



COMISION MODELISTAS NAVALES DEL
INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO
FILIAL BAHIA BLANCA



BOLETIN DE INFORMACIONES

ENTRE TRACAS

Y

CUADERNAS



4 ALAS NAVALES



**El McDonnell Douglas F-4 Phantom II
(Primera parte)**

11 GRANDES BARCOS



**El crucero más grande del mundo
se estrenará en Barcelona**

14 TECNOLOGIA NAVAL



**Las pruebas de mar del “Baltika”,
el Rompehielos Ruso “oblicuo”**

17 NOTICIAS DE INTERES



**Exposición de modelismo
y maquetas 2015**

VEA TAMBIEN

2 EDITORIAL

3 EFEMERIDES NAVALES

Meses de octubre y noviembre

**8 FANTASIAS MITOS Y
LEYENDAS MARINAS**

El USS Hornet

9 RECORDANDO LECTURAS

Antiguas normas de conducción
y disciplina

13 DE NUESTROS LECTORES

El dr. Roberto Scheitlin y el barco
en botella más antiguo

16 FAROS

Río Negro

**19 PEQUEÑAS HISTORIAS DE
GRANDES HOMBRES**

Tebaldo Ricaldoni

20 PARA SONREIR

Editorial

Sirva el presente Boletín para dar la bienvenida a la flamante Comisión Directiva surgida de la elección ad hoc y al mismo tiempo despedir la Comisión saliente agradeciéndole muy especialmente su permanente preocupación por llevar adelante nuestro valioso y querido Taller de Modelismo Naval con toda la problemática que su conducción significa. No caben dudas de que la Comisión entrante estará a la altura de ese compromiso. Por de pronto, la imagen del navío antiguo que adornaba una de las paredes de nuestro local ha sido sustituida por el plano a escala de aquel ataúd de acero que reposa en el fondo del Atlántico Sur, nuestro cruelmente célebre Crucero A.R.A. General Belgrano y no podemos menos que ver en aquella permuta, un acto simbólico en el que la nueva administración está relevando a la antigua gestión.

Por otra parte, se realizó la Exposición de Modelismo y Maquetas Año 2015 en las instalaciones de la Unión Industrial de B.B. en adhesión a los 23 años de aquella Institución así como por los 200 años de la Campaña al Pacífico Sur de Guillermo Brown, bajo los auspicios de la Fundación Acción Científica Cultural y Educativa ACCE. Este evento reunió maquetas de barcos, kits de plástico de tanques, aviones, vehículos y hasta muestras de autos Formula Uno y de famosos monumentos en papel.

La Comisión

MES DE OCTUBRE

1 de 1902: Se inaugura el faro Año Nuevo en la isla Observatorio a 54° 39' 16" 4 S, 64° 08' 27" 5 W. Por Decreto N° 64/99 del PEN declarado Monumento Histórico Nacional. Suplantó al faro San Juan del Salvamento, instalado en la Isla de los Estados.

9 de 1966: La fragata ARA "Libertad" en la Travesía del Atlántico Norte a Vela.

El trofeo "Boston Teapot" (Tetera de Plata de fines del siglo XVIII) que otorga anualmente La Sall Training Association, lo obtiene la fragata bajo el comando del Capitán de Fragata Ricardo Franke, por primera vez al haber realizado la travesía entre cabo Race (Canadá) e isla Dursey (Irlanda) y recorriendo una distancia de 1741,4 millas en 6 días y 21 horas de navegación total a vela, trofeo que lo obtiene nuevamente en 1976, 1979,1981,1987,1992, 1998 y 2000.

A continuación al haber partido de cabo Race (Canadá) y cruzar la línea imaginaria Dublín-Liverpool en navegación a vela pura y, habiendo recorrido un total de 2058,6 millas en un tiempo de 8 días 12,5 horas, batió de esa manera el Record Mundial de Grandes Veleros en ese itinerario. Cruce del Atlántico Norte. (Se acuñó una gran medalla)

14 DE 1883: Tienen lugar en el río Luján (Tigre) los primeros ejercicios de lanzamiento de torpedos. De esta forma se iniciaban las actividades del arma del torpedo en el país.

25 de 1859: Combate naval frente a San Nicolás de los Arroyos. Tropas del Estado de Buenos Aires derrotadas por la Confederación Argentina en Cepeda (23 de octubre de 1859) son embarcadas en naves porteñas al mando del Coronel de Marina Antonio Susini. Al tratar de zarpar de aquel lugar, son atacadas por buques de la citada Confederación a órdenes del Coronel de Marina Luis Cabassa. Tras una refriega que duró una hora y media, los buques de Buenos Aires se retiraron del lugar rumbo a la Capital.

MES DE NOVIEMBRE

6 DE 1820: El Coronel de Marina David Jewett, al mando de la fragata Heroína, toma posesión de las islas Malvinas a nombre de nuestro país, e iza el pabellón argentino en ellas. Era la primera vez que nuestra bandera flameaba en aquel archipiélago.

16 DE 1946: Arriba a la Base Aérea Militar de Morón, al mando del entonces Capitán de Corbeta D. Vicente M. V. Baroja, el primer avión DC-3, matrícula 2-Gt.13. Esa fecha se adoptó como la de creación de la Segunda Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil.

24 DE 1818: La fragata La Argentina, al mando del Capitán Bouchard, y la corbeta Santa Rosa a órdenes del Capitán Peter Corney, atacan la fortaleza española de Monterrey, actual territorio de los EE.UU. de América. La fortaleza cayó en poder de nuestros marinos y en ella tremoló el pabellón patrio desde el 24 al 29 de noviembre de 1818, fecha en que Bouchard y su gente se retiran del lugar.

El McDonnell Douglas F-4 Phantom II (Primera parte)



El McDonnell Douglas F-4 Phantom II es un interceptor y cazabombardero supersónico, biplaza, bimotor y de largo alcance desarrollado originalmente para la Armada de los Estados Unidos por McDonnell Aircraft. Entró en servicio en 1960 con la Armada estadounidense y también fue adoptado por el Cuerpo de Marines y en 1963 por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, de forma que a mediados de los años 1960 ya constituía una parte importante de sus respectivas flotas de aeronaves.

