

LA ISLA y los barcos

LOS BUQUES DE LA OPERACION "ESCUADRA-74" EN AGUAS DE CANARIAS

- El portahelicópteros "Dédalo", de la Marina de Guerra española, es el antiguo "Cabot", de la Navy americana
- Durante la campaña del Pacífico, sus aviones participaron en el hundimiento de los acorazados "Musashi" y "Yamato"
- El destructor "Almirante Valdés" -antes "Converse"- intervino en la batalla naval de la bahía de la Emperatriz Augusta

Desde las primeras horas de la mañana de ayer, comenzaron a recalar en los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Las Palmas y Arrecife de Lanzarote, los buques de las Marinas de Guerra de Francia y España que participarán en los ejercicios conjuntos "Escuadra 74".

Por lo que a la Armada española respecta, al puerto de Santa Cruz de Tenerife llegaron los destructores "Alcalá Galiano", "Gravina" y "Churrucá". Por Santa Cruz de la Palma recaló el destructor "Lepanto" y, en el puerto de la capital gran Canaria, el portahelicópteros "Dédalo", el destructor "Roger de Lauria", los submarinos "García de los Reyes" y "Delfín" y el petrolero "Teide". En Arrecife de Lanzarote tomó atraque el destructor "Almirante Valdés", gemelo del "Alcalá Galiano", surto en nuestro puerto.

Por parte de la Marina ga-

la, en Santa Cruz de Tenerife recaló la fragata "Suffren" —armada con proyectiles dirigidos—; el conductor de flotilla "Cassard"; el destructor antisubmarino "Guepratte"; el escolta de escuadra "Le Bourdonnais" y el petrolero "La Saone". En el puerto de la capital palmera, junto con el "Lelepanto" tomó atraque el escolta de escuadra "Jaureguiberry" y en el Puerto de la Luz lo hicieron el portaviones "Foch"; el crucero "Colbert"; los destructores antisubmarinos "La Galissonniere" y "Vauquelin"; el submarino "Espadon" y el buque de apoyo logístico "Rhin". En el puerto de Arrecife de Lanzarote, con el destructor español "Almirante Valdés" atracó el escolta rápido "Le Pro-

sashi" —de 72.000 toneladas y con artillería de 457 milímetros—, al que luego remataron los aparatos de los "Lexington" y "Essex". En la batalla de Leyte, el "Cabot" combatió integrado en la Task Force 38-2, al mando de Bogan, y —más tarde— fue uno de los primeros portaviones americanos alcanzados por los "kamikazes" japoneses en aguas de Filipinas. Con otros grupos, la Task Force 38-2 realizó incursiones por el Mar Meridional de la China en busca de los acorazados japoneses "Hiuga" e "Ise", que habían escapado indemnes de Leyte, y —al mismo tiem-

"Musashi" y, más tarde, a unas 10 millas del puerto de Nagasaki, hundieron al destructor "Hamakaze".

La etapa final del "Cabot" en la guerra comenzó el 1 de julio cuando, desde Leyte, arribó a las costas del Japón con el resto de la Task Force 38 y, hasta agosto, tan poderosa fuerza naval —a la que luego se incorporó la British Pacific Fleet— atacó una y otra vez los objetivos militares nipones.

Con la paz llegó un merecido descanso y repaso general de casco y máquinas para el "Cabot" que, en mayo de 1959, fue transformado para su utilización como "hunter killer ca-

korsky SH-3D" que, con los "Hughes 500 ASW", son los más modernos y mejor equipados para tal misión. También el "Dédalo" puede operar con los aviones del tipo "Hawker Siddeley AV-8A Harrier" que, de despegue vertical, lo revalori-

dos. El radio de acción es de 340 millas náuticas y, a 1.370 metros, la velocidad de cruce-ro es de 96 nudos.

Estos Augusta Bell 204B disponen de sonar y otros equipos electrónicos para la localización de submarinos en inmersión y, para luchar contra ellos, están armados con dos torpedos Mk. 44. El equipo propulsor de estos helicópteros es un motor Lycoming, que desarrolla 1.200 S.H.P.

Los Sikorsky SH-3D "Sea King" son helicópteros pesados, especialmente diseñados para la lucha antisubmarina. De más de nueve toneladas y 22 metros de largo, la velocidad de cruce-ro es del orden de los 118 nudos —la máxima llega a los 414— y pueden alcanzar una altura de 4.480 metros.

Estos helicópteros, cuya autonomía es de 542 millas náuticas, están equipados con sonar, radar y sistema de autoestabilización. Sus armamento es muy diverso y pueden llevar

na de Guerra española son varios los buques que pueden llevar helicópteros. Dejando de lado momentáneamente al "Dédalo", disponen de cubiertas para la maniobra de este tipo de aparatos los destructores "Roger de Lauria" y "Marqués de la Ensenada", —ambos de construcción española— y los

"Churrucá", "Gravina", "Méndez Núñez", "Blas de Lezo" y "Lángara", cedidos por la Navy americana. También puede llevar helicópteros el crucero "Canarias", el transporte de ataque "Galicia" y los buques de desembarco "Velasco", "Conde de Venadito" y "Martín Alva-

Los "Fletcher" españoles

Los destructores "Alcalá Galiano", "Lepanto" y "Almirante Valdés", pertenecen a la clase "Fletcher", de la cual fueron construidos 175 entre 1942 y 1945.

