



COMISION MODELISTAS NAVALES DEL
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO
FILIAL BAHIA BLANCA



BOLETIN DE INFORMACIONES

ENTRE TRACAS

Y

CUADERNAS



4 ALAS NAVALES



El Grumman Avenger

10 GRANDES BARCOS



El Breme

13 TECNOLOGIA NAVAL



Rumbo de un buque

17 HISTORIA NAVAL



La cañonera N° 12

Vea también

- 2 EDITORIAL
 - 3 EFEMERIDES NAVALES
 - Meses de octubre y noviembre
 - 7 MISCELANEAS NAVALES
 - De cómo una plataforma naval paso a ser un microestado
 - 9 PEQUEÑAS HISTORIA DE GRANDES HOMBRES
 - El indio que fue comandante militar en las Islas Malvinas
 - 12 FAROS
 - El Rincón
 - 15 TALLER DE MODELISMO
 - Cianoacrilato de metilo
 - 16 RECORDANDO LECTURAS
 - Cianoacrilato de metilo
 - 17 FANTASIAS MITOS Y LEYENDAS MARINAS
 - Marcelina de Ciriza
 - 18 HISTORIA NAVAL
 - La cañonera Nro. 12
 - 19 CURIOSIDADES
 - Guillermo Brown y la canción de San Patricio
 - 20 PARA SONREIR
 - 21 POESIA
 - Maniobras durante una tempestad
 - 22 NOTICIAS DE INTERES
-
- 1 ENTRE TRACAS Y CUADERNAS

Editorial

Nuevamente hacemos una recalada en ese amable Boletín de Informaciones que de tanto en tanto es el lugar de encuentro de quienes somos socios entusiastas del modelismo naval.

Como es sabido, la Armada de la República Argentina cumplió el 17 de mayo último pasado su bicentenario de existencia puesto que en esa fecha de 1814, con la Victoria del Buceo, se puso fin al dominio español en aguas del Río de La Plata. Para celebrar tan magno acontecimiento han de realizarse pues, a comienzos del mes de noviembre próximo, una Exposición y un Concurso de modelismo en el Salón Libertador de la Corporación de Comercio e Industria de nuestra ciudad. Para ello, ha sido elegido como modelo impuesto la Lancha Cañonera N°12 que enarboló gallardamente la Insignia de nuestra flota al mando de Guillermo Brown en la Batalla de Los Pozos en 1826.

Huérfana de nombre pero no de gloria, la Cañonera N°12, que había naufragado en el mar de un injusto olvido pese a haber llevado entre tracas y cuadernas al padre de nuestra marina de guerra, fue felizmente reflotada por nuestra Comisión Directiva que confeccionó el plano necesario para su construcción.

La largada de esa regata ya ha sido dada y Dios quiera que sean numerosos los que se aboquen a la elaboración de la maqueta propuesta.

La Comisión

MES DE OCTUBRE

3 de 1941

A consecuencia de una colisión producida entre el crucero Almirante Brown y el destructor Corrientes, frente a Mar del Plata, se hunde esta última nave. Catorce hombres de su tripulación perecieron en el naufragio.

12 de 1884

El Comodoro Augusto Lasserre inaugura la Subprefectura de Ushuaia. Ese día tremolo por primera vez el pabellón nacional en aquel lugar que hasta entonces había visto enarbolado el pabellón inglés de la Misión Anglicana de Bridges.

16 de 1867

Fallecimiento del Coronel de Marina Luis Cabassa. Lucho al lado del Almirante Brown en el combate de Costa Brava. En el Combate de San Nicolás, entre las escuadras de Buenos Aires y de la Confederación tuvo a su cargo el mando de esta última.

MES DE NOVIEMBRE

1 de 1919

Se crea el Destacamento Aeronaval (Hidroaviones) de San Fernando.

Con motivo de su próximo alejamiento del país, la Misión Aeronáutica Italiana que preside el Barón Antonio De Marchi, dona a la Armada Argentina las instalaciones del Destacamento y cuatro hidroaviones Macchis (Dos C-7 y Dos M-9) haciéndose cargo el Teniente de Fragata Marcos A. ZAR. Estaba apostado en San Fernando, provincia de Buenos Aires.

5 de 1898

Se crean dos agrupaciones navales, denominadas División Bahía Blanca y División Río de la Plata. La División Bahía Blanca fue la primera fuerza naval de mar con que contó la Armada Argentina.

13 de 1825

Primer ensayo de navegación a vapor en el Río de la Plata, desde frente a la Casa de Gobierno hasta San Isidro, en el vapor "Druid". Uno de los pasajeros fue el Almirante Guillermo Brown.

20 de 1845

Se libra el combate de la Vuelta de Obligado. Fuerzas navales argentinas y baterías terrestres (tres de ellas a cargo de marinos) rechazan a la escuadra combinada anglofrancesa que pretendía remontar ese paso y navegar libremente por el Paraná.

26 de 1873

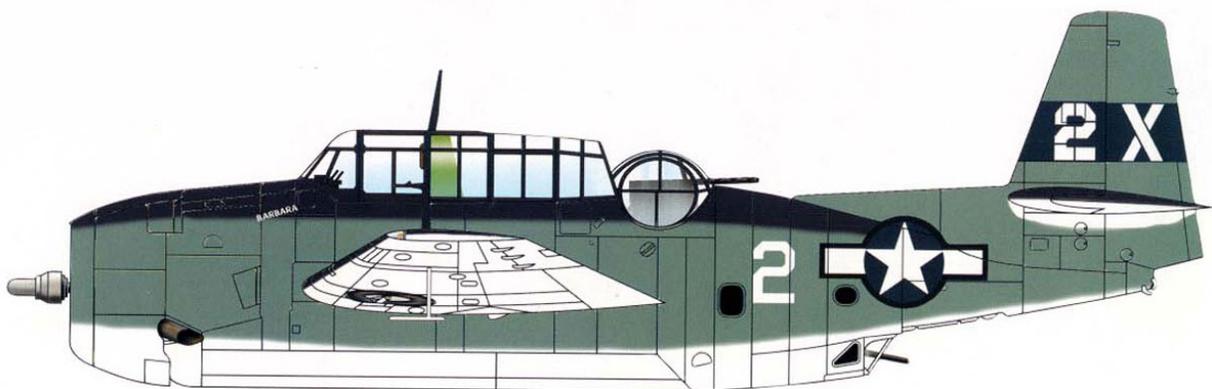
El Subteniente de Marina Valentín Feilberg luego de recorrer en bote todo el curso del río Santa Cruz llega al lago Argentino, descubriendo el mismo

