

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

NOTICIAS

Buques, Navieras, Astilleros y Puertos

080901 Escala del MARIA DE MAEZTU en Santander

080901 Escala en Vigo del ECOLOGICO SEGUNDO, procedente de El Puerto de Santa María para reparar en Astilleros Armada



ECOLOGICO SEGUNDO, en Vigo el 22 Septiembre 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

080903 Escala en Vigo del HANSA STOCKHOLM en viaje de Tauranga (New Zealand) a Zeebrugge, descarga kiwi

080904 Día de contrastes en el puerto de Vigo al coincidir los cruceros FUNCHAL, CENTURY e INDEPENDENCE OF THE SEAS con un total de 6532 pasajeros. El primero lo hace en ruta de A Coruña a Leixoes. El CENTURY de Cherbourg a Lisboa y el último de Lisboa a Southampton

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



INDEPENDENCE OF THE SEAS y **FUNCHAL**, en Vigo el 4 Septiembre 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

080904 Escala del **ESHIPS QUEST** en Santander para reparar en Astander



ESHIPS QUEST, reparando en Santander el 8 Septiembre 2008 - ©Capt José Luis Díaz Campa

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080904 Escala del NIVARIA en Bilbao, en lastre desde Gijón carga fueloil
- 080904 Escala del VERONICA B en Bilbao con contenedores desde Algeciras
- 080905 Los veteranos cementeros españoles INDALO y ENCOFRADOR coinciden en Vigo descargando sendos cargamentos de cemento a granel
- 080906 Escala del NIEVES B en Bilbao con contenedores desde Santa Cruz de Tenerife
- 080906 Escala del MARIA DE MAEZTU en Santander
- 080908 Escala en Santander de la draga KRANKELOON para reparar en Astander. Zarpa el 24 de Octubre para Crotone
- 080909 Procedente de Palma de Mallorca llega a Vigo, para trabajos de mantenimiento, el remolcador RIA DE VIGO
- 080909 Escala en Bilbao del MONTSERRAT B con contenedores desde Algeciras
- 080909 Escala en Bilbao del NIVARIA en lastre desde Ferrol, carga fueloil
- 080909 Escala del LAUDIO en Bilbao con chatarra desde Aberdeen
- 080910 Los cruceros VENTURA (116017 trb) y OCEAN MAJESTY (10417 trb) se dan cita en Vigo con 3728 y 492 pasajeros respectivamente
- 080910 La gabarra petrolera SAVINOSA (Ex-CAMPIZ DOS) se hunde en el puerto de Tarragona
- 080911 Escala del GRAN CANARIA CAR en Santander
- 080911 Escala del CORNIDE DE SAAVEDRA en Santander



CORNIDE DE SAAVEDRA, bajo la lluvia, en Santander el 11 Septiembre 2008 - ©Capt José Luis Díaz Campa

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080912 Escala del MARIA DE MAEZTU en Santander
080912 Nueva escala en Vigo del QUEEN MARY 2 en viaje de Southampton a Barcelona con 2500 pasajeros a bordo para una visita de 9 horas



QUEEN MARY 2, en Vigo el 12 Septiembre 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 080912 Escala del GALA DEL MAR en Bilbao
080912 Escala del LLANDWYN ISLAND en Santander, de arribada en viaje de Southampton a Gibraltar



LLANDDWYN ISLAND, saliendo de Santander el 13 Septiembre 2009 - ©Capt José Luis Díaz Campa

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080914 Escala del BECQUER en Bilbao en lastre desde Rotterdam, carga butano y propano para La Coruña
- 080914 Escala del CORNIDE DE SAAVEDRA en Santander
- 080914 Escala inaugural en Vigo del crucero americano CARNIVAL SPLENDOR, que realiza un crucero de posicionamiento al Mediterráneo con 3000 pasajeros y 1293 tripulantes. El buque llega en ruta de Le Havre a Lisboa permaneciendo atracado entre las 10 y las 22 horas y siendo saludado a la llegada por dos remolcadores del puerto lanzando los típicos chorros de agua con sus cañones contra incendios



CARNIVAL SPLENDOR, en Vigo el 14 Septiembre 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 080915 El roto HAYAT N (Ex-CIUDAD DE BURGOS), con unas 100 personas a bordo además de 73 camiones y 2 coches, se hunde poco después de salir de Bandirma hacia Estambul. Una persona resultó muerta, cuatro desaparecidas y treinta y cuatro heridas.
- 080916 Escala del MARIA DE MAEZTU en Santander
- 080916 Procedente de A Coruña atraca en Vigo el remolcador A. GAUDI para dejar en este puerto el gánguil SATO GRAN CANARIA. El remolcador continúa viaje a Castellón horas mas tarde
- 080918 Escala en Bilbao del NIVARIA en lastre desde Ferrol carga fueloil
- 080918 Escala en Bilbao del VERONICA B con contenedores desde Algeciras

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080918 Escala en Bilbao del GONGORA, de La Coruña para La Coruña carga butano y propano
- 080918 Escala del LEA en Bilbao, carga bobinas para Aveiro
- 080919 Primera escala en aguas viguesas del crucero de exploración NATIONAL GEOGRAPHIC ENDEAVOUR bajo esta denominación. El buque fondea en las proximidades de las Islas Cies para que sus 115 pasajeros puedan conocerlas. Por la tarde el crucero hace lo propio en la ensenada de Baiona, para que su pasaje visite la villa utilizando las embarcaciones neumáticas auxiliares
- 080920 Procedente de Algeciras llega a Marín el VERONICA B con un cetáceo de unos 15 metros y 20 toneladas incrustado en el bulbo de proa
- 080921 Escala en Bilbao, procedente de Ferrol, del VB ARTICHO
- 080921 Escala del JULIA DEL MAR en Bilbao de Avilés para Marín con contenedores
- 080922 Escala del MARIA DE MAEZTU en Santander



