

Noticiario

ALEMANIA FEDERAL

Antena integrada de VHF/UHF/IFF para submarinos

La sociedad alemana Aeromaritime Systembau GmbH (8.000 Munich 40) fabricó una antena de elementos múltiples para submarinos, designada AT-118/AR. Para ocupar menos espacio, los elementos de VHF, UHF e IFF han sido montados a tope y recubiertos con una cúpula protectora de fibra de vidrio.

Esta antena integrada permite la emisión y la recepción omnidireccionales en VHF (de 116 a 152 MHz), UHF (220 a 400 MHz) y banda L (de 980 a 1.150 MHz). Las frecuencias de la banda L corresponden a las de los respondedores de IFF.

Gracias a sus características mecánicas y eléctricas universales, la antena AT-118/AR conviene igualmente para buques de superficie o instalaciones costeras. El conjunto, incluida la cúpula, mide 1.075 mm. de longitud y 176 mm. de diámetro. La potencia de emisión continua puede alcanzar 50 W (VHF y UHF) y la de cresta 1 kW (banda L).

Pruebas de un sonar sumergible

La Marina alemana evalúa el sonar de profundidad variable AQS-13-D fabricado por la sociedad norteamericana Bendix. Se

supone que este sonar sería instalado a bordo del helicóptero destinado a la "Fregate 122". El desarrollo del sonar está lo suficientemente adelantado para que las pruebas puedan comenzar muy pronto. Además de la Marina alemana, se interesan también por este sonar las Marinas holandesa y noruega.

Patrullero rápido construido para los servicios guardacostas turcos

El patrullero rápido SAR 33, construido por los astilleros alemanes Abeking y Rasmussen, efectuó sus pruebas en el Mar del Norte. Este buque, encargado por los servicios de guardacostas turcos, es la primera unidad de una nueva clase de patrulleros rápidos. Alcanzó la velocidad de 34 nudos con un mar de fuerza 6 y un viento de fuerza 8 en la escala de Beaufort. Mide 33 m. de eslora y casi 9 m. de manga máxima. Su casco forma una V profunda. Es probablemente el buque mayor y más pesado (170 tm.) de casco planeante en forma de V profunda de la categoría de "más de 40 nudos". Está concebido especialmente para evolucionar con mala mar, sin perder su excelente maniobrabilidad. Está provisto de 3 motores diesel SACM AGO V 16. El SAR 33 alcanza su velocidad máxima en 7 segundos y su radio de giro es de 50 m.

ARGENTINA

Argentina compra más armamento

La Armada argentina pidió a cinco países europeos y a Israel ofertas para renovar parcialmente sus equipos, según declaraciones del vicealmirante Armando Lambruschini, recogidas por el periódico "Gaceta Marinera", publicación oficial de la Marina de Guerra de ese país.

Lambruschini, jefe del Estado Mayor Ge-

neral de la Armada, señaló que en su reciente gira visitó Italia, Alemania, Holanda, Francia, Inglaterra, España e Israel, ya que la Armada argentina "está dispuesta a renovar parte de sus medios navales".

Otras fuentes militares indicaron que la misión de este oficial concluyó con virtuales compromisos para la compra de embarcaciones y proyectiles por varios cientos de miles de dólares, cifra suficiente para obtener desde un portaaviones a algunas fragatas y sofisticados armamentos ofensivos y defensivos para equipar estas naves.

Botadura del buque "Tucumán"

La división de prensa de la empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) informó que en enero pasado se procedió a efectuar el bautismo y la botadura de la terce-

ra y última unidad encargada al astillero Robb Caledon, de Escocia, denominada "Tucumán".

Se trata de un buque del tipo SD 14, de 14.930 TPB que presenta las características de una gran versatilidad para los distintos tipos de carga, además de ser económica su explotación.

Las principales dimensiones del "Tucumán" son: 140,97 metros de eslora; 134,12 metros entre perpendiculares; 20,42 metros de manga y 11,73 metros de puntal. Tiene un calado máximo de 8,84 metros y su potencia instalada de 8.000 CV le permite desarrollar 15,5 nudos de velocidad.

La capacidad de carga de esta nave es de 16.648 metros cúbicos en graneles y carga general; 1.233 metros cúbicos de refrigerada. Puede llevar 128 contenedores.

