

NOTICIARIO

CHILE

Primera Barcaza Construida en el País

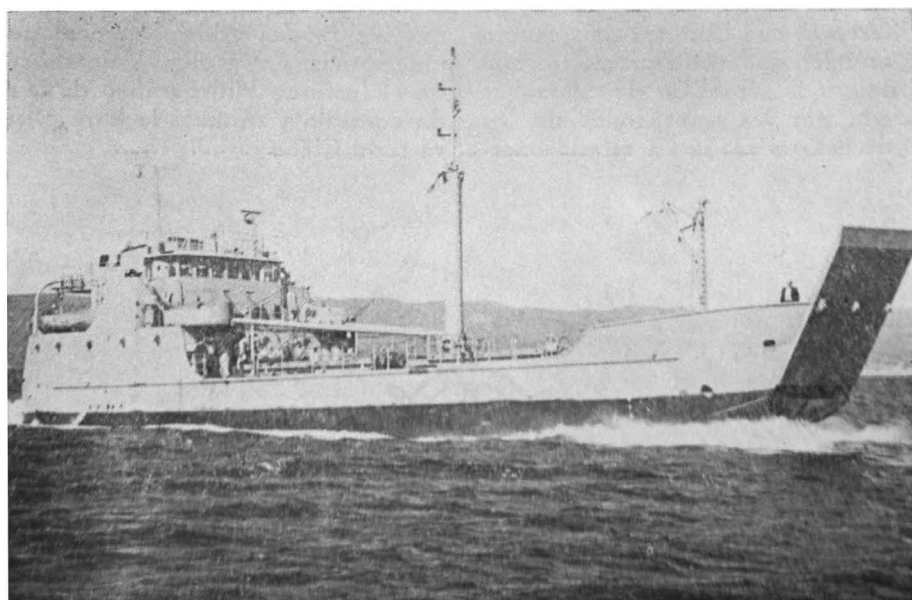
El día 10 de diciembre de 1968 se llevó a efecto la recepción por parte de la Armada de la primera barcaza construida totalmente en Chile, con la mayor parte de materiales chilenos.

Con la entrega de esta nueva unidad para la Armada Nacional, culmina un proceso de perfeccionamiento técnico y desarrollo en que se encuentra empeñado ASMAR, entidad que se espera abordará la construcción de nuevas naves, de un mayor tonelaje y complejidad.

Ha sido bautizada con el nombre de "Elicura", y sus características técnicas son las siguientes: 145 pies de eslora, 34 pies de manga, 13,7 de puntal y 7,6 de calado. Tiene un andar de 12 nudos y 750 toneladas de desplazamiento.



Dos aspectos del "Elicura".



Su escaso calado y su fondo plano hacen a esta nave especialmente apropiada para la navegación por ríos o zonas de poca profundidad, permitiéndole, igualmente, hacer embarcos o desembarcos en las mismas playas, bajando la rampa delantera.

La ceremonia del bautizo estuvo revestida de una gran solemnidad. La insignia de AS-MAE fue arriada, izándose en su lugar el emblema patrio, indicando con ello que la "Elicura" pasaba oficialmente a la Armada y al país entero. Luego, se procedió a romper la tradicional botella de champaña contra su proa.

traslado de personal desde la Isla Quiriquina al puerto militar de Talcahuano en condiciones muy favorables de comodidad, rapidez y seguridad.

La Armada Nacional ha tenido con éste tres buques con el nombre "Meteoro". El primero fue la Corbeta "Meteoro", adquirida en 1850 y desguazado en 1861. El segundo fue el Escampavía "Meteoro" (sus constructores fueron los Astilleros Leves y Murphy de Caleta Abarca a solicitud de la Armada), buque que fue por largos años el de mayor porte construido en el país, y el tercero, el actual.



"Meteoro"

Transbordador "Meteoro"

El Transbordador "Meteoro" fue construido en la Planta Industrial de Talcahuano para la Armada Nacional, con el fin de atender las necesidades de la Escuela de Grumetes.

Sus buenas condiciones marinerías, así como su gran capacidad, le permiten efectuar el

Sus características principales son:

Eslora: 80 pies.
 Manga: 22 pies.
 Puntal: 11,4 pies.
 Desplazamiento máximo: 203 toneladas.
 Andar máximo: 10 nudos.
 Radio de acción: 2.600 millas.
 Capacidad pasajeros sentados: 210.
 Tripulación: 5.
 Carga útil: 15 toneladas.