MARIA DE MAEZTU, en Santander el 22 Septiembre 2008 - ©Capt José Luis Díaz Campa

- 080922 Primera escala en Vigo del transporte de carga rodada GRANDE COLONIA. La escala se enmarca dentro del nuevo servicio regular entre Sudamérica y el Norte de Europa que inauguró en el puerto vigués el pasado 29 de Julio el GRANDE BRASILE
- 080923 Escala del NIVARIA en Bilbao en lastre de Ferrol para cargar fueloil
- 080924 Escala del MANUELA E en Santander con chatarra desde Montoir

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080924 Escala del STOLT GUILLEMOT en Santander para reparar en Astander. Procede de Bordeaux y zarpa el 8 de Octubre para Bayonne
- 080924 Hace escala en Vigo el buque de cruceros de bandera portuguesa OCEAN MAJESTY (Ex-JUAN MARCH), con 481 pasajeros británicos a bordo que pernactan en Vigo. Un reajuste en el itinerario del buque facilitó esta medida excepcional. Zarpó para Lisboa al mediodía siguiente
- 080925 Escala en Bilbao del MONTSERRAT B con contenedores desde Algeciras
- 080926 La ministra de Fomento presenta en Vigo el nuevo remolcador de salvamento MARIA PITA



MARIA PITA, en Vigo el 26 Septiembre 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 080927 Escala en Bilbao del NIVARIA en lastre desde Gijón para cargar fueloil
- 080927 Escala del RUILOBA en Bilbao, de Avilés para Villagarcía de Arosa con contenedores
- 080927 Para ser repostado, hace escala en Vigo el pequeño ferry griego PEGASUS, de 679 TRB y 50 mts de eslora, en viaje de Patras a Den Helder
- 080928 Escala del ESHIPS NAHYAN en Santander para reparar en Astander. Zarpa el 12 de Octubre para Runcorn

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



ESHIPS NAHYAN, en Santander el 28 Septiembre 2008 - ©Capt José Luis Díaz Campa

- 080929 Escala en Bilbao del MADRID SPIRIT con gas natural desde Point Fortin
- 080930 Escala del JUAN DE LA COSA en Santander
- 080930 Comienza sus singladuras comerciales el TINA C, construido en los astilleros Freire de Vigo
- 080930 El buque oceanográfico HESPERIDES finaliza en Vigo una campaña de investigación de dos semanas sobre las profundidades marinas y la biodiversidad del ecosistema mas oculto y desconocido que guardan los abismos de la costa comprendida entre Ferrol y Fisterra

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



HESPERIDES, en Vigo el 30 Septiembre 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 081001 Escala del MARIA DE MAEZTU en Santander
- 081002 Escala del SICHEM ETILICO en Santander. De Avilés para Rotterdam, carga bioetanol
- 081003 Escala del VERONICA B en Bilbao con contenedores desde Algeciras
- 081003 Acto de entrega del nuevo mercante español FINITA R en los astilleros Armón, de Vigo. El buque es el segundo y último de la serie encargada por la naviera coruñesa Naviera de Galicia SA tras la entrega el pasado año del MANUELA E. El día 31, el FINITA R entra en Vigo en su primer viaje comercial, en ruta de A Coruña a Ceuta

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



FINITA R, a la izquierda, junto con otros buque en construcción en Astilleros Armón de Vigo el 24 Junio 2008 -
©Francisco Díaz Guerrero

- 081004 Escala del BECQUER en Santander con butadieno desde Tarragona
- 081005 Escala del LAGA en Santander con fertilizante desde Sagunto, zarpa en lastre para Avilés
- 081005 Escala del GONGORA en Bilbao procedente de Ambes, carga propileno para Rotterdam
- 081005 Escala del JULIA DEL MAR en Bilbao con contenedores desde Avilés
- 081005 Escala del HISPANIA SPIRIT en Bilbao con gas natural desde Point Fortin
- 081005 Escala del GRAN CANARIA CAR en Santander, de Emden para Setubal con vehículos
- 081006 Escala del STOLT SHEARWATER en Santander procedente de West Thurrock para reparar en Astander
- 081006 Escala del LUNO en Bilbao con fertilizante desde Huelva
- 081007 Escala del BARIZO en Bilbao en lastre desde Bayonne, carga varilla
- 081007 Con la escala del portacontenedores CMA CGM HERODOTE, el puerto de Vigo queda adscrito a la línea regular semanal entre Brasil, Centroamérica y Rotterdam. En esta escala inaugural dejó 68 contenedores, la mayoría con fruta, y embarcó 15 vacíos

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



CMA CGM HERODOTE, en Vigo el 17 Noviembre 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 081007 Escala del CAP FORMENTOR en Bilbao con chatarra desde Aberdeen
- 081008 Escala en Bilbao del NIVARIA, procedente de Gijón carga fueloil
- 081009 Escala del ALONSO DE CHAVES en Santander



ALONSO DE CHAVES, en Santander el 11 Octubre 2008 - ©Capt José Luis Díaz Campa

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 081009 Escala del ELISA B en Bilbao contenedores desde Algeciras
- 081010 El granelero FEDRA embarranca en Punta Europa
- 081011 Procedente de A Coruña entra en Vigo el ferry de alta velocidad y bandera noruega BALTIC JET, de 2278 TRB y 60 mts de eslora, para repostar combustible. Después de 5 horas de escala zarpó para Lisboa



BALTIC JET, en Vigo el 11 Octubre 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 081011 Escala del BOW EAGLE en Santander para reparar en Astander

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



BOW EAGLE en Santander el 11 Octubre 2008 - ©Capt José Luis Díaz Campa

- 081011 Escala del RUILOBA en Bilbao con contenedores desde Avilés
- 081011 Escala en Bilbao del NIVARIA en lastre desde Gijón para cargar fueloil
- 081011 Escala del MAR ISA en Bilbao con productos desde Algeciras
- 081011 Escala del MEDAL en Bilbao con bloques navales desde Setubal
- 081011 Escala del LUNO en Bilbao en lastre desde Pasajes para cargar general
- 081011 El granelero TAWE embarranca en Punta San García, Bahía de Algeciras