CHILE

Chile compró primer buque superpetrolero

En el Registro de Naves de la Dirección del Litoral y Marina Mercante quedó inscrita la hipoteca del superpetrolero "Viña del Mar", luego de concretarse la transferencia en una comunicación telefónica y por télex, realizadas en las oficinas de EMPREMAR. De esta manera, junto con anotar el mayor buque mercante del país, la Dirección del Litoral y Marina Mercante inauguró su nuevo registro de naves, de acuerdo a atribuciones que le otorgó la reciente modificación a la Ley de Navegación.

En Japón se formalizaron los contratos de adquisición entre los representantes de los armadores y el cónsul chileno, según informó directamente por teléfono el director de EMPORCHI.

Este tipo de naves es capaz de transportar 135 mil toneladas de petróleo. La nave ya fue recibida por su tripulación, al mando del capitán Vergara y pronto zarpará al Golfo Pérsico para viajar hasta Quintero en su primera vuelta a nuestro país.

Hará un servicio triangular, pues dado su carácter de mixto (petrolero-metalero), de nuestro país irá con mineral de hierro a granel para Japón. De allí irá al golfo nuevamente en busca de petróleo y así, sucesivamente.

Con los buques petroleros tradicionales, la nave debe viajar en lastre, desde Chile hasta el Golfo Pérsico, de manera que del "Viña del Mar", puede obtenerse una mayor rentabilidad por este concepto.

Esta será la primera nave nacional que participará en los embarques de mineral de hierro que van a Japón, que es uno de los principales compradores.

El buque será cancelado exclusivamente con el valor de los fletes de hierro para la misma firma que lo transfirió, la Kawasaki, con la cual se suscribirá un contrato de diez años. Al cabo de ellos no se deberá un centavo por esta nave, cuyo valor comercial es superior a los 30 millones de dólares.

DINAMARCA

Fragata lanzacohetes rusa en Mar Báltico

Una fragata lanzacohetes soviética de tipo jamás visto aún en los países occidenta-

les, atravesó las aguas danesas el pasado mes de junio.

Probablemente construida en Murmansk, fue remolcada por un rompehielos soviético y entró en el Mar Báltico.

La Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) le dio el apelativo de "Koni" y estimó que debe reemplazar a las fragatas lanzacohetes de la clase "Riga", según información proporcionada por el diario conservador "Berlingske Tidende". Se calculó en 2.000 toneladas el tonelaje de la nueva fragata, que tiene 100 mts. de largo.

Propulsada por motor diesel y turbinas a

gas, esa unidad tiene un armamento de dos baterías dobles de 76 mm. y dos dobles de 30 mm. antiaéreas.

El armamento en cohetes es un sistema SA-N-4, cuya rampa de lanzamiento está bajo el puente de popa. Además, la unidad dispone de dos aparatos de 12 tubos lanzatorpedos antisubmarinos.

Los expertos estimaron que ese tipo de fragata está destinado a operaciones en aguas costeras, por ejemplo el Báltico, antes que a tareas en alta mar.

ESPAÑA

Tecnología española

Una empresa española de ingeniería ha vendido tecnología para la construcción de buques de transporte de gas natural licuado a la tercera industria de construcción naval japonesa, la Nippon Kokan, por un contrato que representará un ingreso de un millón de dólares por cada buque que se construya con esta licencia. Esta empresa española es la única del mundo que posee un sistema para diseño de buques enteramente por ordenador, sin intervención de ninguna clase de personas.

El "Mónica María"

A fines de diciembre pasado se terminó de construir el petrolero "Mónica María", de 300.000 TPM, pero, no obstante, dicho buque continúa amarrado, ya que fue encargado a los astilleros ASTANO por una naviera española que solicitó suspensión de pagos y por el momento no parece vislumbrarse ninguna solución al problema, aunque el contenido del Real Decreto sobre uso provisional de bandera extranjera por buques matriculados en España podría entrañar una so-

lución para este petrolero, que así tendría la posibilidad de cambiar de bandera.

Equipo para CAMPSA

Se ha entregado a CAMPSA, en el puerto de Barcelona, un equipo de aparatos especiales para combatir los derrames de petróleo en las aguas portuarias.

Pruebas de navegación del petrolero "Castillo de Bellver"

En aguas del golfo de Cádiz se realizaron las pruebas oficiales de navegación del petrolero "Castillo de Bellver", de 271.540 TPB, construido por la Factoría de Puerto Real de Astilleros Españoles S.A. para la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante S.A. Las características principales de esta nave son: 334 metros de eslora total; 315 metros entre perpendiculares; 55 metros de manga; 27 metros de puntal y 20,40 metros de calado máximo. Es propulsada por un equipo de turbinas de alta y baja presión con un reductor de engranajes dobles, que desarrolla una potencia de 36.000 CV al eje, a 90 vueltas por minuto.

