

NOTICIARIO

Argentina

Incendio

Un violento incendio estalló en la sala de máquinas del petrolero "Islas Georgias" cuando estaba atracado en el puerto de La Plata.

Dotaciones de bomberos de toda la zona y lanchas de la Prefectura Marítima combatieron el siniestro que amenazaba con extenderse a una zona del puerto donde existen grandes depósitos de combustible.

Al parecer, en el momento de producirse el incendio, el "Islas Georgias" descargaba 16.000 toneladas de crudos procedentes de los yacimientos de Comodoro Rivadavia.

(Revista General de Marina, Febrero de 1971).

Australia

Tercer Abordaje del "Melbourne"

Este portaaviones australiano sufrió su tercer abordaje al chocar con un ferry en el puerto de Sidney.

En 1964, el "Melbourne" entró en colisión con el destructor australiano "Voyager" (81 muertos) y en 1967, abordó al destructor norteamericano "Frank E. Evans" (74 muertos). En esta tercera ocasión no hubo víctimas.

(Revista General de Marina, Febrero de 1971).

Brasil

Buque Gigante

La construcción del más grande de los buques que haya salido de un astillero del Hemisferio Sur se está completando en los astilleros de Vermelha, en el Estado de Río de Janeiro, según informó la Embajada de Brasil en Washington.

Se trata de un buque para el transporte de minerales y de petróleo, de 53.000 toneladas, que será usado por la Compañía Vale do Rio Doce para transportar minerales de hierro.

Dentro de los próximos cinco años, Brasil espera poder construir buques por un total de 1.880.000 toneladas para aumentar su tonelaje a 5.000.000, que será el más alto de América Latina.

(Boletín Informativo "Ojo", Mayo de 1971).

Bélgica

Nuevos Escoltas

A fin de que la pequeña Armada belga pueda desempeñar un papel más efectivo junto con las Armadas de la OTAN en la protección del tráfico marítimo y especialmente de los buques mercantes belgas, pues nunca es uno mejor servido que por uno mismo, el Gobierno de Bruselas acaba de autorizar la colocación en grada de cuatro escoltas rápidos. Estos buques serán construidos en Bélgica con el concurso de los astilleros holandeses y de la industria francesa en lo que se refiere a la artillería y otros diversos equipos.

Las características de estos buques serán las siguientes:

—Desplazamiento: 1.500 tns. standard; 1.828 tns. a toda carga;

—Dimensiones: 96,62 metros de eslora, 11,76 metros de manga y 5,25 metros de calado;

—Aparato propulsor: Sistema Codog. Una turbina a gas de 27.000 HP para la marcha a gran velocidad; 2 diesel de 3.000 HP para la velocidad de crucero;

—Hélice: dos, de paso variable;

—Combustible: 190 tns. de petróleo diesel.

—Autonomía: 3.000 millas a 18 nudos; 5.000 millas a 14 nudos;

—Velocidad máxima: 28 nudos usando la turbina a gas;

—Armamento:

a) Misiles: un sistema superficie-superficie de corto alcance Sea Sparrow;

b) Artillería: una torre simple de 100 AA;

c) A/S: 1 helicóptero que debe ser del tipo WG 13 Lynx; 2 tubos lanza-torpedos triples MK 32 (torpedos MK 44);

—Dotación: 168 hombres, trece de ellos oficiales.

(La Revue Maritime, Marzo de 1971).

Estados Unidos

Pruebas del Helicóptero Embarcado UH 2D

Dentro del cuadro del programa LAMPS (Light Airborne Multi-Purpose System) ha sido probado con éxito un helicóptero UH 2D Sea Sprite a bordo del DE 1059 "W.S. Sims" (clase "Knox"). El pequeño aparato pudo ser colocado en el pequeño hangar de este buque sin dificultad. Otras pruebas se efectuarán con este helicóptero antes de que se tome una decisión definitiva en cuanto a la elección y las características del futuro helicóptero A/S embarcado en los buques livianos de la Armada de Estados Unidos.

(La Revue Maritime, Marzo de 1971).

