM10 Schnellbootweiss), y para el piso un gris oscuro (ref. WEMCC KM05 Schiffsbodenfarbe III Grau 1). Una vez finalizada la pintura base fue imprimada con un barniz poliuretano brillante de Vallejo (ref. 26.650). Deje secar varios días antes de empezar el proceso de meteorización. El poliuretano aguantó muy bien los productos sintéticos que se usaron luego, sin generar levantamientos de los colores de base, lo que hubiese sido una verdadera “catástrofe”.

Para el panelado y los desgastes, se utilizaron set productos de AK (ref. Naval ship weathering colors), panel line accent color de tamiya (negro y marrón oscuro), lavados con oleos y para los óxidos un set de AK (ref. 4110). El armamento antiaéreo fue colocado al final, para poder trabajar con más comodidad en la meteorización. Para concluir, sellé el trabajo con un barniz mate de Vallejo.

La maqueta fue construida con el espíritu de ejercitar y mejorar técnicas de pintura, modelaje y manipulación de fotograbados, sin objetivo alguno de participar en exposiciones o competencias, espero que les haya gustado.

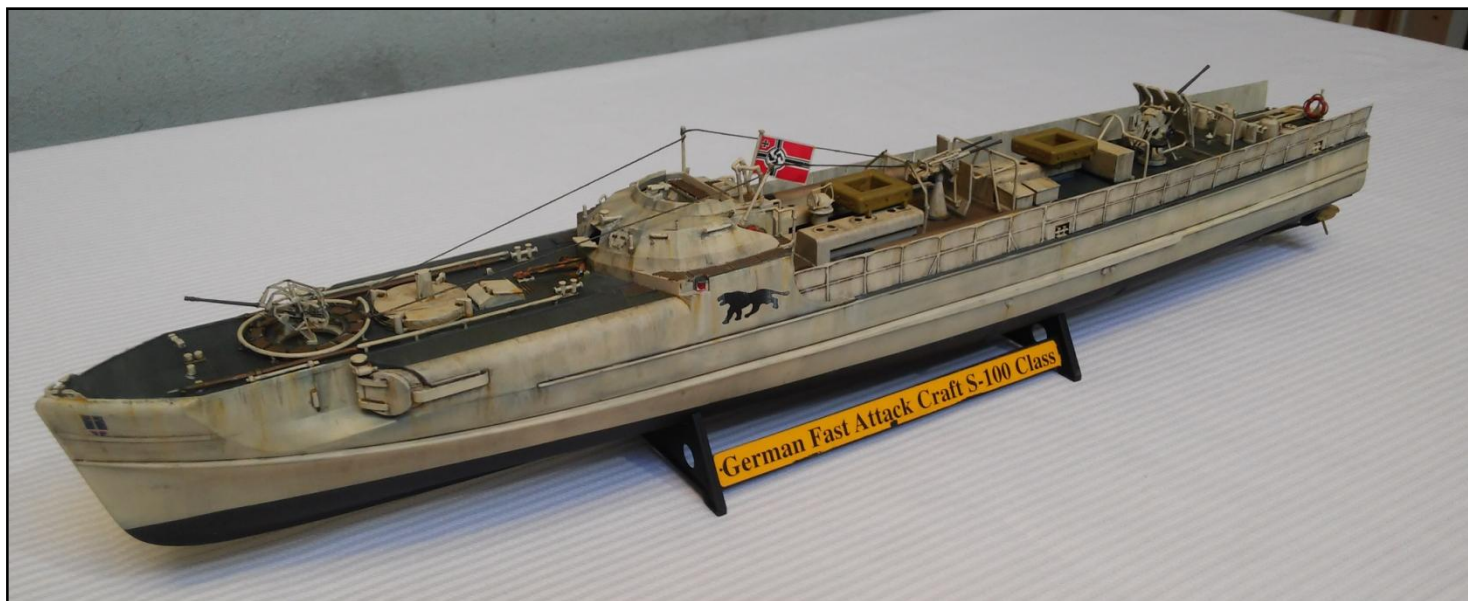
- Luis Toni. Aspirante a maquetista

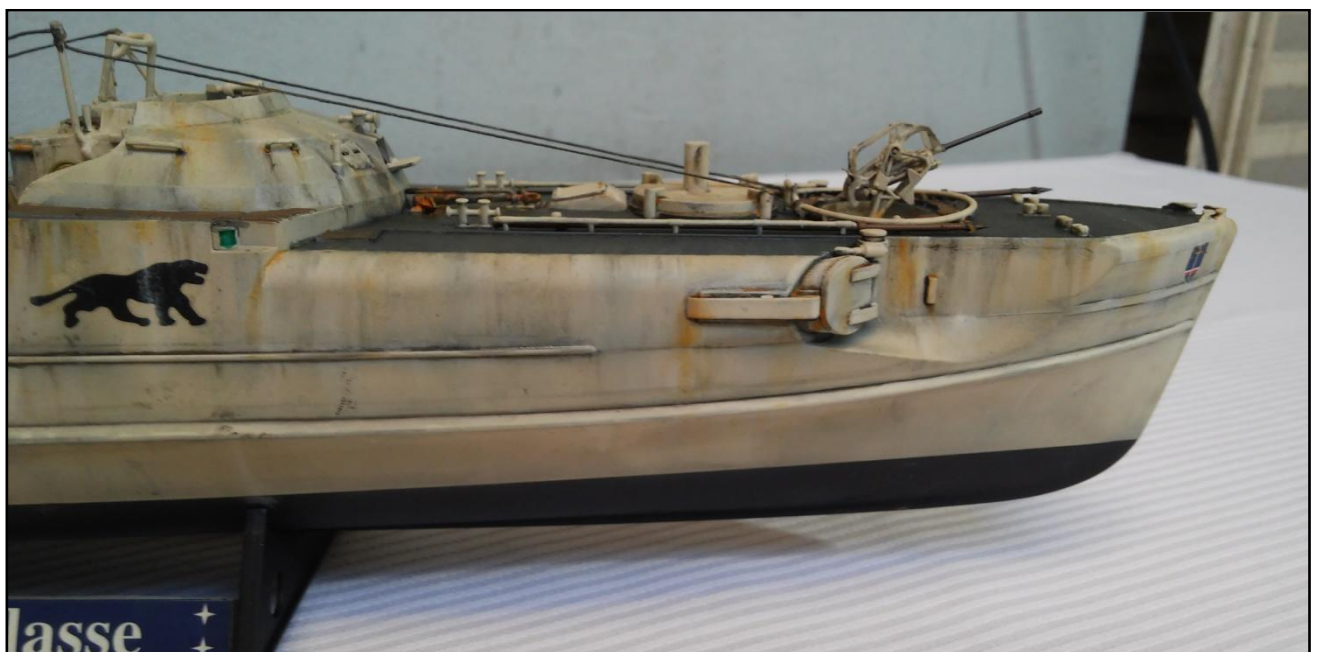
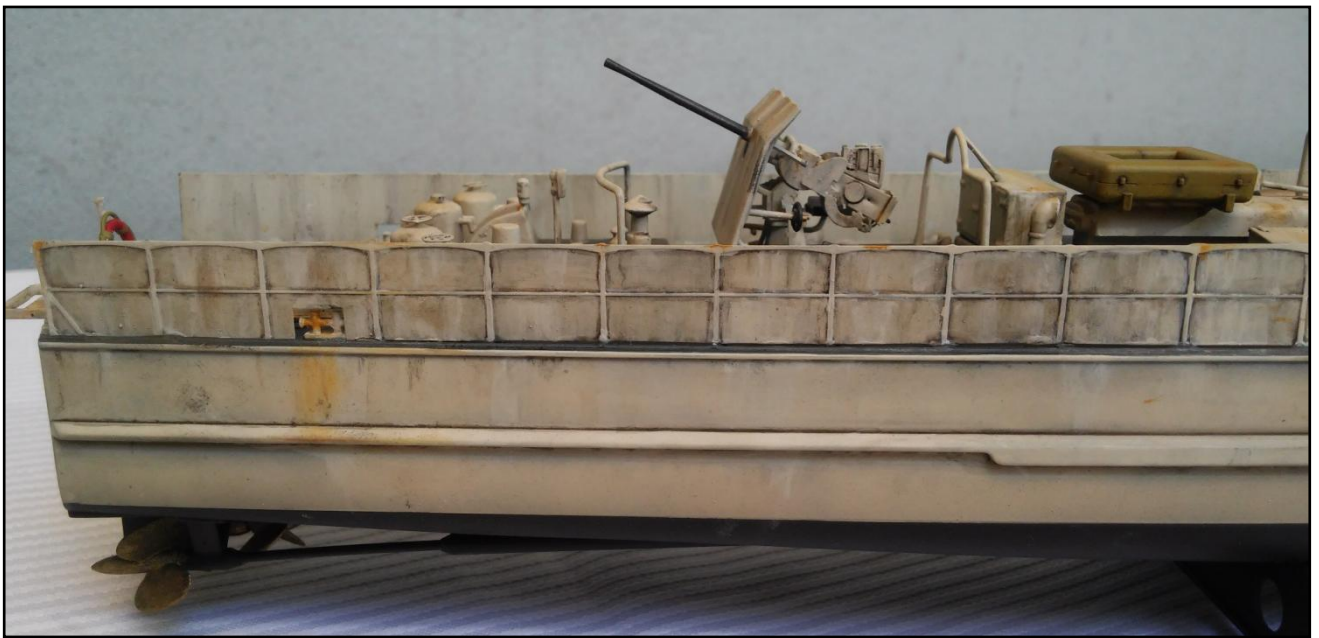


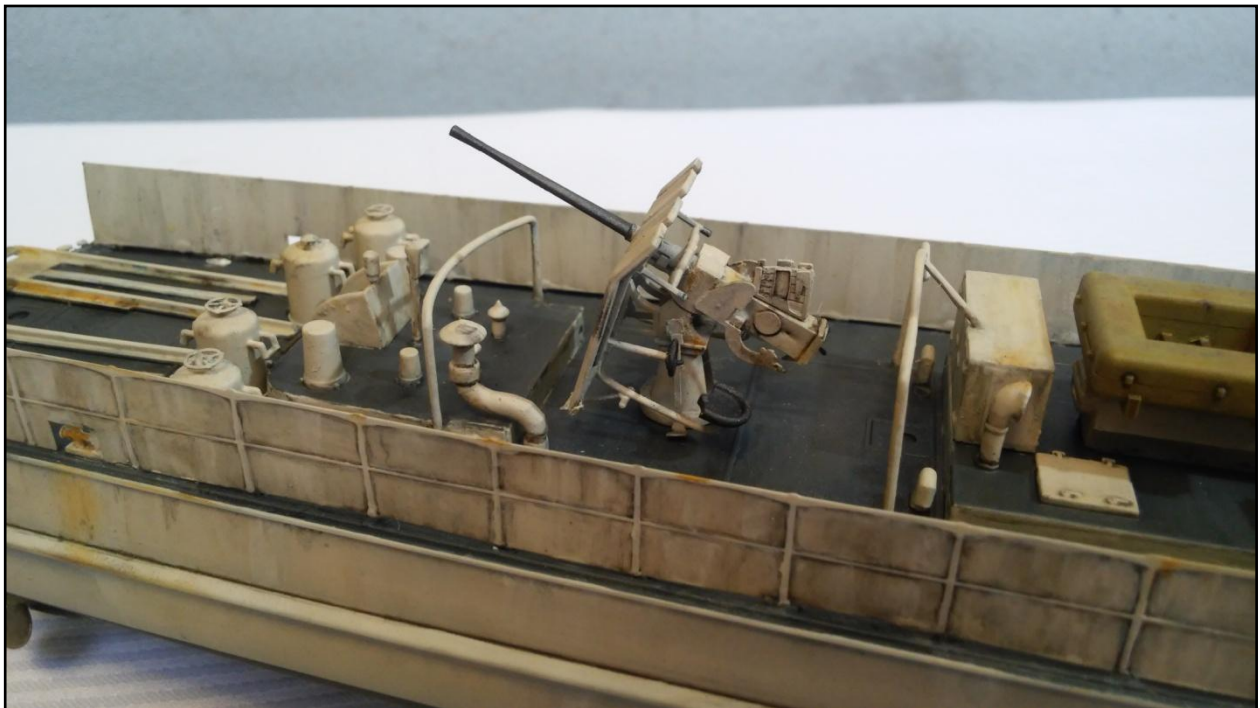
Videos:

