

NOTICARIO

ALEMANIA FEDERAL

La Armada de la República Federal Alemana

Alemania Occidental, que después de su derrota en la Segunda Guerra Mundial quedó en la más absoluta de las miserias, se ha recuperado en forma espectacular. Tras consolidar su enorme fortaleza económica, no ha dejado a un lado la potencialidad de sus fuerzas armadas, que en lo que a la Armada se refiere ha alcanzado un nivel muy elevado. Prueba de ello son los siguientes datos publicados recientemente por un organismo de estudios estratégicos:

- Total de hombres: 39.000, de ellos 11.000 son de reclutamiento obligatorio, incluida la Aviación Naval.
- 24 submarinos costeros (cinco más están encargados para este año).
- 11 destructores (tres con misiles Tartar).
- 6 fragatas rápidas.
- 5 fragatas antisubmarinas-buques de vigilancia.
- 10 buques rápidos de apoyo logístico.
- 57 dragaminas (16 costeros, 21 rápidos, dos cazaminas y 18 de aguas interiores).
- 38 lanchas rápidas (16 con SSM Exocet).
- 19 embarcaciones de desembarco.
- Fuerzas aeronavales: 6.000 hombres.
- Tres escuadrones de cazabombarderos con 96 F-104 G.
- Dos escuadrones de reconocimiento naval con 20 Atlantic (BR-1150).
- Un escuadrón de helicópteros SAR: 21 Sea King.
- Dos escuadrones de empleo general con 20 DO-28 y 15 H-34G.

Nuevo patrullero

El patrullero "Falcon", última unidad que se ha incorporado a la Armada de la República Federal Alemana, desplaza 400 toneladas y desarrolla una velocidad de 33 nudos. Además de un cañón de tiro rápido ubicado a proa, lleva un montaje de misiles Exocet. Este buque constituye el primero de una serie de 10 unidades.

Energía nuclear

La República Federal de Alemania ratificó una vez más su posición contraria a la proliferación de armas atómicas y al mismo tiempo pidió la más amplia protección internacional para materiales e instalaciones nucleares de uso pacífico y alertó que frente a una caída de las mismas estas medidas quedarían entregadas a cada estado o a acuerdos bilaterales.

Así lo señaló por intermedio de su representante ante la vigésima Conferencia General de la Organización Internacional de Energía Atómica (IAEO), realizada recientemente en Río de Janeiro.

Para asegurar la paz y por la responsabilidad de la República Federal de Alemania como proveedor de técnica nuclear, el gobierno federal sigue una activa política de no proliferación de armas atómicas. El tratado de no proliferación ha sido firmado por 100 estados. Alemania celebraría que se incorporasen a él los que aún siguen fuera, no obstante que adhieran a los principios de no proliferación.

Alemania Federal ha intensificado el aprovechamiento pacífico de la energía nuclear con reactores altamente desarrollados, el

abastecimiento de uranio natural está asegurado conjuntamente por la industria y el gobierno, todo esto en un marco de eficiencia económica y seguridad. Signos exteriores de esta eficiencia son los pedidos de centrales eléctricas nucleares de Brasil, Irán y España.

Barcos alemanes para los países en desarrollo

El Ministerio Federal de Cooperación Económica dispuso 140 millones de marcos para otorgarlos en crédito a aquellos países en desarrollo que deseen adquirir barcos para proyectos de navegación y pesca, construidos en astilleros de la República Federal de Alemania.

Un programa similar se prepara para el próximo año.

El Mar del Norte en el Laboratorio

En el futuro podrán simularse prácticamente todas las circunstancias ambientales dadas en el Mar del Norte. Al cabo de cuatro años de trabajos se ha concluido un laboratorio de

investigaciones ecológicas experimentales —único en su género en Europa— para el Centro de Biología de la isla de Heligoland. En el laboratorio se criarán organismos marinos y se realizarán investigaciones de las condiciones ambientales del mar. Nueve circuitos de agua marina independientes, pero mezclables a voluntad, hacen posible una simulación casi perfecta de las circunstancias imperantes en el Mar del Norte.

Recursos para Investigación del Mar

Mil millones de marcos destinó la República Federal de Alemania a un amplio programa de investigaciones del mar en el período 1976-1979. El gobierno aportará 706 millones de marcos, la Comunidad Alemana de Investigación contribuirá con más de 105 millones y el resto será proporcionado por la industria de ese sector. Los estudios estarán orientados a preservar la limpieza de los mares (evitar su contaminación), ubicar nuevas fuentes alimenticias, materias primas, petróleo, gas y minerales, como también a resolver los problemas técnicos y prácticos para su explotación.

ARGENTINA

Necesidad de un Tratado para el Atlántico Sur

Ante la alarma que provoca en el cono sur el avance comunista comprobado a través de la presencia del régimen castrista en Angola y de la influencia ejercida por Rusia en algunos países africanos cuyas costas son bañadas por el Atlántico Sur, en círculos diplomáticos argentinos, así como también brasileños y sudafricanos, se ha venido hablando durante los últimos meses de la necesidad de crear un sistema de defensa de dicho océano que este último año se ha convertido en centro de atención de los expertos en política internacional.

