

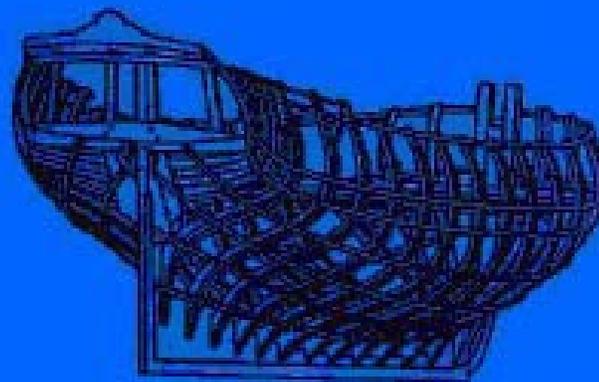


INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO
COMISION MODELISTAS NAVALES
BAHIA BLANCA-REP. ARGENTINA



BOLETIN DE INFORMACIONES

ENTRE TRACAS Y CUADERNAS



5 ALAS NAVALES



EL DOUGLAS SBD DAUNTLESS

9 GRANDES BARCOS



El Royal Clipper

14 MISCELANEAS NAVALES



Puestos de honores y ceremoniales

17 TECNOLOGIA NAVAL



Materiales usados en la construcción de un buque

Vea también

2 EDITORIAL

3 EFEMERIDES NAVALES

Meses de julio y agosto.

8 FANTASIAS MITOS Y LEYENDAS MARINAS

El Joyita

12 FAROS

Faro Quequén

13 PARA SONREIR

Al cielo y al infierno

16 RECORDANDO LECTURAS

El Buque Fantasma

19 POESIA

Cerca del mar

20 PEQUEÑAS HISTORIAS DE GRANDES HOMBRES

Coronel de Marina Juan Bautista Thorne

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 un cable a tierra, dedicándonos a nuestro hobby, el modelismo.

Aún solemos, de vez en cuando, reunirnos para intercambiar ideas y hablar de modelismo pasándonos los últimos datos, novedades y direcciones donde obtener bibliografía, páginas web, materiales, adhesivos o herramientas inherentes al hobby, manteniendo esa llamita viva, para entregarla a los cada vez menos interesados sucesores, en esta apasionante actividad.

Si bien son momentos 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 conocernos y disfrutar la sana camaradería de una exposición o el alegre desafío de un concurso.

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

La Comisión

MES DE JULIO

5 de 1864: Fallecimiento del Coronel de Marina Antonio Toll y Bernadet.

Luchó a las órdenes del Almirante Brown en la guerra contra el Imperio del Brasil. En el año 1844, debido a la enfermedad que aquejaba al Almirante Brown. Toll y Bernadet se desempeñó como Comandante Interino de la escuadra. Fue el primer marino que, con una nave argentina, realizó un viaje a ultramar navegando las aguas del océano Indico.



9 de 1817: Zarpa de la Ensenada de Barragán, en acción de corso, la fragata La Argentina (ex Consecuencia, apresada por Brown en aguas del Pacífico), para llevar a cabo la más memorable campaña de corso que registra nuestra historia, en aguas de los océanos Índico y Pacífico, contra el comercio marítimo español. Iba al mando del Capitán Hipólito Bouchard, y en ese crucero navegó alrededor del mundo.



19 de 1986: Ultimo enganche en el Portaaviones ARA 25 DE MAYO de un avión Douglas A-4Q Skyhawk, avión 3-A-304, piloto Capitán de Corbeta Francisco.

Ultimo catapultaje desde el Portaaviones ARA 25 de Mayo de un avión Douglas A-4Q Skyhawk, avión 3-A-302, piloto Teniente de Corbeta HENRY.

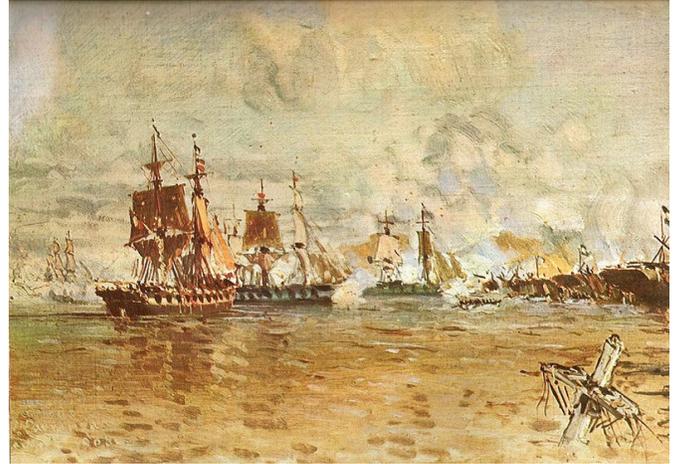


30 de 1826: Se libra el combate de Quilmes. El Almirante Brown que iza su insignia en la fragata "25 de Mayo" cuyo comandante es el bravo Espora, debe enfrentar a fuerzas navales brasileñas que lo aventajan en número y poder de fuego. Ante esa circunstancia Brown comunica a los suyos una señal: "Es preferible irse a pique antes que rendir el pabellón", lanzándose con la "25 de Mayo" sobre el adversario. Luego de una encarnizada lucha en la cual Brown únicamente es apoyado por la goleta "Río de la Plata" al mando de Rosales, se ve obligado a abandonar la nave insignia que es remolcada a Buenos Aires, y sigue la lucha a bordo del bergantín "República". Ante el temor de quedar varados por la bajante las naves brasileñas se retiran y la escuadra de Brown, empavesada como en días de gala, llega al puerto de Buenos Aires. Espora es herido gravemente en esta acción.



MES DE AGOSTO

2 de 1845: Naves de guerra francesas e inglesas, de estación en el Río de la Plata, apresan en aguas de Montevideo a la Escuadra que al mando de Brown bloqueaba aquel puerto. Estaba compuesta por los bergantines San Martín y Echagüe, goletas 9 de Julio y Maipú y fragata 25 de Mayo. Ante precisas instrucciones impartidas por el brigadier general Manuel de Rosas, Brown no ofreció resistencia a ese ataque. La afrenta sufrida en esta ocasión, que vio cómo sus naves eran tomadas por extraños, produjo en Brown un profundo desánimo que lo decidió a retirarse del servicio y consagrarse a la vida de hogar.



