

Por F. Parfond

(Traducido de TAM, Febrero de 1968).

# LOS PORTAAVIONES

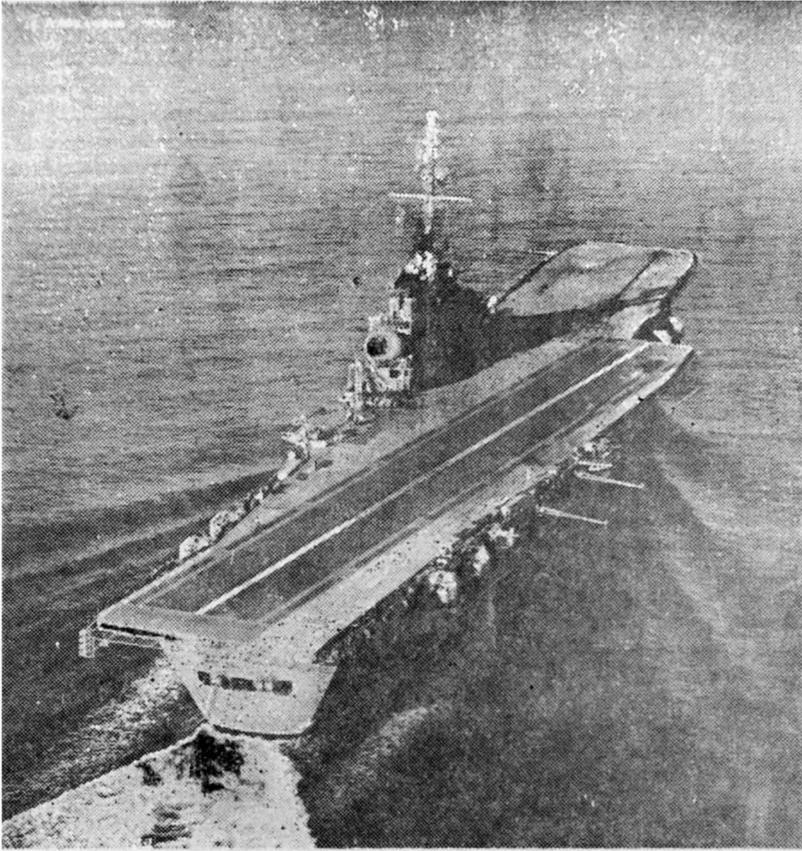
**SI FUERA PRECISO DEFINIR EL PORTAAVIONES UNO PODRIA DECIR, SIMPLEMENTE, QUE ES UN BUQUE DE COMBATE CAPAZ DE OPERAR AVIONES. DE HECHO, ES AL MISMO TIEMPO UN BUQUE, UN AERODROMO Y UNA VERDADERA BASE AEREA.**

**E**l buque comprende el casco, las máquinas, los instrumentos de navegación, de detección y de control. El aeródromo es ante todo la cubierta de vuelo con sus catapultas, sus ascensores de acceso. La base logística son los hangares, los talleres, los pañoles de combustible y municiones. Fácilmente se concibe que todos estos imperativos a los cuales se agrega la mayor estabilidad de plataforma posible, hacen del portaaviones un buque de gran tonelaje.

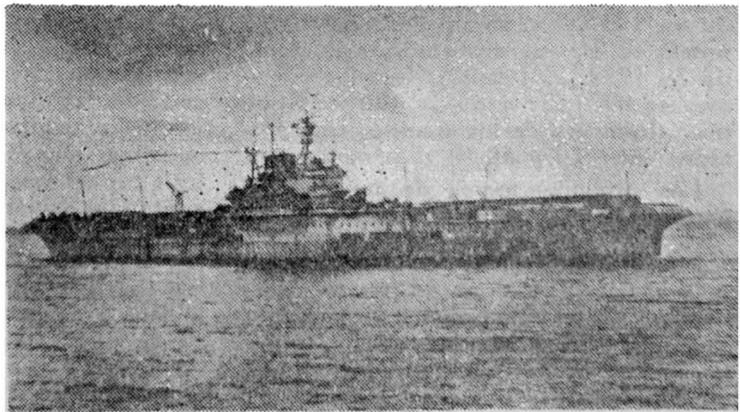
## UN POCO DE HISTORIA

La infancia del portaaviones fue laboriosa. Sin hacer un historial detallado, recordemos solamente que la idea de un buque semejante nació en Gran Bretaña en 1916. Para hacer frente a los ataques de los Zepelines que bombardeaban las islas británicas, el Almirantazgo concibió la idea de interceptarlos en alta mar mediante el empleo de aviones de caza. Pero los aviones terrestres no podían aventurarse todavía sobre el mar y los pequeños hidroaviones de la época eran poco utilizables. Los aviadores de la Armada Real propusieron entonces hacer despegar aviones terrestres desde una plata-

forma instalada en la proa de un crucero. Las instalaciones realizadas permitían despegues sumamente peligrosos, pero impedían absolutamente los aterrizajes. Ahora bien, estos eran indispensables para hacer incursiones a grandes distancias contra los hangares de los dirigibles alemanes y recuperar los aparatos escasos de combustible. Se hicieron experimentos a bordo del "Furious", crucero de batalla en terminación, utilizando inicialmente una plataforma colocada sobre el castillo, luego una segunda en la toldilla y, finalmente, sacando el puente y las chimeneas y trasladándolos hacia un la-



El Portaaviones "Foch"



El HMS. "Victorious" entró en servicio en 1941 y fue reconstruido de 1950 a 1957.

do para tener una larga plataforma única. Así fue como nació la isla, característica de la silueta del portaaviones. Y el 18 de julio de 1918, pudieron despegar del "Furious" siete aviones, a la cuadra de las costas danesas; sólo dos iban a poder aterrizar a su regreso, pero el portaaviones se había convertido ya en una realidad.

