

Noticario

ALEMANIA FEDERAL

Detectaminas Tipo 331 B

Entre 1968 y 1971, la transformación de dos dragaminas costeros tipo 320 (Clase "Lir>dau") dio lugar a una nueva clase de buques, los detectaminas Tipo 331 A. Después de someter a pruebas las dos nuevas unidades, designadas "Flensburg" y "Fulda", la Marina decidió transformar otros diez dragaminas, designando Tipo 331 B a las unidades de este segundo lote. Las fases de concepción y definición del proyecto, que duraron hasta 1974, corrieron a cargo de la Marinetechnik Planungsgesellschaft (MTG) de Flamburgo. El equipo cuya realización requería más tiempo y que determinó por esta razón el calendario del programa, fue la instalación del sonar, encargada en 1974 a Plessey (Gran Bretaña) por el Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung; en 1975, VFW-Fokker fue designado contratista especial para la transformación de las diez unidades.

Cuando fue firmado el contrato, su importe total evaluado en unos 210 millones de marcos, incluidos el costo de la construcción de una instalación completa de instrucción en la escuela de aplicación de armas navales, y los numerosos instrumentos de medición y medios de pruebas destinados al arsenal de los repuestos de la Marina (piezas de recambio embarcadas y reservas en los depósitos) y de las instalaciones de mantenimiento y reparación.

Concepción del buque

Teniendo en cuenta sus misiones tácticas, los detectaminas 331 B debían poseer las características siguientes:

—Buena maniobrabilidad durante las operaciones de detección de minas (a la velocidad máxima de 6 nudos), es decir, aptitud para detenerse rápidamente con una emisión mínima de ruido, pronta respuesta a la acción del timón, capacidad para efectuar giros cerrados, mantenerse en determinada posición y desplazarse lateralmente.

—Gran precisión de la navegación durante las operaciones de detección de minas.

—Pequeño campo propio, acústico y magnético.

Además los nuevos buques deberían satisfacer cierto número de especificaciones generales: capacidad de defensa contra los ataques aéreos y de superficie, resistencia a las explosiones, protección NBQ y compatibilidad (en particular electromagnética) de los sistemas.

La tarea más difícil fue la instalación del sonar. El conjunto de los emisores receptores, plataforma de estabilización y mecanismos de inmersión fue alojado en un pozo circular de unos 2 metros de diámetro dispuesto en el eje del buque, a proximidad de la proa. Además, los nuevos buques fueron provistos de un compartimiento para los aparatos del sonar y una central de operaciones; ninguna de estas instalaciones existía en los dragaminas costeros Tipo 320.

En lo concerniente a la estructura del buque, fue preciso alargar hacia popa la toldilla para crear alojamientos adicionales, nuevos locales para los buques y un pañol para las cargas destructoras de minas.

Las principales transformaciones técnicas llevadas a cabo fueron la instalación de un motor auxiliar (eléctrico) y un timón de gran potencia. Para la propulsión a velocidad de cruce-

ro, los detectaminas poseen dos motores Diesel Maybach que accionan sendas hélices de palas orientables. Para las operaciones de detección de minas, es detenido o desembragado el propulsor principal y ambos ejes portahélices son accionados por dos motores eléctricos auxiliares de 55 KW. El grupo propulsor auxiliar

se caracteriza por su gran discreción acústica y junto con el timón Becker, de gran rendimiento proporciona al buque buena maniobrabilidad. Durante las operaciones de detección de minas, permite navegar a una velocidad continua ajustable de 1 a 6 nudos.

CHILE

Nuevos barcos pesqueros

Dos poderosos barcos gemelos para pesca de arrastre en altura, cada uno con una capacidad de bodegas para almacenar 200 toneladas de pescado fresco, incorporó a su flota la empresa pesquera Bío Bío Limitada, de Talcahuano. Se trata del "Bío—Mar I" y "Bío—Mar II", de gran autonomía, por lo que podrán operar hasta frente a Los Vilos por el norte y hasta Bahía Mansa, por el litoral sur.

Los dos barcos fueron adquiridos en Alemania Federal con una inversión de un millón de dólares. La travesía desde puertos alemanes hasta Talcahuano, sin escalas para reabastecimiento, pasando por el canal de Panamá, tuvo una duración de 31 días.

La eslora de estos pesqueros es de 67 metros. Su manga es de 10,50 metros y su puntal de 5,50 metros. Tienen un peso muerto de 917 toneladas, un andar de 5 nudos por hora y los

impulsa un motor principal diesel de 1.300 caballos de fuerza. Además cuentan con un motor auxiliar de 635 HP. Llevan un piloto automático de navegación y están dotados de los más completos instrumentales para localizar cardúmenes en sus zonas de pesca. Pueden permanecer durante 40 días en el mar, sin necesidad de reaprovisionamiento. Sus bodegas, de 530 metros cúbicos de espacio, pueden contener 530 toneladas de pescado a granel, y en el caso de fresco para el consumo, su capacidad es para 200 toneladas en cajas. Para mantener el producto en buenas condiciones, cada barco cuenta con una planta frigorífica.

