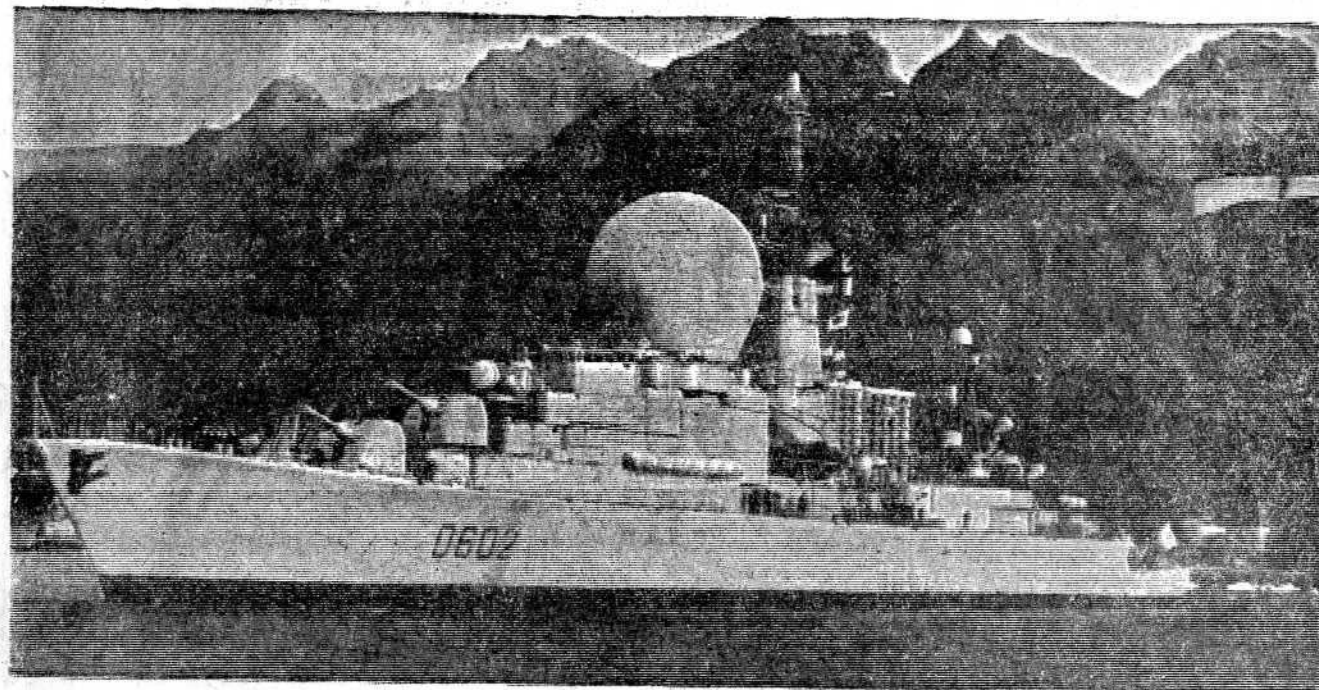


LA ISLA y los barcos

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

- El portaviones "Foch", gemelo del "Clemenceau", lleva 40 reactores "Etendard IV", "Crusader" y Breguet "Alizé"
- La fragata "Suffren", de 6.000 toneladas y 158 metros de eslora, dispone de rampas para proyectiles dirigidos de los tipos Masurca y Malafon
- El "Cassard", insignia del contralmirante Lannuzel -jefe de la Escuadra del Mediterráneo- ha sido equipado como conductor de la flotilla



La fragata lanza-cohetes «Suffren», de la Marina de Guerra francesa, que se encuentra en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

En las fuerzas navales galas que se ha repartido por los puertos canarios, figura el portaviones «Foch», una de las más modernas y mejor equipadas unidades de dicha Flota.

Con decidido esfuerzo, la Marina de Guerra francesa fue, después de 1945, a la recuperación de su antigua potencia y, un año más tarde, incorporó el portaviones «Arromanches» —antiguo H.M.S. «Colossus» en la Royal Navy— y, posteriormente, los «Lafayette» y «Bois Belleau», entregados por Estados Unidos en junio de 1951 y septiembre de 1953 respectivamente.