ESTADOS UNIDOS

Pez triunfador

No debe creerse que los mandamientos de la ecología nacieron sólo hace poco y que se atropellan hoy si a la autoridad le place. Nada de eso. Acaba de determinarse ante

la Corte Suprema de los Estados Unidos el caso de la defensa ecológica de un diminuto pez de no más de diez centímetros de largo que sólo existe en ese país en un pe-

queño lago del Estado de Tennessee y que figura en la lista oficial de las "especies en peligro de desaparecer".

Pues bien, una de las entidades poderosas del país, la llamada Autoridad del Valle de Tennessee, que ha realizado obras de primera importancia para el servicio público, construyó una represa cuyo costo superó los cien millones de dólares. Las autoridades ecológicas comprobaron que esa obra terminaría con la existencia de un tipo de caracol que es el único alimento del pequeño pez. Así se originó el juicio que recién termina y que obliga a la entidad del Valle de Tennessee a destruir la represa. La Corte votó, seis votos contra tres, porque la ley de 1976 dice que las especies de la lista deben ser preservadas "sin referencia al costo que origine su conservación". Ha sido un gran triunfo del pequeño pez.

Demostración del "Seawolf" en Norteamérica

Hacia fines del año pasado, después de presentar los británicos el sistema de misil de defensa aérea Marconi/BAC/Vickers "Seawolf" en el Weapon Research Establishment de la Marina norteamericana de Dalgreen, el buque experimental "Penelope" efectuó una serie de demostraciones por aguas de Canadá y Estados Unidos, que comprendieron varios tiros contra blancos supersonicos en Norfolk (Virginia).

No ha sido tomada aún decisión alguna con respecto a la realización y producción de los misiles SIRCS de la Marina norteamericana y 6S de la OTAN, y el "Seawolf" sigue siendo el único sistema antimisil existente.

Es probable que los norteamericanos adopten otra versión del "Seawolf" provista de un radar de vigilancia de su propia fabricación. No obstante, no parece existir actualmente ningún radar de seguimiento norteamericano capaz de satisfacer los re-

querimientos del "Seawolf" en lo concerniente al seguimiento electrónico angular. Además la adaptación de tales elementos al sistema de misil requeriría trabajos considerables.

Equipo contra los tiburones

Un especialista francés de supervivencia en el mar, Louis Lourmais, permanecía en las aguas de la costa de Key West, en Florida, infestadas de tiburones, para probar un nuevo equipo electrónico contra ellos.

Este nuevo equipo debe ahuyentar a los tiburones por medio de emisiones de onda electromagnéticas.

El vocero de Alain Bombard, inventor norteamericano de este aparato, manifestó desde el buque que dirige la operación: "Lourmais está desde hace 24 horas en el agua y los tiburones jamás se le acercaron a menos de 10 metros. Las ondas parecen ponerlos nerviosos y entonces dan media vuelta.

"Texas", segundo crucero lanzamisiles de propulsión nuclear, clase "Virginia"

La Marina norteamericana piensa adquirir cuatro buques de esta clase. El "Texas" desplaza 10.000 tm. a plena carga, mide 177 m. de eslora, 19 m. de manga y 9 m. de calado. Es movido por dos reactores nucleares General Electric y dos turbinas que accionan mediante reductores sendos ejes portahélice. La velocidad máxima es superior a 30 nudos. El armamento comprende dos lanzamisiles dobles Standard/ASROC capaces de disparar igualmente misiles mar-mar "Harpoon", dos cañones Mk45 de 127 mm. (longitud, 54 calibres) y dos montajes triples de tubos lanzatorpedos. Dispone de un hangar para dos helicópteros y un ascensor bajo la plataforma de aterrizaje.

