

NOTICIARIO

AMERICA LATINA

Acuerdo de Telecomunicaciones

Una red de comunicaciones que enlazará a toda América Latina, está próxima a ser realidad a raíz de un acuerdo básico para su construcción firmado por el Banco Interamericano, el Programa de Fomento de las Naciones Unidas y un grupo de países latinoamericanos.

La red proporcionará a América Latina un sistema integrado de comunicaciones que enlazará entre sí a los países de dicha región y mejorará notablemente sus comunicaciones con el resto del mundo en general.

Los países participantes incluyen todos los de América del Sur más cinco de la región del Caribe. Ellos son: Argentina, Barbados, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, la República Dominicana, Ecuador, Haití, Panamá, Paraguay, Perú, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. Los sistemas de esos países enlazarán también con los que se construyen en México y América Central.

La interconexión de los diversos segmentos nacionales se efectuará mediante una combinación de estaciones, cables submarinos y satélites de microonda. El nuevo sistema proveerá servicio telefónico y telegráfico, así como canales de televisión y de difusión por radiotransmisiones.

(De la "Military Review", abril de 1970).

ESTADOS UNIDOS

Subsidiaria de ITT Introduce Sistema de Televisión que "Ve en la Oscuridad"

Standard Telephones and Cables Limited, subsidiaria británica de International Telephone and Telegraph Corporation, ha introducido una cámara de televisión capaz de producir imágenes de escenas cuyo nivel de iluminación es equivalente a la luz de las estrellas.

La nueva cámara emplea un tubo vidicon en conjunto con un intensificador de imagen ITT de tres etapas que tiene una amplificación total muy grande. La claridad aumenta 35.000 veces.

La cámara puede producir por lo tanto una imagen en condiciones en que el ojo humano normalmente no percibe más que una total oscuridad; no requiere iluminación especial, como los rayos infrarrojos, ni tampoco depende de los rayos infrarrojos auto-emitidos (por ejemplo, calor de un organismo o un motor).

El nuevo equipo tiene aplicación en todo tipo de vigilancia nocturna. En prisiones, muelles, estaciones de mercancías, terminales de carga, aeropuertos y todos los lugares donde hay que tomar precauciones contra las actividades indeseables durante las horas de oscuridad, esta cámara es sumamente útil.

También hay aplicaciones militares potenciales tales como la vigilancia nocturna de las posiciones enemigas. Entre las aplicaciones marinas, se incluye su uso como ayuda nocturna a la navegación, especialmente bajo el agua, donde hay poca luz debido a la oscuridad del elemento. En tales condiciones se obtiene una imagen más clara usando la luz natural que hay disponible, en lugar de emplear una fuente artificial cuya luz tiende a producir un fenómeno de dispersión en la cámara, debilitando la imagen.

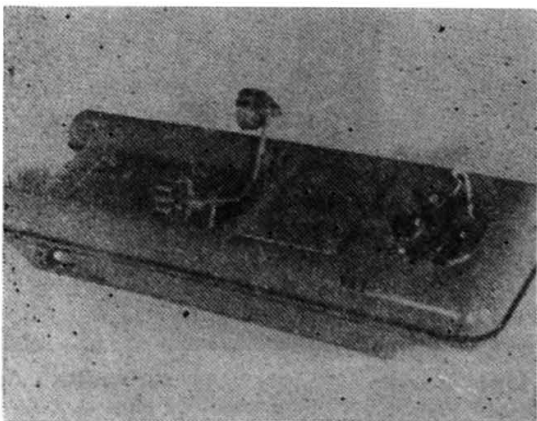
Otras posibles aplicaciones son la observación de procesos industriales sensitivos a la luz y de las salas de los hospitales.

La cámara puede ser provista con protección impermeable, tal como los controles remotos de nivelación y enfoque.

Hay una amplia gama de monitores disponibles, con pantallas de hasta 23 pulgadas y registradores de cinta de video.

