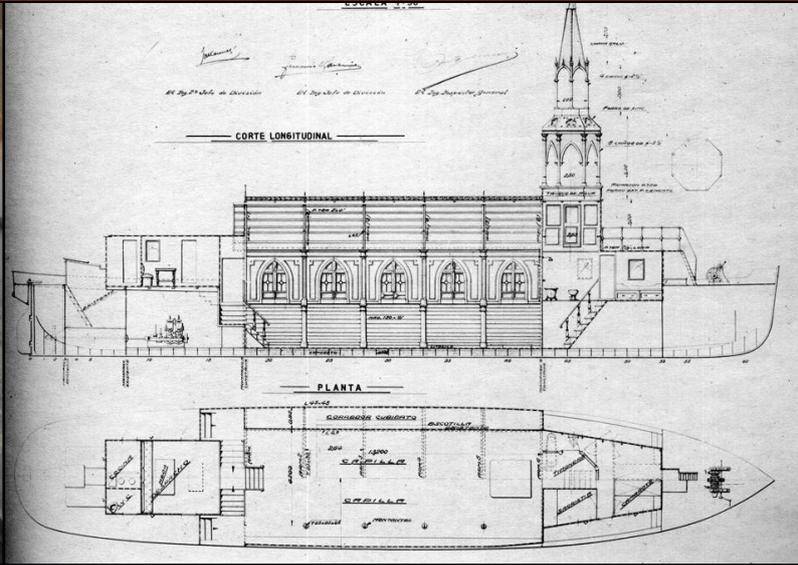


# Mascarón de Proa Digital



# Contenido

---

EDITORIAL

TIPOLOGÍA DE EMBARCACIONES

GRANDES BARCOS

MODELOS DE COLECCIÓN

TALLER

INICIACION AL MODELISMO NAVAL

ARTILLERIA NAVAL

VAPOR VIVO

EL TIEMPO Y LAS GANAS

EMBARCACIONES EN EL RECUERDO

LIBROS

DICCIONARIO EN IMÁGENES

PLANOTECA

NUEVOS LANZAMIENTOS

MIRANDO VIDEOS

SITIOS DE INTERÉS

**A VECES PASA**

**DHOW ÁRABE**

**BUQUE MUSEO ARA CORBETA URUGUAY**

**BUQUE MUSEO ARA CORBETA URUGUAY**

**SIERRA DE CORTE DE MÚLTIPLES TRACAS**

**MAMPARAS PARA MODELOS AVANZADOS**

**LA ÉPOCA DE LOS GRANDES CAÑONES**

**CALDERITAS**

**SEGUNDA PARTE**

**CAPILLA FLOTANTE "CRISTO REY"**

**FRAGATA HERMIONE**



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

# Editorial

---

## *A veces pasa..*

---

Tengo que escribir el nuevo editorial para Mascarón de Proa Digital, como vengo haciéndolo, pero lo curioso, es que no se qué tema tratar.

En todos los anteriores uno se inspira o relata algún acontecimiento que sucede con el Modelismo naval, pero ahora, y lo pensé en días pasados, no tengo nada, no se me ocurre nada, y sobre esto voy a escribir algunos pensamientos.

En el Modelismo, como en otras actividades de la vida, a veces pasa, que se siente desganado, sin creatividad, sin deseos de trabajar en su modelo que viene realizando.

**A veces pasa**, que uno observa su modelo y lo tiene detenido sobre su mesa o estante de un armario, y cuando trata de avanzar sobre el mismo, algo lo detiene y suele pasar dos cosas.

Insiste en el trabajo y las cosas salen mal, o no intenta nada y guarda el modelo y espera un momento oportuno para poder continuarlo-

**A veces pasa**, que aunque se sienta sin reservas anímicas para su continuación, uno no se evade del hecho modelístico, no adelanta en el trabajo pero piensa, medita en alguna solución, para poner , aunque sea, algunos minutos, en continuar su modelo.

**A veces pasa**, que un modelista no tiene tanto tiempo disponible para dedicarle por su trabajo, su familia o inconvenientes de toda clase (Mucha veces esto sirve de excusa a los modelistas) NO TENGO TIEMPO.

**A veces pasa** que el constructor deriva su modelo, observa otros planos, lee algún libro o revista, quiere realizar otro modelo o planifica construir alguna nueva herramienta para su astillero.

En este caso parece tener bastante más tiempo para dedicarle al modelismo, pero algo sucede, el modelo no avanza.

**A veces pasa**, que ni en el primero u otro caso, se necesita de una pequeña llama de inspiración, para que nuestro modelista, ponga manos a la obra.

**A veces pasa.**

- Carlos A. Bartellone

# Tipología de embarcaciones

## *Dhow Árabe - por Carlos Bartellone*

Es un nombre genérico de una serie de tradicionales barcos a vela, con uno o dos mástiles, con velas del tipo latinas, utilizados en el Mar Rojo, y Océano Indico

Los Historiadores están divididos en cuanto al nombre Dhow, si fue invento árabe o Indio.

Son embarcaciones tradicionales para transportar cargas de frutas, agua dulce o mercadería en general, a lo largo de las costas de Arabia(Golfo Pérsico) al este de Africa y Temen y algunas partes del sur de Asia, como Pakistán, India y Bangladesh.



Referido a su historia, sus orígenes se pierden a los 600 años antes de Cristo, en territorio de India. Hasta el día de hoy los dhows comerciales hacen viajes entre el Golfo Pérsico y África Oriental, utilizando velas como único medio de propulsión.

A menudo, navegan al sur con el Monzón de invierno o principios de primavera, y de vuelta a Arabia a finales de la primavera o principio de verano.

Para la navegación, el dhow ha utilizado tradicionalmente el kamal, un dispositivo de observación astronómica, guiándose por la estrella Polar.

El dhow era conocido con rasgos distintos, en primer lugar, es la vela triangular (latina) y en segundo lugar, por su construcción "cosida" es decir se hace cosiendo las juntas del casco con fibras, cuerdas o correas.

Este tipo de construcción parece extraña, pero no lo es tanto, pues en Egipto, se construía de la misma manera, y se encontraron vestigios en la excavación en la Pirámide de Giza.

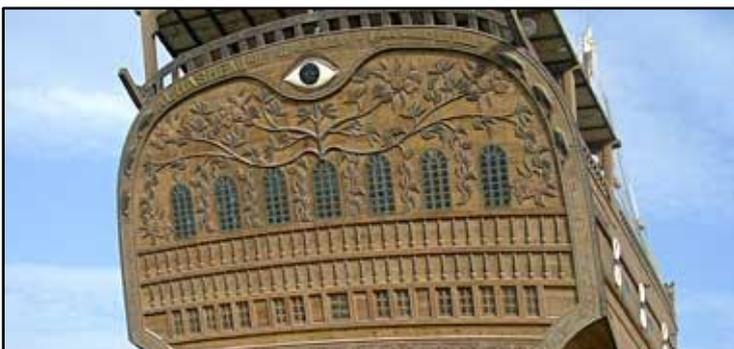


La construcción de un Dhow es un oficio artesanal muy antiguo, que dejó muy buenos resultados. Es así que esta técnica cambió muy poco a través de los siglos.

Es de aclarar que en el mundo antiguo habían tres estilos propios, en el Mediterráneo fueron los tirremes y barcos comerciales, con velas cuadradas y remos, en el Óceano Indico el Dhow con sus velas triangulares y en los Mares de la China fueron los juncos, con castillos en proa y varios mástiles y un aparejo de vela única y timón de codaste.



Hubo distintas naves que formaron las características de los diferentes dhow, todos con similitudes en su construcción final, llamados Bagarah, Barijah, Battil, Bodan, Barijah, Jeibut, y Sambuk entre tantas otras variantes, y el Pattamar (típico de en las costas de la India)



#### Bibliografía:

- ✦ Construcción de dhows y su historia (Nabatea.com).
- ✦ Tradicionales barcos de vela árabes J. Taylor.
- ✦ Dhows de la corte Swabile P. Briggs





# Grandes Barcos

---

## *Buque Museo ARA Corbeta Uruguay - por Rafael Zambrino*

---



Este buque a flote de mayor antigüedad de la Armada Argentina fue incorporado oficialmente en septiembre de 1874. Último exponente de la legendaria Escuadra de Sarmiento, la corbeta Uruguay intervino en revoluciones, rescates y expediciones, y fue incluso sede flotante de la Escuela Naval.

Desde 1967 es Monumento Histórico Nacional y como tal se exhibe en Puerto Madero de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

### *Construcción de la Corbeta Uruguay: Datos técnicos*

---

Se trata de un buque-corbeta, con aparejo de Barca con gavia dobles, con tres palos, dos de los cuales tienen vergas cruzadas. El casco es de acero forrado en madera de teca. Esta fue construida en Inglaterra en los astilleros de Laird Brothers, de Birkenhead, a un costo de 32.000 libras, según un contrato firmado para dos unidades gemelas (Uruguay y Paraná), con fondos de la ley de armamentos de 1872. En dicho astillero, años más tarde, se construiría la **Fragata Presidente Sarmiento**. La Uruguay fue botada en febrero de 1874, transformándose en buque escuela en 1877. A pesar de su pequeño tamaño:

**Eslora:** 46,36 m

**Manga:** 7,63 m

**Puntal:** 5,4 m

**Calado medio:** 3,5 m

**Desplazamiento:** 550 toneladas.

Finalizada su construcción y alistamiento el 02 de Mayo de 1874, al mando del capitán inglés Jaime A. Powlett y una tripulación de 27 hombres, inició su viaje al país en convoy con la Paraná, arribando ambas a Montevideo el 05 de Julio del mismo año. En este puerto eran esperados por sus comandantes argentinos, los que recibieron los buques simbólicamente el 06 de Julio, para luego zarpar y entrar al Riachuelo el día siguiente. Entonces fueron inspeccionados por una Comisión Inspectora que los recibió bajo acta.

## *Hazañas*

---

Gemela de la Paraná, fueron las primeras llegadas al país de los buques de hierro y vapor adquiridos por el Presidente Sarmiento, desde 1877, fue buque-escuela, recorriendo las costas del sur y reafirmando nuestra soberanía. De ella egresó la primera promoción de la Escuela Naval y en 1880 dejó de ser buque escuela sirviendo de transporte y de apoyo de comisiones científicas.

En 1903 tuvo su momento más glorioso, su hazaña de más renombre. A mediados de ese año cundió la inquietud por el destino de la expedición al Polo Sur del sabio sueco Otto Nordenskjöld. El "Antartic" no había regresado. En él estaba también el alférez de fragata argentino José María Sobral. El gobierno nacional decidió enviar a la "Uruguay", al mando del teniente de navío Julián Irizar, tras prepararla para la expedición.

La hazaña comienza el 8 de Octubre de 1903 para ello, el gobierno de entonces hace realizar modificaciones a la Corbeta para afrontar el riesgoso viaje, he aquí un detalle de los trabajos realizados:

- ⊕ Se le cambió la máquina por la del ex destructor **Santa Fe** y la caldera de llama directa por otras dos de llama de retorno. Con esto aumentó su capacidad de carbón y agua.
- ⊕ Se agregó un castillete a proa y caseta a popa para el timonel.
- ⊕ Se reforzó la proa, con forro adicional de madera.
- ⊕ Se suprimieron quillas de balance o rolido y el forro de cinc.
- ⊕ Se aparejó con gavias dobles. Es decir, el trinquete y el mayor llevaban sólo tres velas cuabras y el mesana una cangreja.

Se aumentó la capacidad de víveres, se instaló calefacción de vapor y un pañol de explosivos a popa, para romper el hielo.

El 8 de noviembre, se produjo el feliz encuentro en Snow Hill y tras recogerse a los demás tripulantes del destrozado "Antartic", la "Uruguay" emprendió el regreso, sorteando terribles temporales. El recibimiento en Buenos Aires fue apoteótico.

No fue éste su único viaje ya que navegó el Drake, el Cabo de Hornos, y reaprovisionó Las Islas Orcadas en 1904/1905; 1906/1907; 1908; 1910; 1915; 1918; 1919; 1920; 1921 y 1922. También llegó a la isla San Pedro (Georgias del Sur) en 1909, 1910, 1915, 1918 y 1919, aprovisionando a la Sociedad Argentina de Pesca, estación ballenera, de carbón y víveres, levantando cartas y efectuando hidrografía.

## *Monumento histórico*

---

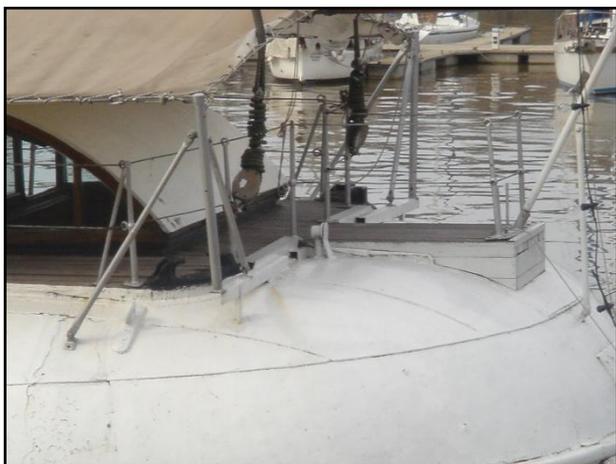
En 1926 después de 52 años de servicio dejó de navegar, se sacó la arboladura y se convirtió en polvorín flotante en las cercanías de la Escuela Naval en Río Santiago. En 1954 se reacondicionó colocándole nuevamente su arboladura para convertirla en Buque Museo. Por un decreto el 27 de octubre de 1955 figuró de nuevo en "actividad" en la Armada y el 6 de junio de 1967 por decreto N°

3968 fue declarada Monumento Histórico Nacional. Actualmente está fondeada en Puerto Madero próxima a la Fragata Presidente Sarmiento.

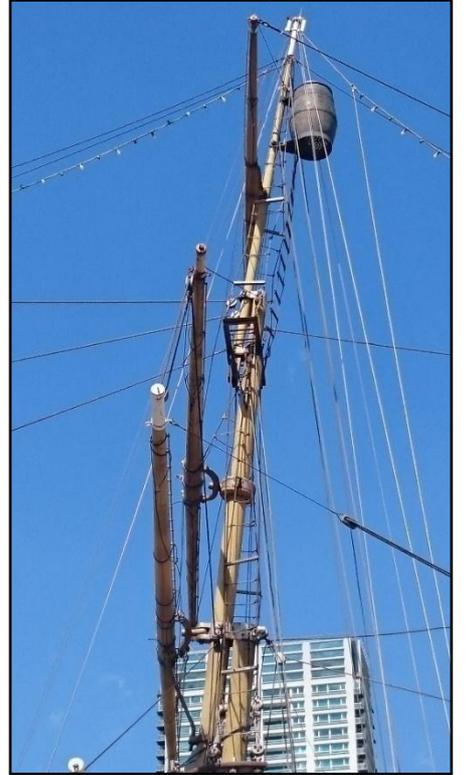
- ✦ **Horarios de visita:** Lunes a Domingo de 10 a 19 Hs.
- ✦ **Contacto:** Teléfono: 4314-1090
- ✦ **Dirección:** Dique 4, Alicia Moreau de Justo 500 PUERTO MADERO.

Parte del texto extraído del sitio: <http://www.ara.mil.ar/>











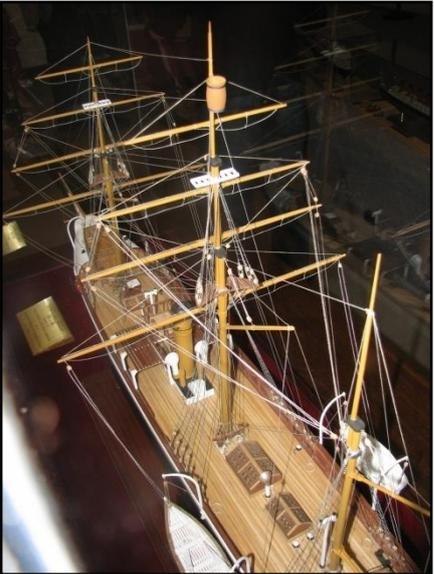
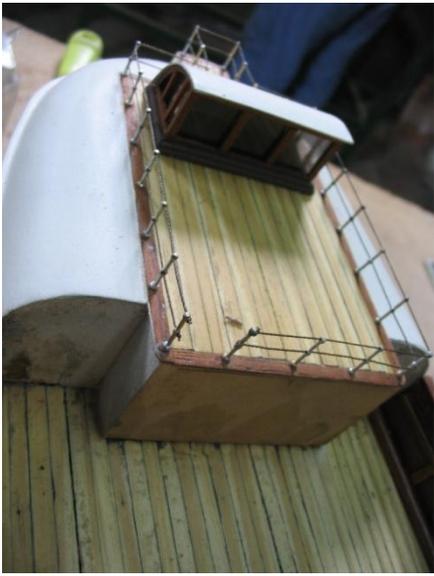
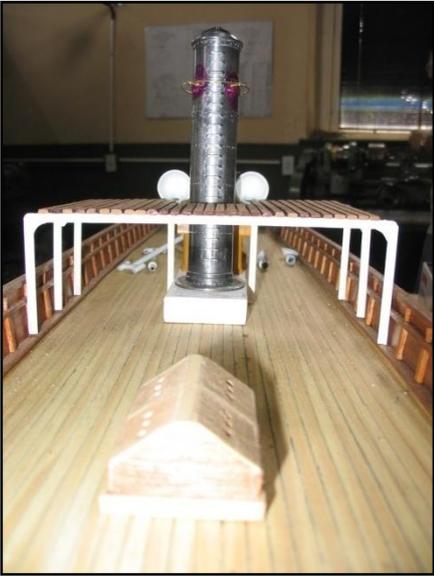
# Modelos de colección