EL GRUMMAN AVENGER (Ultima parte)



En junio de 1943, el futuro presidente George H.W. Bush se convirtió en el más joven aviador naval del momento. Mientras volaba un *TBM* desde el USS *San Jacinto* (CVL-30), su avión fue derribado el 2 de septiembre de 1944 sobre la isla del Pacífico Chichi Jima. Los otros dos tripulantes murieron. Sin embargo, por haber lanzado la carga útil y atacar el objetivo antes de ser forzado a lanzarse en paracaídas, recibió la Cruz del Vuelo Distinguido.

Otro famoso tripulante de un *Avenger* fue Paul Newman, que voló como artillero de cola. Él tenía la esperanza de ser aceptado como piloto, pero no fue admitido por ser daltónico. Newman se encontraba a bordo del portaaviones de escolta USS *Hollandia* a solamente 500 millas (800 km) de Japón, cuando el *Enola Gay* lanzó la primera bomba atómica sobre Hiroshima.

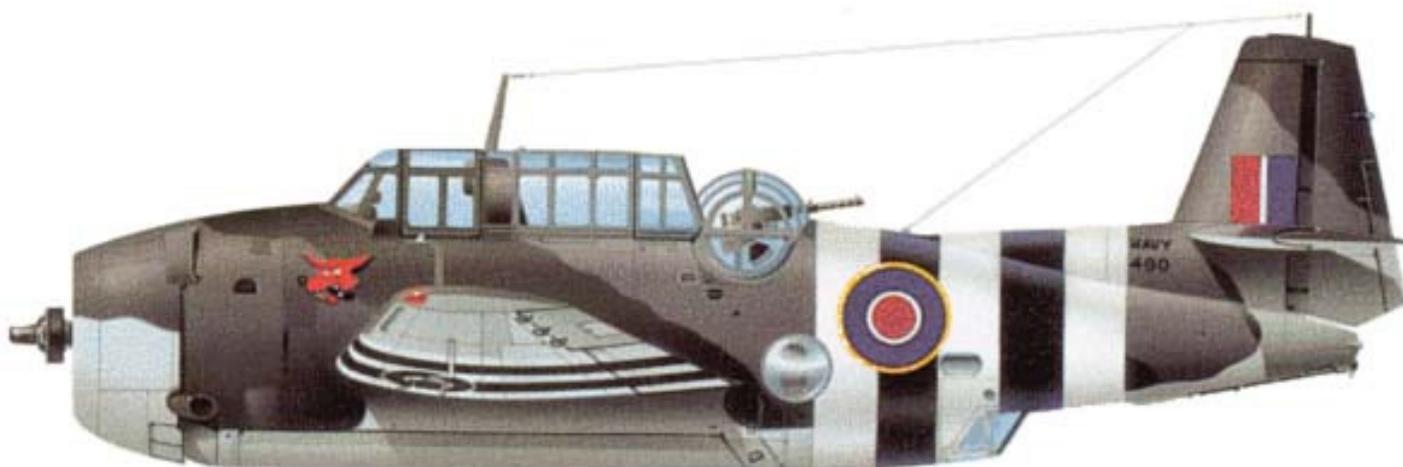


Avión que tripulaba George H.W. Bush, derribado el 2 de septiembre de 1942

ALAS NAVALES

El *Avenger* fue el torpedero empleado para hundir los dos superacorazados japoneses Musashi y el Yamato.

El *Avenger* también fue utilizado por la Royal Navy, en la que fue inicialmente conocido como Tarpon, aunque este nombre fue suspendido más tarde y en su lugar se empleó el de *Avenger*. Los primeros 402 aviones fueron denominados Avenger Mk 1, 334 TBM-1 de la Grumman fueron denominados Avenger Mk II y otros 334 TBM-3 fueron denominados Mark III.



Avenger Mk II con los colores de la Royal Navy

El único otro operador de *Avenger* en la Segunda Guerra Mundial fue la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda que lo utilizó principalmente como bombardero, operando desde bases en las islas del Pacífico Sur. Algunos de estos fueron transferidos a la Flota Británica del Pacífico.

En 1945 los Avenger participaron en los primeros ensayos de fertilización aérea en Nueva Zelanda, que llevaron a la creación de una industria que aumentó notablemente la producción de alimentos y la eficiencia de la agricultura alrededor del mundo. Los pilotos del Escuadrón Nº 42 de la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda esparcieron fertilizante desde sus *Avenger* junto a las pistas de aterrizaje de la base aérea Ohakea.

En la posguerra, la desaparición de un grupo de *Avenger* conocido como Vuelo 19 dio inicio a la leyenda del Triángulo de las Bermudas.

Después de la guerra, fueron retirados gradualmente de servicio. Los últimos en salir del servicio activo fueron los de la Fuerza Naval Japonesa de Autodefensa en 1962.