Remolcadores Oceánicos de la Clase "Edenton"

Esta clase de remolcadores oceánicos se compone de los buques siguientes, mandados a construir por la Armada de Estados Unidos a los astilleros británicos "Brooke Marine" de Lowestoft: ATS 1 "Edenton", ATS 2 "Beaufort", ATS 3 "Brunswick". El primero, que está actualmente en servicio, forma parte del programa del año fiscal 1966; los otros dos fueron inscritos en el programa del año fiscal 1967:

—Misiones:

Remolque en alta mar y en general todas las operaciones de salvataje, incluyendo el envío de buzos a profundidades de hasta 250 mts.; la lucha contra incendios y el reflotamiento de buques hasta de 350 tns. a 40 metros de profundidad.

—Características:

Desplazamiento: 3.125 tns. a toda carga;

Dimensiones: 88 metros de eslora, 15,20 metros de manga y 4,6 metros de calado;

Motores: 4 diesels Paxman que desarrollan 6.800 HP en total sobre las dos hélices. Estos motores pueden ser acoplados con dos hélices retractables Escher Wyss para las operaciones en agua poco profundas. Un motor eléctrico de 300 HP actúa sobre una hélice de proa;

Velocidad: 16 nudos;

Combustible: 509 tns. de petróleo diesel (normalmente y 200 toneladas más en caso de necesidad);

Autonomía: 10.000 millas a 13 nudos;

Dotación: 9 oficiales, 93 tripulantes;

Instalaciones técnicas: 1 cabrestante de 70 tns.; 4 compresores de aire, 5 depósitos de helio a presión, 1 cámara de descompresión, 2 grúas (1 de 20 y otra de 10 tns.), 1 campana de salvamento, 3 bombas (1 diesel, 2 eléctricas): rendimiento 5.000 galones por minuto. Este rendimiento puede aumentarse acoplando dos de las bombas eléctricas.

(La Revue Maritime, Marzo de 1971).

Datos Sobre el Programa de los Submarinos Tipo SSN 688

Como se sabe, la Armada de Estados Unidos había mandado a construir doce submarinos nucleares rápidos del tipo SSN 688. Tres de estos submarinos: SSN 688, 689 y 690 forman parte del programa de construcciones nuevas del año fiscal 1969-1970. Otros cuatro: SSN 961 a 964 están inscritos en el programa 1970-1971 que recientemente fue aprobado por el Congreso. Los 5 siguientes: SSN 695 a 699 fueron inscritos en el presupuesto 1971-1972.

Los astilleros de Newport News construirán los SSN 688, 689, 691, 693 y 695. Los otros, o sea, los SSN 690, 692, 694, 696, 697, 698 y 699 han sido mandados a construir a la Electric Boat de Groton.

(La Revue Maritime, Marzo de 1971).

Futura Arma Estratégica

Inquieto ante el rápido progreso del armamento de la Unión Soviética, Estados Unidos trabaja activamente en la que será el arma estratégica de la Armada en los próximos años y que se conoce con el nombre de Underwater Long-range Missile System (ULMS).

Los cohetes del sistema ULMS tendrán un alcance de 5.000 millas y estarán provistos de conos de combate MIRV análogos a los del Poseidon, con diez cargas nucleares y conducción independiente, y de 50 kilotonnes cada uno.

Los submarinos previstos para utilizar estas armas tendrán un desplazamiento de 8.000 tns. o sea un cincuenta por ciento más que los submarinos armados con proyectiles Polaris.

La Armada de Estados Unidos estima que podrá construir una flota de 15 submarinos ULMS en un plazo de 10 años con un costo total de 10 ó 12 millones de dólares.

(Revista General de Marina, Marzo de 1971).

Doce Submarinos Nucleares Más

La Armada de Estados Unidos anunció la firma de un contrato para la construcción de una serie de doce submarinos nucleares de gran velocidad por un valor total de más de 700 millones de dólares.

Las nuevas unidades alcanzarán en inmersión una velocidad superior a los 26 nudos y serán construidas en Newport y Groton. El primer submarino de la serie entrará en servicio a fines de 1973 o a comienzos de 1974.

(Revista General de Marina, Febrero de 1971).

Reducción de Portaaviones

Al parecer, el Jefe de Operaciones Navales de la Armada de Estados Unidos, Almirante Zumwalt, proyecta reducir el número de portaaviones en servicio y como primera medida propondrá que el "Intrepid", el "Wasp", el "Shangri-La" y el "Ticonderoga" sean pasados a la reserva.

