

6/12/70

66

LA ISLA y los barcos

Para mañana está prevista la llegada del transporte de ataque "OURAGAN", de la Marina de guerra francesa

De 8.500 toneladas y 149 metros de eslora, puede acomodar en su dique dos barcasas EDIC o, en su lugar, dieciocho LCM

Cuenta con cubierta para helicópteros "Super Frelon" y, en caso de necesidad, capacidad para varar y reparar un dragaminas de altura

Para mañana tiene prevista su llegada a nuestro puerto uno de los más interesantes barcos que figuran en las listas de la Marina de guerra francesa. Se trata del "Ouragan" que, clasificado como "transport de chalands de débarquement", es unidad polivalente que, debidamente preparada, puede llevar a cabo varias y definidas misiones de guerra.

El "Ouragan" viene al mando del capitán de fragata Le Guen y su tripulación está compuesta por doce oficiales, cuarenta y siete suboficiales y ciento setenta y cinco marineros.

El día 10, el "Ouragan" dará por terminada esta su primer escala en Santa Cruz y,

POR JUAN-ANTONIO PADRON ALBORNOZ

por la mañana, se hará nuevamente a la mar.

Con un gemelo, el "Ouragan" ha tomado sobre sí la tarea que, hasta hace algún tiempo venía desempeñando el "Foudre", un "landing ship dock" que, de procedencia americana, se incorporó a la Marina de guerra gala en 1952.

Hoy, cuando las operaciones anfibas han pasado casi totalmente a las diferentes Armadas que en el mundo son, estas unidades resultan indispensables pues, algunos comentaristas navales son "el puño de la Marina", y máxi-

me cuando—como es el caso del "Ouragan"—disponen de propia protección aérea, en forma de helicópteros de ataque y transporte, que dan la razón, toda la razón, a aquella afirmación del almirante Hamade, de la Armada japonesa: "Una Marina sin alas, sin protección aérea propia, es algo que pertenece al pasado".

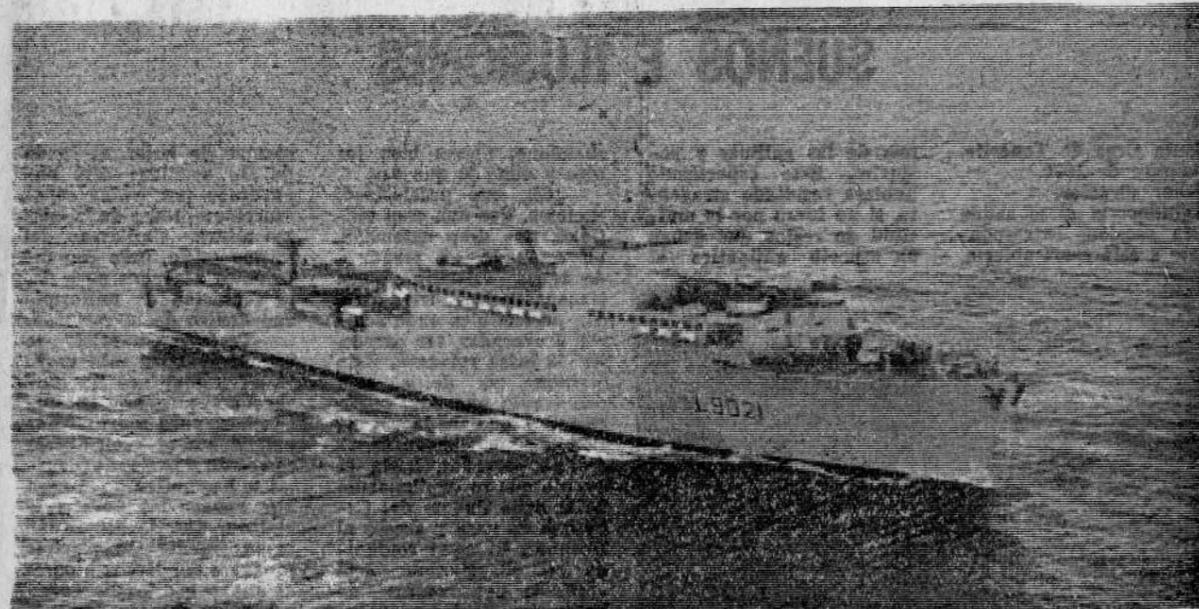
La nueva orientación de la estrategia lleva consigo, en todas las Marinas del mundo, una distribución de fuerzas y, al mismo tiempo, la asignación de nuevas, concretas misiones. Las Armadas, en efecto, desempeñan un papel importantísimo para asegurar a las fuerzas armadas la potencia, la movilidad, la posibilidad de despliegues y concentración rápidas que se precisan para proteger los intereses de cada nación en particular y la conservación de la paz del mundo en general.

