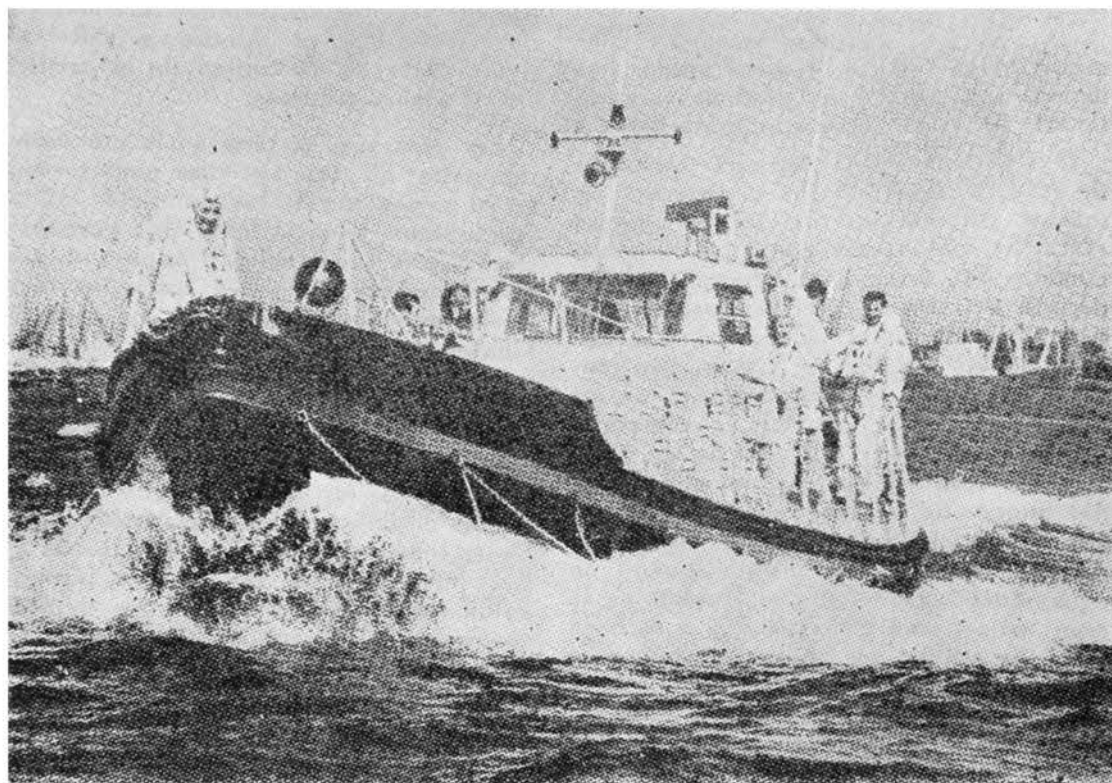


He aquí el último modelo de bote salvavidas —el Mark III— utilizado por la Real Institución Nacional de Botes Salvavidas de Gran Bretaña. Tiene un casco hecho de acero totalmente soldado y cualidades marineras excepcionalmente buenas. Así navegan los modernos botes de la RINBS: pueden alcanzar grados de escoramiento increíblemente acentuados y estabilizarse por sí mismos.



## ULTIMOS MODELOS DE BOTES SALVAVIDAS

Por  
George VERNON

La Real Institución Nacional de Botes Salvavidas (RINBS) de Gran Bretaña —organización voluntaria que desde hace 146 años opera embarcaciones de salvamento alrededor de las costas de las Islas Británicas— acaba de poner en servicio una nueva generación de botes a motor.

La Institución tiene actualmente una flotilla de más de 160 botes, diseñados y construidos de manera tal que son capaces de enfrentar las peores condiciones que puedan imperar en algunas de las aguas más tempestuosas del mundo, y dispone además de aproximadamente 140 botes de salvamento costero, principalmente de tipo inflable con motor fuera de borda, que pueden acudir velozmente en ayuda del navegante o el nadador en peligro cerca de la costa.

