



COMISION MODELISTAS NAVALES DEL
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO
FILIAL BAHIA BLANCA

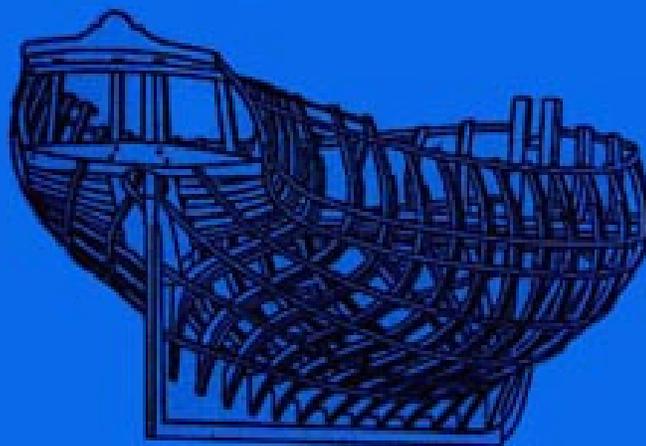


BOLETIN DE INFORMACIONES

ENTRE TRACAS

Y

CUADERNAS



5 ALAS NAVALES



El Grumman Goose

11 GRANDES BARCOS



El Zoroaster

15 TECNOLOGIA NAVAL



El MK 110

17 NUESTRA ARMADA



El ARA Hércules (B-52)

VEA TAMBIEN

2 EDITORIAL

3 EFEMERIDES NAVALES

Meses de mayo y junio

8 RECORDANDO LECTURAS

El crucero de la línea del Ecuador

9 MISCELANEAS

Historia de veteranos

12 TRUCOS DE TALLER

Nieve artificial

**13 FANTASIAS MITOS Y
LEYENDAS MARINAS**

EL Ourang Medan

16 FAROS

San Matías

21 POESIA

La hermanita perdida

22 NOTICIAS DE INTERES

Editorial

Ya hemos iniciado otro ciclo de trescientos sesenta y cinco días, pleno de inquietudes y esperanzas pero también con buques fantasmas navegando en nuestras mentes, buques que van rompiendo con sus proas agresivas el blanquecino oleaje del mar y que nuestro ingenio sutil y la habilidad de nuestras manos habrán de transformar en maquetas concretas y palpables. Pero, recordando los versos de Calderón de la Barca que rezan: "¿Qué es la vida...? una ilusión / Una sombra, una ficción... / Y los sueños, sueños son...", no nos engañemos: nuestras maquetas serán, en rigor de verdad, sólo una ilusión; serán solamente la representación de alguna verdadera nave que existió en el tiempo o de un buque navegando en un océano lejano de modo tal que nuestros modelos sólo serán "Una sombra, una ficción..."

En cuanto a la Comisión Directiva, le espera la ardua labor de organizar exposiciones, emprender toda actividad destinada a difundir los trabajos de sus socios, en una palabra, sembrar, para que germine en quienes se nos acerquen, la afición a nuestro amado quehacer.

Soñemos pues con la realización de futuras maquetas en las que, Dios mediante, podamos convertir nuestros sueños en realidades.

La Comisión

MES DE MAYO

2 DE 1826: Combate de Banco Ortiz. Brown enarbola su insignia en la fragata 25 de Mayo y con esta nave ataca a la fragata brasileña Nictheroy, a cuyo bordo se encontraba el capitán James Norton, comandante de la División Naval Imperial. El resultado de este encuentro fue indeciso.

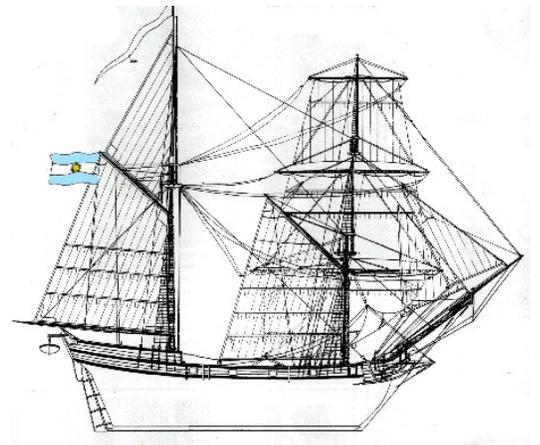
4 DE 1982: Dos aviones Super Etendard de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, pilotados por el capitán de corbeta D. Augusto César Bedacarratz y el teniente de fragata D. Armando Raúl Mayora, siendo reabastecidos de combustible en vuelo por un avión KC-130 de la Fuerza Aérea, atacan con misiles AM-39 Exocet al destructor HMS Sheffield, que navegaba en latitud 52° 48' S, long. 57° 40' W. De resultados de este ataque el Sheffield fue hundido. La fuerza naval inglesa que integraba ese buque había sido localizada por el avión Neptune 2-P-112, al mando del capitán de corbeta Ernesto Proni Leston. Fue la primera acción de guerra con medios aéreos de la Armada Argentina, que resultaron victoriosos contra una potencia enemiga y el primer buque británico echado a pique por fuerzas argentinas. En conmemoración a esta acción se instituyó esta fecha como Día de la Aviación Naval Argentina.



11 de 1899: Fallece el gran historiador naval Ángel Justiniano Carranza. Fue auditor general de Marina desde 1886 hasta 1899. Autor de la obra "Campañas Navales de la República Argentina", "Laurel Naval de 1814" y otras importantes obras relativas a la historia marítima patria. Participó en la Campaña del Chaco en 1883-1884.