También fueron usuarios de este avión Brasil (1), Canadá (13), Holanda (1), Uruguay (1), Francia (4) y Japón (5)



TBM-3S Escuadrón 880 - Royal Canadian Navy

Las versiones

Modelos construidos por Grumman (TBF)

XTBF-1: dos prototipos, R-2600-8

TBF-1: Versión inicial de producción similar al segundo prototipo: total de 2291 excluyendo prototipos pero incluyendo-1B y 1CS

TBF-1B: variante de British con pequeñas diferencias: inicialmente designado Tarpon TR.Mk1; 395 conversiones

TBF-1C: como TBF-1, pero la capacidad máxima de combustible aumentaron 335 a 726 galones con dos tanques de combustible del ala y el tanque de transbordador bodega de bombas, dos armas de fuego de las alas 0,5 pulgadas

TBF-1CP: conversiones de TBF-1C con cámaras de reconocimiento. Daban una amplia cobertura

TBF-1D: la conversión con el radar RT-5/APS-4 en el ala pod: TBF-1CD conversión similar de TBF-1C conversión TBF-IE con un radar especial y aviónica adicional

TBF-1J: conversión para Ártico operaciones, incluyendo un calentador de alta capacidad de la cabina, aviónica de mal tiempo y la iluminación, y la protección especial de hielo

TBF-1L: reflector en retráctil de montaje que se extiende desde la bahía de bomba. Rápidamente bajó como el reflector hizo el avión un objetivo bien para submarino fuego antiaéreo.

TBF-1P: TBF-1 conversión, como TBF-1CP

XTBF-2: conversión de TBF-1 N ° 00.393 con 1.900 hp XR-2600-motor 10

XTBF-3: dos TBF-1 validados con la instalación del motor de TBF-3

Modelos construidos por General Motors (TBM)

TBM-1: similar a TBF-1: total de 550

TBM-1C: similar a TBF-1C: total de 2336

TBM-1D/E/J/L/P: similar a TBF correspondiente

TBM-2: conversión de TBM-1 No, 24580 con XR-2600-motor 10

XTBM-3: conversiones de cuatro TBM-1CS con R-2600-20

TBM-3: importante modelo de producción con R-2600-20 tanques de gota del motor y del ala externa o cohetes: total 4657

TBM-3D: la conversión con APS-4 Radar on right

TBM-3E: conversiones con estructura reforzada y radar RT-5/APS-4 en pod bajo el ala derecha

TBM-3E2: actualizado TBM-3E con extra de aviónica

TBM-3H: conversiones con el radar de superficie búsqueda

TBM-3J: conversiones como TBF-1J

TBM-3L: conversiones como TBF-1L

Conversiones de reconocimiento fotográfico, que difiere de TBF-1P: TBM-3P

TBM-3U: conversiones para la utilidad y remolque de objetivos

XTBM-4: tres aviones de nueva construcción con el ala rediseñada con diferente sistema de plegado y re-tensado a maniobras 5g, la producción de 2141 TBM-4 cancelado a VJ-Day

Referencias: www.todoaviones.com.ar - www.lasegundaguerra.com

Gustavo Suares

DE COMO UNA PLATAFORMA NAVAL PASO A SER UN MICROESTADO

En 1942, durante la Segunda Guerra Mundial, el Reino Unido construyó el HM Fort Roughs como parte de las Fortalezas Marinas Maunsell. Este se componía de una plataforma flotante equipada con una superestructura de dos torres unidas por una cubierta sobre la cual podían agregarse otras estructuras. Se la remolco hasta Rough Sands, un banco de arena ubicado aproximadamente a 10 kilómetros de la costa de Suffolk y 13 kilómetros de la costa de Essex, Inglaterra, donde al casco del buque se lo inundó para hundirlo y fijar su posición sobre el fondo del banco de arena.

La estructura que se visualiza actualmente corresponde a la superestructura del buque.



La ubicación elegida se encontraba en aguas internacionales, más allá de los cinco kilómetros de aguas territoriales reclamadas por el Reino Unido en esa época.

La instalación (conocida como Roughs Tower) fue ocupada por entre 150 y 300 personas de la Marina Real durante la Segunda Guerra Mundial y no fue hasta 1956 cuando el último personal fue evacuado y la torre abandonada.

El 2 de septiembre de 1967 el fuerte fue ocupado por Paddy Roy Bates, un ciudadano británico presentador de radio pirata, quien expulsó a un grupo rival de radiopiratas y reclamó soberanía, con base en su interpretación personal del derecho internacional, poniéndole el nombre de Sealand y nombrándose Soberano.

En 1968 el hijo de Roy, Michael Bates fue llevado a juicio en Inglaterra por haber abierto fuego contra un buque de la Armada Británica.

Los informes presentados se contradecían, unos decían que se intentaba desalojar a los Bates de la torre y otros que se estaba reparando una boya de navegación cercana.



MISCELANEAS NAVALES

El 25 de noviembre del 1968 la corte, con sede en Chelmsford, Essex, declaró que debido a que el incidente ocurrió fuera de las aguas territoriales británicas, la corte no tenía jurisdicción sobre el caso. Bates ha citado este caso como evidencia de soberanía de facto.

Luego en 1978 mientras Bates se encontraba fuera de su reino, su Primer Ministro junto con otras personas tomó por la fuerza la torre, que luego fue recuperada de la misma forma.

Bates declaró esta torre como Principado de Sealand, (una micronación, un Estado autodeclarado pero no reconocido como entidad). y se acuñó para sí el apelativo de Su Alteza Real Príncipe Rey de Sealand, emitió pasaportes, moneda y sellos postales, además de vender títulos nobiliarios. También posee un equipo nacional de fútbol amateur (del cual vende su camiseta como souvenir), un atleta oficial y un equipo de minigolf. Desde 1975 tiene constitución.



Sealand reclama como su territorio las aguas alrededor de la torre en una extensión de 12 millas náuticas. Pero actualmente esta torre queda en aguas jurisdiccionales Inglesas.

Aunque no se reconoce su soberanía y legitimidad, Sealand es una de las micronaciones más conocidas del mundo y a menudo se le usa como un caso de estudio de la manera en la que los principios de Derecho Internacional se pueden aplicar a un territorio en disputa.

Internacionalmente los Bates se mueven con el pasaporte que los acredita como ciudadanos británicos.

