

# LA ISLA Y LOS BARCOS

## Mañana llegará el "Doudart de Lagrée", escolta de la Marina de guerra francesa. Es uno de los nueve que comprenden la serie "Commandant Rivière", construída en Lorient. Lleva el nombre del marino y arqueólogo que, en 1862, logró el protectorado francés en Camboya. Su antecesor fue un cañonero fluvial que, construído en 1909, pasó toda su vida en la estación naval del Yang-Tsé

Para mañana tiene anunciada su llegada a nuestro puerto el escolta "Doudart de Lagrée", de la Marina de guerra francesa, que —al mando del capitán de fragata Toubeau— aquí permanecerá hasta el próximo día 24 en que, de nuevo, se hará a la mar.

El "Doudart de Lagrée" viene con una dotación compuesta por 10 oficiales, 47 suboficiales y cabos, y 110 marineros.

En las listas de la Marina de guerra francesa está clasificado como uno de los nueve integrados en el tipo de "aviso-escorteurs" que, autorizados en el programa naval de 1955, se inició con el "Comandant Rivière".

El escolta galo que mañana llegará por vez primera a nuestro puerto, lleva el nombre del marino, viajero y arqueólogo —Ernesto María Doudart de Lagrée— que, nacido en Saint Vincent de Mercure, Isère, en 1823, falleció en el poblado chino de Tong-Tchuan en 1863.

Doudart de Lagrée ingresó primeramente, en la Escuela Politécnica y, cuando en 1845 salió de ella, pasó a la Marina y tomó parte luego en la expedición a Crimea.

En 1845 fue ascendido a teniente de navío y, en 1862, nombrado comandante de las fuerzas francesas en Camboya y, una de sus primeras y diplomáticas misiones, fue la de iniciar las negociaciones que finalizaron con el reconocimiento del protectorado francés en aquel reino.

En 1864, Doudart de Lagrée fue ascendido a capitán de fragata y, posteriormente, se le

confió el mando de una misión científica en Indo-China.

Con sus hombres logró penetrar en el Yunnan, después de atravesar Laos y Birmania, pero luego murió en el antes citado poblado chino. Antes de su fallecimiento confió a Francisco Garnier el mando de la misión y, de ésta manera, se logró —entre otros muchos resultados— un perfecto conocimiento de la navegabilidad del río Mekong.

Doudart de Lagrée dejó algunos manuscritos que, en 1884, se publicaron con el título de "Explorations et missions de

tada" que, a su vez fueron sustituidos por otros nuevos. La Navy americana encargó en Shanghai el "Monocacy", —muy similar al italiano— y, posteriormente, los "Oahu", "Panay", "Guam", "Luzón", "Tutuila" y "Mindanao".

En 1909, la Marina de guerra francesa recibió de los astilleros de la Ateliers et Chantiers de la Bretagne, en Nantes, el "Doudart de Lagrée" y, poco tiempo después, se firmó el contrato para la construcción del gemelo —el "Balny"— que, botado en junio de 1914, quedó arrumbado para

### POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

Con el tricolor galo a tope, las vibraciones de los grupos de alternativas daban vida a los vientos de la chimenea que, de cuando en cuando, se adornaba con el blanco pañuelo del vapor mientras, con roncós bramidos, la sirena pedía paso a los lentos sampanes.

En diciembre de 1937, cuando los japoneses atacaron China, su aviación bombardeó y hundió —el 12 de diciembre con-

tán —luego ascendido a almirante— Bérenger atacase la Flota siamesa en Koh-Chang y hundiese a los acorazados-guardacostas "Dhonburi" y "Ayuthia" y a cuatro de sus destructores, el "Doudart de Lagrée" se dirigió a Shanghai donde quedó amarrado mientras, en Chunking, lo mismo hacía el "Balny".

Y en los citados puertos permanecieron hasta que, en 1941

ras permitió reducir el tonelaje y la adopción de refuerzos especiales en la quilla y el puente de mando.

El equipo propulsor está compuesto por cuatro motores SEMT-Pielsick que, con 16.000 H.P. sobre dos hélices, le dan 26,5 nudos de máxima velocidad ésta que sobrepasa los 25 estipulados en el contrato.

