

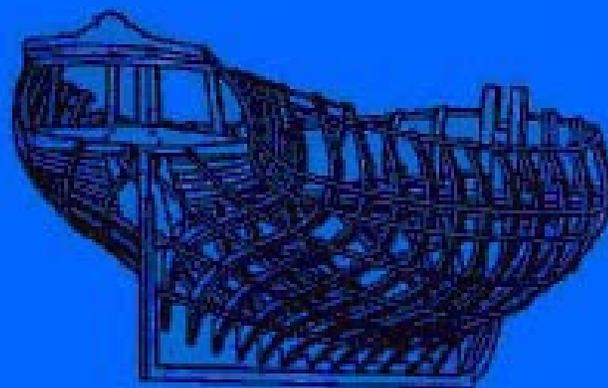


INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO
COMISION MODELISTAS NAVALES
BAHIA BLANCA-REP. ARGENTINA



BOLETIN DE INFORMACIONES

ENTRE TRACAS Y CUADERNAS



6 GRANDES BARCOS



EL EMMA MAERSK

10 PEQUEÑAS HISTORIAS DE GRANDES HOMBRES



**Domingo Faustino Sarmiento
y nuestra armada**

16 TECNOLOGIA NAVAL



Métodos para puesta en seco de buques

20 FANTASIAS, MITOS Y LEYENDAS MARINAS



EL MARY CELESTE

Vea también

2 EDITORIAL

3 GLOSARIO NAVAL

El idioma de los marinos.

4 EFEMERIDES NAVALES

Meses de febrero y marzo.

8 FAROS

Miramar

9 PARA SONREIR

Camarón

11 PARA SONREIR

En el puesto de vigía

13 POESIA

Marinero en tierra

14 TECNICAS DE MODELISMO

Como simular pintura deteriorada por el tiempo

19 CURIOSIDADES NAVALES

Noé, primer carpintero de ribera

22 NOTICIAS DE INTERES

Editorial

Nuevamente estamos ante ustedes a través de nuestro boletín, sorteando las dificultades que nos depara nuestro presente, con sus urgencias, obligaciones y exigencias diarias, dificultando nuestro deseo de tener “ese ratito” para poder poner el cable a tierra, dedicándonos a nuestro hobby, el modelismo.

Si bien son tiempos difíciles los que actualmente vivimos, siempre alimentamos la esperanza de lograr como en tiempos pasados, el poder retomar esa actividad, con la satisfacción de programar en el futuro, otros encuentros como los que hicieron posible conocer nos y disfrutar la sana camaradería de una exposición o el alegre desafío de un concurso.

En esta primera entrega del año queremos saludarlos y agradecer su atención al compartir nuestra publicación, esperando sus ideas y comentarios para mejorarla cada día. Gracias.

La Comisión

Virar: Halar, recoger, tesar un cabo, tirando de él con las manos o mediante el empleo de medios mecánicos.



Virar: En la maniobra del buque es cambiar la banda por la cual se recibe el viento.

Voltejar: Borear, navegar cambiando alternativamente de borda para ganar barlovento.

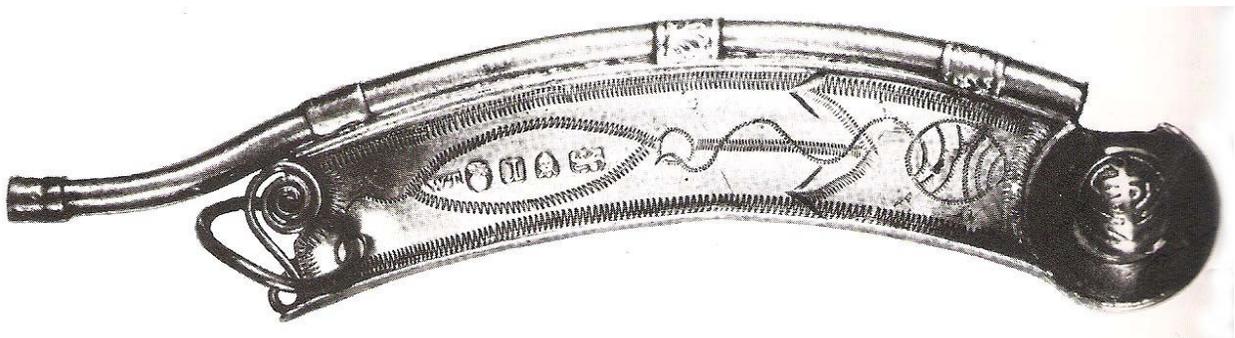
Yugo: Cada uno de los maderos dispuestos transversalmente y empernados al codaste

que dan robustez y forma a la popa del buque. Existen también el yugo de la cubierta y el del alcázar, entre otros, y cuyo nombre está directamente relacionado con el del elemento cuyo extremo descansa sobre él.

Zafarrancho: Orden por la que se convoca a la gente de a bordo a cubrir los puestos asignados (antiguamente por medio de tambores) a viva voz o mediante pitadas del contramaestre y sus ayudantes. Existen varios zafarranchos como: de incendio, de combate, de abandono del buque, de colisión etc.

Zarpar: Partir, salir el buque de puerto iniciando el viaje. Sinónimo de *levar anclas*.

Zozobrar: Inclinarsse el buque hasta quedar con la quilla sobre el agua y la cubierta hasta quedar con la quilla sobre el agua y la cubierta y mástiles por debajo de ella. Es sinónimo de *voltear, irse a la banda*



MES DE FEBRERO

1 de 1942: puesta en servicio del faro 1 de mayo:

El faro 1 de mayo se encuentra en el archipiélago Melchior, entre las grandes islas Amberes y Brabante, pertenecientes ambas al archipiélago de Palmer, en el Sector Antártico Argentino. (posición 64°18' S 62°59' W).

La instalación fue realizada durante la Campaña Antártica de Verano 1941/1942, con el fin de brindar un mejor avistaje a los buques que se aproximaban desde el norte, para realizar aprovisionamientos al Destacamento Naval Melchior. Fue el primer faro instalado por la Armada Argentina en dicho continente.