18 DE 2002: Auxilio al "Magdalena Oldendorff" en la Antártida. El rompehielos "Almirante Irizar" que había zarpado el 25 de junio entra de regreso al puerto de Buenos Aires después de cumplir una riesgosa expedición denominada "Operación Cruz del Sur". La misma consistió en el auxilio del buque multipropósito "Magdalena Oldendorff", de bandera alemana, que encontrándose amarrado al hielo fijo de la Caleta Muskegbutka (Lat. 69° 57' S. Long. 1° 28' W.) había sido encerrado por hielo marino el 25 de junio. Esto le impedía salir hacia aguas libres y lo condenaba a pasar el invierno en situación de extrema emergencia por falta de combustible y víveres.

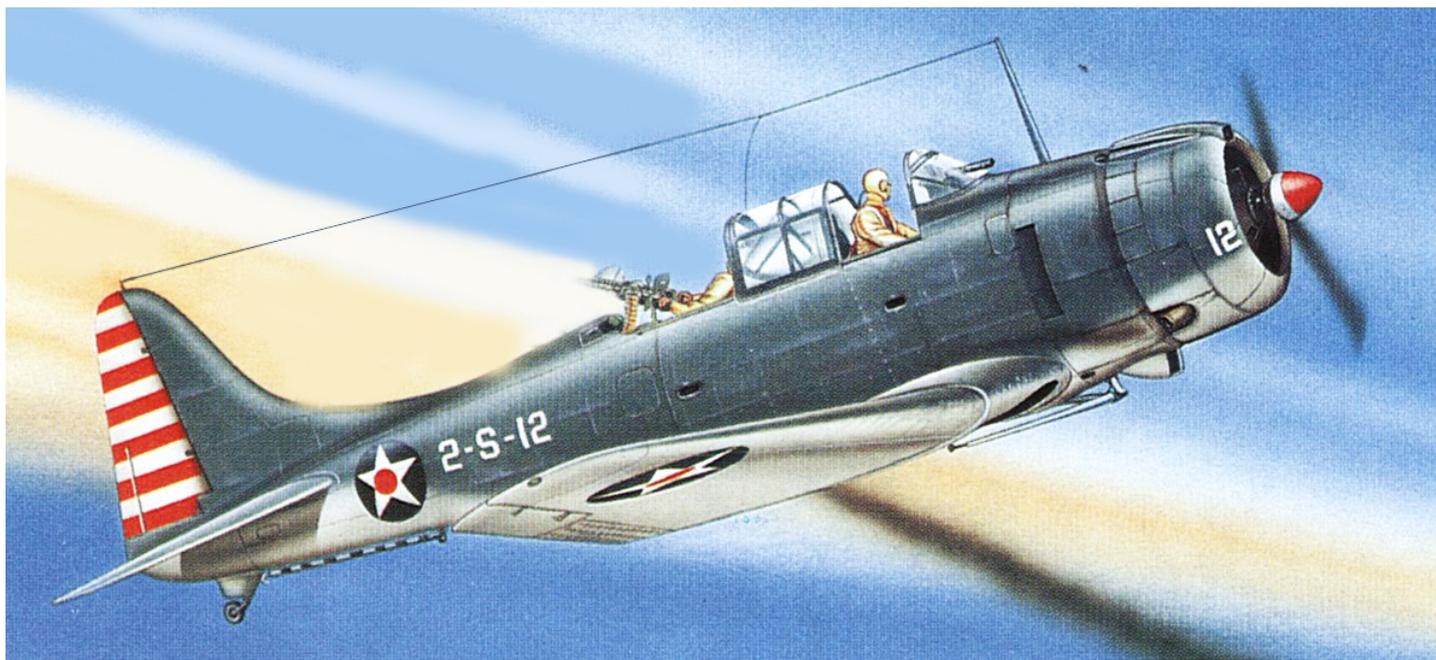


Con apoyo meteorológico y glaciológico, de 2 helicópteros Sea King de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros, de una patrulla terrestre del Ejército, unido a la excelente capacidad profesional de la dotación del rompehielos y pese a desarrollarse las tareas en la más desfavorable estación invernal y soportando las peores condiciones meteorológicas, se consiguió llegar al lugar, reaprovisionar al buque y dejarlo seguro en una caleta, quedando como apoyo sanitario de la tripulación un médico argentino. El "Irizar" había escrito una página más de solidaridad humana en el mar.

23 de 1974: Se incorporan a la Armada los submarinos Salta y San Luis, construidos en Alemania y terminados de armar en los Talleres Navales de Dársena Norte (TANDANOR). En esta fecha se afirmó el pabellón en ambas naves.



EL DOUGLAS SBD DAUNTLESS



El Douglas SBD Dauntless fue el principal bombardero de picado de la Marina de los Estados Unidos desde mediados de 1940 hasta fines de 1943, cuando empezó a ser substituido por el SB2C Helldiver. El SBD participó en el combate desde el primer día de la Guerra del Pacífico.

La compañía que se encargó de su desarrollo fue Douglas Aircraft y su diseñador Ed Heinemann. Que comenzó su trabajo en abril de 1939 y obtenido el prototipo **XSBD-1** fue aceptado por la US Navy en febrero de 1.939 y se pidieron 57 aeronaves SBD-1 y 87 SBD-2.

El **SBD-1**, con la deriva definitiva, estaba armado con dos ametralladoras de tiro frontal de 7,62 mm sobre el capó motor y una única del mismo calibre para el operador de radio/artillero que se sentaba espalda con espalda tras el piloto. Al mostrarse ligeramente insatisfactorio para operaciones desde portaaviones, el SBD-1 fue destinado al US Marine Corps y entregado entre abril de 1.939 y junio de 1.940.

El **SBD-2**, que se diferenciaba por llevar depósitos de combustible autosellantes y dos depósitos adicionales de 246 litros en las secciones finales de los planos, fue encuadrado en las unidades de la US Navy entre noviembre de 1.940 y mayo de 1.941.