Las naves serán destinadas a la pesca de merluza para atender la demanda de pescado fresco de la población. Con las 200 toneladas de merluza en cajas se puede abastecer sin problemas durante tres días la población de Santiago. El producto que no se consuma será fletado y enfriado y parte podrá destinarse a la fabricación de harina de pescado.

ESTADOS UNIDOS

Nuevo modelo de submarino nuclear ruso

La Unión Soviética ha desarrollado un submarino nuclear más liviano, veloz y con mayor capacidad de inmersión que cualquier unidad que posea Estados Unidos, revelaron fuentes gubernamentales en Washington.

Versiones en el sentido de que los soviéticos poseen tal nave, construida de titanio y capaz de sumergirse hasta 915 metros de profundidad y desplazarse a 40 nudos de velocidad en inmersión, habían estado circulando en el Congreso.

Las fuentes del Gobierno dijeron que el nuevo sumergible parece ser un modelo prototipo de "cuestionable significado militar".

Sin embargo, se estima que es la primera vez que los soviéticos desarrollan algo novedoso en el campo de los submarinos y algunos funcionarios militares norteamericanos han expresado preocupación al respecto.

La velocidad máxima del último submarino de ataque norteamericano, el "Los Angeles", estaría, según se cree, en el orden de 30 nudos, y su profundidad operativa máxima sería de unos 457 metros.

Las revelaciones acerca de los progresos soviéticos en la materia tuvieron lugar en momentos que algunos legisladores y jefes militares de Estados Unidos comienzan a cuestionar si se justifican los grandes y costosos buques que la Armada propicia seguir desarrollando. El "Los Angeles" costó 500 millones de dólares.

Pedido de sonares de Raytheon

La Marina norteamericana ha firmado con Raytheon un contrato por importe de 60 millones de dólares para el suministro de nuevos sistemas de sonar AN/SQS-56 mandados por calculadora, destinados a ser instalados en las fragatas lanzamisiles de la clase "Oliver Hazard Perry".

Dos sociedades norteamericanas se asocian para la producción de torpedos

Las sociedades Honeywell y TRW se han asociado para participar en un concurso organizado por el Naval Systems Command de la marina estadounidense para el proyecto de nuevo torpedo ligero Mk46 Mod.5. El contrato, cuyo importe asciende a varios millones de dólares, debería ser concedido próximamente. Según los términos del acuerdo concluido entre ambas sociedades, el contratista principal será la división Defense Systems (DSD) de Honeywell, que producirá los equipos electrónicos de la parte delantera y se encargará de la integración de los sistemas, mientras que la división Power Accessories de TRW construirá el sistema propulsor, la parte trasera del torpedo y el depósito de combustible. Desde 1972, Honeywell produce en serie el torpedo Mk46 Mod. 2 y recibió recientemente un pedido de 550 ejemplares del arma. La sociedad ha construido ya más de 9.000 torpedos Mk46 para la Marina norteamericana. Además, de acuerdo con un contrato anterior por un valor de 58 millones de dólares, produce 2.706 juegos de modificación NEAR-TIP ORDALT Mk46. Según la sociedad, la capacidad de producción del consorcio constituido con TRW es suficiente para satisfacer todas las necesidades de torpedos Mod. 2 y Mod. 5.

Contrato norteamericano para un estudio de modificación del Hawk

La sociedad British Aerospace (BAe) ha obtenido un contrato del gobierno norteameri-

cano para el estudio de una modificación del aparato "Hawk" que será presentado en el concurso organizado por la Marina para un nuevo avión de adiestramiento. Este contrato ha sido asignado a la división de Kingston—Brough de BAe, constructora del "Hawk", dentro de un programa del Naval Air Development Center (Warminster, Filadelfia) en que se examinan las propuestas de la industria norteamericana sobre un nuevo sistema de adiestramiento, así como los actuales aviones de reacción destinados a la vigilancia marítima de las aguas jurisdiccionales.

Este programa de la Marina, designado VTX—TS, no concierne tan sólo a la elección de un avión, sino también a toda la concepción de la formación de los pilotos de la Marina a partir del próximo decenio. Los VTX—TS están destinados a reemplazar los T—2C "Buckeye" y TA-4F "Skyhawk" en servicio.

Las modificaciones efectuadas en el Hawk deben permitir embarcarlo en portaaviones y consisten principalmente en reforzar el tren de aterrizaje e instalar un gancho de parada. A principios del año pasado, el proyecto "Hawk" modificado, fue sometido para su examen a las autoridades norteamericanas y en mayo de 1978 tuvieron lugar en Washington demostraciones en vuelo.