El "Commandant Bory" lleva turbinas de gas y generadores Sigma, de pistón libre, mientras que, en la actualidad,

en el "Balny" se experimenta el nuevo sistema CODAG que, luego, trataremos con más detalle.

En las pruebas de mar, el "Doudart de Lagrée", como también sus gemelos, demostró la capacidad para pasar, en cuestión de minutos, de velocidad de crucero a la máxima. Las cualidades evolutivas son tales que puede completar un círculo de 320 metros de diámetro con toda la caña metida y a 25 nudos.

gida. Y es que, el "Balny" puede navegar con sólo un Diesel; con dos; con la turbina sola; con un Diesel y la turbina y, finalmente, con dos Diesel y la turbina.

### Ventajas que reportará

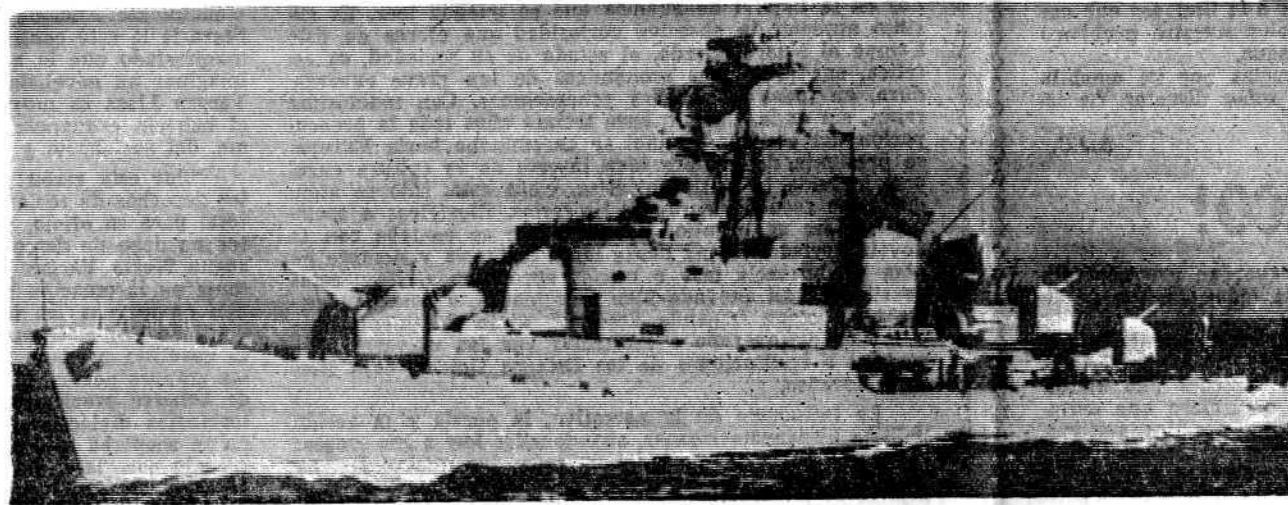
El sistema CODAG, ante todo representará una enorme economía en cuanto a peso, con respecto a los diesel, del orden de las 140 toneladas. Ello, como es lógico, permitirá embarcar unas 100 toneladas más de combustible y, de esta manera, la autonomía aumentará considerablemente, casi en un cincuenta por ciento con respecto a la anterior.

En las primeras pruebas llevadas a cabo con el "Balny" se pudo comprobar la enorme rapidez de puesta en marcha del barco, rapidez que le permite ponerlo a punto de zarpar sin previo aviso, mientras que, en unidad similar a vapor, deberá llevarse a cabo primeramente el encendido de las calderas —por lo menos cuatro horas antes de la salida—, manobra que, en los diesel semirrápidos, sólo exige un calentamiento de treinta a sesenta segundos antes de su puesta en marcha.

En la mar, tanto el aumento como la disminución de la velocidad son de efecto inmediatos y hacen que el manejo de estas unidades, de unas 2.000 toneladas, sea de una gran facilidad.

El "Balny", en una de las numerosas pruebas a que ha sido sometido, pasó en dos minutos de la velocidad económica de 12 minutos a la de 24; después paró dio atrás y, en apenas unos minutos, quedó inmóvil sobre las aguas.