Sumergible

La Armada ha otorgado un contrato para la construcción de un nuevo tipo de vehículo sumergible que ha sido designado CAV (Construction Assistance Vehicle).



Modelo del vehículo sumergible que se construye para la Armada estadounidense.

El CAV está concebido para llevar dos buzos y hasta 907 kgs. de herramientas y equipos de construcción a lugares debajo del agua. La entrega de un prototipo estaba consultada para el mes de marzo a fin de ser sometido a pruebas y evaluación por parte de la Armada.

El vehículo de 8.164 kgs. mide 8,2 metros de eslora y 3 de manga. Está ideado para operar hasta a 36,5 metros de profundidad y por 8 horas a menos de 3 nudos. Un sistema de propulsión hidráulica alimentado por baterías mueve las cuatro hélices de 50,8 cms. del vehículo. Las dos hélices inferiores son para el empleo en superficie; las otras dos, para ser usadas bajo la superficie, van montadas sobre el casco para no agitar el fango del fondo y se giran para impartir dirección al vehículo.

El aparato tendrá tomas para operar herramientas eléctricas, hidráulicas y neumáticas tales como taladros, desolvedores y cortafrios.

(De la "Military Review", febrero de 1970).

Fondos para Misil "Condor"

La Armada autorizó fondos adicionales para el desarrollo de ingeniería del sistema misil táctico Condor.



El "Condor" montado en un pilón bajo el ala de una aeronave A-6.

El Condor es un misil táctico aire-tierra guiado por televisión que permitirá a los aviones embarcados efectuar lanzamientos fuera del alcance de las defensas enemigas con una mayor precisión en el bombardeo.

Después del lanzamiento, los pilotos pueden iniciar viajes de regreso con acción evasiva, mientras el bombardero sigue el vuelo del misil en una pantalla y lo guía hasta el blanco utilizando el "ojo" de televisión del arma misma.

(De la "Military Review", marzo de 1970).

El Congreso Inicia un Estudio

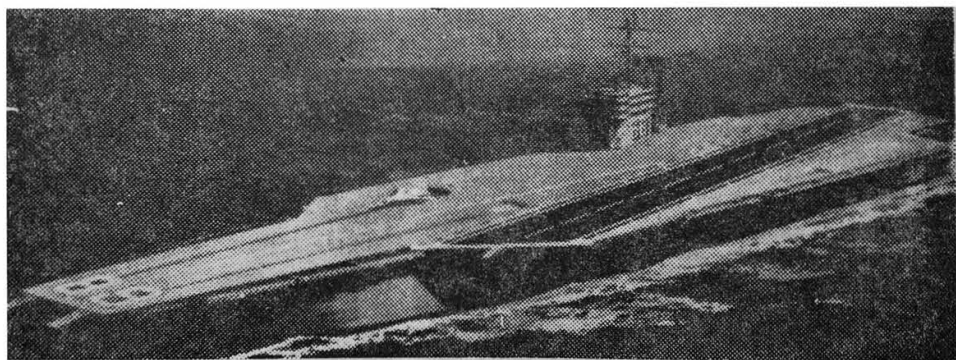
Un grupo conjunto de los comités de los servicios armados de la Cámara y del Senado realiza una extensa revisión del costo y efectividad de los portaaviones, inclusive la pregunta fundamental: si Estados Unidos necesita o no portaaviones de ataque y, si es así, cuántos.

Se presume que esta revisión trascenderá hasta la política exterior. La razón del interés del Departamento de Estado es que la flota de portaaviones de la Armada de Estados Unidos tiene un gran efecto en las relaciones con aliados.

El tema principal de la próxima revisión será: ¿Necesita la Armada portaaviones de ataque en absoluto? El argumento contra los portaaviones se basa en que son vulnerables a ataques de misiles y submarinos y que deberían ser reemplazados por aviación con bases terrestres.