En efecto, ahora que los mares están siendo considerados como las reservas proteínicas y minerales de la humanidad, el mencionado océano, al que anteriormente no se atribuía mayor importancia estratégica, se destaca hoy precisamente por sus riquezas alimenticias y petroleras, constituyendo además una importante ruta de tráfico de materias primas, con acceso directo al Océano Indico.

La organización contemplada sería similar a la OTAN y operaría al sur de la línea del ecuador, participando en ella Argentina, Brasil, Uruguay, otros países sudamericanos, Sudáfrica, Estados Unidos y Gran Bretaña.

Nuevo destructor argentino

Según fuentes navales británicas el destructor "Hércules" construido en Portsmouth para la Armada argentina iniciará sus pruebas de artillería en diciembre del presente año. Con ello se señalará el punto de partida en la experimentación de uno de los buques de guerra más modernos del mundo.

Oficiales y tripulantes argentinos colaborarán en los trabajos para dejar la nave en operación.

El "Hércules" tiene proyectiles Dart, torres de artillería controladas por computador y modernos y complejos sistemas de comunicaciones con tierra.

El buque es tan moderno, que su nave gemela "Sheffield" aún no está plenamente en operaciones en la Armada británica.

Es la primera vez que el Ministerio de Defensa autoriza la venta de una nave de ese tipo a un país que no es miembro de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, OTAN, ni de la Comunidad Británica.

Desechos de explosión nuclear en la Antártida

Desechos de la primera explosión de la bomba de hidrógeno y elementos radiactivos y contaminados producidos por la actividad industrial de los últimos años, son algunos de los hallazgos realizados en la Antártida por perforaciones efectuadas allí con fines de investigación, se informó en un cónclave científico realizado recientemente en Mendoza.

René Dalinger, glaciólogo del Instituto Antártico Argentino, representante de su país en la decimocuarta reunión del Comité Científico de Investigación Antártica (SCAR) que se realizó en esta ciudad a 1.200 kilómetros al oeste de Buenos Aires, reveló en un informe que "lo que aparentemente debería perderse en la atmósfera va a depositarse en los hielos antárticos".

Materiales radiactivos, gases tóxicos y sustancias contaminantes son de alguna manera

atraídos por el continente blanco y constituyen una amenaza que puede extenderse al resto del mundo ante un eventual deshielo de regiones polares.

El científico argentino integra el grupo internacional de glaciología, disciplina que estudia todo lo relativo a hielos y glaciares, integrado por su país, Chile, Gran Bretaña, Estados Unidos y la Unión Soviética. El grupo conocido por GAP (Glaciología de la Península Antártica), está formado por las naciones que mantienen bases-estaciones científicas en la península antártica.

En la reunión del SCAR desarrollada en octubre intervinieron 11 países vinculados directamente a la Antártida y sus sesiones fueron de carácter conclusivamente científico. Además del tema climatológico se trataron puntos relacionados con los recursos naturales renovables y no renovables como las grandes reservas de krill, pequeño crustáceo considerado el "maná del frío" y el petróleo submarino o yacente bajo el hielo antártico.

Un sistema de transporte polar por avión del tipo Hércules C-130 y la aplicación de un vehículo de colchón de aire capaz de viajar sobre hielo, agua, tierra y de saltar grietas, fueron objeto de la discusión internacional en el cónclave del SCAR.

BAHAMAS

Restos submarinos con más de 6.000 años

Un grupo de exploradores submarinos anunció que están preparados para probar que una formación rocosa sumergida frente a Bimini, en las islas Bahamas, ha sido en realidad construida por el hombre y tiene más de 6.000 años de antigüedad.

El Director de la Sociedad de Exploradores Internacionales dijo en Coral Gables que el jefe de los investigadores "no cree que se trate de la Atlántida, pero es probablemente la clave que dará validez al mito de ese continente perdido", refiriéndose a la formación rocosa, que es conocida popularmente como la "ruta de Bimini".

"Muchos científicos creen que la Atlántida es un mito, pero la tarea de la Sociedad de Exploradores Internacionales, es la de explorar las diversas relaciones entre la realidad y la leyenda".

"El científico espera demostrar ocho puntos que dan validez al sitio como una estructura megalítica hecha por el hombre". El lugar se encuentra bajo más de 5 metros de agua, en varios centenares de metros de la costa occidental de Bimini norte.

"Pero éste es uno de los sitios principales, precisamente ahora se están descubriendo otros".

Dijo también que entre los hallazgos que se darán a conocer se hallan los resultados de una prueba de antigüedad mediante el método de luminiscencia termal, que es superior al del carbono radiactivo.

La Sociedad Geográfica Nacional de Estados Unidos ha informado con anterioridad que la llamada "ruta de Bimini" es una formación rocosa natural que no fue hecha por el hombre.