La automatización del aparato propulsor y el manejo de esta a distancia permiten una reducción considerable del personal mecánico embarcado. Desde ahora se puede proyectar la completa supresión de los trabajos de mantenimiento a bordo, lo cual permitirá el



El escolta "Doudart de Langrée", —de la Marina de guerra francesa— que mañana llegará a nuestro puerto al mando del capitán de fragata Toubeau.—(Reproducciones fotográficas, Juan Hernández).

Doudart de Lagrée", y, además, una colección de cartas que apareció —un año más tarde— con el título de "Doudart de Lagrée au Cambodge et son voyage en Indo-Chine".

atender las más perentorias necesidades que la guerra demandaba y, por tanto, no fue terminado hasta 1920.

De 183 toneladas, el "Doudart de Lagrée" estaba armado primeramente con seis piezas de 37 milímetros, artillería que luego cambió por una de 75, dos de 37 —en montajes simples—, y cuatro ametralladoras de 8.

De 51 metros de eslora por 6,7 de manga y sólo 1 de calado, estaba equipado con dos grupos de alternativas triples que, tomando vapor de dos calderas Fouché, le daban 900 I.H.P. sobre dos hélices y, a la máxima, media de 14 nudos.

cretamente— al cañonero americano "Panay" que, con pérdidas entre su tripulación, se hundió en el Yang-Tsé. Entonces Francia destacó en Oriente la entonces denominada Forces Navales D'Extreme-Orient

te que, al mando del vicealmirante Le Bigot, estaba compuesta por los cruceros "Labmotte-Piquet", que arbolaba la insignia, y "Primauguet"; avisos coloniales "Dumont D'Urville", "Amiral Charner", "Savorgnan de Brazza" y "Tahure". En el Yang-Tsé estaban el "Doudart de Lagrée", su gemelo, el "Balny" y, también, el "Frances Garnier"; finalmente, el "Argus", otro cañonero fluvial, quedó de estación en el

primero y 1944 el segundo, fueron desguazados.

Del resto de los cañoneros fluviales franceses en aguas de oriente, el "Argus", arrumbado en Haiphong, fue desguazado en 1941 y el "Vigilante", que también estaba allí amarrado, fue hundido por su dotación y, puesto a flote en 1946, fue transformado en mercante. El "Frances Garnier", fue también hundido en el Mekong, si bien por la aviación japonesa, mientras que el "Tourane" lo fue en Donai y su gemelo, el "Mytho" —que había sido apresado por los japoneses—, fue cañoneado por el "Amiral Charner" el 9 de marzo de 1945 y alcanzado de

El equipo de transmisiones instalado comprende receptores y emisores para el enlace entre barcos, así como entre éstos y aviones. Para la detección aérea monta un radar con alcance de 100 millas y completan el equipo radares de vigilancia, navegación y uno, automático, para la artillería.

La dotación antisubmarina está compuesta por un sonar de gran alcance y otro de ataque —tipo Duba-3— orientable y protegido por un domo retráctil que reduce los ruidos parásitos y permite la busca y escucha navegando a la máxima.

La artillería está compuesta por tres piezas de 100 milímetros —en torres simples— automáticas y con un ritmo de fuego de sesenta disparos por minuto. Las ametralladoras antiáreas de 30 milímetros, son Hispano-Suiza y van en montajes simples a popa de la chimenea.

A proa del puente, el "Doudart de Lagrée", como también sus gemelos, lleva un mortero cuádruple, de 305 milímetros, con alcance de hasta 2.500 metros cuando dispara cargas de profundidad contra submarinos y, cuando lo hace contra instalaciones terrestres —con proyectiles adecuados— alcanza blancos situados hasta 6.000 metros.

A cada banda lleva un equipo triple para el lanzamiento de torpedos de 533 milímetros con cabeza buscadora, especialmente diseñados para atacar a submarinos navegando en immer-

grée" tiene espacio suficiente para la maniobra y transporte de un helicóptero "Alouette" de enlace y salvamento.

A la dotación normal —15 oficiales y 199 suboficiales y marineros— el "Doudart de Lagrée" puede, en caso necesario, agregar un contingente de 100 fusileros de Marina. Y es que las posibilidades de dar golpes de mano en la retaguardia del enemigo —factible dada la velocidad elevada que desarrollan estas unidades— se han tenido en cuenta y, entre la dotación normal, figuran lanchas "LCPS", de 4 toneladas y con capacidad para el transporte y desembarco de cuarenta hombres.

