

NOTICARIO

ALEMANIA FEDERAL

Construcción Naval

El superpetrolero "Vassiliki Colocotronis" de 386.000 toneladas, fue botado recientemente al mar, en el astillero de Bremen, en la República Federal de Alemania. Es el primer barco de tales dimensiones que se ha construido fuera de Japón. En su cubierta hay sitio para cinco campos de fútbol y de puntal alcanza una altura equivalente a un edificio de nueve pisos. Con la cantidad de combustible que carga en sus tanques puede darles calefacción durante un año a 75.000 casas unifamiliares. En la construcción del gigantesco navío se invirtieron 51.500 toneladas de acero, suficientes para edificar tres puentes de autopista de 777 metros de longitud, con seis pistas y una abertura de 350 metros.

El astillero hamburgués Blohm und Voss obtuvo un contrato para la construcción del barco más grande del mundo destinado a colocar tuberías, combinado con grúas. Este contrato, por un valor de 150 millones de DM, ha sido colocado por el consorcio franco-noruego M-S Sea Troll AS, de Oslo, y lleva la cartera de pedidos del astillero a la suma de 1.000 millones de marcos, con lo que se asegura una continuidad de trabajo para sus 7.000 operarios hasta 1977. La nueva nave tendrá 190 metros de eslora y será empleada especialmente en el Mar del Norte para colocar tuberías y para la erección de plataformas de perforación. Su entrega está programada para 1976.

Aumentan los buques Oceanográficos

Según el Instituto de Economía Marítima de Bremen, el número de buques de inves-

tigación oceanográfica ha pasado de los 105 de 1970 a los 360 actualmente en servicio, que totalizan 424.843 toneladas.

La RFA dispone de 13 de estas unidades, entre las que destaca el "Valdivia", de 1.146 toneladas, especializado en la prospección submarina de minerales.

Alemania Construirá Astilleros en Irán

La empresa de la RFA Blohm und Voss, obtuvo un contrato para el proyecto y construcción de un importante astillero de reparaciones en el Golfo Pérsico.

Este astillero costará un mínimo de 200 millones de dólares y será erigido en Bandar Abbas. Constará de dos diques secos para buques de 250.000 y 500.000 toneladas de porte, respectivamente.

Moderno Buque Contraincendios

El buque contraincendios alemán "Wesser", es considerado por los técnicos como el más moderno y eficiente del mundo.

Estacionado en el puerto pesquero de Bremehaven, está tripulado por cuatro hombres y monta 3 cañones de agua capaces de lanzar 21.000 litros por minuto cada uno, a una distancia de 68 metros. También cuenta con una batería de 16 aparatos para sofocar incendios de residuos sobre la superficie del mar.

El "Wesser" va propulsado por tres motores diesel, con un total de 4.500 caballos, que le permiten alcanzar una velocidad de 20 nudos, incluso con mal tiempo.

Contaminación de los Mares

Oceanógrafos e investigadores tan conocidos como el francés Jacques Ives Cousteau y el noruego Thor Heyerdahl han llamado repetidamente la atención mundial sobre el peligro que se cierne sobre los mares de la Tierra, debido a la creciente contaminación.

De acuerdo con esos y otros investigadores, el Báltico está en peligro inminente de muerte, seguido ya de muy cerca del Mediterráneo. Esas voces de alarma han hecho que se vaya a celebrar lo que se ha llamado "Año de Estudios Internacionales sobre la Contaminación del Báltico", que se iniciará en 1976.

En los últimos años, el Báltico se ha convertido en un verdadero problema debido a la gran densidad de población de sus costas y a la alta industrialización de los Estados ribereños. Grandes extensiones de sus costas muestran un alto grado de contaminación.

El grado de contaminación sólo podrá determinarse una vez que se reúnan los datos cuantitativos acerca del ciclo natural biológico y químico de los movimientos de agua.