El argumento en pro de los portaaviones señala que cualquier blanco es vulnerable a una explosión nuclear directa y los portaaviones, por ser blancos móviles, son menos vulnerables que las bases fijas en tierra.

Como ilustra el cuadro, siete de los portaaviones actualmente en servicio tienen más de 20 años. Desde la autorización hasta la entrada en servicio de un portaaviones suelen transcurrir de seis a siete años.



Concepto artístico del portaaviones nuclear de la clase "Nimitz". El primero de ellos está en construcción y ya se autorizaron fondos para otro.

Portaaviones de Asalto de la Armada de Estados Unidos.

Número y nombre	Fecha de comisión	Edad en Sep. 1969	A ser reemplazado por	Edad cuando sea reemplazado
CVA 67 John F. Kennedy	7.Sep.68	1		
CVA 66 America	23.Ene.65	4		
CVAN65 Enterprice	25.Nov.61	7		
CVA 64 Constellation	27.Oct.61	7		
CVA 63 Kitty Hawk	29.Abr.61	8		
CVA 62 Independence	10.Ene.59	10		
CVA 61 Ranger	10.Ago.57	12		
CVA 60 Saratoga	14.Abr.56	13		
CVA 59 Forrestal	19.Oct.55	13		
CVA 43 Coral Sea	19.Oct.47	21	CVAN 72 (1980)	33 ¹
CVA 42 Franklin D. Roosevelt	27.Oct.45	23	CVAN 71 (1978)	33 ¹
CVA 41 Midway ²	10.Sep.45	24		
CVA 34 Oriskany	25.Sep.50	19	CVAN 70 (1976)	26 ¹
CVA 31 Bon Homme Richard	26.Nov.44	24	CVAN 69 (1974)	30 ¹
CVA 19 Hancock	15.Mar.44	25	Nimitz (1972)	28 ¹
CVA 14 Ticonderoga	8.May.44	25	Midway (1970)	26 ¹
CVA 38 Shangri-La ³	15.Sep.44	25		

¹ Será redesignado como CVS.

² Actualmente fuera de servicio mientras lo modernizan.

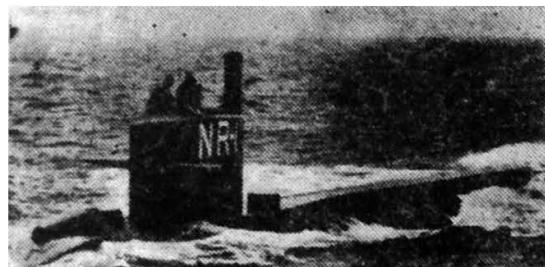
³ Temporalmente sirve como portaaviones de asalto durante el conflicto en Vietnam.

(De la "Military Review, febrero de 1970).

Submarino Nuclear de Investigación

Al completarse todas las embarcaciones nucleares autorizadas actualmente por el Congreso, Estados Unidos tendrá una flota nuclear de 65 submarinos de asalto y 41 Polaris, dos portaaviones, un crucero, cuatro fragatas y el primer submarino nuclear de investigación de sumersiones profundas e ingeniería oceánica, el NR-1.

Actualmente operan 44 submarinos de asalto; los 41 Polaris ya están en operaciones y recientemente completó sus pruebas iniciales la tercera rama nuclear submarina de la Armada, el NR-1 de investigación.



El "NR-1", primer submarino nuclear de investigación oceanográfica de la Armada, en su primera prueba.

El NR-1 fue ideado para demostrar la factibilidad de la propulsión nuclear en un subma-

rino pequeño y de efectuar una variedad de trabajos de ingeniería oceánica para fines militares y científicos.

(De la "Military Review", marzo de 1970).

Transporte Naval Polivalente

La Armada proyecta un transporte de tropas convertible para el Servicio de Transporte Militar Marítimo.