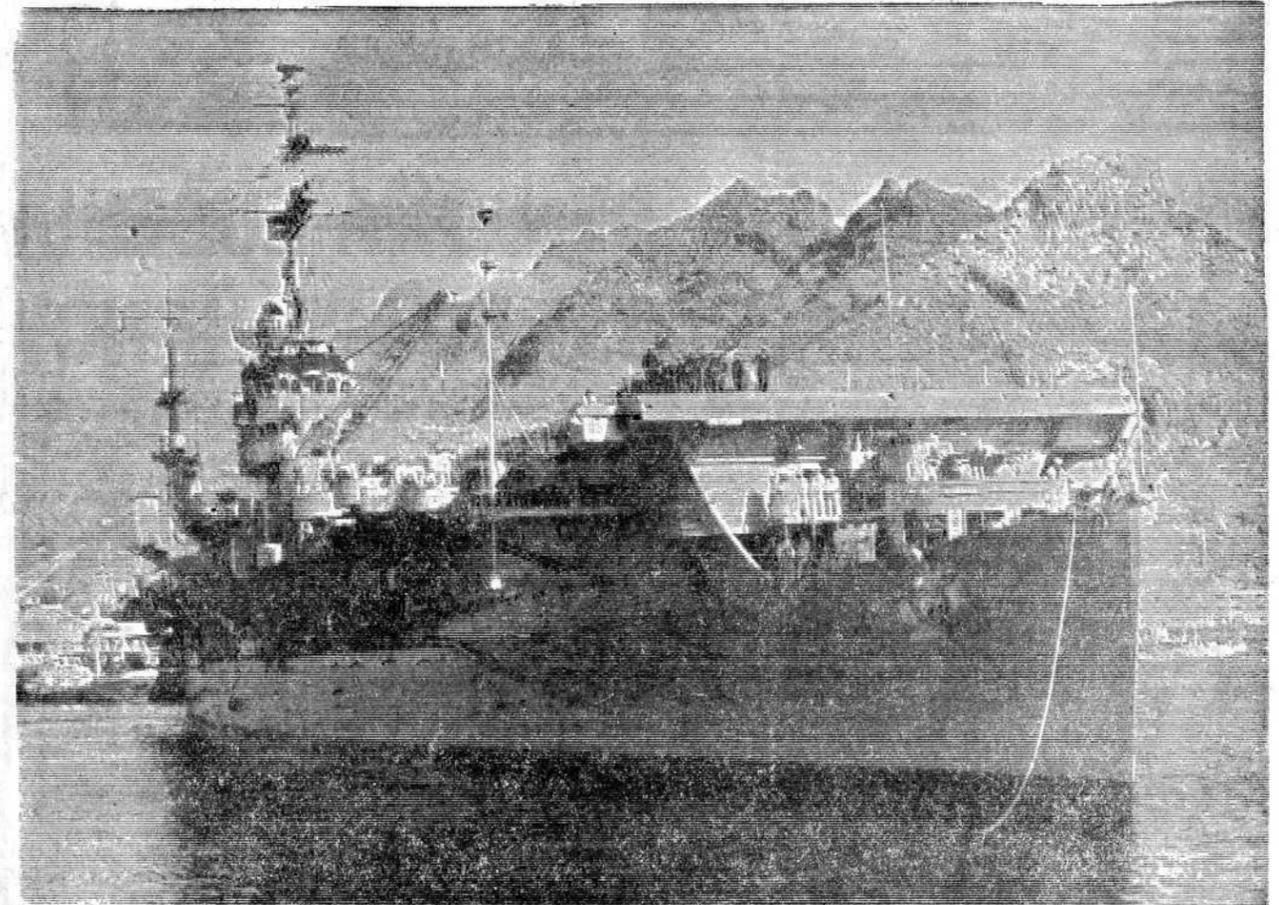
El "Lepanto" fue botado —con el nombre de "Capps" y la numeral DD-550— el 31 de mayo de 1942 en los astilleros de la Gulf Shipbuilding Corporation, en Chickasaw, Alabama. Una vez terminadas las pruebas oficiales, fue entregado a la Navy el 23 de junio del año siguiente y, luego, marchó al Pacífico.

radio de acción de 5.800 millas a la velocidad económica de 16 nudos.

Sin castillo —siguieron la moda de los "flush deck" de la primera guerra mundial— estos destructores tienen un elegante arriño y su estampa sencilla se remata con dos chimeneas aviseradas, cortas y en caída.

Artillados con cuatro piezas de 127 milímetros en torres simples —el "Lepanto" lleva cinco— completan su armamento con cuatro Bofors de 40 y seis Oerlikon de 20, todos ellos en montajes dobles para

Por Juan-Antonio PADRON ALBORNOZ (I)



El portahelicópteros "Dédalo", de la Marina de Guerra española, que interviene en los ejercicios "Escuadra-74".

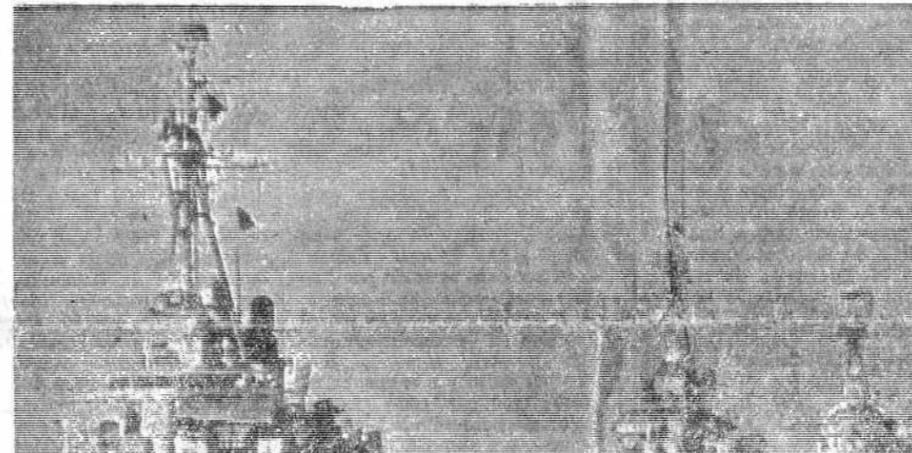
El portahelicópteros "Dédalo"

El 26 de octubre de 1972 —al mando del capitán de navío don Tomás Clavijo Navarro, natural de Santa Cruz de Tenerife— llegó a nuestro puerto el "Dédalo", portahelicópteros de la Marina de Guerra española que toma parte en los ejercicios "Escuadra-74".

En el Muelle Sur, su estampa gris y marinera —de proa fina y de mucho abanico— ponía todo un símbolo de lo que como pieza estratégica, fundamental, tal tipo de buque sig-

el archipiélago de las Marshall— donde los "marines" desembarcaron bajo el apoyo artillero de seis acorazados, antiguos unos y modernos otros, y el que les prestaba la aviación de los nueve portaviones de la clase "Intrepid" y, además, el "Cabot" y sus gemelos "Belieau Wood", "Monterey" y "Cowpens".

