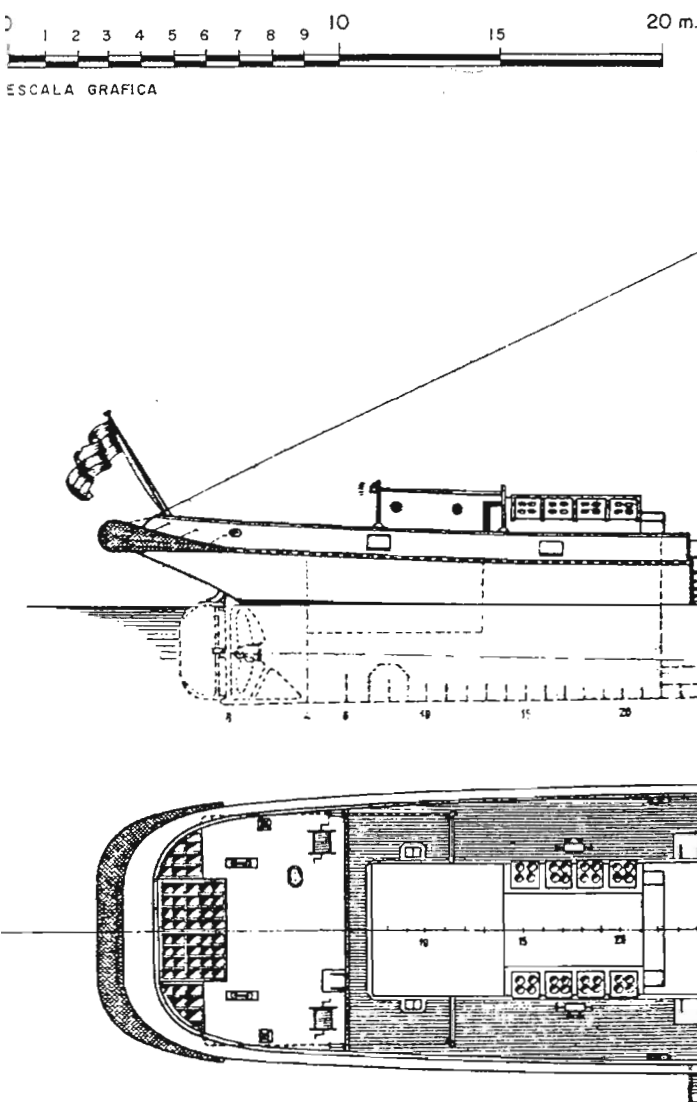


REMOLCADORES DE RADA CLASE “RR-10”

5 unidades: “RR-10”, “RR-19”, “RR-20”, “RR-28” y “RR-29”

Nombre	Puesta de quilla	Botadura	Entrega	Final
“RR-10”	24-7-42	22-1-43	21-11-44	Baja 14-10-74
“RR-19”	24-7-42	4-2-43	11-4-45	Baja 30-4-77
“RR-20”	24-7-42	22-2-43	20-12-44	Baja 30-4-77
“RR-28”	18-6-43	25-3-44	18-2-48	Baja 2-9-72
“RR-29”	1-4-44	31-10-44	17-5-49	Baja 15-7-83

Constructor: Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares, Factorías de Ferrol (tres primeros) y La Carraca (dos últimos). La Empresa Nacional “Bazán” se hizo cargo de la terminación de los “RR-28” y “RR-29”.



Remolcadores de rada clase "RR-10".

Como vimos en el capítulo anterior, en enero de 1941 la Junta del EMA aprobó la realización de cinco remolcadores para radas abiertas del tipo propuesto por la DIC, con el fin de cubrir las necesidades de los tres Arsenales peninsulares y de las Bases Navales de Baleares y Canarias.

El desarrollo del anteproyecto inicial quedó listo en abril, convertido en el proyecto nº 5 de remolcador de 800 ihp, propulsión a vapor, 11,5 nudos en pruebas, autonomía mínima de 1.000 millas a 10 nudos, 8 toneladas de tracción a punto fijo y unas 454 Tm a plena carga. Pasó seguidamente a la consideración del Consejo de Ministros, que autorizó la construcción de los cinco buques por Decreto de 5 de mayo de 1941, con un gasto de 16.128.990 pesetas a invertir en tres anualidades, es decir, a poco más de 3,2 millones por buque. Junto con los 8 remolcadores de puerto de 300 ihp autorizados en la misma fecha, se convirtieron en las primeras unidades de nueva construcción y cierta relevancia autorizadas desde el final de la Guerra Civil. Al estar comprendido su desplazamiento entre las 200 y las 400 toneladas, fueron clasificados como remolcadores de rada, de acuerdo con las nuevas categorías establecidas en abril de ese mismo año. Accesoriamente,

podían prestar servicios en tareas de salvamento, al disponer de servicios contraincendios y de achique.

