

MERCANTE PATRICK VIELJEUX

TODO UN CLÁSICO

MODELISTA XAVI CARRERAS I JUANICO

En el mundillo de los navegables RC caben todo tipo de buques, y aunque en buena lógica el modelo de buque mercante debiese ser uno de los más habituales, por regla general son pocos los modelos que podremos hallar de este tipo.

Texto y fotos Camil Busquets i Vilanova





A JUZGAR POR LO OBSERVADO en diversos campeonatos continentales, podría existir algo similar a una sutil e intangible relación entre unos determinados hechos históricos y el tipo de modelos navales navegables habitualmente construidos por los modelistas de según qué países.

Así, en los IX Campeonatos NS NAVIGA de 1999, en Halle, Alemania, se pudo constatar una mayor presencia de buques militares en los equipos de países del antiguo Pacto de Varsovia que en los de la OTAN, aunque deba hacerse expresa mención de que el número pre-

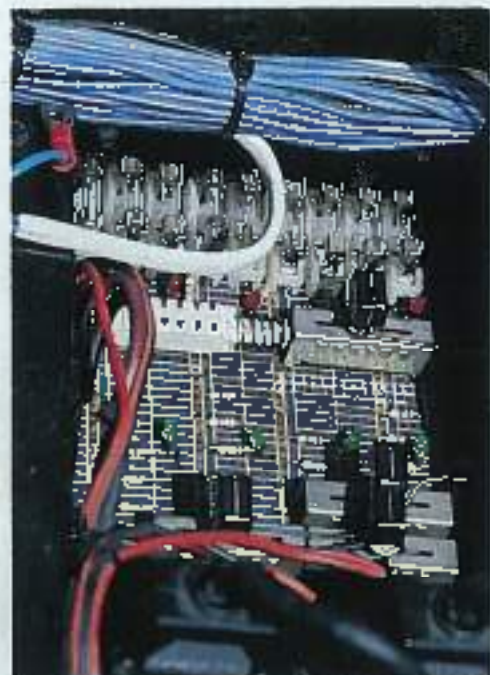
sente de estos últimos fue muy reducido. Pero en el caso de Alemania, país anfitrión, curiosamente, pudo observarse que, en un gran mayoría, los modelos de mercantes eran de modelistas de la antigua República Federal, y los de guerra de la DDR, a la sazón ya desaparecida, con cierta preponderancia de buques rusos y/o de la antigua Kriegsmarine. Algo que se repitió con el equipo de Hungría, país que también se encuadró en aquel Pacto, en el que sólo se hallaban buques de guerra, aunque de diversas procedencias: Reichsmarine (o de la Marina Imperial), Kriegsmarine y del Imperio

Austrohúngaro, con algún que otro modelo de buque norteamericano de la II GM.

En España, país que se manifestó contrario al ingreso en la OTAN, por lo general, pueda verse un mayor número de modelos de buques de guerra que no mercantes. De ahí el interés que despierta uno de estos, como el portacontenedores Patrick Vieljeux.

LOS ANTECEDENTES DEL PATRICK VIELJEUX

Este buque se construyó en Chantiers Navals de la Ciotat, población muy próxima a Toulon,



Panel de fusibles e interruptores deslizantes.



Detalle del panel de reglas para el conec-tionado general.



Puerto alto del Patrick Vieljeux mostrando los accesos a la máquina.



La bocina de steamvill se ubica en el interior de una boaga.

entregándose a la naviera Delmas-Vieljeux en 1974. Su desplazamiento era de 24.000 TRB, con eslora de 171 m. y manga de 23. Estaba propulsado por motores diesel y su velocidad era de 20 nudos.

El modelo se construyó a partir del plano 398 de MRC (Modèle Réduit de Bateaux; Web http://mrb-revue-bateaux.com/mrb_contac.html; listado planos y artículos en http://mrb-revue-bateaux.com/index-mrb/mrb_011.html), a escala 1:100, y en su construcción el amigo Carreras invirtió un total de 1.170 horas de trabajo entre 1995 y 1997. La inversión económica fue de algo más de 100.000 pesetas, sin contar materiales aprovechados a partir de productos de desguace recolectados en los lugares más inverosímiles. Así el motor de propulsión procede de recuperación, al tiempo que buena parte de los principales elementos de comando del RC.

El hecho de que en un modelo de portacontenedores no se halle ni uno sólo de estos elementos que han revolucionado el transporte marítimo, se debe principalmente a dos factores: uno real y otro modelístico. El primero es el hecho que en los años 70, cuando el buque entró en servicio, todo lo referente al transporte de contenedores no estaba tan de-

sarrollado como hoy en día, por lo que era bastante habitual que se estibasen en el interior de las bodegas o directamente sobre cubierta formando cubertadas, pero sin que se hubiesen aún estandarizado los sistemas actuales de estiba, de los que surgieron los modernos portacontenedores.

