

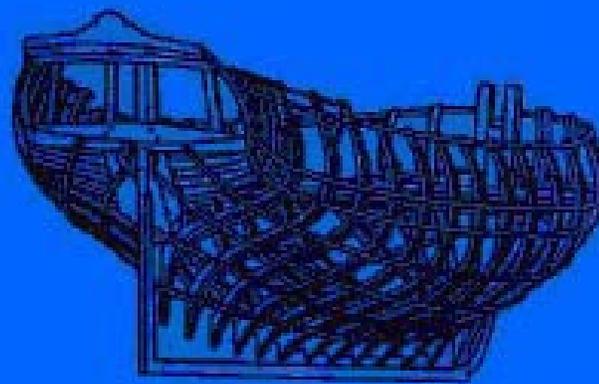


INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO  
COMISION MODELISTAS NAVALES  
BAHIA BLANCA-REP. ARGENTINA



*BOLETIN DE INFORMACIONES*

# ENTRE TRACAS Y CUADERNAS



### 5 FANTASIAS, MITOS Y LEYENDAS MARINAS



**El Carroll A. Deering**

### 9 GRANDES BARCOS



**El Almirante Kuznetsov**

### 15 NUESTRA ARMADA



**La Armada Argentina y la música**

### 20 NOTICIAS DE INTERES



**Exposición de Modelismo y Maquetas**

### Vea también

**2 EDITORIAL**

**3 EFEMERIDES NAVALES**  
Meses de Enero y Febrero

**7 TECNICAS DE MODELISMO**  
Herramienta eléctrica para  
cortar telgopor

**13 FAROS**  
Faro Claromecó

**14 PARA SONREIR**  
Un marinero algo ignorante

**17 TECNOLOGIA NAVAL**  
Materiales que se emplean en la  
construcción de un buque moderno  
(Parte 2)

**19 POESIA**  
En el muelle de San Blas

## *Editorial*

*El Boletín de Informaciones “Entre tracas y cuadernas” es el lugar a la vez virtual y físico donde quienes somos socios del Taller de Modelismo nos encontramos juntos periódicamente para echar el punto de nuestro naval derrotero. Y hoy la noticia sobresaliente ha de referirse a la Exposición de Modelismo y Maquetas realizada a fines de noviembre de 2013 en el Salón Libertador de la Corporación del Comercio, Industria y Servicios, que ha sido sin dudas, un logro absoluto.*

*El hecho de hallarse ese Salón en el primer piso del edificio de Alsina 19 es decir, fuera del paso callejero y de la mirada fácil, dio la pauta del vivo interés demostrado por el numeroso público que nos visitó respondiendo a la convocatoria del diario local y de la radio y nos manifestó de viva voz su agrado por ese peculiar tipo de evento, poco usual en nuestra ciudad. Esto demuestra a todas luces, el atractivo que nuestra actividad despierta en la gente y resulta ser para nosotros un verdadero aliciente para continuar empeñados en nuestro querido y respetable quehacer.*

*Por otra parte, es necesario hacer hincapié en el excelente trabajo de preparación y ejecución de esta Exposición por parte de la Comisión Directiva cuyos integrantes dieron lo mejor de sí mismos poniendo generosamente su capacidad personal para la consecución de este valioso emprendimiento; para ellos, un profundo agradecimiento.*

*Quiera Dios seguir guiando venturosamente nuestro rumbo hasta la próxima escala.*

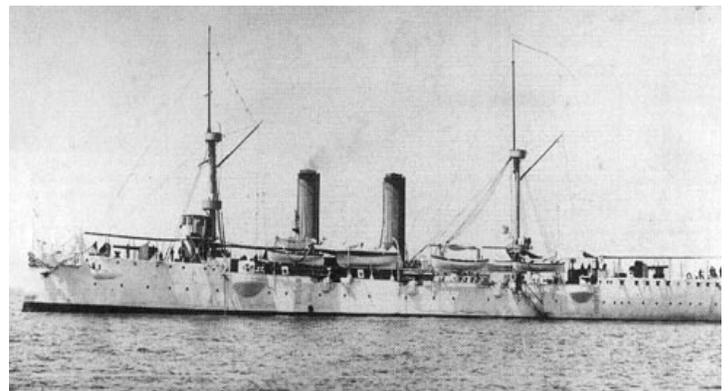
*La Comisión*

### Mes de enero

**6 de 1962:** Primer vuelo al Polo sur con descenso. Dos bimotores Douglas C-47 (CTA-12 y CTA-15) de la Aviación Naval piloteados por el Capitán de Fragata Hermes QUIJADA y el Teniente de Navío Jorge A. PITALUGA, aterrizan a las 21.15 hs. en el Polo Sur, donde izan el pabellón argentino. Habían despegado de Buenos Aires el 18 de diciembre de 1961, haciendo escala en Río Gallegos, Aeródromo Provisional Capitán Campbell y Estación Científica Ellsworth. Desde esta última volaron al Polo Sur (1.350 Km). La empresa estuvo al mando del Capitán de Fragata Hermes QUIJADA. Fueron los primeros aviones argentinos que llegaron al Polo Sur.



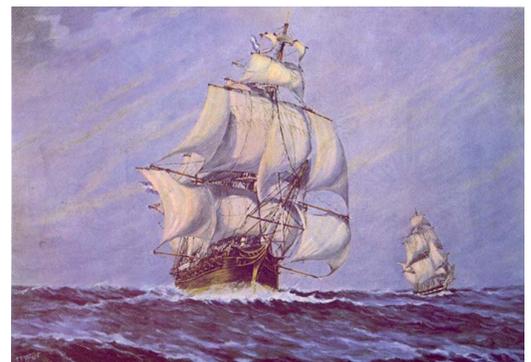
**13 de 1920:** En la singladura de regreso de su viaje a Méjico el acorazado ARA 9 de Julio se vio obligado a hacer escala en Santo Domingo, República Dominicana, ocupada por los Estados Unidos de América. su comandante consultó con el ministerio de Marina si podía tocar o no Santo Domingo y, en caso afirmativo, si saludaba a la bandera norteamericana al entrar al puerto. La inmediata respuesta del presidente Yrigoyen fue: "Id y saludad al pabellón dominicano".