En estos buques pudo irse a la formación de pilotos navales y, al mismo tiempo, a la participación en la campaña de Indochina donde, desde todos los puntos de vista, sus actuaciones fueron decisivas.

En marzo de 1947 llegó a las costas de las antiguas posesiones el portaviones de escolta «Dixmunde» —antiguo «Biter» de la Armada inglesa— que, con una dotación de aparatos Douglas Dauntless y otros para el Ejército del Aire, allí permaneció algunos meses. A partir de 1951, los «Arromanches», «Lafayette» y «Bois Belleau» llegaron y operaron en aquella zona con aviones de los tipos Grumman Hellcat y Curtiss Helldiver y, así, —con tres portaviones— la Marina gala pudo mantener dos permanentemente en aguas de Indochina.

como en el «Foch», las dimensiones de la cubierta de vuelo y del hangar son excepcionales. Esto se ha logrado mediante la utilización de aleaciones ligeras y extremando la soldadura de las secciones prefabricadas. El hangar presenta la innovación de hallarse dislocado hacia babor —con relación al plano diametral del buque— con objeto de conseguir una mayor capacidad total. Cuatro mamparos pueden subdividirlo y, así, disminuir el peligro en caso de incendio.

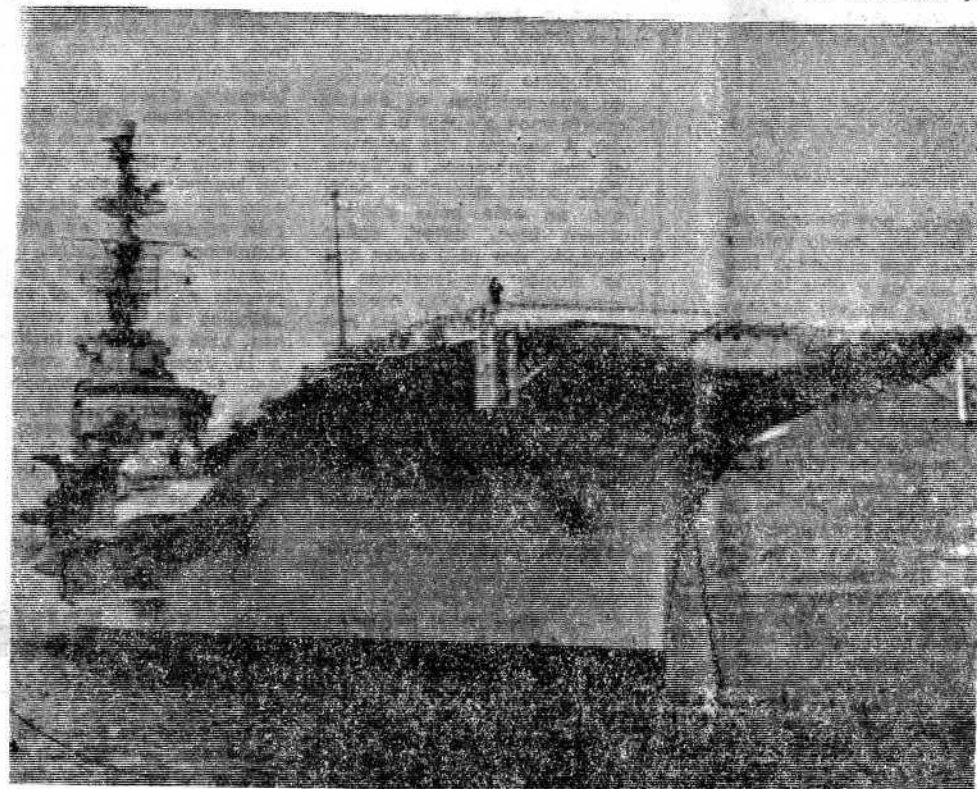
La cubierta oblicua está montada con un ángulo de nueve grados. Disponen estos portaviones de dos catapultas —una sobre dicha cubierta y otra a proa— capaces de lanzar aparatos de hasta 20 toneladas de peso; también disponen de dos ascensores, uno a proa de la «isla» y otro a popa, lateral y por detrás de la misma. En un bloque se integra la chimenea, el puente y el palo —sencillo y único— con las numerosas antenas de radares y, como remate, las direcciones de tiro.