Se trabaja en el diseño de cargueros polivalentes que emplearían containers especiales para alojar tropas cuando se precisara el transporte marítimo de tropas. Las cámaras en containers se cargarían a bordo en 31 módulos; 22 con literas para dormir, dos con instalación sanitaria y siete con instalaciones de servicio tales como oficinas, enfermería, cocina y lavandería.

(De la "Military Review", abril de 1970).

Sistema de Misiles de la Armada

La Armada otorgó un contrato para desarrollar un nuevo sistema avanzado de misiles de superficie conocido por AEGIS.

Este sistema fue diseñado para los nuevos buques portamisiles que se unirán a la flota en esta década.

El sistema está ideado para destruir blancos pequeños veloces en condiciones de mal tiempo o contramedidas y es la respuesta de la Armada a los misiles anti-buques.

(De la "Military Review", abril de 1970).

FRANCIA

El Sistema de Armas Malafon

El sistema de armas Malafon ha sido estudiado para dar a los buques un medio de acción contra los submarinos a las distancias alcanzadas por los sonares de baja frecuencia.

El Malafon equipará en un futuro próximo a 8 buques franceses. Tres ya cuentan con él y las futuras corbetas francesas están consultadas con este sistema.

El Malafon permite atacar a los submarinos a distancias muy superiores a las que se logran con las armas de la generación precedente (particularmente armas jet tales como el lanzacohetes A/S de 375 mm.). Consiste en un torpedo de cono perseguidor acústico que posee una carga que garantiza a ciencia cierta la destrucción del enemigo.

El sistema comprende, además de las armas mismas, los medios indispensables para ponerlas en funcionamiento a bordo de los buques:

—Sonar de baja frecuencia y calculadores de los elementos del blanco.

—Cadena de control: radar de localización, calculador, tele-control.

—Instalación de almacenamiento, mantención y lanzamiento.

—Equipos de verificación.

El Malafon es un planeador controlado en cabeceo y balanceo. Es lanzado por un acelerador que comprende dos propulsores. Al terminar la combustión, la disminución de la aceleración del misil es muy inferior a la del acelerador, este último se separa y el misil, impulsado a una velocidad de más de 200 m/s, toma su altura de vuelo. El misil planea entonces a una altura constante y a una velocidad decreciente y, a continuación, con una creciente inclinación. La estabilización en altura se realiza por medio de un radioaltímetro. La colocación del torpedo en el agua se realiza de la siguiente manera: Al recibir una orden transmitida por telecontrol el misil toma una inclinación nula, un paracaídas de freno se abre detrás del perno explosivo que une el torpedo al misil. El torpedo, que está provisto de un paracaídas estabilizador, se aparta del misil, cae al agua y empieza su rebuza. El misil es guiado por alineamiento. Recibe órdenes que tienden a anular su distancia en el plano vertical que contiene al lanzador y al blanco. El sonar da la dirección y distancia del blanco así como su radio. Un calculador recibe estos elementos y elabora las órdenes que hay que dar al misil. El control utiliza un teleapuntador y su radar de fuego o un radar de vigilancia con frecuencia de información de 2 segundos.

Sus características son:

Misil: largo, 6,15 ms. Diámetro, 0,65 ms. Envergadura, 3,30 ms.

Masa total: incluido el torpedo, 1.500 kgs.

Material de almacenamiento y mantención para 13 misiles.

Eslora: 11,50 ms. Ancho 12,00 ms.

Masa: 22.000 kgs.

Rampa-masa: 10.500 kgs.

El misil Malafon es producido por la sociedad industrial de Aviación Latecoere.

El torpedo es producido por E.C.A.N. Saint-Tropez, bajo la dirección de la D.T.C.N.

(De la revista "T A M.", enero de 1970).