FRANCIA

Petrolero más grande del mundo construido en Francia

En Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire se construyó el petrolero más grande del mundo. Se trata del "Pierre Guillaumat" de 555.000 TPB, que mide 414,22 metros de eslora total; 400 metros entre per-

pendiculares; 63 m. de manga; 35,90 de puntal y 28,60 m. de calado. El volumen total de los tanques de carga es de 677.000 metros cúbicos. Su arqueado bruto es de 274.650 TRB y desarrolla 16,7 nudos. Este

superpetrolero es el primer buque francés equipado con el sistema de navegación IBM, cuyo elemento central es una computadora que le permitirá localizar e intensificar todo obstáculo situado a menos de 16,5 millas, distinguiendo un objeto móvil de uno fijo. Además este sistema determina en forma permanente la posición del buque, lo que representa una considerable economía en combustible. En efecto, se estima que el "Pierre Guillaumat" consumirá 63.000 toneladas de petróleo para transportar anualmente unos 2,8 millones de toneladas de crudo, lo que representa una economía de combustible del orden del 46% con relación a lo que necesitan dos petroleros de 230.000 TPB cada uno para transportar la misma carga. El nuevo buque es tripulado por 12 oficiales y 26 marineros.

Nuevo buque logístico para la Armada

La Marina francesa cuenta con un nuevo buque logístico, "La Durance", que entró en servicio en noviembre del año pasado.

Marina Mercante

La oficina de Estudios Económicos y Estadísticos del Servicio de la flota comercial de la Secretaría General de la Marina Mercante acaba de publicar el estado de la flota francesa al 1º de enero de 1978. Por estas fechas, dicha flota comprendía 502 buques con 11.859.874 toneladas de arqueado bruto y 20.858.177 toneladas de peso muerto. El 1º de enero de 1977 estas cifras eran de 504 buques, con 11.142.827 toneladas de peso muerto.

FINLANDIA

Botadura del rompehielos argentino "Almirante Irizar"

En febrero pasado fue bautizado y botado el rompehielos argentino "Almirante Irizar", que construye el astillero Wartsila, de Helsinki, para ese país. El rompehielos es de diseño novedoso y está desarrollado para el servicio de las investigaciones argentinas situadas en la Antártida. Uno de los requisitos especiales del comprador fue que el buque tuviera capacidad para permitir invernar a su bordo 210 personas. Su entrega está prevista para el próximo mes de octubre.

Diseño de plantas industriales flotantes

El astillero Turku diseñó plantas industriales flotantes para ser utilizadas en los campos de la construcción y la fabricación de papel. Se trata de una sección de Oy Wartsila AB, que es uno de los complejos industriales más importantes de Finlandia. Después de año y medio de trabajos de desarrollo, el astillero Turku está en condiciones de ofrecer una planta flotante de pulpa química con una capacidad de 200.000 toneladas, plantas de energía de hasta 100 megavatios, fábricas de cemento, etc. Estas unidades fueron diseñadas para su empleo en zonas cercanas a vías navegables y que sean de difícil acceso terrestre.

GRAN BRETAÑA

Ofensiva soviética en comercio naval mundial

Los gobiernos occidentales deben actuar con más energía en relación con las reducciones de precios impuestas por la Marina Mercante rusa, expresa en un artículo la revista "The Economist".

Agrega que en estos días la Marina Mercante rusa emplea, cada vez con más frecuencia, las principales rutas mundiales de

tráfico marítimo. Los armadores occidentales están furiosos por su competencia a bajo precio, pero los respectivos gobiernos no pueden decidirse a tomar una actitud unida contra esto. La primera semana de julio del presente año, los ministros de Transportes de la Comunidad Económica Europea sólo se limitaron a dar un primer paso tentativo

hacia el establecimiento de un sistema para vigilar el movimiento naviero soviético.

El artículo de "The Economist" expresa: "La Marina Mercante rusa ganó en 1976 unos 600 millones de dólares en moneda dura y, seguramente, la cifra es superior ahora. No es necesario solidarizar con los armadores más alarmistas para apreciar que esto constituye un grave desafío a la rentable operación de las marinas mercantes occidentales. Ahora que el sector de los petroleros y los graneleros de carga seca sufre una grave depresión, solamente la relativa boyantez de los tráficos de los buques de carga y pasajeros (carga general llevada en rutas regulares) ha mantenido a flote a muchos armadores occidentales. Son estos tráficos los que ahora están sintiendo toda la fuerza de la competencia rusa.