Al entrar al puerto, el día 13 de Enero de 1920, el acorazado ARA "9 de Julio" izó al tope la bandera del país ocupado, saludándola con una salva. Corrió la voz por la ciudad, y personas fervorosas compusieron con trozos de tela una bandera dominicana que izaron en el torreón de la fortaleza. Veintiún cañonazos de la nave argentina tributaron el homenaje a la enseña dominicana. La multitud se lanzó a las calles, y una gran manifestación se dirigió hasta la casa municipal ante la perplejidad de las autoridades de ocupación que no se atrevieron a impedir el pronunciamiento popular.

**21 de 1816:** El Almirante Brown ataca el puerto de El Callao (Perú) con la fragata Hércules, bloqueándolo durante tres semanas. : los corsarios con cuatro naves, la Hércules, la Halcón, la Santísima Trinidad y la Gobernadora (recientemente apresada) comenzaron la espera al acecho fondeados muy cerca de la ciudad. Así dieron inicio al bloqueo del puerto de El Callao.

Durante el mismo hundió en aquel lugar a la fragata española Fuente Hermosa. El Callao era el núcleo principal del poder español en América del Sur y cuidaba las puertas de la tradicional ciudad de Lima. La operación fue cancelada debido a la escasez de víveres.

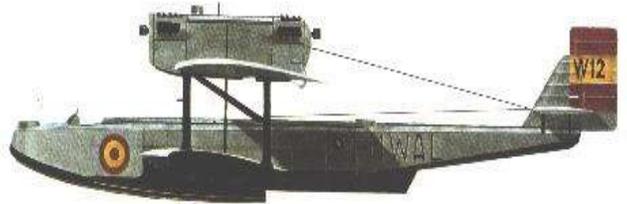


## Mes de febrero

**8 de 1827:** Primera jornada del combate naval del Juncal. El Almirante Brown, que iza su insignia en la goleta "Sarandi", 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 (cerca 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.



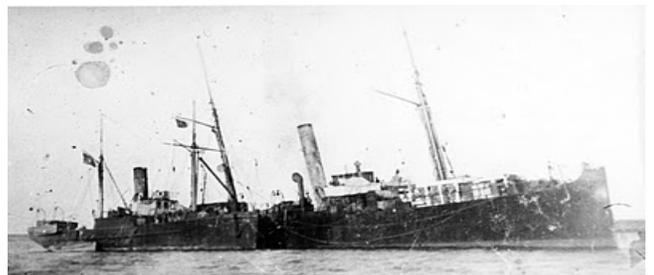
**10 de 1926:** Arriba al país el hidroavión español Plus Ultra. Era tripulado por el comandante Ramón FRANCO, por el Teniente de Navío DURÁN, el aviador RUIZ DE ALDA y por el sargento mecánico Pablo RADA. Era la primera vez que un avión unía España con nuestro país. El Plus Ultra fue donado por la corona española a la República Argentina quedando en custodia de la Aviación Naval. Actualmente se encuentra expuesto en el Museo Histórico Enrique Udaondo, sito en Luján (Prov. Buenos Aires).



**20 de 1772:** Nació en Senglia (isla de Malta) el Coronel de Marina Juan Bautista Azopardo, primer comandante de nuestras fuerzas navales. Al producirse la primera invasión inglesa en junio de 1806, Azopardo que era Segundo Comandante del navío corsario "Dromedario", tomó parte en las acciones al mando de Liniers. Su experiencia como artillero, unida al valor personal que poseía, hizo que su actuación fuera destacada. Ello se repite durante las acciones de la defensa de Buenos Aires que tuvieron lugar en el año 1807.



**26 de 1826:** La Escuadra al mando del Almirante Brown ataca la Colonia, durante la guerra que se sostuvo contra el Imperio del Brasil. La plaza era difícil de enfrentar, la Escuadra nacional atacó bajo un intenso cañoneo a quemarropa por parte de las baterías instaladas en tierra.





### **CARROLL A. DEERING**

Esta fue una goleta de 5 palos que se encontró varada y sin tripulación afuera de Cabo Hatteras, en Carolina del Norte, EEUU en 1921.

De esta se dijo que era una víctima del Triángulo de las Bermudas pero oficialmente se pensó más en un acto de piratería o motín. Fue construido en 1919 como carguero y el 19 de agosto de 1920 parte de Norfolk, Virginia, rumbo a Brasil con un cargamento de carbón llevando a William H Merritt como capitán y Sewall Merritt (su hijo) como segundo. Pero para fines de agosto el capitán enferma y desembarca junto con su hijo en Lewes, Delaware. Por ese motivo la Compañía Deering propietaria del buque contrata a W B Wormell un veterano capitán de 66 años para sustituir a W H Merritt y a Charles B. McLellan como segundo.

El 8 de septiembre de 1920 zarpa nuevamente rumbo a Río donde entrega la carga satisfactoriamente y sin problemas. El capitán Wormell da permiso a la tripulación y en un bar de Río se encuentra con Goodwin, un viejo amigo capitán de otro carguero, durante el encuentro se le queja de la tripulación y de su primer oficial confiando únicamente en el Ing. Herbert Bates.

A principios de diciembre el Deering deja Río de Janeiro y se detiene para suministros en Barbados. En esa ciudad McLellan se emborracha y se queja de que no puede disciplinar a la tripulación por interferencias del capitán Wormell profiriendo amenazas de muerte; debido a sus dichos y el estado en que se encontraba es encarcelado pero Wormell necesitado de un primer oficial lo perdona, lo saca de la cárcel, para zarpar luego hacia Hampton Roads.

## FANTASIAS, MITOS Y LEYENDAS MARINAS

---

No se sabe más nada del Deering hasta el 28 de enero de 1921 que es avistado por el faro de Cape Lookout. El guardián del faro, capitán Jacobson, informa que un hombre delgado de cabello rojizo y acento extranjero le gritaba desde la cubierta que habían perdido las dos anclas y que enviara un comunicado a la empresa Deering del inconveniente. A Jacobson le pareció extraño este hombre que no vestía uniforme y además la tripulación dando vueltas en el alcázar, cosa que no estaba permitida.

Por estar descompuesta la radio del faro este no pudo enviar el mensaje, a este inconveniente se suma que un barco pasa sin responder a la sirena del faro y el farero no puede ver el nombre en él.

El 31 de enero de 1921 el Carroll A. Deering es visto encallado en un banco de arena en Diamond Shoals en cercanías de Cabo Hatteras, lugar temido por los naufragios. Debido al mal tiempo reinante los rescatistas no se le pudieron acercar hasta el 4 de febrero. Al embarcar solo encontraron misterio, a bordo no había nadie, el equipo de navegación y el registro habían desaparecido como también los efectos personales de la tripulación y los botes salvavidas. En la cocina estaba todo preparado como para sentarse a comer. El camarote del capitán también presentaba anomalías.