El Báltico es un caso muy complicado, con sus 430 mil kms. de extensión y una profundidad media de 80 mts., fragmentado por numerosos bolsas-golfos y unido a través de varios estrechos con el Mar del Norte. Por un lado, fluyen a través de grandes ríos unos 480 kilómetros cúbicos de agua dulce al año, lo que representa el 2,2 de su contenido de agua. Por su parte occidental penetra una corriente submarina muy salina y fría del Mar del Norte.

Modelo Matemático para Estudiar Corrientes

De todo esto resulta un sistema extremadamente complicado de corrientes que constituye el fundamento de todo el acontecer biológico, geológico y químico del Báltico. Los oceanógrafos del Instituto Marítimo de Kiel, a orillas de ese mar, han desarrollado un modelo matemático para calcular los procesos de las corrientes en el Báltico, que se tratará ahora de supervisar con una serie de aparatos a bordo de esos barcos, entre los que se halla el "Meteor", el más conocido internacionalmente.

Al mismo tiempo se tratará de estudiar la distribución de metales y diferentes sustancias químicas orgánicas, sobre todo los contenidos en biocidas, así como residuos petroleros, que, según se cree, no se disuelven en el agua, sino que se hallan en suspensión.

Se estima que las investigaciones marítimas que una flotilla alemana programa para elaborar datos hidrográficos cuantitativos, químicos y biológicos sobre el Mar Báltico y su dinámica especial, será una gran contribución al "Año del Báltico", el más sucio de todos los mares de la Tierra, del que algunos pesimistas dicen que no tiene salvación alguna.

La "Interocean 76", Exposición de Oceanografía y Oceanotécnica

A mediados de junio se celebró el III Congreso Internacional de Oceanografía y Oceanotécnica, con el que coincidirá la exposición "Interocean 76" sobre los mismos temas.

Expertos en materias primas de la República Federal de Alemania, creen que a principios de la década de los 80 será posible obtener a precios competitivos níquel, cobre y cobalto del fondo del mar por un volumen que oscilaría entre dos y tres millones de toneladas anuales. No obstante el enorme interés por tales proyectos, las grandes naciones industriales se muestran muy precavidas y cautelosas, como lo demuestran los esfuerzos que están realizando empresas de la RFA, Japón y los Estados Unidos para constituir una agrupación dedicada a acometer proyectos técnicos de gran envergadura. Esta agrupación se dedicará concretamente a proyectar la exploración y desarrollo de la técnica de extracción, así como de los métodos de tratamiento de los nódulos de manganeso que contienen los minerales citados.

La explotación mineral del mar podría realizarse conjuntamente, pero no debe ser objeto de una explotación depredatoria.

Además de los nódulos de manganeso, cuyos yacimientos han sido explorados recientemente por buques oceanográficos de la República Federal de Alemania, son interesantes los yacimientos de metales no férricos. Así, por ejemplo, se ha descubierto en depresiones del fondo del mar una solución salina que contiene cloruro sódico y que alcanza temperaturas máximas de 56 grados centígrados.

La industria oceanotécnica de la RFA alcanza ya un volumen de operaciones de 1.000 millones de marcos únicamente en el

sector de suministros y prestaciones para la extracción de petróleo y gas natural del fondo del mar. En el futuro se llevará a cabo una concentración de los esfuerzos en la explotación de yacimientos situados a más de 200 metros de profundidad. De la indus-

tria de la RFA se esperan también aportes decisivos en el sector de las técnicas de seguridad como, por ejemplo, en el evitar accidentes en la plataformas de sondeo y en el tendido de oleoductos y gasoductos en el fondo del mar.

BRASIL

Botadura de un Buque de 131.000 TPB.

Fue botado en el astillero Ishikawajima de Brasil, el petrolero "Docepolo", de 131.000 TPB, que es la nave de mayor porte construida hasta el momento en un país latinoamericano. El costo de esta última unidad asciende a 30 millones de dólares y se trata del primer buque de una serie de 5 que construirá el citado astillero para las empresas Docenave y Petrobras.

El "Docepolo" podrá navegar a 17 nudos de velocidad y llevará una tripulación de 32 hombres. Más del 80% de los materiales y maquinarias empleados en su construcción fueron fabricados en Brasil.