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



Tawe, embarrancado en la Bahía de Algeciras el 13 Octubre 2008 - ©Emilio Mesa

081017 Escala en Bilbao del NIVARIA en lastre desde Gijón para cargar fueloil

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 081017 Escala en Bilbao del MONTE UMBE con crudo desde Sullom Voe
- 081018 Escala del VALENTIA (Ex-SILVERSTONE) en Santander de Newcastle para Ijmuiden con vehículos
- 081019 Escala del CORNIDE DE SAAVEDRA en Santander
- 081019 Escala en Bilbao del JULIA DEL MAR con contenedores desde Avilés
- 081019 Escala en Bilbao del VERONICA B con contenedores desde Algeciras
- 081019 Escala del BECQUER en Santander con butadieno desde Tarragona
- 081020 Escala del NIVARIA en Bilbao
- 081020 Escala del LAGA en Bilbao con chatarra desde Tilbury
- 081021 Escala del EPSOM en Santander para reparar en Astander. Procede de Aveiro y zarpa para Wilhelmshaven el 29 de Octubre



EPSOM, en Santander el 29 Octubre 2008 - ©Capt José Luis Díaz Campa

- 081023 Escala del MARIA DE MAEZTU en Santander
- 081024 Escala del HISPANIA SPIRIT en Bilbao con gas natural desde Point Fortin
- 081025 Atraca en Vigo el transporte de carga rodada BRUSSEL, en viaje de Antwerp a Derince
- 081026 Escala en Bilbao del RUILOBA con contenedores desde Villagarcia de Arosa
- 081026 Escala del CORNIDE DE SAAVEDRA en Santander
- 081026 Escala del ANGON en Santander procedente de Porto Lagos. Zarpa para Blaye.
- 081027 Escala del SICHEM COLIBRI en Santander con hidróxido sódico desde Lavera. Zarpa para Avilés.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 081028 Escala en Bilbao del ELISA B con contenedores desde Algeciras
081030 Escala en Bilbao del NIVARIA en lastre desde Gijón, carga fueloil
081031 Escala del JUAN DE LA COSA en Santander
081031 Durante el mes de Octubre atracan en Vigo un total de 13 cruceros: INDEPENDENCE OF THE SEAS, en tres ocasiones; OCEANA, en dos y VENTURA, ARCADIA, AURORA, ARTEMIS, THOMSON CELEBRATION, ORIANA, BOUDICCA y ALBATROS, en una. Se dio la curiosa circunstancia, al tratarse de barcos gemelos, de que los dos últimos coincidieron el día 9. En sus orígenes navegaron para la Royal Viking Line con los nombres de ROYAL VIKING STAR y ROYAL VIKING SEA



ALBATROS y BOUDICCA, en Vigo el 9 Octubre 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

**BARCOS
DE AYER**

LUCHANA

©Manuel Rodríguez Aguilar

El mes de enero de 1986 fue un mes negro, salpicado de malas noticias y peores consecuencias para los hombres de la mar; y todo por culpa de varios temporales que se habían desatado en la costa norte española. En el naufragio del yate GREEN FLASH, de bandera inglesa, desaparecieron dos de sus tres tripulantes y en el del mercante STANLEY BAY, matriculado en Hong Kong, desapareció un tripulante y otros dos más fallecieron. El yate norteamericano UNDER REPAIR y los pesqueros asturianos TERÍN y PICO PIENZU se unieron a la lista de bajas, lo mismo que el bulkcarrier español CASTIILLO DE SALAS, este último por varada en aguas del puerto de Gijón, aunque en ninguno de los tres casos hubo que lamentar víctimas. Sin embargo, la pérdida más

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

trágica fue la del también bulkcarrier español LUCHANA. Sin duda uno de los peores comienzos de año que se recuerdan.



LUCHANA, en Santander - ©José M. Blánquez

La Naviera Bilbaína, S.A. se había constituido en Bilbao en el año 1942, siendo sus socios fundadores José Luis Aznar Zavala y Primitivo Ruiz Martínez. A pesar de ello, la realidad era que su creadora se trataba de la Compañía Naviera Vascongada, en asociación con la Naviera Aznar y el Banco de Vizcaya. Su flota inicial se constituyó con las aportaciones de varias navieras más pequeñas, como la Compañía Anónima Marítima Unión y la Compañía Naviera Amaya, cuyas flotas pasó a controlar. A partir de los años sesenta, en lo suponía una etapa de renovación, la Naviera Bilbaína encargó la construcción de varios buques a astilleros vascos, uno de los cuales fue el LUCHANA.

Perteneciente a una larga serie de buques construidos por la Compañía Euskalduna de Bilbao (compartida con la SECN, de Sestao), aunque con ciertas diferencias, al LUCHANA le correspondía el número de construcción 155. La puesta de quilla fue el 22 de febrero de 1963 y su botadura tuvo lugar el 19 de julio de 1963. Fue entregado a la naviera en enero de 1964 y comenzó inmediatamente con sus viajes.

Nuestro protagonista se trataba inicialmente de un buque de carga general con cinco bodegas, cuatro a proa de la superestructura y una a popa. Las bodegas nº 2 y 3 contaban con un entrepuente, mientras que las bodegas nº 1, 4 y 5, disponían de dos entrepuentes. Para el manejo de la carga estaba dotado de una jarcia de ocho puntales de 5 toneladas (SWL) y una pluma para grandes pesos de 30 toneladas (SWL). Sus características generales eran las siguientes

Distintivo	EDVS
Puerto de Registro	Bilbao
Tonelaje de Registro Bruto	8.250 toneladas
Tonelaje de Registro Neto	5.576 toneladas

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Peso Muerto	14.524 toneladas
Eslora total	144,71 metros
Eslora entre perpendiculares	134,45 metros
Manga de trazado	18,65 metros
Puntal de trazado	11,99 metros
Calado máximo	9,63 metros
Capacidad de carga	18.793 m3 (grano)
Propulsión	Motor MAN
Potencia	5.400 BHP
Velocidad de servicio	15,2 nudos