De hecho, la utilidad del portaaviones y de la aviación naval sólo se hizo evidente después de la Primera Guerra Mundial y las colocaciones en grada hasta 1939, fueron sobre todo el resultado de una transacción. En efecto, con motivo de la Conferencia de Washington en 1922 (\*), las grandes potencias navales se pusieron de acuerdo para detener la construcción de los acorazados en curso, pero no quisieron destruir los cascos. El portaaviones que no parecía ser peligroso para la primacía del "buque capital" proporcionó la solución: cada país estaba autorizado para transformar en portaaviones los cascos consultados para los acorazados dentro de los límites de: un portaaviones por cada tres acorazados existentes. En la Conferencia de Londres de 1936, se confirmó el mismo principio.

Finalmente en la víspera de la Segunda Guerra Mundial, había 20 portaaviones en servicio en todas las Armadas. Gran Bretaña poseía seis, uno solo de los cuales había sido construido especialmente como portaaviones; Estados Unidos tenía seis también, dos de los cuales habían sido puestos en grada en 1936; Japón siete, tres de ellos puestos en grada en 1936. En cuanto a Francia, sólo poseía el "Bearn" acorazado transformado en 1923. El tonelaje de estos portaaviones fluctuaba entre 10.000 y 23.000 tns.; el número de los aparatos transportados entre 20 y 80.

Los primeros meses de la Segunda Guerra Mundial aparentemente le dieron

(\*) Parece que las lecciones de las maniobras de la flota estadounidense de 1924 no habían sido incluidas aquí. Ese año, el Almirante que comandaba la flota, atacando, según el programa, la zona de Panamá logró enviar aviones durante la noche a la cuadra de Panamá sin haber sido interceptados. Esto fue hasta cierto punto una especie de anticipo del ataque de Pearl Harbor.

la razón a los detractores del portaaviones y la flota británica se vio particularmente afectada. El "Corageous" fue hundido por un submarino, el "Glorious" por el acorazado de bolsillo alemán "Sharnhorst". Pero el 11 de noviembre de 1940, los aviones torpederos del "Illustrious" que recién habían entrado en servicio, tuvieron éxito en un raid por sorpresa sobre Tarento, hundiendo varios acorazados italianos en sus fondeaderos. La eficacia del portaaviones se ponía en evidencia. Los que habían sido puestos en grada dos o tres años antes de la declaración de la guerra, como los portaaviones británicos "Victorious" y "Formidable", o los que fueron construidos durante las hostilidades, como los portaaviones estadounidenses de 27.000 tns. del tipo "Essex" iban a demostrar que podían luchar con éxito contra los grandes acorazados. La guerra en el Pacífico, larga serie de combates aeronavales, en que la aviación embarcada japonesa se encontró con la oposición de la aviación naval estadounidense, iba a dar finalmente la primacía al portaaviones asociado con buques de superficie en las Fuerzas de Tareas.

Sin embargo, esta primacía fue puesta en duda algunos años después del fin de las hostilidades a causa de la evolución de la estrategia. Se podía suponer que un nuevo conflicto opondría una potencia esencialmente continental con un bloque de naciones esencialmente marítimas. Según esta hipótesis se vería a fuerzas aeronavales oponerse a fuerzas terrestres. ¿No se encontraría entonces el avión embarcado en condiciones de inferioridad en relación con el avión terrestre, más rápido y desligado de la necesidad del despegue o el aterrizaje en un lugar relativamente estrecho? Para embarcar aviones de performances iguales a las de los aviones terrestres, se necesitarían cubiertas de vuelo más largas y más resistentes implicando tonelajes cada vez más elevados. La solución fue aportada por la adopción de la pista oblicua y de la catapulta a vapor a partir de 1953, que en el aspecto militar volvían a dar a la aviación embarcada toda su potencia.

Desde entonces todos los portaaviones nuevos poseerían estas instalaciones y se harían transformaciones importan-

tes para equipar con ellas a los antiguos. La preocupación de tener a bordo un número importante de aparatos, al mismo tiempo que una velocidad elevada para facilitar los aterrizajes, condujeron a aumentar las instalaciones interiores y por consiguiente el tonelaje. Es así como el "Forrestal" estadounidense, que entró en servicio en 1955, tenía un desplazamiento de 76.000 tns. a plena carga con una velocidad de 33 nudos.

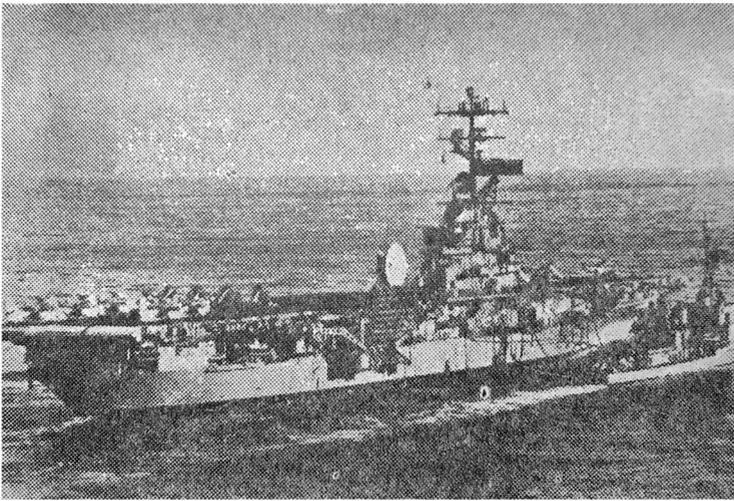
A partir de entonces se clasifican en portaaviones pesados, transportando por lo menos 60 aparatos y en portaaviones livianos, transportando de 40 a 60 aparatos.

### EL PORTAAVIONES EN 1967

Actualmente, cuando se evoca los portaaviones se piensa inmediatamente en el portaaviones nuclear estadounidense

que hemos conocido con motivo de la Segunda Guerra Mundial. Un submarino de ataque, por ejemplo, puede navegar a 30 nudos, sumergirse hasta 500 metros, su sistema de armas A/S tiene un alcance de 40 millas. En cuanto al peligro aéreo, el bombardero de gran altura, de gran o mediana autonomía y el avión supersónico de asalto, cuya autonomía puede alcanzar los 800 ó 1.000 kms. constituyen adversarios igualmente temibles.

