

MISCELANEA

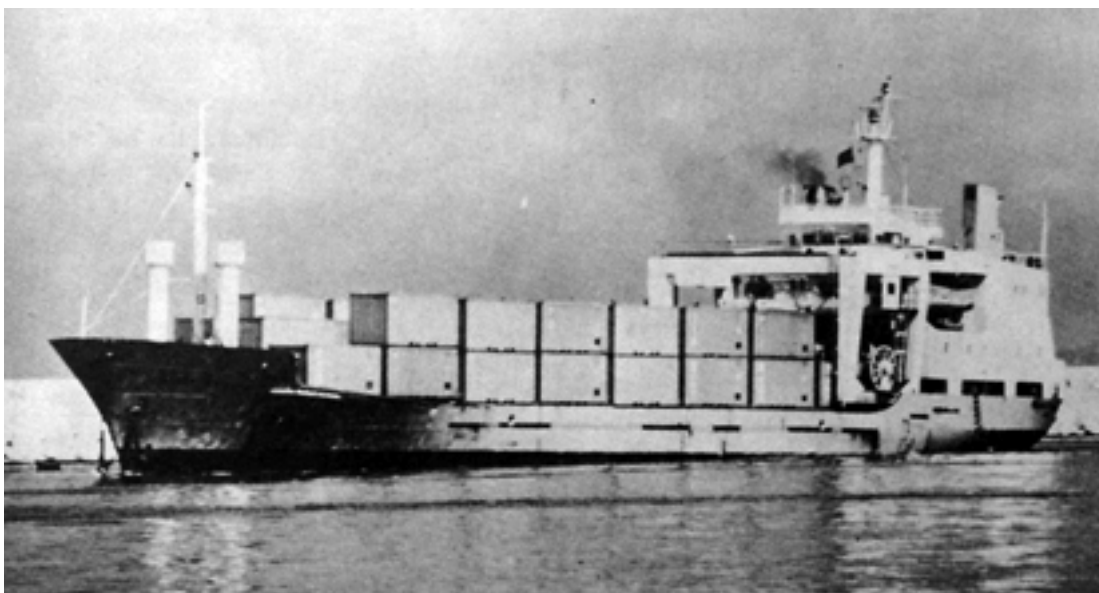
CONTENEDORES DE MERCANCIAS A GRANEL¹

Movimiento de carbón coquizable

La National Coal Board inglesa y la compañía belga Carcoke S.A. han firmado un contrato de suministro de mercancías a granel, para los próximos dos años. Como continuación de la investigación entre la National Coal Board y el Grupo Sea Containers, este último suministrará todo el equipo necesario para el movimiento de una mercancía a granel.

de las minas de carbón de Tilmanstone y Betteshanger, cercanas a Dover en el condado de Kent, hasta las coquerías de... El primer embarque fue fijado para los últimos días de febrero del presente año.

El equipo de transporte consta de un buque portacontenedor autodescargante, 170 contenedores abiertos para descarga hidráulica y dos grúas-pórtico Shifter para contenedores, autopropulsadas con motor diesel y dispositivos hidráulicos.



PORTACONTENEDOR AUTODESCARGANTE, CLASE TARROS

1 Extractado de *Press Information from ELBIS*, ND 2379 (SP).

Nuevo tipo de contenedor abierto

El carbón coquizable de Kent es un tipo de carbón que se procesa para suministrar coque a la industria del acero.

Se eligió contenedores para este nuevo estilo de tráfico de carbón para facilitar el transporte de la carga, que se podrían portado en graneleros clásicos utilizados para el tráfico de carbón.

Un nuevo tipo de contenedor ha sido desarrollado con Yorkshire Marine Containers Ltd. (empresa subsidiaria y totalmente

propiedad del grupo Sea Containers). Este nuevo modelo de contenedor está abierto por la parte superior y lleva en su pared frontal, una puerta de todo su ancho, que se abre hacia atrás, manteniéndose en la pared dorsal las puertas patrón. Las paredes interiores del contenedor van forradas para facilitar la velocidad de descarga del carbón.