<https://www.youtube.com/watch?v=vOj7Fq2X0ic>

<https://www.youtube.com/watch?v=MnGlr6CahE>

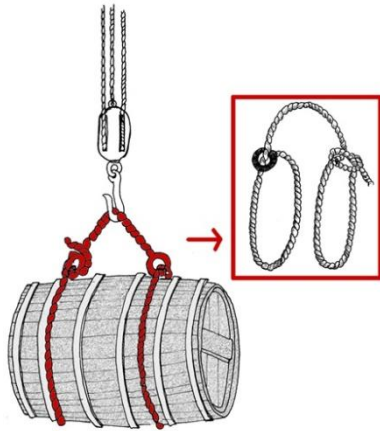






Diccionario en imágenes

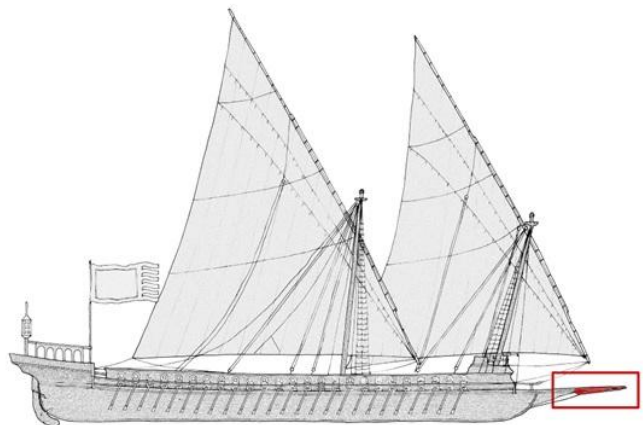
Eslinga



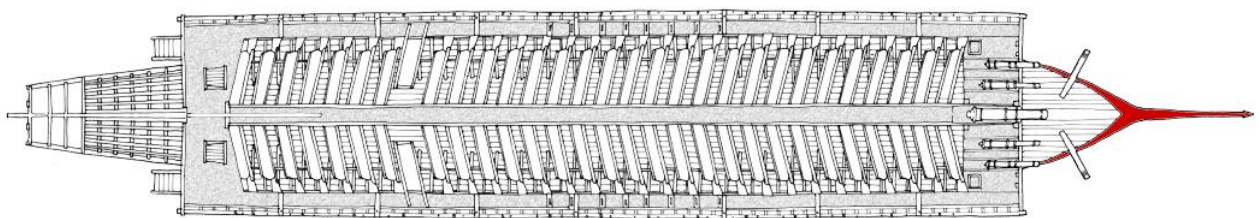
Maroma provista de ganchos para levantar grandes pesos.

Esperón

Pedazo de hierro saliente en el remate de la proa de las galeras, con el cual abordaban y ofendían al enemigo.

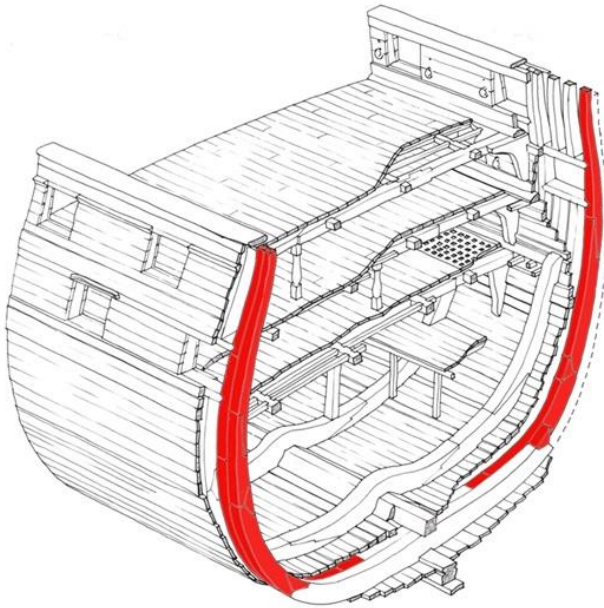


Espolón



Punta en que remata la proa de la nave

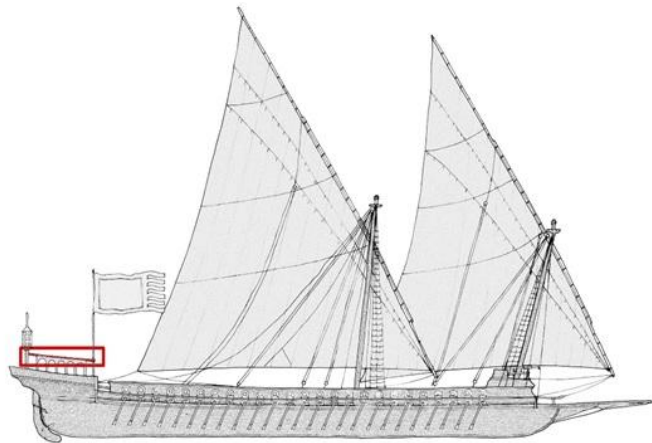
Estamenara



Cualquiera de las piezas de ligazón que se van agregando a la varenga para formar la cuaderna.

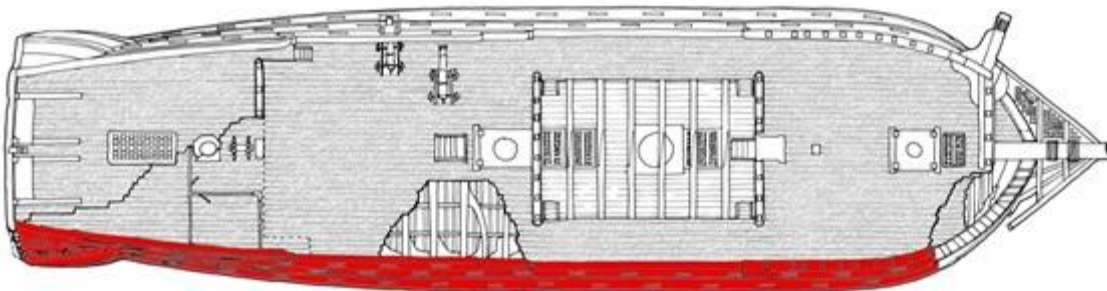
Estanterol

Madero a modo de columna que en las galeras se colocaba a popa en la crujía, y sobre el cual se afirmaba el tendal o toldo.