De hecho, aunque estos peligros son reales, no son absolutos y el portaaviones mantiene todo su valor. Aunque su tamaño ha aumentado, su velocidad ha crecido igualmente superando la de los submarinos nucleares; su armamento defensivo ha mejorado gracias a sus interceptores embarcados y sus misiles superficie-aire. La aviación embarcada le proporciona los medios de reconocimiento,

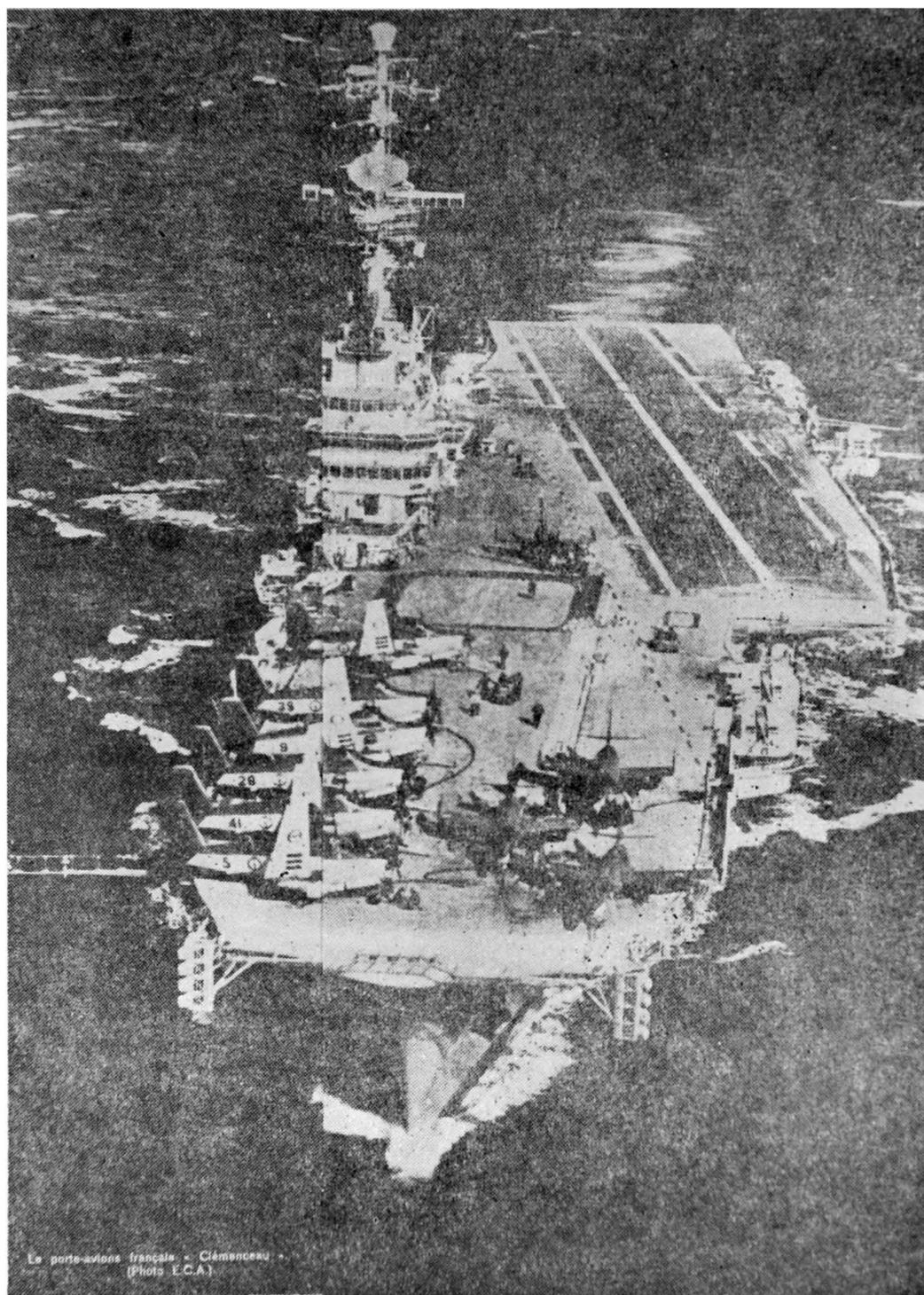


El Portaaviones estadounidense "Wasp" ha sido utilizado para las operaciones de recuperación de los vuelos espaciales.

"Enterprise" con sus 335 metros de eslora, su cubierta de vuelo de 74,80 metros de ancho, sus 85.360 tns. de desplazamiento y sus 4.600 hombres de dotación. Pero al mismo tiempo, uno se pregunta en las oportunidades que tiene que sobrevivir un buque semejante ante el peligro submarino y aéreo, que se revelan temibles y sin común medida con los

intercepción, superioridad aérea y apoyo táctico cercano. Su protección es aumentada por las unidades que lo acompañan, buques porta-radar, escoltas lanza misiles y A/S, helicópteros A/S, aviones de reconocimiento con radar, etc. Su movilidad es también otro importante factor.

Los equipos electrónicos aportan igual-



El Portaaviones francés "Clémenceau"

mente a los nuevos portaaviones otros elementos de defensa y ataque con sus centrales de operaciones que dan la síntesis de las informaciones recibidas y con las computadoras (sistema N.T.D.S., por ejemplo) que proporcionan una visión de conjunto de la situación táctica, de superficie, aérea, A/S, y permiten determinar los peligros más urgentes y los objetivos que hay que alcanzar con prioridad. A estos argumentos a favor pueden agregarse otros de distinto orden: El precio comparado de los aeródromos en tierra y de los portaaviones. Las bases aéreas demoran en construirse, representan grandes inversiones y pueden resultar inútiles cuando la situación política y las necesidades para las cuales han sido concebidas, evolucionan. Son difíciles de proteger en las guerras subversivas y cuando son instaladas en el extranjero provocan numerosos problemas políticos. El portaaviones escapa a todos estos inconvenientes y gracias a su facultad de desplazamiento, permite responder mejor a la situación política y a las necesidades militares.