Los artículos recuperados en dos años de investigaciones, así como los trabajos efectuados, serán exhibidos en un nuevo museo del gobierno de las Bahamas, en Nassau. El material incluye bloques de pavimentación y columnatas.

Aunque la estructura ha sido llamada popularmente ruta, muchos consideran que podría ser una pared, o parte de un puerto submarino, similar a los encontrados en Siria y en el Mediterráneo.

La ruta de Bimini fue descubierta hace 10 años.

CHILE

Participación de ASMAR en Proyecto Costa Afuera

Con la firma de un contrato para la construcción de una embarcación especial para la Empresa Nacional de Petróleo, Astilleros y Maestranzas de la Armada, ASMAR, comienza a participar en forma activa en el proyecto Costa Afuera, destinado a explotar las reservas estimadas de petróleo bajo el Estrecho de Magallanes.

Dicha nave especial estará destinada en forma principal al traslado de las torres o plataformas de perforación y producción hasta el lugar donde se están realizando las prospecciones.

En la construcción de esta embarcación, que cumplirá además diversas otras funciones para poner en marcha la etapa de producción de dicho proyecto, se emplearán 1.500 toneladas de acero nacional. La construcción, que se realizará en la planta de Talcahuano, equivale a un buque convencional de 7.000 toneladas de peso muerto y es la de mayor dimensión que se haya hecho en el país.

La ejecución de este contrato, a cargo de una empresa nacional como es ASMAR, aparte de resultar un 30% más barata que si se realizara en el extranjero, significa la utilización de acero nacional, fuente de trabajo para diversos subcontratistas y finalmente un buen ahorro de divisas para el país.

Esta unidad debe estar terminada en el último trimestre del próximo año, coincidiendo con la primera plataforma de perforación y producción. Para la construcción de las plataformas y otros elementos, ENAP ha habilitado un patio de estructuras en Bahía Laredo, a unos 26 kilómetros de Punta Arenas.

En líneas generales, el proyecto Costa Afuera de ENAP pretende el aprovechamiento de las reservas estimadas bajo el Estrecho de

Magallanes cuyo orden de magnitud es de 28 a 30 millones de metros cúbicos de petróleo y 100 millones de metros cúbicos de gas.

Actualmente se encuentra trabajando en el Estrecho la plataforma Nugget de perforación, con lo cual se ha dado comienzo a la materialización de esta importante actividad para el país en lo que se refiere al desarrollo de sus fuentes energéticas.

Astilleros y Maestranzas de la Armada, además de participar con la construcción de esta nave especial, está en condiciones de aportar al proyecto Costa Afuera la fabricación de las plataformas de exploración y explotación y todos sus detalles, incluyendo el montaje de los equipos.

También está capacitada, tanto en instalaciones como en tecnología, para la construcción y mantenimiento del equipo flotante de apoyo.

En este último aspecto, puede construir los remolcadores que se requieren de 2.500 a 5.000 HP, como asimismo otras embarcaciones de apoyo.

Ampliación de la Planta Talcahuano de ASMAR

En más de 1.200 personas deberá aumentar su dotación la Planta Talcahuano de ASMAR, con el objeto de iniciar, a fines del próximo año, la construcción de grandes navíos mercantes y de guerra. En la actualidad, dichas instalaciones se dedican a la reparación y mantención de un promedio anual de 35 unidades de la Armada, 25 buques mercantes y 40 barcos pesqueros, y a la construcción de embarcaciones con un máximo de 700 toneladas, aun cuando no se descarta la po-

sibilidad de entregar en los próximos meses algunas unidades superiores a las mil toneladas.

En los talleres de ASMAR se concentra más del 90 por ciento de la capacidad constructora y reparadora de naves en Chile y es el único astillero del país capaz de reparar buques hasta de 80.000 toneladas de peso muerto.

Cuando esté lista la grada de lanzamiento que se construye en el recinto de ASMAR y se complete su infraestructura de equipos a fines del próximo año, Chile quedará en una situación destacada en materia de construcción naval, puesto que podrá construir naves hasta de 50.000 toneladas.

En los nuevos astilleros trabajarán 120 ingenieros y técnicos y 700 operarios. Esencialmente constarán de:

Una grada de lanzamiento consistente en un plano inclinado con un 5% de pendiente y 160 metros de largo sobre la cual se construye el barco para ser botado finalmente al agua.

Un taller de procesamiento de aceros.

Un taller de prearmado y prefabricación de bloques o secciones de buques, dentro del cual se fabricarán secciones de 60 toneladas de peso.

Un taller de alistamiento y equipamiento con subtalleres de mecánica, carpintería, electricidad, electrónica, etc.

Dos molos para el atraque de buques en su fase de terminación y equipamiento a flote.

Bodegas para almacenar materiales y componentes de buques en construcción y otros servicios.