Desde comienzos de este decenio, la Unión Soviética ha ampliado su flota de buques mercantes de carga en forma mucho más rápida de lo que podría justificarse desde el punto de vista de crecimiento, tanto de su propio tráfico como del mundial. Hoy es la más grande del mundo (mayor que la británica) y se estima que antes de 1980 entrará en servicio otro millón de toneladas de peso muerto. El resultado es que Rusia transporta ahora el 95 por ciento de su tráfico marítimo con la Comunidad Económica Europea en sus propios buques y está penetrando profundamente en las principales rutas mundiales de tráfico como un formidable competidor. Los países del COMECON (Unión Soviética más Polonia y Alemania Oriental) se han apropiado del 18 por ciento del tráfico de carga hacia el oriente y del 20 por ciento de dicho tráfico hacia el occidente en las concurridas rutas marítimas del Atlántico Norte; de entre una quinta y una cuarta parte del tráfico en las rutas Europa del Norte; América del Sur y Europa, África Oriental; y de aproximadamente el 12 por ciento del tráfico entre Japón y la costa occidental de Estados Unidos.

Tal penetración soviética ha sido posible gracias a una drástica reducción en sus tarifas de fletes, tanto es así que a los armadores occidentales les resulta imposible hacerle competencia. Los buques rusos operan fuera de las tradicionales conferencias de las compañías navieras (carteles de armadores que deciden las tarifas de fletes, se reparten el tráfico disponible y se ponen de acuerdo sobre los planes de viaje). Como cuentan con el apoyo económico inagotable

del Kremlin, según sus competidores, los rusos cobran a los fletadores hasta un 40 por ciento menos que las tarifas vigentes, o bien, podría ser que estuvieran más interesados en ganar divisas duras para pagar sus importaciones occidentales que en hacer ganancias.

También hay motivos estratégicos tras la expansión rusa; la penetración de las rutas comerciales ha sido mayor donde la Unión Soviética tiene intereses importantes de política exterior en juego, como en África Oriental, por ejemplo, y el aumento en buques roll-on roll-off (proyectado para elevarse 6 veces en diez años, hasta 1986) tiene evidentes ventajas militares. El hecho de poseer una gran cantidad de buques es muy conveniente para reunir toda clase de información política y comercial sobre diversos países. Podría ser también el resultado de un error de planificación; suposiciones equivocadas sobre el crecimiento del comercio mundial dejando a Rusia con un exceso de buques en sus manos. Cualquiera que sea la motivación rusa, las consecuencias comerciales para las flotas occidentales son las mismas.

Sin embargo, cuando los gobiernos occidentales han intentado hacer algo al respecto, los rusos los han hecho pasar unas buenas molestias. Gran Bretaña, Estados Unidos, Holanda y Alemania Occidental han sufrido recientemente un buen golpe al tratar de llegar a una especie de arreglo. Cada uno de estos países ha sido manejado en tres etapas. La primera es el proceso de ablandamiento, en que los rusos manifiestan estar muy felices de participar y, seis meses más tarde, aceptan reunirse en una mesa redonda. La segunda etapa es el tratamiento con alfombra roja en que las delegaciones occidentales son tratadas como personajes de la realeza y los rusos negocian en una forma positiva (en agosto pasado, por ejemplo, un grupo británico de autoridades gubernativas y armadores hicieron un cruce por el Mar Negro en un buque ruso de lujo mientras negociaban con sus colegas soviéticos). En la tercera etapa viene el aguijón, no seguirán adelante con el asunto, so pretexto de que requieren más tiempo para considerar las proposiciones occidentales. Pero la puerta rusa permanecerá abierta, propondrán nuevos puntos y empezarán con los mismos rodeos una vez más.

Hay toda clase de indicios de que los rusos no buscan un enfrentamiento, de modo

que no es necesario que los occidentales sean tan cautelosos; en cambio, es casi seguro que si adoptaran una posición dura y unida podrían predisponer a los rusos a hacer concesiones. Es posible, incluso, que en algunas rutas estuvieran dispuestos a entrar al sistema de conferencia. Pero mientras el gobierno ruso considera que las ventajas comerciales de una agresiva competencia pesan más que las ventajas políticas de llegar a un avenimiento, no tiene incentivo para aceptar nada. Sólo una acción occidental concertada cambiará esta mentalidad.

Sistemas de dirección de tiro para pequeños buques

La división Digital Systems de Ferranti anunció la puesta en el mercado de tres nuevos sistemas automáticos de dirección de tiro, derivados de los modelos CAAIS (Computer Assisted Action Information System) y WSA 4 (Weapon System Automation) que están ya en servicio en la Marina británica y en las de otros países.

Los nuevos sistemas se distinguen de sus predecesores en dos aspectos. Por una parte, es diferente la disposición de la calculadora y de los circuitos asociados, ya que la aplicación de las técnicas más recientes ha permitido obtener un conjunto único de pequeño volumen, quedando integrados la mayor parte de los componentes en el pupitre de explotación. Por otra parte, el mismo pupitre ha sido simplificado, considerando el escaso personal disponible en los buques pequeños.