### **LAS MISIONES DEL PORTAAVIONES**

Es evidente que las misiones de un portaaviones variarán según se trate de un portaaviones pesado o uno liviano. El primero será utilizado principalmente para operaciones navales en zonas en las cuales se espere la reacción de las fuerzas aeroterrestres del adversario, o para lanzar incursiones estratégicas mediterráneas. El portaaviones ligero será utilizado principalmente en operaciones de apoyo, como el ataque al litoral, la cobertura aérea en la zona de operaciones, la lucha A/S, etc. La enumeración de misiones que vamos a hacer constituye por lo tanto un catálogo general.

### **EN PRIMER LUGAR, EN UN CONFLICTO NUCLEAR**

En este caso el portaaviones puede constituir, gracias a sus armas nucleares, un refuerzo del potencial de represalias estratégicas, manteniéndose al mismo tiempo, gracias a sus cualidades evolutivas y a la inmensidad del teatro de operaciones, en buenas condiciones para evitar una bomba atómica. Pero esto implica un portaaviones de gran tonelaje, capaz de embarcar aviones portadores de

bombas atómicas, y garantizando en conjunto con otras unidades una permanencia en la mar de un 100%. Reconociendo que este es el caso de los portaaviones estadounidenses de la Sexta y Séptima Flotas, ninguna otra armada puede por el momento asegurar esta permanencia en la mar. No es menos cierto que pueden producirse combates nucleares parciales en la mar en cuyo caso, la movilidad del portaaviones le da grandes posibilidades de supervivencia.

### **EN UN CONFLICTO CONVENCIONAL**

El portaaviones puede aportar una concentración rápida de potencial aéreo, elemento capital del poderío militar, lo que le permite cumplir, en un conflicto convencional, diversas misiones, entre las cuales podemos destacar:

— Lograr el dominio temporal del aire mediante su aviación embarcada, ya sea en la mar para operaciones de superficie o en tierra para operaciones de desembarco;

— Proporcionar mediante su aviación, en cualquier zona estratégica, un conjunto de medios ofensivos y defensivos, ya sea para acciones de reconocimiento, de bombardeo, de apoyo táctico cercano, de apoyo de fuego, etc.;

— La lucha A/S, cuando la acción está muy alejada de los aeródromos terrestres para que pueda actuar la aviación A/S basada en tierra. Puede señalarse además que en la acción A/S, el helicóptero es excelente y que debe ser utilizado preferentemente desde portaaviones;

— La intervención a gran distancia en tiempos relativamente breves, con el empleo de su aviación, que puede incluir transporte de asalto y envíos de material;

— La intervención a corta distancia, mediante el bombardeo de objetivos terrestres (caso de la guerra de Vietnam, por ejemplo).;

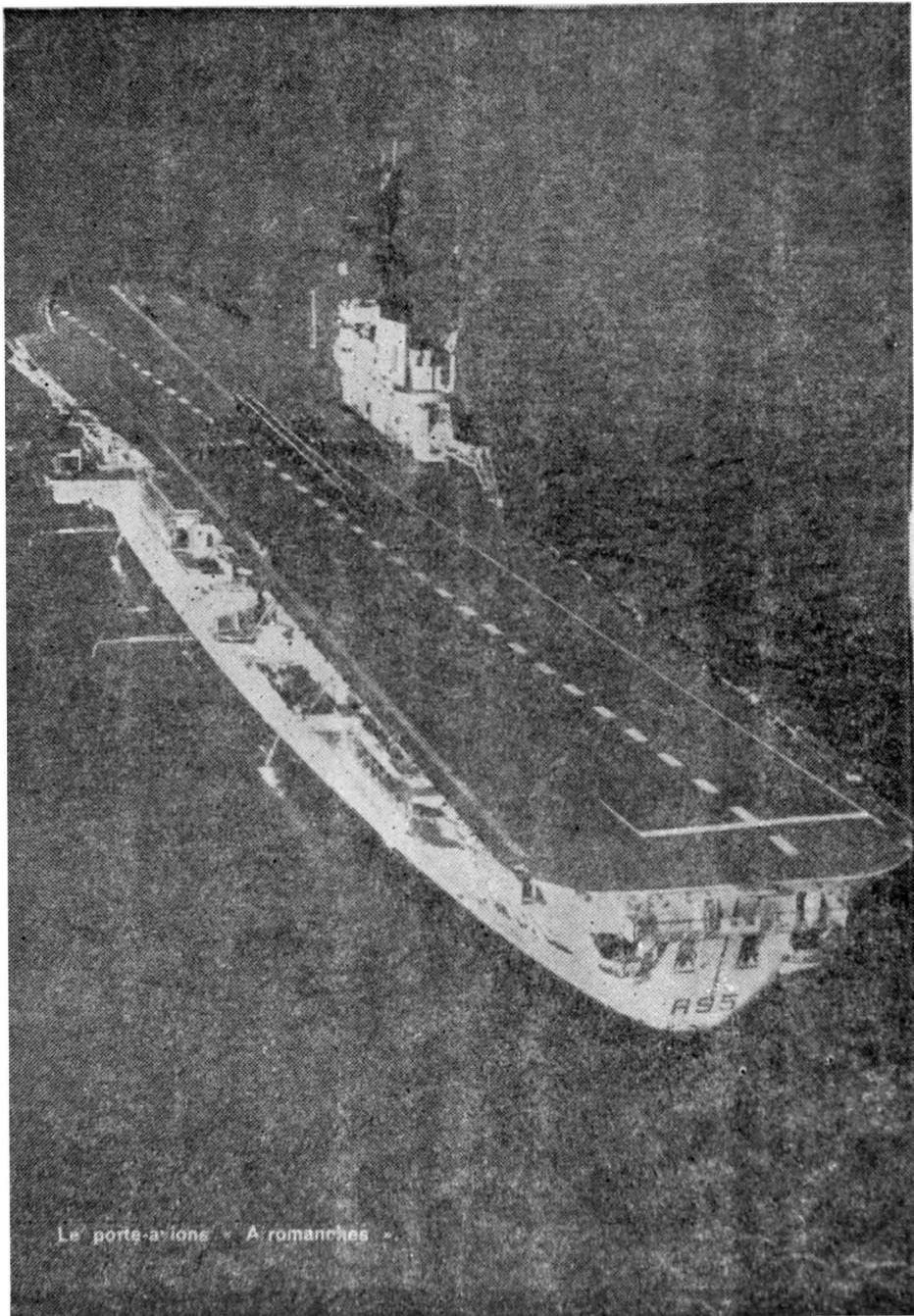
— Participación en la defensa aérea de las fuerzas navales, como también de los territorios nacionales.