Para el logro de estos ob-

jetivos, las flotas de apoyo logístico, aumento que—también—se ha reflejado con toda claridad en la Marina de guerra francesa. A partir de 1961, la determinación del general De Gaulle de que Francia dispusiera de su propia fuerza nuclear provocó un cambio radical en la estrategia y composición de su Armada.

Nuestro puerto ha sido fiel testigo del desfile de las nuevas unidades que, especialmente diseñadas para la lucha en la mar, se han ido agregando a la Marina de la nación hermana.

Mañana llegará el "Ouragan" que, indudablemente, es un acierto de los ingenieros galos por cuanto hace realidad—no sólo las misiones varias que puede realizar—sino también la nueva táctica y técnica del desembarco en vertical, operación ésta que, con sus helicópteros, puede simultanearse con el establecimiento de una cabeza de playa por medio de sus embarcaciones, capaces éstas para el traslado de tanques e infantería a la costa enemiga



El transporte de asalto "Ouragan", de la Marina de guerra francesa, que mañana llegará a nuestro puerto

plumas, pescantes y grúas, el "Foudre" presentaba condiciones magníficas para desempeñar también el oficio de nodriza de aviación, misión para la que, además, contaba con amplios espacios adecuados a tal fin. La decisión de destinarle a tal nuevo servicio tomada mucho antes de que, oficialmente, éste existiera realmente pues, hasta 1912, la aviación naval no tuvo carácter oficial en Francia.

Poco después comenzaron las obras de adaptación del "Foudre" que, ya en 1914,—con motivo de las maniobras de la Flota—llevaba sobre su amplia cubierta aquellos primitivos aparatos, similares al que empleó el 8 de mayo de

en aquel su primer despegue en aguas de la rada de Saint Raphael, hazaña esta similar a la de Ely en Estados Unidos y Samson en Inglaterra.

Al comenzar las hostilidades, el "Foudre" fue incorporado al grueso de la escuadra del almirante Boués de Lapeyriere. Los dos aparatos Voisin que constituían entonces su dotación quedaron pronto inutilizados y, en Toulon, embarcó otros del tipo Nieuport. Con ellos a su bordo, y escoltado por el crucero "Jules Ferry", el "Foudre" llegó el 20 de octubre frente a las costas de Antivari y, desde la base instalada allí provisionalmente, comenzó con sus aviones la vigilancia de las unidades de la es-

cuadra austro-húngara estacionada en Cattaro.

En noviembre de 1914, con la escuadrilla de hidros de L'Escaille contribuyó a la defensa del Canal de Suez, amenazado por las tropas turcas y, posteriormente, fue destinado a la Tercera Escuadra francesa. Esta operaba en misión de bloqueo frente a la costa siria y, entre sus efectivos navales, figuraban también los portahidros "Raven II" y "Anne", ambos de la Royal Navy. En aquel sector compartió su misión con otras logísticas y de combate—conservaba parte de su artillería—y, luego, transformado en buque-taller, terminó su vida marinera y, al finalizar la guerra fue desguazado

ciudades elevadas para la época y, hasta 1908,—fecha en que se entregó el "369"—la Marina de guerra gala continuó la construcción de este tipo de unidades.

A partir de la entrega del "278", ya contaban con tres tubos lanzatorpedos estos "torpilleurs" que, al mismo tiempo, vieron incrementadas su velocidad y autonomía.

Sin embargo, mientras éste afan constructor continuaba, en 1889—cuando la Schnider construyó los numerados del "93" al "98", el Alto Mando de la Marina francesa decidió la de un nuevo tipo: el "torpilleur de haute mer".