ESTADOS UNIDOS

El peligro de los aerosoles

Durante las tres últimas décadas se ha extendido extraordinariamente el empleo de productos en forma de aerosoles, tales como los insecticidas, desodorantes, barnices, etc. Pero esta industria se ve gravemente amenazada si llega a demostrarse el fundamento de las declaraciones de dos científicos norteamericanos en el sentido de que con los hidrocarburos clorofluorados que se utilizan en la propulsión de los productos que se expenden bajo la forma de aerosoles, se está provocando la destrucción de la capa de ozono estratosférico que actúa de pantalla protectora contra las potentes radiaciones ultravioletas, amortiguando así su acción sobre la vida terrestre. La posible consecuencia de esta probable destrucción —al combinarse el cloro con el ozono— traería serios problemas para la vida en el mar, concretamente, para la flora marina y, por otra parte, sería muy probable un aumento de los casos de cáncer en la piel.

Armada de Estados Unidos recuperó cohete secreto

A fines de octubre, luego de arduos esfuerzos, la Armada de Estados Unidos recuperó finalmente un cohete Phoenix que cayó hace seis semanas al fondo del Atlántico Norte en aguas internacionales.

La recuperación se logró después de más de un mes de luchar con las olas y el viento para encontrar y recoger el cohete, perdido cuando un avión caza de combate F-14 Tomcat estacionado a bordo del portaaviones "John F. Kennedy" fue a parar al fondo del mar a unos 630 metros de profundidad en un lugar situado a 120 kilómetros al noroeste de Scapa Flow, en Escocia, durante unos ejercicios de la OTAN.

El poderoso cohete aire-aire, de más de 4 metros de largo, llevaba una carga convencional, pero por estar provisto de un sistema de guía supersecreto y ultramoderno, a prueba de toda interferencia electrónica, lo que indefectiblemente le permite acertar en el blanco, habría sido un importante hallazgo para un posible adversario. En efecto, el F-14 armado con cohetes Phoenix es uno de los principales sistemas de armas para la defensa de buques contra cohetes y aviones enemigos y en un momento se llegó a temer que algunos buques soviéticos que fueron vistos rondando por el lugar del accidente hubieran tratado de adelantarse para sacar esta codiciada presa a la superficie.

Langostas nucleares

Técnicos del Departamento del Medio Ambiente de la firma norteamericana Westinghouse están estudiando la posibilidad que

ofrecen las aguas calientes descargadas por las centrales eléctricas nucleares para establecer en ellas criaderos de langostas. El proyecto tiene la doble finalidad de replicar a los defensores del medio ambiente en sus ataques contra los efectos de estas emisiones sobre la vida marina, y de crear, paralelamente, una industria saneada que incremente la producción de langostas cada vez más escasas en Nueva Inglaterra. Los experimentos realizados hasta ahora en este sentido muestran que en las aguas calientes, las langostas alcanzan un tamaño comercial en el plazo de dos años, mientras que en su medio ambiente natural esto requiere entre cinco y ocho años.

Además, dado que la pesca de estos crustáceos se lleva a cabo en la época de verano, con este nuevo procedimiento esta industria dejaría de tener carácter estacional.

Aumento de tarifas en el Canal de Panamá

La compañía explotadora del Canal de Panamá, de propiedad del gobierno de Estados Unidos, ha confirmado un aumento del 19 por ciento en las tarifas de tránsito de los barcos

que utilicen dicha vía de comunicación transoceánica.

Este aumento entrará en vigencia dentro de seis meses contados a partir del 23 de agosto, fecha en que debían terminarse los trabajos de estudio de las repercusiones que implican tal aumento. Cabe señalar que éste es el segundo aumento que tienen las tarifas de tránsito desde que se inauguró el Canal en 1914. La primera tuvo lugar en 1974, con un aumento de 19,7 por ciento.

El Canal de Panamá

Según declaraciones del canciller de la República Panameña, Sr. Aquilino E. Boyd, su nación aspira a concluir las negociaciones sobre el Canal con los Estados Unidos en un plazo de 12 meses. La meta es que para el año 2000 el pueblo panameño esté ejerciendo plena soberanía sobre todo su territorio, con lo que se conseguiría la recuperación de su integridad física y el completo ejercicio de la independencia política.

El canciller panameño comentó elogiosamente el espíritu de la actual administración en este problema.

FRANCIA

Producción de astilleros franceses

La cámara sindical de constructores de buques y máquinas marinas ha publicado la lista de los buques entregados, botados y puestos en gradas en los astilleros franceses, incluyendo los barcos de pesca, los buques abastecedores de plataformas de sondeo y diversas naves de servicio.

De esta estadística se desprende que en 1975 fueron entregados sesenta barcos con un total de 1.206.975 trb., veinticinco de ellos con 699.504 trb. para el extranjero; fueron botados cincuenta y siete barcos con un total de 1.341.374 trb. de los cuales veinticuatro estaban destinados para el extranjero y fueron puestos en grada cincuenta y tres barcos con un total de 1.581.002 trb. veintidós de los cuales con 836.236 trb. corrían por cuenta del extranjero.