La estrategia empleada por cada país condicionará las misiones impartidas a sus respectivos portaaviones; pero esta simple enumeración muestra claramente su polivalencia y la flexibilidad de una aviación embarcada.

**EN FRANCIA**

Actualmente la Armada francesa posee dos portaaviones livianos, el "Cle-

menceau" y el "Foch". El "Arromanches", que entró en servicio el año 1964 en la Armada británica, se incorporó a la Armada francesa en 1946 en calidad



Le porte-avions « Arromanches ».

**El portaaviones "Arromanches"**

de préstamo y luego fue definitivamente cedido en 1951. Es pequeño (18.500 t.p.c.) y lento (23 nudos), ha sido dotado con una pista oblicua y actualmente es utilizado como portahelicópteros.

El "Clemenceau" fue puesto en grada en 1955, en Brets, lanzado al agua en diciembre de 1957 y entró en servicio en noviembre de 1961. El "Foch" fue puesto en grada en los astilleros del Atlántico en febrero de 1957, botado en julio de 1960 y entró en servicio en 1963.

Ambos tienen las mismas características y a las novedades que han influido en la técnica del portaaviones en 1958, los ingenieros han agregado sus concepciones propias, lo que hace que estos dos buques sean verdaderamente una solución francesa del portaaviones. Es así como el hangar, destinado a contener los aparatos, es de 152 metros de largo, 24 metros de ancho y 7 de alto. Los portaaviones británicos y estadounidenses desplazan 13.000 tns. más para dimensiones similares. Las características de nuestros dos portaaviones son las siguientes:

Eslora: 258 metros; manga en la línea de flotación: 29,30 metros; calado: 8 metros; desplazamiento: 22.000 tns. Washington y 32.000 tns a plena carga; potencia: 126 CV y velocidad: 32 nudos.

La pista axial mide 248 x 47 metros; la pista oblicua: 165 x 29,50 metros. Las dos catapultas a vapor Mitchell-Brown pueden hacer despegar aviones de 15 a 20 tns. a 110 nudos. La dotación en tiempo de paz es de 179 Oficiales, 560 Suboficiales y 1.500 entre clases

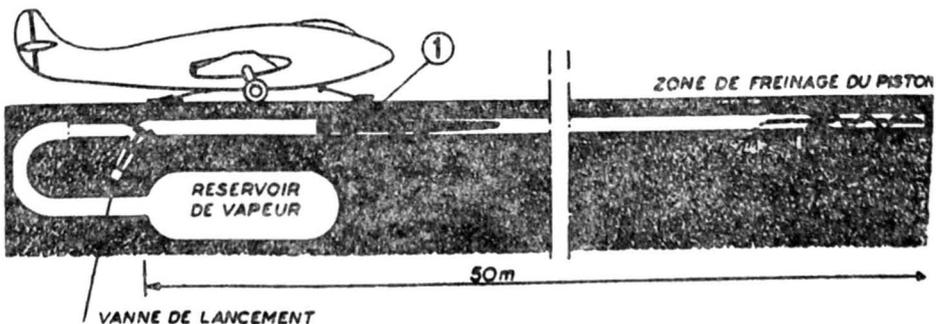
y Marineros. El armamento AA se compone de 8 cañones de 100 automáticos. Cada portaaviones puede poner en funcionamiento 60 aparatos divididos en una flotilla de intercepción a reacción (Crusader) una flotilla de asalto (Etendard IV M.), una flotilla A/S (Alizé). Los Etendard IV serán reemplazados por la versión marítima del Jaguar a partir de 1974.

Las misiones de los portaaviones franceses son principalmente, el ataque contra las fuerzas de superficie en la mar y de las posiciones enemigas en tierra y la lucha A/S. Constituyen el instrumento ideal para la intervención en ultra-mar con su armamento de bombas clásicas, cohetes aire-tierra y bombas atómicas tácticas. Las maniobras Alligator III que acaban de desarrollarse en la Costa de Marfil, han demostrado la eficacia del "Clemenceau" y del "Arromanches".

Dentro de la estrategia francesa, los portaaviones no son empleados en el sistema de disuasión, ya que este papel pertenece a los Mirage IV, a los cohetes balísticos superficie-superficie y a los submarinos nucleares.