Además, el Almirante Zumwalt piensa adoptar las siguientes medidas:

—Embarcar aviones Harrier de despegue vertical en diversos buques de guerra con la mi-

sión de asegurar la protección aérea de los convoyes;

—Dotar a los destructores norteamericanos con helicópteros armados con cohetes;

—Construir hidroalas muy rápidos armados con cohetes superficie-superficie;

—Iniciar el estudio de un portaaviones que sobre cojines de aire alcance la velocidad de 120 nudos.

(Revista General de Marina, Marzo de 1971).

Libertad de Pesca

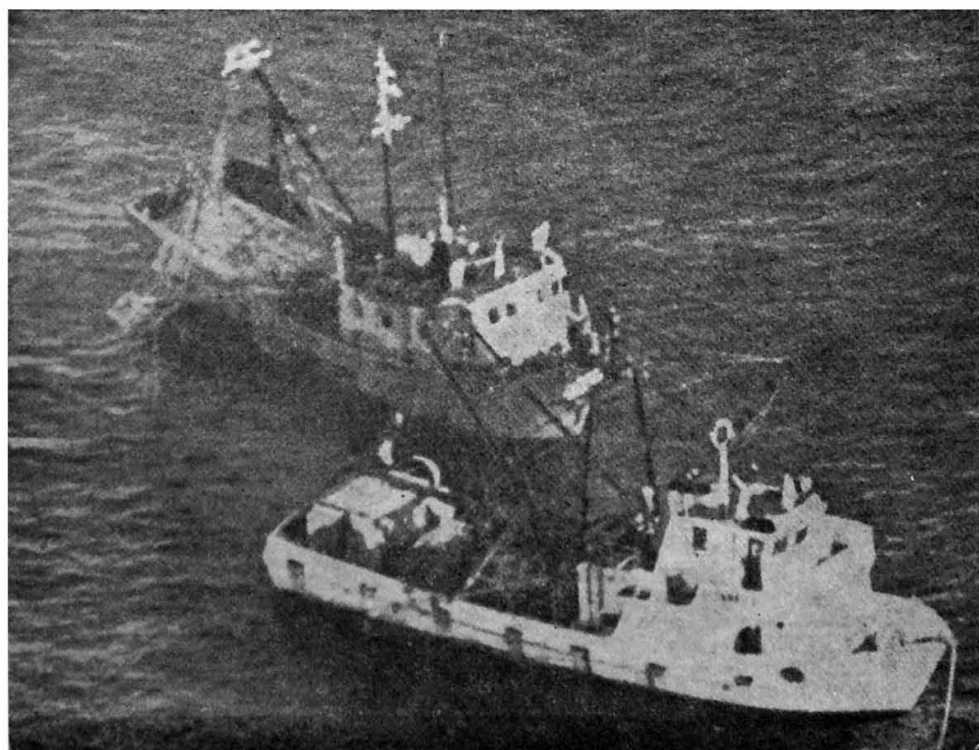
El Estado norteamericano de Florida, al tener conocimiento de que pesqueros cubanos operaban a unas 20 millas de Cayos Marquesas, en el Golfo de México, informó que consideraba esas aguas como territoriales y que detendría a los buques que faenaran en ellas.

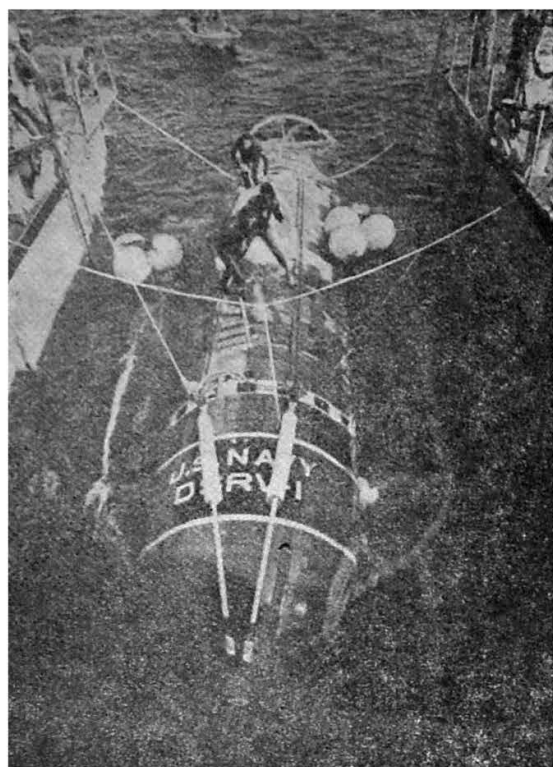
Sin embargo, el Departamento de Justicia no tardó en reaccionar ante esta declaración y, a petición del Departamento de Estado de Was-