Supremacía norteamericana en la lucha antisubmarina

Estados Unidos posee una clara supremacía mundial en el campo de la lucha antisubmarina, aunque es todavía incapaz de destruir todos los submarinos nucleares lanzamisiles de la Marina soviética en un solo ataque preventivo. Por otra parte, es dudoso que logre algún día obtener esta capacidad, a juzgar por un informe redactado recientemente por el servicio de investigaciones del Congreso y dirigido a la comisión de relaciones internacionales de la Cámara de Representantes.

El equilibrio estratégico entre las dos superpotencias desaparecería si los norteamericanos adquirieran simultáneamente medios capaces de destruir los ICBM y SNLM soviéticos en un primer ataque, porque el principio de la "destrucción mutua asegurada" no tendría ya sentido alguno, pues es muy importante el potencial nuclear que representan los submarinos lanzamisiles.

EL 55% de los SNLM norteamericanos se encuentran permanentemente en el mar, mientras que la proporción de los soviéticos es solo del 15%. Parece ser que la URSS no dispone— y la situación no cambiará próximamente— de medios eficaces para la lucha antisubmarina en el océano, cualquiera que sea el desarrollo estratégico de la situación. Aunque lo* norteamericanos poseen la capacidad necesaria para destruir numerosos submarinos en una guerra de larga duración no están seguros de poder neutralizar por sorpresa la mayor parte de los SNLM soviéticos antes de que éstos hayan tenido tiempo de llevar a cabo un ataque de represalia. La superioridad de la Marina norteamericana en el aspecto antisubmarino parece demostrada por el hecho de que la Marina soviética aplica la teoría llamada de la “lucha antisubmarina defensiva”, que consiste en utilizar gran número de buques de superficie, submarinos de ataque y aeronaves para proteger los SNLM. Se observa también que los nuevos submarinos de la clase “Delta” no se aventuran demasiado lejos de sus bases, mientras que los buques de la clase “Yankcc”, armados con misiles balísticos de menor alcance, se ven obligados a acercarse a las costas norteamericanas para encontrarse a distancia adecuada de sus objetivos.

El informe del servicio de investigación califica de “regulares aunque modestos” los progresos de los soviéticos en materia de lucha antisubmarina. El aumento del silencio de marcha de los submarinos norteamericanos “Trident” compensará, probablemente, el desarrollo en la URSS de detectores acústicos pasivos perfeccionados. Aunque los SNLM de la Marina norteamericana son detectados más fácilmente por otros medios (láser, radar, rayos IR y medios ópticos), hasta el presente no se conocen trabajos soviéticos en la materia.

La superioridad antisubmarina norteamericana es debida principalmente a la amplitud de su esfuerzo económico (5.000 millones de dólares anuales) y a la realización de progresos notables en los métodos de tratamiento de la información y de detección.

Otro inconveniente de la Marina soviética en general y de su flota de submarinos en particular es que depende de una red de mando centralizada, dentro de la cual los enlaces se efectúan por satélite. Según el mencionado informe, tal sistema excesivamente rígido constituye el

“talón de Aquiles de las fuerzas armadas soviéticas”.

La Marina norteamericana sigue usando dos sistemas de detección acústica, el SOSUS (Sound Surveillance System) y el RDSS (Rapidly Deployable Surveillance System) que es de hecho una nueva versión del sistema autónomo MSS (Moored Surveillance System). El RDSS será utilizado en las zonas en que no sea posible instalar estaciones fijas o habitadas permanentemente.

Al parecer, la DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency) ha demostrado que los dispositivos de detección remolcados tales como el SURTASS son mucho más eficaces de lo que se esperaba. Así pues, piensa conceder un alto grado de preferencia a un programa de investigación y desarrollo, designado “Seaguard”, cuyo objeto es determinar los límites físicos y técnicos de la detección acústica. Tales estudios pudieron permitir construir equipos capaces no tan sólo de detectar a gran distancia submarinos “silenciosos” sino también de seguir sus evoluciones en tiempo real.

Planes para reflotar un monitor

La NOAA (Agencia Nacional Americana para el Océano y la Atmósfera) decidió estudiar el eventual reflotamiento del acorazado norteamericano “Monitor”, uno de los primeros buques de guerra de ese tipo y considerado como una de las piezas históricas más interesantes del período de la Guerra de Secesión de Estados Unidos, habiéndose hecho famoso por el combate de Hampton Roads contra el buque de similar tipo “Merrimac”, construido por los sudistas aprovechando el casco de la fragata del mismo nombre y transformándolo con rieles y planchas de acero. El “Monitor” fue una réplica de los unionistas, aunque un poco más pequeño que su contrario. Desplazaba 900 toneladas y tenía 40 metros de eslora. Era enteramente construido de hierro, con las máquinas y la chimenea a popa; a proa una torrecilla con fuerte blindaje, donde iban el comandante y el segundo y en el centro una torre blindada giratoria con dos cañones de 280 milímetros. A diferencia del “Merrimac”, no tenía espolón, pero tenía menor calada. Fue un encuentro sin decisión, pero que evolucionó la construcción naval de la época y años posteriores, apareciendo los

monitores de ríos y luego los acorazados de alta mar.