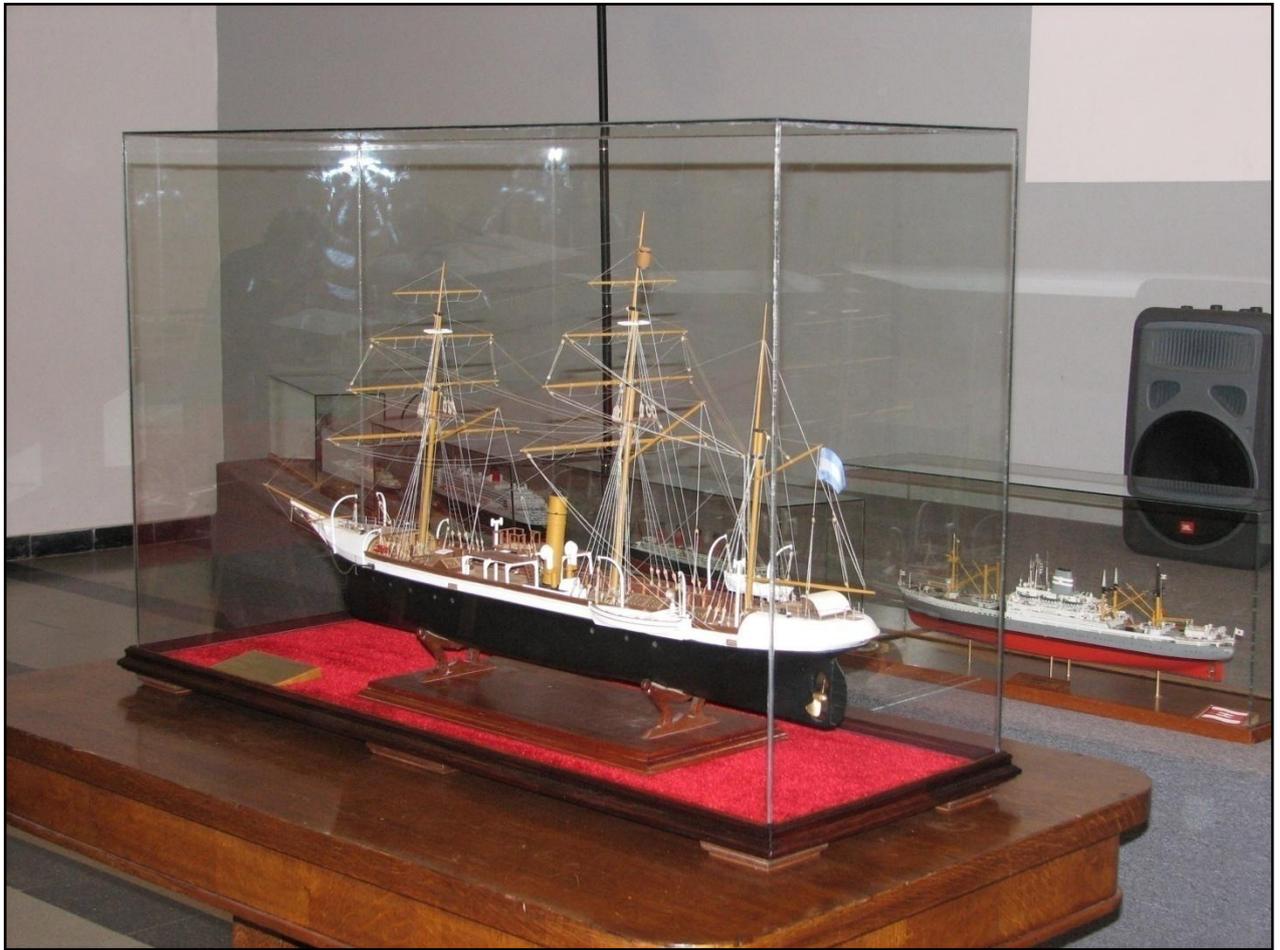
## *Buque Museo ARA Corbeta Uruguay - por Rafael Zambrino*

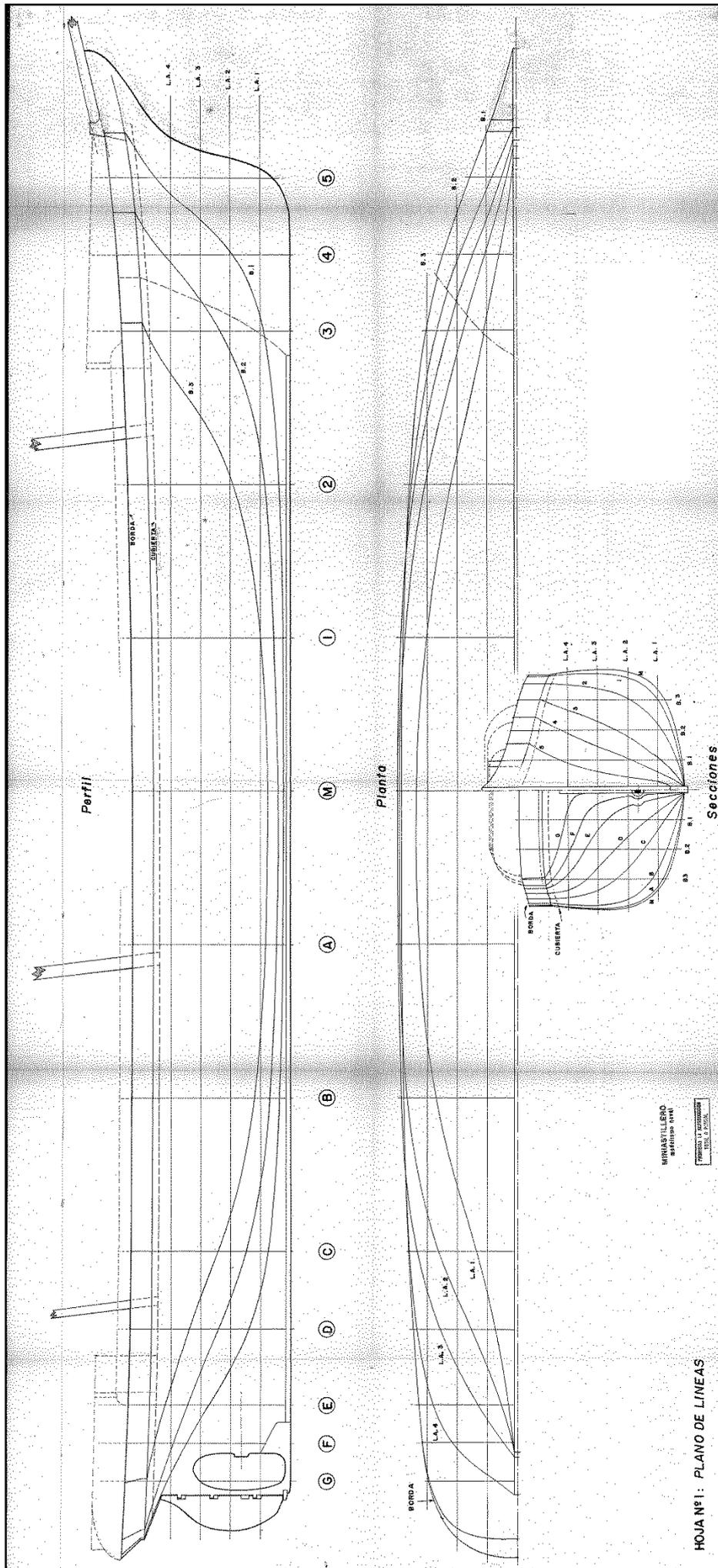
La Asociación Amigos del Modelismo Naval de la República Argentina tubo el agrado de construir un modelo en escala 1:50 de la Corbeta Uruguay con el objetivo de ser donada al Museo del Ejército Argentino lugar en donde nuestra Asociación funcionó durante casi 20 años. Dicho modelo hoy se encuentra exhibida en sus salones.

A continuación una secuencia fotográfica de la construcción y del modelo terminado entregado a las autoridades de dicho Museo.









INGENIERO EN ARQUITECTURA  
 FRANCISCO J. VILLALBA  
 1958 - 1968

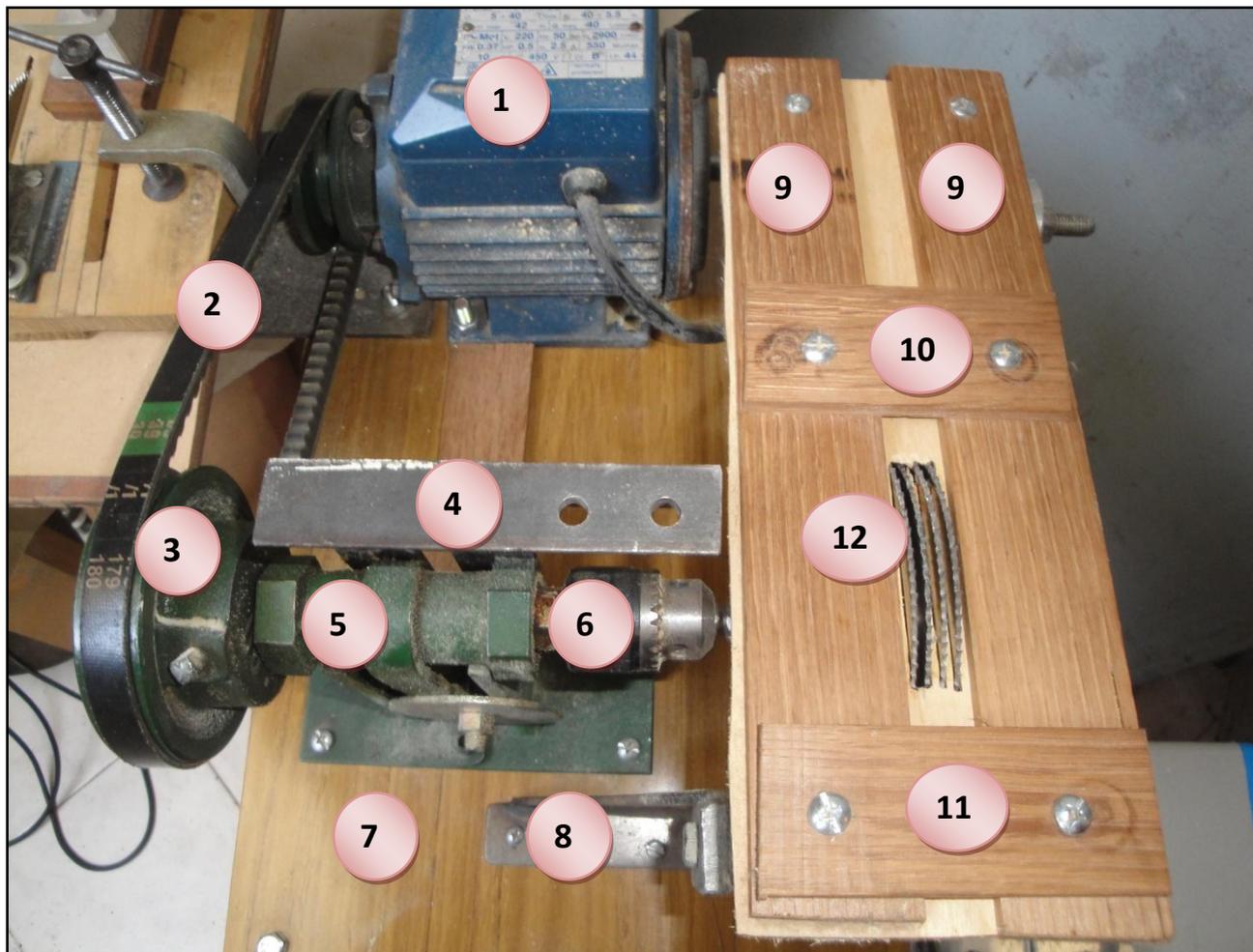
HOJA Nº1: PLANO DE LINEAS







## Sierra de corte de múltiples tracas - por Alfonso M. Rubí y Rafael Zambrino



Es evidente que uno de los momentos más complicados en la construcción de un modelo en escala es cuando el modelista tiene que comenzar a cortar las tracas de madera que utilizará para el forrado del casco y de las correspondientes cubiertas. Dicha tarea, la mayoría de las veces, se complica por la falta de una sierra de pequeñas dimensiones que nos permita cortar esas pequeñas varillas en el espesor u ancho deseado y por tal motivo en nuestra Asociación se pensó en solucionar este tema, pero evitando el corte individual de cada una de las varillas ajilizando la tarea cortando en forma simultánea y obteniendo en un solo corte varias de estas tracas al mismo tiempo.

De distintas evaluaciones surgió esta herramienta de construcción casera, que a la sierra de una sola hoja se la transformó alojándole en su eje varias hojas de sierra circular, en este caso 4, y separadas entre sí por arandelas del espesor de la traca que se desea cortar obteniendo en una sola pasada 5 tracas todas del mismo espesor y listas para ser pegadas en el modelo.

Para poder cortar todas las tracas iguales fue necesario preparar, en este caso, varillas de 5 milímetros de espesor y 15 milímetros de ancho para que entren entre las guías que se ven en la foto 1 marcadas con el número 9. La pieza marcada con el número 11 es la entrada de la tablita y la pieza 10 es la salida

de las tracas terminadas, en ambos casos las dos tablitas permiten que tanto en la entrada y en la salida la madera no se levante durante el corte.

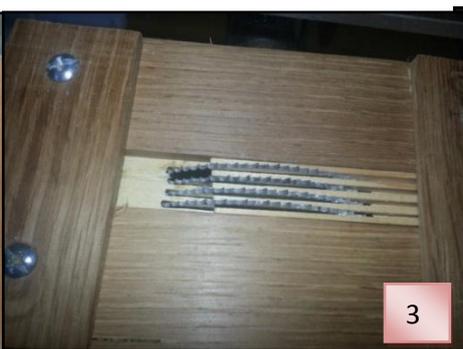
Enumeración de las partes que forman la herramienta:

1. Motor de 2.900 RPM utilizado como motobombeador al que se le cortó la parte delantera dejando expuesto el eje para colocar una polea.
2. Correa dentada.
3. Polea que mueve el eje de las sierras.
4. Soporte metálico para acrílico protector.
5. Porta eje o muñequito.
6. Mandril recuperado de un taladro que sirve para asegurar y regular el eje que contiene las sierras.
7. Base de madera donde están atornillados todos los componentes.
8. Soporte de mesa de corte.
9. Guías de madera en donde circula la tablita que se está cortando.
10. Tablita de salida de las tracas. Esta no deja que se levanten cuando están saliendo del corte.
11. Tablita de entrada que se va a cortar. Esta no permite que la madera de entrada se mueva hacia arriba.
12. Hojas de sierra circular de 100 milímetros de diámetro separadas por arandelas de 1,5 milímetros



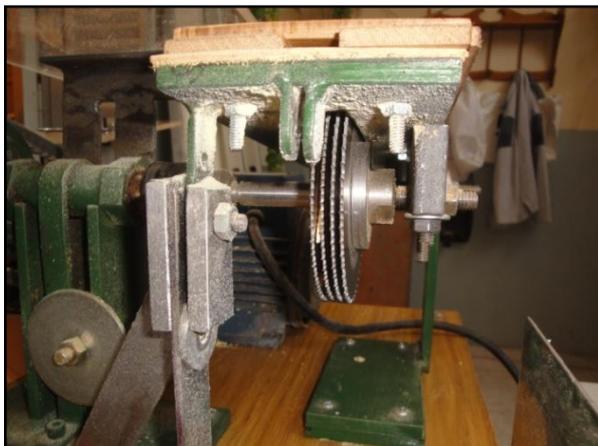
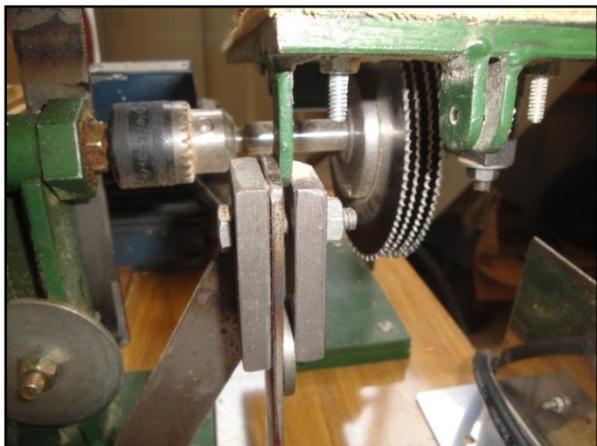
*Sierra lista para comenzar el corte de las tracas. Observar que también está colocado el acrílico protector.*

*La secuencia fotográfica muestra los pasos de entrada y salida de la tablita previamente cortada en otra sierra y pasada por la cepilladora.*



Video:  
[https://youtu.be/sVk1BJCou\\_I](https://youtu.be/sVk1BJCou_I)

*Sierra de corte de múltiples tracas - diferentes vistas*



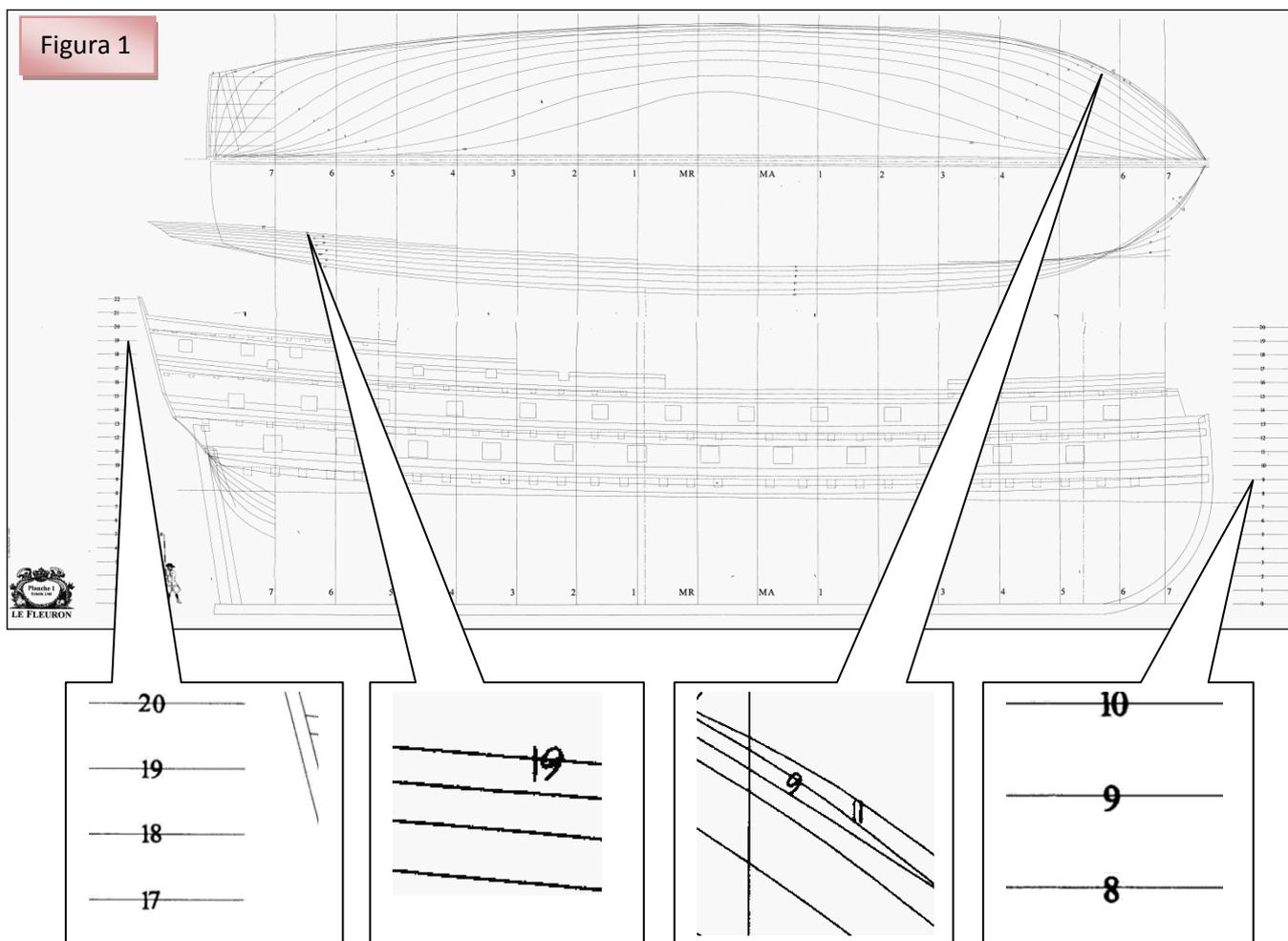
# Iniciación al Modelismo Naval *por Rafael Zambrino*

## *Montaje de mamparos para modelos avanzados*

El montaje de los mamparos sobre la quilla en un modelo en entramada o arsenal es una tarea a la que hay que prestarle mucha atención y dedicación. Con cierta preparación previa, si se realiza bien, no solo nos facilitará el armado de la estructura interna del modelo mucho más rápido, también nos aseguraremos de la perfecta alineación de todos los mamparos. En la figura 4 se puede ver el detalle de una sección de un casco de madera y es así lo que debería tener el modelo si se lo desea detallar al máximo. En el mismo dibujo se pueden ver con mucho detalle todos los nombres de las partes que conforman el casco de madera.

A continuación se describe uno de los métodos de gradas o astilleros más usados por los modelistas avanzados y que como ya veremos requiere tomar bastantes medidas. Este sistema de construcción es avanzado y cada modelista optará por el sistema de armado más apropiado para su modelo.

