



## ALINEACIÓN DE APÉNDICES II

### Centrado de la Bocina y el Eje del Timón

Si, si, es correcto. Dice la Real Academia que bocina es el revestimiento metálico con que se guarnece interiormente un orificio. Aunque generalmente asociamos "Bocina" con el eje de la hélice.

Son las 9<sup>h</sup> 57<sup>m</sup> y seguramente esta es la primera chorrada de hoy que promete ser un día magnífico, así que para no estropearlo vayamos al asunto que realmente nos interesa

El problema de la bocina del timón es el mismo que se planteaba con la bocina de la hélice. ¿Cómo hacer un orificio perfectamente centrado en una madera (tablero) con un margen muy estrecho de pared?

Generalmente para los ejes de hélice y timón utilizamos varilla de acero inoxidable de 4 milímetros y para las bocinas una pieza de latón. Los sibaritas nos dirán que estos dos metales forman par eléctrico y por tanto están expuestos a la corrosión galvánica.

Esto es cierto, pero la posibilidad a este efecto, en nuestros barcos, la podemos considerar nula, porque las horas que están en contacto son pocas y sumergidos en agua muchas menos, especialmente en agua de mar donde el efecto es más acusado.

Es buena práctica, cada vez que hemos terminado una navegación, proceder a desmontar los ejes y tras una concienzuda operación de secado proceder a una, no menos concienzuda, acción de engrasado. Con esta forma de proceder tenemos garantizada la operatividad de estos elementos para toda la vida.