En 1969 fue fletado en la modalidad de *Time Charter* por la Naviera Marasia, S.A. para reforzar su línea del Extremo Oriente. Por conveniencias del mercado y otras consideraciones empresariales, en el año 1972 fue transformado en la factoría de Olaveaga de Astilleros Españoles, S.A. en un bulkcarrier. Fue el primero de los dos buques similares propiedad de la naviera que siguieron el mismo camino (el otro se llamaba LAS ARENAS y fue reformado en la factoría de Sestao de AESA). La reforma consistió en la eliminación de todos los entrepuentes y de los tanques de lastre en el doble fondo de la bodega nº 3. También se eliminaron los medios de carga de las cuatro primeras bodegas. En total se desguazaron unas 500 toneladas de chapas. Por otra parte, se instalaron en las cinco bodegas tanques laterales altos y se reforzaron sus planes. Asimismo se construyeron tolvas laterales en todos los márgenes de las bodegas, por cuyo interior se colocaron las tuberías de los tanques. Igualmente hubo que modificar la instalación eléctrica que pasaba por el interior de las bodegas, para montarla sobre la cubierta dentro de una tubería de protección. En total se instalaron unas 300 toneladas de acero y toda la reforma se realizó en el plazo de dos meses, coincidiendo con su segunda visita cuatrienal.



LUCHANA, en su configuración de carga general - ©Juan Vera, vía Carlos Túñez

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

En sus largos años de navegación había sufrido varios contratiempos. Sin embargo, el accidente que marcaría el resto de su vida fue una grieta que se produjo entre las bodegas nº 1 y 2 cuando navegaba en lastre y con mal tiempo desde el puerto canario de Arguineguín hasta la ciudad de Jacksonville, en Florida, en el mes de abril de 1981. El buque, a pesar de una avería tan seria, consiguió recalar en ese puerto norteamericano para reparar y entonces fue reconocido por los inspectores del US Coast Guard y del Lloyd's Register, su Sociedad Clasificadora. Sus informes fueron tan negativos que se le retiró su clasificación (+100A1 +LMC) y también se le prohibió la salida del puerto con sus propios medios, incluso después de realizar cualquier reparación. Por ello, la naviera efectuó algunas reparaciones provisionales con el fin de remolcarlo hasta Bilbao, viaje que se hizo con muchas dificultades debido al mal tiempo que encontró en su trayectoria por el Atlántico. El buque llegó el 25 de mayo a la factoría de Sestao de AESA para reparar, en lugar de comenzar con su desguace, que era la primera intención de los directivos de la naviera. Durante la reparación, a primeros del mes de julio, sufrió un incendio en el astillero que le produjo graves averías.



LUCHANA, después de la transformación en granelero - ©José M. Blánquez

A finales del mes de agosto terminaron las reparaciones y, tras las comprobaciones oportunas, la Sociedad Clasificadora le devolvió la Clase. La Inspección de Buques de Vizcaya también le expidió los correspondientes certificados de navegabilidad. En esos momentos, la Naviera Bilbaína disponía de una flota suficiente para los fletes que tenía contratados, así que un LUCHANA recién reparado, fue amarrado y dejado de lado en espera de un destino definitivo. Pasado un tiempo, la baja de algunas unidades en la Naviera Bilbaína, unas por venta y otras para desguace, obligó a repescar a un inactivo LUCHANA, con muchos años a cuestas (era el más viejo de la Naviera Bilbaína) y en mal estado.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

De nuevo con nuestro protagonista en activo, transcurría el año 1985 cuando en un viaje de Paranaguá, un puerto brasileño de gran importancia en la exportación de granos, con destino a los puertos de Tarragona y Sevilla, registró un violento incendio en la sala de máquinas. Al final pudo sofocarse y terminar el viaje, aunque la tripulación estuvo a punto de abandonarlo. Tras descargar la última parte del cargamento en la capital andaluza, a finales de 1985, se dirigió en lastre al puerto de Almería para tomar un cargamento de mineral de hierro destinado a ENSIDESA, y que tenía que descargar en el puerto de Avilés, viaje que había realizado en numerosas ocasiones. En el muelle de la Compañía Andaluza de Minas, S.A. recibió 13.400 toneladas de mineral, que quedaron estibadas de la siguiente forma:

BODEGAS	TONELADAS
Nº 1	-----
Nº 2	3.550
Nº 3	3.400
Nº 4	5.600
Nº 5	850

La partida fue el día 11 de enero de 1986 por la noche, con 25 tripulantes y dos familiares acompañantes a bordo. El primer oficial de máquinas José Ignacio García Zarandona, acababa de embarcar en el LUCHANA en Almería, por enfermedad de su antecesor en el cargo. La navegación por el Mediterráneo, Estrecho de Gibraltar y costa portuguesa transcurrió con relativo buen tiempo y sin incidencias. Entrando en el Cantábrico la cosa cambió, notándose enseguida un ligero empeoramiento del tiempo. Según se navegaba hacia la costa asturiana el tiempo se hizo realmente malo: viento de fuerza 7 (frescachón), mar gruesa, chubascos y poca visibilidad.



LUCHANA, navegando cargado - ©Fotoflite

La hora prevista de llegada a la barra de Avilés era las seis de la tarde del día 15 de enero. El capitán, José Fabra Vila, con el primer y tercer oficial en el puente, se puso en contacto con los prácticos de Avilés cuando faltaban menos de tres millas. La contestación dejó a todos sorprendidos y contrariados: debido al mal tiempo debería aplazar la maniobra hasta la próxima marea. A pesar de todo, el puerto no se encontraba oficialmente cerrado por temporal. Con el fin de capear el temporal, el capitán ordenó rumbo Noroeste y un régimen de la



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

máquina acorde al estado de la mar. A las 18:10 horas, el LUCHANA marcaba al faro de Cabo Peñas con una demora de 130° y a 2,5 millas de distancia, navegando entre violentos pantocazos. Una hora después se había alejado hasta las 6 millas, con igual demora del mismo punto de referencia. Un minuto más tarde comenzaría la tragedia cuando se escuchó a proa del puente, a la altura de la bodega nº 4, un fuerte ruido, como una especie de "crujido", unido a un extraño temblor. De forma simultánea el motor principal se paro. El capitán ordenó inmediatamente encender los focos de cubierta observando que "...el agua anegaba la cubierta a la altura de las bodegas nº 2 y 3, al mismo tiempo que la proa y la popa comenzaban a elevarse hacia el centro y a saltar mineral por los costados". No había mucho que hacer por un barco que se acababa de partir en dos y sí por las personas que se encontraban a bordo. Por ello el capitán mandó emitir un mensaje de socorro a la vez que ordenaba abandonar el buque. Su situación aproximada era: latitud 43° 39,5'N y longitud 006° 03,5'W.