También es digno de destacar la disposición del equipo propulsor que, sobre dos ejes, les da máxima de 32 nudos con 126.000 H.P. de potencia total.

La quilla del «Foch» se arboló

del tipo Mitchell-Brown, y am? los portaviones tienen capacidad para 40 reactores

«Suffren» dispone de dos piezas automáticas, de 30 milímetros, montadas en afustes en la



balístico se realiza, a cota constante, por medio de correcciones.

La comparación de varios elementos permite las correcciones, que son transmitidas por telemando al Malafon. Ya en la vertical del blanco, el torpedo se separa del planeador y, an-

en junio de 1940 —con los «Foch» y «Duplex»— bombardeó las instalaciones industriales en la zona de Vado-Génova y, el 27 de noviembre de 1942, fue hundido en Tolón para impedir cayese en manos de los alemanes.

El actual «Colbert» es producto de los astilleros del Arsenal de Brest. Su quilla se arboló en diciembre de 1953 en un dique seco de aquellas factorías navales y, el 24 de marzo de 1956, fue puesto a flote. A finales de 1957, el «Colbert» inició las pruebas oficiales que, con intensidad, continuaron durante el año siguiente para —ya el 5 de mayo de 1959— ser oficialmente entregado a la Armada gala.

Entonces contaba el «Colbert» con un armamento compuesto por dieciséis piezas de 127 milímetros —repartidas en ocho torres dobles— y, además, llevaba veinte antiaéreos de 20, sistema Bofors, en diez afustes dobles.

En aquella su primitiva versión de crucero antiaéreo, el «Colbert» podía también actuar como transporte rápido y, en caso de necesidad, llevar a su bordo 2.400 hombres con su equipo completo.

En abril de 1970, el «Colbert» pasó a los astilleros encargados de su construcción y, hasta el pasado año, estuvo sometido

a una completa modernización, durante la cual se desmontó su artillería y se le instalaron proyectiles dirigidos.

Hoy el «Colbert» ha quedado en crucero de 8.500 toneladas standard y 11.300 a plena carga. Son sus principales dimensiones 180 metros de eslora por 19,7 de manga y 7,7 de calado y, con su antiguo equipo propulsor —dos grupos de turbinas CEM-Parsons, que toman vapor de cuatro calderas Indret— alcanza 32,5 nudos con 86.000 H.P. sobre dos ejes.

Actualmente su armamento está compuesto por una rampa doble —situada en la toldilla— para proyectiles Masurca, del tipo superficie-aire. A proa lleva dos piezas de 100 milímetros, automáticas y para tiro naval y antiaéreo y, a cada banda, tres montajes dobles de 57 milímetros.

Dispone de sistema SENIT para tratamiento de la información táctica y, entre los nuevos radares, lleva un DRB-23, decimétrico, similar al del portaviones «Foch».

Con 1.492 toneladas de combustible en sus tanques, el radio de acción del «Colbert» es de 4.000 millas a la velocidad de 25 nudos.

Normalmente, su tripulación está compuesta por 70 oficiales y 730 suboficiales, cabos y marineros.

Chayla» y «Dupetit Thouars».

Conservan seis piezas de 57 milímetros —en tres montajes dobles— así como las de 20 y los tubos lanzatorpedos. A popa se les ha instalado una rampa para proyectiles «Tartar», del tipo Mark 13, de los cuales llevan cuarenta en sus correspondientes pañoles.

Los «Guepatre» y «Vauque-lin» —entregados en 1955 y 1956 respectivamente— han sido habilitados para la lucha antisubmarina y cuentan con dos sonares, uno de casco y otro remolcable y de profundidad variable. El armamento está compuesto por dos piezas de 100 milímetros —para tiro naval y antiaéreo— y dos montajes de 20. Llevan un mortero sextuple, del tipo Bofors y 305 milímetros; seis tubos lanzatorpedos y una rampa para proyectiles Malafon.

El «La Galissonniere» —numeral D 638— es producto de los astilleros del Arsenal de Lorient, donde fue arbolada su quilla en noviembre de 1958. Botado el 12 de marzo de 1960, fue entregado a la Marina de Guerra francesa en junio de 1962 y, poco después, en viaje inaugural y de pruebas, llegó a Santa Cruz de Tenerife, puerto en el cual fue el primer buque que lució un sonar de profundidad variable.