FUENTE:

Wikipedia

Taringa

Excelsior Especiales-Un mudo raro

<http://www.sealandgov.org/>

Juan A. Miglioli

El indio que fue comandante militar en las islas Malvinas

Roberto Bardini

Su historia fue olvidada y hoy es prácticamente desconocida. Se llamaba Pablo Areguatí, era guaraní y había nacido en la aldea San Miguel Arcángel, fundada en tiempos del Virreinato del Río de la Plata por misioneros jesuitas en territorio que ahora pertenece a Río Grande do Sul, en Brasil.

En 1824 fue el comandante militar de las Islas Malvinas durante seis meses.

El año anterior, el gobernador de Buenos Aires, general Martín Rodríguez, le había otorgado a Jorge Pacheco, un capitán de caballería retirado, derechos sobre 30 leguas de tierra para criar ganado y cazar lobos marinos, a cambio de reparar las instalaciones de Puerto Soledad.

Pero el ex militar, que tiene 52 años y vive de la explotación de un saladero, carece de dinero para iniciar la empresa. Se asocia entonces con el comerciante Luis María Vernet, nacido en Hamburgo (Alemania), de ascendencia francesa. Vernet, de 31 años, se beneficia con la mitad de la concesión en la isla y se hace cargo de la administración.

Por sugerencia de Pacheco, en enero 1824 es designado comandante militar de las Malvinas un soldado de la Independencia, Pablo Areguatí, ex capitán de milicias en Entre Ríos. Educado primero por jesuitas en la provincia de Misiones y a partir de 1783 en Buenos Aires, el guaraní había estudiado en el Real Colegio de San Carlos. Esta institución –por cuyas aulas pasaron Manuel Belgrano, Juan José Paso, Juan José Castelli, Mariano Moreno, Manuel Dorrego, Cornelio Saavedra, Juan Martín de Pueyrredón y Martín Güemes, entre muchos otros nombres de los primeros años de vida argentina– con el correr del tiempo se convertirá en el Colegio Nacional de Buenos Aires.

En 1811, Areguatí fue nombrado por Manuel Belgrano como primer alcalde de la población entre-riana de Mandisoví, de 650 habitantes, fundada en 1777 por Juan de San Martín, padre del general José de San Martín. En 1814, Gervasio Posadas, Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, lo asciende a capitán de milicias.

El oficial retirado, que pensaba entrenar algunos peones en las Islas Malvinas para formar “una compañía de cívicos, con cabos y sargentos”, ha aceptado no cobrar sueldo del gobierno; a cambio, podrá criar su propio ganado. Sin embargo, por desinteligencias con Pacheco y Vernet renuncia en agosto de 1824. Seis años después es funcionario en la Aduana de Buenos Aires y, posteriormente, oficial de Justicia.

Uno de sus hermanos, Pedro Antonio, fue sargento en la expedición de los 33 Orientales, encabezada en 1825 por el general Juan Antonio Lavalleja para liberar la Provincia Oriental –que abarcaba lo que hoy es Uruguay y parte de Río Grande do Sul– entonces en poder de Brasil.

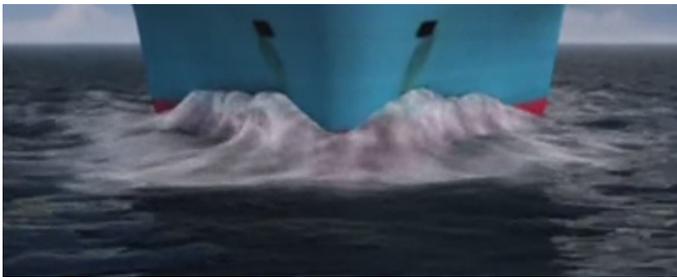
Una tataranieta del comandante militar guaraní de las Islas Malvinas, Evangelina Areguati, actualmente es maestra en la escuela N° 74 Juan José Valle, de Concordia (Entre Ríos).

Luis Vázquez

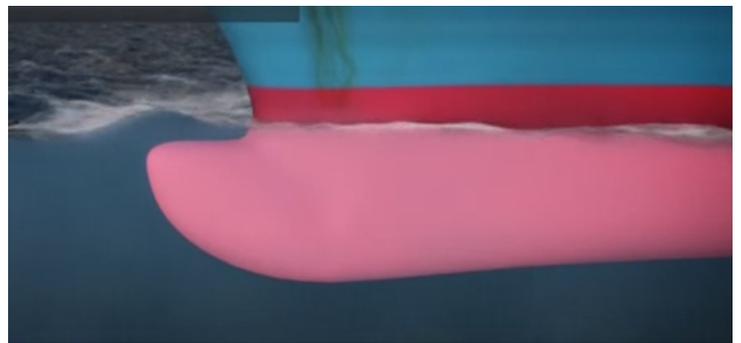
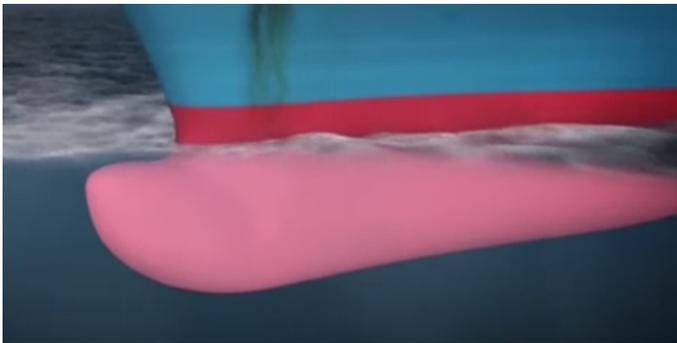
Barcos que marcaron un antes y un después

El Bremen

Otro buque que marco un cambio fue el Bremen con su proa con forma de bulbo, la cual se conocía de antes de la primer guerra, pero recién después de este buque, ya que fue el primer navío civil en usar este diseño, se comenzó a generalizar su uso. Ello se debe a que se creía hasta ese momento que la forma más eficaz de cortar el agua era con la proa lo más puntiaguda posible, pero estudiando a los peces se dieron cuenta que la forma más eficaz es con la parte redondeada hacia adelante. Cuando un barco se desplaza hace subir una ola por cualquier lado de la proa creando una resistencia por todo el casco, lo que frena al barco y lo obliga a emplear más combustible para avanzar.