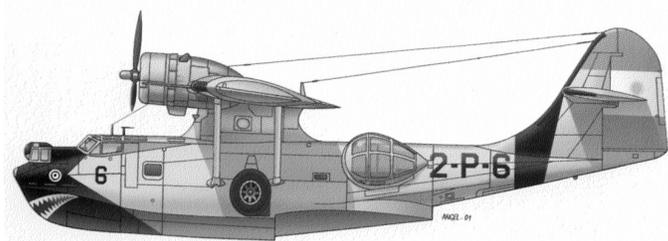
8 DE 1827: Primera jornada del combate naval del Juncal:

El Almirante Brown, que iza su insignia en la goleta "Sarandí", estuvo al mando de una división naval compuesta por seis naves mayores, un buque hospital y nueve cañoneras. En aquel día se encontraron en las proximidades de la isla Juncal (cercanías de la desembocadura del Río Uruguay en el Río de la Plata) con la Tercera División Naval Brasileña, integrada por un bergantín, diez goletas, seis cañoneras y una lancha. El capitán de fragata Senna Pereyra mandaba las naves imperiales. Comenzó el combate con un fuerte cañonero entre ambos bandos. La lucha no llegó a términos decisivos por cuanto un fuerte temporal, de los llamados pamperos, separó las naves.



19 de 1940: Primer vuelo de la aviación naval argentina en las islas Malvinas:

Tres hidroaviones Consolidated, integrantes de la escuadrilla de patrulleros, al mando del teniente de navío Salustiano Mediavilla, sobrevolaron las islas Malvinas. Los hidroaviones salieron de Puerto Deseado y utilizaron como punto de recalada las islas Salvajes, situadas al noroeste de aquel archipiélago. Ese fue el primer vuelo llevado a cabo por la Aviación Naval Argentina sobre las islas Malvinas.



22 de 1884: Fallecimiento del Comodoro Luis Py:

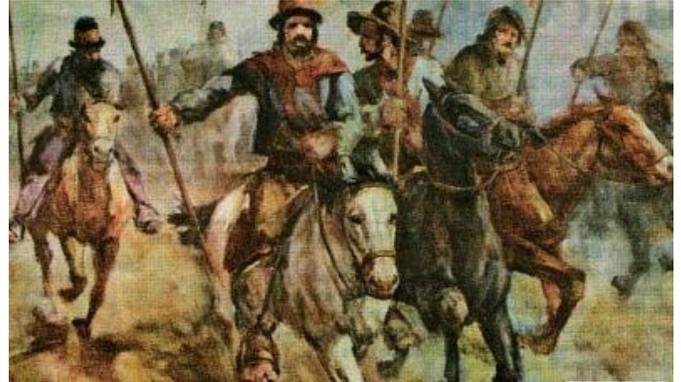
Tuvo destacada actuación durante las acciones navales en la guerra contra el Paraguay. Comandó la expedición que el gobierno nacional envió a Santa Cruz en el año 1878, para reafirmar allí nuestra soberanía que se veía amenazada por la presencia de buques de guerra chilenos en aquella zona. En nuestra historia esa fuerza es conocida como la Expedición Py.



MES DE MARZO:

7 DE 1827: Combate de Carmen de Patagones:

Fuerzas navales brasileñas llevan a cabo un ataque naval y terrestre contra la población de Carmen de Patagones. Ese ataque fue rechazado y los marinos corsarios argentinos, comandados por el capitán Santiago Jorge Bynnon (luego oficial almirante de la Marina de Guerra de Chile) tuvieron una muy destacada actuación en la defensa de la plaza. Las goletas brasileñas "Escudeiro", "Constanza" e "Itaparica" fueron apresadas.



16 de 1920: record mundial de velocidad y distancia sobre grandes ríos:

El Teniente de Fragata Marcos A Zar piloteando un hidroavión Macchi despegó de San Fernando y vuela hacia Asunción del Paraguay, regresando en vuelo el día 21. El raid San Fernando, Asunción, San Fernando, estableció un récord mundial de velocidad y distancia sobre grandes ríos.



20 de 1964: se afirma el pabellón en la lancha hidrográfica Cormorán:

Buque de Investigación Hidrográfica costero y fluvial, perteneciente al Servicio de Hidrografía Naval. Ha realizado desde su puesta en servicio numerosas campañas con medición de sondajes y corrientes, muestras de agua y de fondo, etc. Es el cuarto buque de la Armada Argentina que lleva este nombre, que corresponde al de un ave de la fauna del litoral marítimo argentino.



31 de 1952: se establece el destacamento Naval Esperanza:

El Destacamento Naval Esperanza fue una base de la República Argentina en la Antártida, ubicada en las coordenadas 63°24'S 56°59'O en la Península Trinidad de la Bahía Esperanza. El destacamento naval fue inaugurado el 31 de marzo, siendo su primer jefe el teniente de fragata Luis Casanova. Fue desocupado el 27 de noviembre de 1956 y luego destruido por un incendio el 15 de octubre de 1958.



EL EMMA MAERSK

El buque portacontenedores más grande del mundo



El Emma Mærsk es el primero de los ocho Buques portacontenedores de la clase Mærsk E, propiedad de A.P. Moller-Maersk Group. Estos buques, son los portacontenedores más grandes del mundo que se construyeron hasta el momento. Este barco puede llevar alrededor de 11.000 contenedores, tomando como referencia las medidas de dichos contenedores según la empresa Maersk (5,90 metros de largo, 2,35 metros de ancho y 2,39 m de alto).

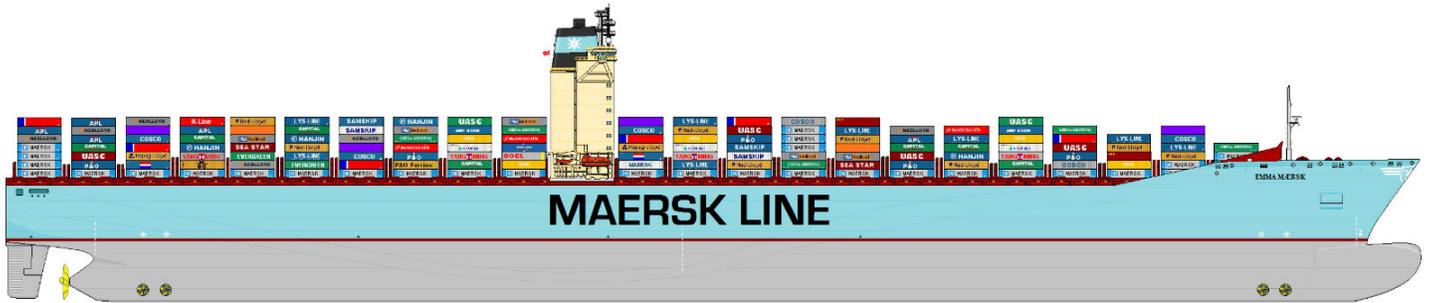
La capacidad real estimada es mucho mayor, entre 13.500 y 14.500 TEU. La diferencia entre la capacidad oficial y la estimada resulta del hecho de que Mærsk calcula la capacidad de carga de un buque portacontenedores utilizando el número máximo de contenedores con un peso de 14 toneladas que pueden transportarse en el buque, mientras que otras empresas calculan la capacidad de carga de un buque según el máximo número de contenedores que pueden ponerse en el buque, independientemente del peso de los contenedores. Este último número es siempre mayor que el número calculado por la empresa Mærsk.