7]bWc' j]U'Yg' fYXcbXcg' U' `U' gY! mana

En el muelle oriental de la terminal del puerto de Dover, las grúas-pórtico cargan los contenedores de los camiones para llevarlos al buque clase Tarros.

Dicho buque realizará cinco viajes redondos a la semana: Dover-Zeebrugge-Dover. La duración total del viaje redondo no sobrepasará las siete horas. En Zee-
 à! ~ * * ^ Á ^ Á à ~ ~ ^ Á ~ ~ ^ á æ! Á æ! æ & æ á [Á] [I Á] [É
 pa a un pontón flotante situado a lo largo á ^ Á { ~ ^ | | ^ É Á W } æ Á ç ^ : Á á ^ • & æ! * æ á [• Á | [• Á & [] É
 tenedores, son montados sobre los chasis basculantes (diseñados por ingenieros de Sea Containers y Tamplin) y trasladados a una zona con suelo de hormigón, cercana, á [] á ^ Á ^ Á & æ! à 5 } Á ^ • Á á ^ • & æ! * æ á [Á á à! ^ & æ É
 mente desde el contenedor.

El buque clase Tarros, arrendado por Ù ^ æ Á Ö [] ç æ á } ^! • É Á ^ • Á ~ } [Á á ^ Á | [• Á] [& [• Á à ~ É
 ques que pueden llevar a cabo este tipo de actividad. Lleva una rampa de popa y una grúa-pórtico de treinta toneladas, que se desplaza a lo largo de toda la cubierta y puede cargar los contenedores a través de | æ • Á ^ • & [ç á | | æ • Á ^ } | æ • Á à [á ^ * æ • Á [Á á à ^ } Á á à! ^ & É
 tamente sobre las tapas de las escotillas ^ } Á & ~ à à ^! ç æ É Á Ö • ç Á ç á [] Á á ^ Á à ~ ~ ^ Á | | ^ ç æ Á ç æ { É
 bién una hélice de maniobra a proa, para facilitar el atraque y desatraque.

Ö } ç! Á Á [ç! æ • Á [! * æ] á : æ & á [] ^ • Á ~ ~ ^ Á á } É
 tervienen en esta actividad figuran Transcometal S.A., de Bruselas, Worms Cargo Service UK Ltd., Junta del puerto de Zeebrugge Brujas y la Junta del Puerto de Dover.

**MAS TORPEDOS
 D5F5'9@`=?5F52**

El Ikara, el misil australiano porta-torpedos, puede portar los torpedos norteamericanos Mk 44 y Mk 46. Por lo menos

otros tres -el A2445 italiano, el TP 42 sueco y el Stingray británico- constituyen cargas de alternativa factibles, con las { [á à - à & æ & á [] ^ • Á æ]! [] ä æ á æ • Á æ | Á • à • ç ^ { æ É Á Ö • É ç [Á @ æ & ^ Á á ^ Á Q \ æ! æ É Á] [ç ^ } & ä æ] { ^ } ç É Á ^ Á • à • É tema de armas antisubmarino de largo alcance más adaptable del mundo, en la actualidad.

Cada uno de los cinco torpedos es similar en tamaño y peso, pero cada uno @ æ Á • à á [Á [] ç á { á : æ á [Á] æ! æ á! ç • ç! ^ æ! Á ^ Á á [] æ & É ç æ! Á | • Á • ~ à [ç! á } [• Á ~ ~ ^ Á • ^ Á ^ } & ~ ^ } ç! ^ Á [] ^ É rando en diferentes medios marítimos. Lanzado desde un buque, el Ikara es un ç ^ @ ö & ~ [] Á ç æ ^! [ç! á } • []! ç æ á [Á á ^ Á | æ! * [Á ç! & æ] É ce, guiado durante todo el transcurso de su vuelo hacia la posición programada -y constantemente reactualizada- de un submarino, en donde deja caer su torpedo para atacar y destruir el blanco.