Octavo Lugar Mundial en Construcción Naval

Expansión de astilleros

Flota comercial

Por primera vez en la historia, Brasil figura entre los diez principales constructores navales del mundo.

Pasó de hecho a ocupar el octavo puesto en el primer trimestre de este año, en materia de construcción naval, gracias a la rápida expansión de sus astilleros y a su flota de comercio.

Hace un año, Brasil se situaba en el décimoquinto lugar y en el último trimestre de 1974 en el undécimo, según cifras publicadas por el Lloyds Register correspondientes al análisis trimestral de la construcción naval mundial.

Tal progresión se debió al fuerte aumento de los pedidos a sus astilleros. En los 6 últimos meses el volumen de los pedidos se duplicó casi, y alcanzó la cifra de 3.340.000 toneladas. Hace un año la demanda era inferior a 1.300.000 toneladas.

Esa expansión es tanto más notable por cuanto las carteras de pedidos tienen en general tendencia a disminuir en el mundo a causa de la grave crisis actual del transporte marítimo, en particular petrolero.

Los astilleros brasileños fueron los únicos, junto con los de Corea del Sur, en beneficiarse de un aumento de la demanda en el primer trimestre del año actual.

Con tal progresión, Brasil se sitúa ahora, en el plano de la construcción naval, justo detrás de Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña, pero delante de Italia, Dinamarca, Noruega, Holanda y Polonia.

La clasificación mundial de los constructores de buques en el primer trimestre del año actual es, según el Lloyds Register, la siguiente:

Japón sigue ocupando el primer lugar, pese a que su cartera de pedidos sufrió una fuerte reducción de 3,91 millones de toneladas, es decir 7,5 por ciento, y descendió a 48,6 millones de toneladas.

Luego viene Suecia, con un total de pedidos de 8,30 millones de toneladas, seguida de Alemania Occidental y de España, que pasó del sexto al cuarto lugar.

Gran Bretaña pasó a una quinta posición, seguida por Francia, Estados Unidos y Brasil, que gana tres puestos de un trimestre a otro.

Dique Seco en Río de Janeiro

La Ishikawajima de este país, invertirá en 1975, 350 millones de cruzeiros para ampliar la capacidad de un dique seco próximo a esta ciudad, que en la actualidad puede recibir buques de hasta 400.000 toneladas.

CHILE

Dos Nuevos Buques para la Marina Mercante Nacional

El 15 de mayo izaron por primera vez el pabellón nacional las dos nuevas y modernas naves que integran ya nuestra Marina Mercante Nacional y que fueron adquiridas por la antigua firma naviera porteña Martínez Pereira y Cía. S.A.N. para servir al país, al Pacto Andino y a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, ALALC.

El "Castilla" y el "Francisca" constituyen dos buques gemelos construidos en 1968.

La velocidad de éstos es de 15 nudos a plena carga. Tienen una eslora de 121 mts. y una manga de 14. El tonelaje D.W. es de 3.750, además de una capacidad de 198 mil pies cúbicos para graneles y 40.000 pies cúbicos para carga frigorizada, lo que hace de estas naves las más operables en su tipo, especialmente para carga diversificada.

Los buques tienen aire acondicionado y excelentes camarotes para su oficialidad y tripulación. Poseen plumas de 5 y 10 toneladas, un motor principal Burmeister y Wain, y motores auxiliares Sulser.

Su costo es superior a los 6 millones de dólares.

Nuevo Buque-tanque para Chile Llegó a Valparaíso

En viaje inaugural llegó a Valparaíso el buque-tanque "Punta Angeles", de SONAP, que incrementa en 20.338 toneladas largas el de la Marina Mercante Nacional.

El "Punta Angeles" fue comprado de segunda mano, pero su estado es excelente.

Fue construido en 1965 por los astilleros Hitachi Shipbuilding and Engineering Company, de Osaka, en Japón.

Clasificado por Lloyd's Register of Shipping como 100A-1 el mejor en su clase. Su eslora es de 170.68 mts., y manga de 22. Su motor principal es Burmeister and Wain de 6.900 BHP y 112 revoluciones por minuto, lo que le da una velocidad de crucero de 14,5 nudos y una máxima de 15.

