

Introducción al *Modelismo de Arsenal*

La construcción de un modelo en modalidad de arsenal, con explicación de todas las técnicas utilizadas

Adrian SOROLLA

un poco de respeto no tiene que asustarnos en absoluto, puesto que los conocimientos en materia de modelismo naval los tenemos y los iremos aplicando en todas las fases conforme avance nuestra construcción.

Esta guía esta realizada justamente para ayudar en este paso, como sus nombre indica "Guía de introducción al modelismo de arsenal", nos llevara de la mano en este proceso de iniciación, en la primera enramada que vayamos a afrontar, de manera fácil y amena con muchas, fotos, muchos comentarios, analizando y explicando cada uno los pasos a seguir; nos introduce en este mundo.

Desde el primer contacto con los planos hasta la conclusión total del modelo, que una vez terminado lucirá con brillo propio en nuestra colección, "la guía de introducción al modelismo de arsenal", cubre todas las fases de la construcción.

Aunque se ha elegido, una monografía de un modelo comercial de fácil adquisición, las indicaciones de la guía en general son aplicables a cualquier otra monografía, solo con la salvedad de las medidas

Con la consecución de los capítulos la guía nos acompaña, siguiendo un orden lógico de trabajo uno tras otro las distintas situaciones se van resolviendo, siempre teniendo en cuenta que no todos los modelistas disponen de las mismas herramientas, para lo que se ofrecen diversas formas de realizar el trabajo, con unas herramientas más mecanizadas a otras soluciones más manuales.

Elección de las maderas, interpretación de los planos, realización fácil de las plantillas, técnicas para el trabajo de la madera, uso de las herramientas de corte y manuales, elección y aplicación de los diferentes materiales, latón, ébano, boj, plomo, hojalata etc. Son explicados en esta guía, así como la realización de la grada de trabajo para nuestro modelo.

PRESENTACIÓN DEL TRABAJO

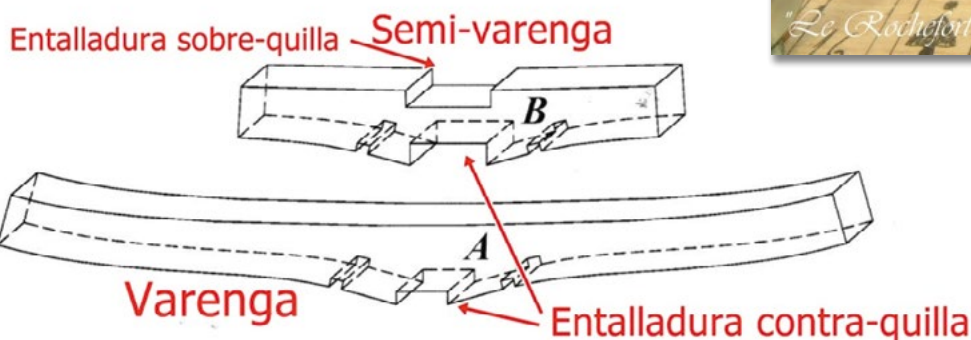
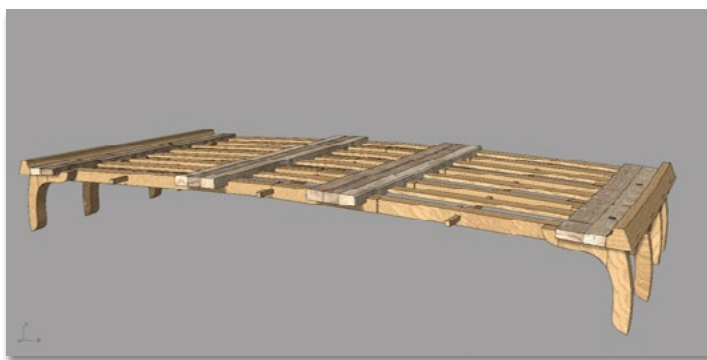
228 páginas
ilustradas a
todo color con
más de 500
fotografías
comentadas.

