



Vladimir Danilov

La flota de submarinos ha disfrutado tradicionalmente de los favores especiales de los principales líderes de los Estados Unidos. Incluso se sabe que en 1993 el exvicepresidente estadounidense Al Gore realizó un viaje al Ártico a bordo del submarino nuclear USS Pargo.

Según [The National Interest](#) , la Marina de los EE. UU. anunció en diciembre de 2016 que necesitaba 66 submarinos con misiles de crucero y misiles de ataque. Pero a principios de 2019, solo había 51 submarinos de ataque en la flota. Y se proyecta que ese número disminuirá. Por ejemplo, decenas de submarinos de la clase Los Ángeles serán dados de baja en los próximos años, y se están produciendo muy pocos submarinos nuevos de la clase Virginia.

Al mismo tiempo, durante todo el período de operación de submarinos nucleares de la Marina de los Estados Unidos, además de dos desastres que resultaron en la pérdida de los submarinos, también ha habido alrededor de 60 incidentes y accidentes. Como resultado, los barcos sufrieron daños en sus cascos, mecanismos y dispositivos externos. El número más significativo de accidentes fue causado por fallas en la navegación, incluidas violaciones a la seguridad de la navegación, pérdida de conocimiento de la situación por parte de los operadores en condiciones hidrológicas difíciles, errores en el uso de medios técnicos y la falta de regulación de ciertas actividades de submarinos nucleares en áreas costeras de otros estados.

Sin embargo, traspasar las fronteras marítimas de otras naciones no suele traer gloria a los submarinistas estadounidenses. Además, las maniobras peligrosas en áreas difíciles de navegar podrían tener consecuencias ambientales catastróficas en los mares costeros de países extranjeros. Así, según varios informes de los medios, más de una docena de incidentes similares ocurrieron con submarinos estadounidenses solo en los últimos veinte años,

particularmente el USS Baton Rouge y el USS Grayling en 1992-1993.

Un ejemplo muy reciente a este respecto es la colisión del submarino nuclear USS Connecticut "con un objeto desconocido" en el Mar de China Meridional en octubre. El sumergible sufrió daños en la proa y los tanques de lastre. Once marineros estadounidenses resultaron heridos en la colisión. Los analistas chinos señalan que el incidente ocurrió al este de las islas Paracel, donde el submarino pudo haber practicado una interceptación simulada de submarinos chinos en el camino de un grupo de ataque de portaaviones de la Armada de los EE. UU. Después de una investigación, la Marina de los EE. UU. despidió al comandante y primer oficial del USS Connecticut y al operador del sistema de sonar del submarino. Oficialmente, la Marina informó que un submarino de ataque de propulsión nuclear estadounidense supuestamente chocó con una roca submarina inexplorada y se vio obligado a abandonar el Mar de China Meridional para reparaciones. Además, [CNN](#) destacó que este choque inesperado se produjo en un momento tenso en las relaciones entre Estados Unidos y China y provocó fuertes críticas por parte de Beijing. Sin embargo, varios expertos quedaron desconcertados por la explicación proporcionada sobre las causas del incidente debido a varias inconsistencias. En particular, se expresan dudas de que, al tener el último equipo hidroacústico, los estadounidenses no pudieron detectar la montaña submarina, aunque los submarinos militares comenzaron a identificar tales objetos ya en la década de 1970. Por ello, hay muchas especulaciones sobre la posible incompetencia flagrante de la tripulación, pero también es posible que la declaración oficial esté destinada a ocultar lo que realmente sucedió frente a las costas de China.

Dicho incidente con el USS Connecticut recibió una atención pública particularmente cercana después de [que se hizo pública la información de](#) que el trágico final del crucero de misiles submarino nuclear ruso K-141 Kursk en 2000 había sido presuntamente causado por una colisión con un submarino de la OTAN que rastrea el submarino nuclear ruso. Cabe señalar que el Pentágono se negó a comentar sobre esta información.

Y el otro día, supuestamente se ordenó a todos los submarinos nucleares de la Marina de los Estados Unidos que detuvieran la navegación de inmediato y regresaran a sus bases militares. Según informes preliminares, la orden implica la cancelación inmediata de todas las misiones en todas las regiones del mundo. Según la agencia [Avia. Pro](#) , situaciones similares nunca se han registrado en la historia de la flota de submarinos nucleares de EE. UU. El motivo de esta cancelación fue supuestamente alguna información que salió a la luz debido a la investigación sobre el incidente de colisión del USS Connecticut. No hay detalles disponibles, pero según varios informes, existen algunas fallas en el diseño de los submarinos nucleares en servicio con la Marina de los EE. UU. O incluso un posible ataque de piratas informáticos en los sistemas de navegación de los submarinos nucleares.

Sin embargo, en este contexto, llama la atención el reciente escándalo que estalló en Estados Unidos y fue hecho público el 9 de noviembre por la Agence France-Presse (AFP), luego de que se descubriera que un exjefe técnico de una empresa estadounidense proveedora de acero de combate para los barcos habían falsificado los resultados de las pruebas durante un largo período. En particular, según el Departamento de Justicia de EE. UU., Elaine Thomas, de 67 años, de Auburn, Washington, se declaró culpable de falsificar los resultados de las pruebas que midieron la resistencia y la tenacidad al impacto del acero utilizado en los submarinos de la Armada de EE. UU. La ex técnico en jefe de Bradken Steel Works en Washington, admitió haber cometido fraude durante más de 30 años al asignar grados aprobados al acero que no pasó las pruebas de proceso. La planta de Bradken es un proveedor líder de acero fundido de alta resistencia utilizado por contratistas importantes como General Dynamics y Huntington Ingalls Industries para construir cascos de submarinos de la Marina de los EE. UU. Las piezas de fundición de acero deben cumplir con las especificaciones navales más estrictas de resistencia y tenacidad. Sin embargo, el Departamento de Justicia de EE. UU. dijo que aproximadamente la mitad de las piezas fundidas de Bradken fallaron en las pruebas de laboratorio. El fraude se detectó ya en mayo de 2017. Elaine Thomas trabajó en Bradken Foundry en Tacoma desde 1977 hasta mayo de 2017, y fue nombrada directora de metalurgia en 2009.

Según informes de los medios estadounidenses, la Marina de los Estados Unidos ha intensificado el monitoreo de sus submarinos debido a la manipulación revelada del acero de la planta de Bradken.

Sin embargo, otro incidente en EE. UU. en febrero de 2020 llamó la atención cuando el USS Colorado, un submarino encargado solo en 2018, se despojó de su revestimiento sigiloso en su primera travesía de 63 kilómetros después de una actualización, según Forbes.