El mensaje de socorro fue captado alrededor de las 19:15 horas por la costera de Peñas Radio, la cual alertaba inmediatamente a los buques que navegaban por la zona. En Avilés, nada más conocer el suceso, se hacían a la mar los remolcadores ARAÑÓN, NIEVA y ADELANTADO, además de varios pesqueros, y un poco más tarde se unía una lancha de la Cruz Roja del Mar. El bulkcarrier español MARCOVERDE, que navegaba en las proximidades, cambió de rumbo para dirigirse al lugar del siniestro. Mientras, de forma ordenada, tripulantes y pasajeras se habían dirigido rápidamente con sus chalecos salvavidas hacia la cubierta de botes. Todos salvo el jefe de máquinas, Félix Frúñiz Urrutia, el primer oficial, José Ignacio García Zarandona, y el segundo oficial, Fernando Iglesias López, que se dirigieron a la sala de máquinas. Parece ser que su intención era cerrar las espitas de combustible con el fin de evitar posibles incendios y mantener las luces encendidas para facilitar el salvamento de sus compañeros. El tiempo seguía siendo muy malo y llovía con fuerza. El arriado del bote de babor (también se lanzaron un par de balsas que se escaparon por la fuerza de la mar) se hizo con siete personas a bordo y nada más llegar al agua empezó a dar tremendos balances y pantocazos, y a separarse del costado del buque. El resto de tripulación se encontraba en la cubierta asidos a los más variados agarraderos y esperando el momento para tirarse al agua. Llegado el momento no quedó más remedio que lanzarse a un mar embravecido dejando a bordo a tres héroes trabajando en la sala de máquinas. Había que alcanzar a nado el bote salvavidas pero el oleaje lo convertía en una misión imposible. No obstante, poco a poco fueron recogidos casi todos por sus compañeros, mientras el LUCHANA se inclinaba de proa y se hundía en quince escasos minutos sin llegarse a partir completamente en dos partes. El bote salvavidas no tenía remos y su motor se negó a arrancar, por lo que el tiempo que tuvieron que pasar los ateridos náufragos antes de su rescate se hizo penoso e interminable.

La tripulación del pesquero LLORCA PRIMERO, que regresaba de faenar después de una semana en la mar, había escuchado el mensaje de socorro y divisó las bengalas lanzadas desde el bote salvavidas, dirigiéndose a toda máquina a la zona de procedencia. En media hora habían encontrado el bote y rescatado a sus veintiún ocupantes, entre los que se encontraba una mujer, María Luisa Pérez Sánchez, esposa del engrasador Manuel Pérez Filgueira. Afortunadamente ninguno presentaba heridas de gravedad. El pesquero puso proa a Avilés, mientras otros barcos seguían rastreando intensamente la zona en busca del resto de los tripulantes, atracando en la dársena de San Juan de Nieva a las nueve menos diez de la noche. A su llegada les esperaba un completo dispositivo humano y técnico, y todos los rescatados fueron espléndidamente recibidos y atendidos, según declararon los sufridos náufragos. A los ilesos les trasladaron al Hotel Esperanza, de Salinas, para pasar la noche, y los heridos fueron conducidos a un hospital para realizarles las curas necesarias.

Las labores de salvamento continuaron toda la noche, y eran el palangrero con base en Cudillero LA AUSTERA y el remolcador NIEVA, los que rescataban a tres personas más, aunque con la colaboración del mercante MARCOVERDE. De ellas, una estaba muy grave con una brecha en la cabeza y síntomas de ahogamiento (el contramaestre) y dos más en grave estado: una mujer izada únicamente con el chaleco salvavidas (Genoveva Gutiérrez Menchacatorre, la esposa del jefe de

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

máquinas) y el marinero Manuel Crespo Santiago. Los heridos más graves fueron ingresados en el Hospital de San Agustín donde al poco de ingresar falleció el contramaestre Abel Santiago Brión, de 43 años y natural de la localidad coruñesa de Abeledo. En su autopsia figuraba "ahogamiento por inmersión en agua salada", aunque también presentaba una grave intoxicación por fueloil.

A pesar de la mejoría del tiempo las labores de búsqueda de los tres desaparecidos se suspendieron el día 16 por la tarde al considerar los responsables que los maquinistas quedaron atrapados en el interior del buque y las posibilidades de encontrarlos eran prácticamente nulas. Una vez más quedaron patentes las carencias de la Administración en cuanto a los medios de salvamento para situaciones de emergencia en la mar. La Zona Marítima del Cantábrico abrió una Causa Militar, primero en forma de Diligencias Previas, con el número 49/86, que se resolvió en el mismo año de la tragedia al inhibirse a favor del Juzgado de Instrucción número 1 de Avilés. A instancias del Director General de la Marina Mercante se creó una Comisión de Investigación. En los comentarios de esta Comisión se atribuía el siniestro a una mala estiba de la carga y también se reconocía que faltó control en las operaciones de carga y descarga. El lugar exacto donde se encuentran los restos del LUCHANA fue localizado el mismo día 17 de enero de 1986 por el pesquero MEDUSA gracias a sus equipos electrónicos. La situación donde descansa era 43° 40,9'N y 006° 02,2'W, a 95 metros de profundidad.