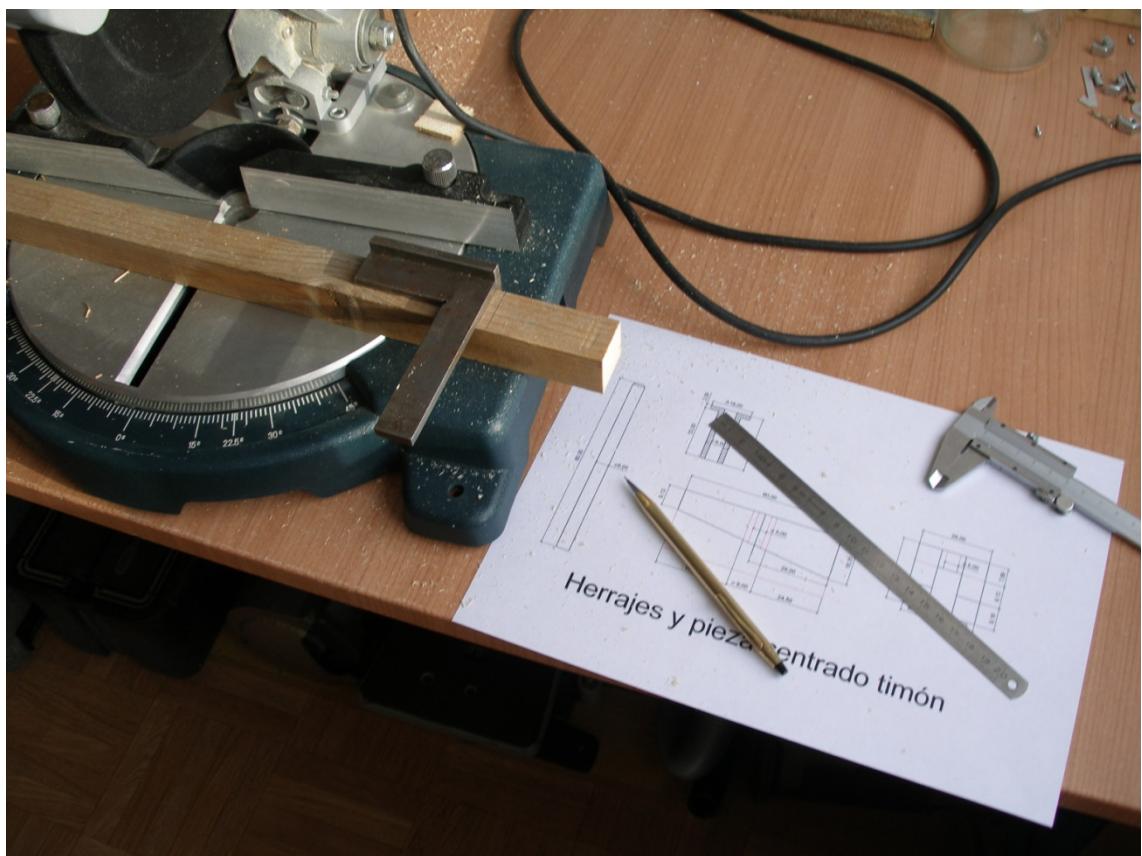
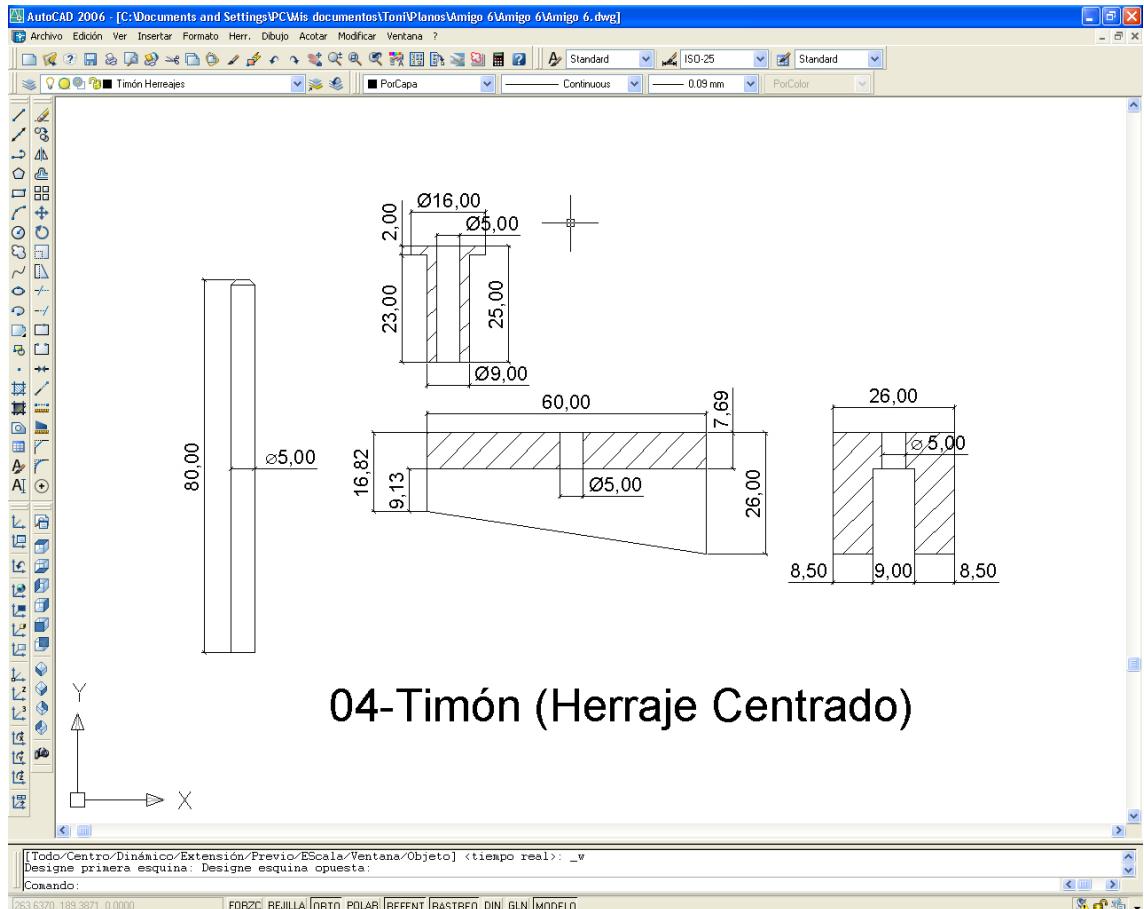
Tomaremos un tajo de madera de un ancho equivalente al doble -más o menos- del ancho de nuestra quilla y tres o cuatro centímetros de longitud. Aproximadamente por la línea central de su ancho haremos una canal del mismo grosor de la bocina que lo tiene que atravesar. Después iremos ensanchando la canal hasta hacerla del mismo ancho de nuestra quilla. Con esto tendremos el agujero en el centro de la canal

Decimos "aproximadamente" porque el ajuste no lo hace las dimensiones del tajo sino el agujero que atraviesa la canal, por tanto si nos queda 5 milímetros por una banda de la quilla y 8 por la otra no nos ha de preocupar porque, repito, el ajuste lo hace el agujero.