CANADA

Nuevas Unidades

El 22 de junio de 1968, en los astilleros británicos de Chatam se inició el equipamiento del submarino "Okanagan", tercera y última unidad del tipo "Oberon", de 2.030 toneladas en superficie, que entra en servicio en la Armada canadiense.

El 17 de abril y el 25 de mayo de 1968 fueron lanzados al agua, respectivamente el rompehielos ligero "Tracy" a propulsión diesel-eléctrica con 2.000 HP de potencia y el rom-

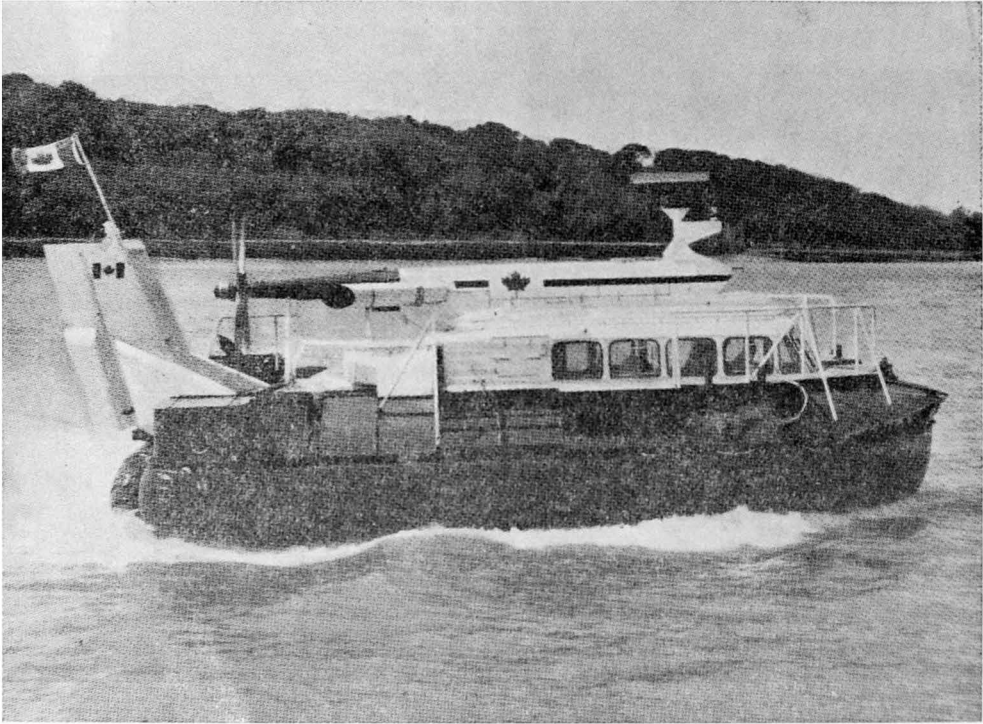
ESTADOS UNIDOS

Un Buque Famoso Vuelve a Entrar en Servicio en la Flota

El orgulloso acorazado USS "New Jersey" (BB-62) ha entrado nuevamente en servicio después de diez años de reposo.

El año pasado, el entonces Secretario de Defensa Robert MacNamara, aprobó la reactivación del acorazado más moderno de la Armada.

El gran buque fue puesto en dique seco en el astillero naval de Filadelfia y más de 2.000 hombres empezaron a trabajar en turnos para rehabilitarlo y alistarlo para la mar.



Embarcación a cojín de aire tipo "SRN 5" para la guardia costera canadiense.

pehielos "Norman McLeod Rogers" de 6.320 toneladas de desplazamiento.

Este último tiene un aparato de propulsión constituido por cuatro motores diesel y dos turbinas a gas accionadas por dos motores eléctricos para una potencia de 12.000 HP. Dispone también de un helicóptero.

Recientemente ha terminado sus pruebas de aceptación en astilleros británicos una embarcación a cojín de aire tipo SRN 5 que será empleada en operaciones de investigación y salvamento en cooperación con unidades de la Guardia Costera canadiense. Para este objeto dicha embarcación ha sido equipada con sistemas especiales para la recuperación en la mar y el servicio contra incendios.