El «La Galissonniere» siempre ha sido muy diferente a sus gemelos. De 132,8 metros de eslo-

Los escoltas de escuadra de

Douglas Dauntless y otros para el Ejército del Aire, allí permaneció algunos meses. A partir de 1951, los «Arromanches», «Lafayette» y «Bois Belleau» llegaron y operaron en aquella zona con aviones de los tipos Grumman Hellcat y Curtiss Helldiver y, así, —con tres portaviones— la Marina gala pudo mantener dos permanentemente en aguas de Indochina.

En la primavera de 1954, cuando se desarrollaba la batalla de Dien Bien Phu, los aparatos Hellcat y Helldiver que llevaba el «Arromanches» fueron desembarcados y, desde las bases terrestres de Haiphong-Cat y Hanoi-Bac Mai, tomaron parte en la operación. Mientras, el «Bois Belleau» se mantuvo a lo largo de Haiphong y, con su dotación de aviones, colaboró eficazmente hasta la caída de aquella posición.

El 18 de abril, el portaviones americano «Salpan» desembarcó en Tourane 25 caza-bombarderos del tipo Vought-Corsair que, seguidamente, reemplazaron en los aeródromos de Indochina a los Hellcat y Helldiver que, hasta entonces, habían llevado sobre sí el peso de la batalla. Estos tipos también fueron sustituidos en los portaviones que, en su lugar, recibieron aparatos Corsair cedidos por la Navy americana.

Las escuadrillas embarcadas cumplieron sus misiones y, una vez más, se demostró el valor incalculable del portaviones como apoyo de las fuerzas terrestres, el cual ya se había puesto bien de manifiesto en la segunda guerra mundial y en la de Corea.

En Indochina, Francia logró echar los cimientos de una futura fuerza aeroembarcada, así como la creación de un cuerpo de pilotos que, hoy en día, han hecho eficientes las misiones encomendadas a la fuerza de portaviones.

En la génesis y desarrollo del moderno portaviones francés —de esos «Foch» y «Clemenceau» hoy en servicio— hubo varias etapas. Un primer buque de 15.000 toneladas, el denominado proyecto 28, fue aprobado en 1947 y —seguidamente— comenzó el acopio de material y planchaje para iniciar la construcción. En 1952 se suspendió la construcción de este buque, que iba a llamarse «Clemenceau» y, en marzo de 1954 se autorizó la de otro —que habría de llevar dicho nombre— cuya quilla se arboló en noviembre de 1955 en el dique número 9 de Lanion, en Brest.

Botado el 21 de diciembre de 1957, este «Clemenceau» incorporó, ya desde la fase de proyecto, todos los progresos de la técnica aeronaval, lo cual permitió distribuir el tonelaje de una manera más racional y, por lo tanto, sacar mayor partido de él.

Tanto en el «Clemenceau»

bioque se integra la chimenea el puente y el palo —sencillo y único— con las numerosas antenas de radares y, como remate, las direcciones de tiro.

También es digno de destacar la disposición del equipo propulsor que, sobre dos ejes, les da máxima de 32 nudos con 126.000 H.P. de potencia total.

La quilla del «Foch» se arboló en febrero de 1957 en un dique de los astilleros de la firma Penhoet-Loire y, a flote el 23 de julio de 1960, fue entregado a la Armada el 15 de julio de 1963.

De 32.780 toneladas a plena carga, son sus principales dimensiones 238 metros de eslora entre perpendiculares —265 total— por 31,7 de manga en el casco y 51,2 en la cubierta de vuelo.