Hay que señalar que, con anterioridad a su aprobación, la DIC había realizado gestiones en Alemania para tratar de adaptar al diseño la tobera de propulsión Kort, mejorando así sus capacidades de tracción y empuje. El retraso en la obtención de esta innovación técnica hizo que se aprobase finalmente el proyecto original con propulsión convencional, incorporándose la tobera de patente alemana en la segunda serie de remolcadores de puerto de 300 ihp de potencia.

Aunque en principio se consideró sacar a concurso su construcción entre los astilleros nacionales, fue el Consejo Ordenador quien recibió la orden de ejecución el 11 de agosto siguiente, decidiendo repartir las obras entre sus Factorías de Ferrol (3 unidades) y La Carraca (las dos restantes); esta última trabajaría sobre los planos enviados desde el astillero ferrolano, encargado del desarrollo de detalle del proyecto. Es de destacar la especial importancia que suponía la adjudicación de dos unidades al Arsenal de La Carraca, al permitirle reemprender la construcción de buques para la Armada tras un largo paréntese.

sis iniciado a principios de siglo. Los números de obra adjudicados por la Factoría de Ferrol a sus remolcadores fueron los 27 al 29, mientras que los encargados a La Carraca recibieron los números 1 y 2 en su renacida lista de nuevas construcciones.

La aparente aleatoriedad en la asignación de sus nombres alfanuméricos tiene una fácil explicación, ya que simplemente se utilizaron los números vacantes en la secuencia conjunta de remolcadores de rada y puerto entonces existentes, con el añadido del número 10, contemplado inicialmente dentro de las cifras reservadas a los remolcadores de altura. Por tanto, el primero de la nueva serie de remolcadores de rada pasó a llamarse “RR-10”, lo que hizo inevitable que la totalidad de los buques de su clase recibiesen el apelativo popular de “redíez”.

Los remolcadores de la clase “RR-10” eran de construcción remachada y cubierta principal corrida de proa a popa, con arrufo y amurada. La roda era ligeramente lanzada y la popa elíptica, yendo dividido su casco de acero en cinco compartimentos mediante cuatro mamparos estancos. La instalación eléctrica se componía de un grupo electrógeno turbodinamo de 10 kW, para los servicios del buque, y otro de socorro dieseldinamo de 4 kW, disponiendo además de una turbobomba de salvamento de 300 toneladas por hora de capacidad, bombas de achique, servomotor, molinete y, naturalmente, los elementos destinados a dar remolque a otras embarcaciones. También se podía montar un gaviote desmontable a proa.

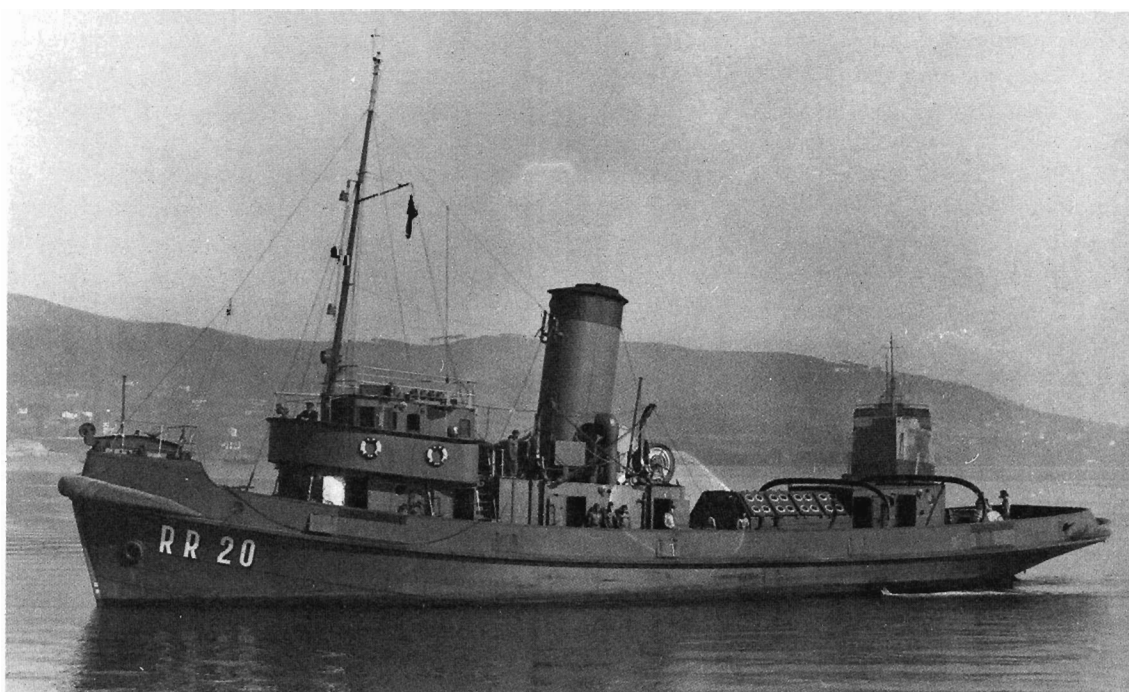
Pese a la modestia de sus características, estos remolcadores se realizaron en una época en la que las carencias de todo tipo se hicieron sentir intensamente, sobre todo en La Carraca. Mientras se procedía a su construcción, se efectuaron diversos contactos con fabricantes de motores diesel a través del Agregado Naval español en Berlín, aceptándose en mayo de 1943 una oferta presentada por la firma Sulzer de motores de 800 bhp de potencia normal y 900 máxima, de 9 cilindros modelo 9TS29, con plazo de