Introducción

- Cap. I Elección de las maderas, contacto con los planos y carpintería axial
- Cap. II Las cuadernas
- Cap. III La estructura axial
- Cap. IV Asentado de las cuadernas
- Cap. V Cierres de popa y proa
- Cap. VI Forro de la bodega
- Cap. VII instalaciones en la bodega

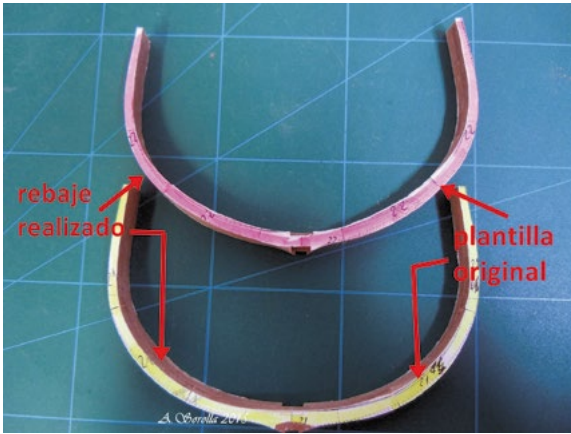
Cap. VIII Formación de la cubierta

- Cap. IX Formación de la cubierta II Entablado
- Cap. X Forro exterior del casco (1) Preparación
- Cap. XI Forro exterior del casco (2)
- Cap. XII Equipamientos de la cubierta y el castillo de proa
- Cap. XIII Alcázar y espejo de popa
- Cap. XV Anexo, notas sobre la arboladura y la jarcia



EXTRACTOS DE FOTOS

- ▼ Podemos apreciar en esta foto que representa en la cuaderna superior el rebaje por el exterior y la cuaderna inferior el rebaje interior.
- ▼ La parte de la parte derecha de las cuadernas están tal cual se aprecian todas las rayas y en la parte izquierda el rebaje ya está realizado ajustando hasta la raya interior

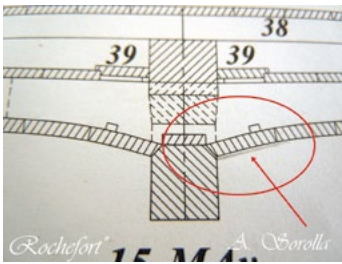


Estos rebajes se pueden realizar con la lijadora de plato por el exterior y con la lijadora de cilindro por el interior si el cilindro es lo suficientemente largo, en caso de no disponer de estas herramientas el rodillo de lija

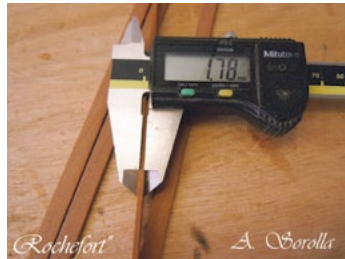
La importancia de estas marcas a la hora de realizar los rebajes la comprobamos en estas fotos, que han sido tomadas de manera que podemos apreciar como estas rayas marcan exactamente lo que tenemos que rebajar comparándolo con la cuaderna anterior o posterior según el caso.



El forro del costado de lo podíamos decir que es la obra viva ya que esta ocupa prácticamente la totalidad de esta parte, queda limitado arriba por las cintas y por abajo por la quilla, pero la tabla que va pegada a esta es peculiar, llamada tablón de aparadura, este se mete en el alerfiz, y normalmente va de roda a proa sin merma, y en la parte central de la carena presenta una forma de media caña, para ajustarse a las forma que adoptan estas varengas cerca de la quilla.



En el plano de secciones podemos tomar medida de la tabla de aparadura, observamos que habrá que proporcionarle algo más de grosor para realizar la media caña.



Una vez ya tenemos las tablas para realizar la media caña, cóncava con una cuchilla redonda o una lija con cala redonda nos puede servir y la parte convexa, la cuchilla plana y la lija plana realizan el trabajo perfectamente.