Pasó más tarde el "Cabot" a la Task Force 58 —a las órdenes del contralmirante Montgomery— en la que además figu-



te— llegó a nuestro puerto el «Dédalo», portahelicópteros de la Marina de Guerra española que toma parte en los ejercicios «Escuadra-74».

En el Muelle Sur, su estampa gris y marinera —de proa fina y de mucho abanico— ponía todo un símbolo de lo que como pieza estratégica, fundamental, tal tipo de buque significaba y significa.

El «Dédalo» —segundo de su nombre en las listas de la Marina de Guerra española— fue originalmente uno de los cincuenta cruceros de la clase «Cleveland», de los que, aún en grada, nueve fueron transformados en portaviones. Iba a llevar el nombre de Wilmington como tal crucero y, arbolada su quilla el 16 de agosto de 1942 en los astilleros de la New York Shipbuilding Company, más tarde se decidió su transformación y —con el nombre de «Cabot»— fue botado el 4 de abril de 1943.

De 11.000 toneladas standard y 15.800 a plena carga, son sus principales dimensiones 182 metros en la flotación —189,9 total— por 21,8 de manga, 31 de anchura máxima de la cubierta de vuelo y 7,9 de calado. Equipado con cuatro grupos de turbinas General Electric —que toman vapor de calderas Babcock & Wilcox— alcanza potencia total de 100.000 H.P. que, sobre cuatro hélices, le dan máxima de 32 nudos, velocidad ésta que fue superada en las pruebas oficiales realizadas con anterioridad a su entrega a la Navy americana el 24 de julio de 1943.

Como los otros de su tipo, tras la «isla» llevaba cuatro chimeneas y, a las bandas, en voladizos montaba veintiséis antiaéreos de 45 milímetros y, además, llevaba cuatro —para tipo naval— de cinco pulgadas.

Cuarenta y cinco aparatos de caza y cazas-bombarderos completaban su dotación y, a la altura de la «isla» —y no directamente a crujía, sino más bien con un ligero desplazamiento a estribor— llevaba el ascensor para el servicio de los aviones almacenados en el hangar.

Su primera actuación destacada en la pasada guerra comenzó cuando, en enero de 1944, el almirante Nimitz reorganizó la «Task Force» rápida y la reforzó con nuevas unidades que, entre otras, incluía a los modernos acorazados «Iowa» y «New Jersey».

El «Cabot» —hoy «Dédalo»— con una dotación de cazas del tipo «Hellcat», intervino en las operaciones contra el atolón de Kwajalein. Estaba entonces integrado en la escuadra al mando del almirante Turner que, con el general Holland Smith, era responsable de los desembarcos en la zona señalada.

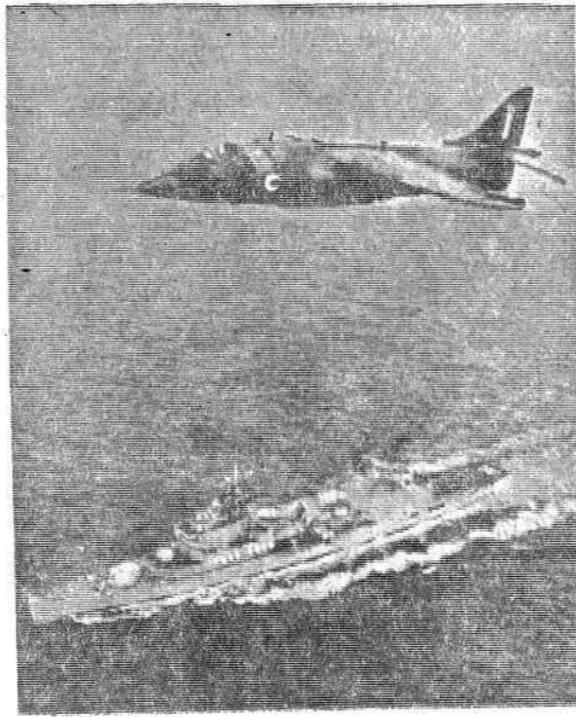
Más tarde, y mientras se atacaba Truk, el almirante Nimitz lanzó sus fuerzas navales contra el atolón de Eniwetock —en

tiguos unos y modernos otros, y el que les prestaba la aviación de los nueve portaviones de la clase «Intrepid» y, además, el «Cabot» y sus gemelos «Belieau Wood», «Monterey» y «Cowpens».

Pasó más tarde el «Cabot» a la Task Force 58 —a las órdenes del contralmirante Montgomery— en la que además figuraban los también portaviones «Wasp», el citado «Monterey» y el «Bunker Hill», con tres cruceros ligeros y doce destructores. Esta agrupación naval estaba a su vez integrada en la V Flota que, al mando del vicealmirante Spruance —que izaba su insignia en el crucero «Indianópolis» —tomó parte en la batalla naval de las Marianas, en la cual los japoneses perdieron tres portaviones y más de 400 aparatos de caza y bombardeo derribados por la aviación de los «aircraft carriers» de la Navy americana.

El «Cabot» apoyó luego el desembarco en las Palaos y, más tarde, pasó a formar parte del Task Group 38 —al mando del contralmirante Bogan— integrado en la III Flota que, por entonces, estaba a las órdenes del almirante Halsey, si bien luego el mando fue transferido al vicealmirante Mitscher.

El 24 de octubre de 1944, y en el Mar de Sibuyan, los cazas del tipo «Hellcat», los bombarderos «Helldiver» y los torpederos «Avenger» despegados de los portaviones «Cabot» e «Intrepid» establecieron contacto con las fuerzas navales del almirante Purita y, una y otra vez, bombardearon y alcanzaron al superacorazado «Mu-



Avión STOL-STOL «Hawker Siddeley», de despegue vertical, tipo al cual pertenecen los 24 pedidos por la Armada española.



El destructor «Alcalá Galiano» navega en línea de fila con los otros «Fletcher» de la Armada española.

— sus aparatos bombardearon Formosa para, luego, bajar hasta las costas de Indochina, siempre a la busca de unidades enemigas.