16 de 1879: Se promulga una ley de armamentos navales que posibilitó la construcción en los astilleros Samuda Bross - Londres (Inglaterra) del acorazado "Almirante Brown", que fue la primera nave de guerra oceánica de la era del vapor y acero, de la Armada Argentina

29 de 1828: El bergantín 8 de Febrero, al mando del coronel de Marina Tomás Espora, acaba de llevar a cabo un crucero corsario sobre la costa del Brasil. Este día se encontraba por la costa bonaerense, cerca de San Clemente del Tuyú y varó. Naves brasileñas al mando del capitán Oliveira Botas rodean a aquel bergantín y lo cañonean intensamente. El combate tuvo lugar sobre los bajíos de Arregui. Espora se rinde al día siguiente luego de haber ofrecido una resistencia que rayó en la heroicidad y luego de haber agotado todas sus municiones. El almirante brasileño Pinto Guedes dijo: "Oficiales que se han portado como los del 8 de Febrero no merecen ser prisioneros".



MES DE JUNIO

1 de 1982: Dos helicópteros SH-3D Sea King, de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros, piloteados por el capitán de corbeta Norberto Ignacio Barro y el teniente de navío Osvaldo Iglesias, efectúan un vuelo de rescate del personal propio que aún permanecía en isla Borbón. Lo hicieron en condiciones límites de meteorología y distancia, bajo la amenaza de una cabecera de playa enemiga establecida a corta distancia.



10 de 1770: Una división naval española conformada por cuatro fragatas a órdenes del capitán de navío Madariaga, expulsa a los ingleses de su asentamiento en las Malvinas, en Puerto Egmont.

15 de 1827: Efectivos al mando del Almirante Brown capturan la goleta brasileña María Thereza. Al amanecer del día 15, el bergantín 8 de Febrero apresca a la goleta mencionada, pero es abandonada por hallarse en malas condiciones. Al día siguiente fue apresada por los brasileños, pero al mes fue traída a Buenos Aires por su propia tripulación, formada por prisioneros argentinos de la dotación del bergantín Independencia y por los corsarios. A esta nave se le asignó el nombre de Convención.

20 de 1945: Se inaugura en el Barrio de La Boca la plazoleta "Vuelta de Rocha", con el emplazamiento del mástil del transporte "Pampa" un cañón de la fragata "25 de Mayo", nave insignia del Almirante Brown en la guerra contra el Imperio del Brasil, un retoño del pino de San Lorenzo, un busto del Almirante G. Brown y una leyenda al pie del mástil "A los marinos de todos los tiempos que con su esfuerzo contribuyeron a forjar la grandeza de la Patria. Homenaje de la Vuelta de Rocha".

En vista de que en las inmediaciones se encontraban La Maestranza y El Arsenal de Marina, fue declarada Lugar Histórico por Ley 12.665.



27 de 1874: Fallece el brigadier general José Matías Zapiola. Cursó estudios en la Escuela Naval Militar de España, egresando como guardiamarina. Abrazó la causa de la Revolución de Mayo e intervino en la lucha por la toma de Montevideo. A las órdenes del Gral. San Martín, participó en las acciones que le otorgaron la independencia a Chile. Se desempeñó como comandante general de Marina y tuvo a su cargo todo lo inherente al quehacer marítimo durante la guerra contra el Imperio del Brasil.

El Grumman Goose



El **Grumman G-21 Goose** fue un monoplano de transporte ligero anfibio desarrollado por la empresa aeronáutica Grumman Aircraft Engineering Corporation para uso militar y civil que operó desde 1937 hasta 1945 en la Marina de los Estados Unidos, en la USAF hasta la década de los 50 y hasta fines del siglo XX en aerolíneas locales insulares en diversas partes del mundo.

En 1937 la compañía Grumman construyó un hidroavión anfibio bimotor conocido como **Grumman G-21 Goose**. Propulsado por dos motores radiales Pratt & Whitney R-985 de 450 cv. Era un monoplano de ala alta, en cuyo borde estaban emplazados los motores y bajo la cual se situaban dos flotadores estabilizadores acalandrados, una quilla hidrodinámica en forma de V y tren retráctil que le permitía labores anfibia siendo esta una de sus características más apreciadas ya que podía amerizar y luego subir por una rampa de hormigón para desembarcar a los pasajeros; adicionalmente se le consideraba muy robusto y relativamente fácil de maniobrar con buen tiempo.

Construido inicialmente para uso comercial, el G-21A, que podía transportar un máximo de siete pasajeros, pronto interesó a la Marina de los EE.UU., que solicitó un ejemplar para pruebas con la denominación XJ3F-1. Seguidamente se firmó un contrato con Grumman para producir 20 aparatos cuya entrega comenzó en 1939 con la nueva designación JRF. La primera serie de ejemplares, denominados JRF-1A, fue empleada por la Marina y el Cuerpo de Marines para transporte, remolque de blancos y fotografía aérea. Los 10 siguientes aparatos del pedido fueron habilitados para transportar bombas o cargas de profundidad, y se les distinguió con la denominación JRF-4. El siguiente pedido de 10 ejemplares se destinó al servicio de Guardacostas norteamericano y fueron conocidos como JRF-2 o 3 (estos últimos incorporaban un sistema anticongelante para ser usados en el Ártico).

ALAS NAVALES

Toda esta serie de aparatos poseían motores Pratt & Whitney Wasp Junior R-985-SB-2.



Goose con las insignias de la US Navy

Poco antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial, Grumman produjo el modelo JRF-5 con nuevos motores Pratt & Whitney Wasp Junior R-985-AN-6. La producción total de aparatos de uso militar fue de 184, y comprendió los 24 nuevos JRF-5G del servicio de Guardacostas, los 16 destinados a Canadá y los cuatro aparatos vendidos a Gran Bretaña, que los llamó Goose Mk I. El Reino Unido también recibió otros 50 hidroaviones gracias al Acuerdo de Préstamo y Arriendo, denominados JRF-6B. Por último, otros 5 ejemplares fueron encargados por la Fuerza Aérea norteamericana con la denominación OA-9.