La Guardia Costera al ver que era imposible rescatarlo y ser un peligro para la navegación decidió dinamitarlo, pero antes la gente aprovechó sus tablas para la construcción de algunas casas.

El gobierno inició una investigación, muchas fueron las teorías, desde un amotinamiento, un ataque de piratas, haber traficado ron, los huracanes, hasta fuerzas sobrenaturales, pero nada pudo ser confirmado por lo que un año más tarde se cerró la investigación sin tener una resolución.



**Fuente: Wikipedia**  
**Blog Misterios**  
**Two Crows Paranormal**

**Juan A. Miglioli**

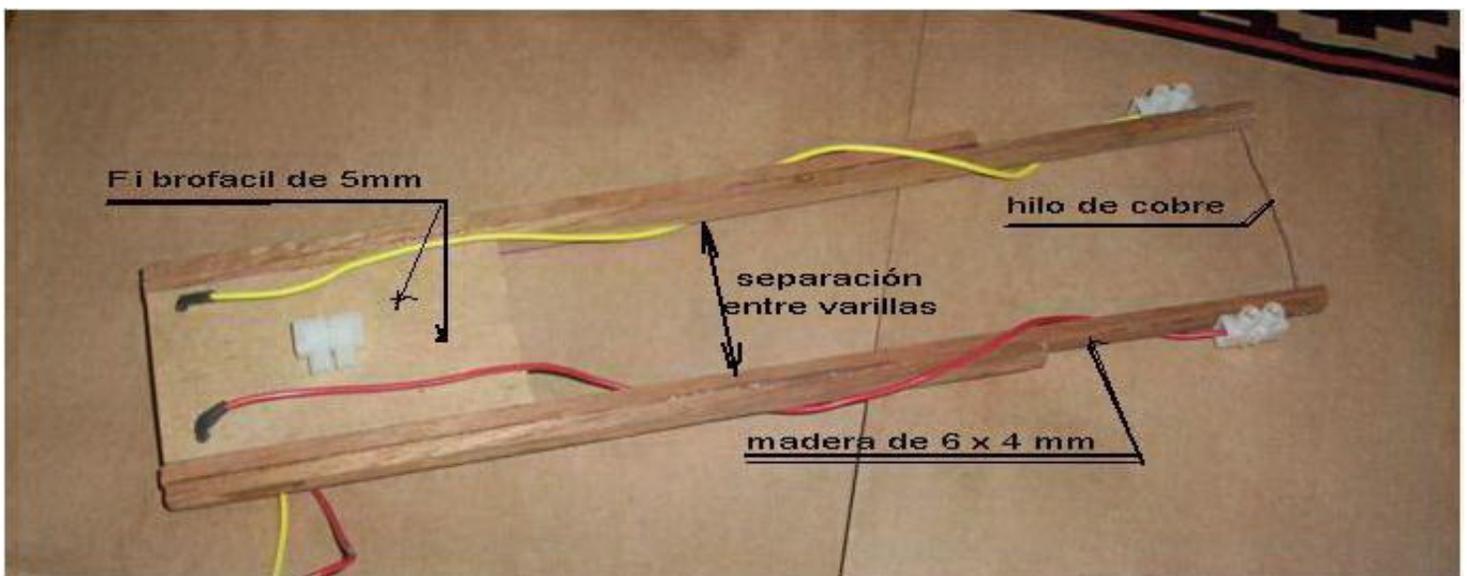
## Herramienta eléctrica para cortar telgopor



Esta herramienta casera, barata, construida con materiales sobrantes y de descarte, sirve para cortar tergopor, sin que se desprendan bolitas o pedacitos cargados de electricidad estática que se adhieren a lo que tocan y son dificultosos de quitar.

La alimentación de ella es un transformador de esos que sobran cuando una herramienta recargable deja de prestar servicio y se desecha, puede ser 6, 9 ó 12 volt.

El cable, un trozo sobrante de 0,75, 1 ó 1,5 mm<sup>2</sup> de sección. Para las maderas es cuestión de buscar en el tacho de los desperdicios.



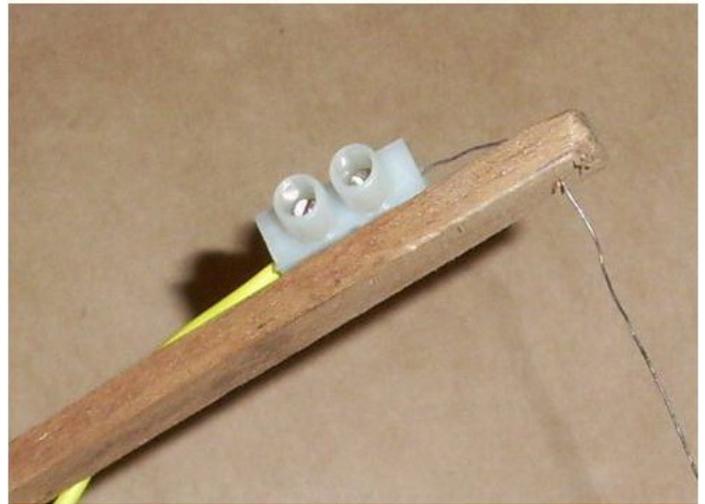
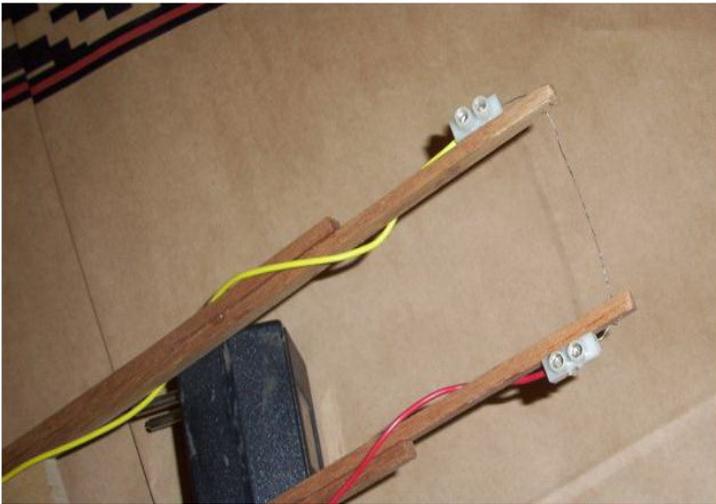
## TECNICAS DE MODELISMO

La parte de atrás de esta caladora, de donde se la agarra para manejarla, use un trozo de fibrofacil de 5 mm, puede ser cualquier madera de entre 5 y 8 mm de espesor, el largo lo corté de 10cm.