Estríbor

Banda derecha del navío mirando de popa a proa.



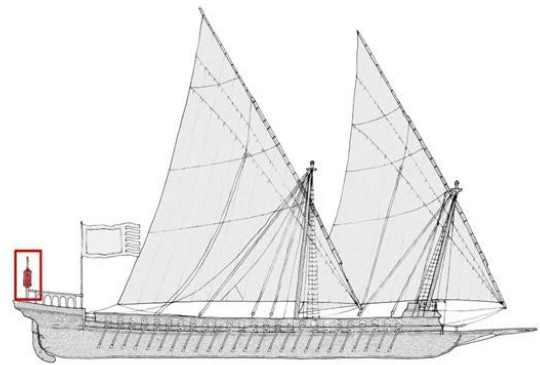
Estropo



Pedazo de cabo ayustado por sus chicotes que sirve para dar vueltas a un objeto y, enlazado en sí mismo, enganchar un aparejo para suspender dicho objeto

Fanal

Cada uno de los grandes faroles que colocados en la popa de los buques servían como insignia de mando.



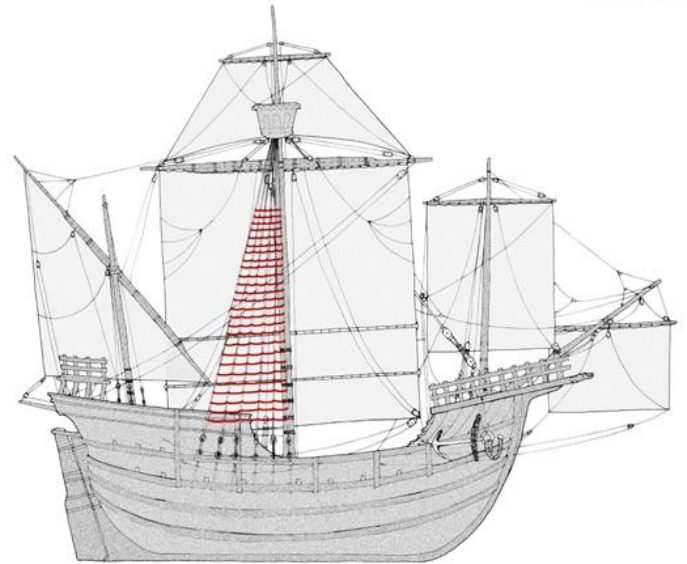
Farol



Caja de vidrio u otra materia transparente, dentro de la cual se pone una luz

Flechaste

Cada uno de los cordeles horizontales que, ligados a los obenques, como a medio metro de distancia entre sí y en toda la extensión de jarcias mayores y de gavia, sirven de escalones a la marinería para subir a ejecutar las maniobras en lo alto de los palos.



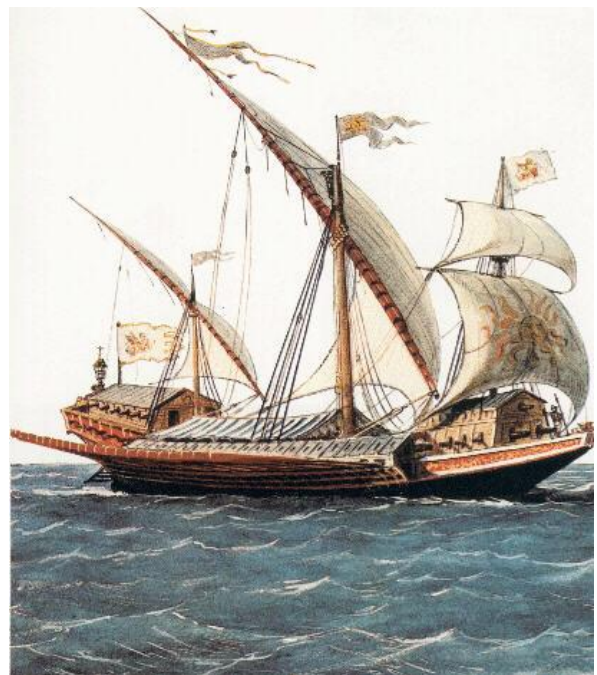
Formaleza



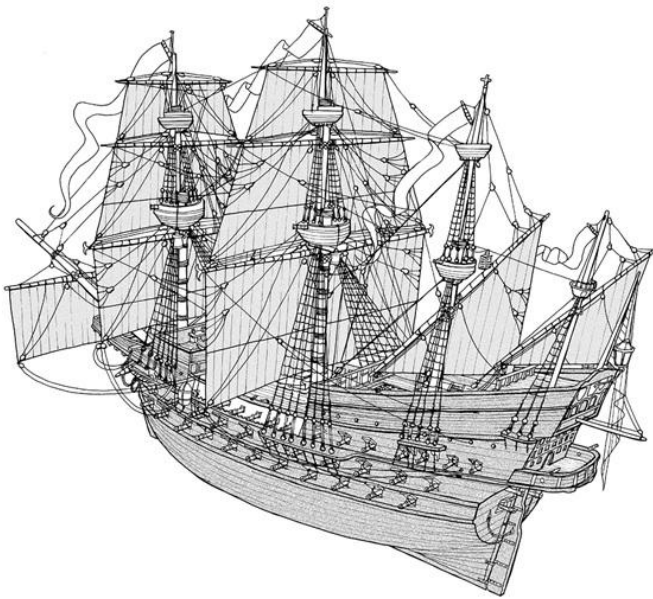
El ancla principal y de mayor peso de las cuatro que se llevan trincadas a proa por la parte exterior del costado, teniendo esta su lugar en la banda de estribor.

Galeaza

Embarcación, la mayor de las que se usaban de remos y velas. Llevaba tres mástiles, artimón, maestro y trinquete, mientras que las galeras ordinarias carecían de artimón.