A pesar de que el Phantom es un caza de grandes dimensiones y con un peso máximo al despegue superior a 27 000 kg, es capaz de alcanzar una velocidad máxima cercana a Mach 2,23.

A partir de 1959, este modelo de avión estableció quince plusmarcas mundiales, incluyendo un récord de velocidad absoluta (2585,086 km/h) y otro de altitud absoluta (30 040 m). Cinco de las marcas de velocidad no fueron superadas hasta 1975. Puede portar más de 8400 kg de armamento en nueve anclajes externos, incluyendo misiles aire-aire, misiles aire-superficie y varios tipos de bombas. El F-4, al igual que otros interceptores de su época, fue diseñado sin cañón interno pues se esperaba que el uso de misiles eliminase la necesidad de combate directo, pero en posteriores versiones incorporó un cañón rotativo M61 Vulcan.

Debido a su amplia utilización por Estados Unidos y sus aliados y a su forma característica, el F-4 es uno de los iconos más conocidos de la Guerra Fría. Fue usado ampliamente durante la Guerra de Vietnam, sirviendo como principal caza de superioridad aérea tanto en la Armada como en la

ALAS NAVALES

Fuerza Aérea, y también jugó un papel importante en las tareas de ataque a tierra y reconocimiento durante la participación de Estados Unidos en la guerra.

El Phantom tiene la distinción de ser el último caza estadounidense con el que un piloto logró el prestigio de as en el siglo XX. Durante la Guerra de Vietnam, la Fuerza Aérea tuvo un piloto y dos oficiales de sistemas de armas, y la Armada un piloto y un oficial de radar, que consiguieron cinco victorias contra otros cazas enemigos convirtiéndose en ases del combate aéreo. El F-4 continuó formando una parte importante del poder aéreo de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos a lo largo de los años 1970 y 1980, siendo reemplazado gradualmente por aviones más modernos como el McDonnell Douglas F-15 Eagle y el General Dynamics F-16 Fighting Falcon en la Fuerza Aérea, el Grumman F-14 Tomcat y el McDonnell Douglas F/A-18 Hornet en la Armada, y el F/A-18 en el Cuerpo de Marines. No obstante, continuó siendo usado por la Fuerza Aérea estadounidense en tareas de reconocimiento y supresión de defensas aéreas enemigas (Wild Weasel) en la Guerra del Golfo de 1991, y finalmente fue retirado de servicio en 1996. También fue el único modelo de avión que usaron los dos equipos militares de demostración de vuelo estadounidenses: los Thunderbirds de la Fuerza Aérea (versión F-4E) y los Blue Angels de la Armada (versión F-4J).



Fuera de Estados Unidos, el F-4 también prestó servicio en las fuerzas aéreas de otras once naciones. Los Phantom de la Fuerza Aérea Israelí entraron en combate en varios conflictos árabe-israelíes, mientras que Irán utilizó su numerosa flota de cazas Phantom en la Guerra Irán-Irak.

Cuando su producción terminó en 1981, se habían construido 5195 Phantom II, siendo el avión de combate supersónico estadounidense más numeroso.

Desarrollo

Los orígenes del F-4 de McDonnell comienzan en 1953 por una petición de la Armada de los Estados Unidos para una actualización del caza embarcado McDonnell F3H Demon. Aunque el Vought F-8 Crusader ganó el contrato, el Super Demon (nombre que recibió el avión participante de McDonnell) fue desarrollado como cazabombardero bajo la designación AH, que en 1955 evolucionó a un caza polivalente todo tiempo designado F4H. El primer vuelo del F4H se realizó en 1958 y se mantuvo en producción desde 1959 hasta 1981. David Lewis fue el jefe del diseño preliminar, y finalmente, el director del programa para el desarrollo y ventas.



El prototipo XF4H-1

EL XF4H-1 fue diseñado para llevar cuatro misiles Sparrow bajo el fuselaje y estaba impulsado por dos motores J79-GE-8. Los motores se colocaron bajo en el fuselaje para maximizar la capacidad interna de combustible y la absorción de aire a través de entradas de geometría fija. La parte frontal de las alas tenían un ángulo de 45°. Las pruebas en el túnel de viento mostraron que tenía cierta inestabilidad lateral lo que requirió poner las alas en un ángulo de 5 grados en diedro respecto a la horizontal.



Las alas también tenían el característico *diente de sierra* para mejorar el control con el elevado ángulo de ataque. Los estabilizadores de cola estaban colocados en 23° en diedro invertido para mejorar el control en ángulos de ataque elevados y dejar limpia la salida de los motores.

Las capacidades como interceptor fueron conseguidas con un radar AN/APQ-50. Para poder realizar operaciones en portaaviones, se diseñó el tren de aterrizaje para poder aterrizar con una capacidad de flotación de 7 m/s. La pata del tren de aterrizaje del morro podía extenderse unos 50 cm para aumentar el ángulo de ataque en el despegue.¹⁶

Cualidades del Phantom II

En el combate aéreo, la mayor ventaja del F-4 era su potencia que permitía a un piloto experimentado entablar y retirarse de un combate a voluntad. No es sorprendente pues, que el avión que estaba diseñado para disparar misiles guiados por radar más allá del límite visual (unas 20 millas náuticas o 37 km) careciese de la agilidad y maniobrabilidad de sus oponentes. Aunque el F-4 mostró ser algo propenso a entrar en barrena en maniobras de ataque de ángulos grandes y alta aceleración, los pilotos informaron que el avión tenía buena respuesta y era fácil de pilotar en el filo de la capacidad de sus prestaciones.