La figura 1 muestra un plano de líneas del Navío Le Fleuron, que se toma como ejemplo y de este mismo plano se extrajo las líneas de agua marcada con el número 9 en la vista lateral que sirve para determinar la posición y altura de la plantilla que se va a cortar (foto 1). La otra plantilla cortada es la marcada con el número 19 a la altura del “Alcázar” foto 1. La altura a la que deberá ir la plantilla también se puede ver en el plano de caja de mamparos, figura 2 y 3.



Altura de la plantilla central marcada con el número 9 en el plano de mamparos vista desde Proa. Ver foto 1

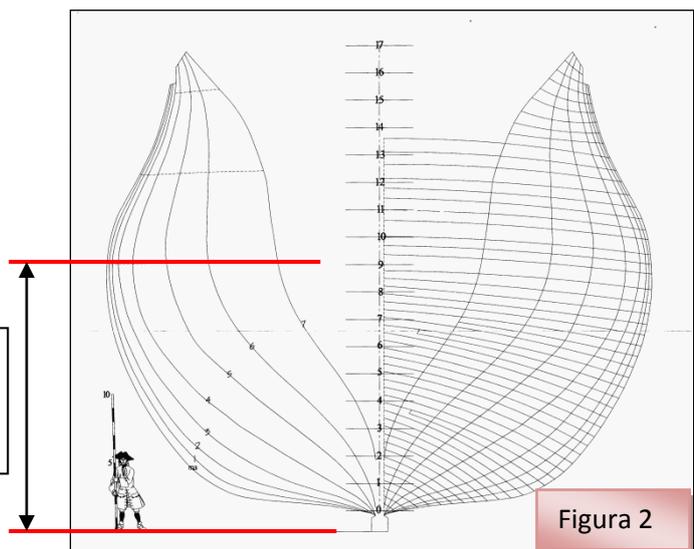


Figura 2

Altura de la plantilla superior (Alcázar) marcada con el número 19 en el plano de mamparos vista desde Popa. Ver foto 1

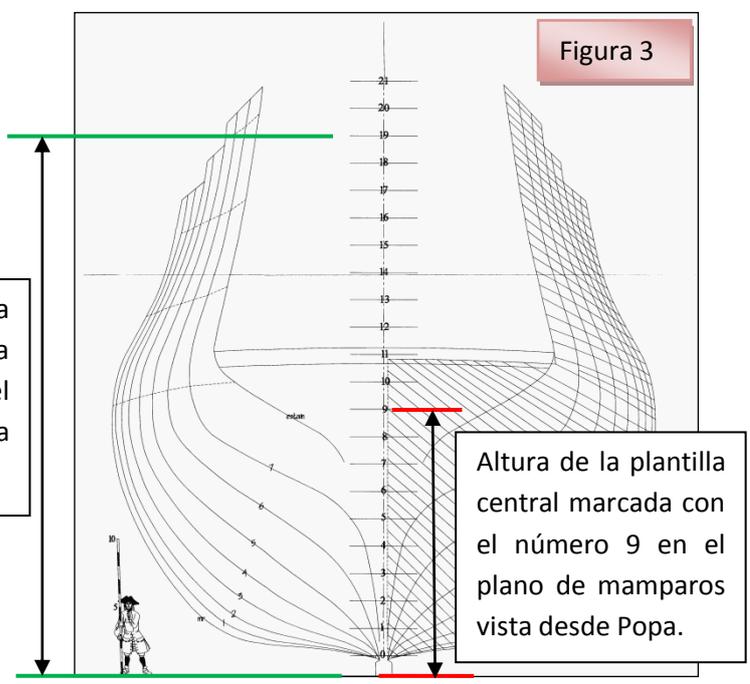


Figura 3

Altura de la plantilla central marcada con el número 9 en el plano de mamparos vista desde Popa.

El dibujo de la forma de las líneas de agua que se trasladen a la plantilla, se podrá hacer simplemente dibujando sobre la misma plantilla o bien con fotocopias o copias con el escáner de nuestra impresora. Es muy importante prolongar hasta los bordes de la plantilla todas las líneas paralelas que se ven en el plano y marcadas desde el centro **MA** hasta Proa **7** y de **MR** hacia Popa **7**. Estas líneas paralelas marcadas en todas las plantillas que se utilicen nos permitirán alinearlas lateralmente utilizando una escuadra a 90 grados. La separación de las plantillas se puede hacer mediante el uso de varillas roscadas con tuercas o mariposas y también se pueden fabricar calibradores de altura con algún recorte de madera. La altura de estos calibradores se puede tomar directamente de cualquiera de las vistas de planos ya mencionados

Calibrador de altura para la plantilla superior marcada en el plano como 19 a la altura del Alcázar

Calibrador de la plantilla central marcada en el plano con el numero 9. Con este calibrador se ajusta la altura en todo el perímetro de dicha plantilla

Todas estas líneas paralelas son de mucha importancia para poder alinear las distintas plantillas una arriba de otra y por tal motivo deben ser muy bien medidas

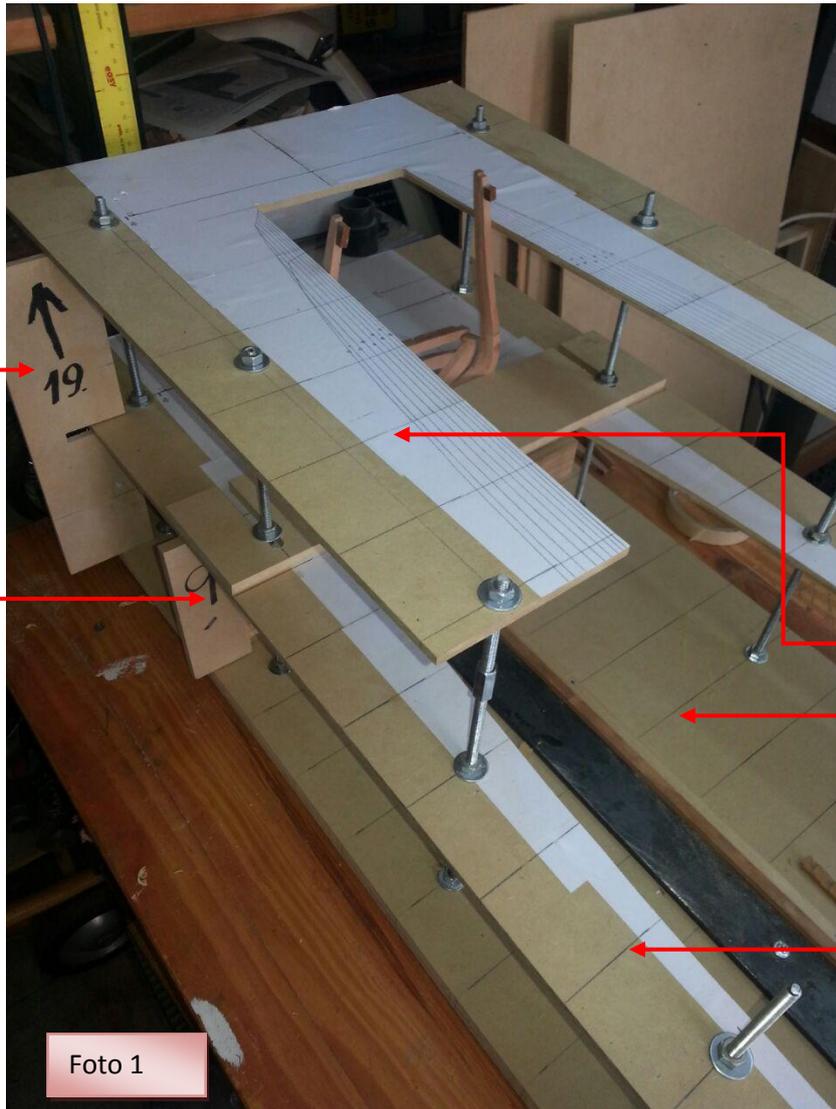


Foto 1



Foto 2

Una vez que se hayan colocado sobre la quilla todos los mamparos con sus correspondientes separadores, se puede extraer parte de las plantillas para poder trabajar con mayor comodidad, foto 2. En las fotos 3 y 4 se muestra un trabajo del mismo modelo de navío pero en una escala al superior o sea 1/24 y por lo tanto el modelista optó por agregar más plantillas intermedias dadas las grandes dimensiones del modelo



Foto 3



Foto 4

FOTO: [HTTP://WWW.MODELLISMODARSENALE.COM/FLEURON/FLEURON1.HTM](http://www.MODELLISMODARSENALE.COM/FLEURON/FLEURON1.HTM)

Como se dijo cada modelista optará por el método que más le convenga dependiendo del modelo de barco elegido. De la foto 5 a 11 se puede ver otro sistema de construcción en el cual el modelista construye un sistema de caja y dibuja sobre la plantilla todos los alojamientos en donde deberán ser alineadas cada uno de los mamparos. Este sistema se debió hacer así dada la gran fragilidad y cantidad de mamparos que tiene este modelo, un hermoso Jabeque de 1750.

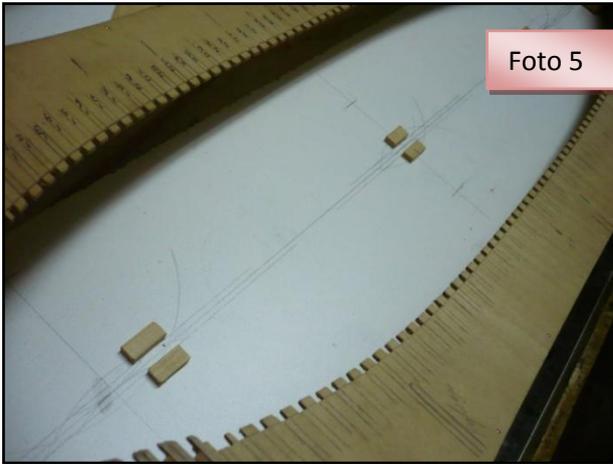


Foto 5

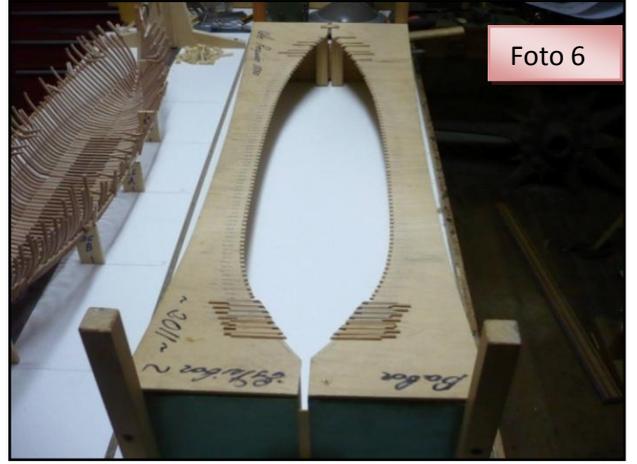


Foto 6

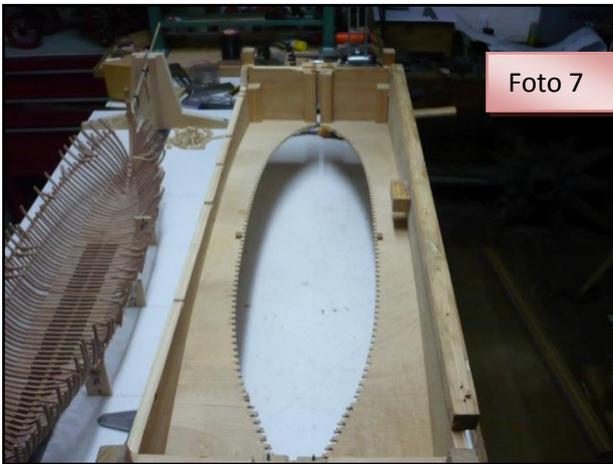


Foto 7

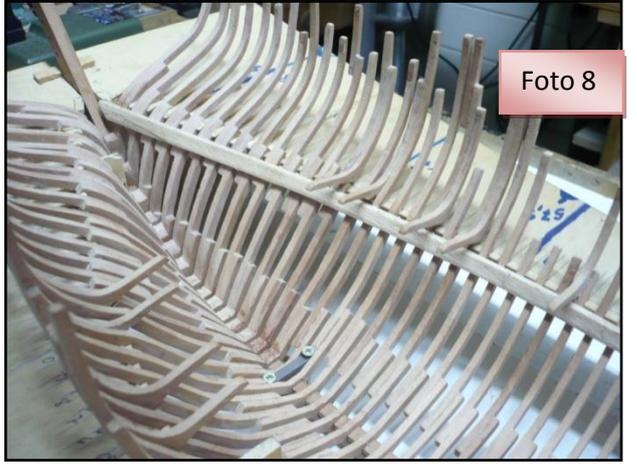


Foto 8

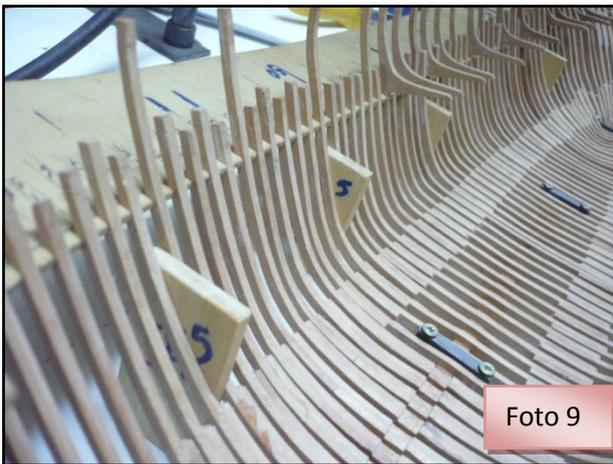


Foto 9



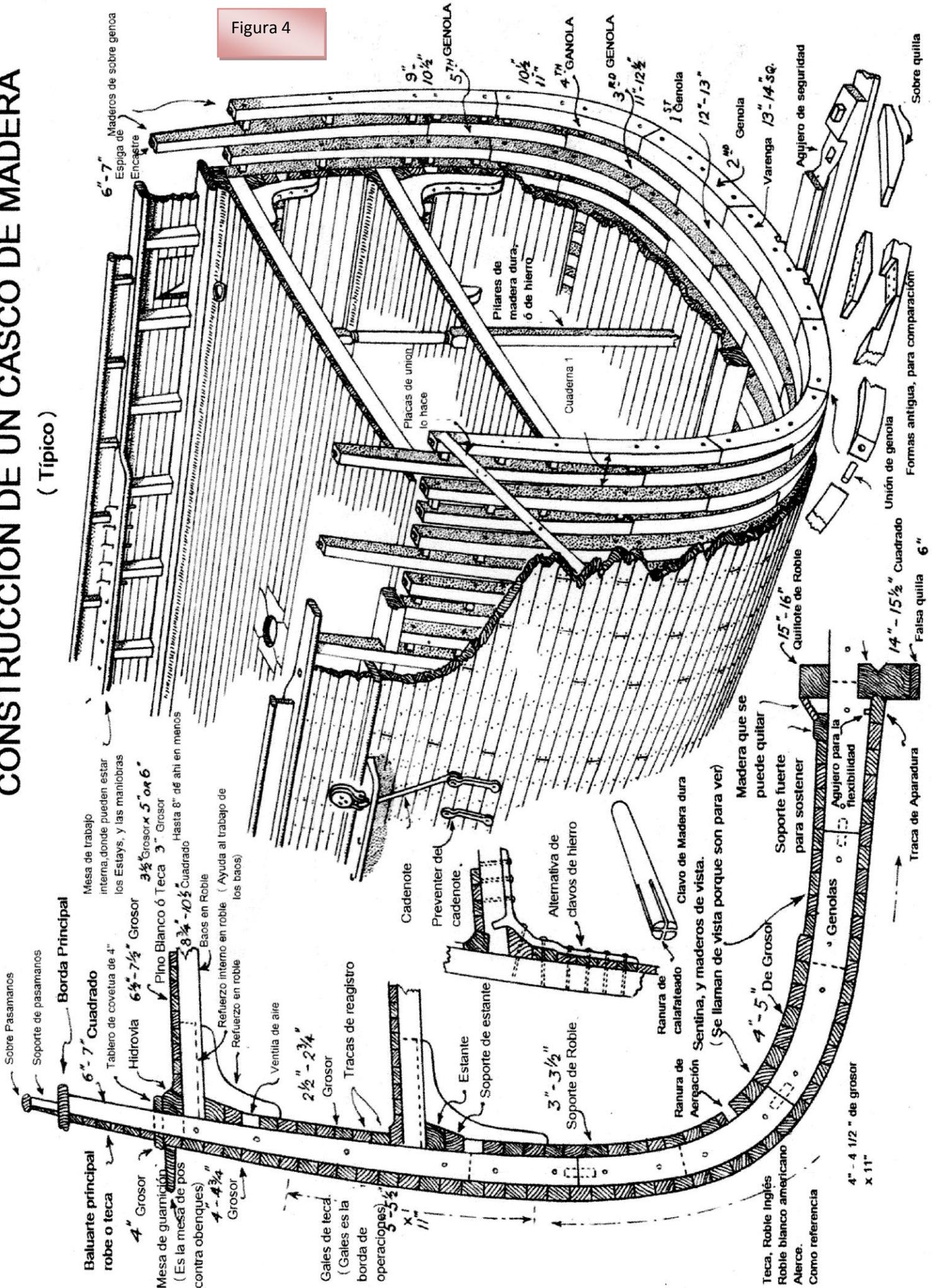
Foto 10



Foto 11

# CONSTRUCCIÓN DE UN CASCO DE MADERA ( Típico )

Figura 4



# Artillería Naval

## La época de los grandes cañones, 2ra. Parte - por Martín Secondi

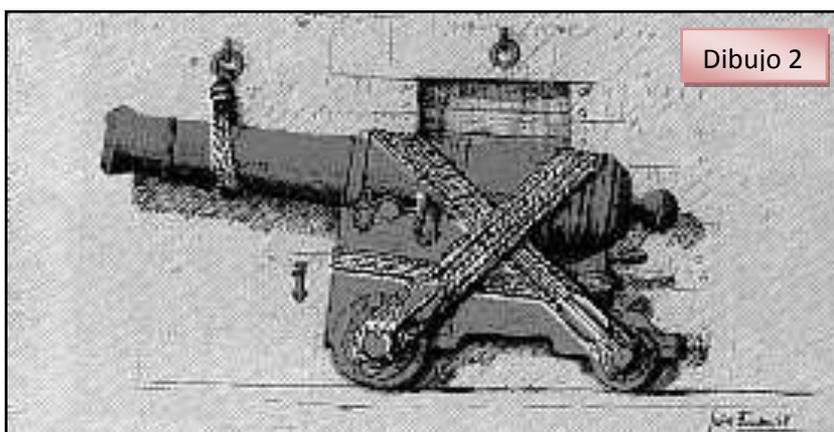
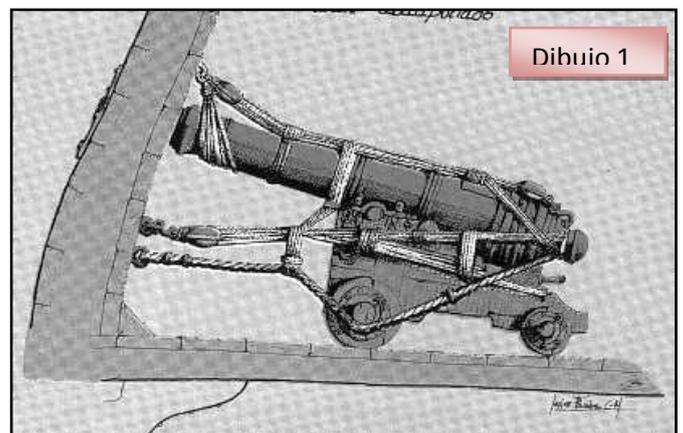
### La vida cotidiana de un artillero

Al mencionar las palabras batalla naval o artillería naval, al aficionado de hoy se le hace difícil imaginarse otra artillería que no sea la moderna y controlada por computadoras o telémetros computados, los que hacen que los disparos sean casi siempre acertados.