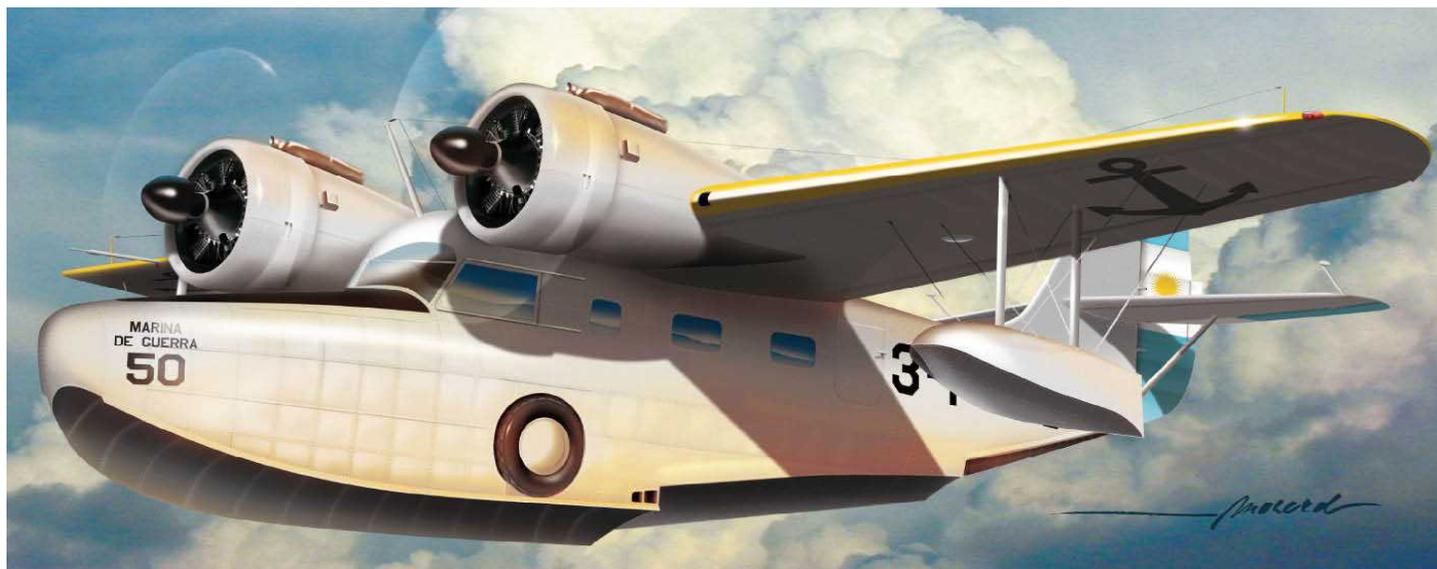
Goose perteneciente a la Guardia Costera EEUU - 1943

ALAS NAVALES

Al terminar las hostilidades los ejemplares supervivientes fueron puestos a la venta, y sirvieron con algunas líneas aéreas de la posguerra; en los Estados Unidos, la compañía *McKinnon Enterprises* se especializó en la revisión y puesta a punto de estos aparatos, así como el desarrollo de versiones mejoradas. Entre estas se incluía una primera modificación consistente en reemplazar los motores R-985 por cuatro Avco Lycoming de 340 cv, pero la mayoría de las conversiones fueron las versiones **G-21C** y **G-21D Turbo-Goose**, equipadas con dos turbohélices Pratt & Whitney of Canada PT6A; además fueron incorporadas mejoras a esta última conversión, tales como flotadores escamoteables de punta alar y ventanas de cabina más grandes. También existió un **G-21G Turbo-Goose**, muy similar al anterior.

Grumman construyó alrededor de 345 aparatos finalizando su producción en 1945. En 1966, algunas aerolíneas reemplazaron los motores radiales con turbohélices (Turbo-Goose), lo que permitía una mayor capacidad de carga útil o un incremento del número de pasajeros de 7 (usual) a 12.

También estos aparatos fueron utilizados en Francia, Inglaterra (Escuadrón 749 con 55 aparatos) y Canadá (Pacific Coastal Airlines Ltd.) en versión civil en la Columbia Británica asimismo como en las Antillas, Costa Rica y en Estados Unidos, para servicios en Alaska y en isla Catalina el lugar geográfico que concentró el mayor número de aviones agrupados en diferentes aereolíneas menores. Esta aeronave también prestó servicio en la Armada argentina y también en la Prefectura Naval Argentina desde 1947 hasta 1955 aproximadamente.



Grumman Goose que perteneciera a la Armada Argentina

Características generales

Tripulación: 2 - Capacidad: 7 pasajeros - Carga: 1 200 kg (2 644,8 lb) - Longitud: 11,7 m (38,4 ft)
Envergadura: 15 m (49 ft) - Altura: 4,7 m (15,4 ft) - Planta motriz: 2× motor radial Pratt & Whitney R-985-148. - Potencia: 331 kW (444 HP; 450 CV) cada uno. - Velocidad máxima operativa (V_{no}): 320 km/h (199 MPH; 173 kt) - Alcance: 1 290 km (697 nmi; 802 mi) –
Techo de servicio: 6 400 m (20 997 ft)

EL CRUCERO DE LA LÍNEA DEL ECUADOR

Otra de las más antiguas tradiciones se refiere a la ceremonia celebrada con motivo del “cruce de la línea del Ecuador”, tal que se desconoce su origen exacto. También se cumplen ahora ritos similares cuando ocurre el cruce del círculo polar, y hace muchos años, cuando el buque atravesaba el paralelo 30° o el Estrecho de Gibraltar.

Inicialmente, se caracterizaban por operaciones sumamente rudas, por cuanto tenían como objeto demostrar la aptitud del novicio para la severa vida en el mar.

Los “vikingos” cumplían ese ceremonial y seguramente así ha pasado a los anglo-sajones y normandos, que lo han transmitido en la forma que se desarrolla actualmente.