entrega de 12 a 13 meses para el primer motor y el resto durante el mes siguiente, pero la situación bélica impidió la concreción de este acuerdo. Por ello, en último término se instaló la maquinaria contemplada en un principio, y que no era sino la que se tenía más a mano en aquellos momentos: propulsión a vapor utilizando carbón como combustible, en base a una máquina alternativa de triple expansión y una caldera cilíndrica de grandes dimensiones, con presión de trabajo no muy elevada —tan solo 13 atmósferas—, accionando una hélice de bronce de 4 palas. La fabricación de toda esta maquinaria para las cinco unidades corrió a cargo de la Factoría ferrolana.

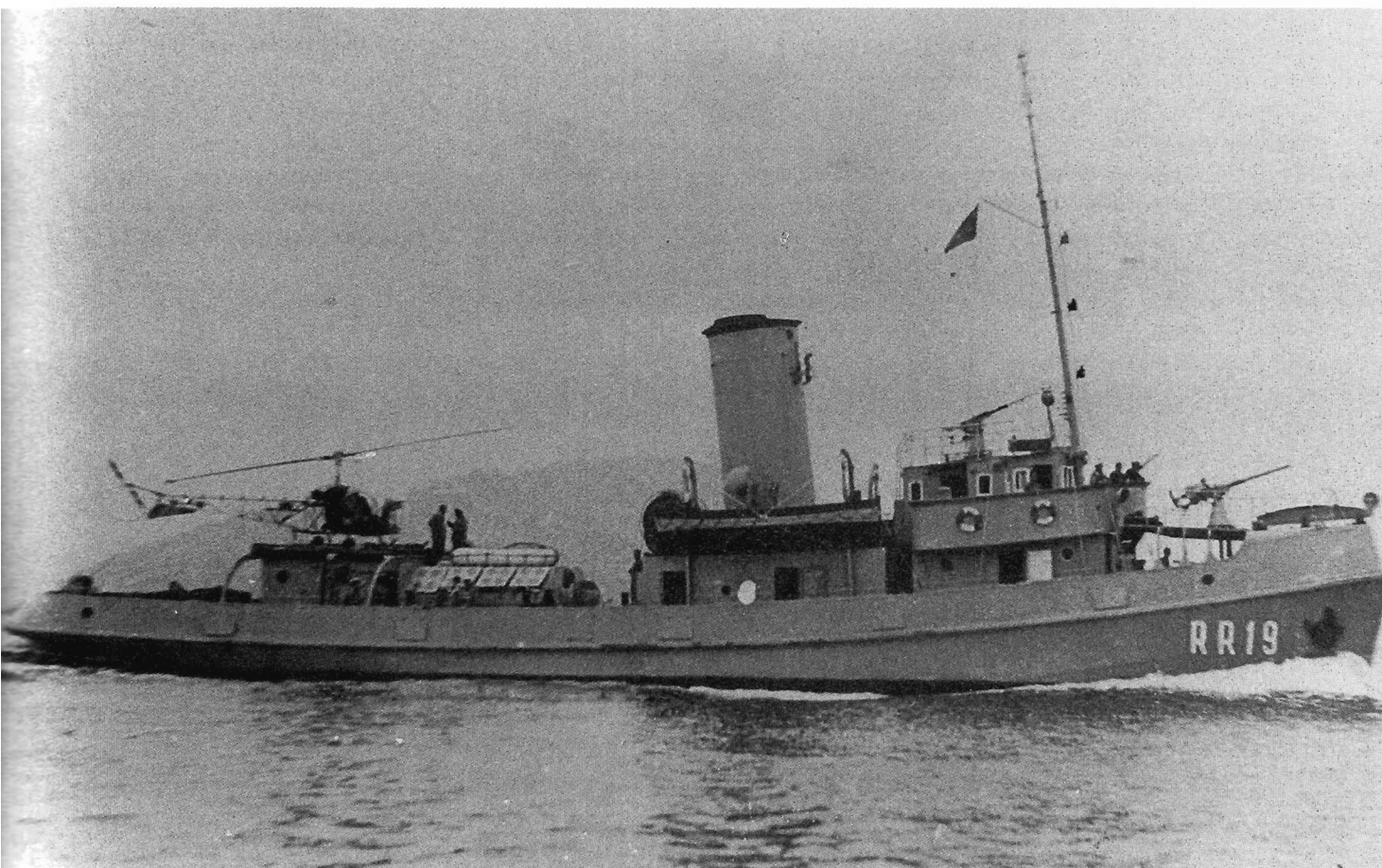
Esta instalación motriz resultó en sus principios bastante problemática, con pérdidas en la caldera y en la transmisión que originaron el triste resultado de que los remolcadores de la clase “RR-10” fuesen capaces únicamente de desarrollar la mitad de su potencia máxima, lo que los hacía prácticamente inútiles para desempeñar los cometidos para los que habían sido diseñados.