El sistema básico, designado WSA 421, se emplea como equipo único de dirección de tiro a bordo de patrulleros armados con cañones de pequeño calibre (de 35 a 57 mm.), o como sistema secundario en buques mayores. El medio de seguimiento principal es

un dispositivo de TV (acoplado a un telémetro láserico) que proporciona automáticamente los valores de dirección y elevación de un blanco designado mediante un visor simple o la pantalla radárica de navegación. El operador dispone también de una pantalla de televisión y una palanca de mando para el seguimiento manual hasta la localización automática, así como de un teclado y un panel de presentación para la utilización de la calculadora.

El modelo WSA 422, concebido para patrulleros mayores, comprende, como medio principal de seguimiento, un radar Selenia RTN 10X. Un teleapuntador óptico estabilizado (que puede estar provisto de un telémetro láserico y de binoculares) constituye un canal adicional para la dirección de tiro de dos cañones de 35 a 76 mm. A demanda, el sistema puede ser ampliado para controlar el lanzamiento de misiles superficie-superficie. El pupitre de explotación, manipulado por uno, dos o tres operadores, comprende todas las pantallas, indicadores y mandos necesarios para la utilización de las armas y de los medios de detección, seguimiento y designación de objetivos.

Para buques mayores (hasta las dimensiones de una corbeta) existe el sistema WSA 423, que integra las funciones de dirección de tiro y de información de combate. El WSA 423 se deriva del sistema WSA 422 y utiliza sensores idénticos a los de éste para dirigir el tiro de cañones de 35 a 76 mm. y el lanzamiento de misiles superficie-superficie, pero está completado con un equipo de información de combate instalado en un pupitre separado. Una sola calculadora FM 1600E sirve para la dirección de tiro y la información de combate. Puede añadirse también un sistema para la transmisión de datos digitales entre varios buques.

HOLANDA

Nuevo aparato para limpiar cascos

La firma Geveke Werktuigbouw B.V. de Amsterdam representa, en toda Europa, los aparatos Magstar para limpieza de cascos, de procedencia japonesa. Al ya conocido aparato para costados verticales, se suma ahora el modelo BM-25 CN denominado "Bottom Magstar" que permite eliminar las inscrustaciones del fondo del casco estando el buque en dique de carena, sin provocar con-

taminación ambiental. El equipo viene montado sobre un sistema de orugas que le permite trasladarse sobre la plataforma del dique y efectúa el granallado del fondo a una capacidad dependiente del grado de corrosión. Toda la operación puede controlarse a distancia o desde el asiento del conductor, requiriéndose solamente un operario para su manejo. La abertura de granallado es

atraída al forro del fondo mediante imanes permanentes y puede ser rotada horizontalmente hacia arriba en 20 grados desde el centro hacia la derecha o hacia la izquierda. La máquina trabaja a una velocidad de 1,36 a 8,26 metros por minuto.

Construcción simultánea de dos mitades de un buque portacontenedores

Dos astilleros holandeses situados respectivamente en Rotterdam y Amsterdam realizaron una tarea extraordinaria al construir simultáneamente las dos mitades de un buque portacontenedores. En efecto, la

parte de proa del "Nedllyod Houtman" de 48.800 TPB y 258 metros de eslora total, fue construida por la Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Mij., en Amsterdam, mientras que la mitad de la popa, con su sala de máquinas y superestructuras, lo fue por Verolme Dok, en Scheepsbouw Mij., en Rotterdam. Ambas compañías pertenecen al grupo Rijn-Chel-de-Verolme. En uno de los rolme Dok, en Scheepsbouw Mij., en Rotterdam, se unieron las dos mitades, cuya alineación, al milímetro, se efectuó mediante rayo laser. Como resultado, se obtuvo un excelente buque con capacidad para 2.400 contenedores TEU, de los cuales 352 son refrigerados.

INDIA

Aviones Sea Harrier para la Marina india

Según informaciones publicadas en la prensa británica, la Marina india piensa adquirir al menos 30 Hawker Siddeley Sea Harrier para ser utilizados a bordo del portaaviones "Vikrant", que sería modificado convenientemente. El anuncio de esta decisión fue hecho por el Primer Ministro indio de Defensa, señor Jagjivan Ram, que precisó que el costo de la modificación del buque se elevaría a 170 millones de rupias (19,5 millones de dólares).