La última unidad de una larga línea de embarcaciones de salvamento, línea que se remonta a los botes a remo o a vela lanzados al agua en 1824, año en que se fundó la Institución, y a los primeros botes a motor con que contó, en 1909, es el bote de acero Mark III, de 14,8 metros de eslora, el más grande que figure en el actual programa de construcción naval de la Institución.

Posee un casco de acero totalmente soldado, una quilla lastrada de hierro fundido y una superestructura de aluminio. Se basa en el bote de madera Mark II, de la misma longitud, y la adopción de un casco de acero fue aconsejada en gran medida por razones de mano de obra: el empleo de acero disminuye la cantidad de horas-hombre necesarias para construir el casco. Además, al poner en servicio este bote, la RINBS sabía ya, por su experiencia con nueve botes anteriores de casco de acero, que éste arroja resultados tan satisfactorios como el tradicional casco de madera.

El Mark III tiene 4,3 metros de manga y 1,4 de puntal, desplaza 28 toneladas y desarrolla una velocidad de 9 nudos. A velocidad máxima tiene un radio operativo de 204 kilómetros.

Al diseñar el bote Mark III se adoptaron todas las precauciones necesarias contra la entrada de agua por la borda, la posibilidad de vuelta de campana y la pérdida de flotación, precauciones indispensables en los botes de la RINBS, inevitablemente llamados a perpetrar proezas marineras en las peores condiciones meteorológicas. Las tripulaciones son voluntarias; están siempre listas para abandonar sus ocupaciones normales y hacerse a la mar al primer aviso, nunca vacilan en arriesgar sus vidas en esas misiones, y reciben modestísimos estipendios por el tiempo pasado en el mar.

En consecuencia, tienen derecho a recibir toda la protección que el diseño y la construcción de las embarcaciones pueden brindarles. El casco de los botes Mark III está dividido longitudinalmente, por tabiques estancos, en un compartimiento central y dos laterales, subdivididos a su vez por cuatro tabiques estancos principales, por un doble fondo estanco en la zona de la sala de máquinas y por un plano estanco bajo la cabina trasera.

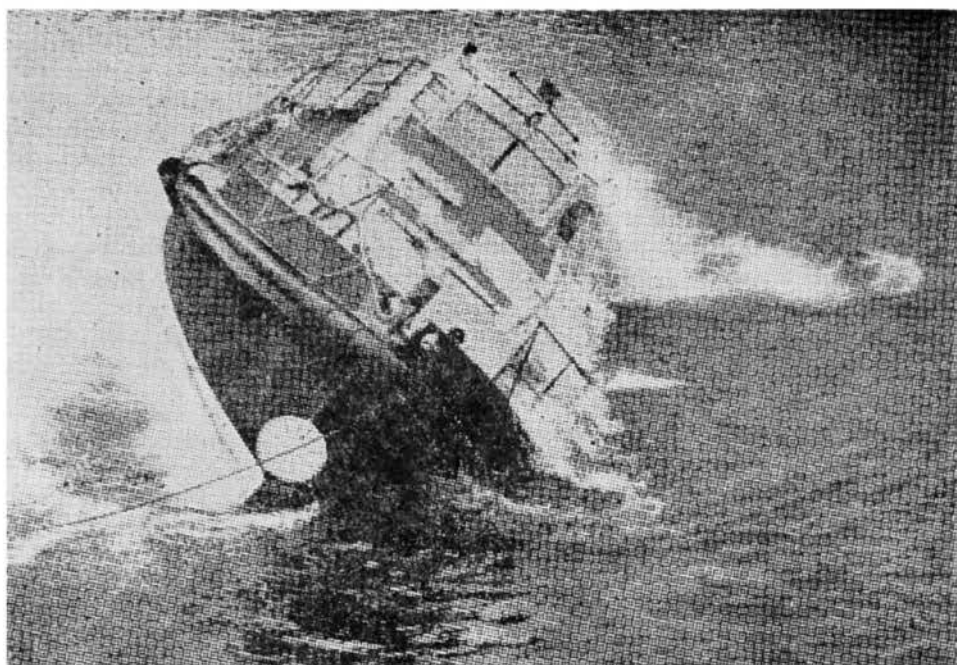
Los compartimientos del doble fondo y los situados sobre el perímetro del casco y por delante están totalmente rellenos de espuma de poliuretano rígida, lo cual garantiza una capacidad de flotación de reserva en caso de averiarse el casco. Entre la timonera, la cabina trasera y la sala de máquinas hay puertas estancas, así como entre la sala de máquinas y la cabina delantera. En la timonera hay luces que advierten si en el bote se encuentra abierta alguna puerta o escotilla.