El «Cabot» —hoy «Dédalo»— intervino posteriormente en los desembarcos y campaña de Filipinas y, cuando las fuerzas navales del almirante Seichi Ito se hicieron a la mar en un verdadero ataque suicida —sólo llevaban combustible para llegar a Okinawa, donde esperaban sorprender a la Flota americana— sus aviones participaron en el hundimiento del acorazado «Yamato», gemelo del

«rier». Para ello se le instaló una catapulta y se redujo a 26 el número de aparatos que podía llevar.

En agosto de 1967 fue transferido a la Marina de Guerra española durante una ceremonia celebrada en Filadelfia y, con el nombre de «Dédalo», recuerda al antiguo transporte de aviación naval —aquel «Neuenfels» primero y «España número 5» después— que, en Barcelona, se transformó bajo la dirección del capitán de corbeta don Pedro Cardona.

Aquel «Dédalo», con sus escuadrillas de hidros «Savoia 16», «Macchi 18» y «Scarab», se ha pasado al actual que, con 850 tripulantes, está capacitado para intervenir en operaciones anfibia, desembarco vertical y lucha antisubmarina. Para ésta, el «Dédalo» cuenta con capacidad para el transporte de veinte helicópteros del tipo «Si-

gan como portaviones. Los días 8 y 9 de noviembre de 1972, el «Dédalo» realizó ejercicios de evaluación con un avión VTOL/STOL «Hawker Siddeley». Este llegó en vuelo directo desde Inglaterra y, durante dos días, realizó tomas de cubierta y despegue en vertical y, al mismo tiempo, se evaluó su capacidad de maniobra sobre cubierta y en hangares. Más tarde, este mismo avión realizó ejercicios de tiro sobre blanco flotante y, posteriormente, regresó a Inglaterra.

Posteriormente, la Armada española adquirió 24 aviones de este tipo que, en grupos de ocho, serán entregados durante este año y el próximo. El «Dédalo» —adquirido en firme en 1972— arboló el pasado 24 de diciembre la insignia del comandante general de la Flota que, hasta entonces, había lucido en el crucero «Canarias».

Los helicópteros de la Armada española

A la capacidad actual de ataque del arma submarina corresponde una contrapuesta capacidad de defensa que, por lo que a las Marinas de Guerra respecta, está encomendada a aviones especiales y a helicópteros.

De estos últimos trataremos en su relación con la Armada española que, ya en 1954, recibió varios del tipo Bell 47G que, como escuela, iniciaron sus vuelos. En el minador «María» se instaló una plataforma que, en la toldilla, permitía la maniobra de uno de estos Bell 47G que, más tarde, llegaron a Santa Cruz de Tenerife en el crucero «Canarias». Despegaron cuando éste se encontraba mar afuera —para ello las piezas de la torre número cuatro llevaban la máxima elevación— y, tras sobrevolar la capital, to-

maron tierra en la explanada del Muelle de Ribera.

Estos Bell 47G son biplazas y, con máxima de 91 nudos, la velocidad de crucero es de 72 a una altura de 1.000 metros. Su peso es de 1.338 kilos y el radio de acción de 217 millas náuticas. El diámetro del rotor es de 11,31 metros y, empleados para enlace, están propulsados por un motor Lycoming TVO-435-A1A, con potencia total de 260 H.P.

Posteriormente se adquirieron los helicópteros del tipo Sikorsky 55 —para lucha antisubmarina y transporte de tropas— y, más tarde, los Augustas Bell 204B, para misiones puramente antisubmarinas. Estos tienen un peso máximo de 4.310 kilos —el rotor tiene 14,5 metros de diámetro— y su velocidad máxima es de 104 nu-

metros de largo, la velocidad de crucero es del orden de los 118 nudos —la máxima llega a los 414— y pueden alcanzar una altura de 4.480 metros.

Estos helicópteros, cuya autonomía es de 542 millas náuticas, están equipados con sonar, radar y sistema de autoestabilización. Sus armamento es muy diverso y pueden llevar proyectiles Kormoran, torpedos antisubmarinos y bombas.

También son para la lucha antisubmarina los «Hughes 369-HM «Cayuse» —destinados a ser embarcados en destructores y unidades similares— y, para ataque, se cuenta con los Bell 209 «Hueycobra». Estos alcanzan una máxima de 180 nudos y están armados con un cañón triple de 20 milímetros —situado bajo el fuselaje— y, además, pueden llevar proyectiles o, en su lugar, minicargas de 7,62 en los estabilizadores.

Los «Hueycobra» son los primeros helicópteros preparados para atacar buques de superficie. Durante los últimos meses han entrado en servicio varios Beq 212 y los modernísimos Hughes 500 ASW. Estos, diseñados para ser utilizados por los destructores, proceden del desarrollo y mejora de los OH-6A Cayuse que, durante la guerra



Uno de los helicópteros «SH-3D» que, para la lucha antisubmarina, tiene en servicio la Marina española.

del Vietnam, ha sido ampliamente utilizado por los «marines».

Este tipo de helicóptero antisubmarino es pequeño y compacto. El diámetro del rotor es sólo de ocho metros y pueden llevar torpedos Mk. 44 o Mk. 46, así como equipos de detección magnética que, a corta distancia, señalan la presencia de un submarino en inmersión.

Los Hughes 500 ASW son biplazas y tienen una velocidad máxima de 241 kilómetros por hora —la de crucero asciende a 232— y, con carga normal de combustible, pueden volar durante tres horas y media.

En la actualidad, en la Mari-

El «Lepanto» fue botado —con el nombre de «Capps» y la numeral DD-550— el 31 de mayo de 1942 en los astilleros de la Gulf Shipbuilding Corporation, en Chickasaw, Alabama. Una vez terminadas las pruebas oficiales, fue entregado a la Navy el 23 de junio del año siguiente y, luego, marchó al Pacífico.

Sus dos gemelos también tomaron parte —y muy activa por cierto— en las batallas navales que se desarrollaron en aquel océano. El «Valdés» es el antiguo «Converse» —numeral DD-509— botado el 30 de agosto de 1942 en los astilleros de la Bath Iron Works Corporation, en Maine. Fue entregado a la Armada estadounidense el 8 de junio de 1943 y, el «Jarvis» —producto de los astilleros de la Todd Pacific Shipyard, donde fue botado el 14 de febrero de 1944— es el actual «Alcalá Galiano». Este se entregó oficialmente el 3 de junio del mismo año y, con las siglas DD-799, hizo también la guerra en aguas del Pacífico.