Está diseñado y dotado con equipos de bombeo para el transporte de distintos grados de gasolina y aceites.

El equipo auxiliar de navegación está compuesto por giro, piloto automático, dos radares, ecosonda Decca, radiogoniómetro y otros.

El equipo de comunicaciones está compuesto de radiotelegrafía, un equipo de alta frecuencia y radioteléfono con conexión a red telefónica.

Uno de los adelantos que tiene, es una Sala de Control Hidráulico, que permite manejar en forma automatizada desde el interior del castillo de la nave todos los estanques y bombas del buque.

Tiene también paneles en que están señalados todos los estanques y más llaves maestras que los controlan para abrir o cerrar por control remoto. Igualmente, en la sala están los controles remotos para las bombas de achique; y hay niveles automáticos conectados a cada estanque que permiten llevar el control de llenado o vaciado de los mismos.

Del mismo modo, el "Punta Angeles" tiene un moderno sistema contra incendios, con un generador de espuma NPU o agua a presión. Ello permite en contados segundos poder cubrir toda la cubierta con espuma, agua a alta presión o lluvia.

En Viaje Inaugural el Mayor Petrolero Chileno

Ha llegado a Valparaíso el nuevo buque-tanque chileno "Sonap II", propiedad de la Sociedad Anónima de Navegación Petrolera.

El barco fue adquirido recientemente en Europa y se ha constituido en el mayor petrolero de la flota chilena. Será dedicado al transporte de productos limpios en el litoral nacional, y también podrá realizar viajes en transporte de combustibles hacia y desde el exterior.

Valdivia: Construcción del Ferry "Trauco", Destinado al Canal de Chacao

A comienzos de mayo debía entrar en funcionamiento el ferry "Trauco", en el canal de Chacao, que se estaba construyendo en el astillero Kossmann, de esta ciudad.

Construcciones navales e industriales Eberhard Kossmann, proyectaron el ferry y lo ejecutaron en el astillero que posee en esta ciudad. La misma empresa hizo el trans-

bordador "Pincoya", que actualmente está en servicio en el Canal de Chacao, con excelentes resultados.

El ferry "Trauco" tiene 30,56 metros de eslora, 10 de manga; 1,90 de puntal; 1,20 de calado; velocidad 10 nudos con 90 toneladas de carga, capacidad de carga 120 toneladas, equivalente a 12 camiones cargados de 12 toneladas cada uno y 8 a 10 automóviles. Tiene doble rampa para automóviles, camiones con acoplados y buses con pasajeros. Tiene tres motores Mercedes Benz de 185 caballos cada uno, con tres sistemas de propulsión tipo Schottel, hélice dirigible en 360 grados. Dispone de completo y moderno equipo de navegación adquirido en Alemania. Será comandado desde un púlpito central por el capitán, que maneja todo el barco, incluso subida y bajada de rampas. Esto reduce el costo de explotación.

La firma Kossmann también construirá más adelante un ferry para el Estrecho de Magallanes.

La construcción de este ferryboat fue ordenada por el Instituto CORFO-Chiloé.

Arribó moderno Buque-tanque Gasero Chileno. El "Galileo" de Interoceangas

En viaje inaugural arribó el 7 de mayo al terminal de Quintero el nuevo buque-tanque gasero "Galileo", de los registros de la Empresa Naviera Interoceangas S.A.

La moderna unidad pasa a convertirse en la más reciente adquisición de su tipo para la flota mercante chilena. Con el "Galileo", la Interoceangas aumenta a dos sus unidades para el transporte de gas licuado. El otro buque-tanque gasero es el "Copérnico", que actualmente realiza tráfico entre Puerto Percy, Antofagasta y Quintero.

El "Galileo", fue recientemente adquirido en Francia. La nave cuenta con una eslora de 154,50 metros, una manga de 23, y un tonelaje de registro grueso de 9.854,62 tons.

Fue construido en 1967 y tiene los últimos adelantos en cuanto a control de operación. Posee tres estanques de carga con una capacidad total de 14.800 metros cúbicos de producto líquido.