A la separación entre varillas le di 9cm, pero esta es de acuerdo al espesor que quiéranos cortar. En las varillas que hacen de brazos use unos sobrantes de cedro de 6 x 4 mm, el largo total es de 33cm.

El hilo de cobre que trabaja como una resistencia, una hebra de un cable multifilar, es el elemento cortante.

Si llega calentar demasiado o ponerse muy al rojo, en lugar de una, se usan dos o tres hebras retorcidas, esto depende de la potencia del transformador y del largo de hilo.



Si el agujero que le hacemos a la varilla para que pase el hilo de cobre se quema, le podemos poner un tubito aislante o avanzar con el cable recubierto a través de la varilla y realizar la unión con la hebra dentro de la separación entre varillas.



**Juan A. Miglioli**

## El Almirante Kuznetsov



Fue construido en el astillero de Nikolayev en Ucrania, lanzado en 1985 y no entró en operación hasta 1995. Su primer nombre fue el Riga pero en noviembre de 1982 se le cambió el nombre a Leonid Brezhnev, luego a Tbilisi y finalmente, en octubre de 1990 a Almirante Kuznetsov.

El proceso de reparación fue completado hasta julio de 1998 y finalmente, puesto en servicio para la Flota el 3 de noviembre de 1998; transporta 12 aviones Su-33 y 24 helicópteros navales Kamov, en la configuración básica.

Los aviones supersónicos Su-33 despegan sin necesidad de catapultas, con una rampa ski-jump. Estuvo presente en los ejercicios donde se perdió el submarino Kursk en el mar del norte y luego, fue puesto en reserva, hasta que a finales de 2003 y principios de 2004, volvió a ser puesto en pruebas de batalla, para inspeccionar los nuevos Su-33 repotenciados.

El 27 de septiembre de 2006, se anunció que el barco tendría nuevas modernizaciones, para reparar algunos de sus problemas técnicos, presentados en las primeras prácticas de combate con los aviones Su-33.

Con 300 metros de eslora, tiene solo 33 metros menos que un portaaviones clase Nimitz de la US Navy; 38 metros de manga, 73 metros de manga total sobre la cubierta.

Posee una pista de aterrizaje lateral inclinada 4 grados, con 4 cables extendidos sobre la cubierta, para interceptar el gancho extendido de apontaje (aterrizaje) de los aviones Su-33 y Su-25.

Esta provisto de tres plataformas de lanzamiento para el despegue de aviones sin catapultas, con 3 deflectores de aire que se levantan desde la cubierta, para desviar los gases calientes expulsados por los motores de post-combustión del Su-33.

## GRANDES BARCOS

---

Es el portaaviones más grande construido en Europa y transporta, al avión caza más grande y pesado, embarcado en un portaaviones, el Su-33 de 22 metros de longitud.

La isla de mando de gran tamaño, se diseñó con dos torres de control, la delantera para controlar el despegue de las aeronaves desde la plataforma de lanzamiento del portaaviones y la trasera, para controlar los apontajes sobre la cubierta de los helicópteros, los aviones caza Su-33, los aviones navales Su-25 y en un principio, para el mejor control de la aproximación final de aviones V/STOL Yakovlev Yak-141.

Los técnicos que controlan el apontaje de las aeronaves sobre la cubierta del portaaviones, permanecen en una torre de control sellada y con calefacción, diseñada especialmente para enfrentar las difíciles condiciones climáticas del Mar del Norte y controlar a distancia sin necesidad de permanecer en la cubierta de la pista principal del portaaviones, expuestos al frío, viento y los peligros de las aeronaves en movimiento.

Sobre la isla de mando, tiene radares digitales de selección plana de alta precisión *AESA Active Electronically Steered Arrays* para detectar, seguir el curso y enganchar, múltiples tipos de misiles navales, desde misiles cruceros, misiles intercontinentales y ojivas de ingreso desde el espacio.

Y puede rastrear hasta 400 blancos enemigos, guiar las armas y las aeronaves del portaaviones, hasta los blancos asignados.

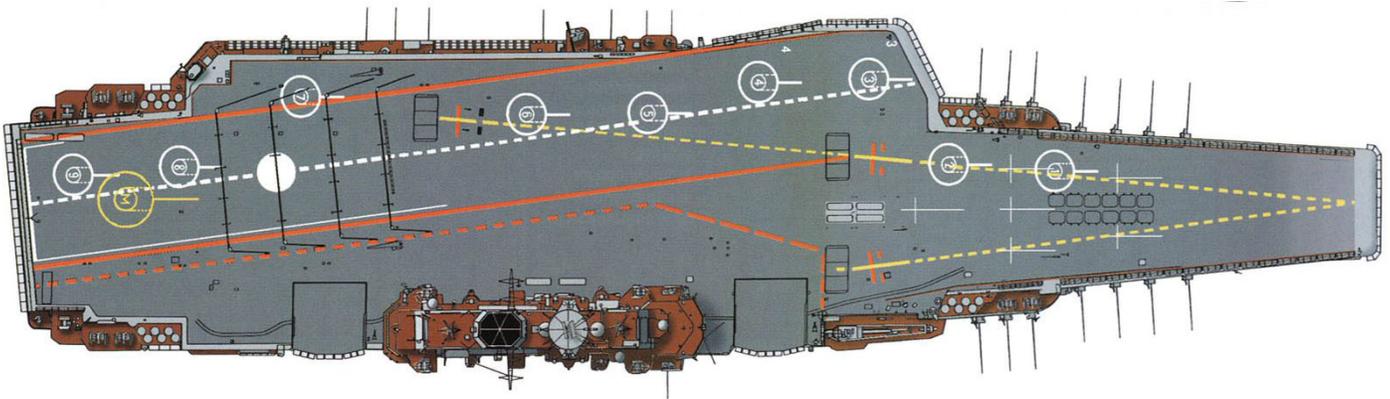
Estos nuevos y grandes radares planos, de forma cuadrada y rectangular, permanecen integrados a la estructura central de la isla de mando, uno delantero rastreando la proa y otro rastreando la popa; uno al costado de babor y otro al costado de estribor, y dos nuevos radares giratorios, instalados en torno a un eje sobre el castillo de la torre de control, inclinados en su eje vertical y horizontal, uno hacia la izquierda y el otro a la derecha, en forma excéntrica, que giran rápidamente pese a su gran tamaño, con la ayuda de unos contrapesos giratorios cubiertos por un domo circular, para evitar el cabeceo sobre el barco y mejorar la estabilidad de la nave; en un diseño experimental, único y exclusivo de este tipo de portaaviones, que operan en combinación con múltiples tipos de radares convencionales que rodean la torre de control.