En 1972, el modelo F-4E fue mejorado con aletas en el borde de ataque de las alas, mejorando el ángulo de ataque y maniobrabilidad a expensas de la velocidad máxima. Los motores J79 generaban una cantidad importante de humo negro lo que hacía al Phantom fácil de detectar y de seguir visualmente a cierta distancia. Los pilotos solían poner en funcionamiento los posquemadores para eliminar las estelas de condensación a costa del consumo del combustible.

Sin embargo, la mayor debilidad en combate del F-4 era la falta de un cañón. La doctrina militar de aquel momento dictaba que el combate envolvente sería imposible a velocidades supersónicas por lo que no se esforzaba a enseñar a los pilotos maniobras de combate aéreo. En realidad, los enfrentamientos rápidamente bajaban a velocidad subsónica y aquellos primeros misiles eran ineficaces e imprecisos. Para agravar el problema, las reglas de enfrentamiento en Vietnam descartaba el ataque de misiles a largas distancias y muchos pilotos se encontraron en la cola de un avión enemigo pero demasiado cerca para disparar sus misiles Falcon o Sidewinder.

No pasó mucho tiempo para que los F-4C de la USAF empezasen a llevar contenedores de armas externos que llevaban un cañón tipo Gatling M61 Vulcan de 20 mm. Las pruebas de combate demostraron que mientras que el cañón montado externamente era impreciso, el coste de la munición por cada avión enemigo destruido era una pequeña fracción del coste de los misiles. La falta del cañón fue tratada definitivamente con el F-4E.

Asimismo la comparativa con los Mig que llegaban a EE.UU. para ser estudiados llevaron a retomar el cañón, incorporándolo en el F-4E. Sin embargo, el Phantom no soportaba mucho daño en combate, estimándose que las pérdidas en combate hubieran sido menores si el diseño hubiera tenido en cuenta este punto,

Variantes

El F-4 ha sido construido en decenas de variantes, entre las más importantes están: F-4EJ de la Fuerza Aérea de Autodefensa de Japón (JASDF).

F-4A, B, J, N, y S: variantes para la Armada y Marines de los Estados Unidos. El F-4B fue actualizado a F-4N y el F-4J fue actualizado a F-4S.

F-110 Spectre, F-4C, D, and E: variantes para la USAF. El F-4E llevaba un cañón interno M61 Vulcan. Las versiones F-4D y E fueron exportadas extensamente.

F-4G Wild Weasel V: una variante para la supresión de defensas aéreas enemigas (SEAD), convertido a partir del F-4E. La designación F-4G se usaba anteriormente a una variante distinta del Phantom naval.

F-4K y M: variantes para el Reino Unido con turborreactores Rolls-Royce Spey.

F-4EJ: versión simplificada del F-4E para exportación y construido bajo licencia en Japón.

F-4F: versión simplificada del F-4E para exportación a Alemania.

QF-4B, E, G, y N: aviones retirados convertidos en blancos controlados a distancia para investigación de armas y sistemas de defensa.

RF-4B, C, y E: versiones de reconocimiento táctico.



F-4EJ japonés

Operadores

El F-4 también ha servido en las fuerzas aéreas de otros once países: Alemania, Australia, Corea del Sur, Egipto, España, Grecia, Irán, Israel, Japón, Reino Unido, Turquía.

Continuará...

EL USS HORNET

Este portaaviones gano nueve estrellas a la batalla por sus servicios en la Segunda Guerra Mundial.

También estuvo a cargo de recoger el modulo lunar Columbia del Apolo 11 y a sus tripulantes en su regreso del viaje a la luna, Tras este rescate se lo desguaza para su almacenaje en Bremerton, Washington. Luego de estar olvidado por varios años se decide ponerlo en venta como chatarra, pero como los cascos de estos buques contenían material altamente nocivo para el medio ambiente no se lo puede dismantelar. Sufre varios traslados siendo el último en Alameda. Durante las fiestas del cierre de esta base y ante la curiosidad que despierta este buque entre el público se deciden convertirlo en museo y exhibirlo en esa base. A partir de 1998 momento en que se abre como tal es cuando comienzan a ocurrir un número importante de sucesos inexplicables que son informados por el personal y por los visitantes.



Afirman que se han escuchado pasos y voces no habiendo nadie a bordo, también que se ha presentado personal uniformado, desvaneciéndose ante los ojos del visitante, fuertes corrientes de aire en ambientes cerrados, elementos e instrumental del buque que se ponía en marcha solos. Dicen que en una celda del buque se escucha la voz de un prisionero japonés pidiendo ayuda.

La cantidad de sucesos extraños ha sido tal que médiums, clarividentes y parasicólogos se han acercado al buque para estudiarlo, incluso fue tema de programas de televisión sobre hechos sobrenaturales.

Un trabajador del museo el Sr. Alan McKean dice haber visto a un oficial de uniforme descendiendo por las escaleras hacia la cubierta siguiente, lo sigue y se encuentra que se había ido.

Algunos han afirmado haber reconocido al fantasma de Joseph James Clark capitán de la nave durante la II guerra.

Según los historiadores, durante el servicio activo del buque que fue desde 1943 a 1970 han perdido la vida por hechos del combate y accidentes cerca de 300 hombres.

FUENTE: Wikipedia – Taringa - www.pasarmiedo.com

Juan A. Miglioli

ANTIGUAS NORMAS DE CONDUCCIÓN Y DISCIPLINA - LEYES Y ORDENES -

Desde la época más remota, cuando el hombre embarca en el improvisado bote, y la dotación comienza a superar el número de un tripulante, deben haber aparecido las primeras normas de ordenamiento de la vida a bordo.

Las grandes, para su época, embarcaciones fenicias y luego vikingas, de propulsión rémica, obligan al establecimiento de disposiciones que aseguran el mando y la conducción de la nave.

Tal vez, las que en forma más explícita se hayan proyectado al conocimiento de las generaciones posteriores, son sin duda, de la antigua marina británica.