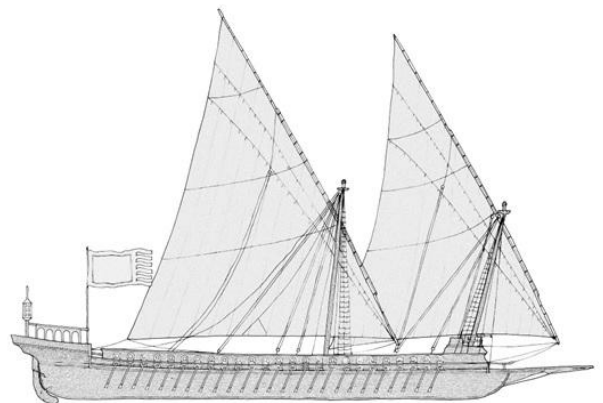
Galeón



Bajel grande de vela, parecido a la galera y con tres o cuatro palos, en los que orientaban, generalmente, velas de cruz. Los había de guerra y mercantes..

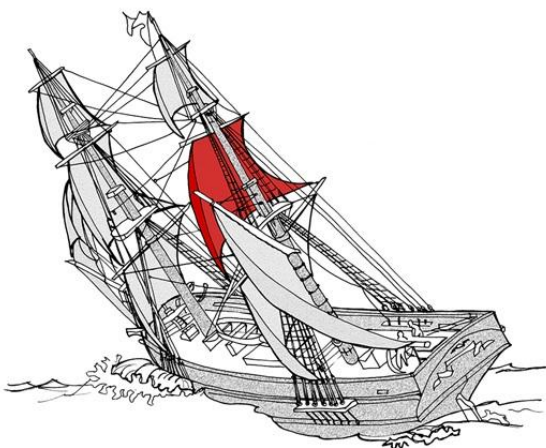
Galera

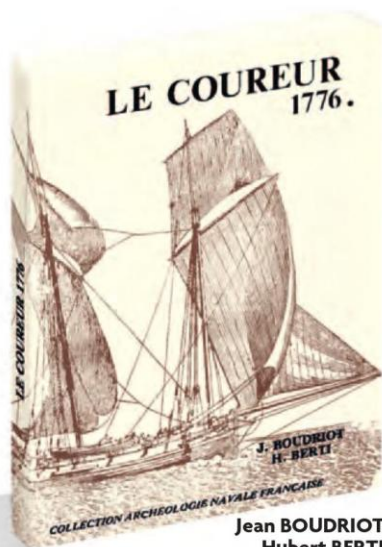
Embarcación de vela y remo, la más larga de quilla y que calaba menos agua entre las de vela latina.



Gavia

Vela que se coloca en el mastelero mayor de las naves, la cual da nombre a este, a su verga, etc.





Jean BOUDRIOT
Hubert BERTI

LE COUREUR

LOUGRE

1776

DU CONSTRUCTEUR DENÏS

MONOGRAPHIE AU 1/48

La partie historique de la Monographie est consacrée à l'étude de la voile au tiers au XVII^e et XVIII^e siècles ainsi qu'aux bâtiments : chasse-marée et lougre qui ont adopté ce gréement.

Les lougres figurant dans les États de la Marine Royale ont été construits de 1773 à 1782 par l'ingénieur constructeur DENÏS originaire de DUNKERQUE.

Parmi ceux-ci, nous avons choisi le COUREUR qui, associé à la BELLE POULE (frégate de 12), a livré le premier combat de la Guerre d'Amérique le 17 juin 1778.

Nous disposions de très nombreux documents d'archives, des plans d'origine du COUREUR et des dessins de ce bâtiment relevés après sa capture. Ces éléments nous ont donc permis de réaliser une monographie d'une très grande rigueur.

Cet ouvrage, comme les précédents volumes, présente :

- l'évolution historique de la voile au tiers ou à bourcet,
- l'étude des chasses-marée et des lougres sous l'Ancien Régime ainsi qu'au début du XIX^e siècle.

La relation détaillée du combat du COUREUR contre le cutter ALERT est basée, pour les amateurs d'histoire, sur les documents originaux de l'époque qui sont reproduits in extenso.

La deuxième partie de la monographie comprend les commentaires techniques de chacune des sept planches, une note explicative complète sur le gréement et la nomenclature de celui-ci.

COMPOSITION DE LA MONOGRAPHIE

Brochure de
64 pages
format 24 x 31
comprenant

Historique

- La voile au tiers
- Le chasse-marée
- Le lougre
- Le lougre dans la Marine Royale
- Carrière du Coureur, sources, devis, rôle d'équipage, combat du 17 juin 1778
- Commentaires sur les sept planches
- Note sur le gréement
- Nomenclature du gréement
- Note sur les couleurs du Coureur

Ensemble de
7 planches
à l'échelle 1/48
comprenant

1. Définition de la coque
2. Bordage de la coque
- 3 et 4. Accastillage de la coque
5. Détails, divers éléments d'accastillage
6. Mât et garniture
7. Elévation sous voile