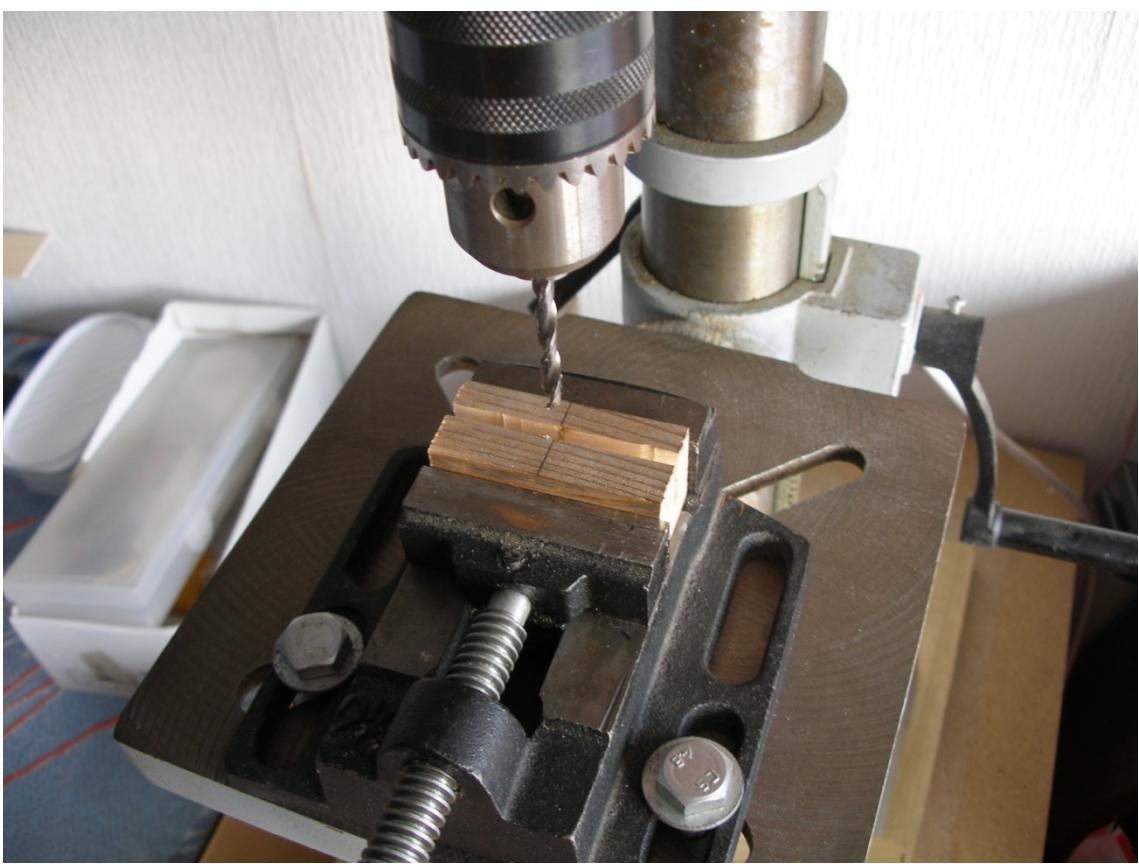
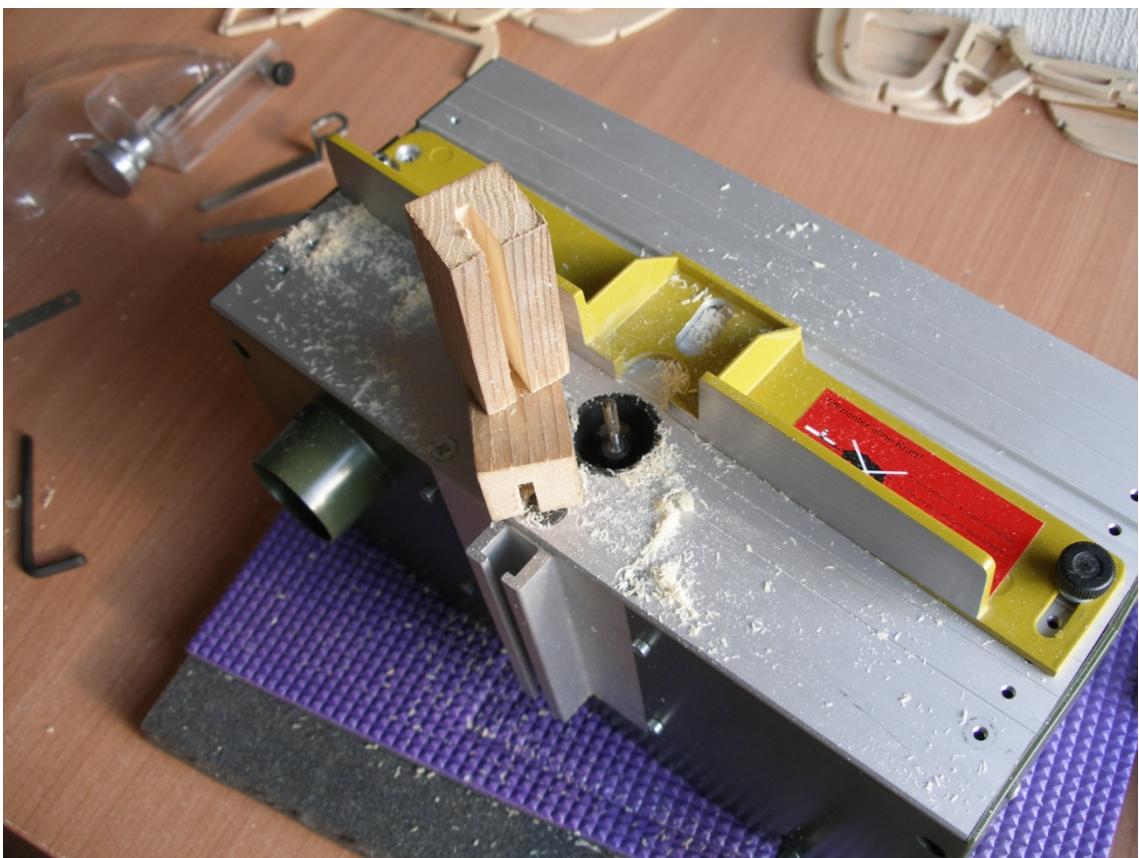
Después pondremos una ración generosa de cola en la ranura y colocaremos nuestro tajo sobre la quilla, teniendo la precaución de centrar perfectamente el centro del agujero por la línea donde debe ir el centro del eje del timón.