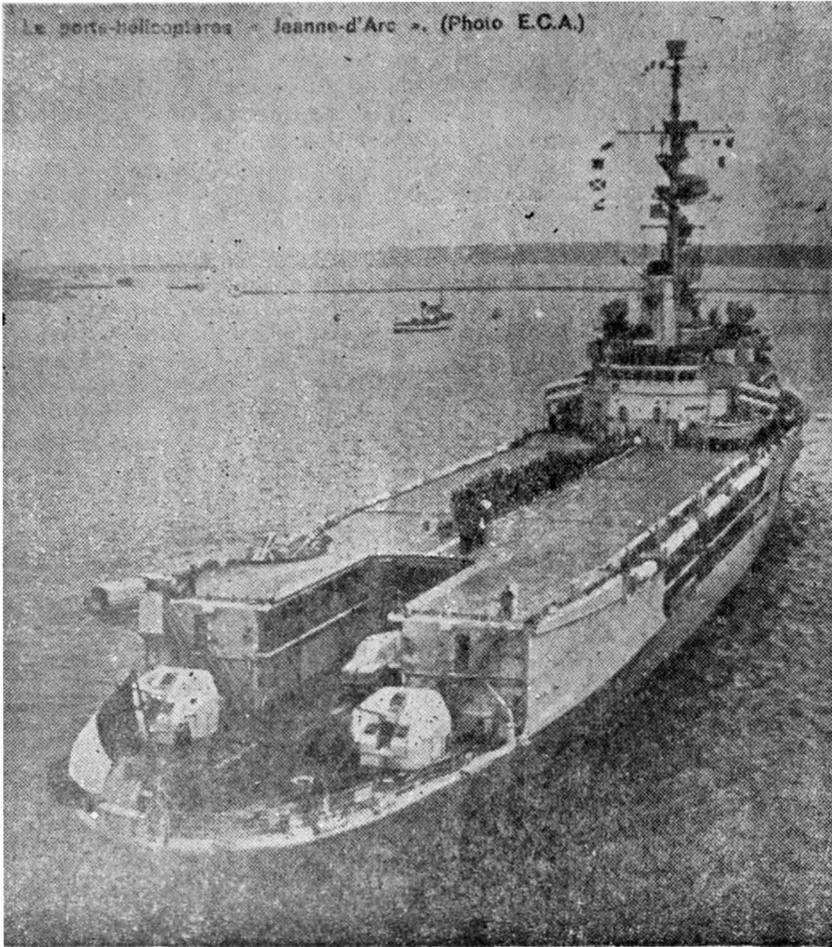
## LOS PORTAAVIONES EN GRAN BRETAÑA

La flota actual comprende dos portaaviones pesados y dos livianos. Durante largos años, Gran Bretaña ha estimado esta clase de buques como indispensables para su estrategia mundial. Pero desde la publicación del Libro Blanco de



Esquema de una catapulta a vapor.

Reservoir de vapeur = colector de vapor a alta presión  
 Zone de freinage du piston = Zona de amortiguación y detención del pistón.  
 Vanne de lancement = Válvula de lanzamiento.



El Portahelicópteros "Jeanne d'Arc"

1966, anunciando su repliegue sobre Europa, ha renunciado a darles la primacía por razones militares y económicas al mismo tiempo. Los portaaviones en servicio son:

#### Portaaviones Pesados

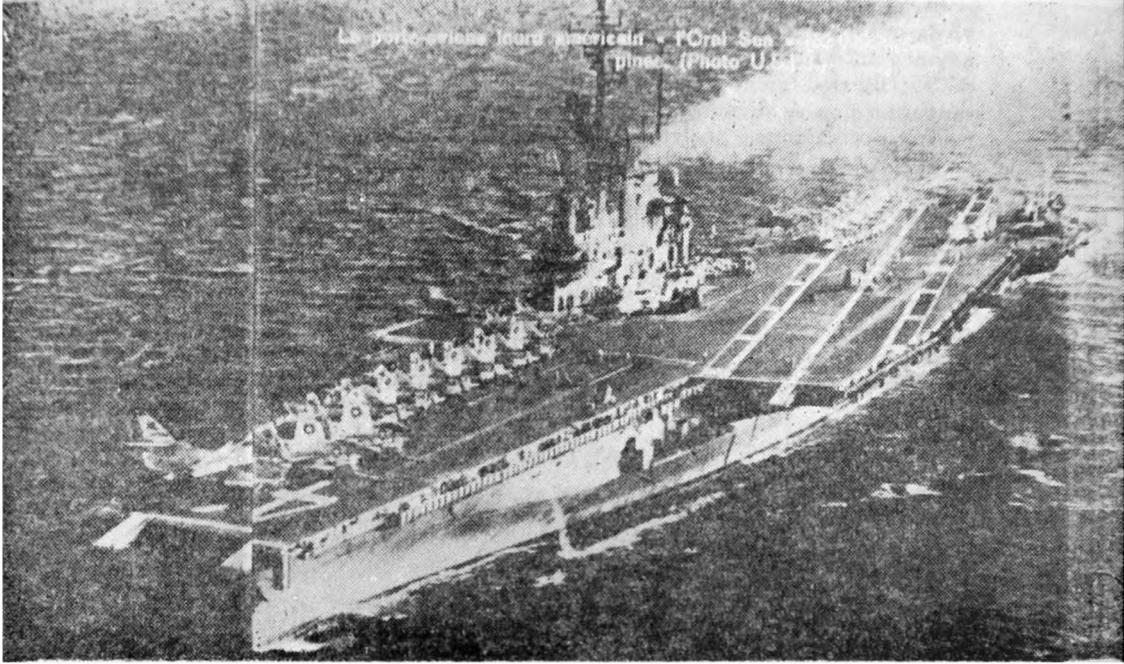
El "Ark Royal" entrado en servicio en 1955 (eslora: 263,50 metros; manga máxima: 48,15 metros; velocidad: 31 nudos; desplazamiento: 54.000 t.p.c.) después de haber sido sometido a una primera transformación en 1959, fue enviado al Extremo Oriente. De vuelta a la patria es sometido desde comienzos de este año a una transformación que debe

durar dos años para permitirle operar aviones de capacidad nuclear.

El "Eagle" entró en servicio en 1951 y es del mismo tipo que el anterior. En 1959 fue sometido a una transformación completa que duró 4 años y costó el doble del precio de construcción. Su antigua artillería AA fue reemplazada por seis rampas cuádruples de misiles Sea-Cat y dispone del sistema de procesamiento automático de los datos operativos (sistema A.D.A.).

#### Portaaviones Livianos

El "Victorious": entró en servicio en 1941 (37.000 t.p.c.; eslora: 238 mts.;



El portaaviones pesado estadounidense "Coral Sea" (61.000 tns.) a la cuadra de las Filipinas.

manga: 31,55 metros; velocidad: 30 nudos; 28 aviones). Después de haber sido totalmente reconstruido desde 1950 a 1957, fue enviado al Extremo Oriente. Entró en carena en 1965, se ha decidido retirarlo del servicio en 1969, época en que tendrá 28 años de edad. Las nuevas reducciones en los gastos militares podrían anticipar la fecha de esta retirada del servicio.

El "Hermes": entró en servicio en 1959 (27.800 t.p.c.; eslora: 226,85 metros; manga: 44,05 metros; velocidad: 28 nudos; 22 aviones). Fue rearmado a fines de 1966, después de una gran transformación de dos años y dispone de equipos recientes y de rampas de misiles Sea-Cat. Debe ser mantenido en servicio hasta 1971.

Gran Bretaña que poseía en 1955 dos portaaviones pesados y catorce portaaviones ligeros, sólo tendrá en servicio en 1971, dos portaaviones pesados.