Con la adquisición de la nueva unidad, el país tendrá una economía anual superior a 1.300.000 dólares. Anteriormente, el transporte de gas licuado refrigerado debía realizarse con naves extranjeras, lo que implicaba un extraordinario gasto en fletes.

El "Galileo" será destinado al transporte de gas refrigerado, desde la planta de Cabo Negro, en la zona sur, al puerto de Quintero. También hará algunos viajes al exterior.

Gigantesco Supertanque Compró Chile

Nuevas 124 mil toneladas han sido incorporadas al poderío de nuestra Marina Mercante, al fructificar la compra del supertanque "Jundia" a los astilleros Mitsui, del Japón. La nave trae desde el Golfo Pérsico petróleo suficiente para abastecer las actuales necesidades de crudo de nuestro país.

El "Jundia" constituye en estos momentos la más grande unidad de la flota mercante chilena y se convierte también en el buque más grande del Pacífico Sur.

Con el transporte de petróleo, la EMPREMAR abre la mejor de las perspectivas para que buques chilenos sean los encargados del transporte de hidrocarburos, lo que significa un importante ahorro de moneda dura por concepto de fletes.

La partida de 116.000 toneladas de petróleo que trajo el "Jundia" fue desembarcada en Quintero.

Chile, es decir, EMPREMAR, tiene contrato de arriendo, con compromiso de compra del "Jundia", por tres años. Sin embargo, desde ahora navega bajo bandera nacional.

Se trata de un barco totalmente automatizado y con una tripulación de apenas 35 hombres, pese a que su eslora es de 257 metros, manga 40 metros, puntal 22,40 y calado 17 metros. Su velocidad es de 16 nudos.

Sus bombas de descarga funcionan por control remoto y su navegación se realiza por computadoras, recibiendo instrucciones vía satélite.

Esta cualidad hace que su tripulación, que es actualmente en su totalidad brasileña, sea cambiada en un futuro cercano luego de especializar gente chilena.

La Marina Mercante chilena tiene actualmente otros cinco buques petroleros, pertenecientes a la SONAP. Ellos son: "Cabo Pilar", de 68.000 tons.; "Cabo Tamar", de 58.000 tons.; "Cabo de Hornos", de 30.000; "Magallanes", de 29.000 y "Punta Angeles", de 20.000 toneladas y que fuera adquirido recientemente en Europa.

Con la llegada del "Jundia", la capacidad de transporte de petróleo por buques chilenos se eleva así a 321 mil toneladas.

ESTADOS UNIDOS

Portaaviones Nuclear

El portaaviones nuclear "Nimitz", que entró en servicio en Norfolk, en presencia del Presidente norteamericano Gerald Ford, es el mayor navío de guerra del mundo. La nave, cuyo puente superior tiene una superficie igual a tres campos de fútbol, puede transportar 6.000 marinos y aviadores y 100 aviones. El buque se desplaza a una velocidad de 30 nudos.

Nuevo Caza de Combate para la Marina

La Marina norteamericana eligió el bi-reactor F-18 como caza ligero de combate del futuro, comunicó oficialmente el Pentágono.

El F-18 es un aparato construido por McDonnell Douglas y Northrop Corporation.

Se trata de la versión aeronaval derivada del YF-17 de Northrop, aparato diseñado en enero por la Aviación, que prefirió el monorreactor F-16 de General Dynamics como futuro caza ligero.

La Marina proyecta comprar entre seis mil y ocho mil de estos aparatos.

La Aviación se equipará con 650 F-16.

CIA Seguirá en Búsqueda de Submarino Soviético Hundido

Con el misterioso barco de investigación "Glomar Explorer" la Agencia Central de Inteligencia (CIA) proseguirá en julio los trabajos de rescate de los restos de un submarino soviético hundido en el Pacífico a 5.000 metros de profundidad.

El más reciente capítulo de esta sensacional historia de espionaje, fue publicado por "Los Angeles Times". En el verano de 1974 la CIA consiguió recuperar una pieza de 12 metros de largo, en la que se encontraba el cadáver de un oficial de las unidades de armas nucleares.