Si a esto unimos los largos retrasos en su construcción, debidos en buena medida a constantes rechazos de materiales por defectos de fabricación o mala calidad, y algunos problemas de estabilidad registrados durante sus pruebas de mar, hay que concluir que el resultado no pudo ser más desafortunado. Y aunque con el tiempo se fueron subsanando gran parte de las deficiencias señaladas, lo cierto es que estas unidades nacidas como remolcadores pasaron a realizar durante casi toda su carrera operativa tareas de patrullero, constanding como tales durante muchos años en la Lista Oficial de Buques de la Armada, pese a su escasa velocidad.

El armamento original de los remolcadores de la clase “RR-10” consistía en un cañón antiaéreo de 20 mm. emplazado justo encima del puente, y, opcionalmente, un equipo de paravanes o rastras para tareas de limpieza de minas, introducido en el proyecto original hacia 1943 por si era necesario dotar a la Flota de algunos dragaminas



Una plácida vista del recién entregado “RR-20” en la ría ferrolana, en marzo de 1945. Son visibles las marcas de neutralidad hacia proa y popa, que se abandonarían definitivamente a los pocos meses (AGA).



Esta imagen es todo un hito en la historia de la aviación naval española. Y su protagonista no es otro que el humilde “RR-19”, a cuyo bordo y en aguas de la Escuela Naval Militar de Marín tuvieron lugar las primeras pruebas efectuadas por la Armada con helicópteros —en este caso uno de los flamantes Bell 47G— desde buques en movimiento (FLOAN).

auxiliares, en tanto que se alistaban los verdaderos entonces en construcción (clase “Bidasoa”). Como el armamento previsto era claramente inadecuado para su nuevo y forzado cometido de patrulleros, hacia comienzos de los años cincuenta se completó con viejas piezas de tiro rápido depositadas en los parques de los arsenales, instalándose un Nordenfelt de 57 mm en los “RR-28” y “RR-29” y un Vickers de 47 en los otros tres, todos ellos en pequeñas plataformas habilitadas delante del puente. Posteriormente, en algunos se procedió a desmontar todo el armamento o solo el cañón; como ejemplo, el “RR-29” pareció de armamento en sus últimos años de servicio.

La característica exterior más destacada de estos buques fue su desproporcionada chimenea, delatora del empleo de carbón como combustible y, en consecuencia, de su escasa disponibilidad, ya que tardaban en encender entre 16 y 18 horas. Además, su gran humareda los hacía visibles desde muy lejos, lo que era una cualidad poco idónea para una unidad utilizada como patrullero, por no citar su escasa velocidad.