En nuestros días, todo eso es bastante conocido, y los buques mercantes la practican sistemáticamente con su pasaje, a quienes bautizan en forma cortés y amable. De todas maneras reiteramos una versión somera del acto, tal como se practica en nuestros buques.

Neptuno, o Poseidón según los griegos, es apaciguado por los marinos que le rinden demostraciones de respeto a su reino submarino. Esa pleitesía se continuó rindiendo aún cuando los que la llevan a cabo hubieran dejado de creer en dioses mitológicos. Neptuno Rey, sigue encabezando como máxima deidad, la ceremonia del cruce de la línea ecuatorial.

La noche anterior, luego de emitirse desde lo alto de los palos unas misteriosas señales sónicas, y derramar algunos baldes de agua a los curiosos ingenuos que han pretendido hurgar en la obscuridad el origen de dichas voces, el Ayudante y el Chambelán entrevistan al Comandante, haciéndole entrega de un pliego con los detalles de la ceremonia.

Por lo común, el miembro de la tripulación más viejo o caracterizado, o que más veces ha cruzado la línea, es designado para desempeñar el papel de Neptuno. Su corte está constituida por la reina Anfítrite, su Ayudante, el Chambelán, el Oficial de Derrota, el Escriba Real, el Doctor, el Dentista, el Jefe de la Guardia, el Diablo, a veces policía y los tiburones que serán los encargados de sumergir a los neófitos en la pileta.

Concretada la entrega del comando, e instalado Neptuno y su séquito en el trono real, se da comienzo al ritual, y van compareciendo los candidatos que son llamados por el Ayudante, con quien colabora la policía para hacer presentar algún remisito.

En el banquillo reciben un tratamiento de afeitado con una gran navaja de madera, que retira de la cara una gruesa capa de engrudo; por si hubiera irritaciones, los raspones son calmados con una fumigada de negro humo. Algunos candidatos ya “marcados”, gozan de un servicio extra de fijador a base de grasa, valvulina y otros adhesivos y pinturas, que durante los días sucesivos permanecerán en su aturdida cabeza.

Desprendido del banquillo, mediante un sistema de disparo súbito, el bautizado cae a la pileta, donde los más fornidos y forzudos marineros, en el papel de “Tiburones”, se encargan de cumplimentar tantas sumergidas como “atenciones” estridentes ejecuta la trompa real, azuzado por la gritería de la “chusma” que le propicia.

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

HISTORIAS DE VETERANOS

Días atrás, leí en Puesto de Maniobras Año 11 N°18 de Julio de 2000 una historia divertida publicada por el CFCD (R.E.) Ricardo F. Ochoa que vivió por el año 1972.

Decía este Capitán:



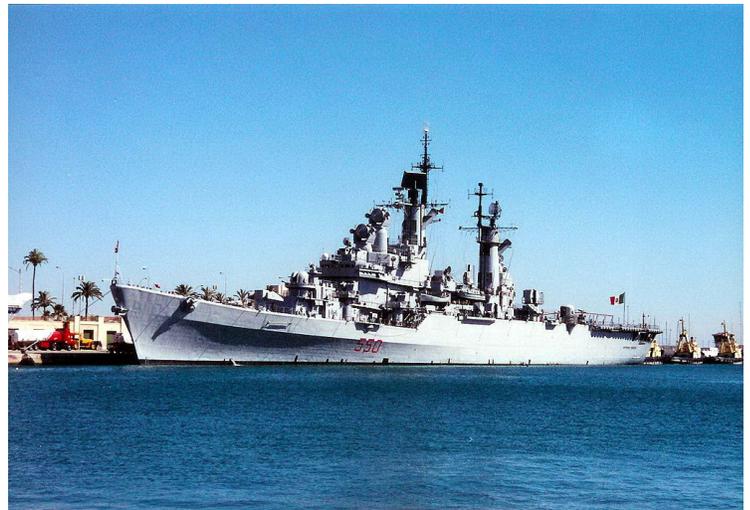
Formaba parte entonces, de la Plana Mayor del Destructor A.R.A. "SEGÚ" y lo traíamos de EE.UU. En nuestra singladura preveíamos tomar el puerto de Santos, como último apoyo antes del arribo a Puerto Belgrano.

Así lo hicimos y en un día apacible entramos a la ría de Santos. Pudimos observar que en un muelle de la entrada, digamos preferencial, se encontraba – majestuoso- el Encrociatore Misilístico "VITTORIO VENETO". ¡Qué envidia (sana o como sea)!

Seguimos nuestra humilde navegación derecho al fondo, en este caso, a la izquierda. Como nuestros requerimientos eran los usuales para un puerto comercial, estábamos donde merecíamos estar. Y los italianos también, solo que ellos merecían más que nosotros, obviamente.

En silencio, hacíamos combustible y nos aprovisionábamos normalmente. Pero esa tarde sucedió lo impensable. Recibimos la visita preocupada de dos Oficiales de Máquinas italianos. Tenían un problema y serio. El VITTORIO es un buque propulsado a vapor y los modernos destiladores automáticos no producían agua de alimentación en el "fiume" (¡ahí me enteré que "río" se decía tan distinto!)

Y como Santos es un puerto solo comercial no tenían servicios de agua para calderas - agua de alimentación o destilada- (¿estaré contando algo tan viejo?) Pero lo grave es que el buque estaba llegando a su nivel crítico de reserva de agua y si no "producía" agua buena –cosa que no hacia- tendría que zarpar bien afuera para "producir" agua bendita, a esa altura. Los compromisos en puerto, como todo buque representativo, eran muchos y muy ajustados y el zarpar le significaba un gran trastorno, y pienso que un poco de papelón, también.