hington, dio orden al Gobierno de Florida de respetar la libertad de acción de los pesqueros, pues el Gobierno de Estados Unidos consideraba la zona como aguas internacionales abiertas a todas las naciones.

En la fotografía, dos de los pesqueros responsables del incidente.

(Revista General de Marina, Febrero de 1971).





Submarino de Salvamento

El vehículo de rescate submarino "Deep Quest" construido por la firma Lockheed para la Armada de Estados Unidos aparece en la fotografía durante una maniobra de recuperación realizada a cinco millas de San Diego, California.

Durante estas pruebas, el "Deep Quest" permaneció bajo las aguas por dos horas y cuarenta y cinco minutos a una profundidad de 125 pies.

Este submarino de salvamento es capaz de recoger a 24 hombres simultáneamente desde un submarino hundido y de operar a 5.000 pies de profundidad.

(Revista General de Marina, Febrero de 1971).

Francia

Instalación del Servicio Hidrográfico Central en Brest

El Servicio Hidrográfico Central de la Armada Nacional que está instalado actualmente en París, va a ser trasladado a Brest en el curso de 1971. Este traslado ha sido motivado por diversas razones:

—Las misiones hidrográficas francesas por lo general se hacen a la mar en Brest;

—La mayoría de las tomas hidrográficas hechas por el Servicio se refieren a la meseta continental americana;

—Brest va a convertirse en el puerto de amarra de la flotilla de buques que se dedicarán a las investigaciones hidrográficas y oceánicas.

Las instalaciones que están realizándose serán terminadas en el próximo mes de octubre. Las actividades propias del Servicio Hidrográfico Central, que desde 1970 está encargado de establecer los documentos necesarios para la navegación, se agruparán en el edificio principal; los talleres de fotografía y de impresión ocuparán los edificios anexos. De este modo, todos los mapas marítimos e instrucciones náuticas del Servicio Hidrográfico de la Armada serán proyectados, impresos y dibujados en Brest.

Por último, podrá desarrollarse una cooperación eficaz entre el Centro de Cálculo del Ser-

vicio Hidrográfico Central y la Oficina Central de Datos Oceanográficos, situada en su proximidad, dentro del Centro Oceanográfico de Brest.

Es necesario recordar que las actividades planeadas para la Oficina Nacional de Datos Oceanográficos comprenden:

—La recolección y reunión de datos recogidos en el mar (en los campos de la física, biología y geología) para ponerlos a la disposición de todos los usuarios ya sean públicos o particulares;

—El establecimiento de los programas generales de procesamiento de estos datos (inventarios, índices, catálogos, mapas, etc.), preparados en función de las necesidades de los usuarios y con su concurso;

—La ayuda en el tratamiento científico de los datos, en la medida que lo permitan los medios informativos disponibles;

—La documentación automática de toda la oceanografía francesa.

(Breves Noticias de Francia, Marzo de 1971).

Un Petrolero de 240.000 tns. Botado en La Ciotat

Los astilleros navales de La Ciotat han procedido a la botadura del petrolero de 240.000 tns. "Brumaire", construido por cuenta de la Compañía Francesa de Navegación.

Este buque es idéntico al "Blois", el petrolero mayor de la flota francesa, entregado por los astilleros de La Ciotat a fines del año pasado.

El "Brumaire" mide 334 metros de eslora y 48,70 metros de manga.

(Breves Noticias de Francia, Abril de 1971).

Inversiones en los Astilleros Navales

Dos astilleros navales franceses, Chantiers de l'Atlantique de Saint Lazaire y Construccions Navales et Industrielles de la Méditerranée en La Seine-sur-Mer, tienen importantes proyectos que realizarán en los próximos años.