Con relación al año 1974, la producción de los astilleros franceses, sobre todo en lo que se refiere a las entregas y a las colocaciones en grada, ha progresado notoriamente, con 170.749 trb. y 486.351 trb. respectivamente, mientras que las botaduras sólo han progresado en 4.053 trb.

En cuanto a las entregas, esta progresión se debe principalmente a los transportadores de gas que hacen un total de 326.295 trb. en comparación con 73.160 trb. en 1974, y a los petroleros, seis de los cuales, con un total de 699.619 trb. han sido entregados, en comparación con cinco cuyo tonelaje total de registro bruto fue de 691.180 en 1974.

GRAN BRETAÑA

Gran Bretaña extiende a 200 millas su zona pesquera

A partir del 1º de enero de 1977 Gran Bretaña ampliará su zona pesquera a 200 millas.

Al dar a conocer esta decisión en Bruselas, el Ministro de Relaciones Exteriores británico agregó que su gobierno preferiría actuar en concordancia con los demás miembros de la Comunidad Europea, pero de ser necesario actuaría por sí solo.

Las leyes necesarias para la extensión de la zona pesquera ya se están preparando.

Para defender los intereses de la industria pesquera local en su lucha por sobrevivir, no cabe duda que los británicos están dispuestos a afrontar tensiones y disgustos dentro de la Comunidad Europea.

El Ministro habló de intereses británicos "absolutamente vitales" y en efecto, el verdadero enjambre de buques pesqueros soviéticos, rumanos y búlgaros que en la actualidad tiran sus redes ante la costa inglesa está causando gran malestar a los británicos.

Los problemas pesqueros de Inglaterra no se solucionarán tan fácilmente con la implantación de una zona pesquera de 200 millas. En realidad se trata de imponer una zona costera de 50 a 100 millas reservada exclusivamente a los británicos, cuestión sobre la cual se deberán mantener aún arduas negociaciones en los gremios de la comunidad europea.

Fono depurador de comunicaciones entre buzos

Una empresa británica ha creado un aparato que suprime el efecto de graznido o distorsión de la voz "Pato Donald", que afecta a las comunicaciones entre buzos debido a la mezcla de oxígeno y helio contenida en el equipo respiratorio. Cuatro buzos pueden ir conectados con este aparato, que sirve de comunicaciones entre ellos, de buzo a superficie o viceversa, pudiendo funcionar en forma simple o múltiple, dependiendo de la clase de conexión que se emplee.

En caso de interrumpirse el suministro de la red, el aparato se conecta automáticamente con sus pilas internas que proporcionan diez horas de servicios. Su funcionamiento consiste en la transferencia de trozos de pa-

labras a una memoria provisional, seguida por su lectura a una velocidad más lenta. Durante la emisión de sonidos articulados estos trozos se toman de la parte más dominante de cada período de la laringe, mientras que el resto se rechaza.

Plástico biodegradable de autodestrucción

Una firma británica ha lanzado al mercado un plástico biodegradable que se autodestruye en las aguas del mar. Cuando este plástico es desechado, los microorganismos atraviesan la fina capa de plástico que recubre las microesferas de almidón y actúan sobre éste por acción enzimática destruyéndolo. La empresa creadora de este nuevo producto ha concedido licencia de explotación a empresas de todo el mundo.

El mayor yate del mundo de tres cascos

En Farenham, al sur de Inglaterra, fue botado recientemente el mayor yate del mundo de tres cascos para regatas oceánicas. Esta embarcación, bautizada con el nombre de "Great Britain III", tiene un casco central de 24 metros de eslora y dos laterales que le confieren una manga de 11,58 metros. Está aparejado con arboladura de cutter y la superficie de su velamen llega a 280 metros cuadrados. Tanto el palo, de 29,87 metros, como sus jarcias, deben aguantar velocidades de hasta 20 nudos.

Ingreso de Gran Bretaña en la OPEP

El secretario inglés para Asuntos Energéticos ha informado al Parlamento que su gobierno estaría dispuesto a solicitar el ingreso de Gran Bretaña en la OPEP, si las presiones se hacen muy fuertes. Ultimamente, varios miembros del Parlamento han sugerido que Inglaterra debería solicitar el ingreso, ya que en 1980 ocupará el décimo lugar en la lista de naciones productoras de petróleo.

Nuevo equipo para salvamentos submarinos

Un nuevo sistema sumergible análogo al empleado en naves espaciales dará a las dotaciones de submarinos atrapados o inmovilizados en grandes profundidades una mejor

oportunidad para ser rescatadas. La faldilla acampanada que va en la parte inferior del sumergible británico "Vickers" se empleó en una serie de pruebas, en las que se hicieron con pleno éxito transferencias bidireccionales entre las dotaciones de dos submarinos, simulando condiciones de siniestro. El sumergible usa una técnica parecida a la de conexión en el espacio entre las cápsulas del Apolo y del Soyuz, valiéndose de televisión en circuito cerrado para centrar la faldilla sobre la escotilla de transferencia del submarino afectado. El cierre efectivo entre los dos vehículos se asegura al reducir a la presión de una atmósfera el agua contenida en la faldilla.