MISCELANEAS

Aunque parezca mentira, nuestro humilde “SEGUÍ” empezó a agrandarse. ¡Si! Éramos los salvadores de la película, llegábamos como la caballería. Nuestros nada sofisticados destiladores respondían a la vieja ecuación de que entraba... agua mala y salía destilada. Se llevaron una muestra, por las dudas, pero les dio bien, obviamente. Algunas consultas con Buenos Aires posteriores para que nos permitieran auxiliar al náufrago en emergencia –internacional, no cualquier náufrago– y a reforzar la producción de agua de calderas para el día siguiente fueron necesarias para obtener la correspondiente autorización.

Así se hizo y a las 8 de la mañana estábamos amadrinados (una manera de decir, porque nunca vi amadrinadas dos cosas tan distintas, no le llegábamos ni al ombligo) y prontos a ver como empalmábamos las mangueras, que desde ya no coincidían. Superadas con ingenio (el mismo que se usa hoy para superar similares desafíos) algunas que otras menudencias como esa, el líquido elemento ya reconocido como sagrado a esa altura, comenzó a caer en el vientre itálico para alegría de todos.

El Encrociatore tuvo que hacer unos pequeños arreglos en su programa, tal como hacer un intercambio para el almuerzo (de los que nos gusta hacer a nosotros, vinieron dos de ellos y fuimos quince de nosotros) e invitamos a todos a la fiesta a bordo para la Colectividad italiana de San Pablo. Lo curioso fue que en esa fiesta nos movíamos como dueños de casa, tal era el grado de simpatía que habíamos alcanzado en tan poco tiempo.

Es que el que tiene “plata” se hace querer enseguida.

Pero el cuento más gracioso (porque hubo varios) ocurrió a bordo del “SEGUÍ” en el almuerzo. El venerable Vittorio designó para presidir la delegación (de dos) al Jefe más “entrador” que tenían, el “Directore de Tiro”. Era idéntico a un actor de cine muy conocido por entonces –Walter Chian” que se caracterizaba por ser más que “canchero”, y era igual hasta de personalidad.

A la hora señalada lo fui a buscar y pudo hacer las piruetas circenses para embarcar del buque inmenso al enano (planchadas verticales amarradas a una cruceta del palo. P.ej). Al llegar a la Cámara observo la mesa puesta y se inquietó. Vio naranjada y no vino. Me pregunto discretamente por ese detalle y le dije –no sin cierta vergüenza- que se nos había terminado porque no habíamos tenido la oportunidad de llevar mucho a USA, y que era un viaje “barato”. Me entendió, pero no lo aceptó. Ahí no más trepo nuevamente a la improvisada guardia –casi ridícula- y dio unas magníficas órdenes en un italiano ininteligible. En seguida dos Marineros aparecieron con una docena de botellas de vino Chianti (esas panzonas forradas en paja, deliciosas y entonces, insuperables)

Les cuento que ya con los ánimos alegrados por el vino y regados por la simpatía sin par del invitado, había animado la reunión con cuentos muy graciosos (¡como el del trirreme romano que el Comandante quería hacer el ski acuático? Es buenísimo) Llego el momento de eternizar el instante con las firmas en el Historial del nuevo buque, del que nos sentíamos orgullosos tripulantes.

Hubo dedicatorias varias, formales, deseando lo mejor para el buque y sus tripulantes. Digamos, bien, lo que se nos ocurriera a cualquiera de nosotros en una circunstancia similar. Pero nuestro héroe no se andaba con chiquitas y estampó esta dedicatoria:

“PER EL MIRACOLO DELLA CONVERZIONE DI ACQUA DESTILLATA IN PURO VINO CHIANTI. ¡BUONNA FORTUNA, SEGUÍ”.

Nota: Los dos buques seguíamos a Puerto Belgrano, por lo que la camaradería siguió un tiempo y lógicamente hubo más cuentos graciosos de este tan querible personaje.

Juan A. Miglioli

EL ZOROASTER

BARCOS QUE MARCARON UN ANTES Y UN DESPUES



El Zoroaster fue el primer barco cisterna y que dio origen a los superpetroleros actuales. De gran fortuna, la familia Nobel estaba compuesta por tres hermanos, Alfred que invento la dinamita, Ludwig que fabricaba armas y Robert que intuyo el negocio petrolero en Bakú (entonces Rusia, actualmente Azerbaiyán), este negocio fue desarrollado por Ludwig creando la compañía *Branobel* (abreviatura de Brothers Nobel). El petróleo fue la fuente principal de la fortuna de estos, pero tropezaban con el problema de la carga de los buques por lo que a Ludwig se le ocurrió la creación de un buque tanque aprovechando los cascos de hierro que permitían compartimentos estancos ya que con los de madera eso era imposible. Por lo que en 1878 encomendó al astillero Sueco, Motall Ship Factory, la construcción del primer barco cisterna del mundo con una eslora de 56 metros, al que llamó Zoroaster destinándolo a prestar servicio en el mar Caspio. Estaba conformado por dos tanques uno en proa y otro en popa unidos por tuberías con una capacidad total de 242 toneladas de petróleo. La maquinaria se encontraba ubicada entre los tanques.

FUENTE:

<http://almadeherrero.blogspot.com.ar>

Wikipedia-historia del petróleo
HEMPEL Barcos revolucionarios

JUAN A. MIGLIOLI

Nieve Artificial



El **poli acrilato de sodio** o **sódico** es un polvo blanco, polímero formado por monómeros desarrollado en el Basic Research Laboratory de Dow Chemical Co. También conocido como SAP (super absorbent polymer).

Un polímero es una macromolécula, es decir una molécula muy grande formada por la repetición de monómeros, que son pequeñas moléculas que pueden unirse entre ellas. En el caso del poli acrilato de sodio está claro que el monómero es el **acrilato de sodio**.

El procedimiento, al agregarle agua natural o de grifo, por el cual esta sustancia se infla, es por ósmosis*, no obstante puede aumentar su volumen en condiciones ideales, (hasta mil veces) si se le agrega agua destilada, que no contiene iones.