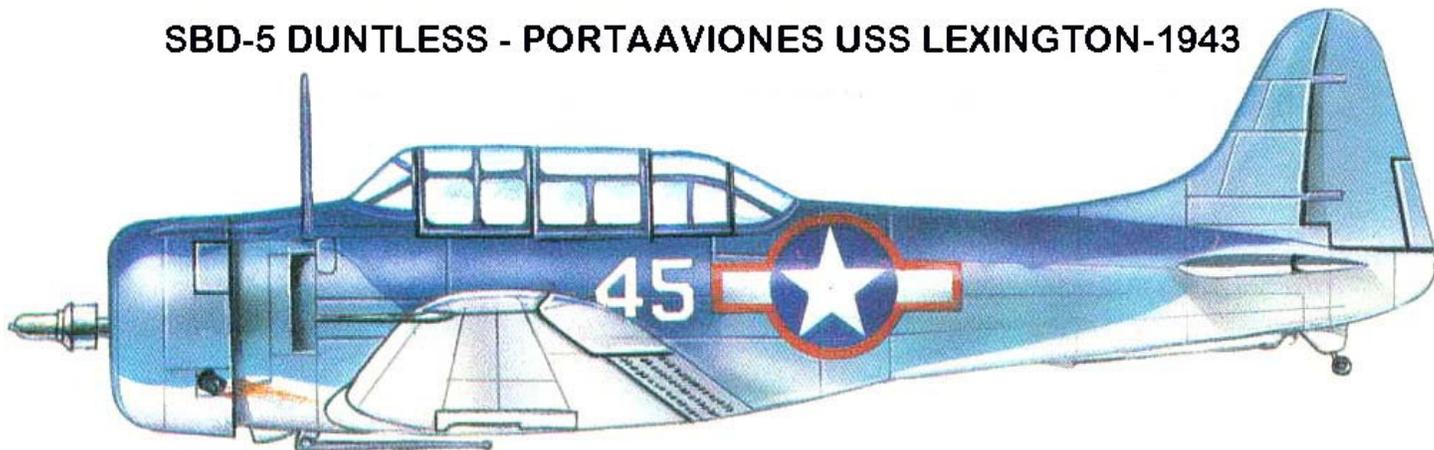
El **SBD-3** disponía de una segunda ametralladora de 7,62 mm para el tripulante trasero, blindaje, sistema eléctrico mejorado y depósitos autosellantes del tipo "vejiga".

El **SBD-4**, entregado entre octubre de 1.942 y abril de 1.94 llevaba ayudas de radionavegación mejoradas, bomba eléctrica de combustible y una hélice mejorada Hamilton Standard Hydromatic de velocidad constante y paso variable. Se construyeron un total de 780.

ALAS NAVALES

El **SBD-5** fue propulsado por un motor R-1820-60 que desarrollaba 1.200 cv: entre febrero de 1.943 y abril de 1.944 se construyeron 2.965 ejemplares de esta variante y uno de ellos se convirtió en el **XSBD-6** mediante la instalación de un motor Wright R-1820-66 de 1.350 cv, el último Cyclone. Del **SBD-6** se fabricaron unos 450.

SBD-5 DUNTLESS - PORTAAVIONES USS LEXINGTON-1943



Avanzada la guerra, el Dauntless fue sustituido en las misiones de bombardeo en picado por el más avanzado Curtiss SB2C Helldiver, a pesar de que este problemático avión nunca gozó de la popularidad del Douglas. El Dauntless fue relevado a las menos espectaculares misiones de patrulla antisubmarina y apoyo aéreo cercano. El SBD sirvió también con casi 20 escuadrones del US Marine Corps. Bastantes centenares de Dauntless fueron equipados a posteriori con radares Westinghouse ASB, los primeros utilizados por la US Navy.



SBD-3 PORTAAVIONES YORKTOWN – BATALLA DE MIDWAY - JUNIO DE 1942

El uso principal de este tipo fue en la Batalla del Mar del Coral, cuando los SBDs y TBDs hundieron el portaaviones japonés Shōhō. Los SBD también se utilizaron como patrulla aérea de combate contra torpederos anotando varias victorias contra los aviones japoneses que trataban de atacar al USS Lexington y al USS Yorktown. fue sumamente eficaz en contra de los ligeros cazas japoneses, y muchas combinaciones piloto-artillero agredieron severamente a sus atacantes.

ALAS NAVALES

Sin embargo, la contribución más importante del SBD vino durante la Batalla de Midway (principios de junio de 1942) cuando los ataques con bombas de picado, los SBD hundieron los cuatro portaaviones japoneses, tres de ellos en el lapso de apenas seis minutos (El Akagi, Kaga, Soryu, y Hiryu), también averiaron gravemente a dos cruceros japoneses.

A continuación, los SBD participaron en la campaña de Guadalcanal , tanto de los portaaviones y los del Campo Henderson en la isla de Guadalcanal. Los Dauntless contribuyeron a la fuerte pérdida de los japoneses durante la campaña de traslado, incluido el portaaviones Ryujo cerca de las Islas Salomón el 24 de agosto, causando daños a otras tres ciudades durante los seis meses de campaña. Los SBD procedieron a hundir un crucero y nueve transportes navales durante la decisiva batalla de Guadalcanal.

En el momento decisivo de la campaña del Pacífico, los puntos fuertes y débiles del **SBD** se hicieron evidentes. Mientras que la estrategia de Estados Unidos fue el bombardeo de picado, Japón hizo hincapié en su **Nakajima B5N "Kate"** con ataques de torpedo y bombas, que causaron la mayor parte de los daños en Pearl Harbor.

A pesar de que ya estaba por llegar a la obsolescencia de 1941, el SBD se utilizó hasta 1944 cuando los Dauntless emprendieron su última gran acción durante la Batalla del Mar de Filipinas. Sin embargo, algunos escuadrones navales de Dauntless fueron utilizados hasta el final de la guerra. Ya ha sido sustituido por el SB2C Helldiver en Marina de los EE.UU., para el disgusto de los pilotos, muchos de los Dauntless considerados "Lento, pero mortal" fueron mejores que la aeronave Helldiver. El Dauntless fue uno de los más importantes aviones en el Teatro Pacífico de la Segunda Guerra Mundial, hundiendo mas barcos que cualquier otro avión aliado de la guerra.