Nuevas anclas

Una firma británica fabrica las nuevas anclas de retención Hook, con pesos que van de las 5 a las 60 toneladas. Modificando ligeramente la configuración de la uña, se adaptan a diversos estados de fondo marino y también cabe añadir un ancla adicional de refuerzo que le dé más agarre, facilitando una penetración más rápida y un menor ángulo de tracción, con lo que disminuye la posibilidad de garreo.

Ahora que en todo el mundo se efectúan prospecciones submarinas en busca de gas y petróleo a un ritmo creciente, las gigantescas torres de sondeo, plataformas de atraque e instalaciones auxiliares, tienen un peso cada vez mayor y se requieren anclas capaces de sostener estos artefactos flotantes. Este nuevo concepto de ancla responde a esa necesi-

dad y da, según las pruebas efectuadas, un agarre de reserva más que suficiente.

Los superpetroleros funcionarían con motores eléctricos

Según informa International Research and Development Company Ltd., de Newcastle, Inglaterra, los superpetroleros y otros buques gigantes del mañana podrían emplear la propulsión eléctrica.

Un equipo compuesto por ingenieros, científicos y constructores de buques, que trabajan para la compañía, ha creado un sistema de propulsión basado en motores y generadores superconductores. Sus ventajas incluirán mayor espacio de carga y reducción en los costos de combustible, especialmente en las naves de mayor desplazamiento.

El principio de superconducción supone hacer pasar la electricidad a través de materiales no resistentes, a temperaturas de 273° C, aproximadamente, obteniéndose así la máxima eficiencia de la energía eléctrica.

La compañía viene ocupándose del desarrollo de la superconductividad desde 1963 y cree que los buques impulsados por motores superconductores funcionarán para dentro de 15 años. La citada empresa posee uno de los centros de investigación más grandes de Gran Bretaña, establecido por un consorcio de empresas de construcción naval y de ingeniería del norte de Inglaterra.

Actualmente, se proyecta llevar a cabo pruebas prácticas en alta mar con el nuevo sistema.

ITALIA

Triángulo de las Bermudas bajo investigación

El famoso triángulo de las Bermudas, zona donde frecuentemente se anotan naufragios, desapariciones de aviones y otros desastres nada claros, será investigado desde noviembre próximo por una misión científica italiana dirigida por el experto Enzo Maiorca, con el objeto de buscar explicaciones racionales de estos accidentes.

El triángulo de las Bermudas es un área del Océano Atlántico de unas 100.000 millas

cuadradas entre las islas Bermudas, Cuba y La Florida, azotada casi permanentemente por huracanes, tempestades y ciclones, de corta duración, capaces de sepultar aviones a reacción en el lecho del mar.

Los únicos antecedentes concretos indican que las condiciones meteorológicas cambian bruscamente y sin causa aparente; que muchos expertos navegantes fueron sorprendidos en plena calma por vientos de fuerza bru-

tal, y que los violentos cambios de presión entre capas atmosféricas figuran entre los más extremos conocidos en todo el mundo.

Una recopilación de datos llamó la atención hace un par de años sobre los misteriosos fenómenos que allí se producen, pero la Agencia de Aviación Civil de los Estados Unidos rechazó la explicación de que estos fenómenos se deban a la acción de fuerzas sobrenaturales, como parecían creer los autores del estudio.

Otras fuentes señalaban a su vez la posible existencia de sofisticados y ultramodernos piratas, capaces de inducir a error a sus víctimas.

La Agencia de Aviación Civil descartó estas hipótesis diciendo que muchas de las víctimas eran inexpertos pilotos de avionetas privadas, no siempre bien equipadas, sorprendidos por los bruscos cambios meteorológicos y citó el caso de una antigua empresa de taxis aéreos cuyos aviones sobrevuelan el triángulo desde 1919, sin sufrir pérdidas, accidentes o casos inexplicables.

El estudio reiteró además que la caída múltiple de cinco aviones militares de entrenamiento, treinta años atrás, se debió a un error de navegación.

Estos argumentos quizás aclaren los casos

de navegación aérea, pero no explican los muchos naufragios ocurridos dentro del triángulo.

La especulación más digna de crédito sobre lo que acontece en esa área maldita fue señalada hace un año en Grenoble por un investigador norteamericano, quien indicó la presencia de fenómenos atmosféricos en la zona tropical del Océano Atlántico, que son invisibles para aparatos tan sensibles como los radares y los equipos de fotografía espacial, capaces de producir fuertes depresiones o turbulencias oceánicas de gran violencia, con enorme velocidad en su interior.

Si bien la detección de estos fenómenos sólo se debe actualmente a la casualidad, el científico creyó necesario aumentar la vigilancia para descubrir la existencia de una posible interacción hasta ahora desconocida entre océano y atmósfera.