Un año más tarde, la Normand entregó el "Avant Garde",—de 112 toneladas, tres tubos y velocidad de 21 nudos—que, el 25 de febrero de 1890, embarrancó y se perdió totalmente. Pero ya estaban en grada en los astilleros de la Ateliers et Chantiers de La Loire los que, botados entre 1890 y año siguiente, llevaron los nombres de "Ouragan", "Temeraire", "Defi", "Aventurierr" y "Alarme".

Estos—con el "Coureur", botado en los astilleros de la Thornycroft inglesa—fueron los primeros torpederos de alta mar en la Marina de guerra francesa.

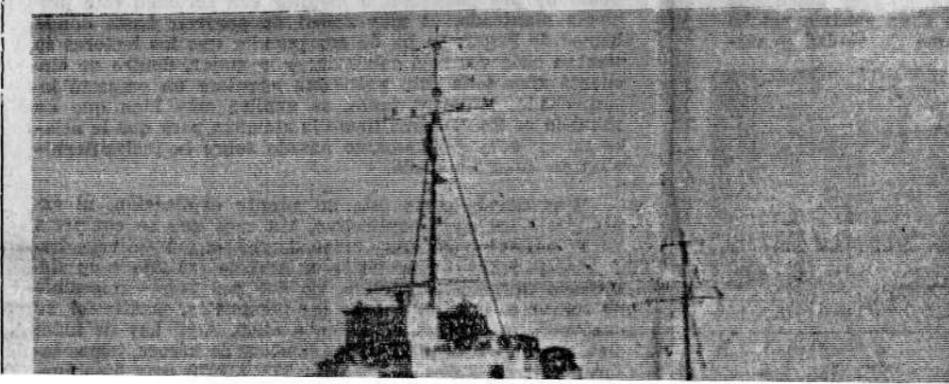
Aquel "Ouragan" era barco

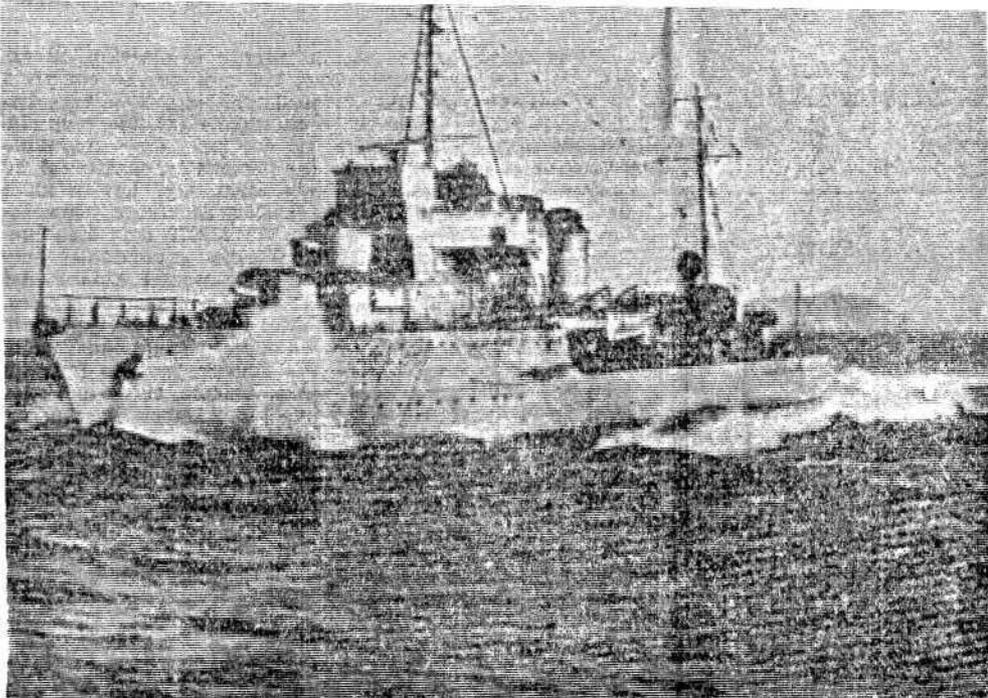
El torpedero "Ouragan"

En más de una ocasión, el primer "Ouragan" de la Marina de guerra francesa se abarló al socaire de este primer "Foudre" cuya historia—interesante historia—acabamos de reseñar.