En el proyecto de Saint Lazaire, se trata de aprovechar mejor las instalaciones de construcción que actualmente sólo se ocupan parcialmente del equipamiento de los buques. Según los responsables del astillero, la capacidad máxima

de utilización de las instalaciones deberá comprender la construcción anual de:

—2 metaneros de 120.000 m³ y de 7 petroleros de 270.000 tns. (o tres petroleros de 300.000 tns. y un petrolero de 270.000 tns.);

—ó 3 metaneros de 120.000 m³ y 6 petroleros de 270.000 tns. (ó 3 petroleros de 500.000 tns.).

La realización del proyecto se hace principalmente con un importante aumento de la capacidad de los talleres de mecanizado y de prefabricación

El costo total de las inversiones se calcula en 230 millones de francos aproximadamente, la realización del programa podrá adaptarse fácilmente, si fuera necesario, a la construcción de petroleros de un millón de toneladas.

En el proyecto de La Seine-sur-Mer se trata de crear al lado del astillero actual, otro nuevo con un dique cuyas dimensiones (360 x 60 metros) permitan construir metaneros de 250.000 m³ y que pueda adaptarse a la construcción de petroleros de 250.000 tns.

Este nuevo astillero contará con todos los talleres de mecanizado y de prefabricación y sus equipos necesarios.

El costo de la inversión será de 290 millones de francos, sin impuestos.

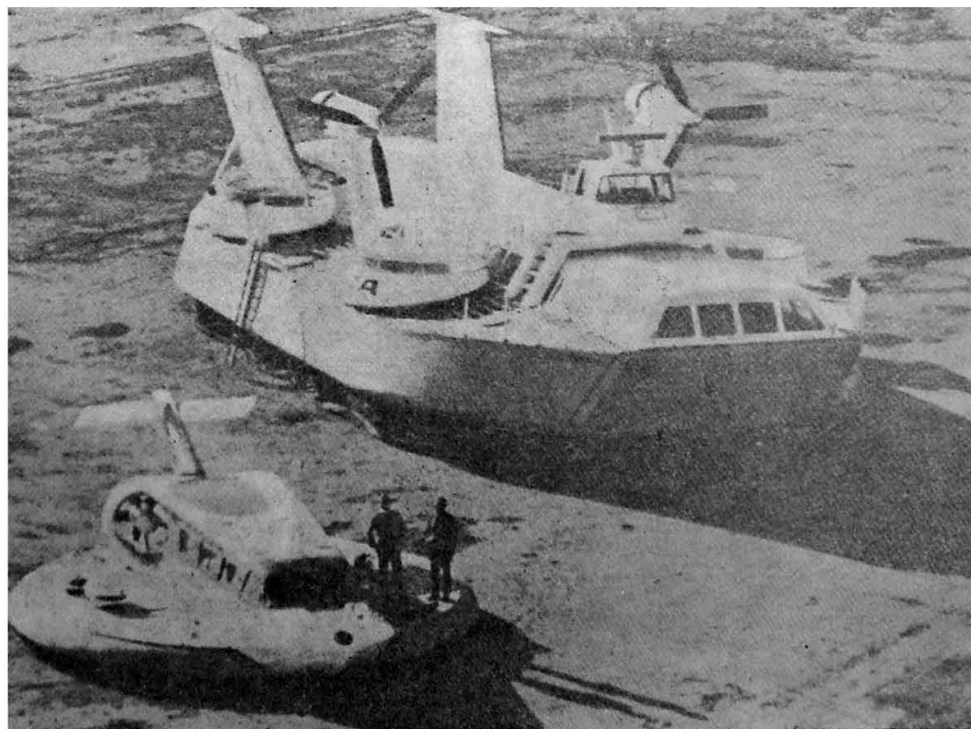
(Breves Noticias de Francia, Abril de 1971).

Aerodeslizadores Franceses

En Berre, localidad próxima a Marsella, se realizaron una serie de demostraciones con los aerodeslizadores de fabricación francesa tipos N-300 y N-102 cuya diferencia de tamaño se aprecia perfectamente en la fotografía.

A estas exhibiciones asistieron representantes de diversas marinas mercantes.

(Revista General de Marina, Marzo de 1971).