El diario personal del oficial contiene datos concretos sobre prácticas atómicas y experiencias en submarinos, añade el rotativo.

"Los Angeles Times", el primer periódico que informó sobre el rescate del submarino se remite a fuentes allegadas a la CIA.

El cadáver del oficial, encontrado en su cabina "como si estuviera dormido", estaba tan bien conservado, que pudo ser identificado sin problemas. El submarino se hundió en 1968 tras una explosión en el Pacífico, al noreste de Hawaii.

Durante los trabajos de rescate la tripulación del barco de la CIA tuvo que operar con trajes especiales, pues la parte del submarino recuperada era fuertemente radiactiva.

Dos cabezas de torpedos nucleares, que también fueron rescatadas, no habían sufrido oxidación alguna, ni sufrieron daño a causa de la explosión que provocó el hundimiento.

Meta primordial de la operación del próximo julio, es el rescate de la parte central del submarino, en la que se encuentran los cohetes nucleares y la sala de códigos cifrados.

EE.UU. Podrá Pronosticar Sismos en Todo el Mundo

Científicos norteamericanos se encuentran próximos a poder pronosticar, con sólo semanas de anticipación, el registro de algún movimiento sísmico cuyos orígenes estén en las profundidades del mar.

Los antecedentes finales para concretar el extraordinario estudio son el resultado de la labor que, por espacio de casi dos años, lleva a cabo el buque oceanográfico de Estados Unidos "Robert D. Conrad". La nave arribó el 14 de mayo a Valparaíso, en la etapa final de su expedición iniciada en agosto de 1973.

El buque transporta a diez científicos estadounidenses. Esta nave inició su travesía en Nueva York, para dirigirse a Barbados, costa de Africa, India, Singapur, Taiwán, Fiji, Tahiti, Ushuaia, y luego Puerto Montt, Archipiélago Juan Fernández y Valparaíso. Desde este puerto zarpó a Panamá, Balboa y finalmente Nueva York.

La expedición del "Robert D. Conrad" consiste en efectuar un completo estudio sobre la plataforma marítima. Estudian los científicos la gravedad, el magnetismo, las profundidades, densidad y corrientes marinas.

El comandante del buque manifestó que algunas capas de la plataforma marítima se mueven, se trasladan de un lugar a otro y también producen vibraciones. Cuando chocan, dan origen a un sismo y eso es justamente lo que se estudia.

Añadió que con los antecedentes ya obtenidos será elaborado un acabado estudio en la Universidad de Columbia. Recalcó que los científicos de su país estarían en condiciones de poder pronosticar con algunas semanas de anticipación el registro de sismos. Los equipos de que está dotado el buque oceanográfico permiten llevar a cabo todas estas investigaciones.

El barco está equipado con instrumentos para medir y fotografiar las profundidades, un nefelómetro para medir la densidad; una pistola de aire para medir profundidades y una draga especial para remover capas submarinas. También cuenta con taladros electrónicos que funcionan a profundidad, logrando extraer muestras de la capa. Otro tanto se puede hacer con el barro y demás sedimentos, a los cuales se les mide la temperatura. La nave está provista de muchos otros equipos avanzados y su propia navegación es controlada mediante el informe de satélites, procesados en una computadora instalada a bordo.

ESPAÑA

Alargamiento del Petrolero "Marquina"

En el dique Nº 3 de la factoría de El Ferrol del Caudillo de la Empresa Nacional "Bazán", se realizó con éxito la ampliación de la eslora del petrolero "Marquina" en 23,54 metros.

El "Marquina" había sufrido graves daños en un abordaje con el carguero noruego "Vickfried", y aprovechando la obligada reparación que debía sufrir se decidió proceder a esta ampliación del buque, cuyo porte pasa así de 65.000 toneladas a 85.000.

Construcción Naval Española

En el curso del acto de presentación de la Memoria de 1974, el director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales manifestó que la cartera de pedidos al comenzar 1975, ascendía a 604 buques, con un total de 6.158.722 toneladas de registro bruto, lo que supone un descenso del 18,5 por ciento sobre los datos del año anterior.