## LOS PORTAAVIONES EN LOS ESTADOS UNIDOS

Aunque desde la entrada en servicio de los submarinos nucleares lanzadores

de "Polaris" los portaaviones ya no figuran en las fuerzas de "represalia estratégica", no por ello han dejado de ser considerados como el fundamento de la potencia naval estadounidense en la eventualidad de un conflicto generalizado, sin el empleo de las armas nucleares estratégicas. Dado su número sólo daremos aquí sus características principales. Actualmente, la Armada de Estados Unidos dispone de 16 portaaviones pesados de combate y 11 de lucha A/S.

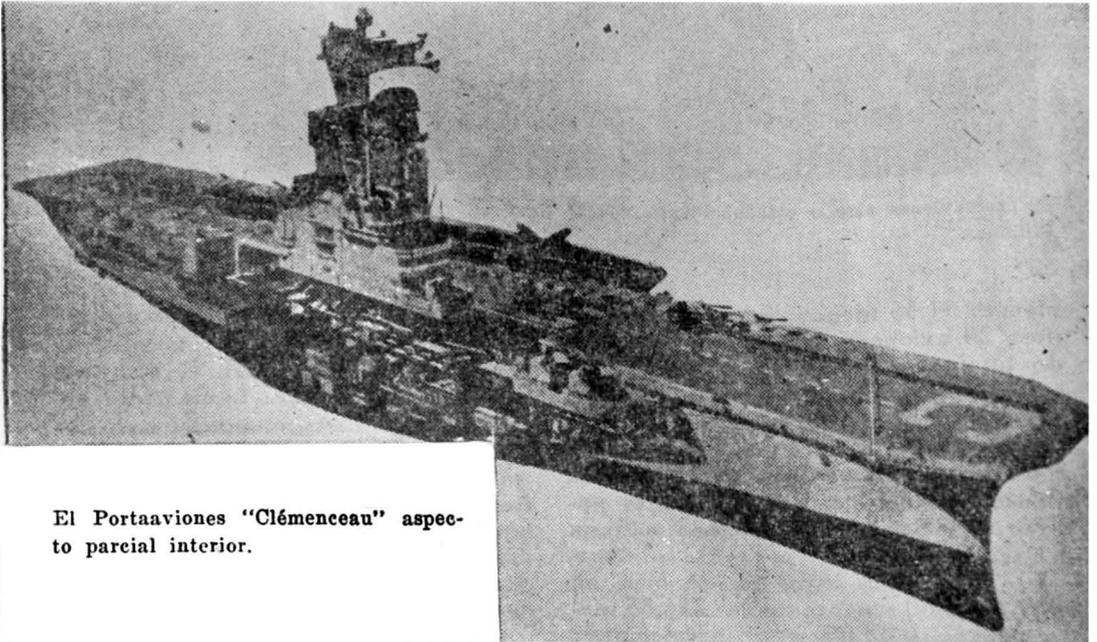
### Portaaviones de Combate Pesados (C. V. A.).

El "Enterprise": a propulsión nuclear, entró en servicio en 1961 (85.360 t.p.c.; 335 metros de eslora; 78,40 metros de manga en la cubierta de vuelo; 8 reactores nucleares de 35.000 caballos; velocidad: 33 nudos; 4.600 hombres). Puede embarcar entre 94 y 108 aviones, repartidos en 7 escuadrillas, con combustible de aviación que permite doce días de operaciones aéreas sin reabastecimiento. Está dotado de una central de operaciones del tipo nodular y de un NTDS.

En el presupuesto 1966-1967 se incluyó la construcción de un segundo portaaviones nuclear, el "Chester W. Nimitz", de 95.100 tns. Luego vendrán otros dos, de forma que se dispondrá en 1975, de cuatro portaaviones nucleares idénticos.

El "America": entró en servicio en 1965 (78.000 t.p.c.; 319 metros de eslora; 76,80 metros de manga en la cubierta de vuelo; propulsión por turbinas; velocidad: 33 nudos; 4.965 hombres). Embarca entre 94 y 108 aviones. Está armado con dos rampas Terrier. El "John Kennedy", del mismo tipo, actualmente en construcción, entrará en servicio en 1969.

Cuatro Clase "Forrestal" ("Forrestal", "Saratoga", "Ranger" e "Independence") entraron en servicio en 1955, 1956, 1957 y 1959 respectivamente. Sus características son más o menos idénticas (desplazamiento: 76.000 t.p.c. para el "Forrestal" y 78.700 t.p.c. para los demás; 315 metros de eslora; 76,80 metros de manga para la cubierta de vuelo; velocidad: 33 nudos; dotación: 3.400 hombres y 5.315 en tiempo de guerra). Embarcan entre 94 y 108 aviones. Después de una transformación completa (sistema NTDS, ampliación del estacionamiento) el "Forrestal" fue enviado a Vietnam del Sur donde fue gravemente



El Portaaviones "Clémenceau" aspecto parcial interior.

Dos Clase "Kitty-Hawk" ("Kitty-Hawk" y "Constellation"): entrados en servicio en 1961 (78.700 t.p.c.; 319 metros de eslora; 76,80 metros de manga en la cubierta de vuelo; velocidad: 33 nudos; 3.400 hombres y 5.315 en tiempo de guerra). Embarcan entre 90 y 108 aviones y están armados con 4 lanzacohetes Terrier. La disposición de las pistas y de los ascensores permite aterrizajes y despegues simultáneos a bordo de estas dos unidades.

avariado por una explosión. Se han iniciado sus reparaciones que durarán un año. En los otros tres se tienen programadas mejoras para permitir el embarque de los interceptores F 111 B (31 tns.) y de los bombarderos Vigilante (32 tns.).

Tres Clase "Midway" ("Midway", "F. D. Roosevelt", "Coral Sea"): Entraron en servicio en 1945 y 1947 y han sido objeto de importantes transformaciones entre 1954 y 1960 para modernizarlos (pista oblicua y nuevas catapultas).