Aún sin pruebas por el momento, la teoría de las raras turbulencias bien puede explicar el alto número de naufragios que ha causado en el triángulo de las Bermudas con la pérdida de tantas vidas, bienes y embarcaciones, algunas de gran tonelaje.

Encontrar la prueba de esa teoría, más allá del esclarecimiento de ciertos casos especiales, puede ser el objetivo mayor que se han fijado Maiorca y sus colaboradores italianos.

ISRAEL

Combustible producido por bacterias

Científicos israelíes han logrado un nuevo combustible, en tubo de ensayo, por medio de bacterias que se desarrollan en aguas salinas que no son utilizables. Estos científicos proyectan establecer una planta piloto para comprobar si el nuevo combustible podrá reemplazar al petróleo, algún día, aunque sólo sea parcialmente.

El método convierte las algas, denomina-

das dunaliellas, en petróleo, tratándolas con hidrógeno a alta presión. Las dunaliellas y otras algas de la misma familia fueron descubiertas hace 40 años en el Mar Muerto. Aun cuando el proyecto está lejos de completarse, el informe de la Universidad hebrea de Jerusalén ha provocado gran atención en Israel, que, como se sabe, entregó el año pasado a Egipto los pozos de petróleo del Sinaí.

SUECIA

Nuevo torpedo sueco

En Suecia se ha realizado un nuevo torpedo ligero que puede ser lanzado tanto contra buques de superficie como contra submarinos. Puede autoorientarse sobre el blanco en aguas poco profundas bajo difíciles condicio-

nes acústicas. Denominado TP 42, tiene 2,4 mts. de eslora, pesa 250 kilos y su diámetro es de 400 mm. Puede ser lanzado desde helicópteros, submarinos y todo tipo de buques de superficie, incluidos pesqueros.

UNION SOVIETICA

Motín a bordo del "Storezevoj"

(Lo que ocurrió verdaderamente el año pasado).

—Motín a bordo del supermoderno destructor "Storezevoj". Comandante y ciertos oficiales desembarcados. Marcha nocturna por la bahía de Riga, rumbo a Suecia.

—Cazabombarderos, lanchas rápidas, fragatas, destructores en conjunto contra el motín.

—"Storezevoj" detenido en alta mar.

—Retorno del destructor a Riga.

Estas noticias, que llaman la atención, fueron dadas a conocer en forma fragmentada por los diarios suecos. Hubo muchas exageraciones y errores, pero recién una revisión exacta del material publicado dio una versión clara de estos hechos increíbles.

Fue curioso que ningún órgano de prensa sueco, ni otros, hayan reaccionado; no hubo ni siquiera un telegrama de los círculos de prensa de Estocolmo. Al parecer, los periodistas y las oficinas no lo podían creer: un motín en la Flota Roja. Era increíble, y sin embargo, sucedió.

En toda la Unión Soviética el día de la Revolución de Octubre se celebró como siempre el 7 de noviembre. En Riga se encontraba, entre otros, el destructor "Storezevoj" de 3.500 toneladas de la clase "Krivac", cuyo comandante con todos sus oficiales habían celebrado la revolución, continuando los festejos hasta el día siguiente, a raíz de lo cual los hombres claves del destructor durmieron más profundamente que nunca.

El espíritu y disciplina en el "Storezevoj" hacía tiempo que dejaba mucho que desear. Por ejemplo, se pudo leer en un artículo del diario "Krasnaja Zvezda", que a la tripulación de este destructor se había dado poca instrucción política.

Por lo visto, la cabeza del motín era el oficial político Markov. El y sus cómplices encerraron durante la noche del 9 de noviembre a todos los oficiales en sus respectivas cámaras.

Así fue como empezó. Partieron en silencio del puerto, sin que los notaran, iniciando la marcha hacia la ancha bahía de Riga. Nunca se supo cuántos hombres de la tripulación estuvieron de acuerdo con los amotinados y

si se usó la fuerza en el motín. Lo que se subentiende es que estos amotinados debieron tener muchos ayudantes en cubierta, máquinas, maniobra y navegación. El curso se desvió a la desembocadura de la bahía de Riga, el estrecho de Irben entre Osel y la península que sobresale al norte de Kurland.

Todo indicaba que el "Storezevoj" se encontraba ya en la desembocadura, tal vez, cuando los altos mandos empezaron a movilizar aviones y buques. Aún estaba oscuro.

Desde distintos puntos salieron lanchas rápidas, fragatas, destructores y cruceros, pero antes que pudieran llegar hasta el destructor amotinado, presumiblemente lento, ya lo habían alcanzado los aviones cazas y de combate.

El "Storezevoj" había pasado el estrecho de Irben y también el límite de las aguas territoriales soviéticas de 12 millas de ancho, cuando recibió el primer ataque aéreo.

El destructor se dirigió hacia el oeste, a Gotland o los fiordos al sur de Estocolmo.