Pero al finalizar el siglo XV, con la realización de la gran aventura colombina, y más adelante, cuando la sed de exploración y conquista, lanza al mar apenas conocido, las carabelas, los navíos, las fragatas, y luego los enormes clippers de 4 y 5 palos, la actuación de un elevado número de hombres para la maniobra del complicado aparejo, hace imprescindible la aplicación de regulaciones tan estrictas, y a veces de severísimo calibre, que asegurase la obediencia, siempre rebelde, de un extracto de piratas y filibusteros.



Así aparecen como castigo hasta el siglo XIX, el “pasarlos por la quilla”, utilizando la cadena o el cabo del pallete (lona reforzada con una red de alambre, utilizada para obturar un rumbo en el casco); o la más expeditiva y definitiva de “colgarlo de los pulgares”, o de alguna otra parte que ponía en peligro la unión de la cabeza y el tronco; ó como se aplicaba en nuestra marina, el castigo “plantón de jarcia”, parado descalzo sobre el flechaste (peldaño de cabo en la tabla de jarcia” con un “rémington” en cada brazo.

“Dormirse en la guardia”, en la marina inglesa significaba ser encerrado en un canasto suspendido del bauprés, con una lata de cerveza, una telera de pan, y un cuchillo afilado. El sentenciado elegía entre morir de hambre o cortar el cabo y caer al agua.

Al constituirse las agrupaciones de buques que constituyeron las grandes armadas, el Rey establecía por decreto el agrupamiento de disposiciones que atendían al desenvolvimiento del servicio y la disciplina.

RECORDANDO LECTURAS

El Rey Juan de Inglaterra, instaura el cargo de “Keeper of the King's ships” (Guardián de los buques del Rey), que luego fue reemplazado por los Lores del Almirantazgo.

Guillermo de Forz de Olerón era uno de los cinco comandantes de Ricardo; luego fue juez y bregó constantemente por la adaptación del Código, que más tarde fuera adoptado por Alfonso X el Sabio en el siglo XII.

Ya en la época de Enrique VIII y de la Reina Isabel, la Armada Británica fue constituida como una unidad rígida, mediante un libro denominado “Ordenes para la guerra”.

En cuanto a la Armada Nacional es dable señalar la influencia derivada de las “Ordenanzas de Carlos III”. De ellas fue extraído el “Credo del Marino” que se transcribe:

“A la aplicación, buena conducta, subordinación al superior, circunspección afable con el subalterno, respeto a las dignidades a las demás carreras, urbanidad general, actividad y celo incansable en la fatiga, y finalmente, el ideal de exponer su vida a cualquier riesgo, en defensa y gloria de la Patria, que son las cualidades que caracterizan de digno a un Oficial, debe unir el Oficial de Marina conocimientos propios de las muchas ramas de su carrera, considerando que si ignora no puede mandar, y que si algún acaso le pone en cargo superior a su inteligencia, estará en el continuado desaire de darlo a conocer a sus subordinados, y en igual riesgo de perder su estimación”

Este texto es bien sabido por todo marino argentino que haya cursado la Escuela Naval Militar.

La Marina Argentina –como una consecuencia inmediata de la promulgación de la Ley Orgánica de la Armada (1905)- pone en vigor, el 1° de Enero de 1910 el “Reglamento General de Servicio a Bordo”, que condensó las disposiciones existentes, que fueron varias, y las Ordenanzas que rigieron en otras marinas: Gran Bretaña, EE.UU., Alemania e Italia, especialmente esta última, cuyo Reglamento brindó la estructura más apta para su adaptación.

Puede decirse que desde entonces, y durante varias décadas, la Armada Nacional reguló sus actividades, en sus más variados aspectos, desde los más altos niveles del Comando Naval, a los menesteres domésticos de la maestranza.

Posteriormente, en 1925, el Libro Primero “de los Oficiales” fue reemplazado por el “Reglamento General del Servicio Naval” que actualmente está constituido por los tomo I y II con las disposiciones para el servicio general, y del servicio a bordo para el personal superior y subalterno (1971 y 1974).

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

El crucero más grande del mundo se estrenará en Barcelona

Francia ultima la construcción del crucero de 362 metros de eslora que operará desde el puerto | Por primera vez Royal Caribbean pone#1; en Barcelona un barco de nueva construcción.



El **Harmony of the Seas** ya está en su elemento. Casi cuatro millones de litros de agua han sido necesarios para poner a flote por primera vez el **barco más grande del mundo**. La botadura está prevista para mediados del 2016, cuando acabe su construcción en los astilleros de la empresa STX en Saint-Nazaire, en Francia, y estrenará su reinado como mayor crucero del planeta en **Barcelona**, donde Royal Caribbean, su propietaria, ha fijado su puerto base. Desde aquí hará cruceros de siete días por el Mediterráneo más clásico.

Es la primera vez que la naviera posiciona en Barcelona un barco acaba do de construir, y no lo hace con cualquiera embarcación, sino con la que tiene mayores dimensiones y reúne la mejor y la más innovadora tecnología. Un navío cuyo coste se estima en más de mil millones de dólares. Pero, por ahora, el Harmony of the Seas sigue disfrutando de su primer baño en el mar después de pasar 22 meses en dique seco. Visitar un barco de estas dimensiones (362 metros de eslora y 227.000 toneladas de registro bruto) es asistir a una clase magistral de ingeniería naval donde los alumnos no dejan de sorprenderse una y otra vez respecto a cómo un mastodonte como éste puede flotar. Las únicas pruebas que se realizan se hacen con una maqueta a escala del barco, una réplica exacta de la nave con la que se pone a prueba la estabilidad, la flotabilidad y la resistencia al agua.