Por otra parte al ser un modelo a escala 1:100 y no a 1:87 no fue posible el empleo de los contenedores empleados en ferrocarriles miniatura de galga H0, con lo que la posibilidad de realizarlos integralmente fue desechada a causa de la ingente cantidad de trabajo representada.

PASEMOS A LA CONSTRUCCIÓN

La construcción fue totalmente artesanal a partir de planos. El casco está construido totalmente en madera sobre cuadernas, con varias manos de masilla de poliéster y tres de selladora. El conjunto se lijó con lija al agua y pintó con dos manos de color y otras dos de barniz mate.

Las superestructuras, así como puente de mando, entrepuentes y demás partes similares, se construyeron de igual modo. Todas las aberturas para ventilación y/o iluminación poseen sus correspondientes perfiles metáli-

cos, en ocasiones obtenidos de tubos de sección adecuada, y dotados de los correspondientes metacrilatos para evitar la posible entrada de agua.

Las escotillas de bodegas, así como algunas superestructuras, son todas practicables con objeto de asegurar un cómodo y confortable acceso al interior del casco donde se ubican los elementos del comando. En total se dispone de seis accesos (puente, castillo, toldilla y tres en el combés) con lo que queda garantizado un acceso suficiente a los diversos elementos del equipo de comando.

Los mástiles y plumas de las grúas se realizaron con tubo de latón en los diámetros adecuados, disponiendo además las plumas de una rótula en su base que les permite una maniobra completa. El cabrestante y muchos de los mecanismos de las grúas se realizaron torneados a partir de barras de latón u otro material adecuado.

UN BUEN NÚMERO DE COMANDOS Y FUNCIONES

Las funciones de RC que el modelo realiza, son las siguientes:

- Iluminación/señalización general
- Sirena



Combés del Patrick Vieljeux mostrando parte de los accesos,

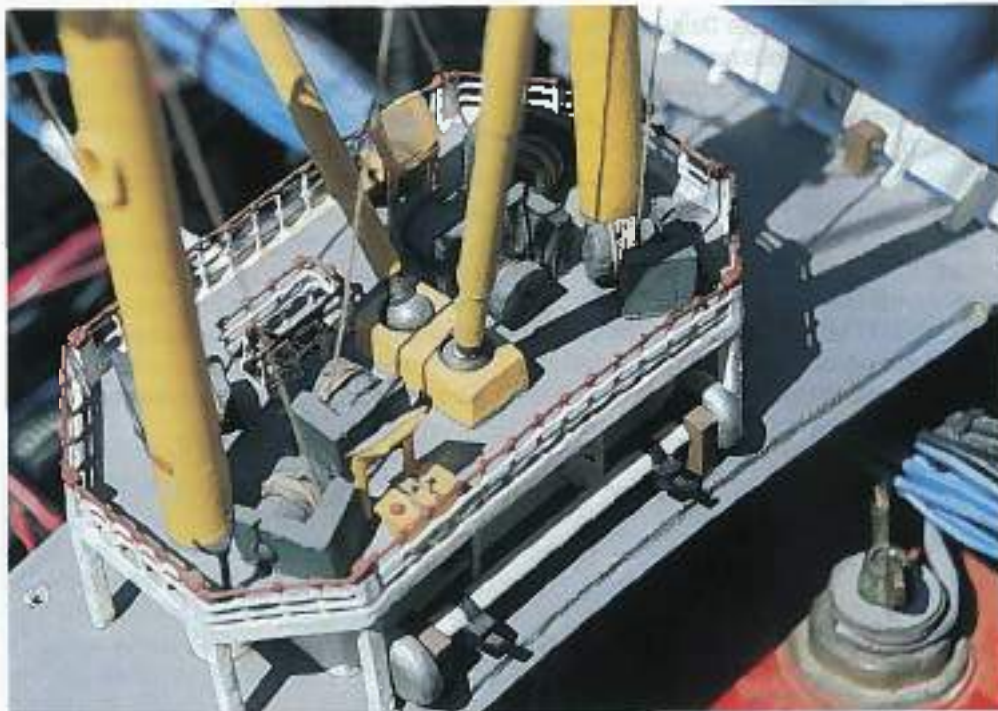
MERCANTE PATRICK VIEJEUX

- Anclas
- Gobierno
- Propulsión refrigerada por agua
- Radares
- Llenado y vaciado de la piscina de dotación
- Comando de todas las grúas (pendiente de instalación)

La alimentación general de toda la instalación y del motor de propulsión se realiza por medio de una batería hermética de Ac/Pb de 12 voltios, que no posee peso suficiente como para proporcionar un calado adecuado, por lo que se dispone de unos 8 kg de lastre de plomo, desmontable en varias piezas sabiamente distribuidas, para adrizarlo y asentarlo en el agua como corresponde.

El que el oficio del amigo Carreras sea el de técnico en comunicaciones le proporcionó un bagaje de conocimientos y experiencia que le fue de gran utilidad en la plasmación y realización de las diversas funciones para el comando del modelo.