La autonomía es de 4.500 millas a la media de 15 nudos y, si lo hace a la económica de 12, entonces su radio de acción alcanza las 6.000.

La hoy indispensable protección atómica asegura a su dotación posibilidades de existencia con el casco totalmente cerrado —alimentado con aire acondicionado—, mientras se afecta una ducha que limpia casco, superestructuras, torres y cubiertas, de las partículas adheridas al atravesar la zona o nube radioactiva.

Todo lo que hemos descrito se encuentra en un casco de sólo 98 metros de eslora entre perpendiculares —103 metros total— por 11,5 de manga y 3,8 de calado mínimo.

Desplaza 1.750 toneladas standard —1950 a plena carga— y la estampa marinera es, sin du-

A fines de 1899 comenzó a llamar poderosamente la atención en China un movimiento popular que, nacido en el Shan-Tung, pronto se extendió a Chih-Li. Los "boxers" tenían por divisa la expulsión de los extranjeros y, protegidos por la emperatriz, atacaron Pekín que, sin embargo, pudo recibir la ayuda de 400 soldados y marineros de varias nacionalidades cuando ya el príncipe Tuan, con los manchúes y las tropas del Kan-Sub, se habían puesto al lado de los sublevados.

La muerte del embajador alemán fue motivo para que se organizara un ejército internacional que, en agosto, llegó a la vista de Pekín. Durante dos meses, el barrio europeo había estado sometido al continuo bombardeo y, ya en septiembre —con la llegada de las tropas al mando del mariscal Waldersee— se restableció el orden. Y fue precisamente para mantener este orden y salvaguardar los intereses de sus súbditos, que Japón y las naciones europeas obtuvieron el derecho de mantener en los principales ríos de China cañoneros de estación permanente.

Francia fue una de las naciones que logró tal derecho y, para el Yang-Tsé, diseñó y construyó algunos pequeños cañoneros fluviales que, en 1909, fueron aumentados con la entrada en servicio del "Doudart de Lagrée".

Antes de que entrara en servicio, fueron habilitados como cañoneros los antiguos torpederos "Dunois" y "La Hire"—construidos en 1898— y, en 1903, se ordenó la construcción del "Doudart de Lagrée" que, con un gemelo, se enviará a las aguas del Yang-Tsé.

Allí tenía la Royal Navy destacados a los del tipo "Taran-tula" que, con otras unidades con base en Hong Kong, constituían el importante grueso que tenía por misión, entre

otras, la de "mostrar los colores" en aquellas aguas.

Alemania envió el "Vaterland"; Italia el "Sebastiano Carlotto" que, posteriormente, fue sustituido por el "Ermano Carlotto", construido en los astilleros de Shanghai. La Marina de guerra japonesa destacó el "Toba" primero y, más tarde, los tres de la serie "Ka-

### La vida del "Doudart de Lagrée" en el Yang-Tsé

Poco alzába el casco del flamante cañonero sobre las aguas del Yang-Tsé.

De proa a popa, más parecía una casa flotante que un barco de guerra y, como todos los de su tipo, llevaba ventanas rectangulares y puertas con persianas que se abrían, directamente, a la cubierta principal en la que destacaban las barandas hechas de tubería y pintadas de blanco reluciente, como el casco todo y parte de la superestructura.

La chimenea, con sombrero y adornada con "mambús", tenía caída graciosa y se afirmaba con sus correspondientes vientos ya que, por lo general, era el blanco preferido cuando —en los cruceros por aguas del río— recibía los disparos "toofay", o sea, de las tropas incontroladas de aquella China en guerra civil permanente.

Para navegar en aguas someras, llevaba cuatro timones que, además, les eran de valiosa ayuda cuando necesitaba maniobrar para evitar colisiones con los juncos y sampanes que llenaban el río. Y era que, según creencia de los marineros chinos, los demonios iban tras sus embarcaciones y, para librarse de ellos, lo mejor era maniobrar ante la proa de cualquier barco que, así, tomaba aquella carga para ellos tan peligrosa en su superterrestre creer. Si no lograban su propósito —los cañoneros manio-

braban rápidamente a la menor indicación en tal sentido— las embarcaciones chinas ponían proa a tierra y, allí, esparcían a los demonios con gritos, golpes de gong y fuegos artificiales.