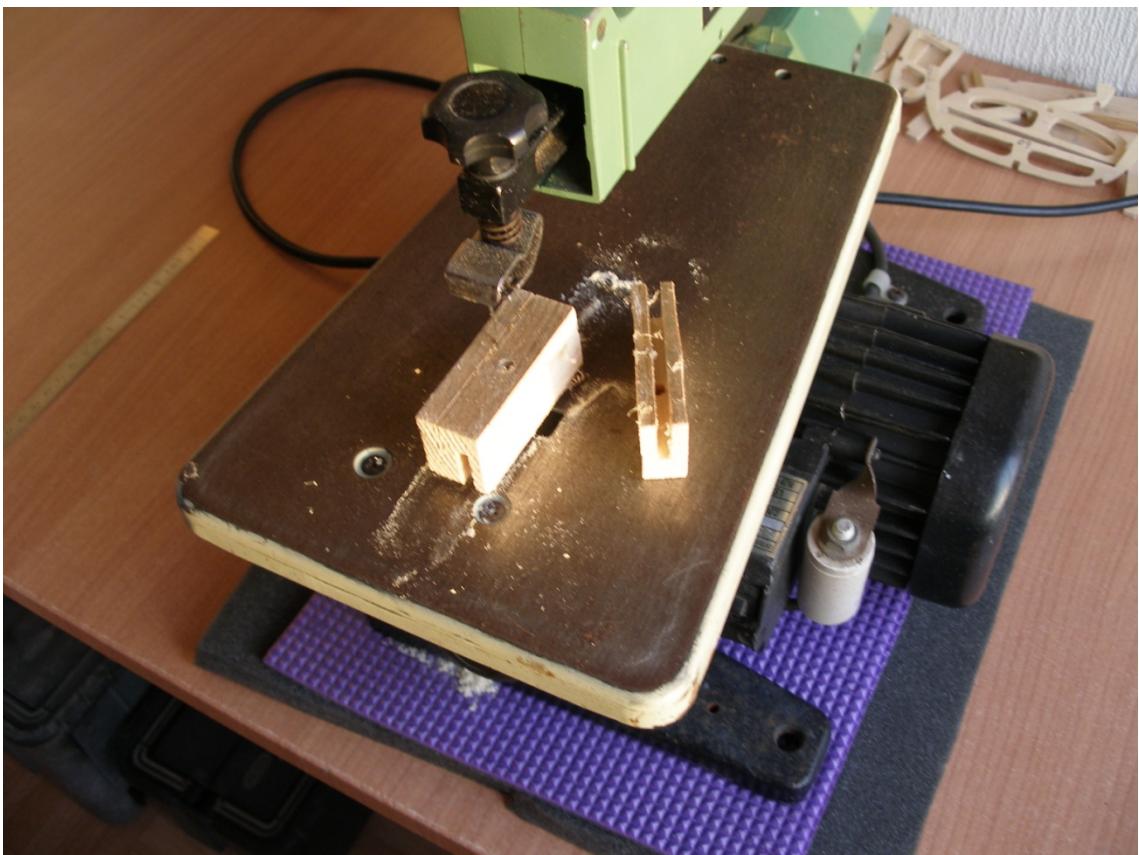
Si nuestra quilla es de 10 milímetros quedará muy debilitada al ser atravesada por un agujero de 7 milímetros, en el caso de una quilla de 7, quedaría partida en dos piezas, así que el tajo cumple una doble función: centrar la bocina y servir de refuerzo a la quilla.