Junto a la isla de gran tamaño de la torre de control, que da la impresión de ser un portaaviones pequeño, tiene 2 ascensores con capacidad de elevar una aeronave cada uno; bajo la cubierta principal en el hangar de aviones, tiene plataformas giratorias circulares, para rotar completamente los aviones y helicópteros, y aprovechar mejor, el espacio disponible para almacenar aeronaves en el hangar.



## GRANDES BARCOS

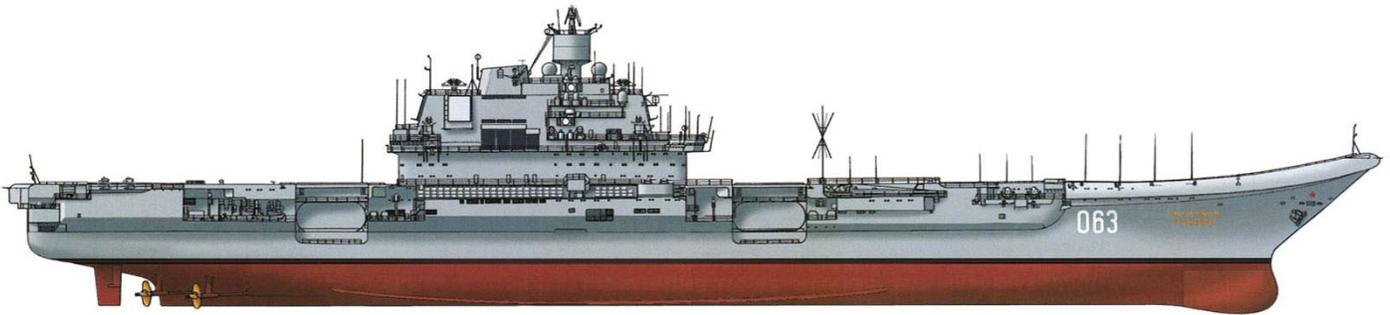
Sobre la cubierta tiene 11 plataformas reforzadas, pintadas con grandes círculos blancos, para permitir el aterrizaje de helicópteros navales pesados Kamov de 12 toneladas, en forma simultánea; fueron diseñadas inicialmente para permitir el aterrizaje de los aviones Yakovlev Yak-38, y su variante mejorada, el Yakovlev Yak-141 con motor de empuje V/STOL y 19 puntos de anclaje, para transportar otras 19 aeronaves sobre la cubierta, en la configuración extendida de batalla y permiten, que otros aviones puedan permanecer en el aire, recibiendo reabastecimiento aéreo de combustible desde otros aviones Su-33.



**Vista en planta**

Para mejorar su estabilidad en las turbulentas aguas del mar del Norte, se diseñó un bulbo de proa bajo la línea de flotación del barco; un espolón central bajo la quilla con sonares para detectar sub-marinos y torpedos; aletas estabilizadoras bajo el casco, controladas por computadora.

El Kuznetsov es un portaaviones con gran capacidad de transporte de armamento, misiles superficie-aire, torpedos montados sobre motores de misiles, cañones antiaéreos y Misil crucero.



**Perfil del Kuznetsov**

En la Proa, al costado izquierdo de la cubierta, tiene 6 silos con tubos verticales de lanzadores de misiles superficie-aire de medio alcance y torpedos, montados en motores de misiles y 2 plataformas horizontales klinok, lanzadoras de misiles superficie-aire de corto alcance.

Al costado de estribor de la cubierta, otros 6 silos y 2 plataformas de misiles, que reciben los misiles de la parte inferior de la cubierta, mediante un riel transportador y los lanzan en forma automática.

## GRANDES BARCOS

---

En la Popa, al costado de Babor de la cubierta, la configuración defensiva es similar a la de la Proa, con 6 silos y 2 plataformas de misiles, a Estribor otros 6 silos y 2 plataformas de misiles, con cañones antiaéreos guiados por radar.

Bajo la cubierta delantera del portaaviones, entre las 2 pistas de despegue, justo antes de la rampa ski-jump, tiene 12 silos con tubos verticales de lanzadores de misiles tácticos, de más de 400 km. de alcance SS-19-N Shipwreck, en 2 filas de 6 silos cada una a lo largo de la cubierta, con grandes compuertas abatibles y ocultas a nivel de la cubierta, para permitir el normal paso de las aeronaves sobre las compuertas y en el momento del lanzamiento de los misiles, se abren hacia arriba para poder lanzar los misiles.



### Características generales

Desplazamiento: 53.000 toneladas,  
55.000 tn estándar,

Dimensiones: eslora total: 300 mts –  
manga total: 73 mts – calado máximo:  
11 mts

Armamento: 12 misiles antibuque SS-N-19 'Shipwreck' . 24 VLS 8-cell SA-N-9 'Gauntlet' paramisiles superficie-aire, 8 CADS-1 CIWS (cada uno con 2 × 30 mm baterías Gatling AA además de 16 SA-N-11 SAM), 8 torretas antiaéreas AK-630 (6 × 30 mm, de 6 000 disparos/min), 2 Lanzacohetes antisubmarino RBU-12000

UDAV-1 (60 cohetes), Sistema de defensa aérea Kashtan con cañones (48 000 disparos) y misiles (256)

propulsión: 8 calderas, 4 hélices, 2 turbinas de vapor de 37 MW, 9 turbogeneradores de 1 500 kw, 6 generadores diésel de 1 500 kW.

Potencia: 149 Mw.

Velocidad: 32 nudos

Autonomía: 7100 km a 32 nudos.