Modèle : Bernard Frélich - Paris

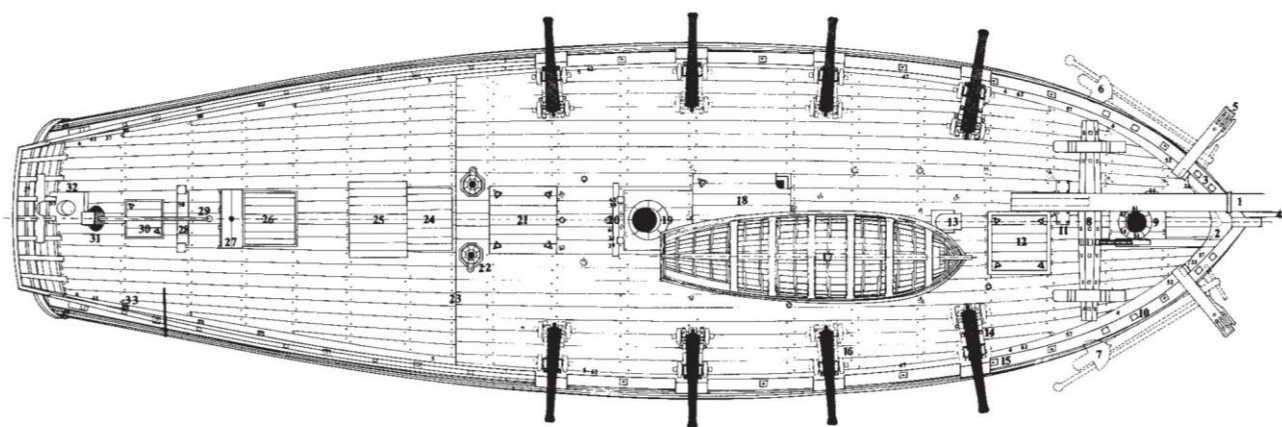
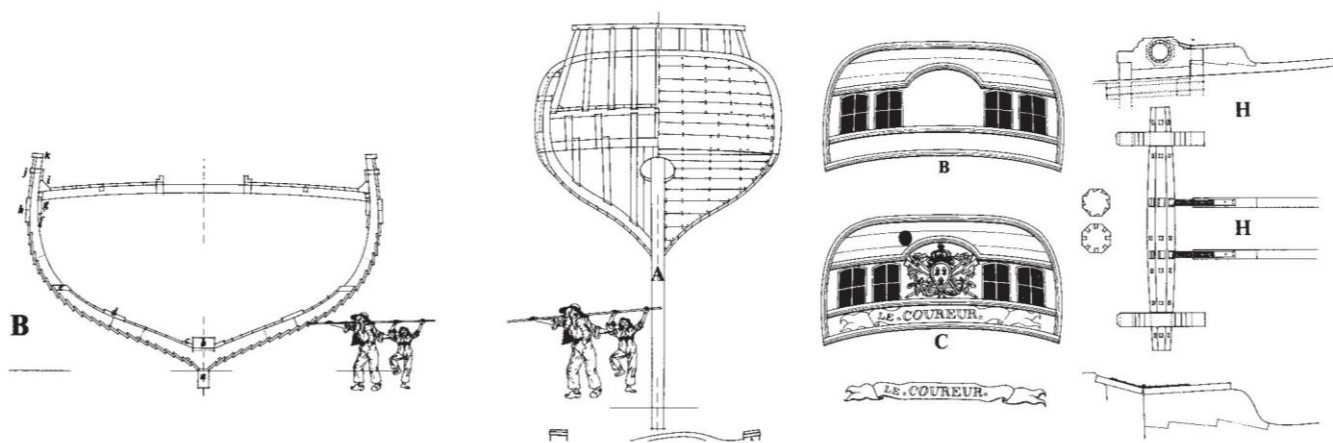
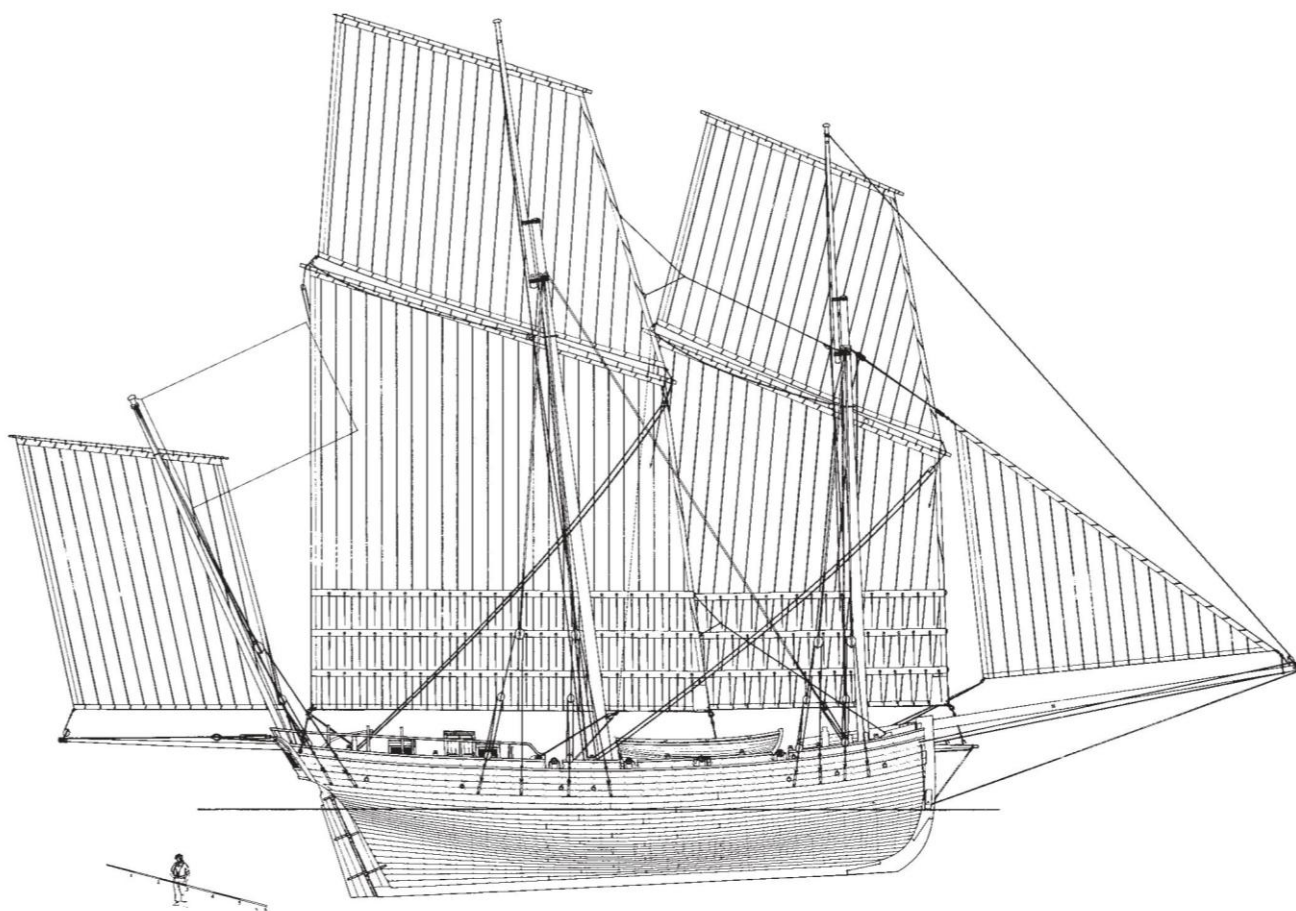


MODÈLE GRÉE			COQUE SEULE		
Longueur	Largeur	Hauteur	Longueur	Largeur	Hauteur
95	20	65	47	16	14