Por lo tanto, la proa protuberante curvada obliga al agua a fluir hacia arriba delante del casco, reduciendo la resistencia y la cantidad de combustible para seguir moviéndose.



También fue uno de los primeros en usar la soldadura para la unión de las chapas del casco en lugar de los remaches.

GRANDES BARCOS

Este transatlántico de lujo de 286m de eslora con diseño moderno y elegantes líneas fue botado en 1928 para la Norddeutscher Lloyd Line para competir con las grandes líneas italianas, inglesas y francesas por la conquista de la codiciada Banda Azul que era sinónimo de rapidez y lujo. Su viaje inaugural lo realizó el 16 de julio de 1929 desde Bremerhaven a Nueva York empleando 4 días 17 horas y 42 minutos a un promedio de 27,8 nudos, obteniendo ya la preciada Banda Azul en sentido Oeste que estaba en ese momento en poder del RMS Mauritania desde 1906. En su viaje de regreso a Europa volvió a quebrar el récord de velocidad al realizar el tramo Buque Faro Ambrose-Eddystone en 4 días, 14 horas y 30 minutos obteniendo así el doble galardón Banda Azul Este-Oeste.



En la década del 30 fue uno de los pocos navíos que tuvo como destino los puertos de Argentina y Chile. Transporto personajes famosos como Carlos Gardel, Marlene Dietrich y hasta el primer ministro Winston Churchill.

A fines de 1939 en su viaje a Nueva York recibió la orden de regresar a Alemania donde fue repintado y alistado para el transporte de tropas, hasta que en marzo de 1942 sufrió un incendio intencional por parte de un tripulante que lo dejó inutilizado, no se lo reparó y quedó semidesmantelado hasta 1946 en que se lo hundió.



FUENTE:

www.navegar-es-preciso.com

Wikipedia

HEMPEL Barcos revolucionarios

Discovery Max-MAERSK Triple E

JUAN A. MIGLIOLI

EL RINCÓN

Península Verde – Pcia. Buenos Aires
Librado al Servicio: el 4 de Febrero de 1925
Situación Geográfica: Lat.39°23´S – Long.62°01´W

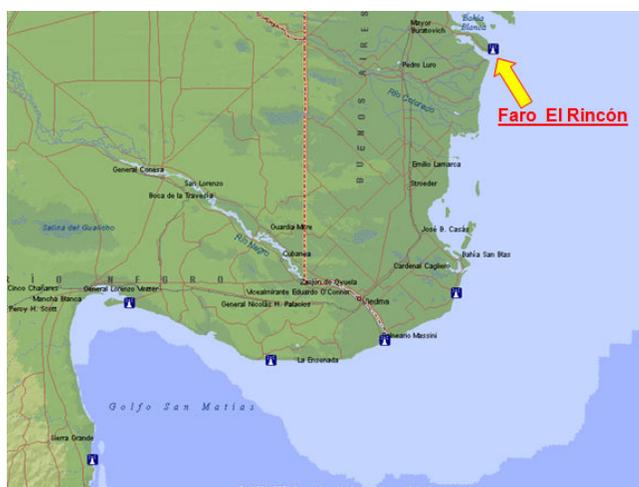
El faro está situado en la Península Verde, a unos 50 Km. al noreste de la localidad de Pedro Luro, partido de Villarino, Provincia de Buenos Aires. Se encuentra emplazado en un predio de 4 hectáreas, cedidas por el Sr. Pedro Luro al Ministerio de Marina.

Su construcción comienza el 22 de enero de 1925, a cargo de la empresa adjudicataria, Dyckerhoff y Widmann S. A. efectuándose las primeras pruebas del óptico el 3 de febrero del mismo año. En principio, el sistema óptico era alimentado con petróleo y luego con gas acetileno. A partir de 1980, se alimenta con energía eléctrica por medio de motogeneradores. En la actualidad, cuenta con un alcance nominal de 29,1 millas náuticas.

Señala la entrada a Puerto Belgrano y a Bahía Blanca.

Es una torre troncocónica de mampostería y garita con franjas horizontales blancas y negras. Altura 62 metros. Su elevación sobre el nivel medio del mar es de 64,5 metros.

A modo de anécdota, el costo total de la obra del faro fue de 96.800 pesos moneda nacional. El faro se encuentra habitado.



Origen del topónimo: Lo nominó así el Ministerio de Marina a través de varios expedientes, entre ellos el Oficio 99NE 1400 del 23 de febrero de 1923 (expediente iniciador) y el 16 de marzo del mismo año donde se lee “Vuelta a la Dirección General de Navegación y Comunicaciones, para que al cabo y faro se los denomine EL RINCÓN”

Juan A. Miglioli

Rumbo de un buque



El rumbo de un buque es la dirección que sigue este y corresponde al ángulo medido sobre la superficie del horizonte (por lo tanto es un ángulo horizontal), cuyo punto de origen es el norte y el de destino la proa del buque.

Se cuenta de 0° a 360° en el sentido de las agujas del reloj y siempre es positivo. La rosa magnética (brújula) está afectada por dos errores principales: a) Magnetismo terrestre b) Los aceros del buque.

a) Los chinos fueron los descubridores del magnetismo terrestre y lo comprobaron suspendiendo un imán con orientación libre, y observaron que siempre se orientaba hacia la misma dirección. Sin embargo en Europa recién en la edad media se estudió este fenómeno y se pudo aplicar a la navegación.

La atracción que ejerce el polo magnético de la tierra sobre un imán se llama Declinación Magnética y podemos definirla de la siguiente manera: Es el ángulo formado por el meridiano magnético y el meridiano geográfico del lugar. La declinación magnética se abrevia D_m y puede ser al Este o al Oeste. Al Este es positiva y negativa al Oeste. No todos los puntos de la tierra tienen la misma D_m , que además varía con los años.