Estos tres destructores —con los «Almirante Ferrándiz» y «Jorge Juan», antiguos «David W. Taylor» y «McGowan»— desplazan 2.080 toneladas standard, 2.750 normal y 3.050 a plena

primera guerra mundial— estos destructores tienen un elegante arrufo y su estampa sencilla se remata con dos chimeneas aviseradas, cortas y en cañal.

Artillados con cuatro piezas de 127 milímetros en torres simples —el «Lepanto» lleva cinco— completan su armamento con cuatro Bofors de 40 y seis Oerlikon de 20, todos ellos en montajes dobles para tiro antiaéreo. Llevan también cinco tubos lanzatorpedos, de 533 milímetros; dos «erizos»; una canasta por banda para torpedos antisubmarinos y, además, cuatro morteros, también por banda.

De este mismo tipo figuran en las listas de la Marina de Guerra española los «Almirante Ferrándiz» y «Jorge Juan». El primero, antiguo «David W. Taylor», fue botado el 4 de julio de 1942 en los astilleros de la Gulf Shipbuilding Corporation, en Chickasaw, —los mismos que construyeron el «Capps», actual «Lepanto»— y el «Jorge Juan», ex «McGowan», lo fue el 14 de noviembre de 1943 en los de la Federal Shipbuilding and Engineering Co., firma que lo entregó a la Navy el 20 de diciembre del mismo año.

Tras tomar parte en la guerra, estos cinco destructores del tipo «Fletcher» continuaron en

la Navy americana y, años más tarde, pasaron a la Armada española. Los primeros que llegaron a nuestras aguas fueron los «Capps» y «David W. Taylor», rebautizados con sus actuales nombres de «Lepanto» y «Almirante Ferrándiz». Llegó luego el «Converse» —hoy «Almirante Valdés»— y, a finales de 1960, lo hicieron los «Jarvis» y «McGowan», que hoy llevan los nombres de «Alcalá Galiano» y «Jorge Juan».

Los «Fletcher» en la guerra

Todos estos destructores españoles son veteranos de la guerra en el Pacífico. El «Con-

verse» —hoy «Almirante Val-

(Pasa a la página 8)

te— llegó a nuestro puerto el «Dédalo», portahelicópteros de la Marina de Guerra española que toma parte en los ejercicios «Escuadra-74».

En el Muelle Sur, su estampa gris y marinera —de proa fina y de mucho abanico— ponía todo un símbolo de lo que como pieza estratégica, fundamental, tal tipo de buque significaba y significa.

El «Dédalo» —segundo de su nombre en las listas de la Marina de Guerra española— fue originalmente uno de los cincuenta cruceros de la clase «Cleveland», de los que, aún en grada, nueve fueron transformados en portaviones. Iba a llevar el nombre de Wilmington como tal crucero y, arbolada su quilla el 16 de agosto de 1942 en los astilleros de la New York Shipbuilding Company, más tarde se decidió su transformación y —con el nombre de «Cabot»— fue botado el 4 de abril de 1943.

De 11.000 toneladas standard y 15.800 a plena carga, son sus principales dimensiones 182 metros en la flotación —189,9 total— por 21,8 de manga, 31 de anchura máxima de la cubierta de vuelo y 7,9 de calado. Equipado con cuatro grupos de turbinas General Electric —que toman vapor de calderas Babcock & Wilcox— alcanza potencia total de 100.000 H.P. que, sobre cuatro hélices, le dan máxima de 32 nudos, velocidad ésta que fue superada en las pruebas oficiales realizadas con anterioridad a su entrega a la Navy americana el 24 de julio de 1943.

Como los otros de su tipo, tras la «isla» llevaba cuatro chimeneas y, a las bandas, en voladizos montaba veintiséis antiaéreos de 45 milímetros y, además, llevaba cuatro —para tipo naval— de cinco pulgadas.

Cuarenta y cinco aparatos de caza y cazas-bombarderos completaban su dotación y, a la altura de la «isla» —y no directamente a crujía, sino más bien con un ligero desplazamiento a estribor— llevaba el ascensor para el servicio de los aviones almacenados en el hangar.

Su primera actuación destacada en la pasada guerra comenzó cuando, en enero de 1944, el almirante Nimitz reorganizó la «Task Force» rápida y la reforzó con nuevas unidades que, entre otras, incluía a los modernos acorazados «Iowa» y «New Jersey».

El «Cabot» —hoy «Dédalo»— con una dotación de cazas del tipo «Hellcat», intervino en las operaciones contra el atolón de Kwajalein. Estaba entonces integrado en la escuadra al mando del almirante Turner que, con el general Holland Smith, era responsable de los desembarcos en la zona señalada.

Más tarde, y mientras se atacaba Truk, el almirante Nimitz lanzó sus fuerzas navales contra el atolón de Eniwetock —en

tiguos unos y modernos otros, y el que les prestaba la aviación de los nueve portaviones de la clase «Intrepid» y, además, el «Cabot» y sus gemelos «Belieau Wood», «Monterrey» y «Cowpens».

Pasó más tarde el «Cabot» a la Task Force 58 —a las órdenes del contralmirante Montgomery— en la que además figuraban los también portaviones «Wasp», el citado «Monterrey» y el «Bunker Hill», con tres cruceros ligeros y doce destructores. Esta agrupación naval estaba a su vez integrada en la V Flota que, al mando del vicealmirante Spruance —que izaba su insignia en el crucero «Indianópolis»— tomó parte en la batalla naval de las Marianas, en la cual los japoneses perdieron tres portaviones y más de 400 aparatos de caza y bombardeo derribados por la aviación de los «aircraft carriers» de la Navy americana.

El «Cabot» apoyó luego el desembarco en las Palaos y, más tarde, pasó a formar parte del Task Group 38 —al mando del contralmirante Bogan— integrado en la III Flota que, por entonces, estaba a las órdenes del almirante Halsey, si bien luego el mando fue transferido al vicealmirante Mitscher.