El bote es propulsado por dos motores diesel Gardner, cada uno de los cuales desarrolla 110 HP al freno (82 kw) a 1.300 r.p.m. y que accionan hélices dobles. Hay dos tanques de combustible, con una capacidad total de 1.364 litros. En la timonera, junto al puesto del timonel, están los mandos a distancia de los motores.

Existen algunas diferencias interesantes entre el nuevo bote y sus predecesores, los Mark I y II. Estos poseían bajo los motores un tanque de agua de lastre que, en caso de escorarse mucho la embarcación, inmediatamente descargaba 7 tons. de agua en el interior de un tanque estabilizador situado a babor, lo que permitía a la embarcación recobrar la vertical en pocos segundos. El Mark III prescinde de este ingenioso tanque de lastre, no obstante lo cual, como ha quedado demostrado en numerosos ensayos especiales, es capaz de recuperar por sí solo la vertical desde cualquier ángulo de escoramiento. Su bajo centro de gravedad —o altura metacéntrica— confiere a la lancha excelentes propiedades de estabilidad.

Otra diferencia reside en que los nuevos botes tienen timones dobles, en vez del gran timón único habitual tras la popa. Los timones dobles mejoran la maniobrabilidad de la embarcación y facilitan la tarea manual del timonel.

El primero de los nuevos botes fue construido en el astillero Camper and Nicholson, costó alrededor de 70.000 libras esterlinas y presta servicio en Ross-lare Harbour, República de Irlanda. Otras embarcaciones del mismo tipo serán apostadas en distintos puntos del Reino Unido.



La embarcación tiene un gran poder de estabilidad, tal como puede advertirse en el grabado.

Después de los cascos de madera y acero, la Real Institución Nacional de Botes Salvavidas se dispone a efectuar experimentos con cascos de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRV). Se trata de construir con este material grandes botes capaces de operar mar adentro; la Institución tiene ya pequeños botes rápidos, con cascos de PRV, para operaciones costeras.

La firma constructora ha diseñado un bote salvavidas rápido y autoestabilizado, de 15,85 metros de eslora, que podría ser construido en PRV. La embarcación tendrá una velocidad de 18 nudos.

De tal manera, la Real Institución Nacional de Botes Salvavidas se mantiene al ritmo del progreso tecnológico moderno: ha pasado de los botes abiertos de madera, impulsados por remos o por velas, de 1824, a los botes salvavidas a vapor con que contó a partir de 1890 —que nunca fueron del todo satisfactorios por razones de peso y de calado—, de allí al primer bote salvavidas con motor a nafta —en 1903— y ahora al Mark III, con casco de acero, mientras tiene entre manos el proyecto Watson, del que quizá

resulte el primer bote salvavidas del mundo con casco hecho de plástico reforzado con fibra de vidrio.

Esta singular organización, que mantiene y perfecciona constantemente una flota de salvamento capaz de operar en todo el contorno costero de las Islas Británicas, es totalmente financiada por contribuciones voluntarias. En 1969, por primera vez en toda su historia, los ingresos anuales de la Institución superaron los 2 millones de libras esterlinas; ello se tradujo en un excedente favorable —diferencia entre ingresos y gastos— de casi 200.000 libras esterlinas.

En 1969 los botes salvavidas de alta mar fueron llamados en 1.163 oportunidades y salvaron 594 vidas; los botes costeros lo fueron en 1.210 ocasiones y practicaron 541 salvamentos. Ambas cifras incluyen un total de 100 llamados efectuados por embarcaciones no británicas y gracias a las cuales se salvaron de la muerte 37 seres humanos. Entre el 4 de marzo de 1824 y el 31 de diciembre de 1969 los hombres y las embarcaciones de la Institución han salvado 91.773 vidas.