Durante 1974, los astilleros nacionales entregaron 231 buques con 1.471.535 toneladas, lo que representa un aumento del 10,7 por ciento respecto a 1973.

En la factoría de Astilleros Españoles S.A. en Sevilla fue entregado a la firma finlandesa de armadores Oy Pulpships, el buque a granel de 35.000 toneladas de porte "Matái", cuyas características principales son: eslora total, 196 metros; manga, 24,20; calado, 11,11; puntal, 15,20, y potencia propulsora, 11.500 BHP.

Fragata "Cataluña"

Tuvo lugar en la factoría de la Empresa Nacional "Bazán" en El Ferrol del Caudillo, la entrega a la Armada española de la fragata lanzamisiles "Cataluña", tercera de una serie de cinco que construye la factoría ferrolana dentro del marco de la primera fase del programa naval.

Lanzamientos:

Lanzamientos de Buques

Tuvo lugar en la factoría de Olaveaga de Astilleros Españoles S.A., en Bilbao, el lanzamiento del carguero tipo "Santa Fe", de propósito múltiple, "Aegis Mystic", cuyas características más destacadas son las siguientes: eslora total, 159 metros; manga, 22,8; puntal, 13,5; calado, 9,73; porte, 10.000 toneladas.

Simultáneamente, con este lanzamiento tuvo lugar la entrega de los buques "Aegis Topic" y "Aegis Logic", de iguales características que el anterior.

En Sevilla, en la factoría de Astilleros Españoles S.A. tuvo lugar el lanzamiento del carguero a granel de 35.000 toneladas de porte "Nan Fung", construido por encargo de la naviera finesa AB Helsingfors Steamship Co.

Las principales características del nuevo buque son: eslora total, 194,95 metros; manga, 24,40; puntal, 15,20; calado, 11,11.

Irá propulsado por un motor AESA-Sulser de 11.550 BHP, a 150 r.p.m. La velocidad prevista es de 15 nudos.

Por su parte en San Fernando se procedió al lanzamiento del buque-factoría "Ribera Vasca", en la factoría de la Empresa Nacional "Bazán".

Las características del "Ribera Vasca" son las siguientes: eslora total, 92 metros; desplazamiento, 4.420 toneladas; velocidad máxima, 16 nudos; autonomía, 17.800 millas a quince nudos.

El buque ha sido construido para la Compañía Pesquerías Gaditanas de Gran Altura.

FRANCIA

Tráfico de Mercancías entre Francia y el Cercano Oriente

La "Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux" abrió en abril un servicio regular para barcos portacontenedores entre Marsella y Beirut e Iskenderum.

Las salidas son bimensuales desde cada uno de los puertos servidos. A contar del segundo semestre de 1975 serán semanales.

El nuevo servicio, que se ha denominado "Orientainer", hará que los exportadores e

importadores franceses puedan enviar o recibir las mercancías por contenedores, con destino o procedentes de Líbano, Siria, Irak y Jordania, vía Beirut, lo mismo que de Turquía y de Irán, vía Iskenderum.

Este servicio lo asegurarán en un comienzo barcos de una capacidad, con plena carga, de 170 contenedores, que serán reemplazados cuando el tráfico lo exija por barcos que podrán embarcar 400 contenedores.

NORUEGA

El Mayor Oleoducto Submarino del Mundo

Un oleoducto submarino de mil kilómetros de largo como mínimo, el mayor del mundo, será construido para transportar a Europa Central gas natural, desde la plataforma marina de Noruega, informó la publicación petrolera "Noroil" de Oslo.

El extremo final estará en Alemania Occidental, Francia, Gran Bretaña o Dinamarca, habiendo ofrecido el país galo y otros, asistencia económica y técnica, así como un elevado precio por el gas natural.

Expertos estiman, informa "Noroil", que la solución más razonable sería situar el extremo sur del oleoducto en Alemania Occidental, de donde emanaría un sistema de distribución a diversos países europeos.