¿Y si el original no pasa la prueba? Petteri Keso sonrío con la suficiencia de quien sabe que eso no va a pasar. Él es arquitecto naval y director de este proyecto, así como también lo fue de los

GRANDES BARCOS

barcos gemelos del Harmony, el Oasis y el Allure of the Seas, este último actualmente haciendo su temporada en Barcelona. Jean-Yves Péan, responsable de proyectos del astillero francés STX, con más de 30 barcos a su espalda, comparte la complicidad de la sonrisa. Imposible que el Harmony no flote, aseguraban ambos el jueves, apenas unas horas antes de que se abrieran las compuertas y comenzara a inundarse el dique de flotación. Un proceso que duró hasta bien entrado el día de ayer.

El barco está sólo al 65% de su construcción y su imagen es ahora la de una gran mole de hierro y acero desprovista de cualquier floritura. Un ente fantasmagórico, si cabe, que cobra vida con las más de 2.500 personas que a diario trabajan en la nave. Incluso su nombre es todavía hoy huecos de letras en fase de pruebas. Pasear por el interior del Harmony of the Seas es hacerlo en medio de un mar de cables y andamios. Todo en grandes cantidades. Por ejemplo, la longitud de cables que se están utilizando se calcula en 3.600 kilómetros, casi cuatro veces la longitud del río Ebro. Y más de 200 kilómetros de tuberías y tubos. Son las entrañas del barco, la parte fea, la que dentro de unos meses comenzará a taparse con planchas, moquetas, baldosas, pintura... Unos 500.000 litros de pintura, nada menos, que servirán para dar color a los 600.000 metros cuadrados de superficie del barco.

Pese a que todavía quedan meses de obras (la fecha de entrega del barco está prevista para mediados de mayo del 2016, días antes de que zarpe para Barcelona), ya son más que reconocibles las que serán las zonas de ocio, como la Royal Promenade, el Boardwalk o el Central Park, tres de los siete vecindarios temáticos por los que son conocidos los barcos de la clase Oasis. También ya están a medio construir las escaleras que darán acceso a los toboganes acuáticos, una de las principales novedades que incorpora este barco. Y es que el Harmony of the Seas reunirá en un único crucero todo lo mejor y lo más innovador de la flota, como el bar atendido por camareros robots (el Bionic Bar), que está siendo la atracción del Anthem of the Seas, el barco que ha visto la luz esta temporada, así como los balcones virtuales que permitirán a los pasajeros de los camarotes interiores poder disfrutar de un mar simulado en directo y evitar el agobio del espacio cerrado. También contará con clásicos como el simulador de surf Flow Rider, la tirolesa, el teatro acuático Aquatheater o el mayor parque con plantas naturales en alta mar, más de 12.000.

Pero para que todo esto sea realidad, todavía quedan muchas piezas por encajar. Si algo caracteriza la construcción de un barco de estas dimensiones es que se trata de un gran mecano que se va montando por bloques, de una forma coordinada, con precisión casi suiza. “Lo más difícil es la planificación, que todo sea muy exacto, que la secuencia y los tiempos sean exactos”, señala Petteri ante una gran mole de acero procedente de Gijón con la secuencia de números todavía visible. “A32 significa que esta pieza pertenece a este barco y los otros números señalan dónde debe ir colocada la pieza y el tratamiento que se ha hecho de la superficie”, explica el arquitecto naval, uno de los numerosos padres de la criatura a la que, en poco menos de un año, deberá decir adiós.

Extraído de diario: **La Vanguardia** - [Barcelona](#) -

Luis Vázquez

EL Dr. ROBERTO SCHEITLIN Y EL BARCO EN BOTELLA MAS ANTIGUO

Agradécenos tener la oportunidad de felicitar a nuestro amigo modelista de barcos en botella el Dr. Roberto Scheitlin de Cañada de Gómez, Santa Fe, por el premio recibido en Alemania por la Sociedad Nacional de Armadores de Barcos en Botella que tiene una filial en Rosario Santa Fe. En esta filial en el 2014 recibió un premio al presentar un barco fenicio. Este modelista trabaja con la técnica de montar completamente el barco dentro de la botella y no de introducirlo con los elementos volcados y luego elevarlos mediante hilos.



Luego de este premio, recibe de la sede central de esta Sociedad, la invitación para concurrir a la exposición y festejos que con motivo de cumplir los 25 años de su fundación celebrarán en el edificio del Museo de la Historia y del Arte y la Cultura de Lübeck, una ciudad Medieval de Alemania.

Para exponer lleva el cúter Luisito, ya presentado en el Centro Naval de Buenos Aires; y que a raíz de esa presentación la bisnieta del comandante Luis Piedrabuena, una señora de 87, que estuvo presente en la muestra, le envía una nota manuscrita agradeciéndole honrar a su bisabuelo.

En la exposición del Museo de Lübeck donde recibe una mención por su presentación, encuentra el barco en botella más antiguo de que se tenga conocimiento, realizado en 1784 por el Italiano Giani Biondo, una botella de unos 30cm invertida y con la particularidad de que el barco está en posición perpendicular al eje longitudinal de la misma, la foto no es muy nítida debido al espesor y turbiedad del vidrio.

Siguiendo el recorrido por museos navales alemanes y estando en el de Hamburgo, un museo de ensueño, donde hay más de mil maquetas de barcos de todo el mundo, encuentra otra rareza, la carabela Santa María de una eslora aproximada de 30cm, pero con la particularidad que está realizada íntegramente con chapas e hilos de oro.

Querido amigo desde acá hacemos votos para que sigan sus éxitos.



El Dr. Scheitlin con el presidente de la Sociedad Nacional de Armadores de Barcos en Botella Sr. Peter Hollander presentando el cúter Luisito

El Dr. Scheitlin con el presidente de la Sociedad Nacional de Armadores de Barcos en Botella Sr. Peter Hollander, presentando el cúter Luisito



Juan A. Miglioli

Las pruebas de mar del “Baltika”, el Rompehielos Ruso “oblicuo”



Desarrollado por AkerArctic, el rompehielos de rescate “Baltika” es el primer barco construido con un casco asimétrico que permite la ruptura de hielo no solamente navegando hacia adelante y atrás, sino también hacia los costados. De esta forma, el relativamente pequeño rompehielos “oblicuo” es capaz de abrir canales anchos en el hielo.