GRAN BRETAÑA

El Helicóptero Sea King Completa sus Pruebas de Evaluación en la Armada Real

El 1º de julio de 1969, se formó el Escuadrón Nº 700 S de la Unidad de Pruebas de Vuelo Intensivas del Sea King y el 22 de agosto entró en servicio en la Base Aeronaval de la Armada Real en Culrose, bajo el mando del Teniente Coronel V. Sirett de la Armada Real para lo siguiente:

1.—Realizar pruebas de vuelo intensivas con seis máquinas a fin de evaluar la capacidad de los helicópteros para realizar su papel en condiciones de servicio.

2.—Establecer las limitaciones operativas del avión, tanto de día como de noche.

3.—Evaluar las capacidades del sistema de armas A/S.

En base a la experiencia americana con el SH.3D, se programaron 2.700 horas de vuelo para la evaluación del Sea King, 2.000 de esas horas comprendían pruebas de confiabilidad.

La dotación del Escuadrón, a las órdenes del Comandante Sirett, consistía en 13 pilotos, 7 observadores, 3 ingenieros, 1 ingeniero electricista y 97 tripulantes.

La primera tarea fue que los pilotos se acostumbraran a volar en los Sea King, luego vino la distribución del programa para abarcar operaciones diurnas y nocturnas con sonar sumergido al estilo A/S, detección y ataque de submarinos de día y de noche, cortina y navegación, rebuza y rescate, transbordo en helicóptero, aterrizaje sobre cubierta, transporte de carga y vuelo en general.

Al mismo tiempo, el Escuadrón tenía la tarea de desarrollar procedimientos de mantenimiento y recopilar un Compendio de Entrenamiento para Pilotos.

Debido a lo avanzado del equipo y de la tecnología del Sea King, desde el comienzo se apreció que estas pruebas serían totalmente diferentes. Anteriormente los helicópteros de la Aviación Naval habían sido chequeados por la Unidad de Pruebas de Vuelo Intensivas como una máquina voladora, pero ahora, el Sea King iba a ser volado y operado como un completo sistema de armas integrado. Eso es precisamente lo que se ha hecho.

Además del programa de rescate aire-mar simulado que se realizó, se hizo al menos un rescate al "vivo" cuando un Wessex 3 de la Armada Real tuvo un amaraje forzado en Falmouth Bay y los tripulantes fueron rescatados por un Sea King. También se registró el traslado de un accidentado a bordo de un buque a 200 millas de la costa de Cornish.

En una ocasión, durante un ejercicio de detección de submarinos, éste fue detectado y cubierto durante 4 1/2 horas sin perderlo por un instante. Se realizaron pruebas de persistencia en que el periodo más largo de vuelo continuado en condiciones operativas normales fue de 6 1/2 horas.

La parte del programa que abarcaba los aterrizajes y despegues sobre cubierta se realizó en alta mar en conjunto con el buque auxiliar "Engadine".

Parte de las pruebas de transporte de carga de levantamiento pesado se realizaron en el Establecimiento Conjunto de Experimentación de Helicópteros en Old Sarum. Estas consistieron en levantar con una eslinga externa una diversidad de unidades, algunas de las cuales pesaban más de 5.000 lbs. Todos los levantamientos se realizaron con éxito.

Una de las características sobresalientes del helicóptero Sea King es la adaptabilidad de la máquina a una cantidad de papeles secundarios, principalmente al de rescate aire-mar.

En un ejercicio de efectividad se confirmó la declaración de los fabricantes de que sacando cierto equipo, en corto tiempo, la máquina puede transformarse para transportar sobrevivientes ya sea en camilla o sentados, o una combinación de ambos, para cubrir el papel de rescate aire-mar, como también el de transporte táctico de tropas.

Es un gran crédito para los helicópteros Sea King que al finalizar las Pruebas de Vuelo Intensivas, se registrara solamente un bajo porcentaje del margen total de defectos. Este notable récord ha llevado también al feliz término del programa de pruebas básicas unas 3 semanas antes de lo programado, completando las seis máquinas un promedio de cerca de 468 1/4 horas de vuelo cada una y un periodo de mantenimiento de 4.9 horas por hora de vuelo.