Gran Bretaña

Reacción ante Presencia Rusa en el Océano Indico

La creciente presencia rusa en el Océano Indico, donde las unidades navales soviéticas se duplicaron el año pasado, parece haber provocado una cierta reacción anglo-norteamericana y en este sentido se interpreta la decisión inglesa de construir en la pequeña isla de Diego García una base de comunicaciones para cubrir

una peligrosa brecha en la red global de comunicaciones norteamericana.

Indudablemente, la nueva base de Diego García también servirá para que la aviación aliada pueda seguir los movimientos de la flota rusa sobre el Indico.

(Revista General de Marina, Febrero de 1971).

Nuevo Sistema Optico

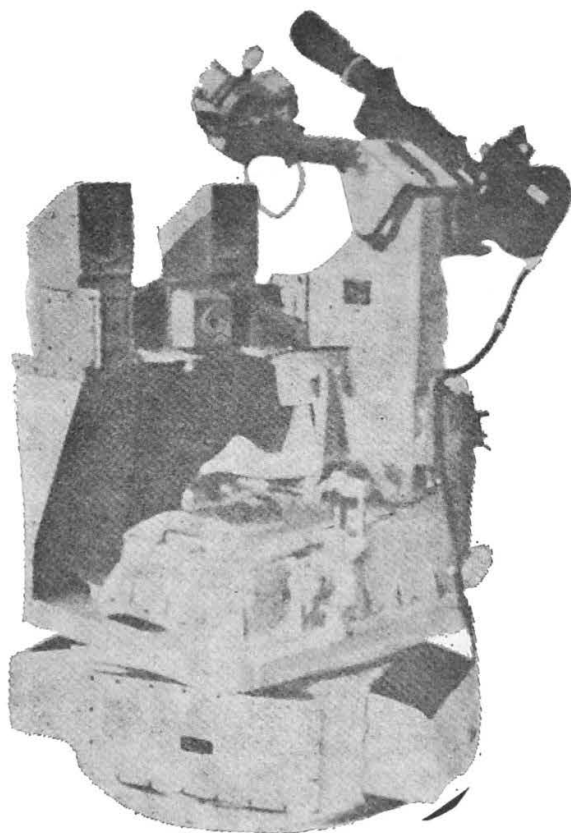
Los destructores tipo 82 y 42 de la Armada británica, así como los que fueron encargados por la Armada argentina a Inglaterra, contarán con un nuevo equipo óptico, cuya fotografía ofrecemos a nuestros lectores, que ha sido proyectado y realizado según especificaciones del Ministerio de Defensa británico.

El "Look-out Aiming Sight Mk-1" proporciona datos de origen visual a la CIC con el fin

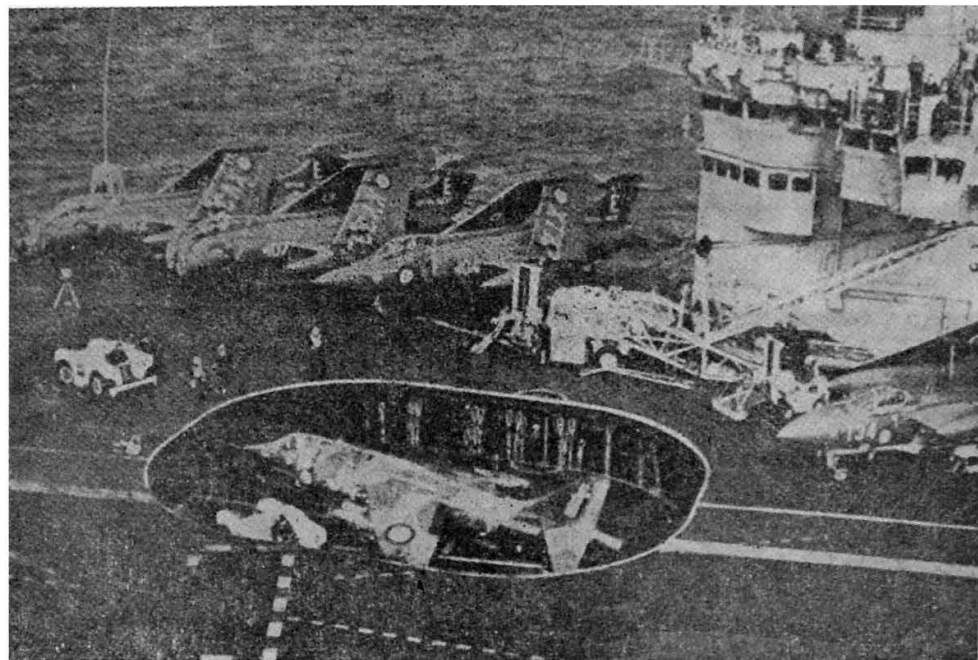
de completar las informaciones logradas con el radar u otros medios.

