

LOS ROMPE- HIELOS

JOSE ANGEL ARBIZU



Rompehielos abriendo camino a través del hielo

Cuando se acerca el invierno, dentro de unos pocos meses aquí en el hemisferio norte, este "general", capaz de detener a los mejores ejércitos, es por supuesto muy capaz de trastocar la vida normal de muchos ciudadanos dificultando y a veces impidiendo la circulación terrestre y aérea retrasando las comunicaciones.

Actualmente la mayoría de las grandes transacciones comerciales entre los países se realizan a través del transporte marítimo, cada vez más modernizado con la introducción de nuevas tecnologías (seguimiento por satélite, telecomunicaciones inmediatas, nuevos diseños de buques, etc.). Pero estas fantásticas tecnologías que el mundo moderno nos ofrece, no pueden luchar contra la naturaleza e impedir la congelación del agua del mar en las zonas más cercanas a los polos, ya sea el Norte o el Sur. Entonces surge un grave problema, que sucede con algunas ciudades que quedan aisladas del resto del mundo, por ejemplo islas o ciudades en el norte de Rusia. Se quedarían sin abastecimiento de alimentos o recursos energéticos en cantidades suficientes para abastecer a su población.

Para abrir camino hacia estos lugares a través de las gruesas capas de hielo que cubren el mar, los países más implicados por este tipo de situaciones, es decir los más cercanos al norte, o los más australes, tienen sus pro-

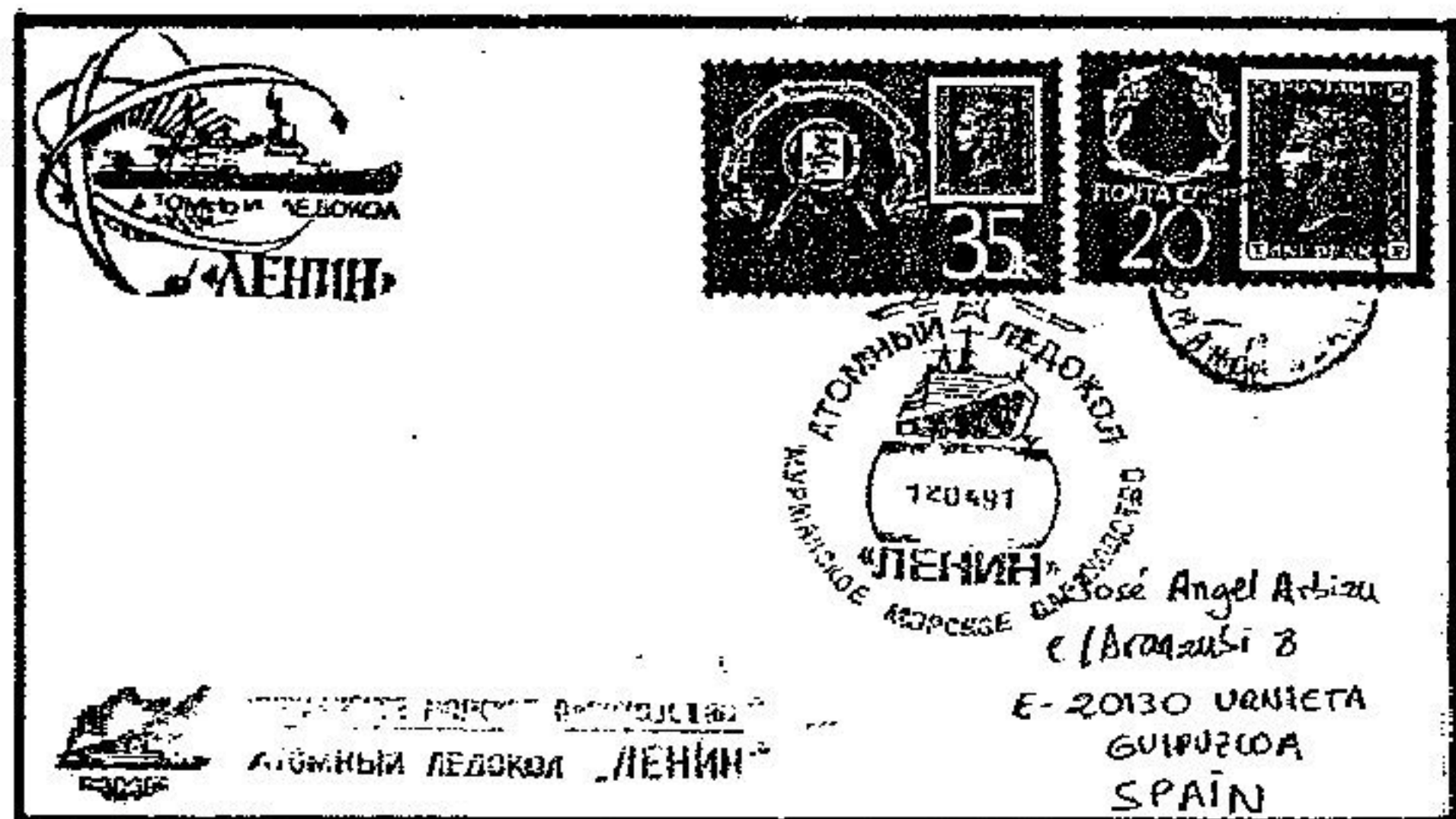
pías flotillas de barcos rompehielos, que se encargan de abrir camino a los convoyes de barcos con suministros.