Finalmente, para demostrar la capacidad de este avanzado helicóptero como también para probar la precisión de su sistema de navegación y la capacidad de sus tanques de combustible de largo alcance, una de las máquinas, pilotada por el Comandante Sirett, hizo un vuelo record sin detención por una distancia de 602.95 millas en el corto tiempo de 4 horas 19 minutos 21 segundos a una velocidad media de 121.15 nudos (139.49 mph.).

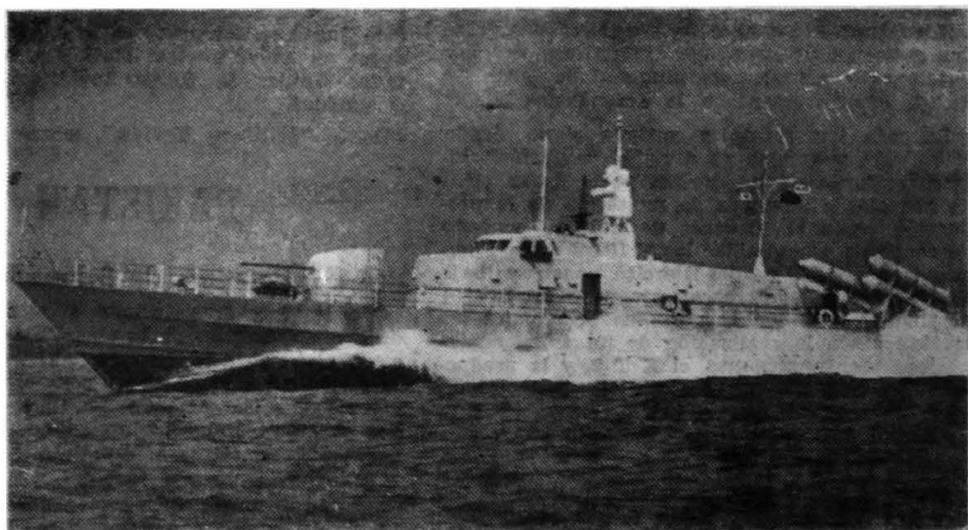
Nueva Lancha de Patrulla

La "Tenacity", prototipo de lancha patrullera británica, está probándose en el mar. La embarcación, de 43.28 metros de eslora y 220 toneladas está ideada para operaciones distantes en mar abierto. Puede llevar en la proa una torreta ligera de tiro rápido de 76 mm. o un cañón doble de 35 mm.

En la popa lleva misiles Sea Killer, de 12 millas de alcance que pueden causar graves daños a los buques de guerra más pesados.

La "Tenacity" desarrolla 40 nudos y es propulsada por 4 motores diesel o por tres turbinas de gasolina. Su carga de combustible la capacita para patrullar por una semana o más.

(De la "Military Review", abril de 1970).



La lancha británica de patrulla "Tenacity" se mueve a 40 nudos.

JAPON

La Industria Aeronáutica Japonesa

Sin discusión Japón es el primer Estado asiático que siguió a las grandes naciones en las vías de la industrialización. Su industria aeronáutica que se remonta a 1920, y que contó al comienzo con la ayuda técnica extranjera, se desarrolló rápidamente, permitiéndole más tarde hacer frente por varios años a las fuerzas aliadas en el Pacífico.

Durante la guerra su producción alcanzó a la cifra de 70.000 aparatos. En su mayoría eran aviones de combate, tales como el caza embarcado, conocido con el nombre de Cero, capaces de rivalizar con las mejores máquinas americanas. Entre 1945 y 1952, la industria aeronáutica estuvo reducida a una total inactividad y cuando se levantaron las medidas de interdicción se había atrasado considerablemente desde el punto de vista técnico, pero logró recuperarse gracias a los trabajos de mantenimiento y reparación de aviones realizados para las tropas estadounidenses de ocupación.