El Ikara se encuentra en servicio operacional en los buques de la Armada Ù ^ æ | Á á ^ Á ç ~ • ç! æ | ä æ É Á ^ } Á ç æ! ç! { æ á æ Á Ù ^ æ | Á à! æ tánica y en la Armada brasileña, en donde ha ganado una reputación insuperable por su precisión y confiabilidad.

W } æ Á [] & á 5 } Á á à • [] } à à! Á Á | æ! æ á ç ~ { ^ } É tar la versatilidad y, en particular, para dar & ~ {] | ä { á ^ } ç [Á ç á | [• Á! ^ ~ ^! á { á ^ } ç [• Á ç } ç á à ~ É ~ ~ ^ Á á ^ Á { ^ } [! Á ç æ { æ fi [É Á ^ • Á ~ } æ á } ~ ^ ç æ á ç! É sión de contenedor-lanzador ligero. La capacidad para llevar el torpedo al blanco, & [] Á | æ! ^ ç ç! ^ { æ Á]! ^ & á 5 } Á ~ ~ ^ Á ^ Á Q \ æ! æ Á [] É malmente logra, no se reduce con este sistema propuesto.

El Ikara fue diseñado y se produce en Australia.

LUGARES MARINOS DE ESPECIAL INTERES CIENTIFICO³

Ante la solicitud del Comité Nacional chileno, y considerando que la petición ya @æàðæÁ•ââ [Á- [{ ~|æâæÁ^}ÁÚÔœÜÁYX, mediante carta del 21 de enero de 1981, el Consejo â^ÁÚÔœÜ (Scientific Committee on Antarctic Research) acordó aceptar la proposición para el establecimiento de un sssi (lugares marinos de especial interés científico) en Puerto Foster, Isla Decepción. Copias de dicha carta fueron enviadas a todos los otros comités nacionales, al Grupo de Trabajo en Biología y al secretario del Grupo de Trabajo en Logística. Esta carta también incluía mayores referencias en cuanto a la proposición para un sssi en Bahía Chile, en la Isla Greenwich, y en cuanto a las proposiciones para extender |[•Á]ð { äc^•Á*^ [*! i -â& [•Áâ^ÁÚÚœÏFF (Specially Ú! [c^&c^âÁ œÏ^æDÉÁ Ô•œ•Á]! [] [•â&â [}^•Á @æË bían sido informadas por la Secretaría Ô^}^!æ|Á â^Á|[•Á Ô!~] [•Áâ^ÁV!æâæb [Áâ^Á Ôâ [Ë logía y de Logística, y se esperaba que sus recomendaciones fueran sometidas a SCAR XVII.

Se puso énfasis en el hecho de que la consideración de las proposiciones para ÚÚÚÚÁ ^Á ÚÚœ, â^}ci [Á â^ÁÚÔœÜ â^â^!ðæ}Á|^•Ë tringirse a los aspectos científicos y logísticos; los aspectos legales constituían materias de atención reservadas sólo a los gobiernos.

SALUDOS DE CAÑÓN⁴

Hace un tiempo se me preguntó sobre el origen de los saludos de cañón, el porqué de los números impares y de la

salva mayor de 21 cañonazos. Como no supe qué contestar, recurrí a enciclopedias que -a mi juicio- no me dieron informaciones satisfactorias, en vista de lo cual apelé a un antiguo amigo, Almirante que ocupó los más altos puestos en la Armada británica y en la NATO. Me contestó diciendo que tenía que reconocer que tampoco sabía las respuestas, pero se comprometía a averiguarlas y enviarme los antecedentes; éstos llegaron recientemente.