Sus principales usuarios fueron la Armada de los Estados Unidos (US Navy), Cuerpo de Marines de los Estados Unidos (US Marine Corps) Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos (US Army Air Force) y el Ejército del Aire Francés

Características técnicas SBD-5

Tripulación: 2 (piloto y artillero)
Longitud: 10,09 m
Envergadura: 12,66 m
Altura: 4,14 m
Peso vacío: 2.963 kg
Peso cargado: 4.854 kg
Planta motriz: 1 motor radial Wright R-1820-60 Cyclone
Velocidad máxima operativa: 410 km/h 255 mph
Alcance: 1.243,8 km
Techo de servicio: 7.955 m



Fuente: Enciclopedia Ilustrada de la Aviación: Vol.10
Aviones de combate

Gustavo Suarez

EL JOYITA



Corría el año 1955 cuando el barco Joyita que realizaba un viaje de dos días entre Samoa y la isla de Tokelau con 25 personas a bordo entre tripulantes y pasajeros, mas una carga de planchas de corcho que debía dejar en Tokelau y allí cargar la principal producción de la isla que es la copra, la pulpa seca del coco. Al no llegar el barco a destino se dio la alarma y la Fuerza Aérea de Nueva Zelanda rastreó el mar durante seis días y al no haber tenido éxito el operativo se dio por finalizada la búsqueda.

Pero un mes y días más tarde, a más de 500 millas de su ruta, un carguero encuentra al Joyita parcialmente inundado, algo escorado y sin nadie a bordo. El cuaderno de bitácora, el instrumental de navegación como así también las provisiones habían desaparecido. Un hecho que no se explican es el faltante de los botes salvavidas, ya que el barco podía navegar, máxime con la carga de corcho que llevaba en su bodega, Dicen que delante del puente se encontraba desplegada una toldilla, debajo de esta el maletín de un medico que estaba entre los pasajeros y que parecía haber sido usado. Llevado el Joyita a puerto se realizó la investigación correspondiente pero esta no dio ningún resultado, pensaron que podía haber sido atacado por piratas malayos, pero fueron conjeturas.

De la búsqueda aérea no se encontraron los botes, como tampoco los tripulantes y pasajeros. ¿Donde fueron?

Extraído de Wikipedia

Juan A. Miglioli

El Royal Clipper



Concebido a semejanza del legendario Preussen, el Royal Clipper tiene el honor de ser el velero más grande del mundo, y el único con cinco mástiles, desde el lanzamiento de su predecesor a principios del siglo XX. Con sus 134 metros de eslora, el Royal Clipper permite a los amantes del mar revivir el “no va más” de la navegación.

El Royal Clipper acoge a 227 huéspedes en un estilo de lujo. Sus 1.800 metros cuadrados de cubiertas y sus tres piscinas crean un ambiente al aire libre maravillosamente espacioso. Convertid alguno de los balcones, escondidos a los lados de la proa, en vuestro lugar de descanso secreto. O por qué no subir a lo alto del mástil (con un arnés de seguridad, por supuesto) para llegar a los “nidos” de observación que están provistos de cómodos asientos, desde los que se puede disfrutar de una panorámica incomparable! Los espacios interiores del Royal Clipper son también espectaculares.

El Royal Clipper es el más grande de los tres barcos que dispone la exclusiva compañía Star Clippers. Ofrece una oferta única en el panorama actual, donde el pasajero se siente parte de la tripulación, que vive y trabaja sin cesar para que la nave navegue rumbo a su destino. Vivir una experiencia a bordo de este buque de cinco mástiles es una sensación única e impagable.

GRANDES BARCOS

El Royal Clipper es el más grande velero moderno y el octavo entre los veleros de cinco mástiles construidos en el mundo. Los que lo precedieron fueron: el France I (1890-1901); el Marie Rickmers (1891-1892); el Potosi (1895-1925); el Preussen (1902-1910); el R.C. Rickmers (1906-1917); el France II (1911-1922) y el Kobenhavn (1921-1928/29).



Para llevar a cabo este proyecto, el propietario de la flota Star Clippers, Mikael Kraft, escogió el casco de un velero que jamás se terminó. Se trata de un casco construido en Gdansk, Polonia, de donde fue remolcado a los astilleros de construcción de Merwede, en los alrededores de Rotterdam, para finalizar su construcción de acuerdo con el arquitecto naval Robert McFarlane, el mismo que diseñó los buques Star Clipper y Star Flyer. Una partida de molinetes a mano y otros mecanizados permite maniobrar las 26 velas cuadradas simultáneamente. Estas velas son cargadas por un sistema hidráulico que las enrolla en el interior de las vergas.

El navío está equipado con los instrumentos modernos más sofisticados y los elementos de seguridad necesarios en caso de incendio. La capacidad es de 228 pasajeros, su eslora es de 134 metros, su manga de 16,3 metros y su quilla es de casi 6 metros de profundidad. Su estabilidad es excelente teniendo en cuenta el tamaño del buque.

GRANDES BARCOS

Detalles a conocer

* El Royal Clipper dispone de un total de 42 velas repartidas en 5 mástiles, 26 de ellas “cuadras”. Cada una de las velas tiene un nombre asignado en honor al mar y a la navegación.

* Cada uno de los cinco mástiles que dispone la nave tiene un significado. El mástil A (de proa) lo denominan “Mat de Maisane”. El mástil B se llama “Grand Mat Avant”, el C “Grand Mat Central”, el D “Grand Mat Arriere” y el de popa, el más pequeño junto con el de proa, lo denominan “Mat d’Artimon”.



Características Técnicas



Desplazamiento:	5,000 toneladas
Eslora:	134 m
Manga:	16 m
Calado:	5.6 m
Superficie de las velas:	5,000 m ²
Altura de los mástiles:	54 m
Tripulación:	106 tripulantes
Número de pasajeros:	227 pasajeros
Número de mástiles:	5

Fuente: <http://www.goldiumcruceiros.com>

FARO QUEQUEN

Necochea – Pcia. Buenos Aires

Librado al Servicio: el 1° de Noviembre de 1921

Situación Geográfica: Lat. 38°34.03´S – Long. 58°41,30´W



Este faro se levanta sobre un plano situado en la localidad de Quequén, en la calle 541 entre 514 y 516, al este de la ciudad turística de Necochea, al Sur de la Provincia de Buenos Aires. Estaba construido sobre un médano vivo, por lo cual originariamente se plantaron 5.000 eucaliptus y 50.000 tamariscos para fijar el terreno.