El "Doudart de Lagrée", con el "Balny"—idéntico, si bien con dos chimeneas—, servía regularmente en el Yang-Tsé y, anualmente, como los demás cañoneros europeos y americanos, hacía su cruceo por aguas del gran río. Tal cruceo tenía lugar cuando el Yang-Tsé aumentaba su caudal anual a causa de fusión de la nieve en las grandes montañas del Tibet; entonces se inundaba el Siag y, durante el verano, se llenaba el lago Tungting. El aumento de caudal se llevaba a cabo silenciosamente, hora tras hora, día tras día, el río iba ocultando los bancos de arena y trepaba por las orillas hasta que, terminada esta etapa, los cañoneros se aprestaban a su cruceo y, también, a recibir el fuego "toofay" que les acosaba en ocasiones desde ambas márgenes.

Entonces allá iba el "Doudart de Lagrée" que navegaba entre las aguas revueltas en la que, momentáneamente, dejaba la huella efímera de su estela y un negro penacho brotaba de su chimenea mientras los fogoneros chinos de su dotación atacaban fuegos.

La firma Ateliers et Chantiers de Nantes tuvo a su cargo la construcción de los barcos lusitanos que, entregados entre 1967 y 1969, recibieron los nombres de "Comandante Hermenegildo Capelo", "Comandante Joao Belo", "Comandante Roberto Ivens" y "Comandante Cabral". Estas unidades, con las del tipo "Antonio Enes" que se construyen en astilleros españoles, forman hoy el más importante y moderno núcleo en la Marina de guerra portuguesa.

Cuando se proyectaron los "Comandant Rivière", los conceptos básicos formulados por el Estado Mayor General y los constructores fueron muy complejos: había que responder a las necesidades de asistencia y representación en países y climas extremos y, al propio tiempo, tendrían a su cargo el transporte de contingentes de tropas en caso de necesidad.

Todo ello —se especificaba— debía de llevarse a cabo sin detrimento del necesario y com-

pletamente antisubmarino que todo un moderno escolta, de tipo oceánico, requiere por imperativo categórico. El proyecto de la unidad que respondía a estas necesidades estratégicas y bélicas quedó listo y aprobado en 1954 y, un año más tarde, se concedieron los créditos necesarios para la construcción de las nueve unidades que, primeramente, fueron clasificadas como "escorteurs d'Union Française" y, posteriormente, "avisos escolteurs".

Asociaban, mejorándolas notablemente, las características esenciales de los antiguos escoltas de la serie "Bougainville" y los modernos, rápidos y bien artillados, del tipo "Corse".

Se prestó máxima atención a las cualidades náuticas y maniobreras, de seguridad y protección contra agresiones nucleares, así como también al confort de una dotación destinada a pasar largas temporadas en climas rigurosos.

El caso del "Doudart de Lagrée" es totalmente sólido y está constituido por elementos prefabricados, en tanto que el empleo de aleaciones ligeras en mamparos y superestructura

pleno armamento antiaéreo y antisubmarino que todo un moderno escolta, de tipo oceánico, requiere por imperativo categórico.

El proyecto de la unidad que respondía a estas necesidades estratégicas y bélicas quedó listo y aprobado en 1954 y, un año más tarde, se concedieron los créditos necesarios para la construcción de las nueve unidades que, primeramente, fueron clasificadas como "escorteurs d'Union Française" y, posteriormente, "avisos escolteurs".

Asociaban, mejorándolas notablemente, las características esenciales de los antiguos escoltas de la serie "Bougainville" y los modernos, rápidos y bien artillados, del tipo "Corse".

Se prestó máxima atención a las cualidades náuticas y maniobreras, de seguridad y protección contra agresiones nucleares, así como también al confort de una dotación destinada a pasar largas temporadas en climas rigurosos.