El dato de la D_m está dado en las cartas náuticas como así también su variación anual.

b) Los buques, dado que deben ser flexibles por los esfuerzos que sufren están contruidos casi en su totalidad de acero y sabemos que los aceros tienen la propiedad de imantarse. Esto nos

hace pensar que todo el buque es también un campo magnético. Vale decir que cuando el buque está terminado y se coloca la rosa magnética (brújula), ésta estará afectada, además de la Dm, de otros errores. Para anular o disminuir al mínimo el error se colocan imanes cerca de la rosa, previos y detallados cálculos de compensación y además acercando o alejando de la rosa, esferas de hierro dulce llamadas esferas de Thompson, que luego quedan fijadas.

Además en la parte delantera de la rosa magnética hay un receptáculo de bronce donde se colocan unos aros de acero, también previos cálculos. A estos aros de acero se los llama la "Barra Flinders".

Con todo este procedimiento de compensación de compases el error queda reducido al mínimo, sin embargo el remanente debe ser conocido, a este error se lo llama desvío del compás (S) y puede ser positivo o negativo. Para conocer su valor después de la compensación de compases, el buque debe hacer lo que se llama "una vuelta al horizonte" que significa navegar, como mínimo, 5 minutos a un rumbo y luego ir cambiando de 20° a 30° y así hasta completar los 360°. Obtenidos los datos por medio de cálculos, se confecciona una planilla de S o una curva de dichos valores, en un sistema de coordenadas.

De esto se desprende que la lectura de la rosa tiene dos errores y por lo tanto habrá tres rumbos distintos a saber:

- 1) Rumbo verdadero, cuando el punto de origen es el norte verdadero (norte de la tierra) (Rv).
- 2) Rumbo magnético, cuando el punto de origen es el norte magnético (Rm).
- 3) Rumbo del compás, cuando el punto de origen es el norte del compás (Rc).

Para los cálculos se consideran los rumbos verdaderos y para hallar este valor se aplica la siguiente fórmula:

$$Rv = Rc + Dm + S$$

La suma, por supuesto, es algebraica. A la suma de los errores se los llama "Variación Total" y se abrevia Vt; por lo tanto $Vt = Dm + S$

Marcación: Se llama así al ángulo horizontal contado desde el Norte (verdadero, magnético o del compás) hasta el objeto (faro, boya, cuerpo celeste, etc.). Se cuenta de 0° a 360° y en el sentido de las agujas del reloj, siempre es positivo al igual que el Rumbo; para los cálculos siempre se usa la marcación verdadera, que se abrevia Mv

Cuando la marcación está referida a un cuerpo celeste (Sol, estrellas, planetas, Luna, etc.) se llama Acimut o Azinut y se abrevia Az pudiendo ser también verdadero, magnético o de compas.

Al igual que los anteriores se aplica la misma fórmula para obtener el Azv. En los buques modernos, con la aparición del girocompás quedan anulados todos los errores, salvo el que pueda tener el aparato, "Error Instrumental", por lo tanto las lecturas serán siempre verdaderas, tanto los rumbos como las marcaciones o Acimutes.

**Extraído del Archivo Bibliográfico de la
Universidad de la Marina Mercante
Facultad de Ingeniería**

Juan A. Miglioli

CIANOACRILATO DE METILO



¿Dónde radica la fuerza adhesiva del cianoacrilato?. El cianoacrilato no necesita ni presión ni calor para adherir objetos entre sí, y se activa al entrar en contacto con cantidades ínfimas de agua, como por ejemplo la capa de humedad natural del medio ambiente. El proceso es tan rápido que los fabricantes mezclan al cianoacrilato con un pequeño agregado de ácido para evitar que reaccione con demasiada facilidad.

Son las propiedades del cianoacrilato de metilo las que hacen de él un adhesivo tan poderoso. Tiene la capacidad de transformarse en una cadena de enlaces extremadamente difíciles de romper a partir de una serie de moléculas individuales.

Los electrones de las moléculas de agua afectan a las uniones de dos átomos de carbono de la molécula básica de cianoacrilato, de forma que las convierte en un gancho de dos cabezas que puede enlazar otras moléculas de cola. A su vez, ello suministra electrones a otras moléculas y provoca la formación de una cadena molecular que une los objetos con una fuerza sorprendente.

El **cianoacrilato** se utiliza en electrónica, hobbies, usos domésticos cuero, goma, loza, para el pego de metal con vidrio, algunos plásticos, porcelana, cerámica, unos con otros o entre ellos y en ci rugía menor incluso se usa a fin de pegar tejido humano sin necesidad de puntos.

El pegamento sólo se “seca” o endurece cuando entra en contacto con el aire, y en el pequeño envase que lo contiene no hay mucho aire (**por eso tienes que taparlo**). Entonces, cuando aplicas el pegamento y éste sale del envase, el aire permite que se evapore el agua que contiene y que se seque para adherir lo que quieras.

La calidad, se consigue con el empleo mínimo posible de producto, ya que el uso abundante produce uniones deficientes o nulas. Cuando las partes a unir encajan perfectamente, no hay problemas, pero si entre ellas quedan huecos, el cianoacrilato **no rellena**.

Para solucionar esto, una vez que unimos las partes a pegar y colocamos el adhesivo, aplica mos sobre éste, bicarbonato de sodio y observaremos que fragua inmediatamente formando una superficie de extrema dureza, luego quitamos el sobrante de bicarbonato, pudiendo lijar la misma o limar si fuera necesario para luego pintarla o barnizarla si es preciso.

Podemos usar este pegamento para hacer piezas como si fuera cemento. También sirve para decorar espejos o cristales, no es necesario nada más que dibujar alguna figura con este pegamento y a continuación extender bicarbonato, se quedarán marcadas las zonas por donde haya habido pegamento, resultando un espectacular efecto de grabado con relieve.