El nuevo buque, que terminó de construirse el año pasado, fue sometido a una serie de pruebas de mar este invierno, para confirmar su comportamiento. El “Baltika” zarpó de Murmansk el 20 de marzo último con un equipo de AkerArctic embarcado y navegó alrededor del extremo norte de NovayaZemlya y a través del Mar de Kara Sea hasta el Golfo de Ob, para llevar a delante sus pruebas.

El programa contempló el desarrollo de pruebas en dos condiciones distintas de espesor de hielo, y en las tres direcciones (adelante, atrás, y en modo oblicuo). También se realizaron varios test operacionales a fin de determinar la maniobrabilidad y capacidad operativa del buque. El espesor y resistencia del hielo fueron medidas en el área de pruebas. Para ello se instaló un sistema automático de medición y registro de las cargas ejercidas por el hielo sobre el casco del barco, que se mantuvo durante las tres semanas de duración de la travesía.

Las condiciones de hielo encontradas se correspondieron con el segmento más exigente de las capacidades de ruptura de hielo previstas por diseño, en particular en el Golfo de Ob donde la resistencia del hielo marino fue bastante mayor de la esperable. Sin embargo, se superaron las expectativas de respuesta y los indicadores de rendimiento fueron cumplidos con claros márgenes.

El buque fue capaz de romper hielo de 1,2 metros de espesor en movimiento continuo en marcha adelante, y alcanzó una velocidad de 3 nudos navegando hacia atrás. El modo oblicuo, que nunca se había probado en forma real, también funcionó satisfaciendo los requerimientos de diseño. El “Baltika” demostró asimismo, excelente capacidad de maniobra y para remoción de escombros de hielo en el puerto de Sabetta, así como aptitud para penetrar acordónamientos pesados de hielo en el Mar de Kara.

El “Baltika” fue construido por el astillero Arctech Helsinki de Finlandia, en cooperación con astillero Yantar JSC (Kaliningrado, Rusia), en base al diseño de rompehielos oblicuo de AkerArctic, denominado Aker ARC 100.



El buque tiene 76,4m de eslora y 20,5m de manga. Está propulsado por una planta diesel-eléctrica conformada por tres sistemas de generadores Wärtsilä 9L26 con una potencia combinada de 9 MW. Posee tres propulsores acimutales Steerprop de 2,5 MW, dos a popa y uno en proa.



El sistema de posicionamiento dinámico, que también incluye el modo de ruptura de hielo oblicua, fue desarrollado por NavisEngineering. La unidad fue clasificada por el Registro Marítimo Ruso de Buques como “Rompehielos 6”.

Adicionalmente a sus funciones como rompehielos, el barco tiene instalado un sistema de recuperación de derrames de petróleo.

El “Báltica” es propiedad de la Agencia Federal de Transporte Marítimo y Fluvial de Rusia y es operado por el Servicio Ruso de Rescate y Emergencias en el Mar.

Fuente: Boletín Nuestro Mar

RÍO NEGRO

Desembocadura del Río Negro – Pcia. Río Negro

Librado al Servicio: el 15 de Mayo de 1887

Situación Geográfica: Lat. 41°03'23''S – Long. 62°48'10''W

Número Internacional G 1028

Se encuentra instalado sobre la barranca sur de la desembocadura del Río Negro, junto al balneario El Cóndor (conocido por los lugareños como la boca) a 32 km de Viedma en la Provincia de Río Negro.

Es el más antiguo de los faros en servicio y el primero en la costa atlántica patagónica e inaugurado el 25 de mayo de 1887 por el General Lorenzo Vintter, gobernador del territorio de Río Negro.

El servicio de comunicaciones entre Buenos Aires y la Gobernación de la Patagónica instalada en Viedma desde 1789 fue una preocupación inmediata de las autoridades.



FAROS



Para 1886, el comandante de la escuadrilla de Río Negro Don Martín Rivadavia con ayuda de personal a su cargo y de indios auxiliares, realizó su construcción.

El motivo de su edificación fue el de brindar a las embarcaciones un punto geográfico de referencia para la aproximación del río y posterior arribo al puerto de Carmen de Patagones.

Es una torre construida en mampostería de ladrillo, de forma cilíndrica, blanca, con garita superior y una casa habitación al pie de forma hexagonal.

Este faro imitó el diseño aplicado para el de San Juan de Salvamento (faro de Fin del Mundo) en la isla de Los Estados, una vivienda octogonal con luz sobre el centro del techo octogonal de chapa. Pero a diferencia del de Tierra del Fuego (Reconstruido con maderas por la Armada Argentina y un grupo de científicos franceses en 1998) el faro cercano a Viedma luce impecables paredes blancas de cemento, despidiendo una señal lumínica desde una torre.

Estos dos faros representaron en su época una significativa avanzada sobre las inmensidades. No surgieron caprichosamente sino que obedecieron a una planificación de desarrollo nacional. Los avances tecnológicos y automatizados han permitido reemplazar aquellos primitivos sistemas, pero desde su impronta y espíritu serán vigías permanentes.

La altura es de 16,5 m., la elevación de la luz sobre el nivel del mar de 43,5 m. Se accede a la garita de iluminación por medio de una escalera de 64 escalones.

FAROS

Originalmente la torre era de 12 m de altura que soportaba un armazón de hierro, por donde se izaban los faroles a mecha alimentados con aceite, luego estos fueron reemplazados por un equipo alimentado por gas de kerosene, para ser cambiado tiempo después por uno de gas acetileno. Actualmente, la alimentación es eléctrica (220V) proveniente de la red urbana.

El equipo lumínico se compone de una lámpara de 1000 W y un sistema óptico concentrador de luz. Actualmente tiene un alcance lumínico de 16,5 millas marinas. Posee equipo de emergencia. El faro es habitado.