La NOAA tiene planeado enviar en agosto una expedición formada por unos 30 buzos

investigadores y técnicos hacia el Cabo Hatteras, Carolina del Norte, donde el "Monitor" naufragó durante una tempestad el 9 de marzo de 1862, mientras era remolcado.

FRANCIA

El estudio de la corrosión marina

En la bahía de San Malo (Bretaña) se halla instalado, en Cézembre, un centro de control de la corrosión en donde pueden efectuarse ensayos de resistencia de los materiales, principalmente de los metales, frente a la corrosión marina. Con dichos fines, los investigadores del Centro, cuyas actividades se extienden a numerosos casos de corrosión, han perfeccionado diversas técnicas y normas; en efecto, en las intemperies a las que se hallan expuestos los materiales intervienen infinidad de factores, tales como la humedad, la lluvia, la nieve, la luz solar, las variaciones de temperatura, el viento, que puede transportar arena u otras partículas duras, el aire salino, las deyecciones de los pájaros incluso, etc. En las pruebas con inmersiones y emersiones alternadas, intervienen además, la oxigenación, en función de la profundidad de la inmersión y los ataques biológicos debidos a la suciedad.

En una atmósfera, al abrigo de la intemperie, aunque con la probabilidad de llevar a cabo una cierta selección de los tipos diferentes de intemperie a los que se hallan expuestas las probetas, pueden efectuarse ensayos con todo tipo de materiales, tales como :

- Metales y aleaciones
- Soldaduras
- Revestimientos metálicos o químicos (galvanización, niquelado, cromado, etc.).
- Pintura y barniz
- Protección catódica.
- Materiales de construcción: maderas, cementos u hormigones pretensados
- Materiales de embalaje
- Cerámicas
- Explosivos
- Estructuras completas y conjuntos elaborados.

Es posible, asimismo, desarrollar ensayos especiales:

— En las estructuras muy grandes, que pueden transportarse a las islas normandas, ya sea por medio de buques de envergadura, o por helicópteros;

— En grandes conjuntos que posean piezas móviles en funcionamiento, durante el período de exposición o solamente de vez en cuando como, por ejemplo, en el momento de recoger los datos.

Entrada en servicio del "Internavis 2"

La Compañía Marítima Francesa Internavis (CMF1) ha puesto en servicio, en diciembre pasado, el segundo buque que le había encargado a los Chantiers de Normandie. Esta unidad, construida en Grand-Quevilly, tiene una silueta particular por sus equipos, pues ha sido ideada especialmente para el transporte de bultos pesados. Su sistema de carga y descarga está compuesto de dos líneas emparejables de 220 toneladas cada una, lo cual le proporciona una capacidad de levantamiento de 440 toneladas a diez m. de la cubierta.

Las demás características principales del "Internavis 2" son las siguientes:

- eslora total: 99,80 m.
- manga total: 18,03 m.
- peso muerto: 4.000 t.
- arqueo bruto: 3.000 tab.
- calado: 5,40 m.
- volumen en grano: 7.000 m³.
- volumen en pacas: 6.850 m³.
- velocidad con carga: 14,5 nudos.

La CMFI posee ahora dos buques apropiados para su utilización especial, debido tanto a sus líneas generales como a las características de su estructura, es decir la dimensión de las bodegas y los equipos que posee, y eso sin contar su poco calado. La clientela formada por los exportadores de grandes conjuntos industriales o de materiales pesados va a encontrarse con un nuevo instrumento eficaz a su disposición.

El museo del Atlántico

A la entrada de la gran rada de Lorient (Morbihan—Bretaña) se eleva la ciudadela de Port-Louis, maravilla catalogada de arquitectura militar del siglo XVII, adosada a un vasto terreno lleno de árboles, la Esplanade des Pátis.

El conjunto está bordeado al norte por la ensenada de la Breche, donde iban a fondear, al abrigo de la ciudadela, corsarios y navios de la Compañía de Indias a la vuelta de sus expediciones.

En este lugar privilegiado es donde se instalará el Museo del Atlántico, centro de actividades culturales y marítimas, único en Francia.

La Ciudadela es bastante vasta para poder albergar varios museos, donde se presentarán diferentes aspectos de la actividad marítima de Francia en el curso de los tiempos, por el litoral del poniente y por el Océano Atlántico (marinas de guerra, mercante, de pesca y de recreo) oceanografía, hidrografía, investigaciones submarinas, etc.).

En la torre del homenaje, un pequeño museo naval describe ya la historia de Port-Louis. Se ha previsto la instalación de un museo de la Compañía de Indias y de un museo de armas.