Luis Vázquez

CIANOACRILATO DE METILO

Un poco de historia:

En 1942, en plena segunda guerra mundial, el químico **Harry Coover** y su colega **Fred Joyner** trabajaban en los laboratorios de la **Eastman Kodak** buscando un material plástico transparente para construir con él las miras de los fusiles. Coover produjo, para probarlo, una sustancia llamada **cianoacrilato de metilo**, pero era un desastre para construir nada con él.

En presencia de humedad las moléculas se unían unas a otras y se volvía sólido (a eso se le llama polimerización). Es bastante común, los plásticos también son polímeros, pero de moléculas diferentes, y no son pegajosos como el de Coover, razón por la cual lo desechó y se olvidó de él.

Nueve años después, Coover trabajaba en una planta química de Kodak buscando polímeros resistentes al calor para emplearlos en aviones, y se volvió a encontrar con el cianoacrilato de metilo. Ahora sí se dio cuenta de su utilidad. Como adhesivo era genial. Las piezas se unían sin que hicieran falta calor ni presión y lo más importante: la unión era instantánea y extraordinariamente fuerte.

Ahora, consciente de que se trataba de algo importante, patentó el producto como “**Alcohol-Catalyzed Cyanoacrylate Adhesive Compositions/Superglue**” y comenzó a afinarlo para iniciar su comercialización. Kodak comenzó a producirlo bajo el nombre “**Eastman 910**” y lo lanzó al mercado en 1958, 16 años después de su descubrimiento inicial.



Kodak empezó a producir el pegamento instantáneo en 1958, (16 años después de descubrirlo la primera vez). Durante la guerra de Vietnam los médicos lo aplicaban en las heridas abiertas y conseguían que dejaran de sangrar. Posteriormente se autorizó su uso para pegar arterias en procesos quirúrgicos, cerrar úlceras sangrantes y en cirugía dental.

Coover recibió la **Medalla Internacional de la Tecnología y la Innovación** el 17 de Noviembre del 2010 que le entregó el presidente de los Estados Unidos.

Murió unos meses después, a los 94 años de edad, el 26 de marzo de 2011.

Posteriormente Kodak vendió los derechos a **Loctite**, que es quien lo comercializa desde 1971.

Luis Vázquez

“MARCELINA de CIRIZA”

En 1960 fue construido en Bilbao España un buque factoría congelador de 87m de eslora y 13 de manga, su dueño poniéndole el nombre de su madre “MARCELINA de CIRIZA” (Ciriza es el nombre de una localidad a 16 km de Pamplona) lo trae al país y en 1977 se lo alquila a la pesquera Huemul (ex Sasetru).



Luego de andar por los mares del mundo, en julio de 1980 se le declara un incendio; recalca en Mar del Plata interdicto por la justicia y allí en la escollera sur junto a otros buques aguardaba cuidado por un sereno, el dictamen de la justicia.

11 años después de ese hecho y continuando en el mismo lugar un 19 de enero de 1991 debido a un gran temporal que se desató en Mar del Plata con torrenciales lluvias y vientos huracanados del sudeste de 120 km/h, el Marcelina de Ciriza corta amarras, sale de entre los buques del puerto con el riesgo de chocar a los pesqueros de altura pasa por la desembocadura frente a la estación marítima, toma el canal y en un recorrido paralelo a la costa sorteando bancos de arena recorre 7 km hasta encallar frente a la rotonda de la Av. Corrientes. Como para la operación de salida del puerto según entendidos se necesita un remolcador o un práctico, más lo afirmado por personas que dicen haber visto luces y movimiento de alguien a bordo, además de sortear tantos inconvenientes sin tripulación el hecho se transformó en la leyenda de un buque fantasma , si a esto le



agregamos que luego de encallar apareció ladrando el perro del sereno que lo había dejado a bordo, a este le dieron la dirección de los fantasmas que lo habían piloteado.



Fotos de Histarmar, Google y You Tube
barco fantasma en Mar del Plata
texto: extraído de Letras-
Uruguay.espaciolatino.com

La cañonera N° 12 inspiradora de nuestro concurso

Tras la decisiva victoria en la batalla de Juncal, al amanecer del 24 de febrero de 1827 el comandante de la escuadra argentina Guillermo Brown dejó la isla Martín García rumbo a la ciudad de Buenos Aires, bloqueada por una de las divisiones navales brasileñas al mando de John Charles Pritz.

El convoy de 27 barcos estaba compuesto por el bergantín General Balcarce y las goletas Maldonado, Unión, Sarandí, Guanaco, 9 cañoneras y 13 presas.

Pritz contaba por su parte con la fragata Imperatriz (50 cañones), la corbeta Liberal (22), los bergantines Pirajá, 29 de Agosto, Real Joao y Rio da Prata y 4 goletas. La escuadra brasileña se situaba aguas afuera de Punta Quilmes, procurando bloquear el canal sur de acceso al puerto de Buenos Aires.



Si bien la potencia de fuego y características generales de las naves imperiales superaban ampliamente a las republicanas, en aguas de escasa profundidad esa ventaja disminuía. El calado de la Imperatriz era de 17 pies y el del Liberal y el Pirajá de 14, mientras que el mayor buque de Brown, el Balcarce solo tenía 11. Brown, consiguió aprovechar la ventaja entrando por las aguas bajas al oeste del canal y al ser atacado por Pritz la Imperatriz no tardó en encallar. Pronto consiguió zafar y Pritz se retiró a aguas abiertas, perseguido ahora de flanco por las goletas de Brown, a la vista de la entusiasta multitud de la ciudad que veía como una vez más una superior división naval era rechazada por Brown.

Por su parte, las cañoneras alcanzaban con las presas el fondeadero de Los Pozos. El cañoneo a larga distancia había causado pocos daños y bajas, hasta que la goleta Dous de Dezembro (2 cañones, teniente 2° José Narciso de Brum) que se dirigía a Colonia del Sacramento con 30 barriles de pólvora fue alcanzada en la santabárbara a unos 1500 metros de la costa, casi frente al Club Náutico Quilmes, por una bala de cañón de a 24 libras disparada por la cañonera N° 12 comandada por el subteniente Henry Wildblood y voló matando a 117 de los 120 tripulantes.