Había que retirar los revestimientos protectores de láminas metálicas colocados en los montajes de los cañones, sacar las envolturas plásticas destinadas a evitar la humedad durante el largo periodo de inactividad del buque y limpiar la grasa y otros elementos de preservación de superficies.

Aunque hace 25 años que el "New Jersey" fue comisionado, no está agotado ni viejo. Después de cada misión cumplida, fue puesto en conservación hasta ser necesitado nuevamente, prestando sus servicios por un total de sólo 10 años.

De tal modo, cuando el "New Jersey" fue reabierto por los trabajadores del astillero, lo encontraron en un estado notablemente bueno, sus mamparos y cubiertas bien conservados y

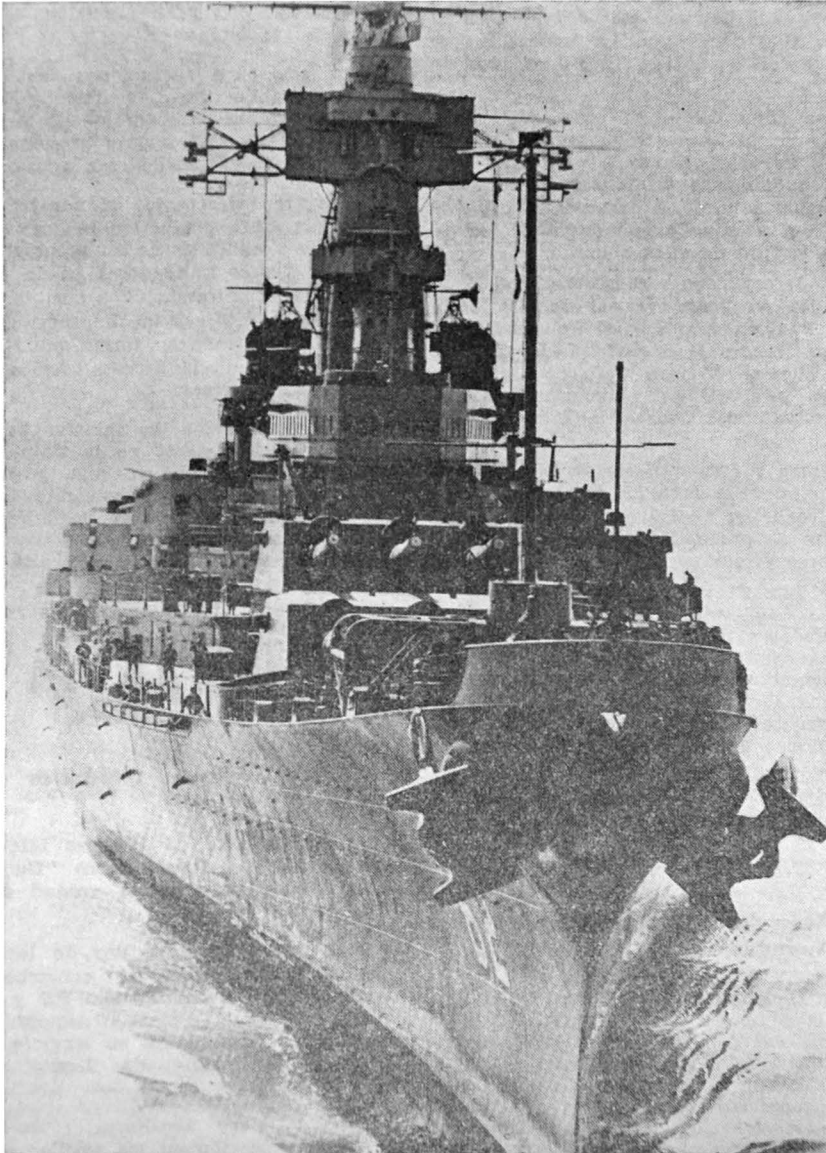
sus maquinarias en buenas condiciones de funcionamiento.

Los trabajadores empezaron a alistarlo para la mar, le limpiaron el casco, le dieron una nueva mano de pintura, le reemplazaron las cuatro hélices y también cerca de 230 millas de alambrado eléctrico.

El "New Jersey" recibió nuevos computadores de control de fuego y sistemas de designación del blanco, como también un nuevo radar de navegación. Le instalaron asimismo modernos sistemas de comunicaciones para que se pusiera al día con el resto de la flota.