Tripulación: 1960 hombres – tropas 626 del grupo aéreo



## CLAROMECÓ

**Desembocadura del Arroyo Claromecó – Pcia. Buenos Aires**

**Fin de la Construcción: 20 de Octubre de 1922**

**Situación Geográfica: Lat. 38°51´S – Long. 60°03´W**



Este faro se encuentra ubicado en el balneario homónimo, en el Partido de Tres Arroyos, próximo a la desembocadura del arroyo Claromecó, Pcia. de Buenos Aires.

La construcción se encuentra enclavada sobre un médano que se yergue 15 m. sobre el nivel medio del terreno, en un predio de 4 hectáreas, donado por la Sra. María Larramendi de Belloq, y la escritura fue firmada en Buenos Aires, el 14 de junio de 1922, en el despacho del Presidente de la Nación Dr. Hipólito Irigoyen. Un año antes la División Hidrográfica Faros y Balizas dio la orden de comenzar los trabajos.

La obra fue adjudicada a la empresa Dycherhoff & Widman. El costo total del faro y 40.000 ladrillos fueron donados por la Sra. De Belloq.

De estructura tronco-cónica, construido en cemento armado, posee 8 m. de diámetro en su base y 5 en su sector superior. El espesor de la pared varía entre 20 y 12 cm. Para acceder a la torre se debe ascender por una escalera con 278 escalones. La torre está pintada con franjas horizontales blancas y negras, Su altura es de 54 metros y su luz sobre el nivel del mar es de 66 metros de altura.

Cuando se inauguró el equipo luminoso era a gas; actualmente es alimentado por corriente eléctrica (220 V) de la red urbana, posee una lámpara de 1000 Watts y el equipo óptico concentrador de luz



## FAROS

Su construcción obedeció a la necesidad de tratar de evitar que los buques se aproximen a los bancos arenosos típicos de la zona, y que dificultan la navegación costera. Por ello, el faro puede visualizarse a una distancia de 25,9 millas náuticas de la costa.



Este es atendido por personal de la Armada Argentina y el organismo responsable es el servicio de Hidrografía a través del DEPARTAMENTO BALIZAMIENTO.

Para arribar a este faro desde el sur o de la Capital Federal lo más útil es optar por la ruta N° 3, luego la N° 228 (justo donde se encuentra la ciudad de Tres Arroyos) y alrededor del Km. 16 de esta ruta, tomar el acceso que da a la ruta N° 73, luego de 53 Km. por la misma, se llega al pueblo balneario y la costas de Claromecó

Este faro se encuentra habitado.

Origen del topónimo: El nombre proviene del arroyo homónimo que se encuentra al sur de la provincia de Buenos Aires. Se trata del vocabulario mapuche “clarumecó” que a su vez se origina en las voces: “cla” (tres), “rume” (juncos) y “co”(arroyo, agua); cuya traducción sería: “tres arroyos con juncos”

**Fuente: Servicio de Hidrografía Naval**

**Juan A. Miglioli**

## PARA SONREIR

### Un marinero algo ignorante

Un marinero algo ignorante que llevaba años en alta mar, vuelve a su hogar y descubre sorprendido que tiene un hijo negro. Debido a que era totalmente blanco le pregunta a su esposa:

- Pero... ¿Cómo es posible que tengamos un hijo negro si yo soy blanco y tu también?

- Bueno, como no tenía leche, tuve que buscarme una señora para que amamantara al niño, y como ella era negra, el niño se puso de ese color.

El marinero, no muy convencido, decide ir a consultarlo con su madre. Le cuenta la historia y la madre responde:

- Claro que puede ser, fíjate por ejemplo en ti mismo, de pequeño te dí leche de vaca, y mira que lindos cuernos te están saliendo, tonto!

## La Armada Argentina y la música

La función de las Bandas Militares, más allá de estimular y mantener el ánimo de las tropas y proporcionar mayor brillo y marcialidad a las ceremonias y desfiles militares, es realizar un quehacer musical que relaciona a las fuerzas armadas con la sociedad a la que aquellas se integran como hacedoras y recreadoras de cultura. Limitándonos al ámbito de la Armada Argentina, remitimos al lector la información con respecto a su historia, extraída del “Apostadero Naval de Buenos Aires”- (última actualización: 18.11.2009).



### I – Banda Sinfónica de la Armada

Este cuerpo se formó en 1962; hacia 1967/69 estaba integrado en su mayoría por suboficiales en situación de retiro y su lugar de asiento era la parte trasera de la ex Escuela de Suboficiales de la Armada, ubicada frente a la actual Avenida Lugones (Buenos Aires).

Posteriormente, en 1970, la “Banda Sinfónica” fue trasladada a edificio de Tandanor, detrás del hoy Museo de los Inmigrantes, en la zona de Retiro, siendo su Jefe el Teniente Di Giovanni. Estaba integrada por alrededor de 50 ejecutantes; pese a llamarse “Banda Sinfónica” carecía de instrumentos de cuerda.



El ochenta por ciento del repertorio que se ejecutaba era clásico (generalmente tomado de la ópera y de la música sinfónica) y el resto popular (jazz, folclore y tango) en forma de transcripciones especialmente realizadas para banda por el profesor José Di Gregorio quien cumplía además las funciones de director asistente y maestro preparador. La “Banda Sinfónica” efectuó presentaciones a lo largo de todo el país con gran éxito.

A partir de julio de 1976 modificó su repertorio y comenzó a interpretar exclusivamente música de tango, pasando a llamarse “Tango a bordo”. Incorporó al bandoneonista Oscar Basil y a la cantante Blanca Money quien fue reemplazado en 1980 por Simonette (cantante argentina: Amalia Dora Ostalé). La dirección general la ejercía el Teniente de Navío (R.E.) José Rey.

## NUESTRA ARMADA

---

La Banda de “Tango a bordo” dependía directamente del Departamento de Relaciones Públicas de la Armada y constituyó durante mucho tiempo un vínculo con la comunidad civil, interviniendo en eventos tales como la Fiesta Nacional del Trigo y el Festival Nacional del Folklore de Cosquín (Córdoba); asimismo grabó dos disco L.P. dedicados al tango y en 1979 incorporó al grupo folclórico “Tucumán Cuatro”. El espectáculo “Tango a bordo” dejó de presentarse en público en 1982 y la “Banda Sinfónica” se disolvió definitivamente en 1985.

### II –Orquesta de la Armada

A fines de 1990 y en ocasión de realizarse la Fiesta de Camaradería de las Fuerzas Armadas, organizadas ese año por la Armada, el Suboficial Mayor Músico (Retiro en Servicio) Angel Blengino formó una orquesta de música popular para amenizar dicha fiesta; fue éste, el antecedente para la formación al año siguiente, de la que denominamos “Orquesta de la Armada”.