Los reconocimientos llegaron a finales de noviembre de 1986. En un acto solemne, el presidente de la Cruz Roja del Mar, almirante Ángel Luis Díaz del Río, hacía entrega de sus medallas a aquellas personas que se habían destacado por su comportamiento en los accidentes marítimos sufridos en la costa asturiana ese año. Los tres desaparecidos en la tragedia del LUCHANA: el jefe de máquinas Félix Frúñiz Urrutia, de 50 años y residente en Deusto, el primer oficial José Ignacio García Zarandona, de 29 años y residente Galdácano, y el segundo oficial Fernando Iglesias López, de 49 años y residente en La Coruña, fueron condecorados a título póstumo con la Medalla de Oro de la Institución, "por su arriesgado y decisivo comportamiento, facilitando con su acción las operaciones de rescate, en las que, desgraciadamente, entregaron su vida por salvar la de sus semejantes." También recogieron su distinción Juan Llorca, patrón y armador del pesquero LLORCA PRIMERO (medalla de plata), a la tripulación del pesquero (medalla de plata), a Fernando Iglesias, patrón y armador del pesquero LA AUSTERA (medalla de bronce), y el Diploma de Voto de Gracias fue para el capitán del MARCOVERDE, el patrón del remolcador NIEVA y las tripulaciones del NIEVA y del LA AUSTERA.

TRIPULACIÓN DEL LUCHANA EL 15 DE ENERO DE 1986

CATEGORÍA	NOMBRE Y APELLIDOS
Capitán	José Fabra Vila
Primer oficial	Gregorio Arrinda Murelaga
Segundo oficial	Jesús Sáez Gilsanz
Tercer oficial	Gonzalo Muñiz Vega
Alumno	Jesús Carlos Zamacona Pino
Oficial de radio	Miguel Ángel López Cortés
Jefe de máquinas	Félix Frúñiz Urrutia
Primer oficial	José Ignacio García Zarandona
Segundo oficial	Fernando Iglesias López
Tercer oficial	José Caamaño Freire
Contramaestre	Abel Santiago Brión
Marinero (Carpintero)	Manuel Crespo Santiago

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Marinero	Luis F. Marcote Carballo
Marinero	Antonio González Besada
Mozo	Balbino Otero Reyes
Mozo	Víctor García González
Calderetero	Andrés Bernárdez Noceda
Engrasador	Laureano Fernández Paláez
Engrasador	Eugenio Sánchez Sarrión
Engrasador	Manuel Pérez Filgueira
Engrasador	Francisco Muiños González
Cocinero	Ignacio Bilbao Rueda
Primer camarero	Carlos Túñez Collado
Segundo camarero	Manuel Montenegro Vidal
Marmitón	Mateo Magín Martínez García

Mi agradecimiento a Carlos Túñez Collado, amigo y superviviente del naufragio del LUCHANA, a mis compañeros Jaime Pons Pons y José Luis Díaz Campa, y a José Manuel Blánquez.

**ESCRIBEN
LOS SOCIOS**

VOYAGER

© Arturo Paniagua Mazorra

Orígenes del buque

El 21 de noviembre de 1997, se firmó el contrato de construcción de dos buques de crucero entre *Royal Olympic Cruises*, una compañía formada en 1995 tras la fusión de dos armadores griegos, *Sun Lines* y *Epirotiki*, y el astillero alemán *Blohn&Voss*, con opción a un tercero.

El 27 de marzo de 1998 comenzó el corte del acero. A comienzos de 1999 fue anunciado que el primer buque sería bautizado **OLYMPIC VOYAGER**, y el 14 de julio fue puesto a flote. El 2 de abril del 2000 se realizaron las pruebas de mar, que acabaron dos días después. El 25 de mayo se realizaron las segundas pruebas de mar, en las que acreditó una velocidad de servicio, con el 85 % de la potencia propulsora, de más de 28 nudos, uno por encima de la velocidad contractual. El 15 de junio de 2000 fue entregado a *Royal Olympic Cruises*, quince días antes de la fecha contractual.

Diseño del buque

La introducción del **OLYMPIC VOYAGER** fue un punto de inflexión en la historia de *Royal Olympic Cruises*, introduciendo un nuevo estilo de cruceros destinados al pasajero que prefiere la aventura y el destino. El **OLYMPIC VOYAGER** fue concebido por primera vez en 1997, año en el que *Royal Olympic Cruises* decidió embarcarse en un programa de nuevas construcciones de buques de crucero. Tras negociar con varios astilleros, *Royal Olympic Cruises* se decidió por el concepto patentado <<Fast-Monohull>>, del astillero alemán *Blohm+Voss (B+V)*, que había realizado una intensa investigación sobre formas de buques de alta velocidad, y sus aplicaciones civiles. Así nació el diseño <<Fast-Monohull>>, basado en los siguientes criterios:

- Casco de acero, evitando el uso de aluminio.
- Uso de motores diesel que consumen combustible pesado, evitando turbinas de gas.
- Grandes hélices, evitando water jets.
- Bajo nivel de vibración, utilizando una estructura rígida con muchos pilares.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

La forma de la obra viva era única, y permitía combinar hélices de gran diámetro, con un elevado grado de eficiencia propulsora. El nuevo diseño de casco ofrecía ahorros de combustible superiores a un 20 % a altas velocidades, comparado con un casco convencional.

Comentarios sobre su diseño exterior

El perfil exterior del **OLYMPIC VOYAGER** era muy clásico, dominado por una gran chimenea aerodinámica, que estaba situada en el centro del buque. El buque tiene otro detalle clásico: dos esbeltos mástiles, con la misma inclinación que la chimenea, situados en los extremos de proa y popa de la superestructura, y equidistantes de la chimenea. El hecho de que la superestructura parezca un poco pequeña, o baja, sobre todo a proa debido a la situación del puente de gobierno, le daba al **VOYAGER** una sensación de velocidad, que crecía cuando se le observaba a distancia. A popa, la superestructura se disponía en terrazas, otro detalle clásico, y su perfil se podía confundir con el de algunos yates. La ausencia de balcones, reemplazados por grandes miradores, también colaboraba en esta impresión. Globalmente, su perfil transmitía fortaleza y velocidad. Parecía un "deportivo" de los mares, lejos de los bloques de apartamentos a flote tan al uso en la actualidad.

La situación de la chimenea obliga a que la piscina y cubierta lido estuvieran situadas en toldilla. Tal como ocurría en la primera generación de buques de crucero, que necesitan mayor potencia de máquina debido a que también eran explotados en líneas regulares de pasaje (como el **QE2**, **VISTAFJORD**, etc) el equipo propulsor tuvo que ubicarse en el centro del buque para garantizar un trimado adecuado. El último y más grande buque de línea regular de pasajeros, el **QM2**, confirma esta tendencia.