Sus características son idénticas: desplazamiento 62.000 t.p.c.; 280 metros de eslora; 72,54 metros de manga en la cubierta de vuelo; 33 nudos; 2.700 hombres en tiempo de paz y 4.525 en tiempo de guerra. Embarcan entre 80 y 90 aparatos repartidos en seis escuadrillas. Actualmente se están efectuando transformaciones en el "Midway" y posteriormente se harán en los otros dos.

Cinco Clase "Hancock" ("Ticonderoga", "Hancock", "Bonhomme Richard", "Orinskany", "Shangry-La"): Estos buques entraron en servicio en 1944 y todos fueron transformados entre 1955 y 1959. Sus características son idénticas (42.600 t.p.c.; eslora: 276,60 metros; 33 nudos; 2.100 hombres y 3.300 en tiempo de guerra). Embarcan 65 aviones repartidos en cinco escuadrillas.

Actualmente hay cinco portaaviones pesados destacados permanentemente en Vietnam. Tres de ellos constituyen la Fuerza de Tarea 77. Es a partir de estos portaaviones que operan los aparatos de la aviación naval (Ryraider, Phantom, Crusader, Vigilante) en las misiones de bombardeo, de protección o de hostilización.

#### PORTAAVIONES DE LUCHA A/S. (C. V. S.).

Nueva Clase "Essex": ("Essex", "Yorktown", "Intrepid", "Hornet", "Randolph", "Lexington", "Wasp", "Bennington" y "Kearsage"). Todos estos buques fueron construidos durante la Segunda Guerra Mundial y sus nombres fueron citados en numerosos comunicados en el curso de las batallas de la guerra en el Pacífico. Sus características medias son las siguientes: 41.900 t.p.c.; 276,60 metros de eslora; 28 a 29 nudos; 2.500 hombres. Originalmente clasificados como portaaviones pesados, todos han sido sometidos a importantes transformaciones a partir de 1956 y han sido clasificados como portaaviones de lucha A/S en 1960. Las formaciones aéreas embarcadas comprenden aviones de lucha A/S y helicópteros A/S. La serie "Essex" incluía también otros siete portaaviones que posteriormente fueron transformados en portahelicópteros y transportes de aviación.

Según el programa estadounidense en 1975 la flota constará de 15 portaaviones de ataque pesados (4 CVA a propulsión nuclear, 2 "America", 6 "Forrestal" y 3 "Midway" transformados) y 8 portaaviones A/S.

#### EN LOS DEMAS PAISES

Otras potencias navales poseen portaaviones livianos de origen británico, destinados principalmente a la lucha A/S. A pesar de las transformaciones, estos buques sólo tienen una velocidad del orden de los 23 nudos:

#### AUSTRALIA

El "Melbourne" (Ex "Majestic") de 20 t.p.c. construido en Inglaterra, entró en servicio en 1955, debe ser modernizado para recibir cohetes superficie-aire Sea Cat, puede embarcar 25 aviones.

#### ARGENTINA

El "Independencia" (Ex "Warrior") construido en 1946, y comprado por Argentina en 1958. Tiene solamente una catapulta hidráulica y sólo puede embarcar aviones A/S a hélice.

#### BRASIL

El "Minas Gerais" (Ex "Vengeance") de 20.000 t.p.c. es del mismo tipo que el "Arromanches". Construido en 1945, volvió a entrar en servicio en 1960 después de una completa transformación. Puede embarcar aviones a reacción.

#### CANADA

El "Bonnaventure" (Ex "Powerful") de 20.000 t.p.c. sin terminar hasta 1951, fue reconstruido por cuenta de Canadá con importantes modificaciones. Puede embarcar aviones a reacción

#### ESPAÑA

El "Dédalo" (ex portaaviones estadounidense) de 18.000 t.p.c. Entró en servicio en 1943 en los Estados Unidos, fue

transferido a España en 1967. Es utilizado principalmente para los helicópteros.

OTAN y la defensa de las Antillas holandesas.

## HOLANDA

El "Karel Doorman" (Ex "Venerable") de 20.000 t.p.c. Entró en servicio en Gran Bretaña en 1945, fue comprado por Holanda y transformado en 1958, recibiendo en particular un equipo de radar de concepción y construcción holandesa. Sus misiones son esencialmente la lucha A/S., en la estructura de la

## UNION SOVIETICA

Recientemente se ha anunciado que la Unión Soviética iba a construir un portaaviones. Esta información fue desmentida. Una construcción semejante significaría por lo demás una modificación de la estrategia soviética que nada hace suponer. Por el contrario, parece más verosímil la construcción de dos porta-helicópteros.



### La chata Liffey de Mejillones.

Durante muchos años, estuvo fondeada en la Bahía de Mejillones, una vieja fragata de madera, pintada de color amarillo claro, con sus palos reales y masteleros, llamada, "La Chata Liffey". Nunca se supo su verdadero origen y hubo escritores que la definieron como uno de los buques de Nelson en la batalla de Trafalgar.

Pero en la obra titulada, "Men of war names", del Príncipe Louis de Battemberg, Primer Lord Naval del Almirantazgo hasta el año 1914, se encuentra por fin su verdadera historia. En la página 48 de dicho libro dice en inglés lo siguiente: "Liffey (2º de este nombre desde 1810) Un pequeño río de Irlanda seguido por el Dublin dentro de la bahía de Dublin). Esta fragata de 51 cañones, fue lanzada el año 1856 y ahora es buque depósito en Coquimbo".

Después de servir como buque insignia de la escuadra británica del Pacífico, fue declarada en desarme y se le habilitó como pontón de almacenaje y prisión de marineros. Puesta en remate la adquirió la firma salitrera Buchanan Jones, para servir de alojamiento de sus empleados en el puerto de Mejillones. Hasta el final, el buque conservaba las celdas que ocupaban sus prisioneros.

La chata "Liffey" pasó a la Compañía de Salitre de Chile (COSACH) y luego a la Compañía Salitrera de Tarapacá y Antofagasta, de la cual fue adquirida alrededor de 1934 por un comerciante, interesado especialmente en el valor de los pernos de cobre que unían los tablones de su casco. Y así terminó sus días, esta nave de la Armada Británica, desarmada y desmantelada en Mejillones para ser aprovechados sus materiales en otras construcciones.