Se hallan en curso actualmente, importantes obras de restauración.

En la ensenada de la Breche se conservarán a flote algunos tipos de navios antiguos, como los que pueden encontrarse todavía en Francia (viejos veleros, pequeños buques de guerra y buques de pesca o de recreo). Un gran velero, "La Duchesse Anne", uno de los últimos buques faros; un atunero de Croix y un bote salvavidas de remo le están reservados

Formará parte asimismo del Museo del Atlántico un centro de animación. El ayuntamiento de Port-Louis, en efecto, ha puesto a la disposición del Museo del Atlántico, la Esplanade des Pátis, para que, en contacto con los monumentos históricos, se cree allí un centro de acogida y de actividades culturales y marítimas (desplazamiento o reconstitución de edificios de época, mercados, patios de recreos, capilla, morro de rompeolas, faro, antigua estación de salvamento, artesanía, carpintería, construcción de embarcaciones, talleres de maquetas, escuelas de vela, náutica, etc).

Barcos de pesca de poliéster

La sociedad "Ateliers et chantiers de la Manche" (ACM), dentro del marco de la diversificación que se ha fijado, va a utilizar el poliéster en la construcción de barcos para la pesca costera. Se ha previsto la construcción en serie de unidades que van de 8,50 metros a 16 metros de eslora, después de haberse construido el primer modelo, un bou -conchífero de tipo de pesca por la popa. En efecto, van a construirse en serie, "en una horma", cascos de poliéster, siguiendo la línea tradicional de construcción de madera.

En la práctica se ha escogido el prototipo de bou porque corresponde a un mercado para la pesca costera no sólo en Francia sino también en el campo de la exportación.

Después vendrán otros modelos: primero un bou de 10,50 metros y luego uno de 14,50 metros, también realizados con moldes y con el casco de horma.

Este barco de poliéster ha sido estudiado para la traína y la draga de moluscos. Puede equiparse, si se desea, para los espineles o para el telar de las redes. Presenta las siguientes características: eslora total: 12,10 metros; eslora en la línea de flotación, 10,80 metros; manga, 4,60 metros profundidad, 2,10 metros; calado en popa, 2 metros; volumen de la cala para el pescado, 10 m³; capacidad para el carburante, 4,5 m³. La potencia de propulsión, según los tipos, va de 180 a 250 caballos, para velocidades que varían de 8,5 a 9,5 nudos, con una autonomía de 8 a 10 días. Las instalaciones de la tripulación están previstas para cuatro hombres. El casco es de poliéster armado. Las defensas llevan un perfil de caucho y la parte trasera está reforzada con acero inoxidable. Las superestructuras son de poliéster doble.

Las cabinas de la tripulación están situadas en proa, la bodega para el pescado a popa y el compartimiento del motor en el medio. El timón panorámico, hacia la popa, deja un puente de pesca despejado que soporta, según los tipos, un torno hidráulico, una polea motriz de elevación o un elevador hidráulico de espineles o palangres.

Este barco podrá entregarse "con el timón en la mano" o con el casco preparado para acondicionarlo posteriormente, pero sólo según los planos de A.C.M. De entrada, con-

trariamente a lo que suele suceder, este primer barco de serie no ha sido encargado por un patrón de pesca. Los astilleros lian querido primero crear el prototipo, cuyo financiamiento corre a su cargo, y, luego, presentarlo para su supervisión a los profesionales. Después de la exposición de las pescas en Mantés, en el presente mes de julio, se llevarán a cabo una serie de demostraciones con este barco.

Lanchas de desembarco

En la exposición naval francesa de octubre pasado, la sociedad Tanguy Marine presentó su modelo "Sea Truck" de plástico reforzado con fibras de vidrio, que se parece mucho a la embarcación auxiliar del mismo nombre realizada por la sociedad británica Rotork. El "Sea Truck" de Tanguy ha sido adquirido ya por la Aviación francesa que lo utilizará para la recuperación de misiles y por la Marina como chalupa de acompañamiento de buzos; fue evaluado también recientemente por el Ejército, aunque éste no ha tomado aún decisión alguna sobre su adquisición.

Al igual que en otras embarcaciones de fondo plano, los elementos de la superestructura pueden ser montados sobre la cubierta de pozo. Pueden ser utilizados diversos sistemas propulsores, aunque Tanguy recomienda un

motor diesel de 120 HP con una transmisión "Z" que, al ser levantada, reduce el calado a 0,2 metros (lancha descargada) o 0,3 metros (cargada).

Aerodeslizador hinchable

El PSL 003 ha sido desarrollado por Michel Peissel a partir del Hovercraft, con el que cruzó el Himalaya en 1972. Los derechos de fabricación del aerodeslizador están en poder de la sociedad francesa Angevine, constructora de los faldones del aerodeslizador de 265 tm. N500, destinado a la travesía del canal de la Mancha. El PSL 003 vacío pesa 220 kg. y su eslora es de 4 metros. La propulsión y la fuerza de sustentación son proporcionadas por un motor BMW de 60 HP. Según el constructor, la velocidad de cruce por el agua es de 45 km/h. y la máxima de 60 km/h. La capacidad de carga es de 240 kg. (tres hombres) y la autonomía de 2 a 3 horas.