Para hacernos eco de su nacimiento a la mar hemos de remontarnos a la época de los "torpilleurs" y a la antes citada de la "Jeune Ecole" que consideraba a este tipo de unidad—barato en su coste,

mayor eficacia a los primeros buques lanzatorpedos o torpederos exactamente llamados; disparaban éstos sus dardos explosivos siguiendo el eje y propia posición apuntadora del navio portador de aquellos, con lo que actuaban prácticamente como tubos de lanzar. Antes se utilizaron artefactos asidos al extremo de una basculante pértiga a proa que, acercándola o adosándola a la víctima, hacía explosión. Pasarían años hasta que





El destructor "Ouragan" que, botado en 1924 prestó servicios en la Armada gala hasta 1948

jetivos, en las últimas décadas, las Marinas se han independizado de las bases terrestres gracias al aumento de

El transporte de torpederos "Foudre"

El "Ouragan", con su gemelo el "Orage"—están íntimamente conectados, desde el punto de vista histórico y técnico, no sólo con el segundo "Foudre", el "landing ship dock" antes citado, sino también, y a través de los torpederos, con el primer "Ouragan" y primer "Foudre" de la Armada gala.

En aquellos años de euforia de la "Jeune Ecole" preconizada y llevada a cabo por el almirante Aube, a tal punto llegó el interés de Francia por los torpederos que, incluso, se diseñó y proyectó un crucero especialmente para su transporte a las zonas de combate.

Y así fue como, en 1895, fue botado el "Foudre", híbrido de crucero y transporte que, junto a sus tres chimeneas en candelero—rematadas por los clásicos sombreretes de la Marina de guerra francesa—alzaba las grandes plumas de pórtico para la maniobra de nueve torpederos construidos, llevaría a su bordo.

De 6.100 toneladas, el "Foudre" estaba atrillado con ocho piezas de 109 milímetros—en montajes simples, a proa y a las bandas—y seis de 76 milímetros, de tiro rápido, así como varias de 47.

Estaba equipado con dos grupos de alternativas triples, que tomaban vapor de calderas Belleville, y—con 11.500 H. P. sobre dos hélices—le daban máxima de 19,5 a régimen normal.

mientras, con su propia artillería, cubre la operación del flamante "transport de chalands de débarquement".

Para el "Foudre", en los astilleros de la Schneider, en Chalon sur Saone, se construyeron en 1894 los torpederos "A", "B", "C" y "D". Estos, de 15 toneladas alcanzaban máxima de 16 nudos y estaban armados con sólo un tubo lanzatorpedos embocado sobre el tajamar.

Estas unidades, escuelas, rasas al agua, de formas estilizadas, contaban con dispositivos para ser izadas al "Foudre" y, cuatro años más tarde, la misma Schneider entregó los "E", "F", "G", "H" e "I" que, de 18 toneladas y 19 nudos de máxima, también estaban armados con un tubo a proa.