El caso del "Doudart de Lagrée" es totalmente sólido y está constituido por elementos prefabricados, en tanto que el empleo de aleaciones ligeras en mamparos y superestructura

El "Balny" —idéntico, si bien con dos chimeneas—, servía regularmente en el Yang-Tsé y, anualmente, como los demás cañoneros europeos y americanos, hacía su cruceo por aguas del gran río. Tal cruceo tenía lugar cuando el Yang-Tsé aumentaba su caudal anual a causa de fusión de la nieve en las grandes montañas del Tibet; entonces se inundaba el Siag y, durante el verano, se llenaba el lago Tungting. El aumento de caudal se llevaba a cabo silenciosamente, hora tras hora, día tras día, el río iba ocultando los bancos de arena y trepaba por las orillas hasta que, terminada esta etapa, los cañoneros se aprestaban a su cruceo y, también, a recibir el fuego "toofay" que les acosaba en ocasiones desde ambas márgenes.

### El escolta "Doudart de Lagrée"

En marzo de 1960 tuvo lugar en el Arsenal de Lorient la puesta de la quilla a una de las unidades que, en número de nueve, se habían encargado para la Marina de guerra francesa.

El 15 de abril del año siguiente, y con el ceremonial de costumbre, tuvo lugar la botadura del que había sido bautizado "Doudart de Lagrée" y que, entregado en 1962, se unió a los ya en servicio "Comandant Rivière", "Victor Schoelder", "Comandant Bory" y "Amiral Charner". Tras él se incorporaron luego los "Balny", "Comandant Bourdais", "Protet" y "Enseigne Henry".

En diciembre de 1964 llegó a Santa Cruz por vez primera el "Comandant Bory" y, por su buen diseño y líneas marineras, causó impresión lógica, impresión que se acentuó a la vista de su potencia ofensiva y defensiva en relación con su tamaño.

Y en verdad que esta serie de unidades han causado sensación mundial —Portugal ha encargado una serie para su Marina de guerra— por toda una serie de factores, tanto técnicos como económicos, que le distinguen notablemente.

La firma Ateliers et Chantiers de Nantes tuvo a su cargo la construcción de los barcos lusitanos que, entregados entre 1967 y 1969, recibieron los nombres de "Comandante Hermenegildo Capelo", "Comandante Joao Belo", "Comandante Roberto Ivens" y "Comandante Cabral". Estas unidades, con las del tipo "Antonio Enes" que se construyen en astilleros españoles, forman hoy el más importante y moderno núcleo en la Marina de guerra portuguesa.

Cuando se proyectaron los "Comandant Rivière", los conceptos básicos formulados por el Estado Mayor General y los constructores fueron muy complejos: había que responder a las necesidades de asistencia y representación en países y climas extremos y, al propio tiempo, tendrían a su cargo el transporte de contingentes de tropas en caso de necesidad.

Todo ello —se especificaba— debía de llevarse a cabo sin detrimento del necesario y com-

pletamente antisubmarino que todo un moderno escolta, de tipo oceánico, requiere por imperativo categórico.

El proyecto de la unidad que respondía a estas necesidades estratégicas y bélicas quedó listo y aprobado en 1954 y, un año más tarde, se concedieron los créditos necesarios para la construcción de las nueve unidades que, primeramente, fueron clasificadas como "escorteurs d'Union Française" y, posteriormente, "avisos escolteurs".

Asociaban, mejorándolas notablemente, las características esenciales de los antiguos escoltas de la serie "Bougainville" y los modernos, rápidos y bien artillados, del tipo "Corse".

Se prestó máxima atención a las cualidades náuticas y maniobreras, de seguridad y protección contra agresiones nucleares, así como también al confort de una dotación destinada a pasar largas temporadas en climas rigurosos.

### Una experiencia notable

Con el fin de mejorar notablemente la velocidad y consumo de los escoltas de la serie a que

reacciona de aviación Atar 8, que llevan los caza-bombarderos Etendart IV, de la Aviación Na-

val gala. Se han llevado a cabo algunas modificaciones y la potencia recogida sobre el árbol es de 11.700 H. P.; el régimen económico puede sostenerse durante 1.250 horas sin desmontaje para inspección.

Los motores Diesels instalados son del tipo rápido—1.200 revoluciones por minuto— y aspiran aire exterior. Van montados sobre armazones suspendidos elásticamente, lo que mejora y casi evita los ruidos del barco durante las operaciones de localización de submarinos en inmersión.

Estos motores son del tipo AGO, sobrealimentados, y con una potencia de 3.500 H. P. por unidad. La línea de árboles y la hélice —de cuatro paletas orientables y reversibles— pueden absorber los 17.500 los 17.500 H. P., o sea, la potencia total desarrollada por el nuevo equipo propulsor.