Camarotes y espacios interiores

El **VOYAGER** fue diseñado para transportar hasta un máximo de 836 pasajeros en 400 camarotes (todos con dos camas bajas), distribuidos en cinco cubiertas. *Royal Olympic* los comercializaba en once categorías diferentes. Utilizando las camas bajas, la capacidad era de 800 personas. Los 360 tripulantes estaban alojados en 153 camarotes. Un 70 % de los camarotes eran exteriores.

La mayor parte de los camarotes estaban situados en el casco, en las cubiertas 2, 3 y 4, dispuestos en torno a dos pasillos longitudinales que recorrían estas cubiertas de proa a popa. La primera cubierta de la superestructura, la cubierta de botes (nº6) alojaba en su sección central más camarotes, pero dispuestos a ambos lados de un único pasillo longitudinal, ya que el diseñador disponía de menos manga en esta zona debido precisamente a los botes salvavidas. La sección de proa de la cubierta nº6 alojaba, que ya ocupaba la manga completa del buque, las suites con mirador en el exterior, y camarotes interiores adicionales en la zona interna.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



VOYAGER, vista por la aleta de babor el 9 Abril 2006 - ©Arturo Paniagua Mazorra

Decoración interior

La afamada firma griega de diseñadores de interiores, *AMK*, coordinó la decoración de los salones y camarotes del **VOYAGER**, utilizando, como en otras referencias anteriores (principalmente con *Festival Cruises* y *Celebrity Cruises*), principalmente el azul y la madera en ornar los espacios. También los espejos y materiales reflectantes se utilizaron extensivamente para hacer "crecer" las dependencias del **VOYAGER**. El uso de un único diseñador siempre resulta en un buque armonioso y coherente, gracias a que se aplica la misma sensibilidad en todos los espacios de a bordo. Su estilo se caracteriza por el equilibrio entre una elegante apariencia y toques de distinción, sin excesos. El **VOYAGER** se caracteriza por una sofisticación europea, mezclando zonas en las que impresiona, como el atrio, con otras mucho más íntimas, como el salón de fumadores. Globalmente, el **VOYAGER** tiene una atmósfera mucho más cálida y dulce que la encontrada en muchos nuevos buques de crucero.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



VOYAGER, vista por la amura de estribor el 9 Abril 2006 - ©Arturo Paniagua Mazorra

Detalles técnicos

Para conseguir una velocidad media de más de 28 nudos con el 85 % de la potencia (MCR), el **VOYAGER** está dotado de un equipo propulsor formado por cuatro motores semirápidos Wartsila 9L46, de 9.450 kW cada uno, dispuestos por pares en dos salas de máquinas, dos motores a proa, y dos a popa, que le proporcionan además una elevada flexibilidad de explotación. En aguas profundas y con el 100 % de la potencia propulsora, acreditó 29 nudos de velocidad. Entre las dos salas se instalaron las dos reductoras Schelde DH 1950 de doble entrada y simple salida, que reduce la velocidad a 130 rpm, y las dos líneas de ejes van por el exterior de los dos motores de popa. Esta disposición obligó a utilizar dos guardacalores, ninguno de los cuales está situado a crujía, sino que están desplazados a babor el de popa, y a estribor el de proa, y sólo se unen en la cubierta nº 8, la correspondiente a la chimenea. En esta instalación se utilizaron elementos innovadores, como ejes intermedios de fibra de carbono entre motores y reductora, lo que ha reducido los niveles de ruido y vibración. Las dos líneas de ejes acaban en dos hélices de paso controlable KaMeWa de 5,4 metros de diámetro, que no están situadas en un mismo plano transversal, sino que los ingenieros de B+V las separaron 0,5 metros en sentido proa-popa. Un único timón se situó entre ambas hélices. Un par de estabilizadores *Blohm+Voss* velan por el confort del pasaje.

La electricidad en el **VOYAGER** se generaba gracias a cuatro grupos electrógenos de 1.860 kW, movidos por motores diesel Wartsila 8L26, situados entre el casco y los motores principales, dos en cada sala de máquinas. No disponía de alternadores de eje de cola. El **VOYAGER** podía producir 600 toneladas/día de agua dulce, gracias a dos evaporadores. Una hélice de maniobra a proa, de 1.500 kW, mejora la maniobrabilidad en puerto.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Primeros temporadas para Royal Olympic

El **OLYMPIC VOYAGER** fue bautizado el 22 de junio del 2000 por el Presidente de Grecia, Konstantinos Stefanopoulos. Su primer crucero comenzó el 24 de junio desde El Pireo. El itinerario, fruto de la velocidad del buque, era único. Hacia escalas en tres continentes durante un viaje de sólo siete noches de duración, visitando los puertos de Santorini, Alejandría, Ashdod, Rodas, Estambul, Kusadasi y Mykonos. El 18 de noviembre finalizó su primera temporada en el Mediterráneo, y el **OLYMPIC VOYAGER** realizó su primer crucero trasatlántico, atracando el 7 de diciembre en Fort Lauderdale.

La temporada 2001 iba a ser la primera de su gemelo **OLYMPIC EXPLORER**, que compartiría el **OLYMPIC VOYAGER** los cruceros estrella del catálogo *Royal Olympic Cruises*. El retraso en la entrega del primero provocó que perdiera la mejor temporada de cruceros por el Mediterráneo en muchos años. En este periodo, el **OLYMPIC VOYAGER** los cruceros continuó ofreciendo el crucero tres continentes que tan espléndidos resultados habían cosechado el año anterior.