El 24 de octubre de 1944, y en el Mar de Sibuyan, los cazas del tipo «Hellcat», los bombarderos «Helldiver» y los torpederos «Avenger» despegados de los portaviones «Cabot» e «Intrepid» establecieron contacto con las fuerzas navales del almirante Purita y, una y otra vez, bombardearon y alcanzaron al superacorazado «Mu-



Avión STOL-STOL «Hawker Siddeley», de despegue vertical, tipo al cual pertenecen los 24 pedidos por la Armada española.



El destructor «Alcalá Galiano» navega en línea de fila con los otros «Fletcher» de la Armada española.

— sus aparatos bombardearon Formosa para, luego, bajar hasta las costas de Indochina, siempre a la busca de unidades enemigas.

El «Cabot» —hoy «Dédalo»— intervino posteriormente en los desembarcos y campaña de Filipinas y, cuando las fuerzas navales del almirante Seichi Ito se hicieron a la mar en un verdadero ataque suicida —sólo llevaban combustible para llegar a Okinawa, donde esperaban sorprender a la Flota americana— sus aviones participaron en el hundimiento del acorazado «Yamato», gemelo del

«rier». Para ello se le instaló una catapulta y se redujo a 26 el número de aparatos que podía llevar.

En agosto de 1967 fue transferido a la Marina de Guerra española durante una ceremonia celebrada en Filadelfia y, con el nombre de «Dédalo», recuerda al antiguo transporte de aviación naval —aquel «Neuenfels» primero y «España número 5» después— que, en Barcelona, se transformó bajo la dirección del capitán de corbeta don Pedro Cardona.

Aquel «Dédalo», con sus escuadrillas de hidros «Savoia 16», «Macchi 18» y «Scarab», se ha pasado al actual que, con 850 tripulantes, está capacitado para intervenir en operaciones anfibas, desembarco vertical y lucha antisubmarina. Para ésta, el «Dédalo» cuenta con capacidad para el transporte de veinte helicópteros del tipo «Si-

gan como portaviones. Los días 8 y 9 de noviembre de 1972, el «Dédalo» realizó ejercicios de evaluación con un avión VTOL/STOL «Hawker Siddeley». Este llegó en vuelo directo desde Inglaterra y, durante dos días, realizó tomas de cubierta y despegue en vertical y, al mismo tiempo, se evaluó su capacidad de maniobra sobre cubierta y en hangares. Más tarde, este mismo avión realizó ejercicios de tiro sobre blanco flotante y, posteriormente, regresó a Inglaterra.

Posteriormente, la Armada española adquirió 24 aviones de este tipo que, en grupos de ocho, serán entregados durante este año y el próximo. El «Dédalo» —adquirido en firme en 1972— arboló el pasado 24 de diciembre la insignia del comandante general de la Flota que, hasta entonces, había lucido en el crucero «Canarias».

Los helicópteros de la Armada española

A la capacidad actual de ataque del arma submarina corresponde una contrapuesta capacidad de defensa que, por lo que a las Marinas de Guerra respecta, está encomendada a aviones especiales y a helicópteros.

De estos últimos trataremos en su relación con la Armada española que, ya en 1954, recibió varios del tipo Bell 47G que, como escuela, iniciaron sus vuelos. En el minador «María» se instaló una plataforma que, en la toldilla, permitía la maniobra de uno de estos Bell 47G que, más tarde, llegaron a Santa Cruz de Tenerife en el crucero «Canarias». Despegaron cuando éste se encontraba mar afuera —para ello las piezas de la torre número cuatro llevaban la máxima elevación— y, tras sobrevolar la capital, to-

maron tierra en la explanada del Muelle de Ribera.

Estos Bell 47G son biplazas y, con máxima de 91 nudos, la velocidad de crucero es de 72 a una altura de 1.000 metros. Su peso es de 1.338 kilos y el radio de acción de 217 millas náuticas. El diámetro del rotor es de 11,31 metros y, empleados para enlace, están propulsados por un motor Lycoming TVO-435-A1A, con potencia total de 260 H.P.

Posteriormente se adquirieron los helicópteros del tipo Sikorsky 55 —para lucha antisubmarina y transporte de tropas— y, más tarde, los Augusta Bell 204B, para misiones puramente antisubmarinas. Estos tienen un peso máximo de 4.310 kilos —el rotor tiene 14,5 metros de diámetro— y su velocidad máxima es de 104 nu-

metros de largo, la velocidad de crucero es del orden de los 118 nudos —la máxima llega a los 414— y pueden alcanzar una altura de 4.480 metros.

Estos helicópteros, cuya autonomía es de 542 millas náuticas, están equipados con sonar, radar y sistema de autoestabilización. Sus armamento es muy diverso y pueden llevar proyectiles Kormoran, torpedos antisubmarinos y bombas.

También son para la lucha antisubmarina los «Hughes 369-HM «Cayuse» —destinados a ser embarcados en destructores y unidades similares— y, para ataque, se cuenta con los Bell 209 «Hueycobra». Estos alcanzan una máxima de 180 nudos y están armados con un cañón triple de 20 milímetros —situado bajo el fuselaje— y, además, pueden llevar proyectiles o, en su lugar, minicargas de 7,62 en los estabilizadores.

Los «Hueycobra» son los primeros helicópteros preparados para atacar buques de superficie. Durante los últimos meses han entrado en servicio varios Beq 212 y los modernísimos Hughes 500 ASW. Estos, diseñados para ser utilizados por los destructores, proceden del desarrollo y mejora de los OH-6A Cayuse que, durante la guerra



Uno de los helicópteros «SH-3D» que, para la lucha antisubmarina, tiene en servicio la Marina española.

del Vietnam, ha sido ampliamente utilizado por los «marines».

Este tipo de helicóptero antisubmarino es pequeño y compacto. El diámetro del rotor es sólo de ocho metros y pueden llevar torpedos Mk. 44 o Mk. 46, así como equipos de detección magnética que, a corta distancia, señalan la presencia de un submarino en inmersión.

Los Hughes 500 ASW son biplazas y tienen una velocidad máxima de 241 kilómetros por hora —la de crucero asciende a 232— y, con carga normal de combustible, pueden volar durante tres horas y media.