El Emma Mærsk fue construido en el astillero Odense Steel Shipyard Ltd, Dinamarca. El nombre se lo debe a la última mujer de Mærsk Mc-Kinney Møller, fallecida en 2005. Se hizo a la mar por primera vez el 8 de septiembre de 2006.

Entre 2006 y 2008 la línea Mærsk ordenó la construcción de otros siete buques con la misma capacidad que el Emma Maersk, los cuales fueron bautizados como clase Mærsk E y cada uno recibió un nombre comenzado por esta misma letra: Estelle Maersk, Eleonora Maersk, Evely

GRANDES BARCOS

Maersk, Ebba Maersk, Elly Maersk, Edith Maersk y Eugen Maersk.1 El 21 de febrero de 2011 la línea Mærsk anunció que había ordenado al astillero coreano DSME (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering) la construcción de 10 mega buques con una capacidad de 18.000 contenedores cada uno, los cuales se denominarán clase Mærsk Triple E y superarán en un 16% la capacidad de Emma Maersk



Perfil del Emma Maersk



El Emma Mærsk es impulsado por un motor Wärtsilä - Sulzer 14RTFLEX96 - C, que en la actualidad es la mayor unidad diesel del mundo, con un peso de 2.300 toneladas y un potencia de 109.000 caballos de vapor. La nave tiene varias características para proteger el medio ambiente, incluyendo el reciclaje de los gases de escape, que se mezclan con aire fresco nuevo para su reutilización en el motor, aumentando la eficiencia hasta un 12% y reduciendo las emisiones de los motores.

En lugar de biocidas, utilizados por gran parte de la industria para mantener el casco en condiciones óptimas, se utiliza una pintura con base de silicona, de modo que se aumenta la eficiencia del buque mediante la reducción de la fricción con el agua al tiempo que se aumenta la protección del océano al evitarse la filtración de biocidas. La pintura de silicona que cubre la parte del casco por debajo de la línea de flotación permite una reducción de la resistencia del agua suficiente como para economizar 1.200 toneladas de combustible al año.

Características generales

Eslora: 397 m – manga: 56 m – calado: 15,5 m

Velocidad: 25 nudos

Tripulación : 13 personas, con capacidad hasta 30.

Capacidad de carga : 11.000 contenedores o 156.907 toneladas

Fuente: <http://www.emma-maersk.info> - <http://www.nuestromar.org>

Gustavo Suárez

MIRAMAR

Miramar – Pcia. Buenos Aires

Librado al Servicio: el 20 de Abril de 1929

Situación Geográfica: Lat. 38°17'S – Long. 57°50'W



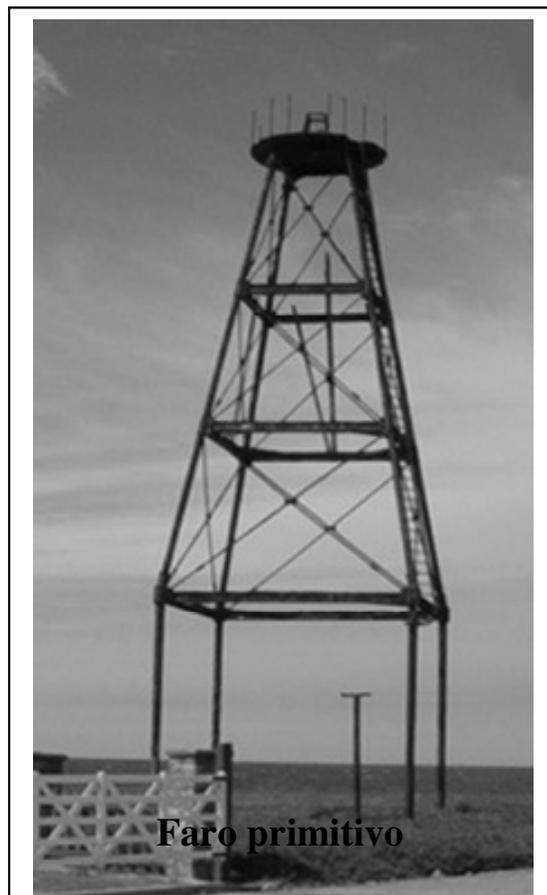
Entre el arroyo El Durazno y punta Hermengo, se extiende la ciudad de Miramar, que constituye uno de los balnearios más importantes de la costa atlántica.

Miramar cuenta desde 1915 con dos balizas, una pequeña ubicada en las cercanías del golf (desactivada) y la otra en el accidente geográfico Punta Hermengo, conocida vulgarmente como Punta Hermengo está ubicada en el extremo sur de la bahía que conforma la playa.

La construye el personal del Departamento de Balizamiento del Servicio de Hidrografía Naval. Originalmente se la pinta con los colores rojo y blanco, en pares alternados para posibilitar su identificación diurna. Convertida en faro en el año 1929, disponiendo de luz automática utiliza una linterna de 300 mm. Marca AGA que funciona con gas acetileno. En julio de 1962 para dar mayor seguridad a los navegantes se le cambia la linterna por otra

DALEM LBUA de 500mmmm también a gas acetileno aumentando su alcance óptico.

Su estructura fue un armazón de hierro de cuatro tramos tronco piramidales. Su alcance óptico en aquel entonces, y en la actualidad, es de 12 millas. El 7 de agosto de 1985 fue reemplazado el equipo de gas, conectando la linterna a la red urbana de la ciudad, permitiendo de esta manera que la visibilidad nocturna aumentara significativamente. En 1988 se instaló un faro giratorio, por tal motivo se procedió al traslado de la torre a la azotea del Edificio "Playa Club", ubicado en la Avda. Costanera y calle 25, donde brindaba una mayor visibilidad y no se confunde con las luces de la zona. Actualmente tiene una torre de mampostería de 1,40 metros y un alcance nominal de 12 millas náuticas. Altura de la luz sobre el nivel del mar: 75 metros.