Rompehielos Fédor Litke

Pero, ¿qué es un rompehielos? Un rompehielos es un barco especialmente diseñado y construido para transitar a través de zonas marítimas de bajas temperaturas, generalmente cubiertas por placas de hielo, a veces de grosos bastante considerable. Para ello, su casco está especialmente preparado para esta misión, presentando una gran coraza, especialmente fuerte en la proa, capaz de aguantar las fuertes presiones originadas al penetrar y chocar contra el hielo.

Además de sus potentes hélices en la popa capaces de impulsar al barco y darle una cierta capacidad de fuerza, algunos rompehielos presentan unas hélices en la parte delantera especialmente diseñadas para crear turbulencias bajo el hielo y así facilitar el quebramiento de este.



Matasellos de a bordo y marcas del rompehielos nuclear LENIN



Rompehielos Lenin



Amiral Mararov

La historia de este tipo de barcos, olvidándonos de algunos intentos más o menos artesanales, se inicia con el buque PILOT, botado en 1870. Desde esa fecha hasta ahora se han construido un gran número de buques, presentando cada uno de ellos, mejoras con respecto a las generaciones anteriores, mejoras en todos los aspectos; eficiencia, seguridad, rapidez, etc.



L'Ermak



Capitán Bielousov



Vladimir Ilitch

El país que más ha progresado con este tipo de barcos (y es evidente el porqué) es la ex-Unión Soviética, utilizando incluso, la gran capacidad de propulsión y autonomía proporcionada por la energía atómica.

El exponente máximo de desarrollo tecnológico en este tipo de barcos, fue la botadura el 15 de septiembre de 1959, del rompehielos atómico LE-NIN, primera embarcación de superficie propulsada por energía atómica (anteriormente los norteamericanos habían botado el submarino Nautilus, también propulsado por energía atómica) y el mayor y más poderoso rompehie-



los del momento, proyectado para poder estar en servicio permanente durante dos años sin necesidad de recambiar su combustible atómico.

En las ilustraciones adjuntas, podemos ver un sobre circulado con marcas y matasellos de este poderoso buque, y también un sello emitido por la URSS dentro de la serie dedicada a la historia de los rompehielos.

L'Ermark

Moscú

Capitán Bielousov

Rompehielos nuclear Artica

Vladimir Elitch