En la actualidad, en la Mari-

El «Lepanto» fue botado —con el nombre de «Capps» y la numeral DD-550— el 31 de mayo de 1942 en los astilleros de la Gulf Shipbuilding Corporation, en Chickasaw, Alabama. Una vez terminadas las pruebas oficiales, fue entregado a la Navy el 23 de junio del año siguiente y, luego, marchó al Pacífico.

Sus dos gemelos también tomaron parte —y muy activa por cierto— en las batallas navales que se desarrollaron en aquel océano. El «Valdés» es el antiguo «Converse» —numeral DD-509— botado el 30 de agosto de 1942 en los astilleros de la Bath Iron Works Corporation, en Maine. Fue entregado a la Armada estadounidense el 8 de junio de 1943 y, el «Jarvis» —producto de los astilleros de la Todd Pacific Shipyard, donde fue botado el 14 de febrero de 1944— es el actual «Alcalá Galiano». Este se entregó oficialmente el 3 de junio del mismo año y, con las siglas DD-799, hizo también la guerra en aguas del Pacífico.

Estos tres destructores —con los «Almirante Ferrándiz» y «Jorge Juan», antiguos «David W. Taylor» y «McGowan»— desplazan 2.080 toneladas standard, 2.750 normal y 3.050 a plena

primera guerra mundial— estos destructores tienen un elegante arrufo y su estampa sencilla se remata con dos chimeneas aviseradas, cortas y en cañal.

Artillados con cuatro piezas de 127 milímetros en torres simples —el «Lepanto» lleva cinco— completan su armamento con cuatro Bofors de 40 y seis Oerlikon de 20, todos ellos en montajes dobles para tiro antiaéreo. Llevan también cinco tubos lanzatorpedos, de 533 milímetros; dos «erizos», una canasta por banda para torpedos antisubmarinos y, además, cuatro morteros, también por banda.

De este mismo tipo figuran en las listas de la Marina de Guerra española los «Almirante Ferrándiz» y «Jorge Juan». El primero, antiguo «David W. Taylor», fue botado el 4 de julio de 1942 en los astilleros de la Gulf Shipbuilding Corporation, en Chickasaw, —los mismos que construyeron el «Capps», actual «Lepanto»— y el «Jorge Juan», ex «McGowan», lo fue el 14 de noviembre de 1943 en los de la Federal Shipbuilding and Engineering Co., firma que lo entregó a la Navy el 20 de diciembre del mismo año.

Tras tomar parte en la guerra, estos cinco destructores del tipo «Fletcher» continuaron en

carga. Son sus principales dimensiones 114,8 metros de eslora por 12 de manga y 5,5 de calado y —con dos grupos de turbinas— dan 35 nudos de máxima con 60.000 S.H.P. sobre dos hélices.

Estas turbinas —General Electric las del «Lepanto» y Westinghouse las de los restantes— toman vapor de calderas Babcock & Wilcox y, con 650 toneladas de combustible, estos destructores tienen un

la Navy americana y, años más tarde, pasaron a la Armada española. Los primeros que llegaron a nuestras aguas fueron los «Capps» y «David W. Taylor», rebautizados con sus actuales nombres de «Lepanto» y «Almirante Ferrándiz». Llegó luego el «Converse» —hoy «Almirante Valdés»— y, a finales de 1960, lo hicieron los «Jarvis» y «McGowan», que hoy llevan los nombres de «Alcalá Galiano» y «Jorge Juan».

Los «Fletcher» en la guerra

Todos estos destructores españoles son veteranos de la guerra en el Pacífico. El «Con-

verse» —hoy «Almirante Val-

(Pasa a la página 8)

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

si bien otras cuatro muy similares forman la clase «E 50», o «Le Corse».

La quilla del «Le Provençal» se arboló en febrero de 1957 en los astilleros del Arsenal de Lorient —allí se construyeron los «Le Breton», «Le Basque», «Le Bearnais», «L'Agenais» y «L'Alsacien»— y, botado el 5 de octubre del mismo año, fue alta en la Armada con fecha del 6 de noviembre de 1959.

De 1.295 toneladas standard y 1.795 a plena carga, son sus principales características 95 metros de eslora en la flotación —99,3 total— por 10,3 de manga y 3³/₄ de calado a proa y 4,1 a popa.

Como sus gemelos, el «Le Provençal» está artillado con seis piezas de 57 milímetros —en tres torres dobles— y dos

de 20. A proa del puente lleva un mortero triple, de 305 milímetros, para cargas de profundidad que, al mismo tiempo, puede utilizarse para tiro contra objetivos terrestres.

Completa su armamento con doce tubos lanzatorpedos —en cuatro montajes triples— dos morteros lanzacargas y varadero a popa.

El aparato propulsor está compuesto por una turbina Rateau —que toma vapor de dos calderas Indret— que, con 20.000 S. H.P., le da 28 nudos, velocidad ésta que fue ampliamente superada y mantenida durante las pruebas oficiales.

El «Le Provençal» se diferencia en que su chimenea es Strombo-Velensi —también las llevan los «L'Alsacien» y «Le Vendéen»— y en la línea del puente.

nudos, el radio de acción asciende a 6.000 millas.

El «Rhin» lleva en el castillo una grúa eléctrica, con la cual realiza sus servicios y, al mismo tiempo, el de las dos embarcaciones —del tipo LCP— que van en el pozo. Normalmente, su dotación está compuesta por cinco oficiales y 66 suboficiales, cabos y marineras, cifra ésta a la que hay que añadir el casi centenar de técnicos y especialistas que atienden los diferentes servicios encomendados a estos buques.

El «La Saone» es un petrolero de escuadra que, el 27 de febrero de 1948, fue botado en los astilleros de la firma Ateliers et Chantiers de France, en Dunkerque, astilleros que —el 7 de septiembre del mismo año— botaron un gemelo, el actual «La Seine».

Estos petroleros pertenecían a una serie de cuatro que, en cargada antes de la guerra, iba a estar compuesta por los citados y por los «Liamone» y «Medjerda» que, en junio de 1940, fueron cancelados cuando apenas se había trabajado en ellos.

De 16.870 toneladas de desplazamiento y 23.800 a plena carga, son sus principales dimensiones 160 metros de eslora por 22,14 de manga. El aparato motor está compuesto por dos grupos de turbinas Parsons que,

con 15.800 H.P., le dan 17 nudos.