Pero, obviamente, esto no ha sido así por siempre. En los siglos anteriores al advenimiento de la moderna artillería naval, el solo disparo de un cañón era una tarea sumamente peligrosa (aun mas que hoy en día) y que, a diferencia de la actualidad, en que la mayoría de los disparos y recargas son automáticas sin intervención alguna de los tripulantes, exigían y ocupaban las energías de muchísimos tripulantes y marineros, que componían la dotación de cada cañón.

Por empezar y, como se vio, los cañones estaban montados sobre cureñas de madera provistas de ruedas para el retroceso después de cada disparo. Este retroceso era tan peligroso para los serviolas del cañón como su disparo lo era para el navío enemigo.

Cuando un cañón de 24 o 36 libras se recalentaba por la sucesión de disparos, su retroceso ocasionaba que la cureña de madera sufriera de tal forma que, las mismas a veces, se rompían y salían despedidas con tal violencia que ocasionaban heridas graves o la muerte a algún serviola cercano.



Otras veces eran los aparejos del cañón los que se rompían (recuérdese que el arma se colocaba en posición por un sistema de sogas y poleas) y, en este caso, había que perseguir al cañón que rodaba de una banda a la otra del barco por los balanceos de este hasta conseguir trincarlo nuevamente. Por eso, un cañón se trincaba al salir a la mar,

puediendo trincarse en dos posiciones: abatiportado (dibujo 1), es decir apoyando la boca de fuego en la portilla o batiporte, o abretonado, es decir con el costado paralelo al casco del barco (dibujo 2)

El primer método era el preferido en navegación ya que, en caso de ataque o batalla, el cañón podía ponerse en batería en muy pocos minutos.

En esas ocasiones en que se soltaban los aparejos, por ejemplo, con una tormenta, no era inusual que rompiese todo lo que se ponía en su camino, que aplastara a alguien o, incluso, que atravesara limpiamente el maderamen del casco. En el esfuerzo de acuñarlo con hamacas, velas o cualquier otra cosa que pudiese refrenar su impulso y así poder cazarlo, siempre podía salir herido algún marinero.

Si, por buena fortuna, nada de esto pasaba, quedaban los peligros que se presentaban al disparar la pieza. (Foto 1)

Pese a lo que pueda parecer, disparar un cañón antiguo, no consistía, solamente, en cargarlo por la boca y dar fuego a la mecha. Era una tarea complicada por demás y que exigía mucha habilidad. Un cañón antiguo ya tenía sus puntos de mira, su cuña que regulaba el ángulo de tiro, etc.

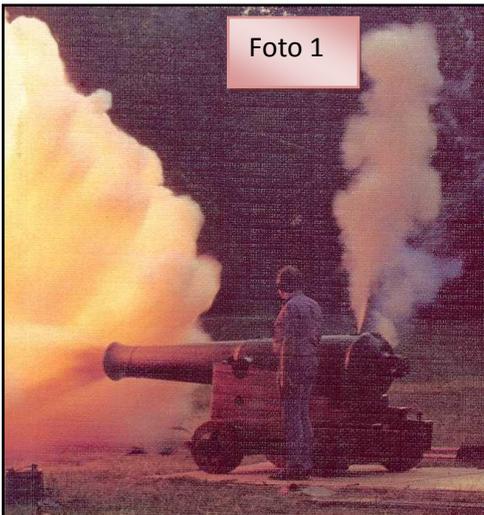
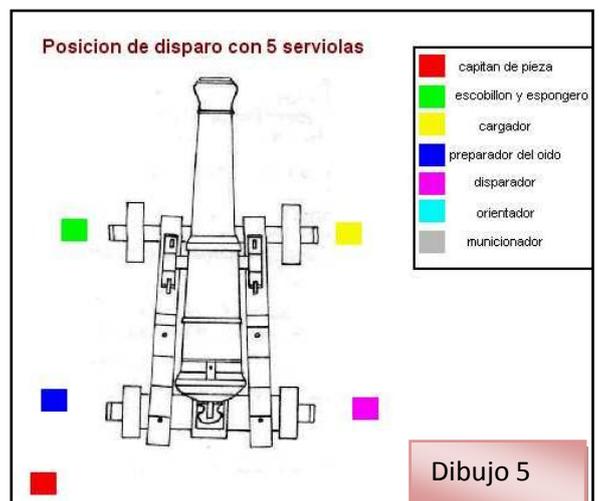
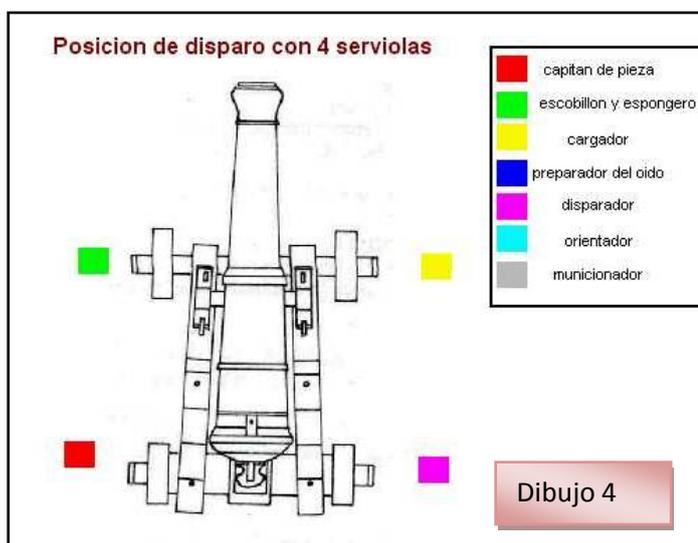
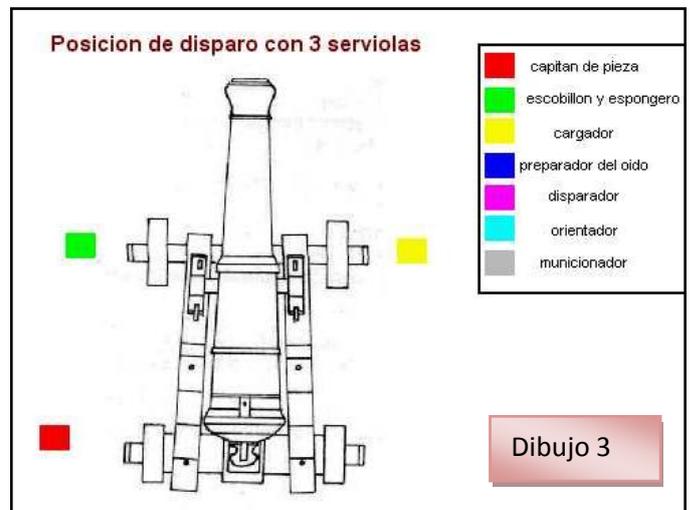
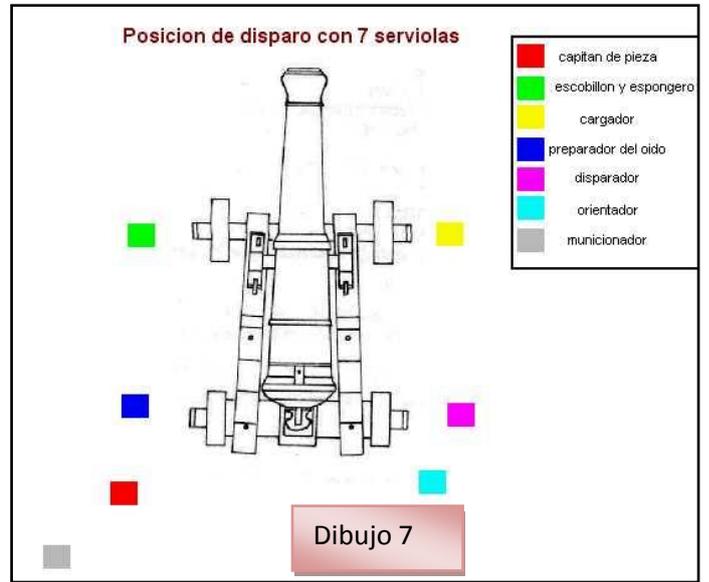
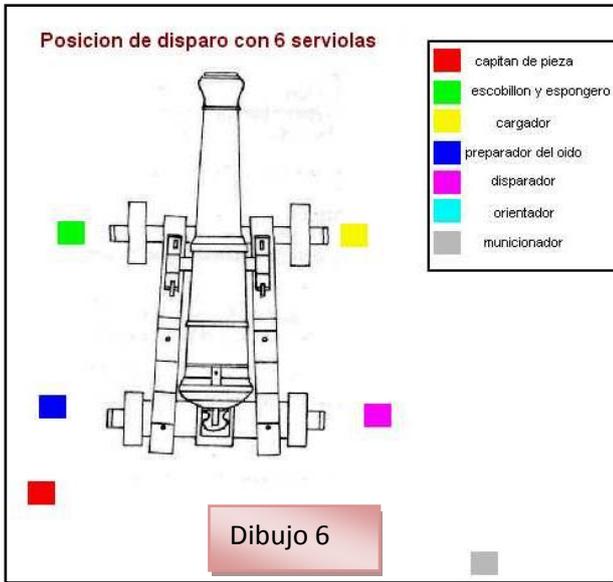


Foto 1

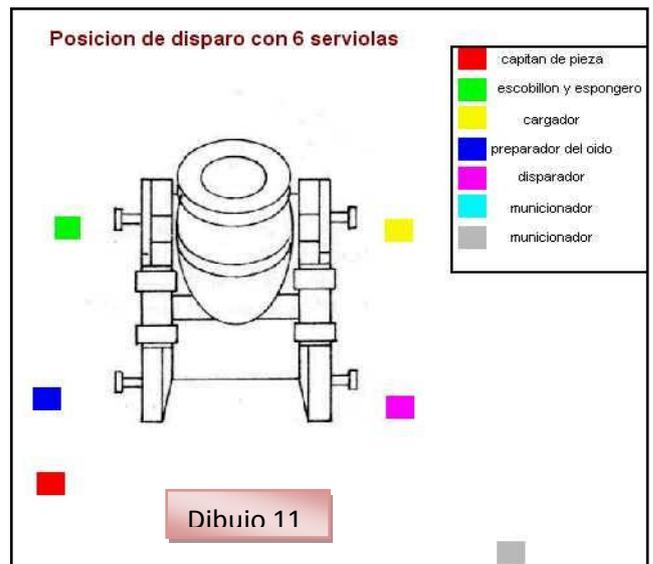
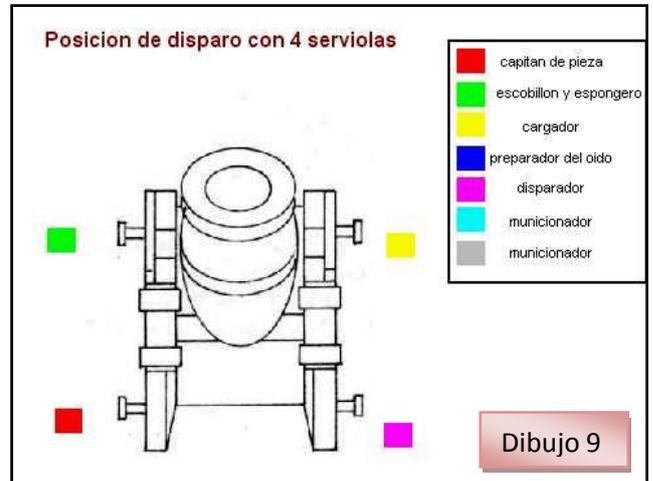
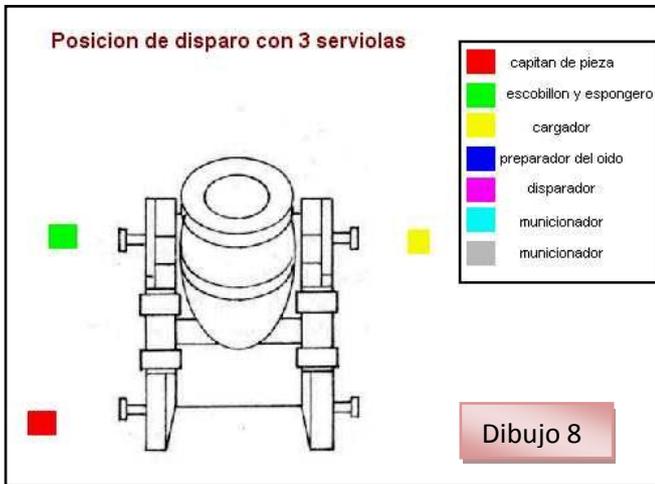
*En la foto 1 se puede apreciar la tremenda llamarada producida por el disparo de salva durante una demostración e imagínese el efecto que un proyectil disparado por una de estas piezas, causaría a un barco enemigo o en los tripulantes. No era raro, en consecuencia, ver marineros y oficiales navales (algunos de muy alta graduación) a los que les faltaban ojos, manos y hasta las dos piernas, arrancadas por una bala o esquirla.*

En el disparo de un cañón o mortero, podían intervenir hasta siete artilleros. Incluso, los reglamentos de artillería especifican la posición y funciones de cada uno al momento de la orden de disparo. Es interesante comprobar cómo estaban previstas las bajas en combate de la dotación de cada cañón mediante la reglamentación de posiciones y funciones desde siete hasta dos artilleros. (Véase en los dibujos 3 a 7 la posición de los serviolas para el disparo de un cañón)

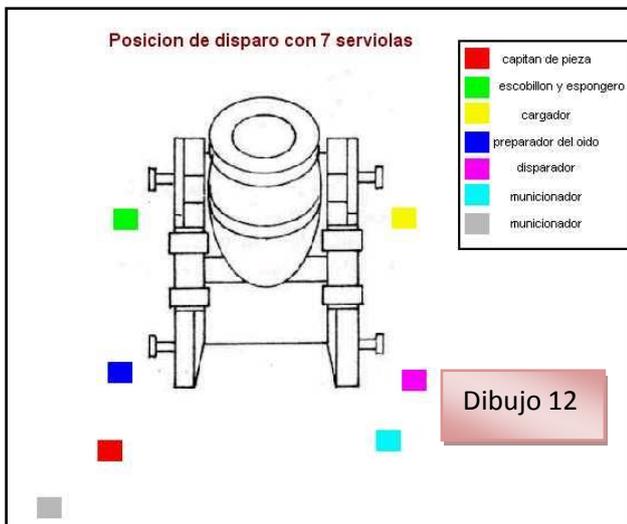




Posición de los servias para disparar un mortero (dibujos 8 a 12)



Ext: The Pocket Artillerist Carmona, Adrian B Jean Boudriot Publications



Un cañonero descuidado o con poca experiencia podía tener una vida muy corta, ya que una sobrecarga de la pieza, podía ocasionar que el arma escupiera llamaradas hacia atrás que producían quemaduras a los serviolas.

Con el mar encrespado, eran necesarios muchos años (no meses) de adiestramiento para lograr el ojo necesario para sincronizar el disparo junto con el balanceo de la nave. El cañón se apuntaba más alto de lo necesario para compensar la parábola descendente. Las balas pequeñas y granadas, se apuntaban a los flancos y bajo la línea de flotación,

mientras que las más grandes y las encadenadas, enramadas y de cuchillo se utilizaban para destruir la arboladura del barco enemigo cortando, de esa forma, sus medios de propulsión (no olvidar que, hasta bien entrado el siglo XIX, los barcos se movían a vela) y dejándolo indefenso.

Los impactos directos a una porta de artillería eran raros y difíciles pero, si esto ocurría, resultaban desastrosos porque incendiaban la pólvora alrededor de la pieza de artillería y podían ocasionar, mediante estallidos en cadena de los cañones vecinos, la explosión del navío enemigo todo.

Esto, reiteramos, era raro. Pero, algunos capitanes, en especial de la Marina Inglesa, hacían practicar a sus artilleros hasta lograr, no solo precisión en el tiro, sino también velocidad en el mismo. Algunos lograron una cadencia de tres andanadas cada dos minutos. Muy rápido, si se piensa como se recargaba y disparaba un cañón por la boca de fuego.

Cuando el cañón no se usaba, se le tapaba la boca de fuego por medio de un tapón de madera para proteger el ánima de la corrosión marina.

Ahora bien, la pregunta es: como se disparaba un cañón?

Como dijimos al principio, no era, solamente, acercar la mecha y dar fuego.



Era algo más complejo y constaba de varios pasos. Un disparo, con dotación completa, seguía la siguiente secuencia:

1. Al disparar, la pieza retrocedía. En ese momento entraba en acción un artillero que, con el escobillón, limpiaba y humedecía el ánima del cañón para eliminar todo resto de pólvora y/o restos de cartucho encendidos, al tiempo que se enfriaba el ánima.
2. Otro artillero, colocaba el cartucho con el instrumento llamado cuchara. Un tercer artillero colocaba el proyectil (si este se atascaba, podía sacarlo por medio de un instrumento llamado serpentín) y un tapón de guata o un tapón de madera entre bala y cartucho, si el disparo iba a ser con bala roja.
3. Un cuarto tripulante, utilizando el atacador, comprimía el conjunto.

4. Entretanto, el capitán de la pieza (se llama capitán al encargado de la dotación del cañón) pinchaba el cartucho con un punzón por el oído del cañón o lo barrenaba, si había algún resto carbonizado, y echaba pólvora de un cuerno por el oído, formando, de esta manera un reguero, hasta la perforación del cartucho.
5. Mientras, otros dos artilleros orientaban el cañón mediante las palancas de orientación y la cuña de puntería y tiraban de los aparejos para poner al cañón en posición de disparo.
6. Con el arma en posición, el capitán acercaba el botafuego con la mecha lenta encendida al oído de la pieza o, en época posterior, tiraba de la cuerda del sistema de chispa. Esta inflamaba la pólvora en el oído, y se transmitía al cartucho perforado, el que hacía explosión, disparando el proyectil y recomenzando el proceso

La innovación de la cuerda de disparo, aportó un poco de seguridad al disparo ya que permitió al capitán del cañón, alejarse del mismo en el momento de ignitar el cartucho.

Todo el proceso de disparo descrito más arriba, pese a lo que pueda parecer, no llevaba más que dos o tres minutos, debido a la intensa práctica.