La serie producida por Angevine incluye también el "Interceptor X3" de mayores dimensiones, concebido por Paul Guiene. Al parecer, la velocidad máxima de este aerodeslizador hinchable de 6 metros de eslora y 600 kg. de peso es de 80 km/h.; su capacidad de carga es de 550 kg. (seis o siete hombres). Al igual que en el caso del PSL 003, el piso es de aluminio y los faldones de un tejido de neopren.

GRAN BRETAÑA

Primer acoplamiento entre submarinos

Las Armadas de Estados Unidos y Gran Bretaña llevaron a cabo el primer acoplamiento subacuático, informó la Marina Real.

La operación fue llevada a cabo en forma de simulacro de accidente durante maniobras realizadas frente a las costas de Escocia.

El sumergible británico "Odin" se sumergió hasta el fondo del mar, a unos 135 metros de profundidad, haciéndose pasar por una nave averiada.

Dos gigantes aviones, un Galaxy y un Starlifter de Lockheed, transportaron a Gran Bretaña un vehículo para rescate submarino, de

16 metros de largo, con su tripulación y equipos operativos.

El pequeño vehículo de auxilio fue sumergido adosado a otro submarino británico, el "Repulse", de propulsión nuclear, y luego fue soltado para que buscara al "Odin", valiéndose del sonar.

El vehículo de rescate se asentó sobre la escotilla de escape del "Odin".

Tripulantes del "Odin" entraron al vehículo de socorro para ser transferidos al "Repulse", que aguardaba en las cercanías, todavía en inmersión.

"Los tripulantes rescatados ni siquiera se mojaron los pies", manifestó un vocero de la Marina Real británica.

Submarino monoplaza OMAS

La Marina británica considera la posibilidad de proveer sus nuevos detectaminas de la clase "Hunt" de un pequeño submarino monoplaza de 1 tm. concebido por Vickers-Slingsby, designado OMAS (One—Man Atmospheric Submersible) y que es colocado en el mar mediante una grúa. Su casco grueso, de plástico reforzado con fibras de vidrio, es casi cilíndrico y lleva una cúpula semiesférica de material aerífero, por la que un operador sentado puede mirar en todas direcciones. Seis reactores de chorro de agua de 1 HP, mandados por pedales, están dispuestos alrededor del casco del vehículo y permiten los desplazamientos en inmersión. Un piloto automático dirige el buque según el rumbo requerido. El submarino está enlazado con el buque principal por un cable de 750 metros de longitud para la alimentación de energía, las comunicaciones y la transmisión de datos de imágenes de TV. El cable sirve también para colocar y retirar del agua el submarino, cuya profundidad máxima de inmersión es de 610 m. El sistema de distribución de la potencia y las botellas de oxígeno están montados en la parte trasera del casco, protegido por un carenado de plástico reforzado con fibras de vidrio. El dióxido de carbono es aspirado continuamente por un depurador de accionamiento eléctrico, al tiempo que es introducido oxígeno en el conjunto para mantener el aire a la presión normal. Una cámara de TV y un proyector de 75 W están instalados en la cúpula y dos proyectores adicionales de 300 W están montados cerca de los brazos articulados, provistos de pinzas de accionamiento hidráulico.

Blanco naval mandado por radio

El "Seaflash" es una embarcación rápida (más de 30 nudos) radiomandada, destinada para servir de blanco a la artillería y los misiles. Puede ser empleada también para simular ataques de lanchas rápidas y, convenientemente modificada, servir de blanco a armas submarinas. El "Seaflash" se halla en servicio en la Marina británica desde hace algunos años y según el constructor, Flight Refuelling, ha sido adquirido recientemente por varias marinas, entre ellas la de India e Irán.

La versión básica Mk 1, propulsada por un motor Volvo 170/280, desplaza unos 1.200

kg. y mide 5,94 metros de eslora. La versión más reciente Mk 2 desplaza unos 1.400 kg. y tiene 9 m. de eslora, lo que proporciona un comportamiento mejor en mar agitada. La autonomía de ambos modelos es de unas ocho horas.

La embarcación es de plástico reforzado con fibras de vidrio; lleva una bandera anaranjada para el seguimiento visual, una antena de radiomando en el mástil de aluminio (fijada a 5,8 metros de altura sobre la línea de flotación), un reflector radárico y una baliza luminosa giratoria en la base del mástil. Cuatro puntos de sujeción permiten izar el "Seaflash" con ayuda de una grúa o una pluma del buque madre. La embarcación es gobernada normalmente por un piloto automático que recibe las informaciones de rumbo de un captador magnético lejano. Este último instrumento puede ser ajustado según el rumbo deseado mediante el radioenlace de telemando. Este sirve también para poner en marcha y parar el motor, así como para regular la palanca de gases.