El oleoducto de mil kilómetros y un diámetro máximo de 106 centímetros, tendrá probablemente una capacidad anual de unos 25.000 metros cúbicos de gas natural.

PERU

Gran Complejo Pesquero

Fue inaugurado en el puerto de Paita el Gran Complejo Pesquero, por el primer Ministro general Francisco Morales Bermúdez, en nombre del Presidente de la República, general Juan Velasco Alvarado. La puesta en marcha del complejo pesquero, considerado como el más grande del mundo en su género, ha demandado una inversión de 3.300 millones de soles y dará una ocupación directa a 3.500 trabajadores cuando se con-

cluyan las etapas pendientes. Se han invertido hasta el momento 3.271 millones de soles. Comprende esta obra, básicamente, el terminal pesquero, la planta industrial de pesca y la planta industrial de Challpesa.

Según reciente evaluación del Instituto del Mar del Perú, se estiman en 450 mil toneladas anuales los recursos pesqueros a ser explotados en esta región, de los cuales 250 mil corresponden a la merluza y 200 mil al jurel y caballa. La concepción, proyección y

financiamiento del complejo han sido realizados íntegramente por peruanos.

La inauguración del Complejo Pesquero de Paita, desmiente definitivamente los ru-

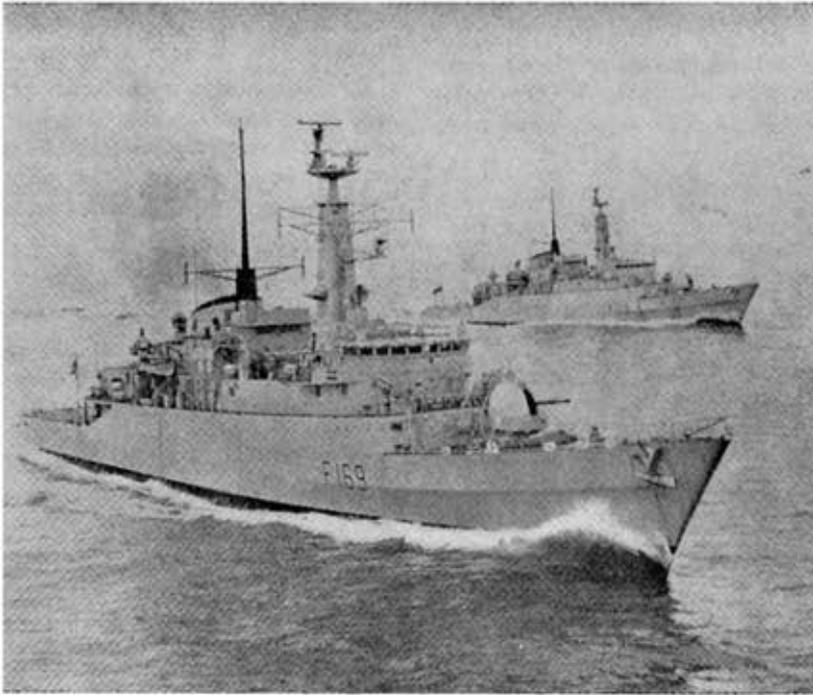
moreos malintencionados que circularon en meses pasados, sobre la conversión de Paita en una base de cohetes y submarinos atómicos de la Unión Soviética.

REINO UNIDO

Fragatas Británicas "Tipo 21"

En la fotografía aparecen las fragatas "Amazon" y "Antelope", durante una navegación frente al Cabo de Santa Catalina, en la isla de Wight.

Los buques de esta serie desplazan 2.500 toneladas y montan un sistema de propulsión COGOT, a base de dos turbinas a gas "Olimpus", de 25.000 CV, y de dos turbinas a gas de 5.000 CV, del tipo "TYNE".



Nuevos Astilleros Británicos

Las autoridades del Reino Unido concedieron a la sociedad Fred Olsen Ltda., filial de una naviera noruega y del grupo Aker, autorización para la construcción de unos astilleros en Stornoway, en las islas Hébridias.

Estos astilleros deberán entrar en servicio en el año en curso y estarán especialmente dedicados a la construcción de estructuras de acero para la industria petrolera.

