

Productora de crudos quiere aho- rrar carburantes

El ahorro de carburantes parece que va en serio. Nos referimos al que se consume en la navegación, y principalmente en la pesca. Paradojicamente Noruega, tal vez la mayor productora europea de crudos, va a la cabeza de la investigación para el ahorro de carburante líquido en la navegación pesquera.

Sus técnicos han calculado que, si se toman las medidas adecuadas, el consumo puede reducirse a la mitad del actual, sin dejar de capturar el mismo volumen de especies. Dentro de esta filosofía ha puesto en marcha un nuevo plan de ahorro energético, en asociación con un esfuerzo concordante de otros países interesados en el mismo problema.

La experiencia durará tres años. Se calcula que costará 2 millones de francos franceses. Los países asociados con Noruega en la investigación son también nórdicos. Dinamarca, Irlanda y Islas Faroe. Entre los tres cuentan con 7 institutos de investigación, comprometidos para colaborar, cada uno desde su especialidad, en la empresa.

— 00 ★ 00 —

Cada uno de los 7 tomará a su cargo la parte del programa que le es asignada. El laboratorio danés de investigación naval estudiará las consecuencias de la acción salitrosa en los cascos metálicos, el cálculo del consumo total de carburante en los navíos y los sistemas de propulsión usados.

El Instituto de las Faroe por el estudio de las economías realizadas gracias a la pesca al «bou».

El de Irlanda estudiará la recuperación del calor perdido, la medida de la resistencia de los túneles de propulsión y la eficacia de los sistemas de la misma.

Parece que los técnicos noruegos persiguen utilizar el calor perdido para congelación de la pesca y producir energía mecánica y eléctrica. Habrá de calcularse igualmente el rendimiento energético en la industria de la pesca y en lo que concierne a la flota, su concepción y su explotación.

— 00 ★ 00 —

A corto término el programa pretende informar a los industriales pesqueros de las técnicas, los métodos, los materiales... que les permitan mejorar el rendimiento energético de sus buques. A más largo término el objetivo consiste en poner a punto el diseño de los cascos, las formas de los mismos, los sistemas de propulsión utilizables y las máquinas combinadas con instrumentos de medida, que habrán de permitir la reducción del consumo de carburantes.

En Noruega la flota pesquera consume al año 500 000 tons. de carburantes. Cifra muy inferior a la que se consume. España por el sector pesquero. Los especialistas de aquel país afirman llenos de razón que se está despilfarrando la mitad de aquella cantidad. Imagine lo que tal denuncia representaría aplicada a la flota pesquera española.

De todos modos, Noruega ya ha avanzado mucho más que nosotros. En aquel país, donde la mayoría de las embarcaciones hacen cruceros costeros, el 95% de los buques de pesca se accionan con hélices de paso variable. También están dotados de indicadores de consumo por milla recorrida.

Del consumo total por buque, del 40 al 50% lo absorbe los viajes a los caladeros. Tal porcentaje puede ser incrementado o abatido según la velocidad de crucero que desarrolle el buque. La economía de energía se calcula principalmente sobre el viaje, más que sobre la permanencia en el caladero. ¿Es más rentable de llevar el buque a la velocidad máxima o no? El secreto está en encontrar un punto de equilibrio entre las dos exigencias: celeridad en la marcha y economía de combustible.

Vale la pena estar atentos a lo que resulte de los esfuerzos que se realizan en el Norte para dar al problema la solución más racional. Confiamos en que el asunto está en buenas manos.

MAREIRO