En marzo de 1945 los dos primeros entregados, “RR-10” y “RR-20”, dejaron las filas del Tren Naval del Arsenal de Ferrol para pasar a desempeñar cometidos de patrulleros en los Departamentos Marítimos de Cádiz y de Cartagena, respectivamente. Lo mismo le aconteció al

“RR-19” en mayo de 1946, quedando como patrullero en aguas de Ferrol, mientras que el “RR-10” pasaba a depender de Cartagena por esas mismas fechas. En cuanto a las dos unidades a cargo de La Carraca, desde su entrega quedaron afectos a la jurisdicción del Departamento Marítimo de Cádiz como patrulleros. Posteriormente, el “RR-20” pasó a desempeñar esta misma función en las islas Baleares, en el otoño de 1949, seguido por el “RR-28” en mayo de 1958.

A mediados de los años cincuenta, el “RR-19” fue provisto de una diminuta plataforma sobre la caseta de popa, con el fin de realizar las primeras pruebas con helicópteros embarcados que tuvieron lugar en España. Estas se llevaron a cabo en el puerto y aguas próximas a la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra), siendo su protagonista uno de los primeros Bell 47G adquiridos por la Armada —concretamente el número 2— que, pilotado por el teniente de navío González Mosquera, efectuó diversas tomas y despegues en el “RR-19”, demostrando la viabilidad de la idea. A raíz del éxito de las pruebas, verdadero hito en la historia de la aviación naval española, se decidió la instalación de plataformas desmontables para la maniobra de helicópteros en las toldillas de los minadores “Marté” y “Neptuno”; en el caso del crucero “Canarias”, el helicóptero operaría directamente sobre su cubierta, a popa.

En junio de 1962 cuatro de los buques —los “RR-10”, “RR-19”, “RR-20” y “RR-28”— fueron reclasificados nuevamente como remolcadores, con destinos en Cartagena, Ferrol, La Carraca y Porto Pí, respectivamente, aunque muy pronto se vio la inutilidad de la medida, volviendo en noviembre a sus labores habituales de patrulla marítima. El “RR-10” pasó el resto de su carrera operativa en el Mediterráneo, desguazándose en 1975; el “RR-19” hizo lo propio en aguas del Estrecho; el “RR-20” pasó a Ferrol hasta su baja y, finalmente, el “RR-28” terminó sus días destinado en el Archipiélago Canario, vendiéndose para desguace en 1973. En cuanto al “RR-29”, fue el único de su clase en desempeñar tareas de remolcador con una cierta continuidad; entre septiembre de 1951 y mayo del año siguiente tuvo una breve actuación como remolcador en el puerto de Ceuta, volviendo nuevamente a tareas de patrullaje adscrito a las llamadas Fuerzas Navales del Norte de África. A partir de finales de 1960 quedó destinado en la Jefatura de la Escuela de Tiro y Artillería Naval (ETAN), en San Fernando, dedicado a tareas de remolque de blancos en el Polígono de Tiro Naval “Janer”, donde su poca potencia no resultaba relevante. El “RR-29” tuvo, además, la distinción de convertirse en el más longevo de la clase “RR-10”, ya que alcanzó a ver en sus amuras la nueva denominación de “YRR-29” desde septiembre de 1980,

reemplazada en breve por la definitiva de “YRR-01”, con la que sería dado de baja en el verano de 1983.

Tras esta breve ojeada sobre los remolcadores-patrulleros de la clase “RR-10”, se puede apreciar que como remolcadores resultaron un fracaso y como patrulleros, como bondad en el juicio, bastante discretos, por lo que sorprende de su larga permanencia en servicio, siendo de los últimos buques quemando carbón con que contó la Armada.

Características

Desplazamiento: 364 Tm estándar, 484 p.c.

Dimensiones: eslora 37,75 m máx, 33,80 m entre p.p.
manga 8,42 m; puntal 4,12 m; calado medio p.c.
2,98 m

Maquinaria: 1 máquina alternativa de triple expansión
1 caldera cilíndrica horizontal, 1 eje, 800 ihp

Velocidad: 11,5 nudos (11,3 en pruebas)

Autonomía: 1.000 millas a 10 nudos (algo menor en l.
práctica)

Combustible: 57 Tm de carbón

Tracción a punto fijo: 8,13 toneladas

Armamento: 1 cañón Vickers de 47 mm o Nordenf.
de 57 mm, 1 de 20 mm a/a, equipo para rastreo d.
minas (véase texto)

Dotación: 33 (patrulleros) o 25 (remolcadores)