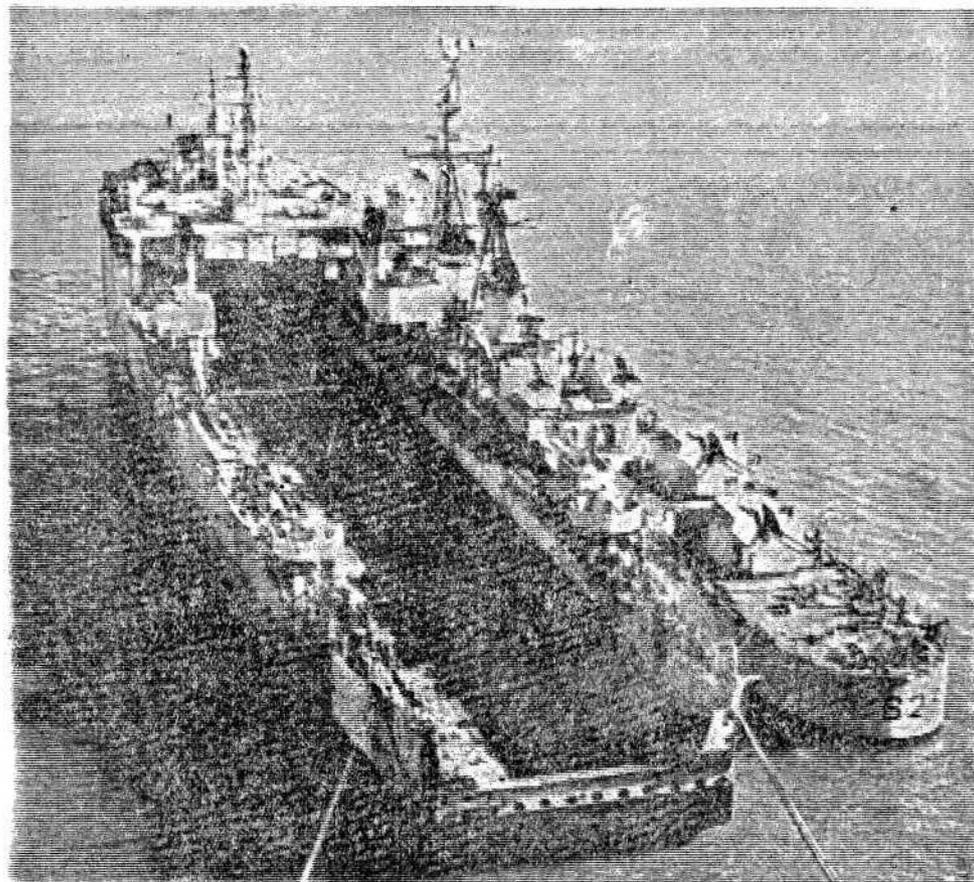
Eran torpederos de lomo de ballena—el "whale back" de los ingleses—que, sin embargo, no se mostraron aptos para, dada su eslora y otras condiciones marineras, navegaciones en mar abierta. Y, precisamente por esta causa, el "Foudre"—aquel flamante crucero-portatorpederos—pasó a convertirse en simple nodriza de aquellos torpederos que, poco a poco, se fueron transformando en "torpilleurs de haute mer" y, ya en los últimos años del siglo, en "destroyers legers".

Sin embargo, sólidos y bien contruidos, los torpederos diseñados para el "Foudre" continuaron en servicio, repartidos por las diferentes bases navales francesas, hasta que—en 1911—todos fueron dados de baja y desguazados.

Con su potente equipo de

dicho año el ingeniero René Caudron para el primer despegue de la cubierta que, a proa, se había instalado en el que, por entonces, figuraba como transporte de hidros.

El "Foudre" disponía de un hangar capaz para tres biplanos y, en el castillo, una plataforma de 10 metros, la misma que utilizó René Caudron



El "Foudre", antiguo "LSD-12" de la Marina americana que, en mayo de 1952, fue adquirido por Francia. En la foto se puede observar la amplitud del dique para el transporte de embarcaciones de desembarco

mer "Foudre" cuya historia—interesante historia—acabamos dereseñar.

Para hacernos eco de su nacimiento a la mar hemos de remontarnos a la época de los "torpilleurs" y a la antes citada de la "Jeune Ecole" que consideraba a este tipo de unidad—barato en su coste, rápido en el ataque por sorpresa—como una panacea y, al mismo tiempo, base de toda una nueva técnica y táctica en la guerra en el mar.

Ya en la guerra de Secesión americana los sudistas, con arrojo indudable, empleaban cargas explosivas contra las fragatas enemigas. Pero fue Makaroff el que, en la guerra ruso-turca, supo conducir a sus torpederos que, con aquellos hitehead primitivos, lograron hundir al cañonero "Seite", de la Flota otomana. Años más tarde, y por una de esas paradojas del Destino, Makaroff murió cuando su insignia, el acorazado "Petropavlosk", fue alcanzado por los torpederos japoneses y, en terrible explosión, se desintegró materialmente.