FAROS

Un texto sobre Miramar escrito por el presbítero Massanet refiere que, tomando como base una fotografía publicada por el Ministerio de Marina en el año 1915 la baliza Punta Hermengo "principal" (la otra que denomina "menor" está en la zona del golf y tiene luz fija de 1936 a 1949) está ubicada en Latitud 38° 17' 14" Sur y Longitud 57° 50' 24" Oeste.



← Actual edificio donde se encuentra el faro

Luego de otras apreciaciones sobre las distancias que hay desde la misma a distintos puntos centrales del pueblo informa: "La distancia de la baliza a la desembocadura de "El Durazno" es de m. 2200, y hasta la otra baliza (chica), que está en N.E. es de 5.075(todo en línea recta. Con estos datos sacados con ayuda de la escala (que es 1 x 25.000) puede fácilmente encontrarse la proporción de fotografía que presento con el mapa original, para precisar la ubicación de otros puntos. Este mapa puede conseguirse girando \$1,20 al Sr. Secretario de la División Hidrografía, faros y balizas del Ministerio de Marina "

Cuenta la historia que el nombre original del accidente geográfico dispuesto por los marineros españoles que lo avistan por primera vez es Punta San Hermenegildo, en honor del santo mártir español (564-586). En cartas marinas de 1810 ya se lee Punta San Hermengo. Se supone que el cartógrafo quiso abreviar el nombre original, y así queda para la posteridad.

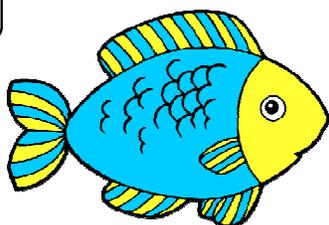
El faro no es habitado.

Origen de topónimo: La señal toma el nombre de la localidad balnearia, de la cual se desconocen los antecedentes del topónimo.

PARA SONREIR

Camarón

¿camaroncito
por qué tan
solito?



Es que mis papas se
fueron a un cocktail
y todavía no
regresan.

Domingo Faustino Sarmiento y nuestra armada

Nos referiremos a este hombre, como uno de los que más hizo por nuestro mar, por su defensa, su uso, y con visión profética, sin haber sido marino, llevo a cabo una acción con carácter de singularidad, que como tradición ha llegado a nuestros días.

Don Domingo Faustino Sarmiento, el Maestro de América, nos ha dejado como muestra conspicua de su incidencia en la cosa naval, dos obras que son tradición: La “Escuadra de Sarmiento” y la Escuela Naval Militar, con sede en Río Santiago, hoy más que centenaria.

A ello habría que agregar un sinnúmero de obras, secundarias en el rango considerado, pero que han tenido enorme influencia en el desarrollo nacional.



Al asumir Sarmiento en 1865 nuestra representación diplomática en Washington, a poco de terminada la Guerra de Secesión, se interesó profundamente en cuestiones militares, especialmente en la novísima arma del “torpedo”, ya fuera del tipo “de botalón”, así como minas de fondo y flotantes, conocidas genéricamente con aquel nombre, y que con gran intensidad habían sido empleadas en aquella contienda.

Pero, al asumir la Presidencia de la Nación en 1868, el coloso Sanjuanino en una demostración más de su gran visión, envía al Congreso un mensaje solicitando la sanción de la Ley N° 498, que, pese a la fuerte erogación que representaba, la octava parte del presupuesto de entonces, fue aprobada por el Legislativo el 27 de mayo de 1872. Esta ley que autorizó la compra de elementos y construcción de naves de guerra, fue complementada al año siguiente con la ley N°646 del 5 de octubre, que autorizaba la instalación de arsenales y depósitos de Marina.

Se forma así la llamada “Escuadra de Sarmiento”, la primera constituida y organizada con material moderno y respondiendo a la técnica más avanzada de ese entonces; la primera de “hierro y vapor”.

Aunque se ignora quién fue el autor o autores de la nominación de dichos buques, no sería equivocado afirmar que fuera a sugestión de mismo Sarmiento, tan precisos y categóricos son, como afirmación del territorio en sus aspectos físico y político.

Los nombres fueron: Acorazados Monitores: “El Plata” y “Los Andes”; tenían la particularidad de sumergirse dejando al ras del agua la torre con un cañón de grueso calibre; Corbetas: “Paraná” y “Uruguay”, a vela y vapor, eran cañoneras. Cuatro bombarderas: “Constitución”, “República”, “Bermejo”, y “Pilcomayo”. Avisos: “Resguardo” y “Vigilante”.

Nombres todos simbólicos, que unían a los accidentes geográficos e hidrográficos limítrofes más notables del suelo patrio, a la Patria misma como definición política: REPUBLICA y a su Carta Fundamental: CONSTITUCIÓN.



Oleo que representa la Escuadra de Sarmiento

De todas ellas, la Corbeta “Uruguay”, famosa mundialmente luego del salvataje de la expedición sueca del Dr. Nordenskjöld en 1903, sigue aún a flote, próxima a la “Sarmiento”, ambas como museos navales.

La segunda recordación la constituye la fundación de la Escuela Naval Militar, el 5 de octubre de 1872, hace más de una centuria, y el pensamiento que inspiró al fundador en esta idea, está impreso en espíritu y en bronce, en la placa que se conserva en la entrada principal del edificio de Enseñanza de nuestro primer instituto naval:

“Creed que guardo la seguridad que con la Escuela Naval, quedará garantizada la independencia que nos legaron nuestros padres y asegurado el vínculo que nos une a todas las otras naciones, por el cultivo de las ciencias y de las artes, que dominan las fuerzas de la naturaleza, enfrentan las olas y contienen la injusticia”.



Edificio de la Escuela Naval Militar

“La Patria, decía Sarmiento, no solo se agranda cultivando la tierra; hay que sembrar el mar. Es menester llevar a todos los ámbitos del mundo la bandera argentina”.

La creación de la Escuela Naval puso a la institución en un camino de perfeccionamiento técnico profesional y la colocó en un pie de igualdad, en cuanto a consideración, con la Armadas de mayor prestigio.

La fundación de la escuela se debió, indudablemente, a la actividad del Sargento Mayor de Marina D: Clodomiro Urtubey, pero todos sus proyectos fueron entusiastamente apoyados por el Presidente Sarmiento, que no solo se limitó a verla funcionar, sino que le señaló su objetivo fundamental: el océano y la defensa de nuestra soberanía.