**EN EL PRÓXIMO NÚMERO: “PREPARATIVOS PARA LA BATALLA”**

# Vapor vivo

---

## *Calderitas - por Rafael Zambrino*

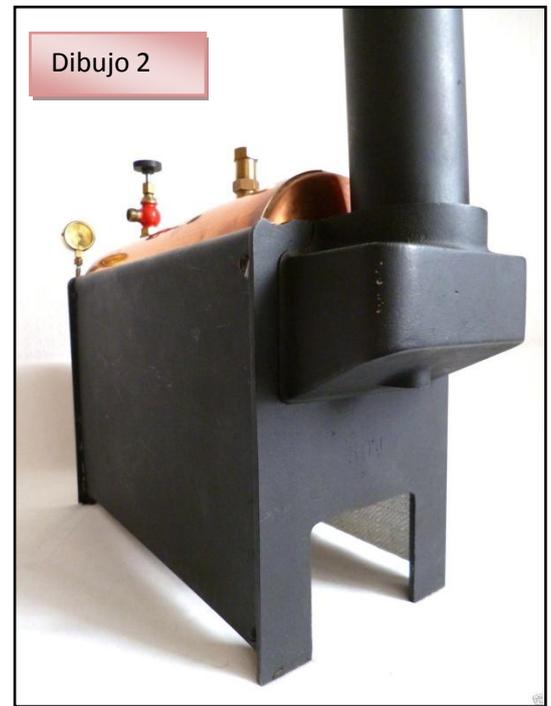
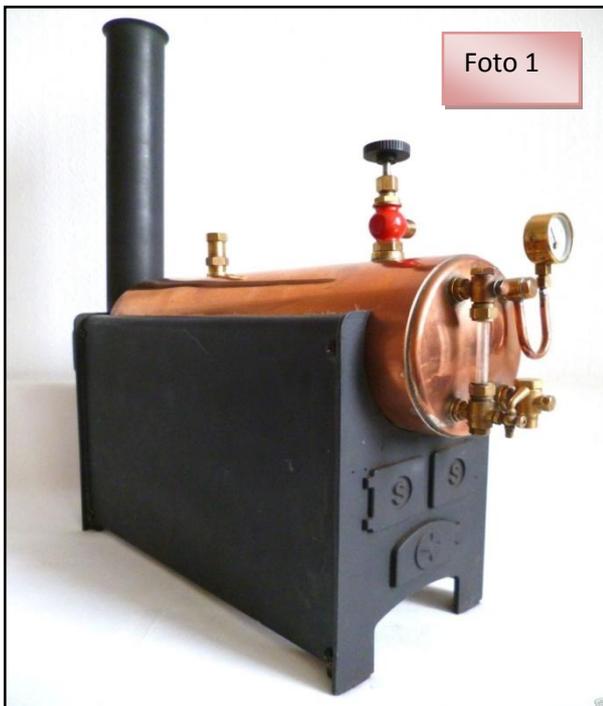
---

En números anteriores de nuestra revista mostramos algunos de los motores a vapor de iniciación muy sencillos de un cilindro, de fácil construcción, para todos aquellos que ya tienen alguna experiencia en la utilización de un torno de hobista o bien para todo aquel modelista que quiera comenzar a transitar el camino de la construcción de pequeños motores a vapor. Estos pequeños motores se los presentó utilizando un compresor de aire con el objetivo de mostrar el movimiento de la pequeña maquina pero si en realidad queremos hacerlo funcionar con realismo tendremos que acoplarle una pequeña caldera o bien adquirir una de las comercializadas por firmas que se dedican específicamente a comercializar este tipo de calderitas.

Entonces definamos que es una caldera: Una caldera es un recipiente metálico, cerrado, destinado a producir vapor o calentar agua, mediante la acción del calor a una temperatura superior a la del ambiente y presión mayor que la atmosférica.

El principio básico de funcionamiento de las calderas consiste en una cámara donde se produce la combustión, con la ayuda del aire comburente y a través de una superficie de intercambio se realiza la transferencia de calor.

Y por lo tanto todas estas pequeñas máquinas necesitan una caldera capaz de suministrar vapor a presión suficiente para poner en funcionamiento nuestro motor a vapor. Los dos tipos de calderas más usadas para hacer funcionar estos pequeños motores son de hogar externo que alcanza una presión de unos 2 bares. No es sino un cilindro montado sobre un mechero de alcohol, una pastilla de combustible sólido o un mechero de gas butano.



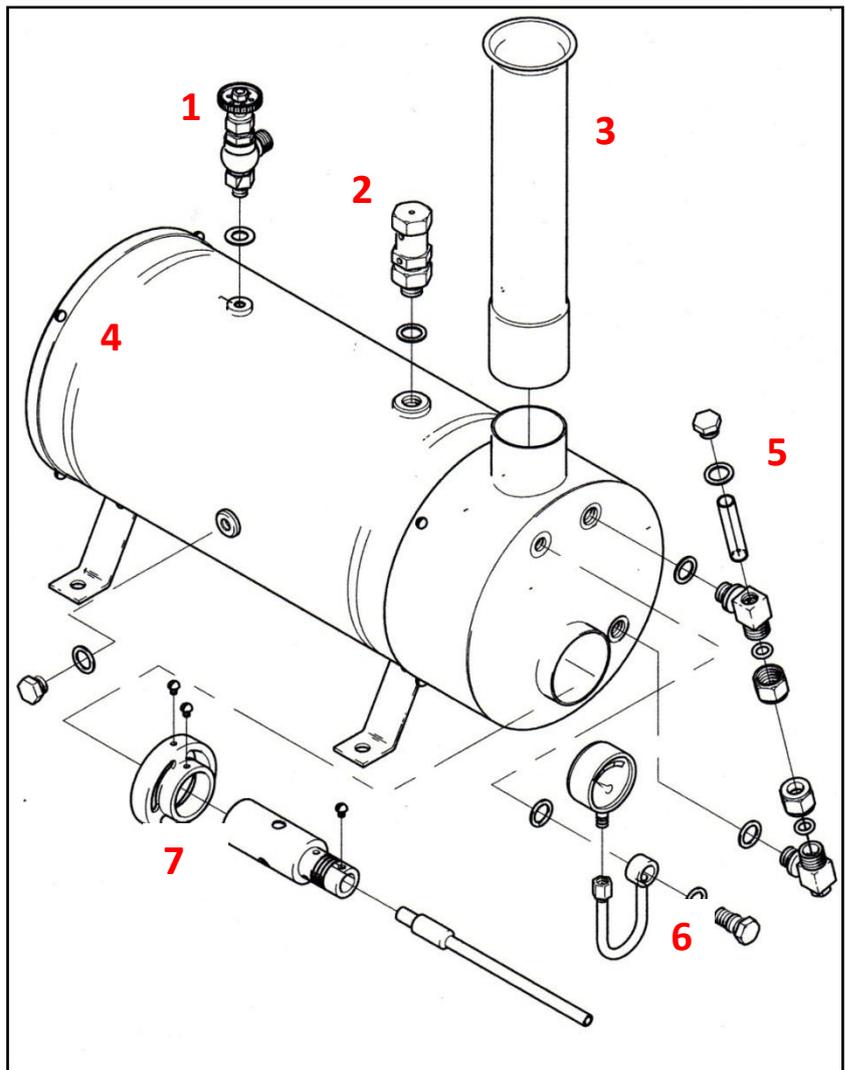
En la foto 1 a 3 se ve una pequeña caldera comercializada por la firma Stuart Models y que contiene todos los elementos necesarios para generar el vapor suficiente para hacer funcionar un pequeño

motor a vapor. La foto 4 muestra la misma caldera vista desde abajo y donde se ven los pequeños cañitos que están en contacto con la llama del calentador elegido ya sea de alcohol o quemador de gas



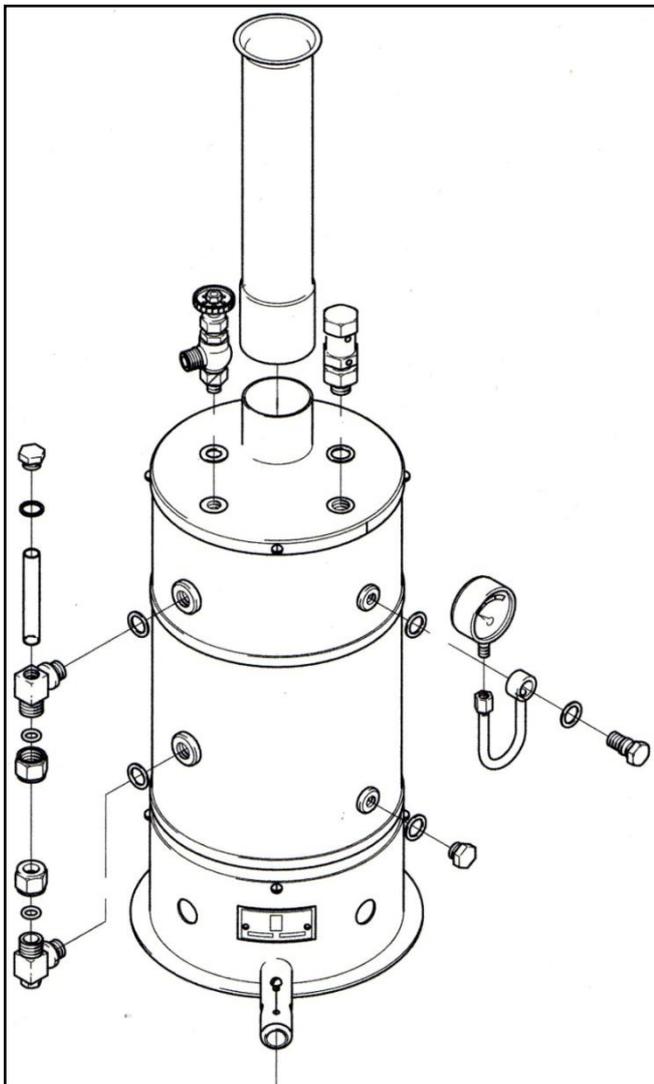
### *Especificación de partes de la calderita*

1. Llave de salida de presión al motor
2. Válvula de seguridad
3. Chimenea
4. Cilindro de caldera
5. Nivel de agua
6. Manómetro de presión
7. Quemador de gas



[www.stuartmodels.com](http://www.stuartmodels.com)

La otra caldera es la denominada de hogar central y que puede alcanzar una presión aproximadamente del doble que la anterior. Utiliza también un quemador de gas butano o querosene parecido a un soplete y que dirige la llama al centro de la caldera aumentando así la superficie de intercambio. Hay numerosas variaciones sobre este diseño según la disposición del soplete. El centro de gravedad más bajo de estas calderas mejora la estabilidad de la maqueta. En estas calderitas el vapor circula por una tubería montada directamente sobre la llama del quemador. Las calderas deben siempre llenarse hasta el nivel recomendado, por lo general tres cuartos del total, y no encender el quemador cuando están vacías. Algunos modelos llevan una mirilla de cristal para verificar el nivel de agua, válvula de seguridad, conducto del vapor y manómetro de presión.



(1) Quemador cerámico para ser utilizado con gas comercializado por la firma Stewart Models.

(2) Quemador con cerámico construido totalmente en forma artesanal con su correspondiente depósito de gas butano.



# El tiempo y las ganas *segunda parte*

---

***“HE PASADO MI VIDA NO TENIENDO TIEMPO PARA LAS COSAS QUE QUERÍA HACER Y AHORA QUE TENGO TIEMPO, NO TENGO GANAS DE HACERLO” (Anónimo) 2da. parte***

---

Hay otras situaciones en las que hay algo que nos quita las ganas. Son muchas las excusas. Enumerarlas sería como contar el Cuento de la Buena Pipa, de nunca acabar, porque cada persona es un individuo (“no-diviso”) diferente. Cada uno tiene su problemática propia. Y él se las tiene que arreglar con lo que tiene, porque las experiencias ajenas son personales, intransferibles e irrepetibles. Esto ocurre porque cada conjunto de hechos que conforman la experiencia, se da en un momento determinado, con todas las “cargas” que lo rodean en ese instante. La tensión emocional, el cansancio, las preocupaciones, los miedos, la temperatura ambiente, la compañía y muchos elementos más que ocurren en ese lapso, no se volverán a repetir, ni para ese individuo ni para ningún otro (“nadie se puede volver bañar en el mismo río” cuentan que lo dijeron en la antigua Grecia). Sólo se puede transmitir el resultado que dejó esa experiencia: el conocimiento, del que resultará la enseñanza.

Por lo tanto, desarrollaremos algunas situaciones particulares.

“NO TENGO UN BUEN LUGAR DE TRABAJO” (o buena luz, o tranquilidad). ¿Habrás que buscar algún lugar adecuado en la casa o habrá que buscar otra casa, acorde a lo que hago? No tengo lugar, los modelos ya me tapan y no me queda espacio para mí... Es muy frecuente esta situación. Si no disponemos de una casa en la que un ambiente se pueda dedicar a taller, se nos va a hacer muy difícil desarrollar bien cualquier pasatiempo. Hoy día, y con suerte, más de tres ambientes no es fácil encontrar para nuestros deseos laborales. Si fueran papeles, o DVD, se pueden ubicar en escritorios o estanterías. Pero herramientas, maderas, pinturas, pinceles, planos... Ni hablar de maquinarias, aún cuando sean las modernas “mini”. A esto se agrega la ubicación de los modelos terminados, con sus respectivas campanas. ¿Dónde los pongo? Y se plantea la disyuntiva tétrica: “o el modelo, o vos...” ¿Y si regalo alguno? No es fácil desprenderse de algo que uno creó. No deja de ser una “creación”. Una “creatura”... (Suenan parecido a “criatura”... ¿Será que pareciera mi hijo? Pensándolo bien, el último modelo me resultó un parto...).

“¡QUÉ CALOR! NO SE PUEDE ESTAR...” ¿y si me refresco bien, me pongo el ventilador junto con una birra? ¡No, el ventilador no! Levanta tanto polvo que me voy a asfixiar o mi mujer me echa... ¿y si trabajo temprano o a la nochecita? ¿El lugar más fresco de la casa, lo podré usar? Mejor, me pongo en piloto automático o me voy de vacaciones... (Utopía pura).

“NO TENGO LA MADERA (o herramienta) QUE NECESITO”. ¿Y si la compro o la pido prestada? ¿Ya no me atraen los olores de las maderas, de las pinturas, de la cola? No es habitual en un modelista de alma. Nunca va a faltar un pedazo de madera. Basta recorrer un poco las calles y se hallarán. No tanto como en otros tiempos en que se encontraban marcos de ventana o puertas. O cortinas. O alguna silla que rompió un nieto (¡puedo dar fe!). O un colega al que le sobró un trozo de un trabajo anterior. No es necesario tener grandes ambiciones, solo la humildad de querer...

“ESTE MODELO ME ABURRE” ¿Por qué me aburre? ¿Será porque no le vi todas las “cositas” que puedo exprimirle al plano? ¿Y si modifico algunas piezas y vemos cómo queda? Me encuentro desinteresado, como hundido en la rutina. ¿Y si presento batalla para romper esa rutina viciosa, sin quedarme

repatingado en un sillón viendo pasar la vida? ¿Y si busco otro modelo más vistoso...? ¿O si hago otra parte del modelo? Por ejemplo: si me aburre forrar, hago la arboladura, o las anclas, o los remos... No tenés por qué seguir haciendo lo mismo. Pero no te podés salir del juego, irte al mazo... ¿Qué querés? ¿Cansarte de no hacer nada? Pero... ¿sabés qué? El aburrimiento tiene otra faceta. Comenta Diego Golombek (científico argentino del Conicet) que el aburrimiento es útil para la creatividad en el trabajo. Un experimento en Inglaterra mostró que a una tarea aburrida le puede seguir un efecto más creativo para resolver problemas (aunque también tenía su lado negativo: se come más durante el ocio, lo que puede redundar en... ¡obesidad!). El filósofo Bertrand Russell (inglés, 1872-1970) alababa esa monotonía que resulta fructífera.

“ESTOY “EMPACHADO” CON ESTE BARQUITO”. ¿Es porque no lo “digerí” bien? ¿Leí bien el plano? ¿Y si me tomo una pastillita digestiva (o sea, un consejo), que me ayude? ¿Por qué no me pasó con el anterior y me pasa con éste? ¿Será porque me recuerda algo desagradable? Entonces lo aparto de mí porque me hiere. En cambio si me recordara algo alegre, lo tomaría como algo que me gratifica. No olvidemos que el modelismo, como pasatiempo que es, tiene que provocar placer, si no, no vale la pena, no debe ser un sacrificio martirizante, no debe provocar disconformidad. Mejor dejarlo. “Hacer lo que se quiere y querer lo que se hace”, viejo aforismo que deja en paz el alma. Porque podés sentir rechazo ante la idea de la obligatoriedad y eso es “políticamente incorrecto”, ya que el modelismo es una forma de vida adoptada voluntariamente.

“NO PUEDO TOMAR DECISIONES” ¿Por qué? ¿Qué es lo que me ata? ¿Quizás no tengo en claro qué es lo que quiero hacer o cómo lo quiero hacer? ¿Cómo puedo encararlo? Tengo alguna idea, pero ¿cómo paso de la idea a la acción? Antes que nada, tengo que estar dispuesto a emprenderla. Tengo que comprender que tendré que afrontar problemas, pero me tengo que animar a soltarme. Y tengo que saber que tendré fracasos, pero tengo que aprovechar la ocasión para aprender de los traspies, tanto como para que se ponga de manifiesto mi capacidad de enfrentar esos desafíos. Reconocer y aceptar nuestra ignorancia y aprender a aprender... Y preguntar. Pero ¿por qué nos cuesta preguntar? ¿porque significa “no lo sé”? ¿Tenés miedo de quedar como un estúpido ignorante? ¿Tenés la vanidad del “sabelotodo”? Tenés que descubrir que solo, no se puede. (De paso ¿sabés que un “gracias” al que te ayudó le suena a gloria?). Y cuando decidas empezar, hay que emprender la tarea con convicción, pues toda vocación tiene sus exigencias.

“SOY UN DESASTRE. ESTE TIPO QUE RECIÉN LLEGÓ YA SE MANDÓ UN BARQUITO DE NOVELA” ¿Tan poco me valoro? ¿Y mi autoestima? Por el suelo... ¿Tendré un complejo de inferioridad? (o soy inferior nomás...). No hay que desesperar. La aceptación y la comprobación del error cometido, no hace otra cosa que ofrecer una nueva oportunidad. Saber aprovecharla es de sabio. Es natural observar condiciones innatas en los otros, dones que a nosotros se nos parecen imposibles de acceder. La voluntad y la perseverancia van a lograr lo que “natura non da”. Enfrentar un problema e intentar resolverlo, no importa si acertada o equivocadamente, genera un aprendizaje valioso que da base para encontrar la forma de solucionar mejor problemas venideros. Cuantas más veces resolvamos problemas, sabremos “cómo son las cosas”, le encontraremos la 5ª pata al gato. “No te des por vencido ni aún vencido...” cantó el poeta Almafuerte (1). Después de todo ¿te gusta el modelismo? Entonces ¿por qué no aprendés? En última instancia, es madera. Y no te puede ganar un pedazo de madera... Ella no tiene la culpa de que no te “salga” una pieza. Sólo tenés que “sacarle” lo que sobra hasta lograr lo que querés... Si no te sale, a lo sumo, si no está pintada, sirve para un asadito...

“SE ME CANSA LA VISTA. TRABAJAR EN COSAS TAN CHIQUITAS, NI LAS VEO...”. ¿No será hora de ir a ver al oculista? ¿O de encarar bien las escalas? Haberle “errado el vizcachazo” (haber metido la pata) nos puede meter en camisa de once varas. No hay más desánimo que encontrar dificultades donde no las habíamos previsto. Y más cuando fueron por errores propios. Y con las escalas hay que ser precavidos: calcular bien los detalles de construcción, el tamaño final del modelo (hubo quien no pudo sacar el barco del taller, ni de la casa...), las dificultades que se avizoran, cuánto podemos nosotros solos y cuándo tenemos que pedir ayuda, reconociendo nuestras debilidades.

“VOY A SUSPENDER UN POCO. CON EL ÚLTIMO PREMIO YA ESTOY HECHO, ESTOY “PIPÓN” (SATISFECHO). ¿Tan orgulloso soy que no me doy cuenta de que esa situación fue circunstancial? ¿Y de que ese premio me da más responsabilidades? ¿Y que ahora tengo que ser mejor y hacer mejores cosas? A no dormirse en los laureles, un viejo dicho siempre aplicable.