De aquellos primitivos torpederos escribió don Alfredo Aguilera: "La aparición del torpedo autopulsado, terrible ingenio destructor cuando a flor de agua hería las partes vitales del casco, así como la generalización del maquinismo naval, dieron la

los explosivos—aguas arriba y propia posición apuntadora del navío portador de aquellos, con lo que actuaban prácticamente como tubos de lanzar. Antes se utilizaron artefactos asidos al extremo de una basculante pértiga a proa que, acercándola o adosándola a la víctima, hacia explosión. Pasarian años hasta que el ataque con el torpedo superando los dos sistemas citados, aún usados por los medios subacuosos, se hiciera empleando los tubos en dispositivos giratorios sobre cubierta tal como se montan en nuestros días para lanzar a distancia, por babor o estribor indistintamente, y con relativa independencia a la posición de ataque o movimiento del atacante".

Los "torpilleurs" nacieron para la Marina de guerra francesa cuando, en 1875, los astilleros de la Chantiers Claparede, en Santa Denis, entregaron el "1", de 95 toneladas, y, un año más tarde, los "2" y "3" fueron botados en los astilleros de la Penhoet y la citada Claparede respectivamente.

Estos torpederos estaban atrillados con dos pequeños cañones de 37 milímetros y dos tubos lanzatorpedos de 350 milímetros. Construidos totalmente de acero, estaban bien comparatimentados y protegidos por mamparos de colisión al extremo de proa para mejor encajar embestidas. Con calderas tipo locomotora alcanzaban velo

bres de "Ouragan", "Femeraire", "Defi", "Aventurierr" y "Alarme".

Estos—con el "Coureur", botado en los astilleros de la Thornycroft inglesa—fueron los primeros torpederos de alta mar en la Marina de guerra francesa.

Aquel "Ouragan" era barco de 174 toneladas, 20 nudos de velocidad y armado con dos tubos lanzatorpedos y artillería ligera. Su estampa marinera, con aquella proa de espolón que caracterizó a los torpederos de la época, tenía gracia y finura cuando, a la máxima, el negro penacho que escapaba por las chimeneas quedaba tendido sobre la estela.

Su tonelaje no fue alcanzado por las unidades pertenecientes a las nuevas series—"Agile", "Lancier", "Corsaire", etc.—y, sólo en 1900, la Marina gala recibió los seis "Audacieux" que, contruidos por Normand, llegaron a las 185 toneladas y 26 nudos de máxima.

En 1901, con los "Boree" y "Tramontane", de 160 toneladas y 23 nudos,—construidos por los astilleros de la Dyle et Bacalan, de Burdeos—la Armada francesa desistió de los torpederos de alta mar y adoptó el "destroyer leger", de acuerdo con las líneas y características del "Duvendal", primero de su tipo, tipo que, a su vez, fue sustituido por el "contre torpilleurs" en 1910 y, posteriormente, por el "torpilleurs d'Escadre".

El primer "Ouragan" continuó en servicio hasta que, dado de baja en 1901, poco después fue desguazado, suerte triste que siguió en 1906 el "Alarme" y, en 1910 y 1911, los "Aventurier", "Defi" y "Terneraire".

El segundo "Ouragan" de la Marina de guerra francesa

Durante la primera guerra mundial, la Marina de guerra francesa perdió 23 destructores y, si bien se pensaba en reconstruir las flotillas a base de los rendidos e internados en Scapa Flow, el hundimiento de las unidades alemanas frustró tales propósitos.

Sólo diez destructores, entre austriacos y puestos a flote en Scapa Flow fueron incorporados a la Marina de guerra francesa cuyos mandos, pronto, comenzaron a estudiar las ense-

(Pasa a la página 9)

Reproducciones
fotográficas:

JUAN HERNANDEZ

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

ñanzas derivadas de la guerra para aplicarlas a las nuevas construcciones.

El almirante Daveluy estimaba que, pasada ya la época de los "capital ships", el futuro estaba en "le nombre, la vitesse, l'invulnerabilité, la specialisation". Urgía pues la construcción de submarinos, destructores y cruceros ligeros y, sobre ellos, una muy efectiva aviación naval.

En marzo de 1920, M. de Kerguezec, del Comité de Presupuestos para la Marina, se declaró en favor de tales ideas y, por tanto, se decidió la construcción de seis cruceros y doce destructores que, por consideraciones posteriores de tipo internacial, —sobre todo por el Tratado de Washington— no llegaron a construirse.