En una bajante extraordinaria en 1934 se rescataron restos que, según se cree, pertenecen a la Dous de Dezembro y que se exhiben en el Museo Almirante Brown en Bernal (Buenos Aires).

Fuente: wikipedia

Juan C. Mezzano

Guillermo Brown y la canción de San Patricio



Es conocido el aprecio que el Almirante Brown sentía por la música. Se comenta que las Bandas de los diferentes regimientos revolucionarios, al salir del fuerte, pasaban por el frente de su casa ejecutando la música que era de su agrado.

En 1814, la Banda Oriental recibía socorros y abastecimientos desde España por el Río de la Plata y el Gobierno revolucionario consideró imperioso establecer un bloqueo al puerto de Montevideo. El 8 de marzo, el entonces Comodoro Brown, zarpa del puerto de Buenos Aires con una pequeña escuadra formada por la fragata Hércules, con 32 cañones y 200 hombres, la corbeta Zephyr, con 18 cañones y 120 hombres y el bergantín Nancy con 10 cañones y 80 hombres, además de las naves Julieta, Fortuna, San Luís y Carmen. La escuadrilla española fue avistada al día siguiente cerca de Colonia (Uruguay) y perseguida en dirección a la isla Martín García. A las cuatro de la mañana del 17 de marzo, la tropa y los marineros, unos ciento cincuenta hombres, desembarcaron bajo el fuego enemigo. Como era el día de San Patricio, el tambor y el pífano (antigua flauta traversera), irlandeses ambos músicos, ejecutaron su aire nacional mientras nuestros soldados se apoderaban de la isla. Los españoles debieron reembarcar prontamente y en la mayor confusión abandonaron a los vencedores todas sus provisiones, bagajes, algunos inválidos y mujeres.

CURIOSIDADES

Estos dos músicos fueron el incipiente germen de la Banda de Música que Brown embarcaba siempre en su Nave Capitana. El Gran Almirante decidió que esa canción irlandesa, llamada "The morning of St. Patrick day" sustituyera al toque de la "Diana de Gloria" y se sigue ejecutando hasta el día de hoy en la Armada Argentina.

Dos meses después, el 17 de mayo de 1814, en el combate del Buceo (Montevideo), Guillermo Brown, con una pierna herida por el retroceso de un cañón, celebró también la victoria de las tropas revolucionarias haciendo ejecutar el popular aire irlandés.

Edgardo Mauger

PARA SONREIR



De tus niños, no?. Solo de uno y tiene 42 años

Maniobras durante una tempestad (Descripta por J.Swift)

Entonces nos dimos a la vela, y tuvimos buena travesía hasta pasar los estrechos de Madagas-car; pero ya hacia el norte de esta isla, y a cosa de cinco grados Sur de latitud, los vientos, que se ha observado que en aquellos mares soplan constantes del Noreste desde principios de diciembre hasta principios de mayo, comenzaron el 9 de abril a soplar con violencia mucho mayor y más en dirección Oeste que de costumbre. Siguieron así por espacio de veinte días, durante los cuales fuimos algo arrastrados al este de las islas Molucas y unos tres grados hacia el norte de la línea, según comprobó nuestro capitán por observaciones hechas el 2 de mayo, tiempo en que el viento cesó y vino una calma absoluta, de la que yo me regocijé no poco.



Pero el patrón, hombre experimentado en la navegación por aquellos mares, nos previno para que nos dispusiéramos a guardarnos de la tempestad, que en efecto, se desencadenó al día siguiente, pues empezó a formalizarse el viento llamado monzón del Sur. Creyendo que la borrasca pasaría, cargamos la cebadera y nos dispusimos para aferrar el trinquete; pero en vista de lo contrario del tiempo, cuidamos de sujetar bien las piezas de artillería y aferramos la mesana.

Como estábamos muy enmarados, creímos mejor correr el tiempo con mar en popa que no capear o navegar a palo seco. Rizamos el trinquete y lo cazamos. El timón iba a barlovento. El navío se portaba bravamente. Largamos la cargadera de trinquete; pero la vela se rajó y arriamos la verga; y una vez dentro la vela, la desaparejamos de todo su laboreo. La tempestad era horrible; la mar se agitaba inquietante y amenazadora. Se afirmaron los aparejos reales y reforzamos el servicio del timón. No calamos los masteleros, sino que los dejamos en su lugar, porque el barco corría muy bien con mar en popa y sabíamos que con los masteleros izados el buque no sufría y surcaba el mar sin riesgo. Cuando pasó la tempestad largamos el nuevo trinquete y nos pusimos a la capa; luego largamos la mesana, la gavia y el velacho. Llevábamos rumbo Nordeste con viento Sudoeste. Amuramos a estribor, saltamos las brazas y amantillos de barlovento, cazamos las brazas de sotavento, halamos de las bolinas y las amarramos; se amuró la mesana y gobernamos a buen viaje en cuanto nos fue posible. (Viajes de Gulliver. Un viaje a Brobdingnag)

CONCURSO DE MODELISMO NAVAL

Proyecto 200 años Armada Argentina

CAÑONERA N° 12



NOVIEMBRE DE 2014

VIERNES
14
17 A 20 HS

SABADO
15
11 A 20 HS

DOMINGO
16
11 A 20 HS

Lugar

SALON LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN
CORPORACION DEL COMERCIO INDUSTRIA Y SERVICIOS
BAHIA BLANCA - ALSINA 19 - PISO 1

Organizan

COMISION MODELISTAS NAVALES DEL
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO
FILIAL BAHIA BLANCA

Auspician



Departamento de
Capacitación y Cultura
Corporación del Comercio,
Industria y Servicios
de Bahía Blanca



FUNDACIÓN ACCE
ACCIÓN CIENTÍFICA, CULTURAL Y EDUCATIVA



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

E-mail: marramoscardi@surlan.com.ar



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 GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA

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

secretaria@puertobahia blanca.com.ar
www.puertobahia blanca.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*