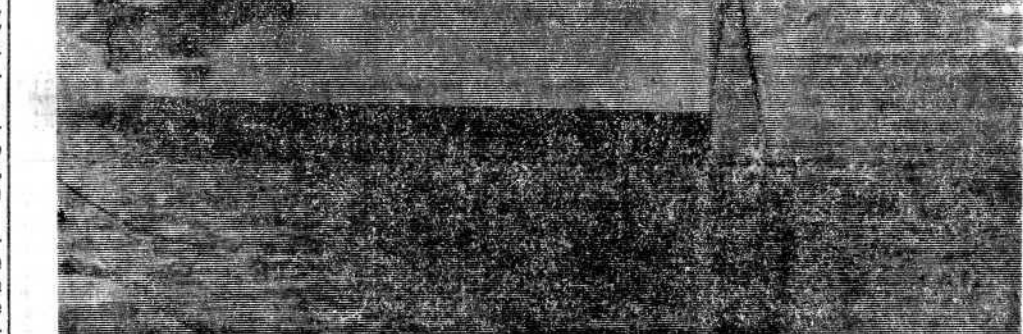
Las catapultas son de vapor,

La fragata lanza-cohetes «Suffren»

En diciembre de 1960 fue puesta la quilla de este buque en una de las gradas del Arsenal de Lorient. Dos años más tarde se inició en Brest la construcción de un buque gemelo, el «Duchesne», que entró en servicio en 1969.

El 15 de mayo de 1965 fue botada la fragata hoy en aguas de Santa Cruz de Tenerife, buque que —en diciembre del mismo año— comenzó sus pruebas oficiales que, largas y meticulosas, duraron un año.

La «Suffren» es el prototipo de toda una serie de nuevas



El portaaviones «Foch» cuando, hace un par de años, visitó el puerto de la capital tinerfeña.

standard IV», «Crusader» y «Breguet Alizé».

La artillería está compuesta por ocho piezas antiaéreas de 100 milímetros —completamente automáticas— que pueden hacer 60 disparos por minuto.

total —148 entre perpendiculares— por 15,5 de manga y 6,10 de calado a máxima carga. El desplazamiento Washington es de 5.100 toneladas y, a plena carga, llega a las 6.000. Dos grupos turbo-alternadores desarrollan en dos ejes una potencia de 72.500 H.P. que, en pruebas, dieron una máxima de 34 nudos a la nueva fragata. Esta tiene excelentes condiciones marineras: apenas da balances y machetazos y, con mar gruesa por el sector de proa, conserva muy buenas posibilidades de navegación a la máxima.

superestructura de popa y con mando a distancia por dos puestos ópticos. A proa lleva dos torres con piezas de 100 —también automáticas— que pueden dirigirse directamente o por uno cualquiera de los puestos directores de los proyectiles Masurca. Y, finalmente, cuenta con tubos para el lanzamiento de torpedos antisubmarinos, equipados éstos con cabezas buscadoras.

El sistema Masurca comprende una rampa doble de lanzamiento, así como los equipos de control, selección, carga y disparo. El cohete es bisónico; adquiere su velocidad en cuestión de pocos segundos, mediante un motor impulsor-acelerador de lanzamiento, y la mantiene luego merced a su motor de crucero. El conjunto pesa, en el momento del disparo, unos 1.800 kilos.

La fragata «Suffren» cuenta

tes de su entrada en el agua, se frena por medio de un paracaídas. Luego, ya en el mar, efectúa una búsqueda circular hasta la toma de contacto por medio de su autodirector activo.

Los sonares que lleva la «Suffren» son de baja frecuencia. Dos van en el casco y otro a remolque; los dos primeros son del tipo DUBV-23 y del DUBV-24 el otro. Para la vigilancia utiliza un radar de navegación; otro de vigilancia aérea-superficie y, finalmente, otro exclusivamente aéreo. Este último —del tipo DRBI-23— va protegido por la cúpula que se alza sobre el puente y es aparato de gran originalidad. Se trata de un radar tridimensional para la vigilancia aérea, la designación de los objetivos y la dirección de la interceptación.

El equipo electrónico de la fragata «Suffren» es de lo más completo que hoy existe. Diferentes sistemas de control se completan con el Senit, equipo de explotación de información táctica, el cual asegura el tratamiento automático de la información y contribuye a la utilización de las armas.

El crucero «Colbert»

El primer «Colbert» de la Marina de Guerra francesa fue un vapor de ruedas que, con aparejo de bergantín redondo, prestó servicios entre 1845 y 1867. De 1.534 toneladas, este «Colbert» estaba artillado con seis cañones y, durante sus años de mar, estuvo de estación en China primero y aguas de Méjico más tarde.