“NADIE LE DA IMPORTANCIA A LO QUE HAGO. A MI FAMILIA POCO LE INTERESA...” ¿Qué falla en mi relación familiar? ¿Falla mi entorno? ¿Fallo yo? ¿O pretendo que todo lo que hago sea aplaudido, sea premiado? ¿No será demasiado orgullo de mi parte, tan quisquilloso? Por ahí le estoy pidiendo peras al olmo... o por ahí soy muy exigente (sí, pero con los demás... ¿y por casa cómo andamos?). Por ahí creo que estoy haciendo “lo mejor de lo mejor” y no reconozco lo que están tratando de decirme: “¡no te la creas!”. Vas a tener que revisar tu conducta y tus expectativas.

“NO PUEDO CONCENTRARME, SE ME VA LA CABEZA” ¿Será el alemán o el tano Franco, pensás? ¿Preocupaciones que estaban escondidas, solapadas y afloraron imprevistamente? ¿O hay otros motivos? Bajá un cambio y pensá tranquilamente qué fue lo que atrajo tu atención. Mejor dicho, qué fue lo que te distrajo y te anula. Conversalo con alguien de tu confianza y entre los dos puede salir a flote el tema de preocupación. Y mejor va a resultar si ya lo sospechabas y la charla sirvió de descarga, como “cable a tierra”, como “colita ruterá”.

“NO DISFRUTO, NO TENGO GANAS, NO TENGO INTERÉS”. Bien típico de depresión (que hay que diferenciarla de la “depre” común, en realidad amargura, tristeza, añoranza, posterior a la falla del equipo favorito, o de alguna otra “falla”...). Esta situación, suma de tres sentimientos negativos, es manifestación de un estado psíquico que merece mucha atención. Y cercana la necesidad de ayuda profesional en caso de que se mantenga cierto tiempo. Ante tanta apatía, es recomendable prudencia en todo momento en cuanto a aconsejar, dentro de un marco de amistad. Las palabras, por más sinceras que sean, de amigos o familiares, deben ser muy medidas por cuanto pueden causar un efecto inverso al que se desea lograr. Es probable que requiera el apoyo terapéutico de un profesional de la Salud Mental.

Hay muchos más motivos. Pero la mayoría dependen de la persona. Todos tenemos problemas, pero cada problema afectará de manera diferente a cada uno, de acuerdo a su personalidad. Vemos que en el fondo, todas las excusas son, en poco o en mucho, resultado de fallas de la personalidad (2).

No hace falta aclarar que hablamos de una tarea de entretenimiento. Otra cosa sería si se tratara de un “medio de vida”.

1) Pedro Bonifacio Palacios (“Almafuerte”): Maestro y poeta argentino (1854-1917). “¡Più avanti!” de “Siete sonetos medicinales” (Terceto integrado por “¡Avanti!”, “¡Più avanti!” y “Molto più avanti”, siendo el segundo el más conocido).

No te des por vencido, ni aún vencido,  
no te sientas esclavo, ni aún esclavo;  
trémulo de pavor, piénsate bravo,  
y acomete feroz, ya mal herido.  
Ten el tesón del clavo enmohecido  
que ya viejo y ruin, vuelve a ser clavo;  
no la cobarde estupidez del pavo  
que amaina su plumaje al primer ruido.  
Procede como Dios que nunca llora;  
o como Lucifer, que nunca reza;  
o como el robledal, cuya grandeza  
necesita del agua, y no la implora...  
Que muerda y vocifere vengadora,  
ya rodando en el polvo, tu cabeza !

2) PERSONALIDAD: Es una construcción psicológica, es decir, un conjunto de características psíquicas de una persona, que determina que diferentes individuos actúen de manera diferente ante una misma circunstancia.

3) NEFFA, Julio César, Doctor en Ciencias Sociales del Trabajo. Investigador del Conicet. Entrevista diario La Nación.

Nota del autor: Es posible que alguno se sienta identificado en los ejemplos presentados. Quiero aclarar que no ha sido casualidad, ¡ha sido adrede!



Barcaza de Río "Don José" Constructor Rodolfo Simonetti

# Embarcaciones en el recuerdo

---

## *Capilla flotante “Cristo Rey”*

---

En 1936 un nuevo barco-capilla bautizado como “Cristo Rey” se incorporó activamente a la labor pastoral para cumplir con los oficios religiosos por los ríos y arroyos de las Islas del Delta. Una obra majestuosa e imponente cuya botadura contó con la presencia de importantes personalidades de la época. “Nuestra Señora del Rosario”, patrona de las Islas del Delta y la tradición de las procesiones.

Con el mismo nombre y funciones que la anterior, que había estado a cargo del Padre Luis Isola, esta embarcación era mucho más moderna. Gracias al empresario naviero Luis Dodero que donó el casco de un arenero construido en Cardiff (Inglaterra), la nave se terminó de construir en los astilleros del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, sobre el Paraná Mini. Con 33 metros de eslora, tenía una capacidad para 150 personas y contaba con sacristía, comedor, cocina y cinco camarotes para los sacerdotes y tripulación.

En el mes de agosto de 1936 se realizó un acto con grandes festejos organizados por una comisión creada a tal efecto, y se lanzó la embarcación al agua. La participación de importantes autoridades de la época denota la trascendencia que tuvo el evento. Asistieron el Presidente de la Nación Agustín P. Justo y su esposa, quienes fueron los padrinos del “Cristo Rey” y ministros, generales, almirantes, senadores y diputados. La bendición estuvo a cargo del Nuncio Apostólico Monseñor Cortesi y, según las crónicas del momento, asistieron unas 4 mil personas. Como ha sucedido históricamente, los políticos, en este caso de la Década Infame, y la Iglesia siempre de la mano.

Una vez en el agua, el “Cristo Rey” permaneció en el puerto de Buenos Aires por varias semanas y fue visitado por unas 100 mil personas. Más tarde, como no tenía motores propulsores, fue remolcado con los servicios de remolque de la compañía “Navegación Isleña” hasta el Delta del Paraná donde iniciaría sus recorridas pastorales.

## *La tradición de las procesiones en el Delta*

---

“Es una de las peculiaridades del Delta. Es tan tradicional como la que se hace anualmente en el Luján. Ningún isleño permanece ajeno a ellas. Es la procesión. Dicho así a secas. Aunque flote sobre el agua” (1), decía el Padre Edel Torrielli.

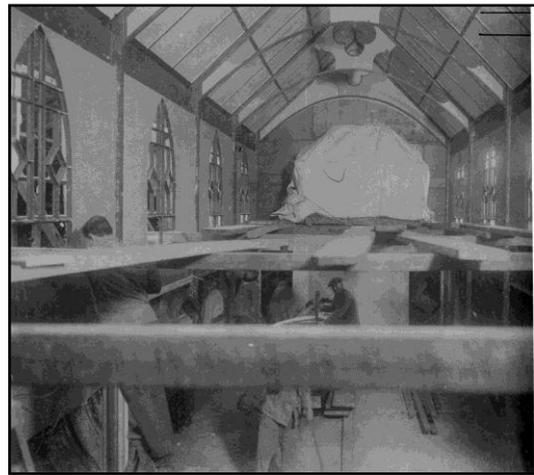
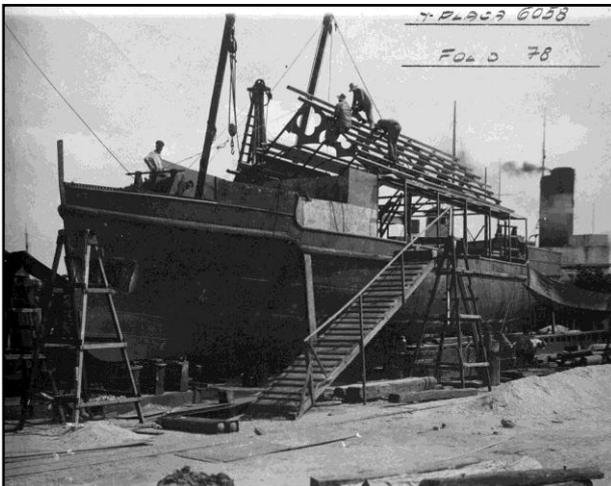
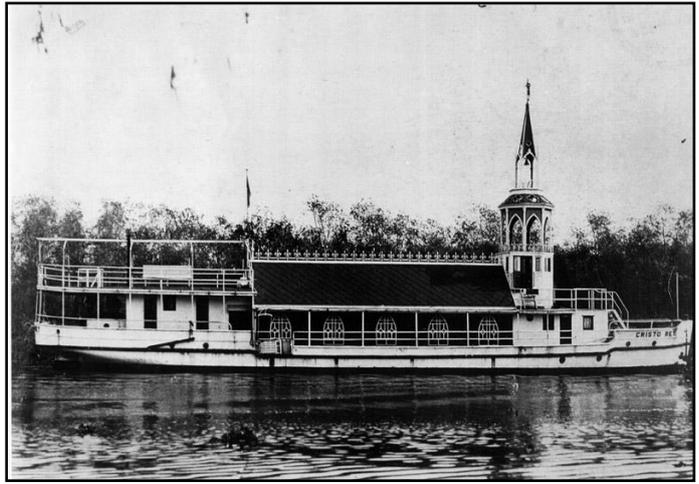
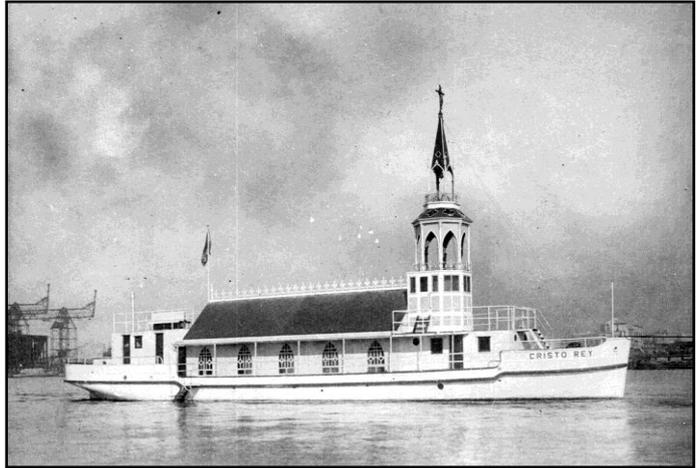
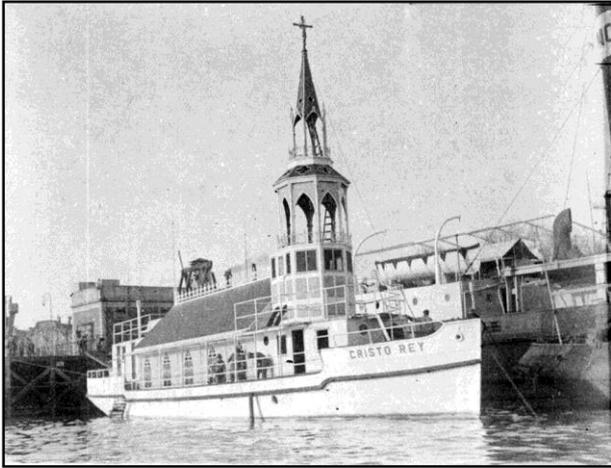
## *El final del “Cristo Rey”*

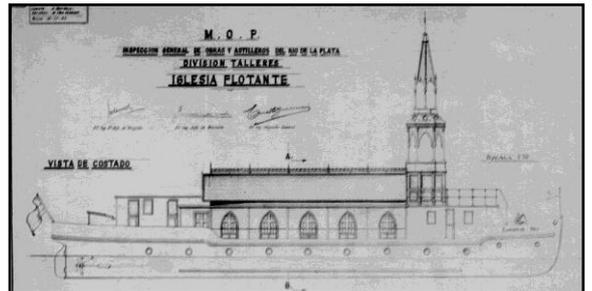
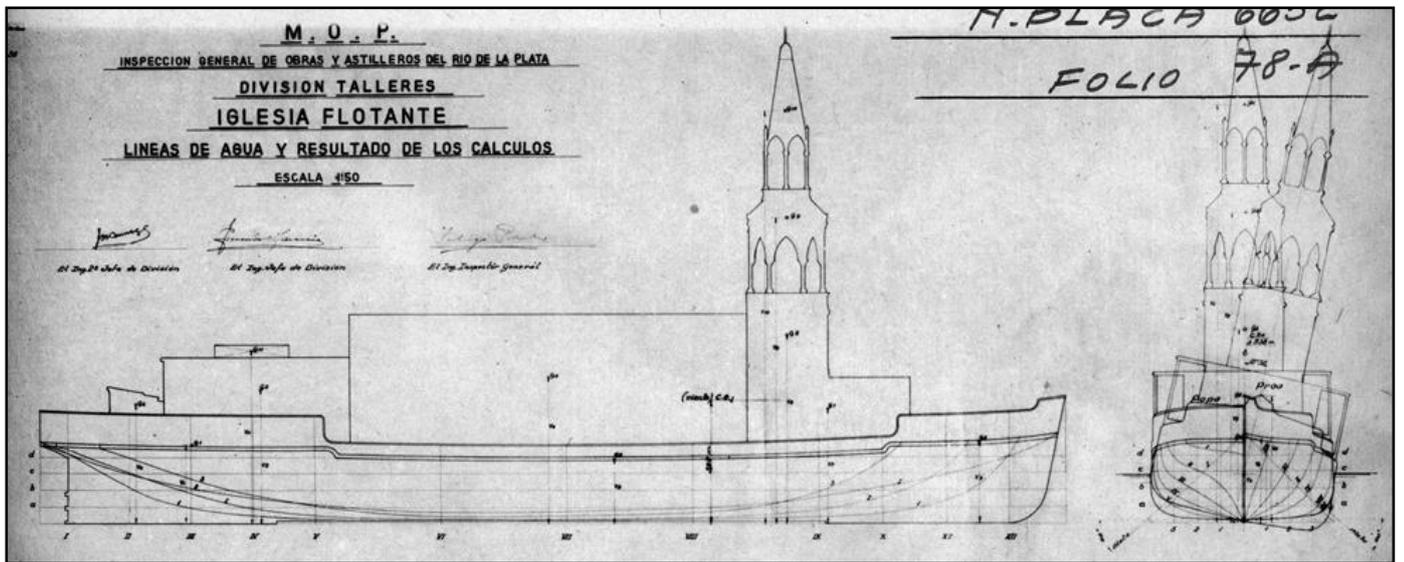
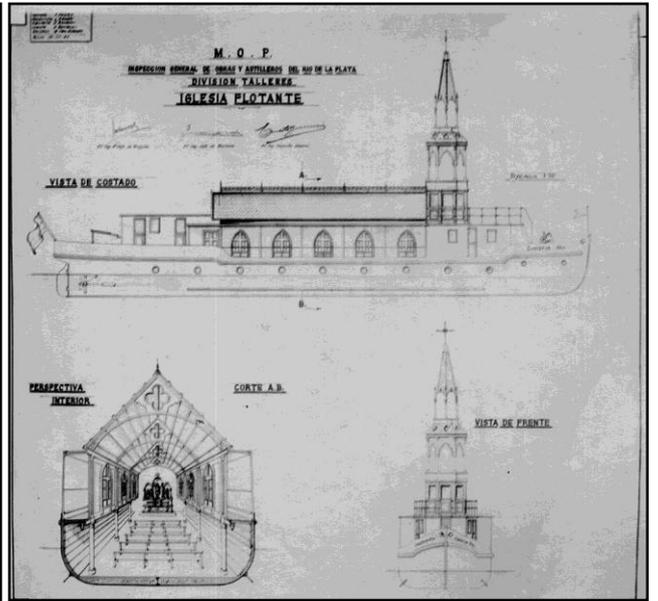
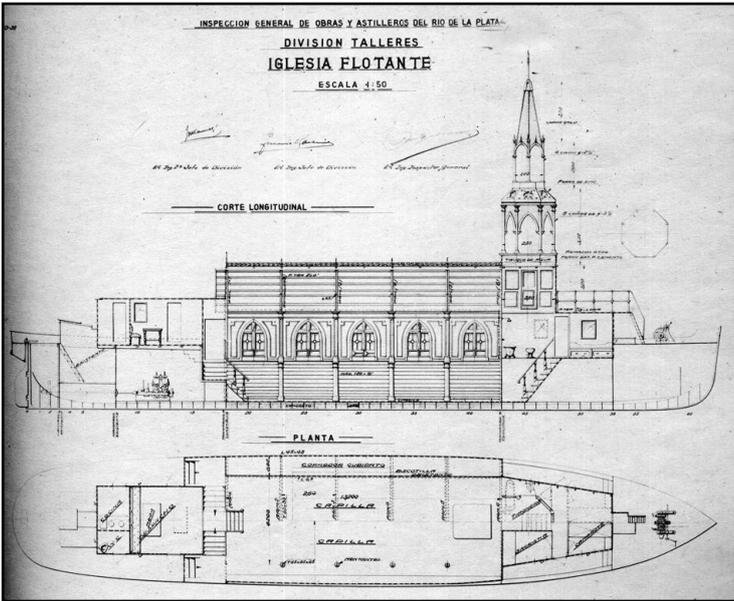
---

La Iglesia flotante cumplió su misión recorriendo ríos y arroyos para dar misas, celebrar casamientos y otros oficios religiosos. Hay versiones que indican que fue desmantelada en 1952, mientras que otras fuentes sostienen que fue en 1970. De todas maneras el único testimonio que hoy se conserva de su paso por el Delta es su cúpula, que se encuentra en el Destacamento de Policía, en la confluencia del río Carapachay con el Paraná de las Palmas.