En vista de la importancia que ha llegado a tener el reabastecimiento vertical mediante helicópteros, la toldilla del "New Jersey" fue cubierta con una plataforma de aterrizaje de helicópteros con las instalaciones necesarias para reabastecerlos y trincarlos. El acorazado no lleva helicópteros propios, pero ahora podrá recibir los de otros buques.

A medida que progresaba el trabajo en el astillero, el Comandante del buque, Capitán de Navío Edward Snyder, con un grupo seleccionado de la tripulación, formado por los jefes de departamentos y suboficiales claves, vigi-



NAVEGANDO NUEVAMENTE— El USS "New Jersey" fue reactivado después de casi dos años.

laban las reparaciones, probando las maquinarias y el equipo para familiarizarse con los detalles de su funcionamiento a fin de desempeñarse como instructores de la tripulación cuando ésta se presentara.

La mayor parte de la tripulación del "New Jersey", compuesta de 1.470 hombres, había estado entrenándose en el Comando de Entrenamiento para la Flota del Pacífico, en San Diego.

El nuevo Segundo Comandante, Capitán de Fragata J. S. Elfelt, con su ayudante, los jefes de departamentos y oficiales de división, organizaron el grueso de la tripulación de acuerdo con las órdenes administrativas del Comandante de la Fuerza de Cruceros y Destrotores del Pacífico, que es el Comandante de Tipo a quien será asignado el acorazado. La tripulación se presentó a bordo en Filadelfia a mediados de Marzo.

Cuando se anunció que el acorazado "New Jersey" entraría nuevamente en servicio, la Dirección del Personal Naval se vio inundada con cartas y llamadas telefónicas solicitando una destinación a bordo. Muchos eran antiguos tripulantes del acorazado que deseaban volver y de hecho hay 40 de ellos a bordo.

El "New Jersey" fue recomisionado el 6 de Abril de 1968 en presencia del Secretario de la Armada Paul R. Ignatius; el Gobernador de New Jersey, Honorable Richard J. Hughes; el Almirante Thomas Moorer, Jefe de Operaciones Navales y el General Leonard C. Chapman, Comandante del Cuerpo de Infantería de Marina.

Cuando entre a formar parte de la Flota del Pacífico, su nuevo puerto de recalada será el de Long Beach, en California, elegido principalmente por su profunda bahía que le permitirá amarrarse directamente al muelle.

El "New Jersey" tiene casi 888 pies de eslora y unos 108 pies de manga. Desplaza 45.000 toneladas standard y es capaz de alcanzar velocidades de hasta 33 nudos. Su armamento principal consiste en sus nueve cañones de 16 pulgadas en tres torres, dos a proa de las superestructuras y otra a popa. Lleva también 20 cañones de 5 pulgadas y 38 calibres. Su blindaje es de 17 pulgadas de espesor en algunos lugares y tiene un cinturón blindado de 12 pulgadas que pasa por su centro.

(All Hands - Junio 1968)

La Armada Opera Sistema de Navegación por Radar

El primer helicóptero de guerra A/S Sea King SH-3D equipado con un radar de navegación Ryan AN APN 182 ha entrado a la Flota en Quonset Point, R.I. El nuevo radar mide con precisión el grado de altura y velocidad para controlar el helicóptero en descenso y vuelo estacionario automático cuando sumerge su aparato de sonar.

(Armed Forces Management — Septiembre 1968).

Trabajos Hidrográficos a Alta Velocidad

A comienzos del presente año la Decca Survey Systems Inc., de Houston, Texas, tendrá en servicio la primera lancha de alta velocidad para trabajos hidrográficos. A pedido se construirá mayor número de estas embarcaciones, con una demora de entrega por el momento de dos meses.

Empleando el ya probado equipo Decca, las nuevas embarcaciones hidrográficas de 22 pies de eslora (6,7 metros) serán capaces de obtener y recolectar la profundidad, situación y otros datos, con gran precisión, a velocidades sobre los 25 nudos.

Diseñada para operaciones en aguas interiores: canales, ríos, embalses y bahías, esta idea representa un cambio substancial en los trabajos de levantamiento y comprobación de rutina de las cartas de esas aguas.

El equipo electrónico registrará automáticamente en cinta magnética la gran cantidad de datos que después puede ser procesado para análisis en tierra. Indicadores en la embarcación mostrarán la información a medida que se esté obteniendo junto con un diagrama gráfico de la navegación seguida en forma que si algún dato exige cambio en la derrota, éste se puede hacer inmediatamente.