Al parecer, a los pilotos se les había ordenado no hundir ese valioso buque. Los cazas acribillaron la cubierta con sus ametralladoras y los bombarderos lanzaron bombas alrededor del destructor; pero éste no paraba. Otros buques de guerra soviéticos avanzaron a toda marcha. Los primeros fueron unas lanchas rápidas, seguidas de fragatas y destructores. Por lo menos había un crucero, pero no alcanzó a llegar a tiempo para unirse al resto. Afuera, en el Mar Báltico, en un amanecer de noviembre, se desarrollaba el último acto del drama.

Detenido el "Storezevoj", se apresó a los amotinados y se regresó a Riga. Con un grupo de comandos a bordo y escoltado por lanchas rápidas el "Storezevoj" fue llevado a un lugar oculto del puerto.

Según versiones confiables provenientes de Letonia, un buque resultó dañado por bombas. De acuerdo a las descripciones se deduce que se trataba de una fragata que probablemente fue atacada por equivocación por la aviación. El "Storezevoj" mismo, al parecer no fue dañado seriamente. Noticias de un diario sueco hablan de "alrededor de 50

víctimas" en la "reconquista" del destructor y que los jefes de los amotinados fueron condenados inmediatamente a muerte y ejecutados.

Poco después del drama, un destructor con el número del "Storezevoj" hizo un viaje de demostración por el Báltico y a lo largo de aguas territoriales suecas. Evidentemente como un mentís a rumores provenientes del Báltico. Por supuesto, no se puede descartar que tanto el número como el nombre hayan sido cambiados. Indudablemente, el mundo occidental no va a recibir la verdad de parte de los soviéticos.

Entretanto el "Storezevoj" fue fotografiado por aviones japoneses a la altura de Okinawa.

El servicio de interceptación radial sueco es conocido por su efectividad y por su estado de alerta. Varios puntos hablan a favor de que las comunicaciones radiales durante el drama se hicieron en lenguaje corriente.

Los diarios suecos que interrogaron al alto mando sobre ello, sólo recibieron una respuesta muy diplomática: "El alto mando confirma que durante ese tiempo se notó una actividad fuera de lo normal en la interceptación radial rutinaria". Evidentemente, es lo mínimo que puede decirse al respecto.

Penetración soviética en Africa

Según datos que se han hecho públicos en Moscú, existe un aumento constante de africanos en altos puestos de gobierno que han recibido educación superior en Rusia. Esto supone un incremento de la influencia soviética en aquel continente que, al tenor de los objetivos perseguidos por la Unión Soviética, "supone una más rápida liquidación de la pesada herencia colonialista".

La revista rusa "Asia y Africa" publica unas estadísticas en las que se afirma que hasta ahora más de 7.000 africanos se graduaron en distintos centros de educación rusos, y de ellos recibieron títulos superiores unos 1.500 en la Universidad "Patricio Lumumba", regresando después a sus países de origen para desempeñar puestos de responsabilidad en ellos. Estos países son, principalmente: Túnez, Ghana, Somalia, Zaire, Sudán, Tanzania, Guinea, Malí, Argelia, Costa de Marfil y Burundi.

Preocupación por la escalada soviética de armamentos

Autoridades de la CENTO (organización hermana y paralela de la OTAN), reunidas en Londres, han expresado su preocupación por la escalada soviética en lo que a armamentos se refiere. La teoría expuesta en esta conferencia se basa en que la coexistencia pacífica no se cumplirá si mientras hay paz en un continente, en otro, en cambio, una fuerza cualquiera intenta interrumpir el curso pacífico de los acontecimientos. La mayor preocupación, además, reside en que los recientes sucesos en el sur de Africa podrían repetirse en el Cercano Oriente con consecuencias no sólo desastrosas para los estados enclavados en esa región, sino para el resto del mundo libre que depende del petróleo que allí se produce.

A esta conferencia en la capital británica asistieron los ministros de Asuntos Exteriores de los Estados Unidos, Inglaterra, Irán, Pakistán y Turquía.

Moscú desaprueba la ampliación de aguas jurisdiccionales de Estados Unidos

La Unión Soviética ha hecho saber a Estados Unidos que desaprueba la medida de Washington de establecer una zona pesquera propia de 200 millas. Aunque no se habla de una protesta soviética propiamente tal, la embajada de Rusia ha manifestado su punto de vista al Departamento de Estado. Si bien la Unión Soviética se opone firmemente a que las aguas territoriales excedan el límite de 12 millas, apoyó en el pasado las peticiones de los países en desarrollo para conseguir zonas económicas de 200 millas en las que dichos países pescaran con monopolio hasta cierta cantidad, permitiendo pescar el resto a las demás naciones.

La máquina de los climas

En la Unión Soviética se ha diseñado una máquina denominada Climatron, capaz de producir, según afirman, cualquier condición climática. El aparato lleva incorporadas una serie de lámparas capaces de imitar las distintas radiaciones que constituyen el espectro solar.