Posteriormente, los acuerdos de construcción de aparatos americanos bajo licencia permitieron a los ingenieros y mano de obra adquirir la práctica occidental. Aunque la falta de experiencia en el estudio y concepción de aviones es más delicada y demorosa de compensar, no por eso la industria aeronáutica japonesa ha dejado de progresar. Prácticamente todo el material de origen americano destinado a las fuerzas armadas es fabricado bajo licencia; el reemplazo de los aparatos anticuados da lugar a la realización de versiones perfeccionadas de concepción nacional, al mismo tiempo que se elaboran proyectos totalmente originales de importancia cada vez mayor.

A causa del receso de las industrias de armamentos durante los años de posguerra, las grandes empresas tuvieron que diversificar sus producciones y actualmente ninguna de ellas se dedica exclusivamente a la aeronáutica.

La más importante y antigua sigue siendo Mitsubishi y aunque su división "aviación" sólo corresponde a una décima parte de su cifra de negocios, cubre más de un tercio de la producción nacional. Después de haberse ocupado de construir y ensamblar los F 104 J de la Fuerza Aérea y los H 34 del Ejército, construye bajo licencia los helicópteros americanos S 61 B (10) destinados a la lucha A/S. Sus principales actividades son la realización de un avión supersónico de entrenamiento, el X T 2, y la producción del MU 2 equipado con dos turbopropulsores de 600 HP, con cabina a presión, aparato comercial destinado a ser exportado a América y Europa (Alemania).

Kawasaki es famosa como constructora de helicópteros. Después de haber fabricado 400 Bell 47, continúa produciendo bajo licencia de Boeing el Vertol 107 y el Hughes 500, y ha emprendido el estudio de un helicóptero de rotor rígido. También está encargada del desarrollo del nuevo

Neptune a turbopropulsores para el equipamiento de la Armada.

La Nihon Aeroplane Manufacturing Co. (N.A.M.C.) ha realizado el YS II, transporte de turbina doble de 60 pasajeros que tiene gran éxito en Japón y en el extranjero. Está encargada asimismo del proyecto CX referente a un birreactor de transporte militar destinado a reemplazar al C 46.

Este aparato tiene algunas semejanzas con el C 141 y podría servir para un programa de aviones de transporte civil mencionado con la apelación X-Y.

La firma Fuji produce bajo licencia el helicóptero Iroquois; también realizó el monorreactor de entrenamiento TI que vuela desde 1958 y está actualmente en servicio en las escuelas de pilotaje militar. Fuji produjo asimismo el avión ligero de turismo FA 200 que parece tener su futuro asegurado en el mercado asiático y australiano.

Shin Meiwa efectúa desde noviembre de 1967 las pruebas en vuelo del hidroavión cuadrimotor PX-S de despegue corto.

Los únicos fabricantes de motores japoneses son Mitsubishi y Kawasaki, cuya actividad está orientada principalmente a la producción de materiales americanos bajo licencia.

La industria aeronáutica japonesa todavía no ha llegado a una etapa final de plena autonomía, pero los progresos realizados y los esfuerzos del Gobierno que se han dedicado a apoyar su desarrollo permiten asegurar bien el porvenir.

Aunque en el Salón Internacional de Tokio el año 1968 la industria japonesa no hizo más que una modesta aparición, es probable que el tercer y próximo Salón dará oportunidad de valorizar sus realizaciones.

Primer Buque Nuclear

El primer buque mercante japonés de propulsión nuclear, el "Mutsu", con un costo de 16,7 millones de dólares, fue botado al agua en 1969 y se espera completarlo para enero de 1972. Con esto Japón se convierte en la cuarta nación que posee un buque nuclear civil. Las otras son Estados Unidos, la Unión Soviética y Alemania Occidental.

(De la "Military Review", marzo de 1970).