El equipo está especialmente diseñado para la detección de blancos aéreos que vuelan a baja altura o de blancos de superficie.

(Revista General de Marina, Marzo de 1971).



Pruebas del Harrier



Continuaron durante el año pasado las pruebas navales de este avión que es, sin duda, el primer V/STOL operacional.

Los aviones Harrier de Hawker Siddeley fueron probados con éxito en nueve buques, que van desde el portaaviones americano "Independence", de 78.000 tns. hasta el crucero italiano "Andrea Doria" de 6.500 toneladas. La última

serie de pruebas tuvo lugar en el Canal de la Mancha a bordo del portaaviones argentino "25 de Mayo".

La fotografía muestra a un Harrier en el ascensor del "Eagle". Los aviones que aparecen sobre cubierta son del tipo Buccaneer.

(Revista General de Marina, Febrero de 1971).

Portugal

Aniversario

Con el objeto de celebrar el 450º Aniversario del descubrimiento del Estrecho de Magallanes, tuvo lugar en el Museu da Marinha, de Belem (Portugal), un solemne acto académico organizado por el Centro de Estudios de la Armada portuguesa que estuvo presidido por el Almirante Sarmiento Rodríguez, al que acompañaron en la mesa presidencial representantes de los Embajadores de España y Chile, los presidentes de las secciones de Historia Marítima y de Artes, Ciencias y Letras, así como el Direc-

tor del Museu da Marinha y el Secretario General del Centro de Estudios.

Tanto en las palabras de apertura pronunciadas por el Almirante Sarmiento Rodríguez como en la comunicación del Profesor Damiao Peres, titulada "Fernando de Magalhaes y el Problema de la Comunicación entre los Océanos Atlántico y Pacífico", no faltaron alusiones elogiosas a la brillante actuación de España en este hecho histórico.

(Revista General de Marina, Febrero de 1971).

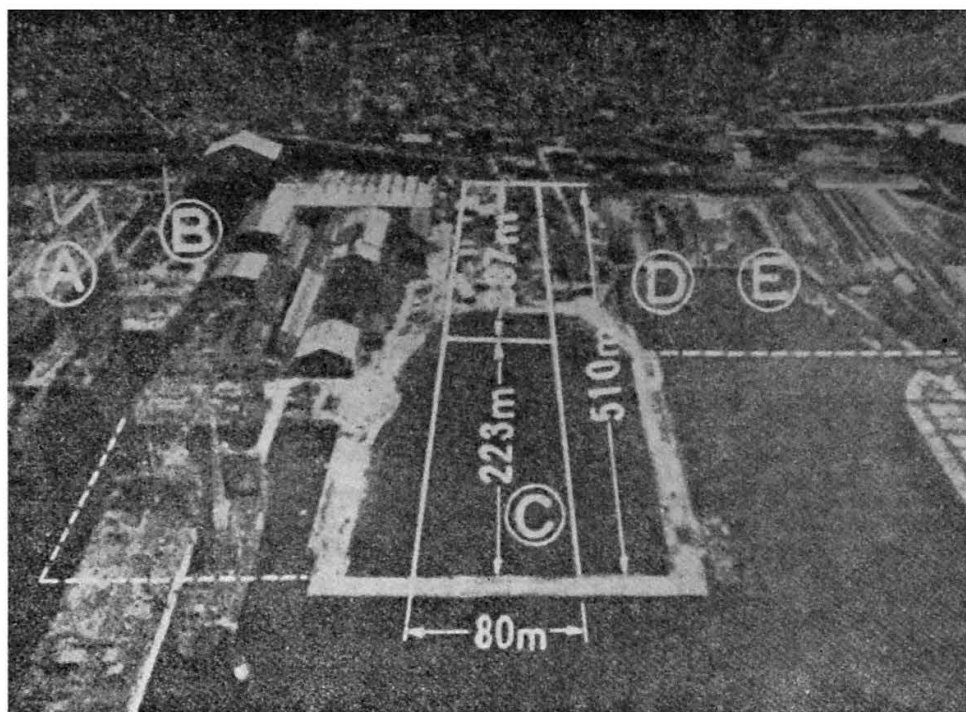
Japón

Dique Seco Gigante

La compañía industrial japonesa Ishikawajima-Harima Heavy Industries comenzó la construcción de un dique seco en el astillero de Kure, capaz de albergar buques hasta de 800.000 toneladas de capacidad. Para ello ampliará un

dique de 223 metros de largo actualmente, a 510 metros.