El ideal de Sarmiento era que los jóvenes marinos recorrieran el mundo: *“que viajen de un país a otro, observando, aprendiendo, asimilando la cultura de los viejos países, y por sobre todo, haciendo ver que aquí, en el Río de la Plata, prospera una nacionalidad con elementos propios”*. *“Cuando vean llegar un buque argentino, cargado de jóvenes robustos, sanos, aguerridos, hermosos y valientes, sabrán que la República es un país de promisión”*.

Esta idea de Sarmiento se concreta doce años después, cuando en 1884, se hace construir una corbeta, “La Argentina”, primer buque escuela que hizo flamear nuestro pabellón por mares que entonces nos eran hostiles. Al mando del Comodoro Martín Rivadavia, en un viaje triunfal, contribuyó a estrechar vínculos de confraternidad con aquellos mismos países.

Por eso, la Marina de Guerra, rinde a su memoria el tributo más excelso; le pone su nombre en el año 1898 a la Fragata “Presidente Domingo Faustino Sarmiento”; la Sarmiento, gloria naval, aun a flote, Dios así lo quiere, como museo. Más de un millón de millas marinas navegadas por todos los mares del mundo recorrió esa blanca gaviota, y miles de marinos recibieron en su cubierta, en su puente y en su arboladura, la lección permanente de la vida en el mar.

La “Sarmiento” circunnavegó el globo, visitó puertos por doquier, sembrando a manos llenas, amor y amistad. Fue visitada por zares, emperadores, reyes, presidentes y gentes de pueblos, que por medio de sus tripulantes conocieron de nuestro país, de nuestra vida, de nuestra cultura. La “Sarmiento” fue, finalmente, símbolo, cuna, escuela, escenario de luchas contra la naturaleza del bravo mar, y centro de comprobación del carácter y de la inteligencia de los cadetes y tripulación que pasaron por ella, dejando el recuerdo de sus virtudes y de sus aptitudes, ya que es difícil vivir en tal sociedad y en tal forma, si el alma no está conformada a las tendencias y aspiraciones que constituyen el credo de la escuela flotante.

Y, la “Sarmiento” hizo honor a la designación, pues fue representante de nuestra cultura, embajadora de fraternidad internacional, mensajera de paz, escuela de oficiales y marineros y emblema de un país libre, es decir, un flotante ideario sarmientino.

Con las alas abiertas, toda vestida de novia, surco los océanos peleando a la criolla y manejada por criollos, con los tifones chinos, con los sirocos del Mediterráneo, con los vientos más extraños y más duros. Durante casi medio siglo llevo a los cuatro puntos cardinales, un reflejo de nuestra vida nacional, extendiendo bajo el cielo de todas las razas, desde un polo al otro, como lo quiere el himno, la bandera de la argentinidad, a cuya sombra pueden vivir felices todas las razas juntas.

Podríamos agregar otras obras de Sarmiento en pro de la actividad marítima, diciendo que se preocupó por formar la Marina Mercante, organizó y reglamentó la Policía Marítima, se estableció un servicio de vapores entre Buenos Aires, Bahía Blanca y Patagones y se habilitó el comercio entre estos dos últimos y Ensenada; reglamentó el Servicio de Prácticos; dio su apoyo tesonero y entusiasta a la idea de Rivadavia de construir el puerto de la ciudad de Buenos Aires.

PEQUEÑAS HISTORIAS...DE GRANDES HOMBRES

Dejamos para cerrar una larga enumeración: la fundación y construcción del Arsenal de Artillería para Marina de Zárate, que durante muchos lustros constituyó un verdadero laboratorio de experimentación, además de cumplir a la perfección su específica función.

Sarmiento creyó en el mar como medio de transporte y comunicación entre los pueblos, y tuvo una clara comprensión de la importancia del poder naval.

Las naves que él hizo adquirir para los ríos, bastaron para defender nuestra soberanía en los mares del sur, con la gloriosa expedición del Comodoro Py, en 1878.

No es menester una dedicación exclusiva a lo que es tradicional, y menos el descuido de otras exigencia profesionales, pero no es menos cierto que, el mantenimiento de una alta moral individual y colectiva, se basa en el más firme idealismo, una de cuyas legítimas fuentes de inspiración son las cosas y los hechos del pasado.

No es posible restar importancia ni ignorar tales fuentes, y es en el conocimiento de nuestra historia naval y de nuestra rica tradición, así como la preservación de estas y de nuestras costumbres, donde encontraremos sobrados alicientes para vigorizar nuestros ideales.

Extraído por Juan A. Miglioli de:
Tradiciones y Costumbres Marineras
Escuela Naval Militar
Año 1981

POESIA

MARINERO EN TIERRA

El mar. La mar.
El mar. ¡ Sólo la mar!
¿Por qué me trajiste, padre,
a la ciudad?
¿Por qué me desterraste
del mar?
En sueños, la marejada
me tira el del corazón;
se lo quisiera llevar.
Padre, ¿por qué me trajiste acá?
Gimiendo por ver el mar,
un marinerito en tierra
iza al aire lamento;
¡ Ay mi blusa marinera;
siempre me la inflama el viento
al divisar la escollera!

RAFAEL ALBERTI



Como simular pintura deteriorada por el tiempo



Simular el deterioro en máquinas de combate ayuda a construir modelos más convincentes. La pintura resquebrajada puede ser simulada aplicando pinturas metálicas mediante el uso del método de “brocha seca”, marcando con lápices de grafito y/o de colores plateados, aplicando polvos metálicos y también raspando la pintura con elementos filosos, lo tedioso de éste método es el tiempo que lleva lograr los efectos deseados. Nuestra técnica rápida y fácil requiere de nada más exótico que la sal de mesa común.

La técnica de la sal posee varias ventajas. Su aplicación es rápida, y la sal se adhiere con más facilidad a la superficie húmeda del modelo. Los granos de sal interrumpen levemente el flujo de pintura cuando ésta se aplica en ángulo, por lo tanto contribuye a la intensidad y profundidad de la pintura que se está aplicando (algunos modelistas han usado en el pasado sustancias líquidas adherentes y goma con cemento para crear efectos similares, pero el resultado final es muy plano). La sal puede ser aplicada en forma pareja para simular deterioro leve o en un patrón más abundante para simular un deterioro natural más agresivo. Cuando la sal es removida de la superficie usando un pedazo de tela, también sirve de lija para crear un deterioro adicional más suave y natural de la pintura. El Envejecimiento usando éste método, requiere solamente de herramientas y elementos caseros básicos: Sal de mesa, agua, una brocha pequeña, pinturas y por supuesto un modelo.