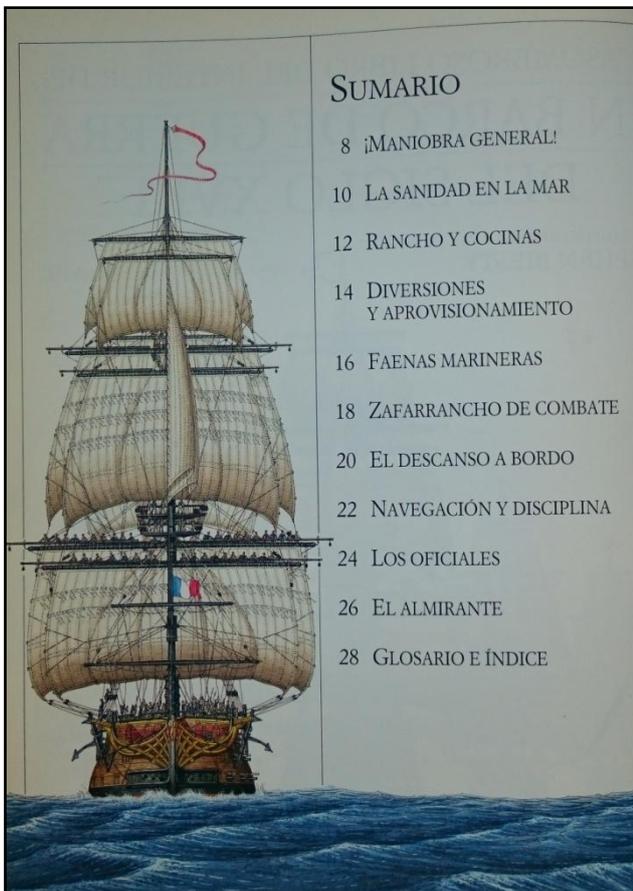
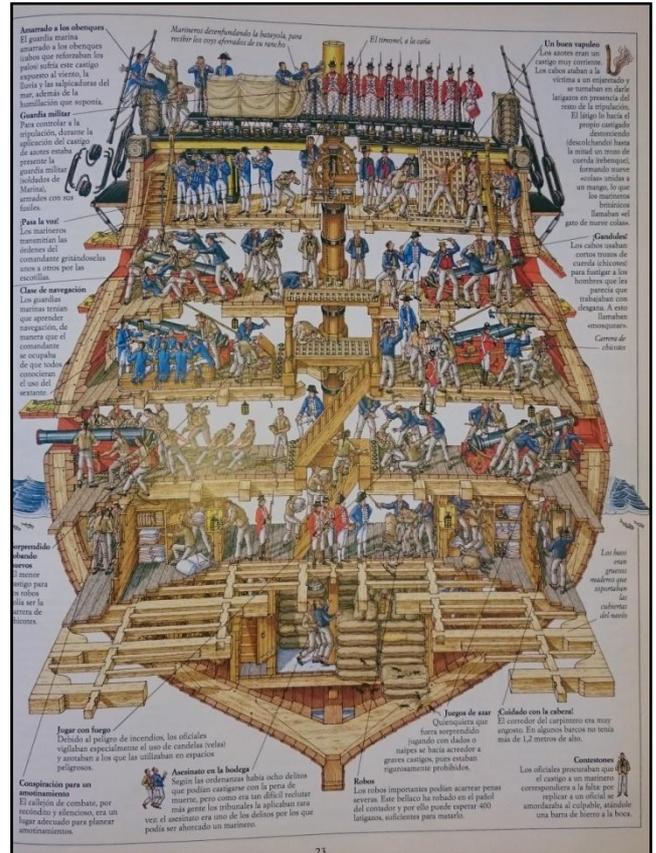
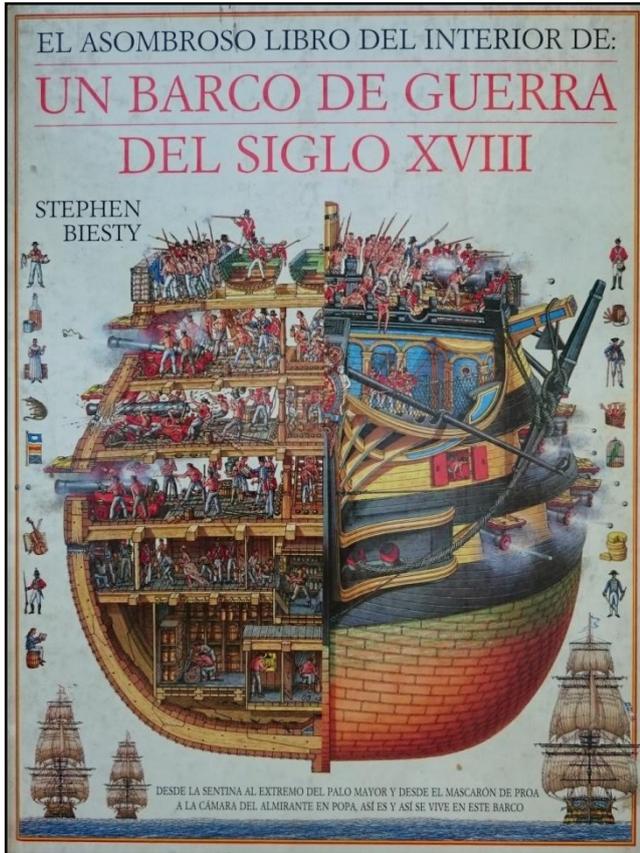
*Fuentes: Torrielli, Edel, “Historias Tigrenses”, Municipalidad de Tigre, Buenos Aires, 2001.*

*- Luciano, Darío, “Navegación Isleña 1900-1967”, Instituto de Estudios Históricos de San Fernando de Buena Vista, Buenos Aires, 1999.*



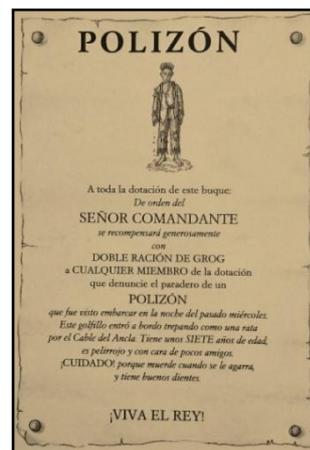


# Libros



## El asombroso libro del interior de "UN BARCO DE GUERRA DEL SIGLO XVIII"

Divertido libro con dibujos de todas las actividades que se desarrollaban a diario dentro de un barco de guerra del siglo XVIII. El modelo es el conocido HMS Victory y además tiene la posibilidad de buscar entre sus láminas a un polizón que se encuentra escondido dentro de la nave y al que hay que encontrar.



A Dorling Kindersley Book

Stephen Biesty

Idioma: Español

Título original:

Cross Sections, Man of War

ISBN: 84-372-4536-2



# Diccionario en imágenes

## Almadía

Balsa formada por tablones o pequeños troncos cuya función es la conducción de los propios troncos por los ríos, desde los bosques de explotación maderera hasta los puntos de carga para su transporte o hasta donde se encuentran las serrerías. También se la conoce con el nombre de armadía. Las almadías surgen en los tiempos en que los accesos por tierra a los bosques madereros de alta montaña eran muy complicados, con lo que era mucho más fácil llevarlos por el propio río (siempre que ello fuera posible) hasta un lugar más propicio para su distribución. Las almadías son típicas de los Pirineos españoles.



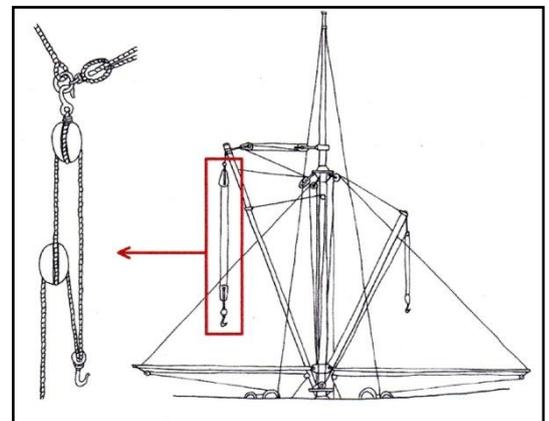
## Alteroso

Buque cuya obra muerta es muy elevada



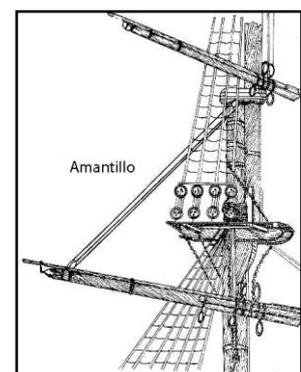
## Amante

Nombre genérico de todo cabo de gran resistencia firme por un extremo al penol de una percha y por el otro a un aparejo.



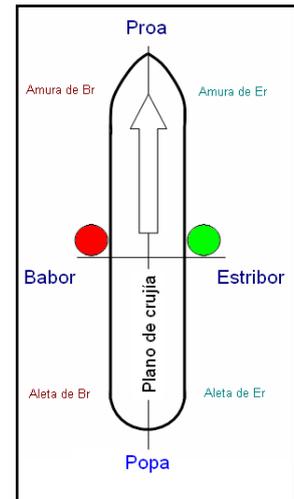
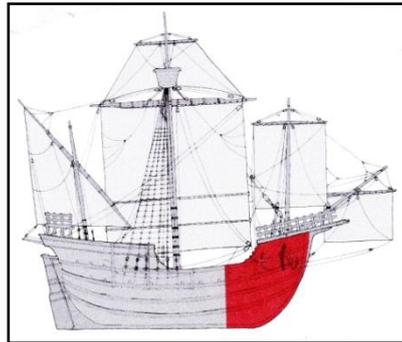
## Amantillo

Cabos que sirven para mantener en posición las vergas u otras piezas similares.



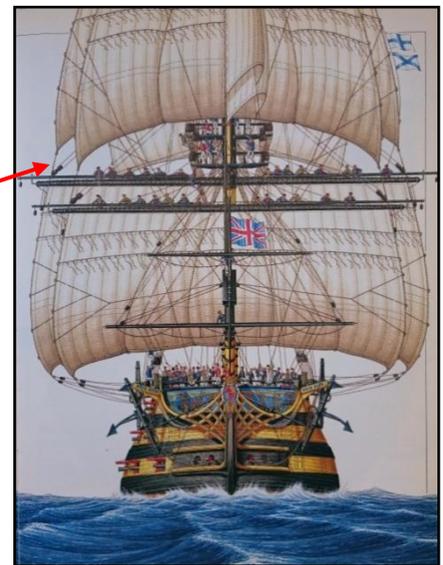
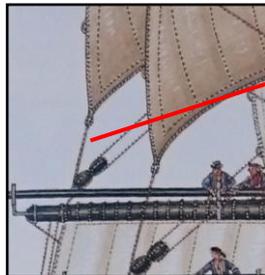
## Amura (1)

Parte de cada costado del barco entre proa y popa.



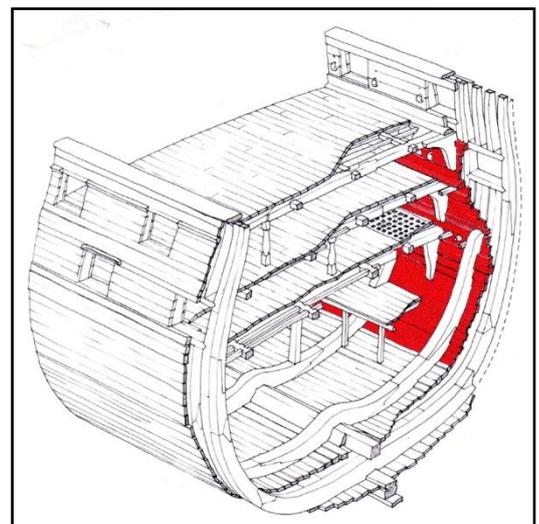
## Amura (2)

Cabo o aparejo que hace firme el puño de una vela en cubierta o el puño de proa más bajo de una vela.



## Amurada

En los buques del siglo XVIII parte interior.



## Ancla

Instrumento de metal para formado por una caña o varias uñas en forma de arpón, un cepo de madera o hierro y un arganeo para sujetarlo, que al arrojarlo al fondo del mar, sujeta al buque a un punto unido por una amarra o cadena. Antiguamente construidas también de piedras



## Andana (1)

Andana: Fila de cañones en batería.



## Andana (2)



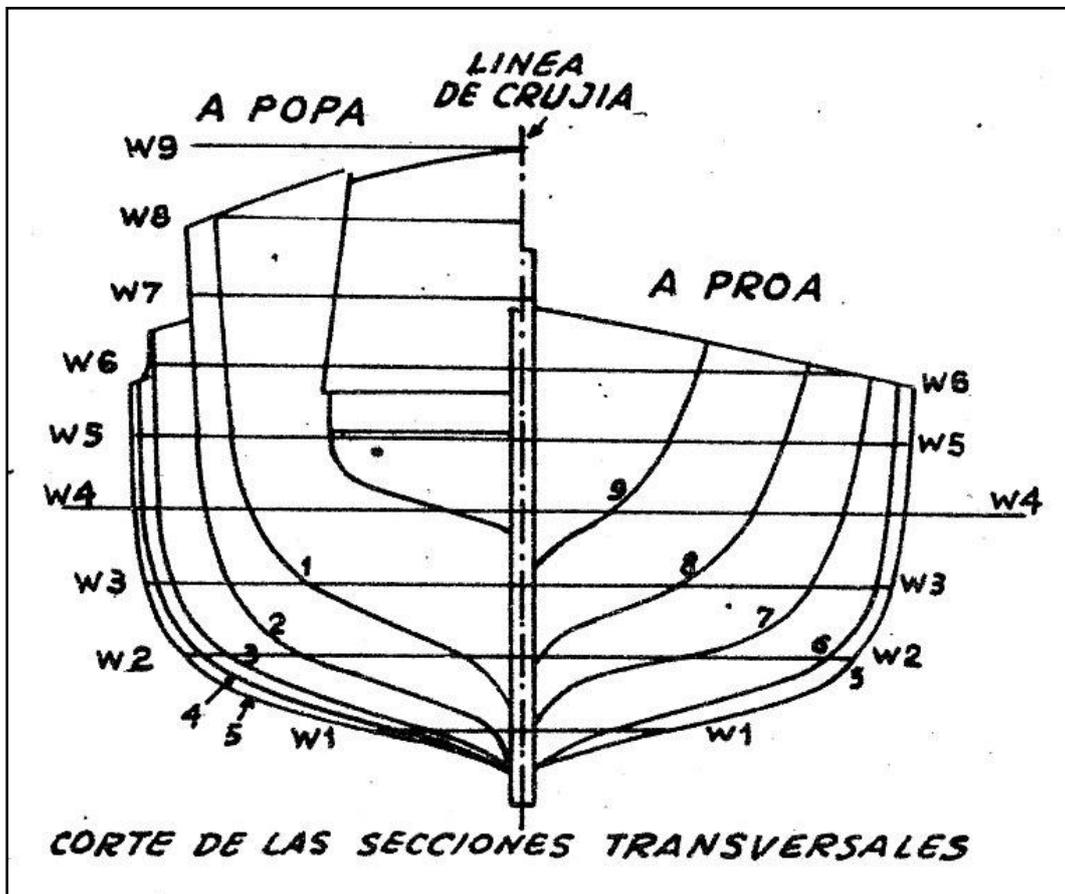
Cuando varios barcos se encuentran abarloados, dicese del orden en que se encuentran ubicados con respecto al muelle. Así, el barco amarrado al muelle estará amarrado en primer andana, el que se encuentre amarrado a éste, en segunda andana, etc.

# Planoteca

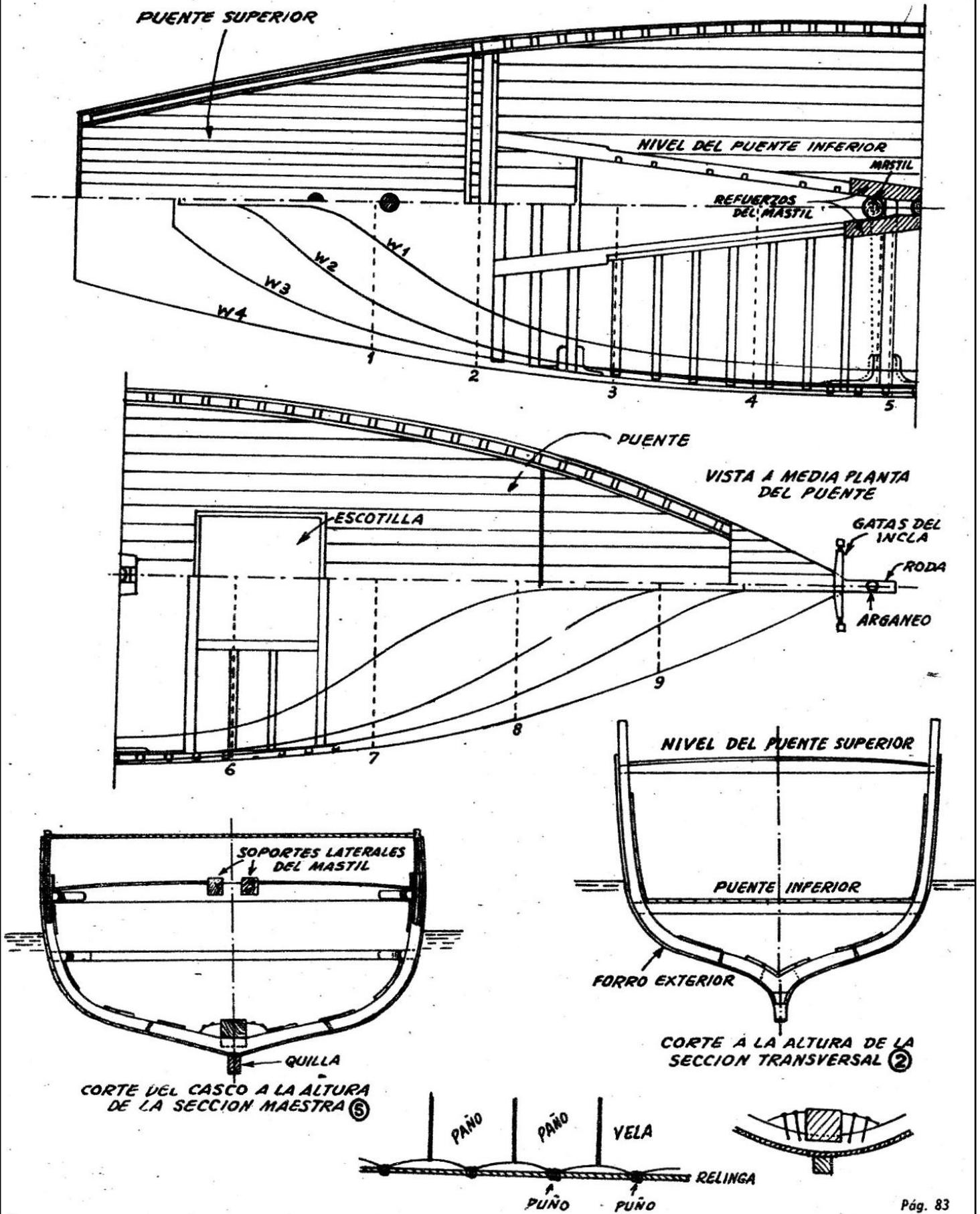
## Dhow Árabe

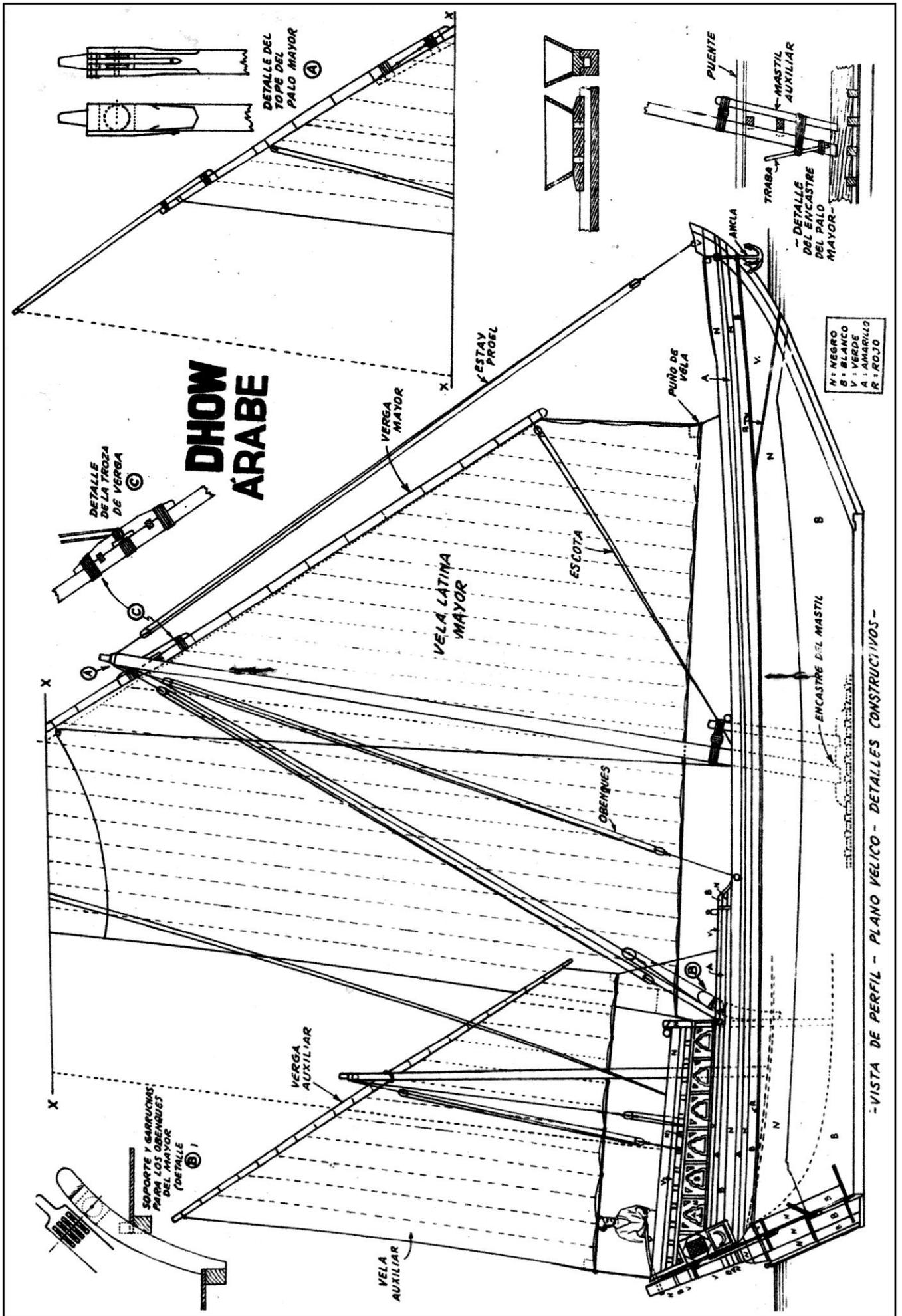


FOTO: [HTTP://WWW.ARTESANIA-LATINA.NET](http://www.artesania-latina.net)



**-VISTA A MEDIA PLANTA - WATERLINES - INDICACION DE COSTILLAS Y REFUERZOS-**



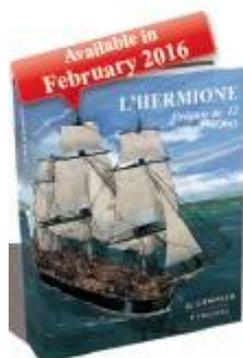


# ¡Felicitaciones!

Felicitaciones a Luciano de 10 años, nuestro integrante más joven que acaba de terminar su primer modelo del bote "Dory" y el cual armó y pintó totalmente solo siguiendo algunas indicaciones de la Asociación. Ya ha comenzado su segundo modelo, un poco más complejo. Suerte y sigue adelante.