En 1869 se botó un acorazado que, diseñado por Dupuy de Lôme, tomó el nombre de «Colbert». De 8.617 toneladas, tenía el aire macizo de los de su época y remataba la proa con el también clásico espolón. Tenía una sola chimenea y su estampa marinera se remataba con tres palos —con cofas militares— y con aparejo de cruz el trinquete.

Este segundo «Colbert» intervino en la expedición a Túnez y, en 1900, fue dado de baja y desarmado.

El tercer «Colbert» fue uno de los cuatro cruceros «Washington» de la clase «Suffren». Botado el 20 de abril de 1928,

unidades destinadas a la protección de las fuerzas navales contra las amenazas aéreas y submarinas. Caracteriza a este buque su modernísimo armamento —tanto antiaéreo como antisubmarino— y está concebido para ser empleado en operaciones navales, así como en las de apoyo y desembarco.

Son sus principales características 158 metros de eslora

Los problemas de estabilización de armas y demás equipo se logran por medio de tres estabilizadores, no retráctiles, dirigidos por dos centrales girscópicas. De esta eficacia da fe el hecho de que, a velocidades normales, —incluso con mar gruesa por el través— sólo tiene balances inferiores a cuatro grados.

Para la defensa antiaérea, la

con torpedos L-3 y L-5, los cuales van almacenados en pañoles que permiten una carga rápida de los tubos que, luego, los lanzan por medio de aire comprimido.

El Malafon, para la lucha antisubmarina, es un planeador portador del torpedo de aviación L-4. Un motor impulsor-acelerador, de pólvora, le da impulso de salida y el vuelo

transporte rápido y, en caso de necesidad, llevar a su bordo 2.400 hombres con su equipo completo.

En abril de 1970, el «Colbert» pasó a los astilleros encargados de su construcción y, hasta el pasado año, estuvo sometido

con 1.452 toneladas de combustible en sus tanques, el radio de acción del «Colbert» es de 4.000 millas a la velocidad de 25 nudos.

Normalmente, su tripulación está compuesta por 70 oficiales y 730 suboficiales, cabos y marineros.

Los escoltas de escuadra de la Marina gala

Los escoltas de escuadra franceses —nueva denominación de los antiguos superdestructores— pertenecen a la magnífica y homogénea serie «Surcouf» que, hoy, se subdivide en razón de las específicas misiones asignadas.

El «Cassard» —en el cual iza

Los «Jureguiberry» y «Le Bourdonnais» fueron botados en 1955 —en los astilleros de Forges et Chantiers de la Gironde y Arsenal de Brest respectivamente— y son de la clase «53», para defensa antiaérea.

Las características del casco y máquinas son similares a las

entregado a la Marina de Guerra francesa en junio de 1962 y, poco después, en viaje inaugural y de pruebas, llegó a Santa Cruz de Tenerife, puerto en el cual fue el primer buque que lució un sonar de profundidad variable.

El «La Galissonnière» siempre ha sido muy diferente a sus gemelos. De 132,8 metros de eslora, 12,7 de manga y 4,7 de calado a proa y 5,5 a popa, desplaza 3.740 toneladas a plena carga.

Fue el primer buque de la Armada francesa que dispuso de proyectiles dirigidos y, como banco de pruebas, en él se experimentaron los diferentes sistemas de estas armas.

La artillería de este buque está compuesta por dos cañones



El conductor de flotilla «Cassard», buque insignia del contralmirante Lannuzel, jefe de la Escuadra del Mediterráneo.

su insignia el contralmirante Lannuzel, jefe de la Escuadra del Mediterráneo— pertenece con el «Chevalier Paul», al tipo conductor de flotilla, el «leader» de los ingleses.

De 2.750 toneladas standard y 3.850 a plena carga, son sus principales dimensiones 128,4 metros de eslora por 13 de manga. Botado el 12 de mayo de 1953 en los astilleros de la A.C. Bretagne, fue entregado a la Armada el 14 de abril de 1956.

Está artillado con seis piezas de 127 milímetros —en tres torres dobles—, 4 antiaéreos de 57 y seis tubos para el lanzamiento de torpedos antisubmarinos.

Con dos grupos de turbinas Parsons —con potencia total de 63.000 H.P.— alcanza 34 nudos de máxima y, con 800 toneladas de combustible, el radio de acción es de 5.000 millas a 18 nudos.