Luego de aquella exitosa presentación se creó en 1991 una orquesta especial de aproximadamente quince músicos con dedicación exclusiva a su tarea profesional y que sirviera de incentivo para el personal del escalafón Músico. El objetivo era propiciar, a través de la música, una imagen favorable de la Institución, por la vía de una manifestación no convencional.

Actualmente, el éxito obtenido en sus numerosas actuaciones ante distintos auditorios de la ciudad de Buenos Aires y del interior del país ha superado todas las expectativas, ampliando su repertorio popular que va desde el jazz clásico hasta el rock, la salsa y el tango bajo la dirección de su fundador don Angel Rubén Blengino.

### III – Banda de la Base Naval de Puerto Belgrano

En el año 1945, en la Base Naval de Puerto Belgrano, existieron tres Bandas de Música: la de la Flota de Mar, la de la Base Naval propiamente dicho y la de Baterías. Ofrecían servicios los domingos tanto en Punta Alta como en Bahía Blanca así como en el Casino de Oficiales de la Base Naval.

La Banda de la Flota de Mar podía embarcar en cualquier buque pero tenía su asiento principal en el A.R.A. Acorazado Moreno. En 1950 se disolvieron las otras dos Bandas. En 1972 se conformó una única Banda de Música de la zona Puerto Belgrano que tenía aproximadamente ochenta ejecutantes. En 1983 pasó a depender del Comando de Operaciones Navales y en 1989, nuevamente al comando de la Base Naval hasta nuestros días. Recién en 1993, la Banda pudo acceder a un edificio propio cuyas refacciones, mejoras y conservación se deben a su actual Jefe de Banda, Teniente de Fragata don José F. Muñoz.



**Edgardo Mauger**

## MATERIALES QUE SE EMPLEAN EN LA CONSTRUCCIÓN DE UN BUQUE MODERNO (continuación)



En la construcción de un buque además del acero dulce, que describimos en el número anterior, se utilizan otros materiales principalmente en piezas determinadas. Entre estos están los aceros especiales, a los cuales se los denomina así por estar aleados con otros metales. Entre ellos se encuentran los aceros al níquel, al cromo, al manganeso, llamados así porque en su composición se encuentra el segundo elemento. El precio de estos es muy elevado y por ese motivo se los usa solamente en piezas especiales.

**BRONCE:** es una aleación de cobre y estaño con una pequeña proporción de zinc. En el bronce el elemento base es el cobre con un 88%, luego tiene un 10% de estaño y un 2% de zinc. Estos porcentajes tienen pequeñas variaciones de acuerdo al uso que se le dará al material. Se lo emplea en la fabricación de hélices y otros tipos de piezas fundidas, tiene la ventaja de su resistencia al roce y la corrosión, esta última de gran importancia en el mar.

**LATON:** es una aleación de cobre y zinc, siendo el primero el elemento base con un porcentaje que oscila entre el 60 y 90 % y el resto de zinc. Cuando el porcentaje de cobre es menor al 50% se obtiene el latón blanco. La ventaja enorme del latón es que no produce chispa por impacto mecánico, hecho no común en las aleaciones. Es usado en la fabricación de herramientas para lugares donde puede haber concentración de gases o con elementos combustibles.

HIERRO: salvo contadas excepciones este material no es usado en la construcción naval.

ALUMINIO: salvo para piezas especiales que tienen que ser muy livianas, este metal no tiene aplicación en los buques, debido a que es atacado con facilidad por el agua salada. Lo mismo pasa con el DUROALUMINIO que es una aleación de aluminio con cobre, zinc y magnesio.

MADERAS: el empleo de estas es amplio y variado en la industria naval, se lo utiliza en las cubiertas, mamparos, enjaretados, muebles, etc. Pero debido a su combustibilidad, actualmente, está siendo reemplazado por los materiales sintéticos, que además de ser más baratos, son anticombustibles, cosa que exigen las reglamentaciones internacionales sobre la seguridad de la vida humana en el mar.

Todos los materiales que se emplean en los buques, deben ser sometidos a pruebas y ensayos mecánicos en laboratorios especiales antes de su uso.

### **MEDIOS DE UNION ENTRE LAS PARTES DE UN BUQUE**

Los medios de unión entre los elementos que componen un buque se pueden realizar de las siguientes formas:

REMACHADO: un sistema que hasta hace poco fue el medio de unión exclusivo, pero que actualmente está casi en completo desuso. Este sistema realiza una estructura sólida pero tiene una serie de factores que la vuelven desventajosa. Entre ellas está el agujereado de los elementos a unir que además del trabajo que requiere, el punzonado dañaba la estructura del material hasta una distancia de más de 1mm, el peso de los remaches, el empleo de mayor cantidad de personal y la lentitud del trabajo; el óxido que deterioraba el remache y producía filtraciones en el casco que solo se solucionaban llevando el buque a dique de carena, cambiándosele los remaches defectuosos y volviendo a remachar los rescatables.

SOLDADURA ELECTRICA: Es el método que se usa actualmente, consistente en producir un arco eléctrico entre un electrodo y los bordes de las piezas a unir. El arco produce un calor que funde el extremo del electrodo (llamado material de aporte) que rellena la cavidad producida en los bordes de las piezas (llamadas material base), mezclándose ambos. Por lo que el material de base y el de aporte deben ser semejantes.

SOLDADURA OXIACETILENICA: Este método como el anterior consigue la unión de las piezas fundiendo el borde de ellas y el metal de aporte, pero el calor se produce mediante un soplete que quema acetileno mezclado con oxígeno. A este sistema también se lo conoce como soldadura autógena.

OXICORTE: Este sistema no es la unión de dos piezas sino el corte de una. La forma en que se produce está en un soplete que calienta la parte a cortar a 1000° y luego un pico que larga un chorro de oxígeno que efectúa el corte.