Es una Torre troncocónica de mampostería y garita, con franjas horizontales negras y una central blanca. Una escalera de 163 peldaños permite el acceso a la garita superior.

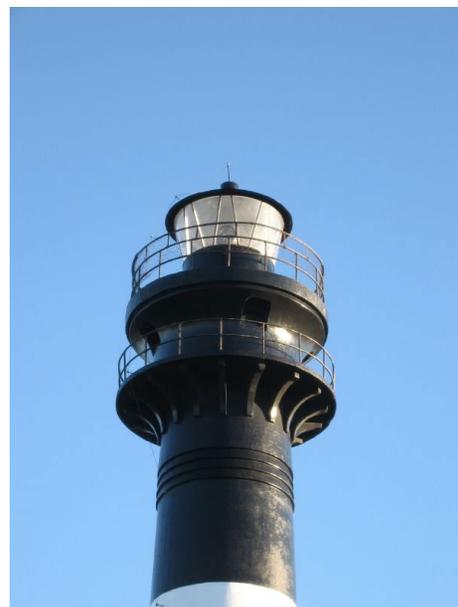
Su altura es de 34 metros y de 66 m. la altura de la luz sobre el nivel del mar.

En sus comienzos era alimentado a gas, actualmente lo hace por corriente eléctrica de la red urbana, posee un equipo lumínico AGA sistema Dalen giratorio y cada 30 segundos, cuatro destellos completan un giro, su alcance es de 25,7 millas Tiene equipo de emergencia a gas que mantiene su característica luminosa pero disminuye su alcance a 19,4 millas.

Se construyó de acuerdo a un proyecto presentado por la División de Hidrografía, Faros y Balizas el 16 de septiembre de 1916. En el año 1920 se realiza la licitación para su construcción, aceptándose la propuesta de la firma Dickerhoff y Widmann. El objetivo de la construcción de este faro fue dar al navegante un punto geográfico de referencia en tierra para ingresar a puerto.

El río Quequén es el límite natural entre las ciudades de Necochea y Quequén. Desde Necochea se llega por la avenida marítima de Quequén calle 502, doblando hacia la izquierda en 541.

Se encuentra abierto diariamente para las visitas del público. El faro se encuentra habitado.



Ubicación geográfica



Origen del topónimo: El nombre de este faro deriva del río Quequén Grande, del cual se desconocen sus antecedentes toponímicos.

Fuente: Servicio de Hidrografía Naval

Juan A. Miglioli

PARA SONREIR

Al cielo y al infierno

Un velerista y un crucerista se mueren al mismo tiempo. El velerista va al infierno y el crucerista al cielo. El velerista protesta ante San Pedro porque el siempre fue devoto y creyente y sostiene que el crucerista nunca fue a la iglesia y que así no es Justo y que no corresponde.

Finalmente pregunta:

- Pero en concreto que es lo que decidió que yo fuera al infierno y el crucerista al cielo?.

Y San Pedro le respondió:

- Cuando tu timoneabas todos se dormían en cambio cuando él llevaba su barco todos al rededor rezaban !!!

PUESTOS DE HONORES Y CEREMONIAS FUNEBRES

PUESTOS DE HONORES

La ceremonia de distribuir la tripulación a lo largo de las bandas para rendir honores, tiene un origen muy antiguo.

En la época de los buques a vela era costumbre dar conferencias en las naves insignias, o invitar a cenar a los oficiales de otros buques, aun hallándose la Escuadra en el mar, si el estado del mar lo permitía.

Algunas veces, el estado del mar, hacía necesario, se tuviera que ayudar a los visitantes a subir a bordo, y para ello se disponía de personal en las bandas. Esta gente era dirigida con pito. Así se origino la costumbre de tener gente formada a la espera de una visita y esto luego se convirtió en una forma de rendir honores.



Aún hoy día en la Armada Británica, cuando la lancha del Comandante se aproxima a bordo, el oficial de guardia da la orden de “Hoist him in” (“izadlo”), a pesar de estar arriada la escala real.

Esta tradición de tener gente en las proximidades del portalón, no debe confundirse con la formación de “la guardia militar”, constituída por hombres armados, un trompa y su encargado, que rinden honores al embarcar determinadas autoridades.

CEREMONIAS FUNEBRES

En los funerales navales y militares, privó un profundo simbolismo, de significado religioso y tradicional. La inversión de la precedencia durante el acto fúnebre, equivalía al reconocimiento de la igualdad ante la muerte; terminada la ceremonia se retomaba el orden establecido, encabezando los más graduados la procesión.

La costumbre de cubrir el cuerpo de un soldado con la bandera se remonta a las más antiguas tradiciones británicas; y si el fallecimiento ocurría en actos de servicio, ello significaba que el Estado se hacía responsable de lo que se le ordenó hacer, y ocasionó su muerte.



Las tres salvas, que se disparan al aire en el momento de las exequias, tienen por objeto ahuyentar los demonios que podrían penetrar en los corazones de los compañeros del muerto; según una antigua superstición, ellos permanecían abiertos, permitiendo así el ingreso fácil de los malos espíritus.

El toque que ejecuta el trompa al finalizar el acto fúnebre se anticipa al “toque de diana”, que el Arcángel Gabriel en las rondas celestiales, hará sonar por el muerto. Las ceremonias fúnebres, tienen su origen y se remontan al tiempo en que tanto griego ó romanos, evocaban los dioses paganos, propiciándoles a favor del fallecido.

De acuerdo a una antiquísima costumbre el cuerpo debía ser amortajado entre sus dos coys, y el Maestro de Velas, al dar la ultima puntada, debía atravesar los labios y la nariz del cadáver, para que no saliese de la boca la moneda que se había introducido previamente debajo de la lengua. Dicho dinero permitiría abonar el viaje, en la legendaria barca de Caronte, al cruzar la laguna Estigia.

En la época de los buques a vela, existía la costumbre de embicar (inclinarse) las vergas, y dejar el aparejo en banda como señal de duelo, por el fallecimiento de una persona de rango.

