

Detallado relato en documental "Titán: el desastre submarino de OceanGate"

El error de la expedición al Titanic que acabó en catástrofe

FERNANDO MARAMBIO

Lo que parecía una alternativa segura para descender a las profundidades del Atlántico norte para ver los restos del Titanic, terminó con un gravísimo accidente que mató a cinco personas. Eso ocurrió hace justo dos años. Ahora Netflix estrenó un completo documental llamado "Titán: el desastre submarino de OceanGate", que repasa una interminable lista de errores, negligencias y porfías impulsadas por el dueño de la empresa que realizaba la expedición: el millonario estadounidense Stockton Rush.

Cuando se extravió el vehículo submarino, el tema se convirtió en una noticia mundial por la angustia que estremeció al público debido a que se estimaba que tras quedar a la deriva, sólo les quedaba unas horas de oxígeno. Cuando aparecieron los restos, quedó claro que debido a la fuerte presión de las profundidades había implosionado, es decir cedió a la presión y casi todo lo que había en él se desintegró.

De acuerdo con la larga lista de entrevistados, entre ellos ingenieros, colaboradores de la empresa e investi-

Producción de Netflix repasa las responsabilidades tras el accidente en que nave implosionó en 2023.



El submarino fue construido en fibra de carbono para que fuera liviano y más barato.

gadores independientes, Rush ignoró todas las banderas rojas que se levantaron en el proceso y continuó con su idea: construir una nave liviana y maniobrable hecha de fibra de carbono.

El líder de la expedición (Rob McCallum), el piloto del sumergible (David Lochridge) y el constructor (Tony Neesen) explican en cámara que ellos advirtieron que el

material no era confiable en base a varios estudios, pero fueron despedidos y/o renunciaron. Stockton Rush jamás reconoció que había cometido un error. "A él le molestaba que lo cuestionaran, lo tomaba como algo personal", explica Neesen.

Guillermo Larson es ingeniero, docente del departamento de mecánica de la U. Federico Santa María y ha trabajado en proyectos junto a Asmar (Astilleros y Maestranzas de la Armada). Asegura que pese a ser un material duro, la fibra de carbono es incapaz de soportar la presión a 4.000 metros. "Estar allí equivale al peso de 400 atmósferas y podría destruir casi cualquier mate-

rial. La fibra es ligera y dura, pero al mismo tiempo frágil", sostiene.

Se basa en que a diferencia del acero o el titanio, la fibra de carbono es un material compuesto de otros elementos. "Por ello puede tener defectos pequeños que con la presión se transformen en grietas y hagan colapsar la nave", sostiene.

De acuerdo con su experiencia, el acero es una buena alternativa. "Es empleado en los submarinos de guerra chilenos, que cuentan con un casco de acero de 80 mm. de grosor", dicen.

¿A qué profundidad navegan?

"Entre 200 y 300 metros sin ningún problema".