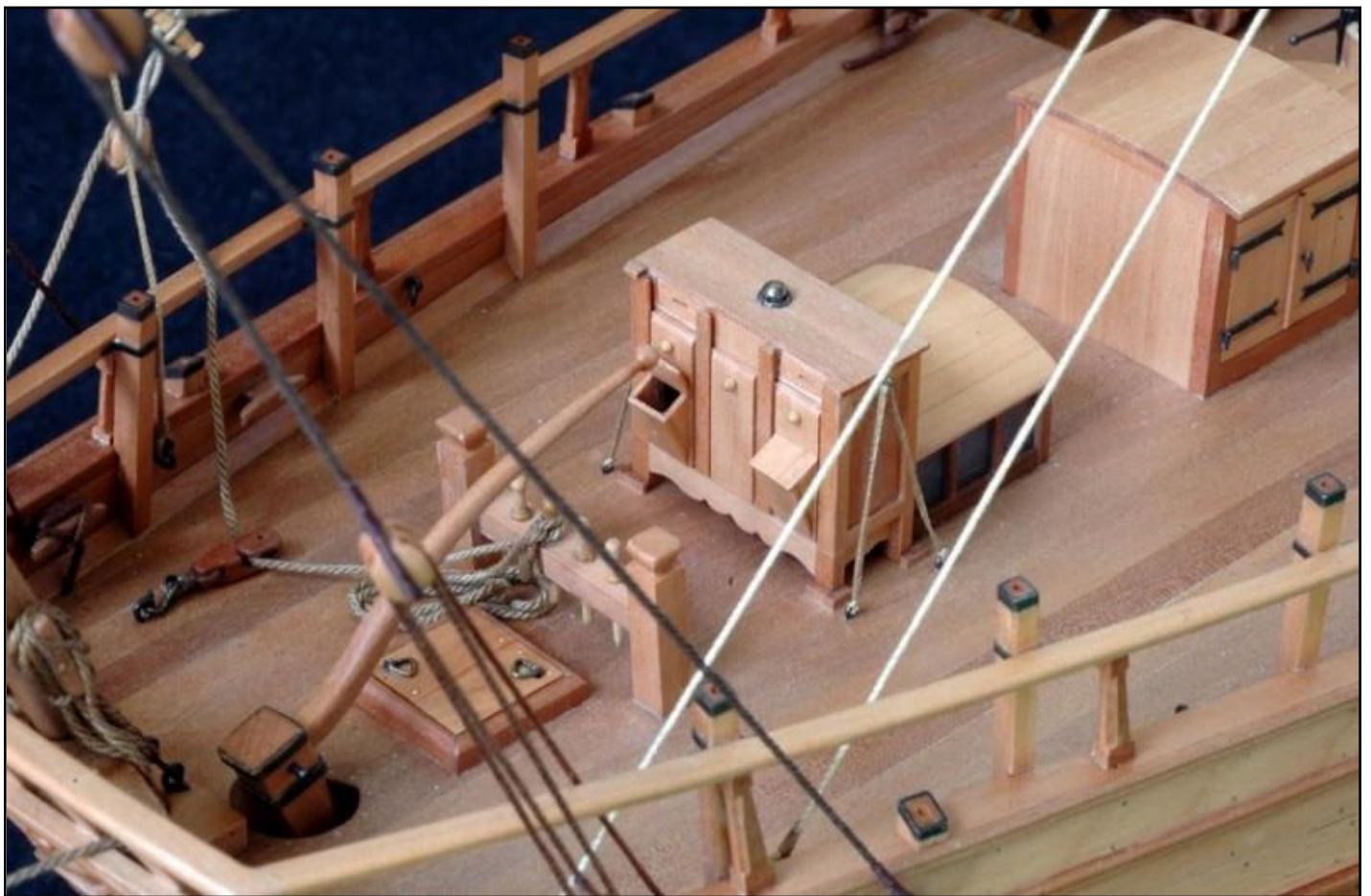
Mesures en cm.

LE COUREUR

Extraits très réduits de quelques planches.











La parte histórica de la monografía está dedicada al estudio de la vela al tercio, de que hicieron uso en sus aparejos barcos como el lugre (Se llama lugre a un buque pequeño, a veces, entablado o de tingladillo, de mucho calado a popa. Suele tener tres palos y velas tarquinas o al tercio sobre las cuales se pueden poner unas gaviás volantes. Los hay de guerra que llevan de ocho a diez piezas de artillería) y el queche en los siglos XVII y XVIII.

Los lugres que figuraron en las listas de buques de la Marina Real, fueron contruidos desde 1773 a 1782 por el ingeniero constructor DENYS, natural de Dunkerque. De entre ellos hemos elegido al COUREUR, que junto a la BELLE POULE, una fragata de 12, libró el primer combate en la guerra de América, el 17 de Junio de 1778.

Dispusimos de numerosos documentos de archivo y de los planos de este barco, dibujados luego de su captura. Estos elementos han sido la base que nos ha permitido realizar una monografía de extremo rigor.

Esta obra como los precedentes volúmenes, contiene:

La evolución histórica de la vela al tercio, llamada por algunos de trinquete.

El estudio del queche y de los lugres, bajo el Antiguo Régimen, así como al principio del siglo XIX

La relación detallada del combate del COUREUR contra el cutter ALERT está basada, para los amantes de la historia, en documentos originales, de la época, reproducidos in extenso.

La segunda parte de la monografía comprende los comentarios técnicos de cada una de las siete láminas, una nota explicativa completa sobre el aparejo y su nomenclatura.

Contenido de la monografía

Encuadernación en rústica, de 64 páginas, formato 24 x 31 que comprenden:

- ✦ La vela al tercio
- ✦ El chasse – marée (queche marin, también queche)
- ✦ El lugre
- ✦ El lugre en la Marina Real
- ✦ Viaje del Courer, fuentes, presupuesto, funciones de la tripulación: Combate del 17 Junio 1778.
- ✦ Comentarios acerca de las siete páginas.
- ✦ Notas sobre el aparejo.
- ✦ Nomenclatura del aparejo
- ✦ Acerca del colorido del Coureur

Colección de siete láminas a escala 1/48, que comprenden:

1. Definición del casco, 2. Forro del casco , 3 y 4 Amuradas, 5 Detalles diversos de las regalas, 6 Arboladura y aparejo, 7 Alzado con aparejo vélico.

