

Fabricantes esperan no correr la misma suerte que el implosionado Titán

Alas abatibles y casco de acrílico: así es Tritón 4000, el súper sumergible que va por el Titanic

La nave, que tiene un casco de acrílico, puede maniobrar a 4.000 metros de profundidad y tiene más facilidad de desplazamiento que el malogrado sumergible que implosionó el año pasado.



CAPTURA DE PANTALLA

FABIÁN LLANCA

“Hay que estar dispuesto a asumir riesgos calculados, no riesgos estúpidos”, es la máxima con que Larry Connor ha enfrentado su trabajo como gestor inmobiliario y que también aplica en las expediciones extremas que ha emprendido.

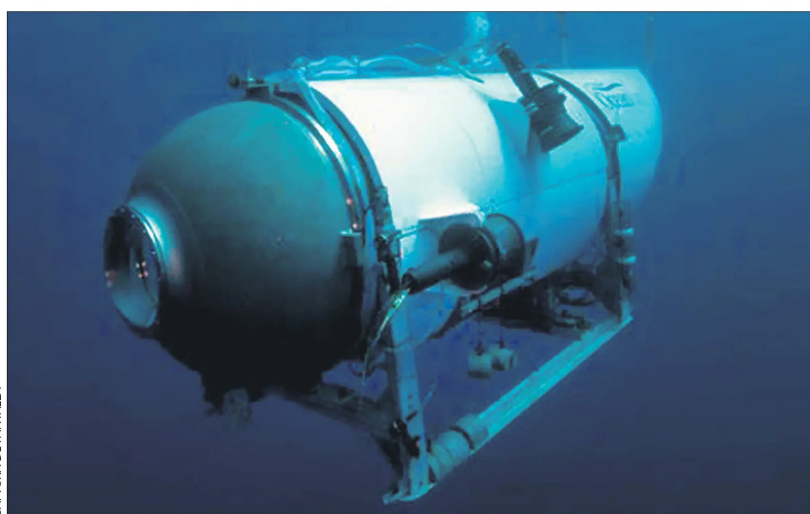
El billonario, oriundo de Nueva York, informó que está preparando su nueva aventura calculada: sumergirse en el Atlántico hasta los restos del Titanic, emulando la travesía trágica del Titán, submarino que implosionó el año pasado.

“Quiero mostrarle a la gente de todo el mundo que, si bien el océano es extremadamente poderoso, puede ser maravilloso y placentero y realmente cambiar la vida si se maneja de la manera correcta”, declaró al diario “The Wall Street Journal”.

Para completar su cometido, Connor se asoció con Patrick Lahey, CEO de Triton Submarines, compañía especializada en diseñar y fabricar sumergibles que operan en grandes profundidades.

La nave elegida es el Tritón 4000/2 Explorador Abisal, submarino compacto diseñado para operar a 4.000 metros bajo el mar. El aparato tiene casco de acrílico que la empresa asegura que es incoloro, ópticamente perfecto y con cero distorsión. Mide 4,45 metros de longitud y 2,75 metros de ancho. Con las alas abiertas, el ancho aumenta a seis metros. Tiene una altura de tres metros y pesa 12.000 kilos. Su valor es de 20 millones de dólares y puede llevar a dos personas.

El vehículo contempla el desempeño de dos alas laterales que se



CAPTURA DE PANTALLA

Titán tenía capacidad para llevar a cinco personas a bordo.

mantienen plegadas para acelerar el descenso, que se calcula en dos horas hasta el lecho del trasatlántico hundido por un iceberg en 1912.

El efecto “ala de gaviota” permite que con las alas desplegadas parcialmente el sumergible pueda rastrear objetos, mantener el rumbo y desplazarse sin la necesidad de activar sus ocho propulsores.

Cuando las alas están desplegadas por completo, se genera un efecto de propulsión que agiliza la sumersión, mientras que las cámaras ubicadas en los extremos entregan encuadres de la tripulación compuesta por dos personas.

Aunque no hay fecha exacta para la expedición, la dupla de Connor y Lahey tiene experiencia en este ámbito: realizó tres inmersiones en cinco días en la Fosa de las Marianas a

bordo del Triton 36000/2, el antecesor del nuevo vehículo.

Connor, de 74 años, es un hombre de emociones fuertes. Saltó en paracaídas desde un globo aerostático suspendido a una altura récord de 11.600 metros, y viajó como astronauta privado de la Nasa a la Estación Espacial Internacional en 2022.

Las alas

Para el ingeniero naval Alfonso Kaiser, las alas del prototipo “funcionan como hélices para moverse. No es el efecto de gaviota que se produce en el aire para flotar, sino más bien genera una posición más distante al eje, lo que permite una mayor facilidad de movimiento. No se trata de un efecto hidrodinámico. No es más seguro ni más rápido, sino que lo hace más maniobrable y con menos gasto de energía”.

El prototipo puede llegar a los 4.000 metros de profundidad y puede llevar a dos ocupantes.

Agrega que Triton Submarines “es una empresa bastante más seria” que Ocean Gate, fabricante del malogrado Titán. “Pese a esto, a mi juicio apela más al ego humano porque la real investigación científica no necesita exponer vidas humanas. Con buenos sensores se puede realizar un trabajo mucho mejor que con el ojo humano. Tampoco dice quién los certifica porque no existe una certificación internacional de este tipo de submarinos, que hacen un turismo de súper alta gama”, refiere.

Kaiser recuerda que “cuando bajó James Cameron a donde está el Titanic a realizar el famoso documental, él mismo mandó a construir un submarino que tenía un ciclo de cuatro o cinco bajadas, porque ese era el ciclo confiable. Después de eso, el cineasta le traspasó el submarino a uno de los museos Smithsonianos”.

Respecto de las propiedades del casco, Alfonso Kaiser recalca que “no hay ningún material en la Tierra que no tenga un coeficiente de dilatación y elasticidad. Todos lo tienen. No puede ser cero. Es el problema que hemos enfrentado quienes diseñamos cosas para trabajar debajo del agua. Nuestros submarinos no trabajaban a más de 300 metros de profundidad. Eso significaba que a veces tenían una temperatura superficial de 30 grados Celsius en el norte de Chile y una temperatura del agua en el fondo de -15°. Los sellos debían aguantar esta disparidad de temperatura”.