La fotografía nos ofrece una vista aérea de los astilleros de Kure y la ampliación prevista del dique en cuestión, señalado con la letra C. (Revista General de Marina, Febrero de 1971).



Suiza

Declaraciones Inquietantes Sobre Oceanografía

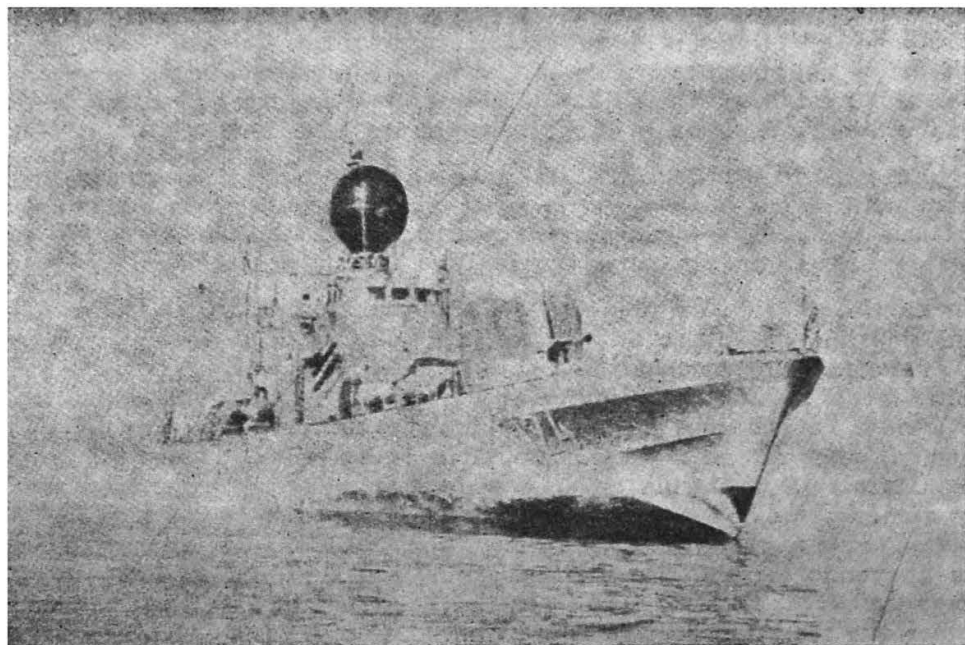
El científico suizo Jacques Piccard advirtió, en una reunión internacional de expertos, que casi todos los seres vivos de la Tierra podrían morir por asfixia si el grado de contaminación de los océanos llegara a impedir al fitoplancton su producción de oxígeno.

Según Piccard, unas dos terceras partes de oxígeno de la atmósfera proceden de las algas y organismos vegetales marinos y es de vital importancia evitar que continúe la contaminación de los océanos.

(Revista General de Marina, Marzo de 1971).

Suecia

Lanchas Rápidas



La Armada sueca encargó a los astilleros Karlskronavarvet, antiguo arsenal de la Armada, la construcción de 12 lanchas rápidas propulsadas por turbinas Rolls Royce tipo Proteus, cuyos cascos solamente, representan una inversión de 134 millones de coronas.

Estas lanchas serán del tipo Spica modificado, desplazarán 230 toneladas, estarán tripuladas por 30 hombres y alcanzarán una velocidad de 35 nudos.

Su armamento consistirá en tubos lanza-torpedos de 530 mm. para torpedos teleguiados fabricados en Mottale y en un cañón Bofors de 57 mm. totalmente automatizado para la lucha anti-aérea y anti-proyectil.

En la fotografía una lancha rápida tipo Spica durante unas pruebas.

(Revista General de Marina, Febrero de 1971).