El 18 de abril de 1922 se aprobaron los créditos para los 3 cruceros "Duguay Trouin", los 6 contratorpederos "Jaguar", los 12 "Bourrasque", un submarino "Requin" y 6 "Ariadne". Por esta misma ley —que dio lugar al nacimiento del segundo "Ouragan"— también se acordó y aprobó la terminación del acorazado "Bearn" como portaviones.

Para los "Bourrasque", se rie a la que pertenecía el "Ouragan", se escogió la nueva artillería de 130 milímetros y 40 calibres que, si bien disponía de potentes proyectiles y largo alcance, quedaba mermada por cuanto sólo podía hacer seis disparos por minuto.

Esta artillería estaba compuesta por los MK 1919 y MK 1924 —montada ésta última en la segunda serie— y, en ambos casos, era de excelente factura y condiciones básicas.

El 30 de agosto de 1924 resbaló por una de las gradas de la Chantiers Navals Francois, de Caen, el "Orage", —primero de la serie— y, el 6 de diciembre del mismo año, le siguió el "Ouragan".

Según un comentarista naval, fueron "the backbone of the flotillas force" hasta la construcción de los "Le Hardi" y, dado su éxito espectacular, Polonia encargó dos unidades similares, "Burza" y "Wi cher", para su Marina de guerra.

De 1.319 toneladas, eran las principales dimensiones del "Ouragan" 105 metros de eslora por 10,1 de manga y 3 de calado. Estaba artillado con cuatro piezas de 130, en montajes simples de mantelete de

segundo "Foudre", un antiguo "landing ship dokk" del tipo "Ashland" americano que, botado el 29 de diciembre de 1943 en los astilleros de la Newport News S. B. and D. D. Co., —primero llevó la numeral "LSD 12"— prestó sus servicios con el nombre de "Oceanway" en la Royal Navy y, posteriormente, y hasta su adquisición por Francia en mayo de 1952, en la Marina de guerra griega con el nombre de "Okeanos".

Este segundo "Foudre" de la Marina de guerra francesa era de 8.700 toneladas y tenía capacidad para el transporte de 18 LCM en el pozo de popa; inundando tanques especiales y abriendo la compuerta que cerraba dicho pozo, las barcasas de desembarco salían por sus propios medios y, con tropas y material, se dirigían directamente a la costa.

Con el grupo anfibia al mando del capitán de navío Daille, el "Foudre" tomó parte en la Operación Mosquetero, aquella en que las fuerzas anglo-francesas desembarcaron en el Canal de Suez. Entonces tuvo a su cargo el transporte de dieciocho "LCM" y, con cuatro "LST", —de 3.000 toneladas— y veinte "LVT", aseguró el desembarco de la totalidad del Cuerpo Expedicionario que, por lo que a Francia respecta, estaba formado por 25.000 hombres y 9.500 vehículos de todo tipo que, en 53 transportes, realizó la travesía hasta las costas de Egipto.

Dado de baja el pasado año este segundo "Foudre", ya entonces estaban listos para prestar servicio los nuevos "Ouragan" y "Orage" que, inspirados en sus líneas, se construyeron en el Arsenal de Brest.

La quilla del "Ouragan" se puso en junio de 1962 y, botado el 9 de noviembre del año siguiente, entró en servicio en junio de 1965. Su gemelo, el "Orage", fue entregado a la Marina francesa en marzo de 1968 y, desde entonces, estos "transports de chalands de débarquement" han causado la lógica sensación por sus revolucionarias características.

De 8.500 toneladas, son las principales dimensiones del "Ouragan", 149 metros de eslora por 23 de manga y 8,7 de

calado máximo. En su "dique", de 120 metros de largo por 13 de ancho, puede transportar dos barcasas del tipo EDIC, de 300 toneladas cada una y eslora de 60 metros. En otra versión, tal dique tiene capacidad para 18 embarcaciones LCM, de 25 toneladas y 15 metros de eslora, o, también, 120 tanques AMX 13, 340 jeeps ó 1.500 toneladas de carga; dispone de dos grúas de 35 toneladas de potencia de izada y, en la cubierta que está sobre el dique, puede transportar 4 grandes helicópteros del tipo "Super Frelon" o, en su lugar, 12 del "Alouette".