El primer paso es la aplicación del color base que se mostrará a través del deterioro de la pintura. Pinturas opacas o acrílicas pueden ser usadas como pinturas base, seleccione la de su agrado. Se enmascara una pequeña sección en la cual trabajaremos, pero debemos decir que mayores áreas han sido trabajadas con buenos resultados, Incluso modelos completos con el primer intento. Humedezca el área levemente con agua usando una botella con pulverizador o con pequeñas pinceladas con la brocha o con un limpiador de oídos con punta de algodón o si carece de éstos elementos, sencillamente con su dedo.

Aplique la sal al modelo con una brocha, arregle los granos de sal con la brocha si desea un patrón definido del envejecimiento, o simplemente disperse la sal sobre el modelo para lograr un patrón menos definido del envejecimiento. Ud. siempre puede remover la sal si ésta se acumula en exceso o puede colocar más si desea un deterioro más notorio. La intención es simular más eficazmente el deterioro mostrado en una foto de referencia de un avión real.

Permita que la sal se seque y adhiera al modelo, entonces aplique la pintura exterior del avión . Luego que la pintura está completamente seca, remueva la sal con un pedazo de tela o con la brocha. Con la sal atrapada en el pedazo de tela raspe un poco la pintura para un deterioro extra del modelo, Las variaciones de densidad de la pintura final puede ser obtenida de diferentes maneras, Si Ud. pulveriza la pintura con alta presión, no mucha, granos de la sal saldrán, exponiendo la pintura base a medio tono. Si la sal aparece muy dura de remover, puede sacarla también usando su mano mientras pinta.

El objetivo principal es obtener una sombra tenue en las áreas recientemente expuestas con el fin de dar una apariencia más real de una terminación gradual.

Si se usa demasiada agua al momento de colocar la sal, una capa más gruesa de sal disuelta se posará en esta superficie y dará un color más tenue sobre un área más extensa del modelo. En contraste, las áreas menos afectadas por la solución de sal tendrán una mayor intensidad. Como cualquier nueva técnica, experimente en modelos hasta que sienta la confianza con el nuevo método. Cuando apliqué esta técnica a un modelo terminado, experimente primero en pequeñas áreas para luego trabajar en áreas más grandes.

Después que la sal es removida, aplique una capa de fijador transparente para luego colocar sus calcomanías. Tenga en mente que la pintura deteriorada será visible debajo de sus calcomanías. La aplicación de un lavado al aceite y la aplicación de polvo de tiza color pastel completa la tarea del deterioro simulada del modelo.

Espero les sea de utilidad, ya que los resultados son muy buenos.

Fuente: War2Hobby.

Adrian Moltoni -IPMS Bahía Blanca

Métodos para puesta en seco de buques

Tradicionalmente se utilizan para los trabajos de carenado y reparación. Hay 4 sistemas y son: Varadero, dique seco, dique flotante y syncrolift.

Método Varadero:

Mediante rampas que se sumergen en el agua, permite colocar el buque en una cama apropiada y retirarlo del agua, este método está reservado para unidades pequeñas.

Método dique seco:

Consiste en dársenas angostas, que poseen una compuerta que impide el paso del agua y facilita el desagote del sector.



Sistema varadero



sistema dique seco

Método dique flotante:

Buques de construcción especial, abiertos en su parte central, dotados de grandes tanques inundables.

Al llenar los tanques el dique se hunde hasta una profundidad controlada, que hace posible ubicar la unidad sobre el dique.

Cuando se expulsa el agua de los tanques, este se eleva, y eleva conjuntamente la nave que queda así en seco.



Método Syncrolift:

Es un verdadero ascensor gigante; una plataforma elevadora de buques, que es izada por un grupo de guinchos electro-mecánicos, hasta el nivel del suelo. La nave que se quiere colocar en seco, es calzada sobre un tren de bogíes y remolcada sobre rieles hasta el lugar de trabajo. Además el sistema permite ubicar a la nave sobre un carro de transferencia con desplazamiento lateral y distribuirla sobre las gradas de trabajo.

De la cantidad y dimensión de estas gradas, depende la cantidad de buques que se pueden atender simultáneamente.



En este trabajo detallaremos el sistema SYNCROLIFT, ajustándonos al que posee la Empresa TANDANOR S.A.C.I. y N. en DARSENA ESTE.

Características Principales

Plataforma elevadora:

- Eslora: 185 metros
- Manga: 32 metros
- Capacidad de elevación: 12.500 toneladas
- Velocidad de elevación: 23cm/minuto

Plataforma de transferencia:

- Eslora: 173 metros
- Manga: 14 metros

Consola de comandos

Entre las varias funciones que tiene, se destacan cinco:

- a) Bajada automática de vigas.
- b) Subida automática de vigas.
- c) Nivelación automática de plataforma en altura.
- d) Nivelación manual de guinchos.
- e) Regulación ascenso y descenso de transferencia.

Gradas de trabajo

Poseen una eslora total de VARADA de 700 metros distribuidas en 4 gradas:

- a) Una de 220 m.
- b) Una de 180 m.
- c) Una de 160 m.
- d) Una de 140 m



Operatividad

Construcción de la cama de varado:

La misma se realiza con planos provistos por el Armador. Son necesarios: PLANO DE PUESTA EN SECO-PLANO DE SECCION MAESTRA, ARREGLO GENERAL Y CONDICION DE CARGA PARA LA ENTRADA; en caso de no poseer el buque PLANO DE PUESTA EN SECO, se realiza la CAMA con PLANO DE LINEAS. Dicha CAMA DE APOYO, está compuesta por BOGIES CENTRALES y BOGIES DE PANTOQUE unidos entre sí por ENCLOCHES. Luego de estar construida se la traslada sobre la plataforma elevadora.

Accionamiento de la plataforma:

Esto se realiza con 82 guinches (41 por banda) accionados por motores sincrónicos 15 HP cada uno. Su funcionamiento es a velocidad constante, independientemente de la carga a la que está sometido. La distribución de los mismos no es uniforme; los 15 guinches próximos a la transferencia, están distanciados 4 metros lo que da una capacidad de izado en esa zona de 100 Tn/metro. Los restantes están a 4,80 metros dando una capacidad de izado de 87 Tn/metro.