Nuevos buques pesqueros para la India

Dentro del plan de desarrollo pesquero puesto en vigencia por el gobierno de la India para el período de 1974-1979 se ha previsto la incorporación de 200 buques pesqueros, de los cuales 30 fueron contratados en México. Estas naves, de tipo camaronero ya han sido prácticamente provistas en su totalidad, correspondiendo a los astilleros locales construir una cantidad equivalente. No obstante, para el resto de los buques que se importarán no rige igual condición por lo que la incipiente industria naval local especializada en este tipo de construcciones ha manifestado su inquietud.

ISRAEL

Nuevo buque portacontenedores para la Zim Israel Navigation Company

La Zim Israel Navigation Company decidió incorporar un sexto buque portacontenedores a su línea con el Lejano Oriente, a pesar de estar bastante saturado este tipo de tráfico. Junto con la resolución de agre-

gar este nuevo buque para transportar 360 contenedores TEU, la compañía decidió instalar una agencia en Melbourne para atender el mercado de Australia y Nueva Zelanda.

KUWAIT

Kuwait se dispone a formular importantes pedidos de armamento

Según informaciones procedentes del Líbano, Kuwait se dispone a firmar con Gran Bretaña un contrato para la adquisición de

patrulleros rápidos (probablemente 10), por una suma de unos 500 millones de libras. Se cree que estos buques serán armados con

misiles superficie-superficie franceses Exocet y cañones italianos Oto Melara y propulsados por motores fabricados por una sociedad alemana.

Tal adquisición está prevista dentro del

plan de modernización de las fuerzas armadas kuwaitíes durante los próximos años, en el que se prevé además la substitución de los cazas BAC "Lightning" y "Hunter" con aviones "Mirage F1" y "McDonnell Douglas A-4 Skyhawk".

NIGERIA

Buques encargados por la Marina nigeriana

La sociedad alemana Blohm y Voss ha firmado un contrato con la Marina nigeriana para la construcción de una fragata de 120 m. de eslora. En el contrato, se estipula también la instalación en el buque de sistemas de arma y equipos electrónicos perfeccionados, construidos por diversas socie-

dades europeas. La entrega de la fragata está prevista para principios de 1981. Se sabe igualmente, que los nigerianos encargaron a Francia tres patrulleros lanzamisiles, pero los detalles del pedido no son conocidos todavía.

NORUEGA

Entrega de un buque pesquero

El astillero Smedvik Mek. Verksted entregó recientemente uno de los buques pesqueros con red de cerco más grande construidos en el país. Se trata del "Meloyvoer", de 58,70 metros de eslora total; 51 metros entre perpendiculares; 12 m. de manga; 7,85 m. de puntal y 6,50 metros de calado máximo. Es propulsado por un motor Mak de 3.400 CV a 600 v/min., con engranaje reductor y tobera diseñada por Ulstein. También cuenta con hélices laterales a proa y a popa accionadas por motor GM de 350 CV.

Desmantelamiento

Según fuentes oficiales de Oslo, en los próximos dos a tres años serán desmantelados la mitad aproximadamente de los astilleros noruegos.

Necesidad de financiamiento para incorporar sistema de lavado de petróleo

Los delegados noruegos que asistieron a la reunión de la IMCO en Londres, plantearon a su gobierno la necesidad de obtener financiamiento del sistema de lavado de petróleo en los buques tanques, ya que según fuentes noruegas, dicho sistema resultaría mucho más oneroso que lo sugerido durante la conferencia. El lavado del crudo a bordo constituye una de las alternativas de la segregación de lastre (SBT) o sistema de lastre limpio que evita la necesidad de tener bombas y tuberías separadas para los distintos tanques que eran requeridas para los petroleros existentes de más de 40.000 TPB en el momento de tomarse la decisión en Londres. Ahora se requerirá uno de los dos sistemas, lavado de crudo o SBT en todos los buques de más de 70.000 TPB existentes a dos años después de la ratificación y para todos los buques de más de 40.000 TPB a los cuatro años de dicha ratificación.

PAKISTAN

Aumento considerable de capturas de pescado

Las capturas de pescado han aumentado casi un 450% durante los últimos treinta años en que existe este país. De 40.000 to-

neladas pescadas en 1947 se pasó a 185.000 toneladas en 1976, según una estadística reciente. De acuerdo con dicha informa-

ción había 206.000 personas ocupadas en la industria pesquera de Pakistán en el año 1976, de las cuales unos 101.000 eran pesca-

dores "full-time", mientras que el resto solamente participaba en forma parcial o temporal.