**Juan A. Miglioli**

## En El Muelle De San Blas (Maná)

Ella despidió a su amor  
él partió en un barco en el muelle de San Blas  
él juró que volvería y empapada en llanto  
ella juró que esperaría  
miles de lunas de lunas pasaron  
y siempre ella estaba en el muelle, esperando  
muchas tardes se anidaron  
se anidaron en su pelo y en sus labios  
Llevaba el mismo vestido  
y por si el volviera no se fuera a equivocar  
los cangrejos le mordían  
sus ropajes, su tristeza y su ilusión  
y el tiempo se escurrió  
y sus ojos se le llenaron de amaneceres  
y del mar se enamoró  
y su cuerpo se enraizó en el muelle  
Sola, sola, en el olvido  
sola, sola con su espíritu  
sola, sola con su amor el mar  
sola, en el muelle de San Blas

Su cabello se blanqueó  
pero ningún barco a su amor le devolvía

y en el pueblo le decían  
le decían la loca del muelle de San Blas  
y una tarde de abril  
la intentaron trasladar al manicomio  
nadie la pudo arrancar  
y del mar nunca jamás la separaron  
Sola, sola, en el olvido  
sola, sola con su espíritu  
sola, sola con su amor el mar  
sola, en el muelle de San Blas  
Sola, sola, en el olvido  
sola, sola con su espíritu  
sola, sola con el sol y el mar  
sola, sola, sola en el olvido  
sola, sola con su espíritu  
Sola, sola con su amor el mar  
sola, en el muelle de San Blas  
se quedó, se quedó, sola, sola  
se quedó, se quedó, con el sol y el mar  
se quedó ahí, se quedó, hasta el fin,  
se quedó ahí, se quedó, en el muelle de San Blas  
Sola, sola se quedó.



Autor: Fher Gonzalez- Alex Gonzalez (Grupo Maná)

## Exposición de Modelismo y Maquetas 2013

### Resumen del evento



**Vista general del salón de exposición**

Nuevamente hemos podido concretar una exposición de modelismo en la ciudad de Bahía Blanca, la misma la realizamos entre el 28 de noviembre y el 1 de diciembre de 2013. El evento fue posible realizarlo y difundirlo gracias a la colaboración que tuvimos por parte de dos entidades de nuestra ciudad; ellas son la Fundación Acción Científica Cultural y Educativa (ACCE) y la Corporación del Comercio Industria y Servicios de Bahía Blanca (CCIS). Como nexos de estas dos entidades no podemos dejar de destacar y valorar el aporte del Sr Martín Goslino (ACCE) y de la Señora Marisu Nogués (CCIS) ya que ellos nos ofrecieron el lugar de exposición y nos permitieron divulgar el evento a través de radios y canales de tv de nuestra ciudad además de promocionarlo también por las redes sociales.



**Casa de muñecas de Juan Miglioli**



**Galera La Real de Juan Carlos Mezzano**

## NOTICIAS DE INTERES

En la exposición se expusieron unos 100 modelos entre diferentes tipos de barcos, kit de plástico, figuras, maquetas construidas de papel y hasta una casa de muñecas que despertó la admiración de chicos y grandes. Como expositores participaron Luis Vázquez, Juan Miglioli, Edgardo Mauger, Juan Carlos Mezzano, Carlos Alberto Vélez, Marcelo Sáenz Hintze, Diego Gallardo, Emilio Santelli, Jéssica Florentín, Diego Cabello, Gustavo Soares, Federico y Gabriel Cáceres, Juan Pablo Dalgalarondo, Walter Rivera y también se dispusieron stands de los museos de la Aviación Naval de Comandante Espora, del Museo Naval de Puerto Belgrano y del Museo



**Rompehielos Irizar de Edgardo Mauger**

de la Infantería de Marina de Baterías a quienes también agradecemos por su participación. Durante los tres días visitaron la expo unas ochocientas personas. Debemos decir que los integrantes de esta comisión quedamos gratamente sorprendidos por la cantidad y variedad de maquetas que logramos reunir y por las generosas dimensiones del salón de exposición que permitió distribuir cómodamente las mesas de exposición para una mejor visualización de los modelos. Por parte de la fundación ACCE y la Corporación de Comercio se hizo entrega de tres Menciones distinguiendo a la Casa de Muñecas del señor Juan Miglioli, la Galera La Real de Juan Carlos Mezzano y al Rompehielos Irizar de Edgardo Mauger; destacando ellos lo difícil que fue la elección debido a la calidad de los modelos expuestos.

### Vista de los stands de los museos invitados



**Museo de Infantería de Marina**



**Museo de la Aviación Naval**



**Museo Naval Puerto Belgrano**

Para esta Comisión esta exposición fue la mejor realizada en estos años y nos genera mucho optimismo ya que luego de la misma se han acercado a nuestro taller muchos interesados en aprender las técnicas del modelismo naval.

Por el éxito de esta exposición ya hemos reservado el mismo salón para el venidero año, la cita será por el mes de octubre de 2014 y ya estamos abocados en organizar para la ocasión un concurso en homenaje a los 200 años de la creación de la Armada Argentina del que en un tiempo daremos más detalles.

## Concurso de Modelismo Naval de Precisión Cañonera N° 12 - 1826

Les anticipamos que estamos trabajando en la realización de un concurso de precisión cuya idea es proponer la construcción de un único modelo a construir por los modelistas interesados. El modelo elegido es una cañonera similar a las que utilizara el Almirante Guillermo Brown en las campañas navales argentinas. El motivo es celebrar los 200 años de la creación de la Armada Argentina. Los planos para la realización del modelo serán distribuidos por la Comisión de Modelistas Navales de Bahía Blanca. Del 12 al 16 de noviembre de 2014 será la oportunidad para exponerlo ya que en esa ocasión realizaremos nuestra exposición y concurso, coincidiendo con los 25 años de existencia de esta Comisión. Próximamente les daremos mas detalles del evento.



-----X-----

Les informamos que hemos creado un canal en el sitio youtube en el cual podrán acceder a contenido de videos sobre nuestras exposiciones e información relacionada con nuestra agrupación. El canal se llama "Modelistas Brownianos". Suscribense.



-----X-----





**MarraMoscardi**  
Propiedades

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

E-mail: [marramoscardi@surlan.com.ar](mailto: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](http://www.gacetamarinera.com.ar)



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

[secretaria@puertobahiablanca.com.ar](mailto:secretaria@puertobahiablanca.com.ar)  
[www.puertobahiablanca.com.ar](http://www.puertobahiablanca.com.ar)



**Desarrollo Web - Redes**  
**Comunicaciones - Internet**

San Martín 279 0291-455-8100  
[www.vianetcon.com.ar](http://www.vianetcon.com.ar) • [info@vianetcon.com.ar](mailto:info@vianetcon.com.ar)



*Desde 1949 capacitando alumnos  
con seriedad y responsabilidad*