La colocación del pabellón a media driza, es una reminiscencia, que pretendía dar al buque un aspecto de abatimiento y dolor.

El Reglamento del Ceremonial Marítimo de la Marina Argentina, en todas sus versiones, establece en el capítulo pertinente, las disposiciones que deben adoptarse en los distintos casos de fallecimiento, ya sea a bordo en actos de servicio, o muerte natural, y la honras fúnebres que deben rendirse en cada ocasión.

En la Armada Británica se mantenía la tradición de abonar “una guinea” por cada cuerpo que era amortajado; ello ha sido relatado por el Capitán de Fragata Beckett en su libro “Costumbres y Supersticiones”.

De nuestra Marina, podemos citar el hecho ocurrido en el primer viaje de la Fragata-Escuela “Presidente Sarmiento”, que zarpara de Buenos Aires el 1° de Enero de 1899, al mando del Capitán de Fragata Onofre Betveder.

En su transcurso, navegando en aguas del Océano Pacífico Norte, falleció el Guardiamarina Augusto del Campo, perteneciente a una de las tres promociones que cumplieron dicho primer viaje.

En patético y sentido relato, el Capitán de Fragata Mariano Beascochea, que fuera Teniente de Fragata durante ese periplo, lo ha dejado registrado en el libro que titulara “La Novela del Mar”; dicho texto ha sido transcrito en la página 64 del libro “Los viajes de la Sarmiento” (1899-1931).

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

“El Buque Fantasma” (*El Holandés Errante*)

Ópera de Richard Wagner

Un capitán holandés se había empeñado con satánica soberbia en doblar el “Cabo de las Tormentas”, nombre que el rey de Portugal Juan II^o cambió por el de “Cabo de Buena Esperanza”, y el cielo lo condenó a vagar por los mares pudiendo desembarcar sólo cada siete años para buscar su salvación en la pasión de una mujer que lo ame sin condiciones. Todos los intentos anteriores han sido inútiles y el Holandés ha tenido que subir una y otra vez a su buque para hacerse a la mar.

En una recalada, el Holandés conoce a la hermosa Senta que, habiendo caído en una especie de éxtasis, canta sobre las tormentas del mar y la condenación eterna del buque fantasma rogando que el cielo la elija a ella para ser la redentora del desconocido y desdichado marino. Este

se le presenta y surgen entre aquellos dos seres un profundo vínculo, como si se pertenecieran desde el comienzo de los tiempos: Senta será su mujer, fiel hasta la muerte.

El Holandés se estremece; ¿sabe la joven quién es él? La muchacha, con todas sus fuerzas, grita: “conozco tu destino, ¡el fin de tu sufrimiento está aquí! Soy yo: por mí, hallarás tu salvación”. El Holandés, perseguido por la maldición, no puede creer lo que oye; como obedeciendo a un destino que le condena a errar por los mares, o porque se rehúsa a convertirse en una desgracia para la joven, se dirige hacia su navío y, de pie en el timón, parte velozmente.

Senta, desesperada, sube a una roca y desde allí se arroja al mar. Y entonces, en el horizonte que comienza a teñirse con los colores del amanecer, aparece una extraña visión: las dos figuras, la de Senta y la del Holandés se elevan abrazadas, redimidas, hacia el cielo cada vez más luminoso mientras el buque fantasma se hunde para siempre en el mar.

La leyenda del Buque Fantasma es el relato del alma errabunda en busca desesperada de la dicha. En ella, los personajes son símbolos de las eternas aspiraciones humanas: sólo después de haber errado en el seno de la dolorosa confusión de las tormentas de la vida, tras la perpetua búsqueda del deseo inalcanzable y a través de la redención por el amor, se halla la esperanza de una paz verdadera e infinita.



Edgard Mauger

MATERIALES USADOS EN LA CONSTRUCCION DE UN BUQUE



Por estar los buques sometidos a una serie de grandes esfuerzos tanto en aguas tranquilas como agitadas los materiales a usar deben ser resistentes y muy flexibles. Por este motivo el material principal de un buque es el acero.

Se le da el nombre de acero a una aleación de hierro y carbono, con algunas impurezas que se encuentran en pequeñas cantidades, estas son azufre, fósforo, manganeso y silicio.

Para comerciar el acero, se lo clasifica en:

- 1°-Acero dulce, en el, la proporción de carbono no pasa de 0,20%.
- 2°-Acero semiduro, la proporción de carbono está entre 0,20% y 0,45%.
- 3°-Acero duro, cuando la proporción de carbono es mayor a 0,45%.

En el casco se emplea el acero dulce por ser muy flexible con respecto a los otros aceros, además se lo usa en las plumas, remaches, etc.

El semiduro es usado por lo general en las construcciones civiles.

El duro es usado en la construcción de ejes, resortes, herramientas, etc..

El acero dulce empleado en la construcción del casco y otras partes del buque tiene un porcentaje de carbono que va del 0,15% al 0,17%.

Si excede el 0,20% se torna más frágil y es altamente peligroso en una estructura expuesta a grandes esfuerzos dinámicos y golpes de mar.

Si tiene menos del 0,15% de carbono se vuelve menos resistente.

En la construcción naval el acero se utiliza laminado, forjado o fundido. El laminado es en forma de chapas o perfiles.

Proceso de laminado

Se realiza de la siguiente manera: al lingote de acero calentado al rojo se lo hace pasar por trenes de laminación formados por dos cilindros de ejes paralelos con una luz entre ellos que se puede variar a voluntad. En cada pasada del lingote que se encuentra calentado al rojo se va disminuyendo la luz entre los rodillos, hasta lograr el espesor requerido. El mismo procedimiento es usado para fabricar perfiles, pero en lugar de tener sus ejes paralelos estos llevan las formas necesarias para lograr del lingote el perfil deseado. La fuerte compresión que recibe el acero al ser laminado hace desaparecer pequeñísimos espacios llenos de gas que se producen durante el proceso de fundición del lingote, lo que mejora la calidad del acero.

Proceso de acero forjado

Se desarrolla golpeando con un martillo-pilón, consistente en una masa de hierro, que en forma violenta y rápida golpea el lingote de acero previamente calentado al rojo. El forjado al igual que el laminado, comprime al acero mejorando su calidad. El acero forjado se emplea en la construcción de rodas, codastes, porta espía, cornamusa, etc.