Esta embarcación, de relativo bajo costo, se construye actualmente en la Cajun Boat Builders, de Jeannette, Louisiana, y junto con su carro de transporte y vehículo de remolque carretero, añade mayores posibilidades a las ya existentes del grupo Decca para la recolección de datos hidrográficos a alta velocidad.

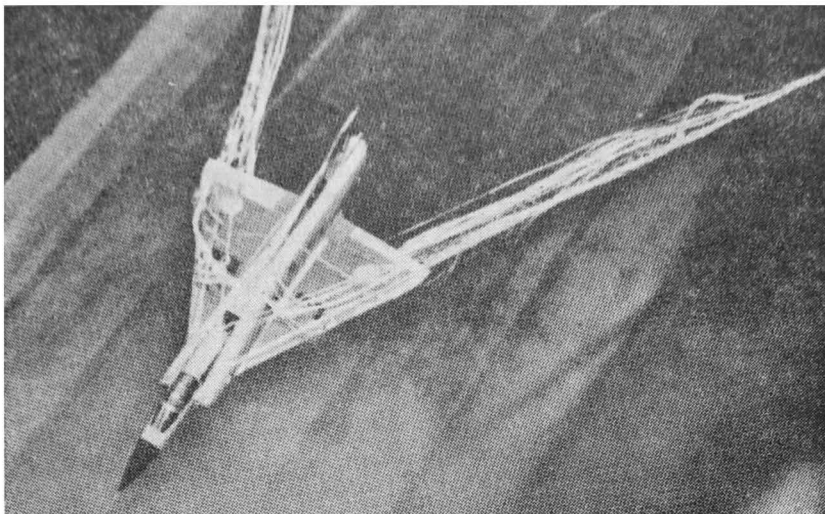
FRANCIA

Nuevas Unidades

El 27 de julio de 1968 se inició la etapa de pruebas del lanza-misiles "Duquesne", de 4.700 toneladas, segunda unidad de la clase "Suffren".

Han sido bautizados dos de los cuatro remolcadores portuarios en construcción en los astilleros de Lorient, de 250 HP y 9 nudos de velocidad, de la clase "Alouette", que ya cuenta con 12 unidades en servicio. Se les han asignado los nombres de "Loriot" y "Gelinotte".

Tres unidades auxiliares están actualmente en construcción en los astilleros de Dieppe, a las cuales se les han asignado los nombres de "La Prudente", "La Perseverante" y "La Fidèle".



Barrera francesa Aerazur: fase final de detención de un interceptor polivalente "Mirage III".

Barrera de Contención

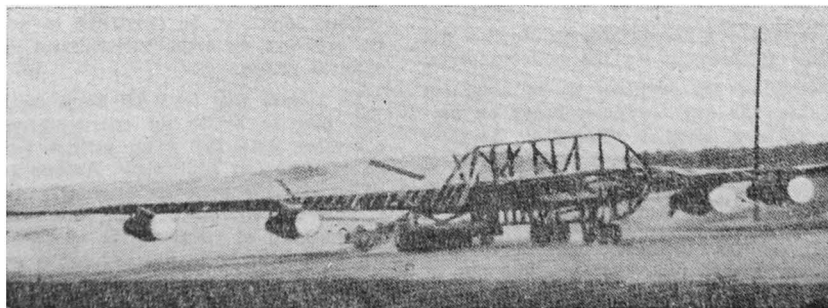
Los conceptos adoptados para el desarrollo de la barrera de contención Aerazur se derivan de los que se aplican en los portaaviones.

La realización ha sido muy rápida: en 1961, o sea, solamente a dos años de la iniciación de los estudios, la Aerazur ya estaba instalada en todos los aeropuertos militares franceses. En 1962 le tocó a Bélgica, en 1964 a Suiza. Y Australia, Italia, Israel y Suecia la han adoptado en 1966 para las bases de los interceptores. La seguridad proporcionada por esta barrera es tal que por norma no se efectúan misiones de adiestramiento cuando no está en condiciones de funcionar.