Numerar los baos conforme se van ajustados así como marcar su lado de popa o de proa, nos facilitara su localización para las sucesivas comprobaciones que será preciso realizar antes de que queden fijados en firme.



En el plano nº 8 esta la distribución de los baos de la cubierta principal, observaremos en las cabezas de estos además de la cola de milano que se realiza sobre el canto, otras dos sobre la cara alta para el trancañil y el contratrancañil.

Las colas de milano en el canto de los baos se realizan a mano fácilmente dando un pequeño corte de alto en bajo con una sierra manual de marquetería y con el bisturí eliminado la madera sobrante para dar la forma.

Para las colas de milano que van en el canto superior, si disponemos de una pequeña fresadora nos puede facilitar el trabajo realizando un desbaste tal como se ve en estas fotos y acabando las formas con el bisturí, si no con solo con el bisturí también se pueden realizar.

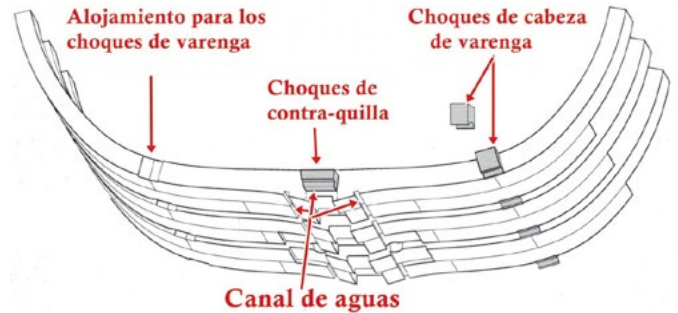


Es conveniente marcar y realizar las entalladuras a la medida adecuada midiendo en el plano para que el trancañil y el contratrancañil entren sin problemas pero ajustados.

Las demás entalladuras sobre los baos que están marcadas el plano nº 8 sobre cada uno de ellos, son las correspondientes a los entremiches de las escotillas y fognaduras de los palos así como las dos filas de cuerdas, se pueden realizar bien con la fresadora si es el caso o bien con el bisturí o una gubia.

Hay unos gráficos en perspectiva muy descriptivos en la página 32 y siguiente del libretto de la monografía sobre esta cubierta en particular.

Pero antes de proceder con la colocación de las cuadernas, tenemos que realizar en ellas el asiento de los choques de varenga que unen las cuadernas a la altura de la cabeza de la varenga, para ello estudiamos este dibujo en perspectiva extraído de la monografía del "Le Rochefort".



En el podemos apreciar con detalle los dos tipos de choques instalados entre las cuadernas, en el centro el que se emplaza sobre la contra-quilla y llega hasta la parte baja de la sobrequilla, esta, además tiene trabajado un canal de aguas transversal que su misión es comunicar las aguas de filtración de babor y estribor, se aprecian a sus bandas dos canales de aguas laterales que su misión es hacer llegar estas aguas de filtración a las bombas de achique emplazadas sobre el centro del barco.

Los otros choques en una sola fila por banda en este caso, situados sobre la cabeza de las varengas, se emplazan sobre un rebaje realizado en la cara de las cuadernas, estos choques llevan trabajado un canal de aguas de filtración por el exterior, este canal será realizado más adelante después de alisar el casco.

Vamos a centrarnos en los alojamientos para los toques de las cabezas de las varengas, en la monografía indica que tiene que tener 14mm de profundidad (Página 24 leyenda del dibujo superior), que traducido a escala 1:36 se queda en 0,40mm, el ancho del toque lo podemos sacar de los planos, en el Nº 11 Secciones transversales, en 6 encontramos la medida.



Con estas medidas ya podemos realizar la plantilla para marcar los rebajes, esta plantilla se puede realizar con una pequeña chapa de latón o similar o de cartón en forma de escuadra que permita el apoyo sobre un canto y marcar sobre el otro.