La Marina británica desea adquirir cuatro nuevos destructores Tipo 42

El casco de estos nuevos buques sería de 12 metros más largo y 0,60 metros más ancho para obtener mayor estabilidad. El aumento del valor de la relación eslora—manga debería permitir incrementar también ligeramente la velocidad máxima.

Buque atrapó a submarino

Un barco pesquero hizo la pesca del siglo frente a las costas escocesas: un submarino de la Real Marina Británica. En efecto, el pesquero "Britannia" había echado sus redes en las cercanías de la isla Holy—una conocida zona de ejercicios submarinos en el fiordo de Clyde—cuando el submarino "Onix" se enredó en sus aparejos de arrastre.

Cuatro horas duró la maniobra para zafar el submarino del enredo en que se metió, teniendo la fragata "Nubian", que participaba en los ejercicios, tener que enviar un equipo de buzos autónomos para ayudar a desembarazar al atrapado submarino.

Desacuerdo sobre protección a las ballenas

El Gobierno británico actuará unilateralmente en las medidas para la conservación de

las ballenas si los demás gobiernos no se ponen de acuerdo sobre el tema, anunció el Subsecretario de pesquerías.

La prohibición de cazar cachalotes salvará las vidas de unos 7.000 ejemplares de esta especie. No obstante, Gran Bretaña propuso en

la Comisión Ballenera Internacional, mayores medidas de conservación, contra la opinión contraria de varios países, entre ellos la Unión Soviética y Japón, los únicos que practican actualmente la caza de ballenas con sus flotas de navegación de altura en mares profundos.

INDIA

Nuevas fragatas indias

La Marina india recibirá próximamente dos nuevas fragatas de la clase "Leander". Se trata de los buques "Taragiri" y "Vindiyagiri", cuya construcción está finalizándose en los astilleros Mazzagón, de Bombay, y que serán puestos en servicio en 1979 ó 1980.

Por otra parte, se anuncia que ha sido puesta la quilla de una nueva fragata para múltiples misiones, de concepción india. Este buque saldrá al servicio hacia mediados o finales del próximo decenio. Su concepción fue emprendida en 1974 por la dirección general de estudios navales con la colaboración de varios organismos, tales como el establecimiento de investigación y desarrollo en materias de defensa, de Delhi, y el instituto de ciencias indio, de Bangalore.

Con relación a las fragatas "Leander", la superficie útil cubierta será un 20% mayor y la tripulación constará de un 10% más de hombres. La fragata será enteramente climatizada y sus principales sistemas de mando serán de concepción local. Los trabajos son emprendidos con el asesoramiento de otras sociedades de construcción naval. Las turbinas de gas y los alternadores serán fabricados en la India por Bharat Heavy Electrical Ltd., los equipos auxiliares por HAL y los principales sistemas electrónicos por BEL. La fragata estará equipada con misiles superficie—superficie (quizás idénticos a los "Nanushka") y superficie—aire (Quizás "Seacat"), cañones de mediano (114 mm.) y pequeño calibre, tubos lanzatorpedos, detec-

tores de eficacia comprobada (quizás idénticos a los de la "Leander") y un sistema de propulsión por turbinas de vapor similar al de la "Leander". El buque llevará dos grandes helicópteros (probablemente "Sea King"). Será más rápido que la "Leander", pese a sus dimensiones un 20% mayores. Los estudios preliminares duraron 18 meses y las pruebas hidrodinámicas con maqueta fueron realizadas en 1976 y 1977. La construcción de la primera fragata comenzó con seis meses de adelanto sobre el calendario previsto.

Por otra parte, la Marina india recibirá durante los próximos dos años, tres nuevos buques hidrográficos, para reemplazar los actuales "Sutkej" y "Jamuna", que serán retirados del servicio. El "Darshak", modernizado recientemente por un importe de 40 millones de rupias (5 millones de dólares), será el único de ellos que permanezca en servicio. Finalizará próximamente la construcción del "Sandhyak", primero de los nuevos buques, por Garden Reach Shipbuilders and Engineers; su costo total habrá sido de 120 millones de rupias (15 millones de dólares).

Ha de comenzar próximamente la modernización del portaaviones "Vikrant", que será realizada en dos años y costará 140 millones de rupias (17,5 millones de dólares); el buque debería permanecer en servicio activo durante 13 años todavía. Los aparatos "Alizé" han sido renovados enteramente en la base naval de Goa y están provistos de nuevas cúpulas construidas por HAL Bangalore. Su vida útil ha sido prolongada 10 años.