Esto lleva a que todo buque de gran eslora entre de POPA, donde generalmente se encuentran los mayores pesos. El centrado del buque se realiza igual que en los diques Secos y Flotantes.

Traslado del buque sobre la plataforma de transferencia:

Una vez ubicado el buque a nivel del suelo, por medio de palas mecánicas colocadas en "tándem" se lo ubica sobre el CARRO DE TRANSFERENCIA; el deslizamiento se realiza sobre rieles.



Traslado a las gradas de trabajo:

Una vez el buque ubicado sobre el carro de transferencia, se hace una traslación TRANSVERSAL por medio de 2 guinches de 135 HP cada uno, hasta quedar enfrentados los rieles del carro con los rieles de la grada designada para recibir al buque, en ese instante se le devuelve a traccionar con las palas mecánicas, dejándolo en su posición final donde se brindan los servicios al buque.

Puesta a flote:

Se sigue el camino inverso que para la puesta en seco, con una pequeña variante consistente en colocar un gato hidráulico de 250 Tn., para vencer la inercia inicial del buque (esta última variante descripta no es utilizada en buques pequeños).



Comentario sobre el sistema syncrolift:

La plataforma elevadora no es límite práctico de eslora del buque a poner en seco, teniendo hasta la fecha, elevados, buques de una eslora máxima de 216 m., quedando la proa en voladizo (fuera de la plataforma) 35 metros.

El sistema SYNCROOLIFT, permite la reubicación de buques sobre las gradas, según conveniencia en los trabajos.

Este sistema tiene la posibilidad de ampliar la capacidad operativa, aumentando la eslora de la plataforma, dejando la manga de la plataforma constante, aumentando la eslora de las gradas o construyendo nuevas gradas de trabajo.

Posibilita aumento de productividad, el hecho de poder trabajar a nivel del suelo, facilitando desplazamiento de grúas, vehículos y personal; asimismo facilita la construcción de andamios.

Juan A. Miglioli
Extraído del Archivo Bibliográfico de la
Universidad de la Marina Mercante
Facultad de Ingeniería

CURIOSIDADES

Noé, primer carpintero de ribera

El Antiguo Testamento, ese ancestral relato de los orígenes de la humanidad, nos cuenta que Dios, en extremo disgustado por la maldad y la corrupción del género humano, decide erradicarlo de la faz de la tierra (Génesis- Cap.VI- vers. 5 a 7) con excepción de Noé y su familia. Ese varón “*justo*” a los ojos de Dios, recibe el mandato de construir un arca para alojar en ella siete parejas de animales “puros” de cada especie salvándolos así del Diluvio que, por voluntad divina, habría de cubrir la tierra “*quince codos arriba de los montes más altos*”. De esa manera, como lo expresa Dios mismo, desaparecerán “*los hombres que he creado, desde el hombre hasta la bestia, y hasta el reptil y las aves del cielo;...*”

De acuerdo con las instrucciones recibidas, el arca debía medir 300 codos de largo, 50 codos de ancho y 30 de altura, lo que nos da, en base a un codo de 45 centímetros, 135 metros de eslora, 22,50 de manga y 13,50 de altura (habría que esperar hasta el siglo XX para que el hombre construyera naves con esta eslora). Debía construirse en madera de “gofer” que para algunos exégetas se refiere a la acacia y para otros al ciprés; al arca debía tener “*piso bajo, segundo y tercero*”, una ventana a un codo de elevación con una puerta a su lado y debía ser calafateada con brea por dentro y por fuera. La relación “manga/eslora” da 1 en 6, que es una buena proporción y debemos suponer que su forma general sería la de un cajón inmenso desprovisto de sistema de empuje.

¡Vaya tarea para el pobre Noé que mal podía pedir ayuda a los hombres de su entorno pues no aceptarían trabajar en algo que, estando condenados a desaparecer, no les iba a procurar la salvación!. Noé contaba sólo con los brazos de sus tres hijos, Sem, Cam y Japhet para cumplir con su cometido. El texto bíblico no aclara cuanto tiempo les llevó a los cuatro improvisados y primeros carpinteros navales de la historia, preparar las tablas para las tracas, las cuadernas, los puentes y como armarlas con solidez pero debemos suponer que el buen Dios, de alguna manera, les facilitó su faena.

Edgard Mauger

EL MARY CELESTE



Un bergantín con una eslora de 31 metros fue construido en la isla Spencer en Nueva Escocia, Canadá con el nombre de Amazon en el año 1861.

Debido a que su capitán murió ahogado antes de llegar a dirigir el barco, lo mismo que le sucedió al segundo durante el viaje inaugural, y más tarde en 1867 debido a una fuerte tormenta que lo dejó varado en tierra firme en la bahía de Glace, Nueva Escocia, la gente comenzó a decir que era un barco con mala suerte. Motivo por el cual se lo rescató y se lo vendió a un estadounidense que le realizó modificaciones además de cambiarle el nombre por el de Mary Celeste en 1869.

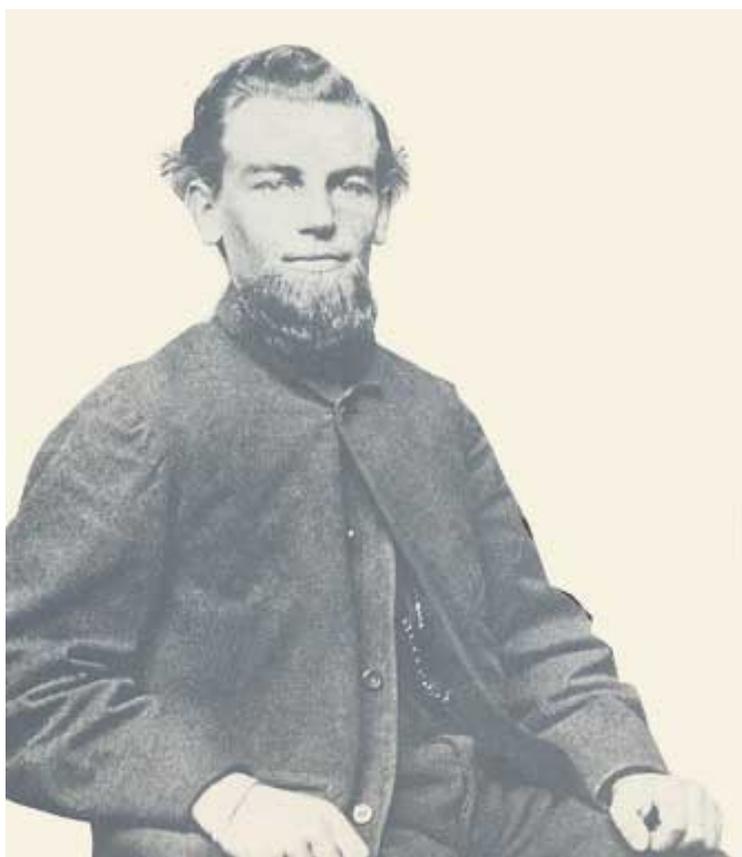
El 5 de noviembre de 1872 con el capitán Benjamín S. Briggs al mando, zarpo del puerto de Nueva York. La tripulación consistía en siete hombres, mas la familia del capitán, compuesta por su mujer y la hija de dos años. Transportaban 1701 barriles de alcohol industrial hasta Génova, Italia.