La vela al tercio forma parte de la clase de aparejo de proa a popa, con el lado superior fijado a una entena y el costado de proa en la parte inferior del mástil.¹

También es una vela de corte y, como tal, el viento puede trabajar en ambas caras. En comparación con las velas comunes de aparejo Marconi, el borde de ataque del viento se divide en dos secciones: una parte superior (la parte de la entena) y una parte inferior (desde de la entena hasta el puño de amura).²

El nombre deriva del modo en que se fija la driza respecto a la extremidad de proa de la entena, precisamente a un tercio de la longitud total de la parte superior de la vela.

La escota va atada al puño de escota (como su nombre indica), aunque a veces puede estar fijada en el extremo de una botavara, como en el caso del trabaccolo de la fotografía. De hecho la botavara no siempre forma parte del aparejo (hay velas al tercio que no la llevan).

Históricamente, las primeras muestras de vela al tercio de las que se tiene conocimiento, son las de los juncos chinos. La diferencia más notable con las velas occidentales es definitivamente el uso de las características esteras reforzadas por palos de bambú dispuestos más o menos horizontalmente. Los barcos aparejados con estas velas fueron documentados por Marco Polo en el Miglione.

Sitios de interés

Planos de Barcos

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

Planos de Barcos gratis

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

Kits, accesorios, herramientas

- ✦ www.bluejacketinc.com (Kit de alta calidad)
- ✦ www.modelreyna.com (Tienda de modelismo en general, planos, kit, herramientas, Etc.)
- ✦ www.micromark.com (Tienda virtual de herramientas para modelismo, kit)
- ✦ www.hobbiesguinea.es (Tienda de modelismo en general)
- ✦ www.agesofsail.com/ecommerce/ (Kit)
- ✦ <http://model-shipyard.com/gb/> (Barcos de papel)
- ✦ <https://www.howesmodels.co.uk> (Barcos rc y modelismo en general)
- ✦ <http://www.model-dockyard.com/> (Barcos rc, kit, libros, planos)
- ✦ <http://www.miniaturesteammodels.com/> (Motores a vapor, calderas)
- ✦ [https://www.woodpeck.com/media/Woodpeckers_SUMMER 2019_Catalog_EMAIL_REV0419.pdf](https://www.woodpeck.com/media/Woodpeckers_SUMMER_2019_Catalog_EMAIL_REV0419.pdf) (catálogo de herramientas y medición)

Herramientas en Argentina

- ✦ www.defante.com.ar (tornos y fresadoras)
- ✦ www.ropallindarmet.com.ar (tornos y fresadoras para el hobby)
- ✦ www.monumentaldelplata.com.ar (aerógrafos, pulverizadores, pinturas).
- ✦ <http://www.micompresor.com.ar/> (compresores silenciosos para aerografía)

Museos

- ✦ www.musee-marine.fr/
- ✦ www.rmg.co.uk/national-maritime-museum
- ✦ www.hms-victory.com/
- ✦ www.ara.mil.ar/pag.asp?idItem=110 (Museo Naval de La Nación)
- ✦ www.mmb.cat/ (Museo Marítimo de Barcelona)

Paginas de Modelistas y Clubes

- ✦ www.modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/index.html
- ✦ www.gerard.delacroix.pagesperso-orange.fr/sommaire.htm
- ✦ www.danielmansinho.com.ar/
- ✦ modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/index.html

- ✦ www.camne.com.ar/
- ✦ <http://modelisme.arsenal.free.fr/jacquemailliere/modeles.html>
- ✦ <https://sites.google.com/site/fleuronatelier/Home> (Le Fleuron)
- ✦ <https://barcosbaron.wordpress.com/barcos-en-botella-de-lorenzo-baron/> (Barcos en botellas)

Foros

- ✦ modelshipworld.com/
- ✦ www.shipmodeling.net/
- ✦ www.modelismonaval.com/
- ✦ <http://www.koga.net.pl/>
- ✦ <https://www.boatdesign.net/> (Diseño de embarcaciones, libros, planos, etc.)

Varios

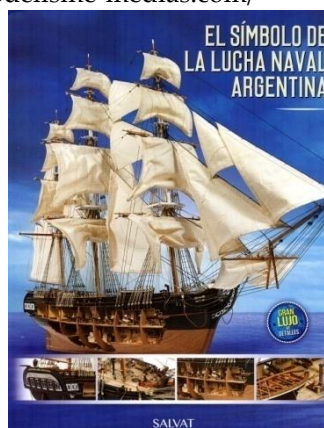
- ✦ <https://sites.google.com/site/modeldarsenal/file-cabinet>
- ✦ www.modelshipbuilder.com/news.php
- ✦ www.classicwoodenboatplans.com/
- ✦ www.abordage.com/es/
- ✦ www.griffonmodel.com/product_view.asp?id=259&classid=84
- ✦ www.jorgebarcia.com.ar/productos/macizas.html
- ✦ www.modelshipbuilder.com/news.php
- ✦ www.oxxo.com.ar/productos.htm
- ✦ www.kiade.com/?langue=2
- ✦ <http://escuelagoleta.org.ar/>
- ✦ http://www.libramar.net/news/anatomy_of_the_ship_series/1-0-43 (libros digitalizados)
- ✦ <http://www.modelshipwrights.com/>
- ✦ <http://www.microcomservice.com> (service de equipos de Radio Control)

Librerías náuticas

- ✦ www.seawatchbooks.com
- ✦ www.seaforthpublishing.com
- ✦ www.bookworldws.co.uk

Revistas

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



Participaron en este número

- ✦ Alfonso M. Rubí
- ✦ Luís Toni
- ✦ Martín Secondi
- ✦ Daniel Mansinho
- ✦ Rafael Zambrino
- ✦ Natalia Zambrino

**SI DESEA HACER COMENTARIOS, SUGERENCIAS O MANDAR FOTOS DE MODELOS
TERMINADOS O EN PROCESO DE CONSTRUCCIÓN ESCRIBANOS A:**

mascarondeproadigital@gmail.com



**ASOCIACION AMIGOS DEL MODELISMO NAVAL
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA**