Origen del topónimo:

El faro toma el nombre del río homónimo. El mismo fue descubierto en enero de 1779 por el piloto Manuel Bruñuel y el Teniente de Infantería Pedro Garcia, viaje realizado durante la administración del Virrey Vértiz con la sumaca "San Antonio la Oliveira".

Según el padre Falkner este río era llamado "kuru leuyu" por los naturales, que en araucano significa Kurú = negro y leuyu = río. El Dr. Groeber en su "Toponimia araucana" considera como origen más probable las voces araucanas "kuri leo" o "leuyú", que en pocas variantes, son las que indicó el padre Falker.

Según Santiago J. Albarracín, debe su nombre a las voces Curu leuyú = río negro, que según la tradición deviene de la circunstancia de encontrarse en la región (cuando la descubrieron Bruñuel y García), bajo el dominio de un cacique que los indios llamaban Negro. Sin embargo, por muchos años los navegantes de la época colonial le llamaron "Río de los Sauces", debido a la gran cantidad de ejemplares de este tipo que se encontraban en sus orillas.



Tebaldo Ricaldoni



Nació en Uruguay el 24 de mayo de 1861 donde, a los 15 años, terminó el Liceo Secundario, emigró a Buenos Aires, y se recibió de ingeniero a los 19 años de edad. Fue alumno de Bartolomé Mitre, en cuya casa residía. Luego mudó a La Plata, allí desarrolló toda su prolífica obra científica y murió en esa ciudad un 23 de septiembre de 1923.

Una eminencia científica condenada al ostracismo por el fuerte enfrentamiento pedagógico que en su momento opuso a Domingo Faustino Sarmiento.

Fue el primer doctor en Ingeniería en nuestro país; también alcanzó doctora dos de Física y Matemáticas, disciplinas que enseñó igual que Química, Bioquímica, Cosmografía y Ciencias Naturales siendo docente universitario. Predijo mediante cálculos matemáticos la existencia del planeta Neptuno y de una luna de Mercurio en estado magmático.

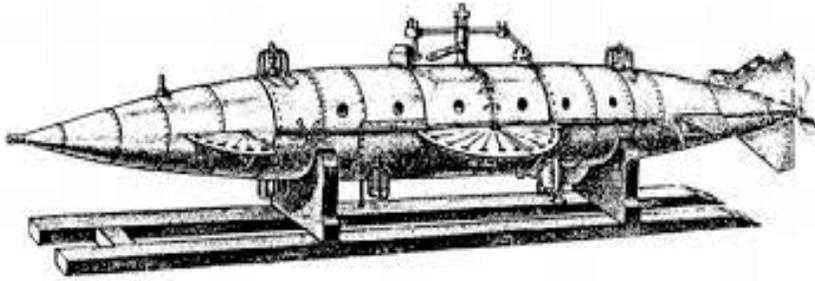
Escribió 38 tratados científicos; recibió la Palma de Oro y en dos ocasiones las de Bronce, una distinción que en Francia se entregaban a los científicos y que hasta comienzos del siglo 20 eran valoradas tanto como luego lo han sido los premios Nobel; y fue decano de la facultad de Ciencias Exactas de La Plata y fundador del Museo de Física de esa unidad académica.

El trolley de rueda para captar energía de cables colgantes para vehículos en movimiento fue obra suya,

Desarrolló lo que él mismo tituló “pincel de fuego”, artefacto que junto a los alumnos que lo habían ayudado en el invento, probó en una de las can chas del Colegio Nacional. Puso el aparato en un arco, y en el arco opuesto colocó un enorme blanco hecho de cedro, disparándole y provocando en él un enorme boquete. Nunca se supo cómo trabajaba el Pincel de Fuego por que de inmediato después de esa prueba, labró un acta con los resultados del experimento, y destruyó su obra haciendo prometer a sus alumnos que nunca más se hablaría del tema por tratarse de una temible arma.

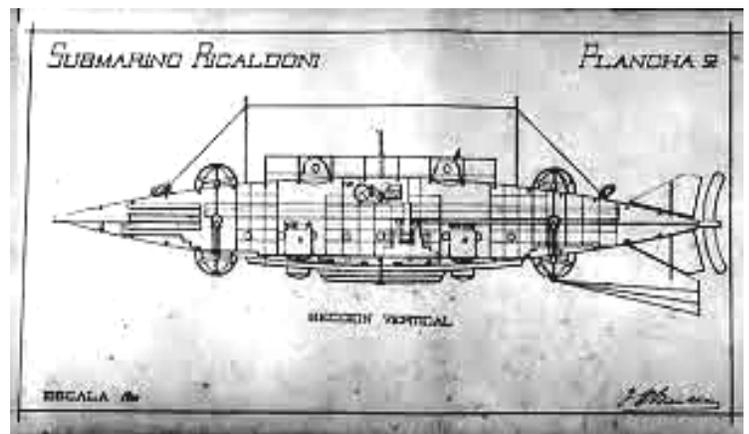
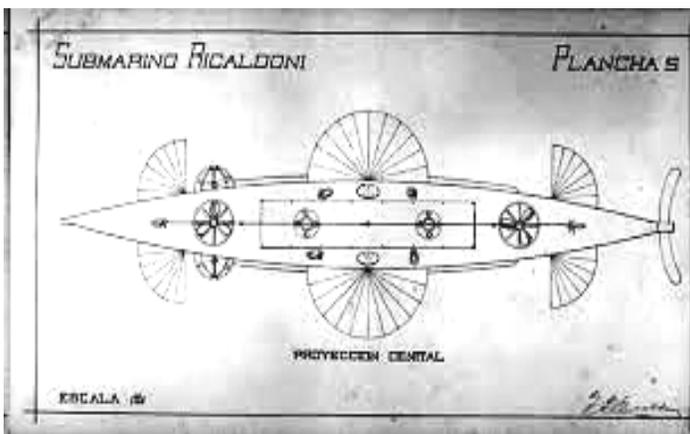
Guillermo Marconi, creador de la radiofonía, en 1906 vivió una año en 5 y 59, la casa de Tebaldo, porque éste había inventado un nuevo sistema para el transmisor de radio inalámbrico, suplantando al costoso sistema de calderas y filamentos de oro, por un modelo de filamentos de tungsteno que resultó un cuatro mil por ciento más económico y de mucha mayor fidelidad. Marconi, para comprarle la patente, le ofreció el 30 por ciento del paquete accionario de su ya multimillonaria empresa, pero como Tebaldo quería seguir con lo suyo acá en La Plata, finalmente le regaló su invento”.