Como transporte de tropas puede llevar 470 infantes de Marina en travesías cortas o, en las de larga duración, 340. En su dique tiene capacidad para varar y reparar un dragaminas del tipo oceánico —de hasta 300 toneladas— y, además, tiene un hospital de cuarenta camas para casos de urgencia. En todos los departamentos dispone de aire acondicionado y las instalaciones para la descontaminación en caso de ataque nuclear son muy completas.

El equipo propulsor está compuesto por dos motores SEMT-Pielstick que, sobre dos hélices de paso variable, le dan 8.100 H. P. y máxima de 17 nudos. Con autonomía de 9.000 millas a la velocidad económica de 15 nudos, es unidad eficiente y, durante algún tiempo, estuvo afecta a la flota integrada en el Centro de Experimentación Nuclear del Pacífico.

Su artillería está compuesta por seis antiaéreos de 30 milímetros y dos morteros de 120; dispone de un puente móvil y desmontable —compuesto de 15 elementos— de noventa metros de longitud.

Dadas las características, el "Ouragan" puede actuar como unidad de mando en operaciones combinadas y, con su artillería, puede cubrir el desembarco de las tropas que transporta. El puente está situado a estribor y, de esta manera, queda lista para su utilización una mayor superficie en la cubierta alta para los helicópteros, cubierta que, además, se complementa con la que, sobre el dique, sirve igual objetivo.

De 1.319 toneladas, eran las principales dimensiones del "Ouragan" 105 metros de eslora por 10,1 de manga y 3 de calado. Estaba artillado con cuatro piezas de 130, en montajes simples de mantelete, dos antiaéreos de 75 e igual número de 37. Completaban su armamento seis tubos de 533 milímetros en dos equipos triples.

Con turbinas Rateau —los demás las llevaban Parsons o Zoelly— el "Ouragan" alcanza ba 33.000 H. P., y media de 30 nudos, si bien en las pruebas alcanzó y mantuvo los 34,5. Con 300 toneladas de fuel en sus tanques, a la velocidad económica de 15 nudos tenía una autonomía de 3.000 millas.

Cuando Francia comenzó las hostilidades contra Alemania, el "Ouragan" quedó integrado en las fuerzas navales del Canal y, cuando se firmó el armisticio, se encontraba en Plymouth en compañía del acorado "Paris". Este fue acondicionado para que sirviese como batería antiaérea flotante y el "Ouragan", —con parte de su tripulación compuesta por polacos— se integró en las Fuerzas Navales Libres que, pronto, se agruparon bajo el mando del almirante Muselier y la bandera con la Cruz de Lorena.

En 1945 la paz llegó de nuevo al mundo y, una vez más, el "Ouragan" reanudó su navegar tranquilo, que no aquel apresurado en que su proa —aguada y lanzada— cortaba el océano en aquellas cabalgadas sobre las olas que caracterizaron, caracterizan aún, al destructor en la mar.

Entonces ya el "Ouragan" había perdido parte de su antiguo armamento y, con nuevos rodajes, entonces llevaba sólo tres piezas de 130, una de 40, ocho de 20 y, en lugar de uno de los equipos de lanzatorpedos, se incrementó su armamento antisubmarino.

Dado de baja en 1948 —cuando los alemanes entregaron los cuatro "T", dos "Z" y los "Paul Jacobi" y "Theodor Rider" —el "Ouragan" fue vendido para desguazar y, el 7 de abril del año siguiente, dieron comienzo las operaciones de transformar su antes elegante estampa marinera, rematada por tres chimeneas en caída, en informes montones de chatarra.

El actual "Ouragan", transporte de asalto y unidad polivalente

Terminada la guerra, para hacer frente a los conflictos en sus colonias, Francia adquirió varias "LST" a la Marina americana y, con nuevos nombres —"Adour", "Orne", "Golo", "Laita", etc— se incorporaron al servicio en unión de varias "LCT" de tipo inglés.

Posteriormente adquirió el