Al acero, para forjar una determinada pieza o sea darle la forma deseada, hay que calentarlo al rojo varias veces, por lo tanto, cada vez que se enfría se le van formando tensiones internas y va adquiriendo una dureza que al final del proceso hace difícil el trabajo de mecanizado posterior, debido a esto se le realiza a la pieza lo que se conoce como "recocido", o sea calentar el material entre los 650 °C y los 750 °C para luego dejarla enfriar lentamente hasta alcanzar la temperatura ambiente.

Proceso de acero fundido o moldeado

Consiste en llevar este a su estado líquido mediante su calentamiento en crisoles, luego se lo vierte en moldes de arena refractaria y se lo deja enfriar.

El acero al pasar de su estado líquido al sólido se contrae 1,5%, variando levemente este valor de acuerdo al porcentaje de carbono, teniendo que tener en cuenta esta contracción en la construcción del molde.

Las piezas fundidas son más fáciles de fabricar y por lo tanto más baratas que las forjadas. Actualmente este proceso se ha generalizado sobre todo en las de formas complicadas.

PERFILES MAS USADOS EN LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

 Hierro ángulo	 Hierro en U
 Hierro ángulo con nervio	 Hierro redondo
 Hierro en T	 Hierro media caña
 Hierro en T con nervio	 Llana
 Hierro llana con nervio	 Hierro doble ángulo ó Z
 Hierro doble T	

En el próximo número continuaremos con los demás materiales usados en la construcción de un buque.

Juan A. Miglioli

POESIA

Cerca del mar

CERCA DEL MAR YO ME ENAMORÉ
Y COMO LA LUNA, LA BRISA Y LA ESPUMA
TAMBIEN TE BESÉ,
LA NOCHE AZUL NOCHE TROPICAL
COMPRENDIO MIS PENAS
Y ENTRE SUS ARENAS YO PUDE SOÑAR

EL MAR NOS ARRULLÓ
PENSANDO EN NUESTRO AMOR
Y AL DESPERTAR DE AQUELLA ILUSIÓN

UN BESO NOS DIMOS Y EN EL DESUNIMOS
TU AMOR Y MI AMOR

EL MAR NOS ARRULLÓ
PENSANDO EN NUESTRO AMOR
Y AL DESPERTAR DE AQUELLA ILUSIÓN
UN BESO NOS DIMOS Y EN EL DESUNIMOS
TU AMOR Y MI AMOR

TU AMOR Y MI AMOR....

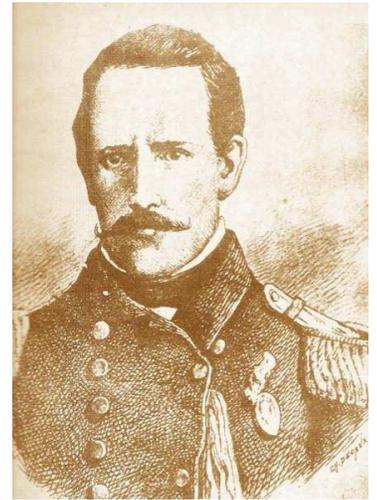
Vicente Fernández

Coronel de Marina Juan Bautista Thorne

Los Thorne tuvieron registrado antiguo origen en Europa y en América del Norte. Uno de los Thorne fue de los primeros en establecerse en suelo americano; Enrique, el padre de Juan Bautista, ingeniero naval de profesión como capitán de navío luchó por la independencia de los Estados Unidos.

Juan Bautista, hijo de Margarita Brayer y de Enrique, nació en 8 de marzo de 1807.

Se alistó en la Armada Argentina que bajo el mando de Brown preparaba Rivadavia para abatir el poderío del imperio del Brasil en las aguas del Plata. Dado de alta en la escuadra el 1º de junio de 1826 pasó a revistar con el grado de Guardiamarina y pilotín en el barco de guerra Congreso, colocado bajo el comando de Fournier, a quien los periódicos brasileños denominaban "Rayo exterminador". Poco tiempo después, a principios de 1827, fue designado al bergantín Chacabuco, que bajo el mando de



Santiago J. Bynnon, segundo jefe más tarde de la escuadra argentina, venía de Chile a incorporarse a la flota de origen e iba a librar más tarde la heroica defensa de Patagones.

Aquel 7 de marzo de 1827 frente a la barra del río que los barcos enemigos habían ensayado cruzar y la batería de la costa que el almirante Pinto Guedes había mandado arrasarse, se libraría una acción gloriosa para las armas navales argentinas. El comandante Bynnon, con la Chacabuco y los barcos de su escuadrilla, al caer la tarde se lanzó al abordaje de las naves brasileñas; tomó el Escudeiro, cayó sobre la Constança, y el bravo Thorne saltó el primero a la cubierta de la Itaparica para izar triunfante la bandera argentina. La acción le mereció alcanzar el mando del bergantín Patagones, armado con dos cañones y una colisa giratoria de a 18, que el 23 de diciembre de 1827 trabó combate con el bergantín brasileño Pedro II de dieciséis cañones y fue rendido, en tanto Thorne herido de metralla era tomado prisionero y llevado a la capital del imperio, de donde regresó cuando fue hecha la paz con el Brasil en 1828.

Vuelto al servicio, revistó en el bergantín Balcarce que al comienzo de la guerra había sido el barco insignia de Brown, recibió estando en él, el grado de capitán el 23 de febrero de 1830, y obtuvo luego varios destinos: en febrero de 1831, fue transferido a la goleta Martín García, en septiembre de 1832 alcanzó el mando del bergantín Republicano con el cual realizó la campaña de Entre Ríos, a cuyo regreso fue promovido a Sargento mayor. En la goleta Margarita emprendió en 1833 la campaña al Río Colorado, y a fin de coadyuvar en la expedición de don Juan Manuel de Rosas, exploró dicho río en la goleta Sofía. Al año siguiente formó parte de los cruceros de exploración a las regiones del sur, y comandó alternativamente el bergantín goleta San Martín, el bergantín Republicano y el lugre Patriota.