La maniobra de las anclas, un detalle siempre comprometido debido a que el escaso peso de éstas en los modelos dificultan un descenso efectivo, se realiza a partir de un motor reversible a 12 voltios ubicado en el interior del casco y debajo del propio cabrestante, que gira en los dos sentidos merced a una conexión elástica y está provisto de unos dientes similares a los empleados en la realidad para el arrastre de la cadena, que no tiene contretes. Un rodillo más hacia el principio del sistema queda unido al inicio de las cadenas, al que se enrollan o desenrollan según sea el sentido de su giro. Todo el conjunto está gobernado mediante un doble interruptor deslizante accionado por un servo de tipo común.



Base de palos y plumas. Observad las rótulas de las plumas.

El modelo dispone de un sistema de iluminación/señalización que actúa de modo independiente y según proceda por la maniobra que ejecute. Las correspondientes luces se hallan en los mástiles y lugares precisos. Todo el sistema se gobierna mediante interruptores deslizantes accionados por servos, con abundancia de regletas para el interconexionado de todos los conductores.

Para la imitación de la clásica sirena se partió de una bocina de automóvil, que empieza a sonar de modo automático a partir del momento en que se encienden las luces de alarma,

mediante un alargamiento del recorrido del servo que las comanda. Al hallarse la bocina en el interior del casco se aprovecha del efecto de resonancia de éste, con lo que se logra obtener un sonido bastante realístico.

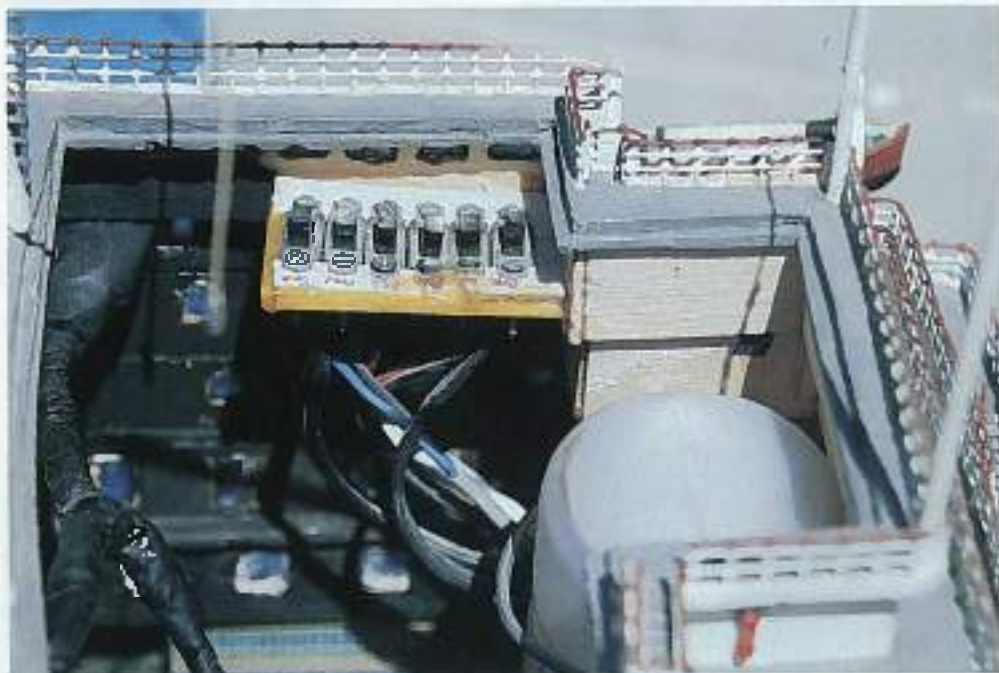
El motor de propulsión procede de un compresor de hinchar neumáticos, con lo que se dispone a la vez de un motor eléctrico con reducción para la hélice, y de una bomba de aire que proporciona un caudal suficiente como para hacer girar los radares, a los que llega un chorro de aire a presión a través de un tubo casi capilar. La velocidad de propulsión se regula por medio de un regulador de tipo convencional.

La propulsión cuenta con un circuito abierto de agua que dispone de toma dentro del chorro de la hélice, con lo que se obtiene una refrigeración muy efectiva del motor pues éste dispone de un serpentín de tubo de aluminio a su alrededor. La salida de agua, por los laterales de las aletas, proporciona un efecto ciertamente muy realístico. El motor de propulsión, además, está provisto de un sistema de pistón/diafragma que intenta simular el ruido del motor real de un buque.

La piscina de la toldilla dispone de una bomba de agua de llenado/vaciado.

El funcionamiento y realismo del buque es muy notable, a pesar de que el día elegido para hacer la demostración, el travieso y jugador Murphy no dejase de hacer de las suyas provocando algún que otro problema de comando, probablemente debido a problemas de baterías o interferencias.

Más información en <http://www.modelismo-naval.net>. ●



Panel de Interruptores y cableados.