La concentración de iones-sodio, es muy elevada en el polímero, los **iones negativos se repelen**, estirando la cadena principal y provocando el **aumento de volumen**

A raíz de estas propiedades se utiliza en cosmética, pinturas y diversos procesos en la industria, pero para nosotros, los modelistas, la manera más fácil de obtenerlo es recurriendo a los pañales.

Abrir un pañal y sacar el algodón que tiene en su interior. Después, sujetamos con las dos manos y empezamos a frotar y desmenuzarlo para que vaya saliendo el "polvo blanco". Este polvo es el poliacrilato de sodio que necesitamos para este experimento. Por lo tanto, vamos reuniendo todo este polvo y lo ponemos en un recipiente.

Una vez en el recipiente, lo agitamos para que todo el algodón restante se quede arriba y lo podamos retirar. Aunque parezca poca cantidad, es suficiente para crear una buena bola de nieve artificial, (absorbe 20 veces su volumen en agua) transformándose de polvo blanco sin olor a una especie de gel cristalino que en su saturación se transforma en una solución algodonosa absolutamente similar a la nieve. Y el empleo en modelismo ó maquetas, el límite es nuestra imaginación.

* Se define "ósmosis" como: Una difusión pasiva, caracterizada por el paso del agua, desde la solución más diluida a la más concentrada.

Luis Vázquez

EL OURANG MEDAN



Esta historia comienza en 1947 cuando dos barcos Norteamericanos reciben una llamada de auxilio mientras navegaban por el estrecho de Malaca, frente a las costas de Malasia. El mensaje fue enviado desde el buque de carga Holandés Ouragan Medan por una persona que dijo ser de la nave, afirmando que tanto la tripulación como el Capitán estaban muertos o próximos a estarlo y mientras se perdía la señal afirmaba que el también estaba muriendo.

Se informó que el barco Estrella de Plata por estar más cerca, es el que se dirige directamente al lugar del pedido de socorro. Al llegar y proceder a su abordaje se encuentran con el buque intacto pero con toda la tripulación diseminada por las cubiertas, el capitán en el puente de mando, todos muertos, incluido un perro, pero con una expresión igual en todos los rostros, esta era de un terror indescriptible con sus ojos enormes y desorbitados, mirando hacia un punto determinado que no se encontraba allí.

Estando los socorristas con los preparativos para remolcarlo se declara un misterioso incendio en la bodega, motivo por el cual tuvieron que abandonarlo; cuando ya habían cortado amarras y se encontraban a cierta distancia, se produce una enorme explosión y el posterior hundimiento de la nave.

FANTASIAS, MITOS Y LEYENDAS MARINAS

Corren varias teorías acerca de la muerte de la tripulación, una es que puede haber ocurrido por inhalación de monóxido de carbono, otra que llevaría cianuro de potasio sin declarar y hasta la intervención de un OVNI.



Se dijo que esta noticia apareció en un periódico de la Prefectura Naval de Estados Unidos, pero dicen que no hay ninguna constancia de la veracidad de ella. También se afirma que la llamada de socorro fue registrada por varios barcos y puestos de escucha holandeses y británicos que la identificaron como del carguero Ourang Medan ubicado en el estrecho de Malaca.

Como no hay registros de la nave o su accidente, se piensa que esta llevaría, sin garantía de materiales peligrosos, cianuro de potasio o nitroglicerina y es lo que posiblemente pudo haber pasado ya que de entrar agua de mar y tomar contacto con la nitroglicerina abría producido el incendio y posterior explosión.

Otra teoría acerca de la explosión sería que un mal funcionamiento en la caldera del buque (esto abría producido monóxido de carbono, posible causa de la muerte de toda la tripulación) pudo producir un incendio que creció lentamente, quedando fuera de control y llevando luego a la explosión de la nave.

Juan A. Miglioli.
Fuente, extractado de: Maestroviejo's Blog

El Mk110

Sistema de disparo letal inteligente para buques de guerra



El Mk110 es un cañón automático de 57 mm. Para buques de guerra, diseñado formalmente como un sistema de armamento de acercamiento (CIGS). Fue pensado para ser utilizado como armamento principal en los buques de guerra menores y como armamento secundario en embarcaciones de mayor tamaño. La combinación letal de la alta velocidad de fuego del Mk110, 220 rondas por minuto, unido a su multifunción para municiones MK295, brinda al buque de guerra la capacidad casi instantánea de atacar a un grupo de objetivos, incluyendo tanto botes y barcos pequeños como aeronaves enemigas.

El diseño de avanzada del Mk110 requiere una intervención humana mínima para su operación y mantenimiento. Es utilizado por la Guardia Costera norteamericana, los nuevos Agentes de Seguridad Nacional, los destructores DDG-1000 y los Barcos de Combate del Litoral.

Características

Calibre: 57mm.
Capacidad: 120 rondas
Promedio de disparo: 220 rondas / min.
Alcance: 14 Km.
Peso: 6.800 Kg.

Gabriel Cáceres

SAN MATIAS

Golfo San Matías – Pcia, de Río Negro
Instalado a Fines de Septiembre de 1924
Situación Geográfica: Lat.40°49´S – Long. 64°43´W
Número Internacional G 1031



Se encuentra ubicado en el extremo noroeste del golfo San Matías en las proximidades del puerto de la ciudad de San Antonio Oeste, fundada a mediados de 1905 en la Provincia de Río Negro. Es un punto de convergencia de líneas de transporte que surcan los caminos australes del país. Se destaca como centro de pesca marítima comercial.

Este faro fue puesto en servicio para reemplazar al faro Punta Villarino a fines de septiembre de 1924. Su estructura es una torre troncopiramidal de hierro, de 16 metros de altura y 42 m. sobre el nivel del mar.