En 1956, el «Cassard» intervino en la campaña de Suez y, en enero de 1958, capturó al mercante yugoslavo «Slovenija» que, con un cargamento de armas y municiones, se dirigía a las costas argelinas.

del «Cassard» pero, en lo que a armamento respecta, llevan seis piezas de 127, igual número de Bofors de 57 y dos de 20. Completan su poder ofensivo con un mortero Bofors, sextuple, para cargas antisubmarinas y, además, llevan seis tubos lanzatorpedos —en dos equipos triples— que tanto pueden operar con armas convencionales como con las modernas, de tipo acústico, para la lucha contra submarinos en inmersión.

Durante la reforma que se llevó a cabo en 1971 en el «Jureguiberry», éste fue equipado con un SENIT —Système d'Exploitation Navale des Informations Tactiques— y, al mismo tiempo, se le dotó de nuevos radares y sonar de casco.

El «Kersaint» —botado en octubre de 1953 y entregado el 20 de marzo de 1956— ha sido dotado con proyectiles dirigidos, al igual que los «Bouvet», «Du

de 100 milímetros, en torres simples, a proa del puente, para tiro naval y antiaéreo. Estos son automáticos y, como los de la fragata «Suffren» y portaaviones «Foch», con una gran cadencia de fuego. Cuenta también con una rampa a popa para proyectiles Malafor y, además, dos equipos triples —uno por banda— para el lanzamiento de torpedos acústicos.

Dispone de una cubierta para la maniobra de un helicóptero y, para la lucha antisubmarina, con sonares fijos y a remolque.

Con dos grupos de turbinas Parsons —que toman vapor de cuatro calderas Indret— el «La Galissonnière» dio 72.000 H.P. en las pruebas oficiales, pruebas en las que alcanzó y sostuvo una máxima de 38,2 nudos.

Con 725 toneladas de combustible, el radio de acción de «La Galissonnière» es de 4.900 millas a la velocidad económica de 18 nudos.

El escolta «Le Provençal»

Este buque pertenece a la serie «Le Normand» —también conocida por «E 52»— que está

compuesta por catorce unidades,

(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 3¼ 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.

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 les 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 Tonnant», 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

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 «Stor-marn» —el «La Seine» recibió, también en grada, el de «Rhein-falz»— 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 petrolear en plena navegación.

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

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).

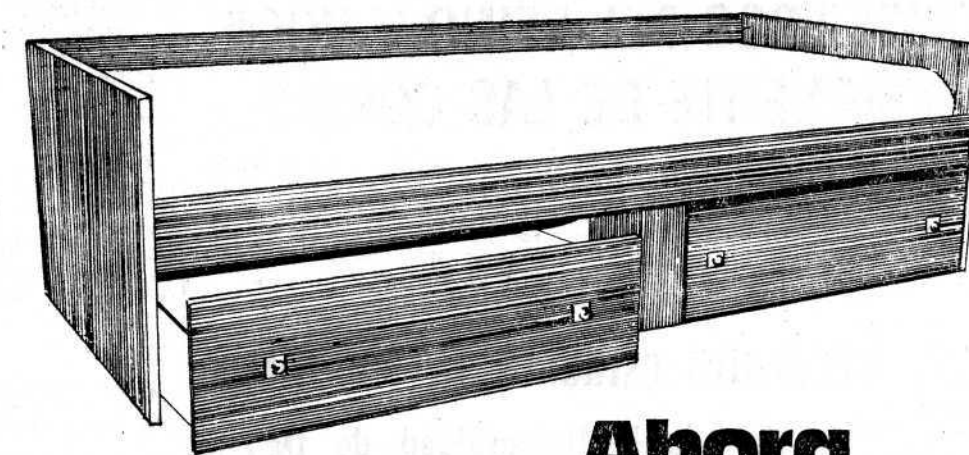
Representaciones Meyg

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

Rogamos tomen nota: NUEVOS TELEFONOS: 22-83-48 - 22-83-49

IAG EL CENTRO DE CONFIANZA PARA UNA ELECCION DE CALIDAD

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



Ahora
30% de descuento
en nuestro SOFA-NIDO.
Precio Oferta
5.400 Pts.