

La barca de Indra que navega 'sola'



La compañía desarrolla un vehículo marítimo que se controla de forma remota y que está programado para evitar accidentes.

La nueva versión llegará en 2019. La Xunta de Galicia repasa el nivel de desarrollo de varias de sus industrias. La maderera, viento en popa. En textil, tiene a Inditex. En automoción, a PSV. Pero poca cosa hay en términos de aeronáutica. Así que optan por subvencionar a quien se establezca en su terreno para trabajar en ello, con mucho interés puesto en la versión marítima de dicha industria.

Indra, que ya en 2012 había empezado a **mover hilos en este campo con desarrollos internos procedentes de fondos de i+D de la compañía**, se apunta a la aventura. Y lo hace con dos proyectos: dos barcos remotamente tripulados e ideados como embarcaciones auxiliares para distintas actividades.

“Para barcos de pesca al cerco, para servicios de guardacostas que se den muy cerca de la misma (donde se emplean embarcaciones semirigidas del mismo tonelaje que la nuestra), en acciones de salvamento, en la toma de muestras de calidad del agua...”, recita el experto responsable de Indra, José Manuel Pérez-Pujazón.

Esta embarcación ya navega, de hecho, e incluye cámaras de pilotaje, compartimentos que lanzan una barca salvavidas al agua o un altavoz que habilita instrucciones en remoto. Además de **un sistema de emergencia por el que, en caso de pérdida de control radio, el barco vira a la derecha** (que es lo que dicta el reglamento de navegación general), enciende las luces y vuelve a un punto predeterminado. De momento lo hace, por ley, con un patrón a bordo, pero ya han demostrado que la tecnología funciona.

Cuenta, el mismo José Manuel Pérez-Pujazón en el encuentro Innovazul celebrado la semana pasada en Cádiz, que este era un barco experimental, pero que ya trabajan en la versión evolucionada. “En el segundo usaremos combustible Gasoil, que es mucho más seguro. La estructura del barco también será ligeramente diferente: el primero buscaba rapidez y se le dotó de una estructura de embarcación de planeo, ahora buscamos eficiencia”, comparte el mismo en conversación privada. “Lo importante es la autonomía: **cuando una tripulación lleva tres horas está agotada debido a la resistencia a la aceleración vertical** o a los bandazos propios de la navegación, una embarcación no tripulada no tiene estas afectaciones”.

La idea, así, es tener una embarcación parecida a la que ya navega en cuanto a tonelaje (el que ya trabaja es un barco de unos siete u ocho metros de eslora -largo- y dos toneladas de peso), pero con mucha más autonomía y menos necesidad de potencia. Y el plan, que esté terminado el año que viene.

El sector en general así lo demanda. Rolls-Royce ya ha presentado el prototipo de una nueva generación de barcos

autónomos que podrían estar operativos en pocos años. En Noruega, se espera que el barco Yara Birkelandy sea completamente autónomo para 2020. Allí mismo se ha inaugurado el primer campo de pruebas para naves no tripuladas.

“La cuestión es que, tanto en ámbito aéreo como en marítimo, la tecnología va muy por delante de la normativa: en el caso de los drones aéreos, España vive muy en sintonía con la normativa europea, que todavía no está desarrollada, **pero en término marítimo no hay prácticamente nada**”, reivindica José Manuel Pérez-Pujazón. Aunque no esconde que, en parte, esto tiene un sentido: “hay momentos en que la decisión del patrón de un barco es fundamental, por lo que tiene que estar ahí”.

Al final, la complejidad de que este vehículo sea autónomo reposa sobre los mismos puntos que en cualquier otro. “La ventaja es que evitas el error humano”, resume y concluye el mismo. “La desventaja, que establecer las reglas que solventen todas las cuestiones y dilemas morales, es muy complejo”.

Fuente: elmundo.