Mientras se encontraba en grada, el «La Saone» fue incautado por los alemanes que le asignaron el nombre de «Stormarn» —el «La Seine» recibió, también en grada, el de «Rheinpfalz»— y, en 1945, volvieron a tomar los primitivos.

Cuando estos dos petroleros fueron botados, la Marina francesa tomó la decisión de, ante la escasez de barcos de su tipo —necesarios para el transporte de petróleo al país en plena reconstrucción— cederlos para su explotación a la Compagnie Auxiliaire de Navigation, con sede en París, empresa que los mantuvo a su servicio hasta que, en 1953, fueron devueltos a la Armada.

En 1962 fueron modernizados y convertidos en auténticos «ravillateurs d'Escadre», con capacidad para el transporte de 11.500 toneladas de combustible y unas 400 de víveres. Los pozos de proa y popa se cerraron y, así, se logró una cubierta corrida sobre la que se aizan los cuatro «goal post-masts» que sostienen a las bandas, los puntales metálicos, especiales para petrolero en plena navegación.

Para su propia defensa anti-aérea, estos petroleros de escuadra tienen asignado un armamento de cuatro piezas de 40 milímetros.

El submarino «Espadon»

El submarino «Espadon» es uno de los seis que comprenden la clase «Narval». De 1.200 toneladas standard, 1.640 en superficie y 1.910 en inmersión, son sus principales dimensiones 78,4 metros de eslora por 7,8 de manga.

Su construcción se inició en marzo de 1957 en los astilleros de la Normand y, botado el 15 de septiembre de 1958, entró en servicio el 2 de abril de 1960.

Diseñados de acuerdo con las líneas del tipo alemán XXI, los «Narval» llevan a proa seis tubos lanzatorpedos de 550 milímetros y, en total, una veintena de tales armas.

Como otros de su clase, el «Espadon» ha sido modernizado en Lorient y, al tiempo que se le dotó de nuevo aparato motor, se mejoraron los sistemas de detección.

En superficie, el «Espadon» navega con motores SEMT-Pielstick que, en la citada modernización, sustituyeron a los Schneider originales. Estos nue-

vos motores, tres en total, son de doce cilindros y le dan una máxima de 16 nudos. Para navegar en inmersión utiliza dos motores eléctricos que, con 2.400 H.P. de potencia total, le dan 18 nudos, marcha favorecida por las líneas estilizadas de estos buques.

Estos submarinos tomaron forma según el sistema de prefabricación y, cada uno de ellos, se armó en grada mediante la soldadura de siete secciones, de diez metros cada una.

Con los «Narval», en la Marina de Guerra francesa prestan servicio los cuatro de la serie «Arethuse» —del tipo hunter-killer—; los nueve «Daphné», similares a los «Delfin» españoles y, al tiempo que se proyectan otros cuatro de tipo convencional, ya están en la mar tres con propulsión nuclear, los «Le Redoutable», «Le Terrible» y «Le Foudroyant», a los que —en 1976 y 1978— se agregarán los «L'Indomptable» y «Le Tomant», en grada de Cherburgo.

Los «Rhin» y «La Saone»

El «Rhin» es un buque de apoyo logístico —en su versión electrónica— que, botado en Lorient el 17 de marzo de 1962, fue dado de alta en la Armada gala con fecha 1 de marzo de 1964.

Es gemelo de los «Garonne», «Loire», «Rance» y «Rhône», que llevan a cabo los servicios de taller, apoyo de dragaminas, servicio de seguridad y apoyo de submarinos respectivamente.

De 2.075 toneladas standard y 2.445 a plena carga, son sus principales dimensiones 302 pies de eslora en la flotación —331,5 total— por 43 de manga. El equipo propulsor está compuesto por dos motores SEMT-Pielstick que, sobre una hélice, le dan 3.300 H.P. y máxima de 16,5 nudos.

Estos buques disponen de hangar y plataforma para la maniobra de dos helicópteros y, a la velocidad económica de 12

Empresa representante

DE CHOCOLATES FAMA INTERNACIONAL LE INTERESA AGENTES DE VENTAS

No mayores de 30 años preferible con coche (no imprescindible) con referencias inmejorables CONOCER EL COMERCIO DEL RAMO.

OFRECEMOS:

- Altas comisiones.
- Trabajo en equipo.
- En su día formar parte de la Empresa.

Interesados concertar entrevista, llamando al teléfono 27-84-00 (Sr. García).

Representaciones Meyg

ALQUILERES Y VENTA DE GRUPOS ELECTROGENOS DE 1 A 1750 KVA.

Rogamos tomen nota:

NUEVOS TELEFONOS: 22-83-48 - 22-83-49

cuatro meses son suficientes

para que usted hable el idioma que desee

Estudio sobre 100 alumnos de **MONITOR de idiomas AAC PHILIPS**

El 80%, hablaron un idioma antes de 4 meses

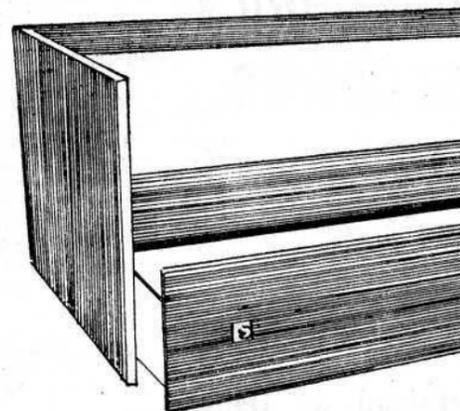
El 12%, aprendieron más de un idioma

El 7%, dejaron de estudiar

El 63%, habían fracasado con otros métodos

IAG EL CENTRO PARA UNA EL

Recuerda Vd. nuestra oferta? ...aún continúa. 20% de descuento todos nuestros m



30% de en nuestro Pre

SANTA CRUZ:

Puerta Canseco (Plaza Weyler) Teléfono: 27-53-16
Garcilaso de la Vega, 4. Teléfono: 22-22-44.



¡¡Atención!! para toda MUJER

FRINE, primera marca en productos de cosmética, le ofrece ser Asesora de Ventas y de belleza, obteniendo buenos beneficios y una experiencia profesional fascinante.