Este complejo conjunto se dirige desde un punto central, aislado, que —con dispositivos adecuados— permite el control remoto de toda la velocidad de la hélice, cualquiera que sea la combinación de propulsión ele-

ta. El sistema CODAG está también siendo experimentado en Inglaterra con la fragata "Exmouth" que, con un aparato motor muy similar al que lleva el "Balny", se encuentra ya en servicio. Si resulta, como se

reacciona de aviación Atar 8, que llevan los caza-bombarderos Etendart IV, de la Aviación Na-

El sistema CODAG está también siendo experimentado en Inglaterra con la fragata "Exmouth" que, con un aparato motor muy similar al que lleva el "Balny", se encuentra ya en servicio. Si resulta, como se

reacciona de aviación Atar 8, que llevan los caza-bombarderos Etendart IV, de la Aviación Na-

El sistema CODAG está también siendo experimentado en Inglaterra con la fragata "Exmouth" que, con un aparato motor muy similar al que lleva el "Balny", se encuentra ya en servicio. Si resulta, como se

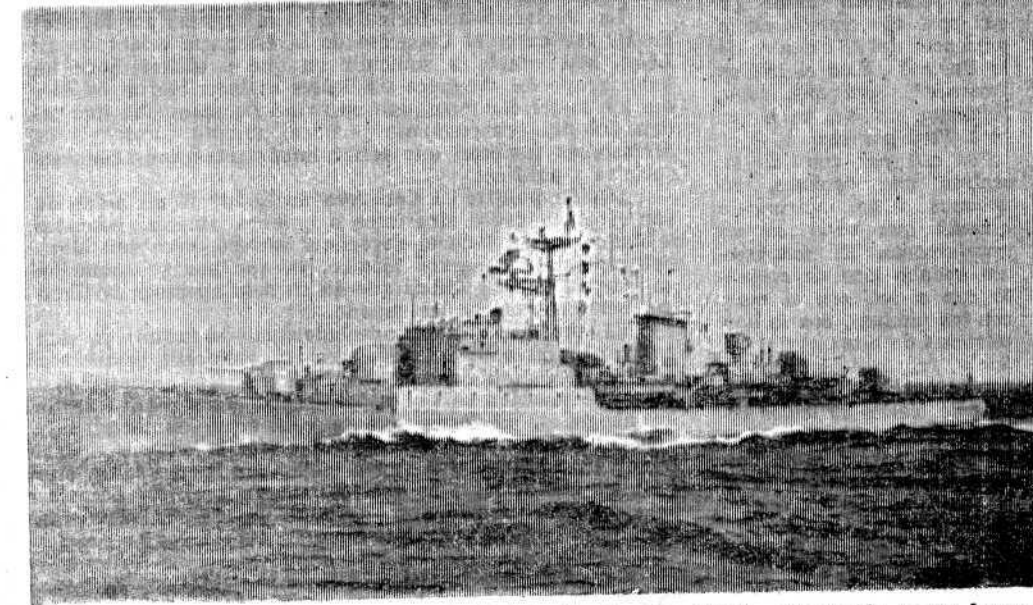
El sistema CODAG está también siendo experimentado en Inglaterra con la fragata "Exmouth" que, con un aparato motor muy similar al que lleva el "Balny", se encuentra ya en servicio. Si resulta, como se

El sistema CODAG está también siendo experimentado en Inglaterra con la fragata "Exmouth" que, con un aparato motor muy similar al que lleva el "Balny", se encuentra ya en servicio. Si resulta, como se

El sistema CODAG está también siendo experimentado en Inglaterra con la fragata "Exmouth" que, con un aparato motor muy similar al que lleva el "Balny", se encuentra ya en servicio. Si resulta, como se

### El cañonero fluvial "Doudart de Lagrée"

El cañonero fluvial "Doudart de Lagrée", construido en 1909 en los astilleros de las Ateliers et Chantiers de la Bretagne. Pasó toda su vida en la estación naval de Yang-Tsé y en 1941, fue desguazado en Shanghai.



El "Victor Schoelcher", gemelo del "Doudart de Lagrée", que actúa como buque-escuela con el portahelicópteros "Jeanne d'Arc".