Los saludos de cañón datan desde los primeros tiempos en que los barcos tuvieron esas armas, y el origen -según los archivos del Almirantazgo británico- no fue el de descargar los cañones para â^ { [•c!æ!Á æ|Á çâ•äœ}c^Á ~^Á] [âðæÁ æ]! [çâË { æ!•^Á•â}Á]^!â*! [ËÁ •â} [Á •^}&â||æ { ^}c^Á]! [Ë ducir un fuerte ruido como demostración de cortesía.

El ruido de los disparos se aumentó con toques de corneta, redobles de tambor y vivas de la tripulación. Primitivamente sólo se cumplía una regla: que el de menor grado disparaba sus salvas primero, las que después eran contestadas por un número menor de disparos. No había límite æ|Á}g { ^! [Áâ^Á&æfi [}æ: [•Á ~^Á•^Á] [âðæÁââ•Ë parar, los que ocasionalmente llegaban a cientos.

Durante el reinado de Jaime II de Inglaterra, el Secretario del Almirantazgo, Samuel Pepys, con el propósito de evitar este gran consumo de pólvora, el 22 de b~ }â [Á â^Á Fî Î ÎÁ äâc5Á ~}Á !^*|æ { ^}c [Á ^•œæË bleciendo una tabla para los saludos de cañón por la Armada, que entonces por ley era la única fuerza armada permanente del reino. Esta es la primera reglamentación conocida sobre la materia.

3 Traducido de SCAR Bulletin N° 70, publicado en *Polar Record* N° 130, de enero 1982.

4 Colaboración del Vicealmirante Sr. Jorge Balaesque Buchanan.

El saludo real fue dejado a discreción del Comandante en Jefe, efectuándose normalmente 25 disparos, que después se disminuyó a 21, quedando como el mayor saludo permitido sobre los 19 cañonazos para el Almirante de la flota. Cuando el Parlamento inglés autorizó mantener un ejército permanente, éste adoptó la escala naval para los saludos de cañón.

En la mar, a los buques de guerra de todas las naciones se les saludaba de dos maneras: disparando salvas y arriando los
 • [à!^•LÁ ^•c[Á glcá { [Á &~æ} á[Á •^Á ^}&[]c!æË àæ}Á ^}Á æ* ~æ•Ác^!i!ác[i!æ|Á•Á á^|Á à ~^Á•æ|~Ë dado. Los barcos mercantes de esa época tra piratas y corsarios y saludaban a los navios de guerra con salvas de cañón; los que no tenían artillería sólo arriaban sus velas altas como saludo.

Los saludos de cañón siempre se vas aproado al buque que era saludado, para evitar cualquier posibilidad que el saludo pudiera confundirse con un acto hostil, debido a que los cañones en esa ...] [&æÁ ^•cæàæ}Á æ! æ { àæ•Á àæ}áæ•Á æ ~ }cæË dos a noventa grados de la línea de crujía; de esta forma el buque que disparaba no podía dañar al saludado.

Úæ!æÁ |æ•Á •æ|çæ•Á á^Á •æ|~ á [Á •^Á ^|ã*ã^Ë ! []Á }g { ^! [•Á á {]æ!^•ËÁ á^àã[Á æ! ~ }æÁ •~Ë]^!•cã&ã5}Á á^Á ~^Á|[•Á }g { ^! [•Á]æ!^•Ác!æ^ } { æ|æÁ •~^!c^LÁ]æ!^&^Á ~^Ácæ { àã...}Á æ!æ!& [•Ë tumbre de disparar tres salvas en los funerales, como una señal de duelo para el oficial fallecido, y, según otros, para ahuyentar tres malos espíritus.

BIBLIOGRAFIA

Reglamento del Almirantazgo británico sobre saludos de cañón, del 22 de junio de 1688.

Informe del archivo del Almirantazgo, del 17 de abril de 1956.

Peter Kemp, *The Oxford Companion to ships and the sea*, 1976.