Exactamente un mes después, el 5 de diciembre, la tripulación del Dei Gratia que se dirigía de Nueva York a Gibraltar, a las tres de la tarde avista a este bergantín navegando con sus velas desplegadas cerca de las Azores. El capitán David Reed Morehouse que conocía al capitán Briggs, cuando estuvo cerca del Mary Celeste y pudo leer su nombre y no ver movimiento alguno en cubierta, temió lo peor. El capitán mando algunos hombres a registrarlo y ayudar en lo posible

FANTASIAS, MITOS Y LEYENDAS MARINAS

En el barco no encontraron a ningún tripulante ni tampoco a la familia Briggs, La ropa de todos se encontraba ordenada en sus respectivos cajones, no estaba el bote salvavidas como tampoco el sextante, el cronometro ni el cuaderno de bitácora. El diario de navegación se encontraba en el cuarto del capitán con su última anotación en el día 24 de noviembre sin indicar nada fuera de lo normal, salvo que el tiempo había esta revuelto, pero nada que demostrara alguna anormalidad.

Después de la inspección, el capitán Morehouse decide remolcar al Mary Celeste hasta Gibraltar para allí revisarlo mejor y encontrar alguna respuesta al misterio. En puerto sometieron al capitán Morehouse a varios interrogatorios puesto que suponían de un arreglo entre este y Briggs por el cobro de algún beneficio del seguro, al no poder comprobársele nada se lo declaro libre de toda sospecha, recibiendo una recompensa de alrededor de 8.000 libras esterlinas por el rescate del bergantín.



Benjamín Briggs, capitán del Mary Celeste

Luego esta nave fue utilizada durante unos doce años por distintos propietarios.

En enero de 1885 su capitán cargo la embarcación en exceso con chatarra, y luego intentó hundirla para cobrar el seguro, pero el fraude no funciono, una investigación de la aseguradora descubrió el intento.

El 9 de agosto de 2001, una expedición encabezada por Clive Cussler, representante de la Agencia Nacional Marítima y Submarina, y el productor canadiense John Davis anunciaron que habían hallado los restos del navío en la isla Gonave, Haití. El arqueólogo James P. Delgado identifico los restos como los del Mary Celeste.

En la actualidad todavía se sigue buscando una explicación del hecho. La teoría que los jueces declararon como oficial, supone que debido posiblemente a una fuga de gases del alcohol que se transportaba, el capitán pensó que una explosión o envenenamiento general iban a tener lugar, dando la orden de abandonar el barco inmediatamente.

Fuera de la oficial hay otras teorías, como la que dice que la tripulación se emborracho con el alcohol que transportaban y que enfurecidos mataron al capitán Briggs, a su señora y a la pequeña hija, para luego huir en el bote salvavidas, pero esta teoría se hace poco creíble ya que el alcohol industrial que llevaban es mortal, además de no encontrarse signos de amotinamiento. Lo único cierto de esta historia es el misterio.

Extraído por Juan A. Miglioli de Wikipedia

Nos ha llegado una nueva Publicación de la Fundación Histarmar, institución Dedicada a la Historia y Arqueología Marítima) llamada "Pecios", que desarrolla temas arqueológicos y navales de variados temas y con destacados autores.



Saludamos y felicitamos a la Fundación Histarmar por esta nueva propuesta.



Desde 1949 capacitando alumnos con seriedad y responsabilidad



1er. CONCURSO REGIONAL ZONA SUR IPMS ARGENTINA



17 y 18 de Agosto - Centro de Veteranos de Guerra de Malvinas de Bahia Blanca
Organizan conjuntamente IPMS Bahia Blanca y IPMS Costa Atlantica.

Tematica del Concurso: Peliculas y Series de TV.
Proximamente daremos mas detalles.
QUEDAN TODOS INVITADOS

TALLER DE MODELISMO NAVAL



**ANIMATE A CONSTRUIR UN BARCO
CON TUS PROPIAS MANOS**

**PODES OPTAR POR REALIZAR DOS TIPOS
DE EMBARCACIONES:**

- 1. BARCOS A VELA**
- 2. BARCOS MODERNOS**

CLASES PERSONALIZADAS

CLASES GRATUITAS PARA NUESTROS SOCIOS



ACERCATE A GORRITI 39, BAHIA BLANCA - LOS SABADOS DE 16 A 18 HORAS



MarraMoscardi
Propiedades

Alvarado 107 | (8000) BAHIA BLANCA
Tel. 0291- 4559889 | Tel/fax 0291- 4517134

E-mail: marramoscardi@surlan.com.ar

gaceta
marinera

Periódico de Noticias de la Armada Argentina

ADQUIERALA

Comando de Operaciones Navales

Prensa y Relaciones Internacionales

Tel: 02932-487518 | Fax: 02932-487519

8111 | PUERTO BELGRANO

Página web: www.gacetamarinera.com.ar



PUERTO BAHÍA BLANCA

CONSORCIO DE GESTION DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA

Av. DR M Guido S/N | Ingeniero White
(0291) 4573213 | Bahía Blanca | Bs. As.

secretaria@puertobahiablanca.com.ar

www.puertobahiablanca.com.ar



(vianet)

CONSULTORA EN SOLUCIONES DIGITALES

Desarrollo Web - Redes
Comunicaciones - Internet

San Martín 279 0291-455-8100

www.vianetcon.com.ar • info@vianetcon.com.ar

Las Cuatro Plumas



soldados de plomo

aeromodelismo

automodelismo

maquetas

Mitre 338 - Tel/Fax +54 291-4525757

Bahía Blanca - Argentina

cuatroplumas@bvconline.com.ar