# Nuevo Lanzamiento "Fragata Hermione"



## HERMIONE

*Frigate of the American War of Independence*

1779 - 1793

A 1/48 SCALE MONOGRAPH

*The book includes all timbering plans*

Jean-Claude Lemineur  
Patrick Villiers

On March 10, 1780, The Marquis de Lafayette boarded *Hermione* on his way to the coasts of North America. He left to announce the arrival of royal troops to fight the English occupier on the side of the insurgents. The crossing was accomplished in the record time of 48 days. This performance was due to *Hermione*'s excellent nautical qualities. In fact, *Hermione* was a new-generation frigate built before the revolution. Started on the ways in December 1778, she benefited from important advances that were brought about by a new concept developed during the second half of the 18<sup>th</sup> century that translated into

seagoing capabilities well beyond those of vessels built

according to older designs. Like the other frigates of her generation she allied speed and firepower, allowing her to rival those of the Royal Navy. But what did *Hermione* look like?

Surprisingly, nothing specific remains concerning her, except for the information that she was constructed on the same plans as *Concorde*, built in 1777. As it turns out, *Concorde*'s lines were taken off by the Royal Navy after her capture in 1783, and the plans were kept at the NMM in Greenwich.

It is fair to believe that *Hermione* is similar. However, the plans reveal some peculiarities specific to *Concorde*, which is and not present on *Hermione*. Her battery is pierced for 14 gunports to each side, not counting the chase ports. The arrangement of the gunports, which is obviously different, results in a reduction of the quarter-galleries volume. Finally, between 1777 and 1783, the existing frigates were the object of many modifications that *Concorde* was not spared. What were they compared to the original? Did they also apply to *Hermione*? Although she was built on the same plans as *Concorde*, *Hermione* was distinguished by some notable differences in her overall aspect.

Her looks were thus undefined and remained to be discovered!

Gathering all historical and archeological elements, referring to different works dealing with contemporaneous naval construction and examining the plans of similar frigates, on the strength of his experience on the subject Jean-Claude Lemineur attempts to give to *Hermione* a look that is the most probably close to reality.

## ORGANIZATION OF THE MONOGRAPH

An initial chapter is concerned with the nautical qualities that warships must have possessed. They were especially mediocre for vessels built during the 17th century and the first half of the 18th because of the use of obsolete concepts.

The new design concepts that were adopted toward the end of that period are described next, as well as the improvements in performance and sea-going capabilities that resulted.

A second chapter is the object of a detailed study of documents concerned with the architecture and characteristics of sister-frigates, a study that allows the identification in a plausible manner, of the various poorly known aspects of *Hermione*.

Thirty-four plates, most of them with comments, provide a detailed picture of the ship.

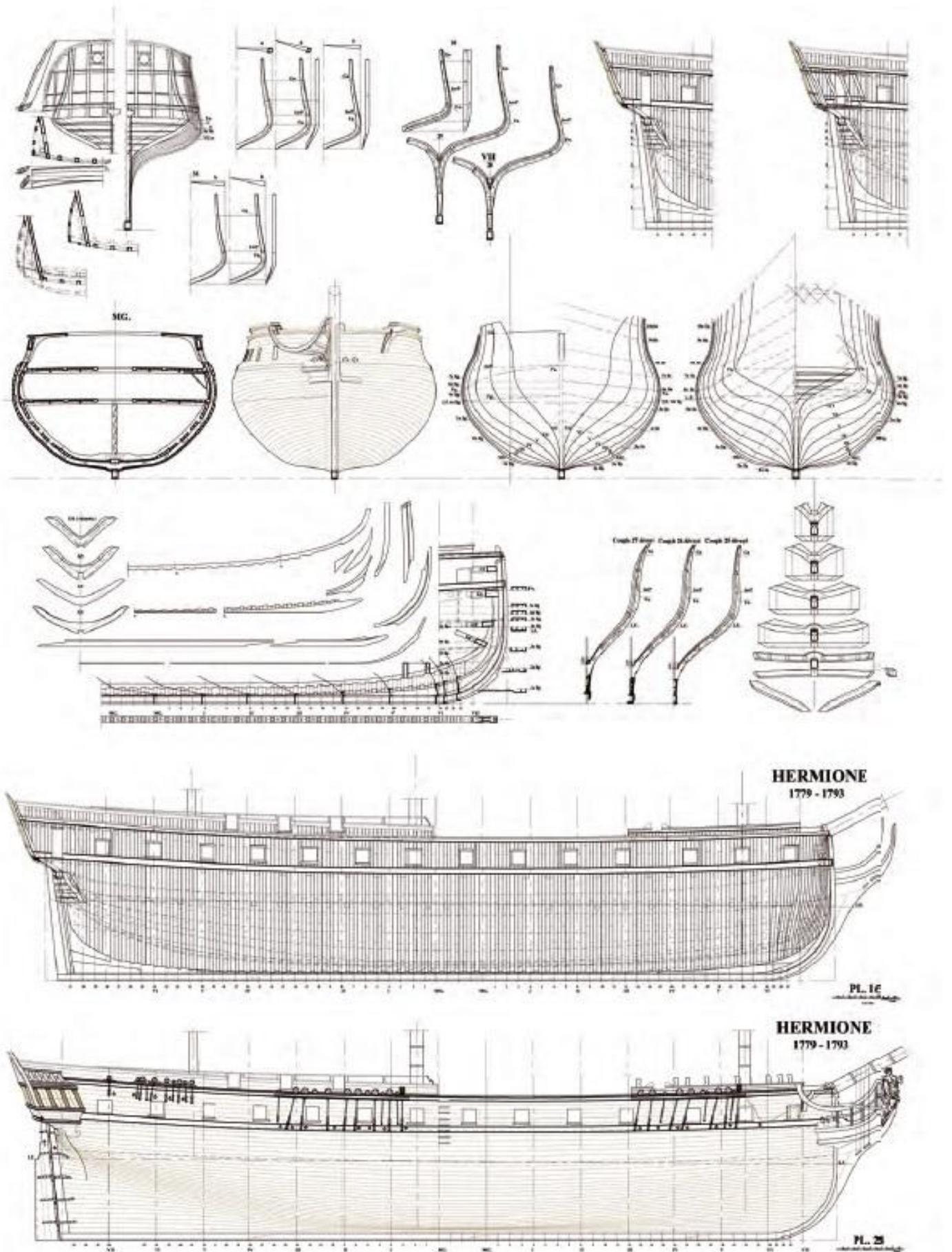
## LISTE DES PLANS au 1/48

1. Schematic elevation
2. Schematic plan view
3. Vertical view of frames
4. Construction of the stern
5. Construction of the stern-frame
6. Construction of the hawse pieces I
7. Construction of the hawse pieces II
8. Profiles of aft frames 1 to 6
9. Profiles of aft frames 7 to 12
10. Profiles of aft frames 13 to 19
11. Profiles of aft frames 20 to 29
12. Profiles of the main frame and forward frames 1 to 5
13. Profiles of forward frames 6 to 11
14. Profiles of forward frames 12 to 18
15. Profiles of forward frames 19 to 24
16. Timbered elevation
17. Plan of the bottom of the hold
18. Between-decks plan
19. Timbering of the gundeck and castles
20. Gundeck and its furniture
21. Castles and their furniture
22. Lengthwise section
23. Cross-sections
24. Built-up elevation
25. Decoration of the stem and stern-frame
26. Artillery and furniture
27. Elements of furniture
28. Plans of masts and yards
29. Mast fittings
30. Mainmast masts and rigging
31. Foremast masts and rigging
32. Mizzen masts and rigging
33. Running rigging (1/72 scale)
34. *Hermione* under sail (1/72 scale)

RIGGED MODEL			HULL ALONE		
Length	Width	Height	Length	Width	Height
140	70	110	101	26	22

Centimeters

## Extracts from the plans



# Mirando videos

---

Taller de un Modelista Naval:

<https://www.youtube.com/watch?v=PljHuofATt8#t=327>



Construcción de un casco:

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



Construcción Le Fleuron 1:24

<https://www.youtube.com/watch?v=0eJNeE5534k>



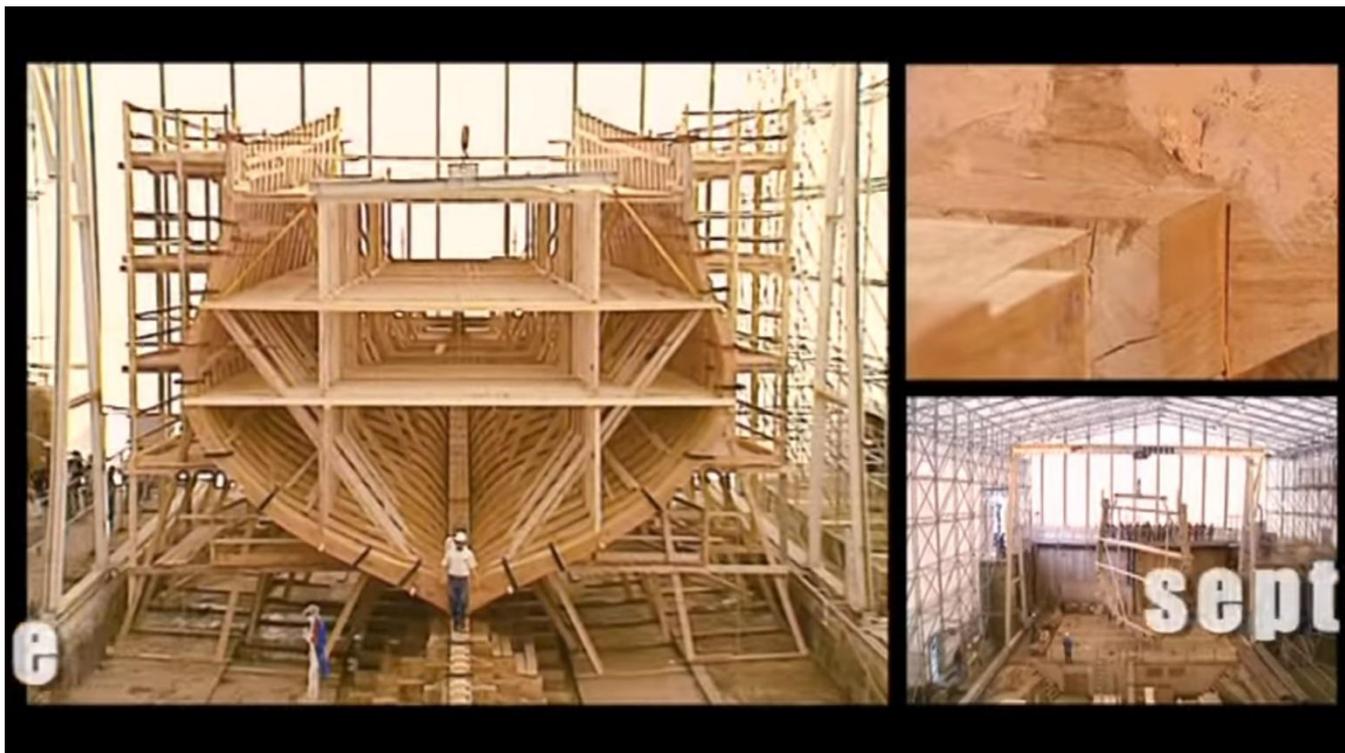
RC model Prins Willem

<https://www.youtube.com/watch?v=vaqMDtcf5ec>



L'Hermione en images

<https://www.youtube.com/watch?v=QoOd1w0NjWI>



Royal william RC

[https://www.youtube.com/watch?v=mS83Ciy\\_FUs](https://www.youtube.com/watch?v=mS83Ciy_FUs)



# Sitios de interés

---

## *Planos de Barcos*

---

- ✦ [www.model-dockyard.com](http://www.model-dockyard.com)
- ✦ [www.taubmansonline.com](http://www.taubmansonline.com)
- ✦ [www.modelexpo-online.com](http://www.modelexpo-online.com)
- ✦ [www.bestscalemodels.com](http://www.bestscalemodels.com)
- ✦ [www.ancre.fr](http://www.ancre.fr)
- ✦ [www.john-tom.com](http://www.john-tom.com)
- ✦ [www.floatingdrydock.com](http://www.floatingdrydock.com)
- ✦ [www.libreriadenautica.com](http://www.libreriadenautica.com)
- ✦ [www.classicwoodenboatplans.com](http://www.classicwoodenboatplans.com)

## *Kits, accesorios, herramientas*

---

- ✦ [www.bluejacketinc.com](http://www.bluejacketinc.com)
- ✦ [www.modelreyna.com](http://www.modelreyna.com)
- ✦ [www.micromark.com](http://www.micromark.com)
- ✦ [www.hobbiesguinea.es](http://www.hobbiesguinea.es)

## *Herramientas en Argentina*

---

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

## *Museos*

---

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

## *Paginas de Modelistas y Clubes*

---

- ✦ [www.modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/index.html](http://www.modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/index.html)
- ✦ [www.gerard.delacroix.pagesperso-orange.fr/sommaire.htm](http://www.gerard.delacroix.pagesperso-orange.fr/sommaire.htm)
- ✦ [www.danielmansinho.com.ar/](http://www.danielmansinho.com.ar/)
- ✦ [modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/index.html](http://modelisme.arsenal.free.fr/jacquesmailliere/index.html)
- ✦ [www.camne.com.ar/](http://www.camne.com.ar/)

## *Foros*

---

- ✦ [modelshipworld.com/](http://modelshipworld.com/)
- ✦ [www.shipmodeling.net/](http://www.shipmodeling.net/)
- ✦ [www.modelismonaval.com/](http://www.modelismonaval.com/)

## *Varios*

---

- ✦ [www.modelshipbuilder.com/news.php](http://www.modelshipbuilder.com/news.php)
- ✦ [www.classicwoodenboatplans.com/](http://www.classicwoodenboatplans.com/)
- ✦ [www.abordage.com/es/](http://www.abordage.com/es/)
- ✦ [www.griffonmodel.com/product\\_view.asp?id=259&classid=84](http://www.griffonmodel.com/product_view.asp?id=259&classid=84)
- ✦ [www.iorgebarcia.com.ar/productos/macizas.html](http://www.iorgebarcia.com.ar/productos/macizas.html)
- ✦ [www.modelshipbuilder.com/news.php](http://www.modelshipbuilder.com/news.php)
- ✦ [www.oxxo.com.ar/productos.htm](http://www.oxxo.com.ar/productos.htm)
- ✦ [www.kiade.com/?langue=2](http://www.kiade.com/?langue=2)
- ✦ <http://escuelagoleta.org.ar/>
- ✦ [http://www.libramar.net/news/anatomy\\_of\\_the\\_ship\\_series/1-0-43](http://www.libramar.net/news/anatomy_of_the_ship_series/1-0-43) (libros digitalizados)
- ✦ <http://www.modelshipwrights.com/>

## *Librerías náuticas*

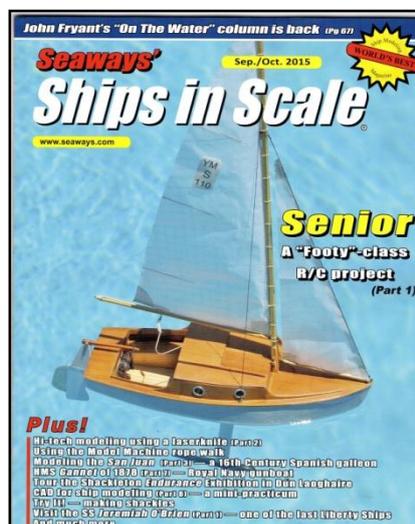
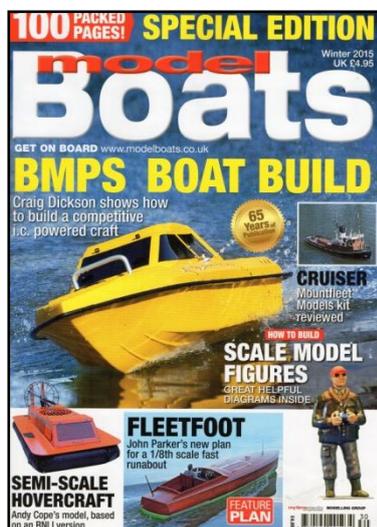
---

- ✦ [www.seawatchbooks.com](http://www.seawatchbooks.com)
- ✦ [www.seaforthpublishing.com](http://www.seaforthpublishing.com)
- ✦ [www.bookworldws.co.uk](http://www.bookworldws.co.uk)

## *Revistas*

---

- ✦ [www.modelboats.co.uk](http://www.modelboats.co.uk)
- ✦ [www.thenrg.org/the-journal.php](http://www.thenrg.org/the-journal.php)
- ✦ [www.marinemodelmagazine.com/](http://www.marinemodelmagazine.com/)
- ✦ [www.seaways.com](http://www.seaways.com)



# Participaron en este número

---

- ✦ Carlos Bartellone
- ✦ Martín Secondi
- ✦ Daniel Mansinho
- ✦ Alfonso Martinez Rubí
- ✦ Dra. Mariela Rossi
- ✦ Dr. Rodolfo P. Simonetti
- ✦ Gero Levaggi
- ✦ 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](mailto:mascarondeproadigital@gmail.com)**



**Edición y formato: Natalia Zambrino**