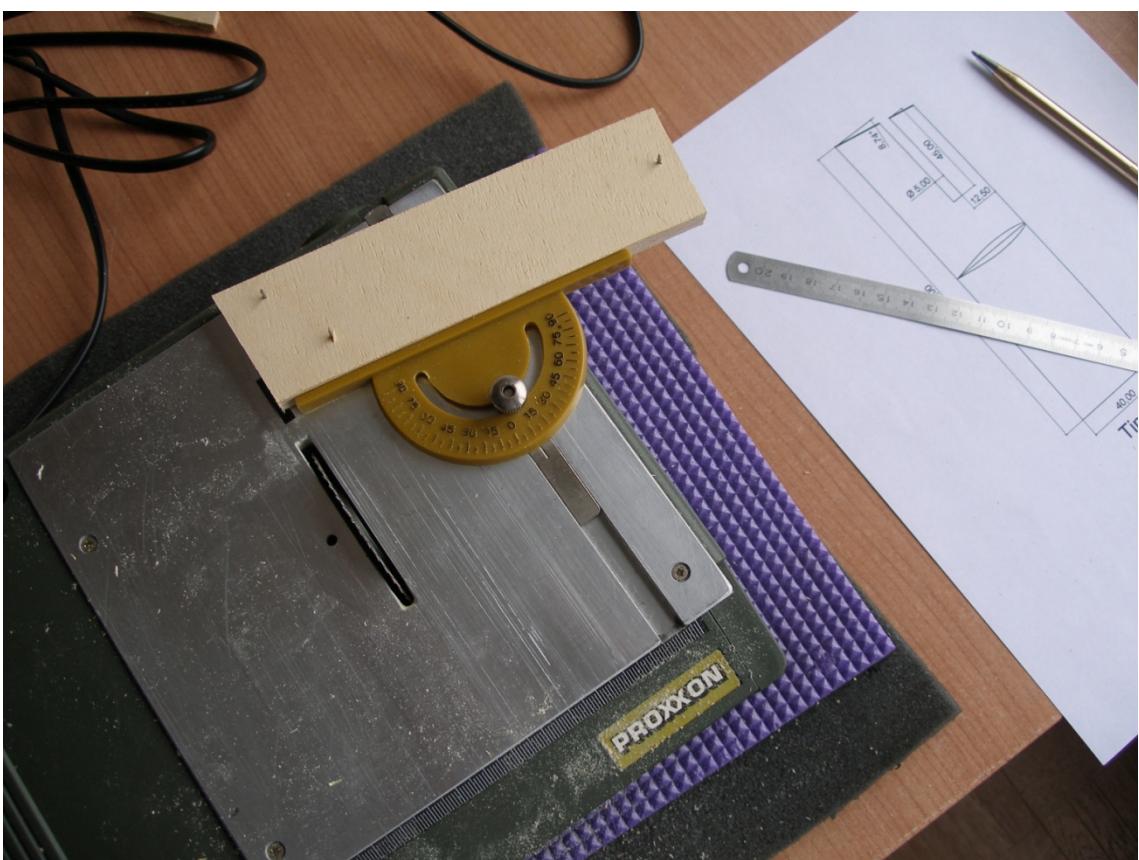
Una vez la cola haya endurecido, tan sólo nos queda hacer el agujero en la quilla, sirviéndonos como guía el propio agujero del tajo que hemos colocado. Nos quedará una bocina perfectamente centrada tanto en su eje transversal como en el longitudinal.