JAPON

Aviones minadores C—130 para Japón

La Marina japonesa espera constituir antes de 1984 una escuadrilla de aviones minado-

res, que en caso necesario sería utilizada para impedir el paso por el estrecho de La Perouse de 40 km. de ancho, situado entre la isla sep-

tentrional japonesa de Hokkaido y el extremo meridional de la isla soviética de Sajalín.

La Marina ha escogido una versión modificada del avión de transporte Lockheed C—130 y ha solicitado autorización al gobierno para adquirir 12 de estos aparatos. Durante varios

años examinó la posibilidad de modificar el avión de transporte táctico Kawasaki C-1, pero este aparato tan sólo podría llevar ocho minas de 900 kg. en lugar de dieciséis como el 0130. Además, el precio unitario del C-1 es superior a 20 millones de dólares, mientras que el C—130 no cuesta más de 15 millones.

PANAMA

Choque y hundimiento de nave griega

El carguero "Quídnnet", registrado en las islas Caimán, se hundió y quedó atravesado en el Canal de Panamá tras chocar con el carguero griego "Seatide", aproximadamente en la mitad del paso interoceánico de 81 kilómetros.

No se informó de heridos y los testigos dijeron que los tripulantes pudieron abandonar la nave antes de que se hundiera, una hora después de la colisión.

El percance limitó el paso de barcos a uno por vez casi sobre la proa hundida del

"Quídnnet". Se alistaron dos remolcadores para los casos necesarios.

El "Seatide" continuó unos 3 kilómetros hacia el sur de Gamboa con una brecha en la proa y fue amarrado a la salida del canal navegable.

El choque se produjo en el lago Gatún, que abarca casi la mitad del istmo.

La oficina de información de la compañía del Canal indicó que el tráfico fue restringido a los barcos que no tengan más de 180 metros de eslora y 25 de manga.

PERU

Con motivo de las celebraciones del 158° aniversario de la Proclamación de la Independencia, el Perú mostró en Lima a sus conciudadanos, a los extranjeros residentes, Cuerpo Diplomático e invitados, en la tradicional Parada Militar, un poderío de excepción. Antes, el Presidente de la República había manifestado que el país podía vivir ya "libre de acechanzas" en el campo militar.

¿Es que realmente está armado el Perú? se preguntaban algunos observadores de política internacional. ¿Cuál podría ser el propósito de mostrar ese poderío cuando los militares han anunciado que se irán a sus cuarteles el próximo año, dejando el gobierno a los civiles? Hay que pensar que esto fue sólo en Lima. En Arequipa y otras ciudades importantes debe haber ocurrido otro tanto. El hecho es que el desfile militar presentó gran parte de material de guerra antiguo, pero también grandes novedades: 72 cohetes teledirigidos y 12 tanques lanza cohetes de mediano alcance, todos de manufactura soviética. No fueron presentados en esta

ocasión parte de unos 300 tanques T—33 adquiridos por Perú a la U.R.S.S. desde 1973, ni un avión Mig, de la misma fabricación, que una publicación independiente dijo que el Perú tenía alquilados de Cuba, afirmación que le valió la clausura por cuatro meses.

Ocho aviones Canberra (ingleses), ocho Mirage (franceses) y nueve Sukhoi—22 (soviéticos) hicieron vuelos a baja altura, junto con seis helicópteros MI-6 (soviéticos), 16 Twin (canadienses) y una veintena más de procedencia francesa y norteamericana.

El Ejército presentó no menos de 300 vehículos entre tanques con cañones de 125 milímetros, obuses autopropulsados, tanquetas, camiones, un puente levadizo, barreminas, tractores y 22 camiones equipados con transmisores soviéticos.

Resultaba fácil para cualquier espectador no experto en armas determinar la procedencia de muchas de ellas, porque mostraban instrucciones en francés, inglés y ruso, junto con castellano en cada caso. En general una positiva demostración de fuerzas.

En el discurso Presidencial el general Morales Bermúdez se refirió especialmente a la convocatoria a elecciones el 18 de mayo próximo y a la celebración de la guerra de 1879, que el Perú perdió.

Hizo especial hincapié en que “cada pe-

ruano debe hacer suyo y convertir en vivencia permanente el desafío que lleva consigo esta lección”. Todos los países limítrofes con el Perú fueron nombrados en su mensaje, en lo referido a su política exterior, menos Chile, el que no fue mencionado en ningún momento.

VENEZUELA

Nueva fragata

La primera de las seis fragatas de la clase “Lupo” encargadas para la Marina de Venezuela fue lanzada por sus constructores, los astilleros de Cantieri Navali Riuniti en RivaTragoso, Italia.

Llamada “Mariscal Sucre”, la fragata tiene 113 metros de eslora, 12 de manga, desplaza 2.500 toneladas y será capaz de desarrollar un andar de 35 nudos.

El armamento incluye misiles superficie-superficie OTOMAT, un proyecto franco italiano que ha sido ordenado también para buques del Perú y Ecuador.