Ahora se están efectuando pruebas con tipos de barreras altas para detener aviones cada vez más grandes. Después de haber dado

óptimas pruebas con el interceptor polivalente Mirage III, de 12 toneladas de empuje, a la velocidad de 250 kms. por hora, el tipo MK. 1 acaba de ser experimentado con el bombardero estratégico Mirage IV, de 30 toneladas y 340 kms. por hora en el momento del impacto. Están en vías de desarrollo nuevas versiones para la detención de los grandes aviones de transporte. En particular, se ha decidido que un primer ejemplar será instalado en la pista de 3.500 mts. construida en Tolosa-Blagnac para la prueba del avión supersónico Concorde, de 158 toneladas.

También se han efectuado pruebas interesantísimas en los Estados Unidos, a cargo de la Agencia Federal de Aviación, en la antigua base naval de Georgetown, en Delaware, donde se encontraban disponibles una catapulta y una pista de pruebas. Se ha empleado un modelo de tamaño natural del avión comercial



Barrera francesa Aerazur: detención de un avión de línea "Boeing 707".

Boeing 707, un jet cuádruple que tiene cerca de 40 metros de envergadura y 90 toneladas de peso máximo al aterrizaje. El modelo lastrado con 55 toneladas era movido mediante un cable unido a un cabrestante acoplado con dos poleas de turbinas. Se ha efectuado también una prueba completa a la velocidad de impacto de 93 kms. por hora, dos a 186 kms. por hora y una a 250 kms. por hora. Todas han tenido un resultado plenamente favorable y se ha comprobado que la malla de la red no se ha deslizado para concentrarse cerca de los motores, sino envolviendo simétricamente toda la estructura.

La barrera, de nylon, es sostenida en la zona central por arietes inflables y en las extremidades mediante pilastras de acero. Es alzada en menos de un segundo (automáticamente o por telecomando desde la torre de control) cuando el avión que llega está por superar el recorrido de seguridad. Los extremos de la barrera están conectados con sistemas de frenado, constituidos por bandas plegables de nylon gomado y amortiguadores lineales a cilindros controlados por un aparato electrónico que regula automáticamente la frenada en relación con el peso y la velocidad de impacto del avión, así como del espacio disponible. Según la sociedad constructora, el sistema costará cerca de 2 millones de francos y tiene la gran ventaja de absorber gradualmente la energía de impacto, reduciendo así los efectos ejercidos por la fuerza de inercia en los hombres y los aviones.

La barrera puede ser instalada también en ambos extremos de la pista, cuando los aterrizajes y los despegues se efectúan en ambas direcciones.

GRAN BRETAÑA

HMS "Repulse"

El HMS "Repulse", segundo submarino Polaris de la Armada Real, entró en servicio en la Flota luego de ser entregado por sus constructores, Vickers Limited, de Barrow-in-Furness. La entrega tuvo lugar en la mar, frente a la costa occidental de Escocia, después que el submarino había completado las pruebas de aceptación llevando a bordo representantes del Ministerio de Defensa y de los constructores.

Durante éstas y las pruebas en la mar con los contratistas, las que tuvieron lugar en mayo y junio de este año, el "Repulse" ha sido sometido a rigurosos chequeos destinados a examinar al submarino en todos los aspectos de su papel operativo. Entre éstos se han incluido pruebas a profundidad y velocidad operativa máximas. Los oficiales del buque han declarado que están muy satisfechos con la performance y con las características de gobierno de este submarino a propulsión nuclear de 7.000 toneladas. Las pruebas efectuadas son

las mismas en las cuales se hace hincapié antes que cualquier submarino sea aceptado en servicio operativo, y en tal virtud, inspeccionaron el buque hasta en sus especificaciones más estrictas.

El "Repulse" trabajará en las aguas del Reino Unido antes de iniciar su práctica de lanzamiento de misiles Polaris en Cabo Kennedy a comienzos del próximo año. Se espera que se reúna con su buque gemelo, el "Resolution", a mediados de 1969, como parte de la contribución del Reino Unido a la fuerza de disuasión nuclear de la OTAN.

(Naval News Summary, Noviembre de 1968).

Sistemas Avanzados que Serán Exhibidos en Farnborough

La exhibición de Farnborough, organizada por la Sociedad de Compañías Aeroespaciales Británicas (BAC), demostrará que la industria espacial del Reino Unido se ha levantado de la baja posición que tenía hace dos o tres años particularmente en la esfera militar.