Designado Comandante de la Sarandí le fue encomendada la misión de auxiliar la defensa de la isla Martín García, tarea que cumplió para ser transferido al mando de la artillería de tierra de dicha isla, donde el 12 de octubre de 1838, con un centenar de bravos gauchos mandados por Gerónimo Costa vendieron caras sus vidas en el combate singular que libraron contra la escuadra francesa bloqueadora. Thorne luchó con heroísmo y al recordar muchos años después el episodio solía decir:

"Mi tumba debería ser Martín García, porque allí peleé indefenso y hasta con rabia al ver mi impotencia..."

Días difíciles sobrevinieron. La lucha entre federales y unitarios se tornó enconada y persistente. Thorne, extranjero, no alcanzó a discernir en la patria elegida más consignas que la subordinación y la disciplina. Destinado al servicio de tierra hizo la campaña de Entre Ríos con Echagüe en 1839. Estuvo en muchos combates, recibió abundantes heridas, y en la vejez podía localizar bajo la piel, en distintas partes del cuerpo, los plomos de las balas recibidas. Cuando el 15 de abril de 1841, con el grado de teniente coronel, regresó a ponerse bajo las órdenes del Almirante Brown, debía él anotar en su foja de servicios haber asistido a las acciones de guerra de Cagancha, Pago Largo, Don Cristóbal, Caaguazú, Yerúa, Sauce Grande y Punta Diamante.

Designado comandante del bergantín General Belgrano en junio de 1842, acompañó a Brown en la campaña contra Garibaldi; el Almirante siguió remontando el Paraná con el propósito de batir al enemigo, en tanto Thorne tuvo la misión de cuidar la entrada de refuerzos por el Plata, para lo cual contó con la segunda división de la flota, integrada por el 25 de Mayo y el General San Martín. Afectado al servicio de defensa de los ríos, el 17 de agosto de 1845 fue designado comandante de una de las tres baterías situadas en la Vuelta de Obligado, en cuyo puesto, el 20 de noviembre del mismo año mantuvo con alto valor y bizarría un rudo combate contra la escuadra bloqueadora. Iniciada la acción al promediar la mañana, hasta muy entrada la tarde rezongaron los cañones de Thorne, y sólo cesaron cuando se hubieron terminado las balas.

El aguerrido oponente de la escuadra anglo-francesa obtuvo, quizá como reconocimiento a sus anteriores servicios, la designación de Comandante en Jefe de las costas del Paraná. Desde este cargo dirigió la fortificación de la costa del Quebracho y libró algunas escaramuzas contra la escuadra bloqueadora, en una de las cuales salió herido en un hombro. Comandante de la goleta Pontón en 1849, Caseros lo encontró el 3 de febrero de 1852, comandando la barca Julio de la cual descendió para iniciar al poco tiempo el camino de la proscripción política.

Borrado de la lista militar se vio obligado a ganar duramente el sustento. Lobo de mar, como capitán de barco mercante a bajo flete, realizó no pocos viajes a la India y trabajó en variadas tareas como perito naval, hasta que más tranquilos los espíritus, la justa y patriótica ley del 24 de septiembre de 1868, terminó en general con los padecimientos materiales y la agonía moral de los bravos combatientes de las campañas de la independencia y la guerra contra el imperio del Brasil. El estado se acordó de los desvalidos octogenarios que habían fundado la República y la reparación fue hecha.

Retirado con el grado de coronel a la apacibilidad del hogar, que había formado contrayendo matrimonio con María Abad. La existencia de Thorne alcanzó su fin a los setenta y ocho años de edad, enfermó de pronto y se marchó de la vida en su casa de la calle Tucumán, el 1º de agosto de 1885. Sus restos mortales fueron inhumados en el cementerio de Disidentes. Veintidós años después, en marzo de 1907, al cumplirse el centenario del nacimiento una comisión popular de homenaje le rindió honores, y el doctor Pedro J. Coronado recordó su memoria para decir entre otros conceptos: " Ha pasado un siglo desde que naciera en tierra extraña nuestro héroe, y su figura se agiganta fuera del nublado de las pasiones y del espejismo partidista. Thorne eligió su Patria y su destino". El diario La Nación, expresó asimismo: "La historia le debe una página iluminada de heroísmo. Hoy, pertenece sin retaceos a la inmortalidad". Dos buques de la Armada Argentina llevaron su nombre: Torpedera (1890), Aviso (1923).

Los modelistas Brownianos de Bahía Blanca lamentan el deceso del **Capitán de Navío Aviador Naval (RE) FELIX NAZAR MEDICI** el 27 de junio de 2013.

Impulsor del Museo de la Aviación Naval Argentina, fue su director hasta el año 2008. Amigo de todos nosotros, de bajo perfil, la bonhomía reflejada en su carácter y su sencillez, hacía que se lo apreciara en su verdadera dimensión.

Perdemos un colaborador que los modelistas recordarán con nostalgia y afecto, cuando su ausencia en las exposiciones nos prive de la crítica sana y constructiva aportada por su conocimiento y experiencia. Que Nuestra Señora Stella Maris vele tu sueño eterno.



1er CONCURSO REGIONAL ZONA SUR IPMS ARGENTINA



24 y 25 de agosto

Centro de Veteranos de Guerra de Malvinas de Bahía Blanca
Zelarrayán y Cuyo

Organizan IPMS Bahía Blanca e IPMS Costa Atlántica
Temática del concurso: Películas y series de tv

QUERÉS SER MODELISTA NAVAL?

Animate a construir un barco con tus propias manos!

- CLASES GRATUITAS
- ENTREGA DE MATERIALES SIN CARGO

ACERCATE! LOS SÁBADOS DE 16 A 18 HS.

TALLER DE MODELISMO NAVAL

GORRITI 39 - BAHÍA BLANCA

Las Cuatro Plumas

soldados de plomo
aeromodelismo
automodelismo
maquetas

Mitre 338 - Tel/Fax +54 291-4525757
Bahía Blanca - Argentina
cuatroplumas@bvconline.com.ar



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
Pagina web: www.gacetamarinera.com.ar



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

secretaria@puertobahiablanca.com.ar
www.puertobahiablanca.com.ar



Desarrollo Web - Redes
Comunicaciones - Internet

San Martín 279 0291-455-8100
www.vianetcon.com.ar • info@vianetcon.com.ar



Desde 1949 capacitando alumnos
con seriedad y responsabilidad