FAROS

El equipo lumínico original se alimentaba con gas acetileno, con un alcance de 17,5 millas náuticas, en 1974 fue reemplazado por un equipo AGA. En enero de 1983 fue electrificado con paneles solares que modificaron su alcance óptico a 12 millas. Su luz blanca de 360° presenta un ciclo de 0,5 segundos de luz y 3,5 segundos de eclipse. La característica diurna la brindan chapas horizontales pintadas de blanco.



La zona donde se encuentra enclavado se ubica como límite del “Área Natural Protegida San Antonio”, creada en julio de 1993, que se extiende desde el faro hasta el paraje El Sótano. Esta área es un importantísimo punto de concentración de aves migratorias.

El faro está deshabitado.

Origen del topónimo:

El golfo San Matías, de quien el faro toma el nombre, fue descubierto por Magallanes en el siglo XVI y bautizado así porque llegó hasta el golfo el día del santo, un 24 de febrero de 1520.

Juan Miglioli

El ARA Hércules (B-52)



Diseñado originalmente como un destructor misilístico Tipo 42 El ARA Hércules fue modificado, transformándose en un "transporte multipropósito rápido". Su misión original, junto con su gemelo, el destructor misilístico ARA Santísima Trinidad (D-2), era la defensa antiaérea de la zona en la que operaba el portaaviones liviano (PAL) ARA Veinticinco de Mayo (V-2).

El buque es similar a las unidades de la misma clase comisionadas por la Royal Navy. Fue construido en los astilleros de Vickers Shipbuilding en Barrow-in-Furness, Reino Unido, en simultáneo con el HMS Sheffield, cabeza británica de la serie, hundido en la Guerra de Malvinas. Fue entregado a la Armada Argentina entrando en servicio el 19 de septiembre de 1977. Al incorporarse su gemelo, el ARA Santísima Trinidad (D-2) cambió su apelativo por D-1, con el que operó hasta su conversión a Transporte Rápido.

Conflicto del Beagle

En diciembre de 1978 para la puesta en marcha de la Operación Soberanía el ARA Hércules formó parte del grupo de tareas 2 junto al PAL ARA Veinticinco de Mayo (V-2) con la misión de ocupar militarmente las islas Lennox, Nueva y Picton y el Cabo de Hornos en litigio con Chile.

Guerra de Malvinas

En 1982, junto a su gemelo ARA Santísima Trinidad (D-2), fue parte de la escolta del portaaviones Veinticinco de Mayo en la Guerra de Malvinas. Participó en las acciones de recuperación de las Islas y su helicóptero embarcado operó por unas horas en el Aeropuerto de Puerto Argentino.

Post guerra

Desde su incorporación a la 1° División de destructores y su posterior pase al Comando Naval Anfibio, el buque participó y continúa participando en ejercitaciones (llamadas "Etapas de Mar") con el resto de los buques del Comando de la Flota de Mar (COFM)



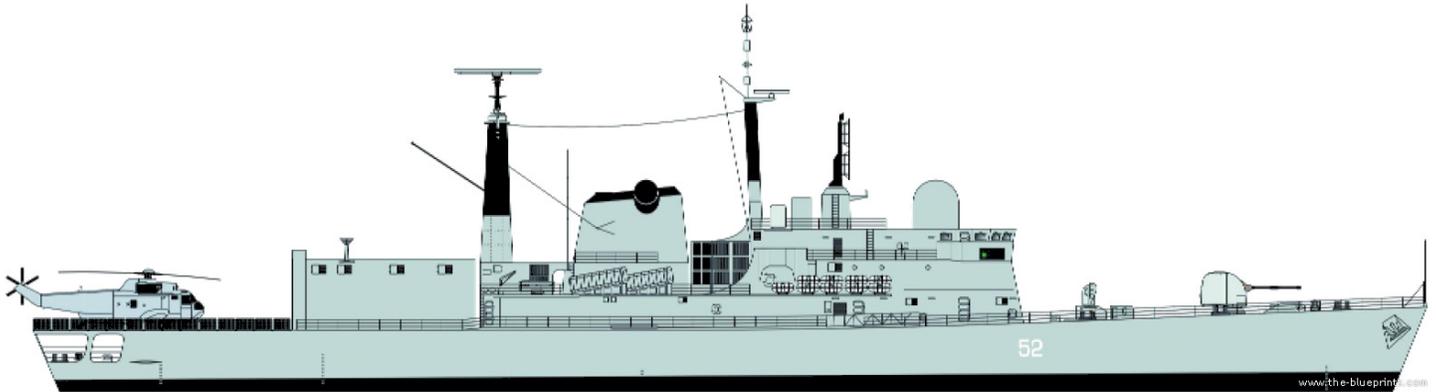
Reconversión

El buque fue mayormente convertido durante fines de la década de 1990 expandiendo la cubierta de vuelo y los hangares para recibir y operar dos helicópteros Sea King con misiles Exocet AM39, y un upgrade de los sistemas electrónicos. Fue comisionado al Comando Naval Anfibio operando como "transporte multipropósito rápido", y su nuevo indicativo permanente B-52. Su rediseño significó pasar a ser un transporte rápido de desembarco de tropas.



NUESTRA ARMADA

La cubierta de despegue en voladiza permite el despliegue o extracción rápido de botes "gomones" para tropas especiales. La nave puede llevar 238 infantes de marina plenamente equipados, sin merma de su velocidad máxima de 30 nudos.



La unidad también cuenta con una capacidad ampliada en su alojamiento para el transporte de una Compañía reforzada de Infantería de Marina, posee un local de operaciones separado para el Estado Mayor de IM embarcado y dos aulas equipadas. Sus dos radomos 909 y su lanzador Sea Dart fueron retirados equipando su cubierta con camas metálicas y malacates eléctricos para el transporte de Botes de Desembarco MK-V y una bodega para el alojamiento de material.

Características generales

Eslora entre perpendiculares: 119,50 m;
Manga: 14,63 m;
Calado máximo: 6,8 m;
Desplazamiento: 4100 Tn. a plena carga.