Aunque originalmente se había esperado la demostración del Jaguar jet de entrenamiento de ataque anglo-francés, no será posible a causa de la demora en el vuelo inicial del avión que se produjo con motivo de algunos tropiezos en el programa de pruebas terrestres. Sin embargo, la BAC les dará gran importancia a los despliegues estáticos de este avión durante la exhibición con la esperanza de interesar a las fuerzas aéreas extranjeras.

También habrá otros nuevos aviones militares y misiles aéreos: el Harrier Siddeley, el primer avión de despegue y aterrizaje vertical corto de combate que ahora está siendo producido en cantidad para la Real Fuerza Aérea; el avión de reconocimiento marítimo Hawker Siddeley Nimrod a propulsión a chorro (cuatro Rolls Royce Speys), que es también el primer tipo de reconocimiento marítimo a propulsión turbo jet; una nueva versión del avión de ataque Buccaneer para la Real Fuerza Aérea, equipado con cuatro misiles Martel anglo-franceses aire-tierra, guiados por televisión. El Hawker Siddeley mostrará también el misil Sea Dart buque-aire, que es famoso por su capacidad antimisil. Además, se mostrará la versión inglesa del sistema de arma australiano A/S de largo alcance Ikara.

Se espera que la BAC haga un gran despliegue con su avión de entrenamiento y ataque terrestre BAC-167 y su última versión del caza supersónico Lightning. Ambos han tenido un éxito considerable en los mercados de exportación del Medio Oriente, con los que cuenta la BAC en el futuro para mantener la marcha de su producción militar, junto con Jaguar.

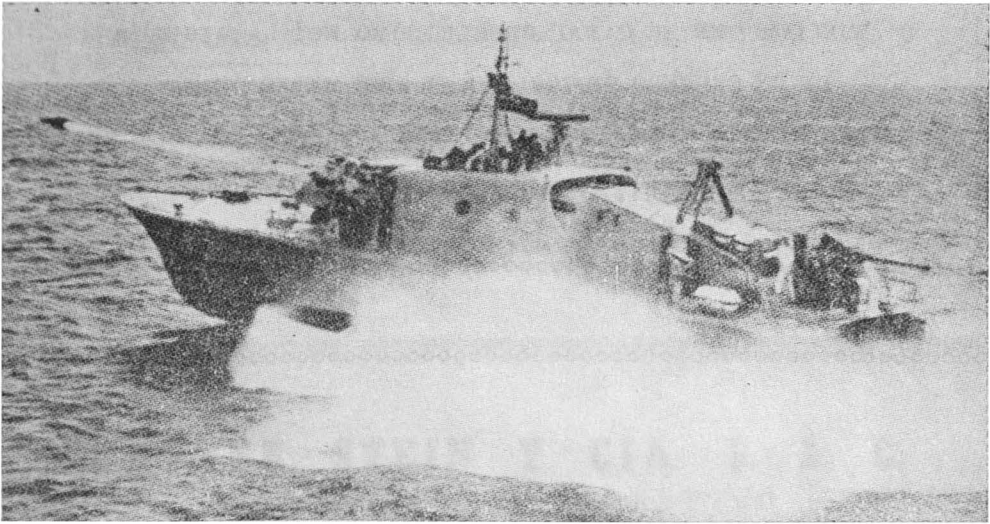
(Armed Forces Management, Septiembre de 1968).

LIBIA

Prueba de Misiles de la Lancha "Susa"

En los primeros días de junio, en presencia de los agregados navales acreditados en Londres, tuvieron lugar las pruebas de lanzamiento de misiles superficie-superficie a corto alcance, instalados en la lancha "Susa", primera de una serie de unidades similares mandadas a construir a los astilleros Vosper-Thornycroft por la Armada de Libia.

Los misiles en cuestión son del tipo SS 12 controlado por cable, proyectado y realizado por la Nord Aviation francesa. Las principales características del arma son las siguientes: eslora total 187 cms., envergadura total 65 cms., peso 75 kgs., propulsor en dos etapas, 4 aletas estabilizadoras, peso de la carga del cono 30 kgs., velocidad subsónica, alcance 7 kms. Cada sistema de lanzamiento (la lancha que mencionamos tiene dos, situados en posición lateral al puente) puede llevar 4 armas en posición de tiro, cuyo lanzamiento es ordenado por un sirviente en la torre situada sobre el sistema, dotada de un aparato de puntería estabilizado para la conducción visual sobre el adversario.



La lancha "Susa" que efectúa el lanzamiento del misil superficie-superficie del tipo "SS 12".