POLONIA

Alargamiento del buque granelero noruego "Nordlansdfjord"

En el taller de reparaciones navales Nauta de Gdynia se realizó el alargamiento del buque granelero noruego "Nordlansdfjord" que, mediante la inserción de una sección central de 12,60 metros, pasó de 72,02 metros de eslora a 84,62 metros, aumentando su porte bruto de 3.025 a 3.865 toneladas. Este trabajo fue ejecutado bajo la supervisión del Norske Veritas, empleándose un método hasta ahora no usado en Polonia, consistente en la tecnología de mover las sec-

ciones por flotación mediante la utilización de un dique seco. Para determinar la línea de corte se empleó un rayo laser como así también para la alineación de las tres partes que se unirán al final. La tarea de intercalar la sección central, incluyendo la soldadura de las costuras, demandó 5 días en total, mientras que toda la reconstrucción del buque, incluyendo las nuevas superestructuras, tapas de escotilla, etc., duró 28 días.

RUSIA

Alarma expansión de la Flota Mercante Soviética

La Unión Soviética negó que el enorme programa de la Marina Mercante esté destinado a monopolizar las rutas marítimas y afirmó que los intereses "capitalistas" sólo reilejan su ira por no poder competir con los bajos costos de una flota mercante que cuenta con subsidio estatal.

La observación está contenida en un artículo en el semanario "Nuevos Tiempos" y su autor, Timofei Guzhenko, Ministro de la Marina Mercante, predice que la flota soviética seguirá creciendo "para estar a la altura de la economía nacional soviética".

Rusia ha sido criticada por sindicatos marítimos estadounidenses, por intereses navieros japoneses y por la Comunidad Económica Europea, supuestamente por ampliar su Marina Mercante hasta un punto en que amenaza el equilibrio en varias rutas.

Actualmente la Marina Mercante soviética cuenta con 1.800 buques con capacidad de más de 16 millones de toneladas. Sólo el año pasado transportó 220 millones de toneladas de carga y este año se propone agregar otro millón de toneladas a su capacidad carguera.

La expansión soviética se produce en momentos en que las flotas mundiales no son usadas a su capacidad total. En abril se informó que sólo la flota de petroleros había sufrido una pérdida de 760 millones de dólares este año.

Guzhenko señala en su artículo que no hay tal plan soviético de dominar el tráfico marítimo mundial. Agrega que las reclamaciones son "infundadas" y tienen "maliciosas insinuaciones" que sólo sirven para exacerbar la tensión entre las naciones marítimas del mundo.

"Estas infundadas y maliciosas insinuaciones sólo pueden agravar las relaciones económicas internacionales de los mares", señala el artículo.

Agrega que tales acusaciones se hacen para tratar de justificar las medidas contra la Marina Mercante soviética a fin de restringir el uso de buques soviéticos para la exportación de materiales desde diversos países.

VENEZUELA

En julio del próximo año, Venezuela recibirá la primera de las fragatas contratadas, "Mariscal Sucre"

El Comandante General de la Marina venezolana, viajó hace poco a Estados Unidos de América e Italia, atendiendo a invitaciones de los Comandantes Generales de las Armadas de ambos países. Con ellos trató aspectos básicos de cooperación en apoyo logístico. En Estados Unidos se refirió a la cooperación con la Armada norteamericana en el campo de los repuestos para destructores pesados de construcción norteamericana, como son el "Falcón" y el "Carabobo", que se están incorporando a la escuadra en las más óptimas condiciones de operatividad y capacidad de combate tras las mejoras a que fueron sometidos.

En su estadía en Italia se entrevistó con el Jefe de la Misión Inspectora de la Arma-

da venezolana, quien tiene la responsabilidad de la coordinación de la construcción de las fragatas misileras clase "Mariscal Sucre" para Venezuela, como asimismo de las otras cinco restantes que ostentarán los nombres de antiguas unidades de la Marina de Guerra venezolana, ya en desuso.

En julio de 1979 será entregada la primera fragata misilera "Mariscal Sucre". Las dos primeras tripulaciones de esas fragatas, viajan a Italia para iniciar su adiestramiento y conocimiento del equipo y preparar el grupo de trabajo, cuyos estudios los realizarán en el Centro de Adiestramiento Naval de Tarento antes de abordar las fragatas.