Dimensiones: 125,6 x 14,3 x 5,8 (mts).
Propulsión: 2 Turbinas a gas RR Olympus TM38, 50.000 HP. 2 Turbinas a gas RR Tyne RM1A, 9.900 HP. - 2 ejes.

Velocidad: 30 Nudos (Olympus) y 18 Nudos (Tyne).

Autonomía: 4.000 Millas náuticas a 18 Nudos.

Tripulación: 166 Hombres

238 Hombres IM Equipo Completo.

armamento: 1 Cañón 1 Vickers 4.5" (115 mm)/55 Mk8, automático, 2 Ametralladoras Oerlikon 20 mm MK7

Helicópteros: 2 Tipo Sea King (Equipados con Misil Exocet AM 39).

12 botes neumáticos Zodiac



Gustavo Suares

Fuente: www.zona-militar.com/foros

www.histarmar.com.ar

LA HERMANITA PERDIDA

Letra: Atahualpa Yupanqui / Música: Ariel Ramírez

(Aire de milonga)

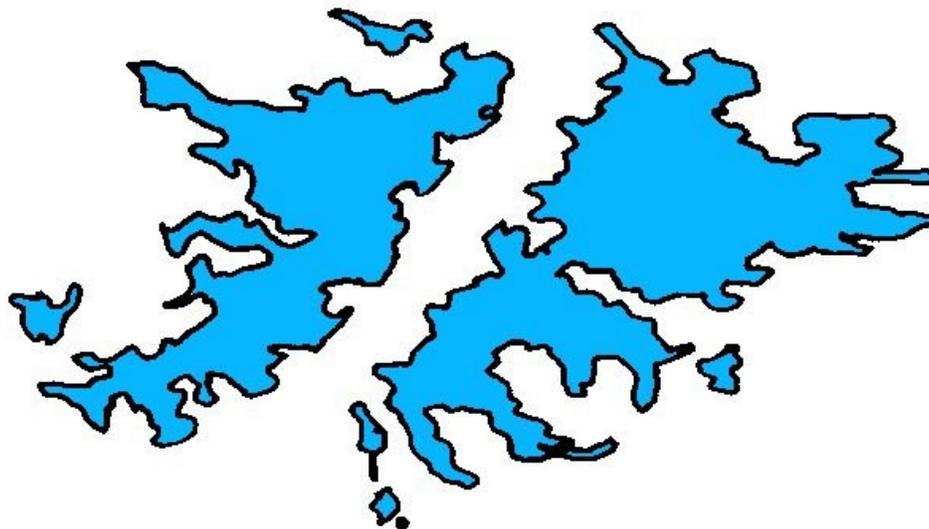
*De la mañana a la noche.
De la noche a la mañana.
En grandes olas azules
y encajes de espumas blancas,
te va llegando el saludo
permanente de la Patria.
Ay, hermanita perdida.
Hermanita: vuelve a casa.*

*Amarillentos papeles
te pintan con otra laya.
Pero son veinte millones
que te llamamos: hermana...
Sobre las aguas australes
planean gaviotas blancas.
Dura piedra enternecida
por la sagrada esperanza.
Ay, hermanita perdida.*

Hermanita: vuelve a casa.

*Malvinas, tierra cautiva
de un rubio tiempo pirata.
Patagonia te suspira.
Toda la Pampa te llama.
Seguirán las mil banderas
del mar, azules y blancas,
pero, queremos ver una
sobre tus piedras clavada.
Para llenarte de criollos.
Para curtirte la cara
hasta que logres el gesto
tradicional de la Patria.*

*Ay, hermanita perdida.
Hermanita: vuelve a casa.*



NOTICIAS DE INTERES

A modo de adelanto les comentamos que desde la Comisión de Modelistas Navales estamos organizando lo que será nuestra exposición 2015 de modelismo. Próximamente les daremos la fecha, lugar y demás detalles de la misma.

-----XXX-----

Convención Nacinal IPMS Argentina

En el próximo mes de noviembre se llevará a cabo en San Juan la Convención Nacional de IPMS Argentina.

Dicha agrupación reúne modelistas que arman o crean maquetas en base a kits de plástico.

TEMA DE LA CONVENCIÓN: "INDIOS"

Se refiere a todos los hechos históricos que involucren a pueblos aborígenes de todo el mundo y de cualquier época.

Lógicamente representados en dioramas, figuras, viñetas etc, etc.

El IPMS (International Plastic Modelers Society) o Sociedad Internacional de Modelismo Plástico. Es una asociación sin fines de lucro fundada en Inglaterra en 1963, está constituida por modelistas amateurs que compartían un mismo interés por la construcción de modelos plásticos a escala.

En Argentina el IPMS fue fundado en 1984, hoy alrededor de 16 clubes IPMS de Argentina representan a casi todas las provincias del país.

Actualmente, la mayoría de los países tienen grupos IPMS conformados y activos, constituyendo así una de las mayores asociaciones a nivel mundial.

ASOCIACION CUYANA
A C M E
MODELISMO ESTÁTICO

21 Y 22
DE NOVIEMBRE
-2015-
IPMS ARGENTINA
-SAN JUAN-

CONVENCIÓN NACIONAL

EXPOMAQUETAS 2015

5^{to} Concurso y Exposición de Modelismo Estático

www.acmecuyo.com.ar acmecuyo@gmail.com



MarraMoscardi
Propiedades

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

E-mail: marramoscardi@surlan.com.ar

gaceta
marinera

Periódico de Noticias de la Armada Argentina

ADQUIERALA

Comando de Operaciones Navales

Prensa y Relaciones Internacionales

Tel: 02932-487518 | Fax: 02932-487519

8111 | PUERTO BELGRANO

Página web: www.gacetamarinera.com.ar



PUERTO BAHÍA BLANCA
CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA 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

vn
(vianet)

CONSULTORA EN SOLUCIONES DIGITALES

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*