PEQUEÑAS HISTORIAS DE GRANDES HOMBRES



A fines del siglo XIX, inventó un submarino con un sistema totalmente diferente a naves del tipo que construían en esa época; creó el periscopio de 360 grados de proyección; también inventó la boya de rescate de submarinistas y la falsa quilla de lastre en submarinos; El inventó lo que en todo el mundo se conoció como el Submarino Ricaldoni,

un navío de ese tipo en el que la variación del peso específico era por volumen, en lugar de serlo



por el peso o por la carga de tanques de lastre. El revolucionario invento, luego de largos trámites y discusiones, fue rechazado por la Marina de Guerra de nuestro país, pero más tarde fue adquirido por la Armada de Francia. Indudablemente, fue una eminencia.

Luis Vázquez

PARA SONREIR

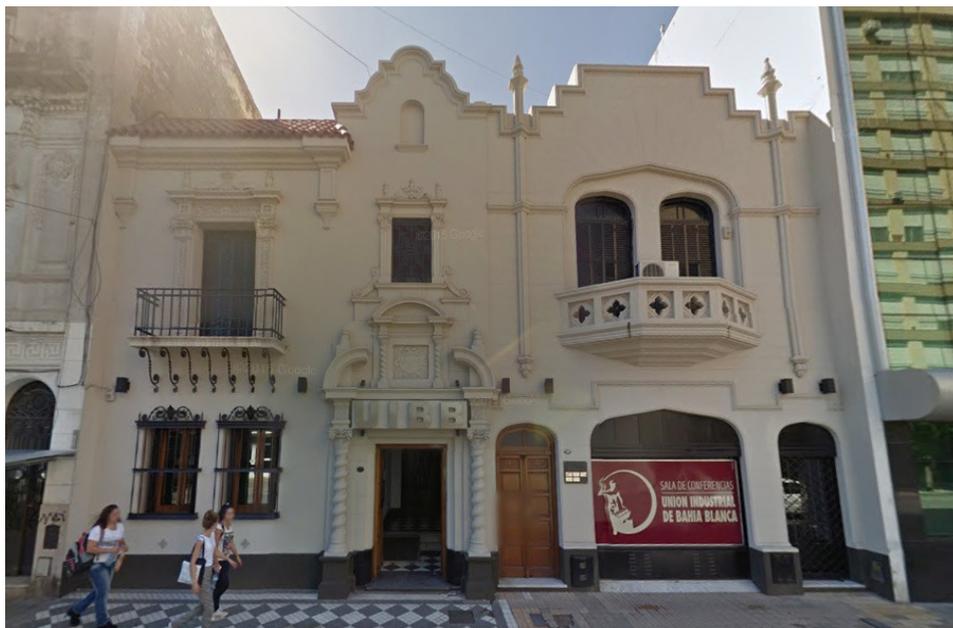
Sale un hombre ebrio de un bar después de una larga noche de copas.

En eso pasa un almirante y el borracho le dice:

- Ey, conserje! consígame un taxi.
- Oiga, que yo no soy conserje, soy almirante.
- Entonces consígame un barco.

EXPOSICION DE MODELISMO Y MAQUETAS 2015

Del 11 al 13 de septiembre pasado realizamos una nueva exposición de modelismo. Fue la Exposición de Modelismo y Maquetas 2015, llevada a cabo en las instalaciones de la Unión Industrial de Bahía Blanca UIBB como adhesión al 23 aniversario de dicha entidad y de los 200 años de la Campaña al Pacífico Sur del Almirante Guillermo Brown. Contó con el auspicio de la UIBB y de la Fundación Acción Científica Cultural y Educativa ACCE.



En el evento se pudieron apreciar de unos 70 modelos de diferentes tipos de maquetas de barcos de todo tipo y época, maquetas de kits de plástico de tanques, aviones, vehículos; figuras junto con una colección de maquetas de papel de autos de formula 1 y de famosos monumentos.



NOTICIAS DE INTERES

Las instalaciones de la Unión Industrial fueron el marco propicio para poder disfrutar de las obra en compañía de colegas y público asistente, ya que las autoridades de dicha institución pusieron a disposición gran parte de su edificio para desarrollar el evento. Ya que además dispusimos de un televisor en el cual se pudieron disfrutar de videos que ilustran la vida de Guillermo Brown, videos institucionales de nuestra comisión de modelismo naval y un video en el cual se pudieron ver imágenes de los barcos reales y compararlos con los representados en nuestras maquetas.

El interés de los medios de comunicación de nuestra ciudad (TV, diarios) en difundir la exposición hizo posible que podamos llegar a la comunidad para promocionar nuestro evento.

Junto con modelos de nuestra agrupación también se pudo apreciar modelos que expuso el Museo de La Aviación Naval de Comandante Espora y del IPMS Bahía Blanca, delegación local de la Sociedad Internacional de Modelistas Plásticos, cuyos integrantes arman maquetas en base a kits de plástico.



Abre la muestra de modelismo

La nueva edición de la muestra de modelismo de la Comisión Modelistas Navales y la filial Bahía Blanca del Instituto Nacional Browniano, en adhesión al 23º aniversario de la Unión Industrial Bahía Blanca y a dos siglos de la Cam-



Nos queda más que agradecer a las autoridades de la Unión Industrial de Bahía Blanca por la posibilidad que nos dieron de exponer nuestros modelos en sus cómodas instalaciones. Hasta la próxima exposición...



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*