PAKISTAN

Botadura de Submarino

Un astillero francés botó al agua el primero de tres submarinos de la clase "Daphne" que se construirán para la Armada pakistana. El buque se denominará "Hangor" y será el segundo submarino de dicha Armada. En 1964, Estados Unidos prestó a Pakistán un submarino renovado de la Segunda Guerra Mundial.

El "Hangor" tiene 12 tubos lanzatorpedos y sus motores diesel le imparten una velocidad de 16 nudos en régimen de crucero. Los otros dos submarinos pedidos por Pakistán también están en construcción en astilleros franceses.

(De la "Military Review", marzo de 1970).

UNION SOVIETICA

El Papel de la Flota Soviética en el Pacífico se Incrementará Después de Vietnam

Según la opinión de analistas americanos y asiáticos, se espera que la Flota de la Unión Soviética en el Pacífico, que ha sido reforzada en este último tiempo, desempeñe un mayor papel en los años que seguirán a la guerra de Vietnam. Pronostican un refuerzo de los submarinos nucleares, como parte de la disuasión soviética contra Estados Unidos, y también patrullas submarinas más amplias por las rutas marítimas entre América del Norte y Asia y entre Japón y el Sudeste de Asia.

Se espera una mayor presencia naval soviética en aguas asiáticas a medida que Estados Unidos retire parte de su poderío de esa región. Probablemente, la presencia soviética se use en apoyo de esfuerzos para lograr el acuerdo de seguridad colectiva que los líderes de Moscú han solicitado urgentemente en varias oportunidades.

El Dr. Robert A. Kilmarx, director de investigación del Centro para Estudios Estratégicos e Internacionales de la Universidad de Georgetown, dijo que:

"La Unión Soviética usa su poder naval como un instrumento político con mucha más precisión que Estados Unidos".

La Flota del Pacífico de la Unión Soviética está basada en tres puertos: Vladivostok y Sovetskaya Gavan en el Mar del Japón y Petropavlovsk en Kamchatka.

La Armada soviética tiene como 400 submarinos en comparación con menos de 200 submarinos en servicio activo en la Armada de Esta-

dos Unidos. Se cree que la Flota del Pacífico tiene 110 a 125, incluyendo 30 armados con misiles. Los otros son en su mayor parte submarinos de ataque diseñados para operaciones contra la navegación y para minaje.

La mayor parte de la información sobre los movimientos navales soviéticos se obtiene mediante aviones estadounidenses basados en Wakkanai, en Hokkaido, la isla de Japón que se encuentra más al norte, y en Okinawa.

Durante años, la Armada soviética se ha mostrado progresivamente activa en el Mar de Japón. En 1967, un destructor soviético se metió en medio de un ejercicio naval entre Corea del Sur y Estados Unidos y pasó a llevar al destructor americano "Walker". En 1968, los rusos movieron una gran fuerza a la costa de Corea del Norte para enfrentarse con una fuerza de tarea americana que había sido enviada a esas aguas después que los norcoreanos capturaron el buque de inteligencia "Pueblo". Los rusos enviaron una fuerza de rebusca para localizar a los sobrevivientes del avión de reconocimiento EC-121 derribado por los norcoreanos en 1969. La aparición de aviones navales soviéticos, ocasionalmente hace que Tokio reclame a Moscú por intrusiones en el espacio aéreo japonés.

El Gobierno japonés ve una potencial amenaza soviética a las rutas japonesas de navegación frente a Asia Oriental. Esto ha llevado a un gradual incremento de la fuerza naval japonesa y se proyecta un mayor refuerzo del plan quinquenal de defensa que empieza en 1972.

La expansión naval soviética ha sido coordinada con la penetración en los negocios de navegación en Asia. Los cargueros soviéticos que navegan a Haiphong, en Vietnam del Norte, trataron, con poco éxito, de introducirse en 1968 en el comercio de lana australiana para no tener que navegar vacíos de vuelta a aguas europeas.

(De "Proceedings", marzo de 1970).