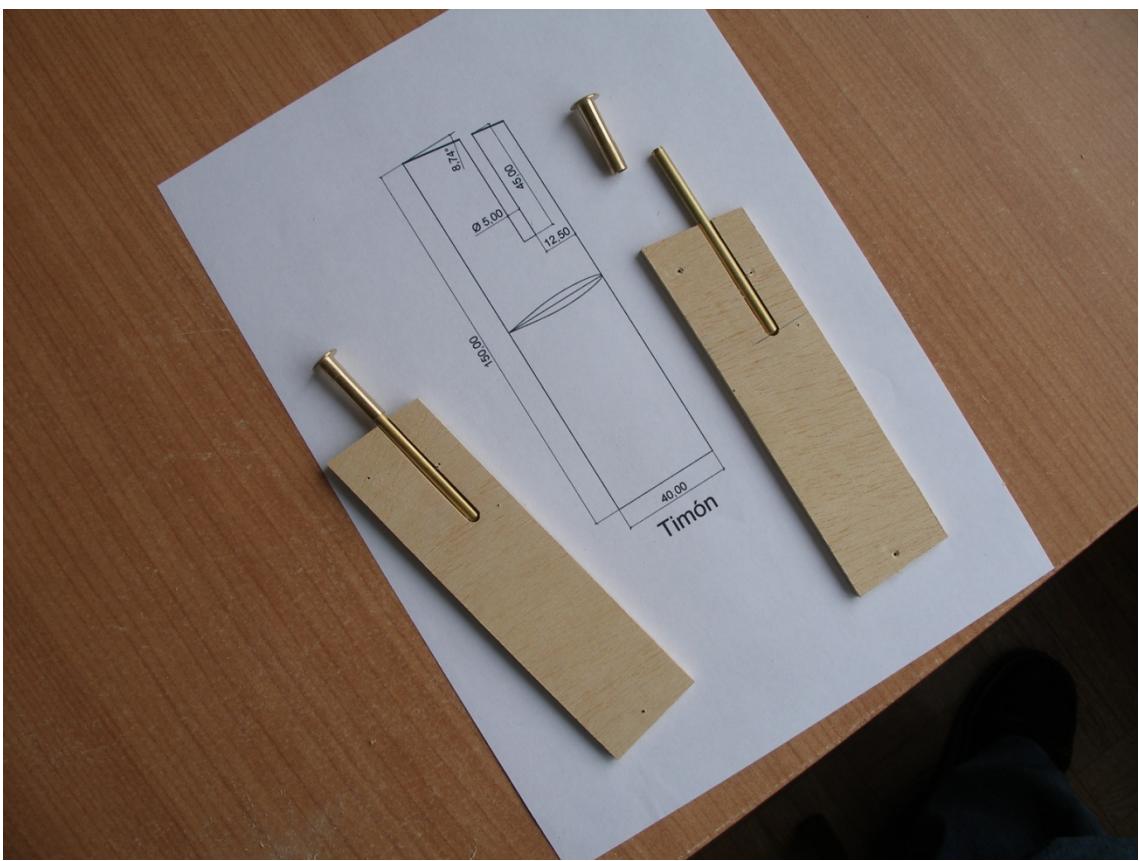
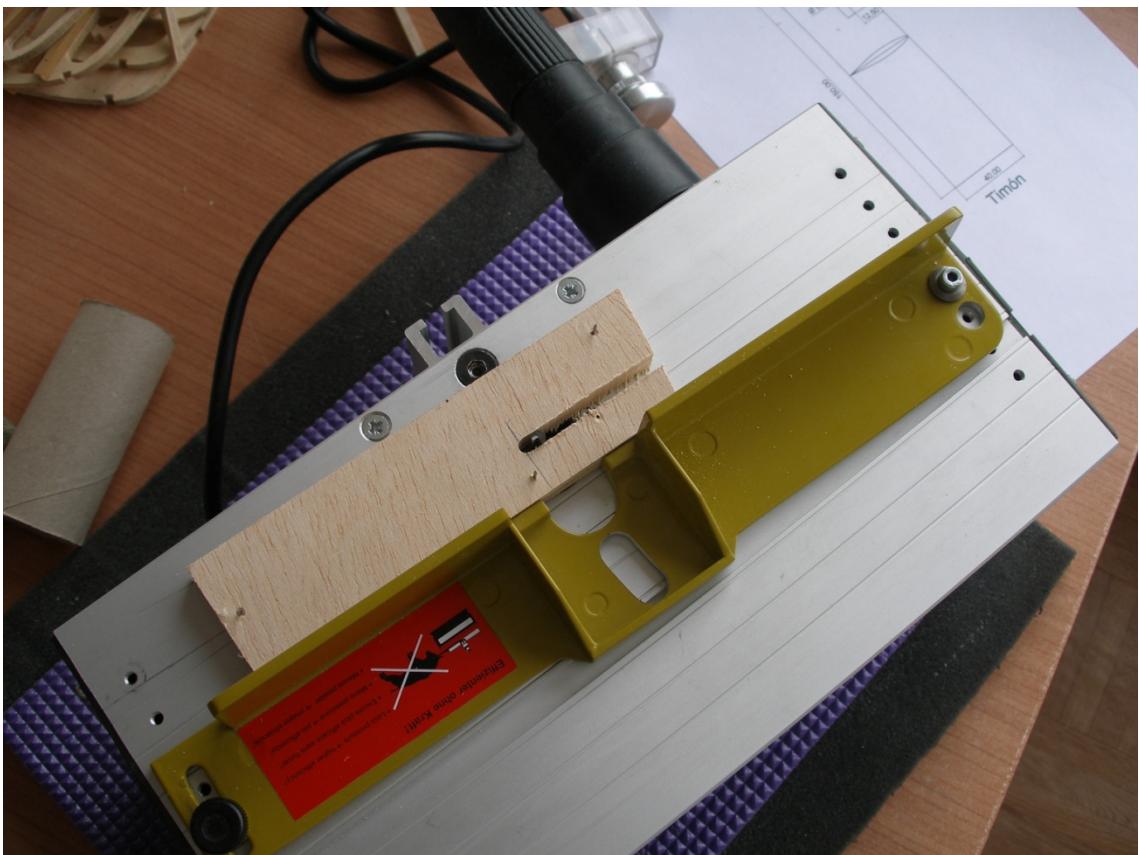
















Las fotografías que ilustran este escrito corresponden al proyecto de un velero del que se hicieron ocho unidades. Alguien tenía que hacer dos unidades y como a mí me dieron todas las papeletas que entraban en el sorteo... pues eso... que por unanimidad me tocó el premio. Digo esto porque en algunas fotografías aparecen piezas duplicadas, la explicación es la que acabo de dar.

Se observará que el eje del timón está elaborado a partir de una varilla de latón, se hizo así porque en el momento de su mecanización no disponía de varilla de acero inoxidable, no para evitar la corrosión galvánica.

Espero que con la pequeña explicación y la ayuda de las imágenes la idea haya quedado plasmada, no obstante, como de costumbre, me tenéis a vuestra disposición para cualquier duda o aclaración que sea necesaria.