Sin embargo, los ataques terroristas del 11 de septiembre del 2001 habían mermado el flujo de cruceristas norteamericanos al Mediterráneo, extremo que afectó gravemente a *Royal Olympic Cruises*, debido a su dependencia del destino Mediterráneo Oriental, en el que ofrecía itinerarios incluso con escalas en países árabes como Egipto o Turquía. Tras finalizar la temporada 2001, el **OLYMPIA VOYAGER** (había tenido que cambiar su nombre por problemas con el Comité Olímpico norteamericano) comenzó el 17 de noviembre su segunda temporada de invierno en USA. El 2 de mayo de 2002, ROC anunció que el **OLYMPIA VOYAGER** cubriría ese verano el itinerario denominado "Golden Fleece", ofreciendo cruceros redondos de siete días desde El Pireo. Finalizada la temporada del Mediterráneo, el **OLYMPIA VOYAGER** comenzó su tercera temporada en USA, esta vez desde Houston el 24 de noviembre, ofreciendo cruceros al Amazonas, Orinoco, etc. tanto desde el puerto tejano como desde Fort Lauderdale.

Finalmente, el siete de febrero de 2003, los armadores del **OLYMPIA VOYAGER** adoptaron oficialmente el nombre de *Royal OLYMPIA Cruises*. En el verano del 2003, a partir del 27 de abril, el **OLYMPIA VOYAGER** ofreció cruceros pendulares desde El Pireo, con dos itinerarios con salidas todos los viernes, uno hacia el Adriático y Egeo, y el otro hacia el Mediterráneo Occidental y el Egeo.

Suspensión de pagos de Royal OLYMPIA. Subasta del OLYMPIA VOYAGER

El 16 de diciembre de 2003, *Royal OLYMPIA Cruises* entró en situación de suspensión de pagos. Un día después, el **OLYMPIA VOYAGER** zarpó sin novedad de Fort Lauderdale en el crucero Grand Amazon de 16 noches, vendido como crucero de Navidad y Año Nuevo, pero el 20 de diciembre, el **OLYMPIA VOYAGER**, fue embargado en St. Thomas. El 2 de enero de 2004 desembarcaron en Fort Lauderdale los pasajeros del último crucero para *Royal OLYMPIA Cruises*. El 26 de marzo de 2004, los acreedores de *Royal OLYMPIA Cruises* subastaron el **OLYMPIA VOYAGER** en Fort Lauderdale. Fue comprado por el banco alemán *KfW* por 97,2 millones de dólares, que era el principal acreedor ya que había financiado su construcción. Fue rebautizado **VOYAGER** y registrado en Bahamas.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



VOYAGER, en Barcelona el 10 Agosto 2008 - ©Jordi Montoro Fort

Explotación en Iberojet

El 29 de abril se hizo público el flete del **VOYAGER** a *Iberojet Cruises* por dos años, con posibilidad de ampliarlo otros tres años adicionales en los que tendría, además, opción de compra. El buque sería explotado comercialmente como **GRAND VOYAGER**, aunque en el espejo y en los certificados continuaba figurando como **VOYAGER**. El manager técnico sería la compañía monegasca *Martinoli SAM*.

El buque llegó a Barcelona a finales de mayo, con objeto de recibir un recorrido de la máquina, así como una varada en las instalaciones de *Unión Naval de Levante* y fue basado posteriormente en Valencia. Los meses de invierno estuvo inactivo tras la suspensión de la temporada de cruceros desde Barcelona, ante la falta de demanda.

El 14 de febrero de 2005, una ola gigante rompió los cristales del puente del **VOYAGER**, que quedó al garete. Este incidente fue ampliamente difundido en todos los medios de comunicación. Tras la



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

reparación y unas semanas de inactividad, el **GRAND VOYAGER** estuvo operando ese verano desde Venecia, y en otoño desde Valencia. Ese invierno fue comprado por *Iberojet* y su casco se pintó de blanco.

En el verano de 2006, el **GRAND VOYAGER** ofreció cruceros pendulares entre Venecia y Estambul, y en el invierno 2006-07 estuvo navegando por aguas australes tras ser fletado al mayorista carioca *CVC Turismo*.

El 8 de febrero de 2007 se hizo pública la constitución de una empresa conjunta entre *Carnival Corporation* y *Orizonia Corporación* (posteriormente bautizada *Ibero Cruceros*) para ofrecer cruceros destinados al mercado emisor español, valorada en 320 millones de euros (con una estructura de capital de 180 millones de euros en deuda y 140 millones en capital propio). *Orizonia Corporación* contribuyó con los dos buques de la flota de *Iberojet Cruises*, entre ellos el **GRAND VOYAGER**, y obtuvo unos ingresos de 240 millones de euros con la operación. En el verano de 2007 el **GRAND VOYAGER** ofreció el mismo itinerario que un año antes, y el siguiente invierno también estuvo fletado en Brasil.

En el verano de 2008, el **GRAND VOYAGER** estuvo basado primero en el Egeo, y posteriormente, por primera vez para *Ibero Cruceros*, en el Norte de Europa. Sin embargo, este invierno se encuentra inactivo, debido a que la crisis económica obligó a *Ibero Cruceros* a anular primero su temporada en el Caribe y luego en Canarias. En el próximo verano 2009, el buque volverá al Báltico y a los fiordos.

El **GRAND VOYAGER**, construido para explotar su velocidad, realiza actualmente cruceros de itinerarios convencionales, sin exprimir su equipo propulsor. El precio del combustible tampoco ayuda a forzarlo. Este hecho, unido a la densidad del pasaje, le colocan en situación de inferioridad respecto a otros buques con camarotes más generosos e instalaciones más amplias. La actual bajada del combustible puede suponer que algún día este buque vuelva a navegar como lo que fue proyectado, como el "galgo" de los mares.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

GALERÍA
FOTOGRAFICA

Cádiz, 4 de Octubre de 2008

Fotografías ©Capt José Luis Díaz Campa



Entre los días 2 y 4 de Octubre pasado, se celebró en la ciudad de Cádiz el Congreso Nacional de Salvamento en la Mar. El día 4 tuvo lugar, en aguas del puerto, un simulacro de salvamento con la participación de distintas unidades marítimas y aéreas de Salvamento Marítimo y otros Organismos colaboradores.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



Trasmediterránea y la Catedral, dos símbolos de Cádiz. El [AEGEAN HEAVEN](#) en operación



El veterano [MSC MEE MAY](#) atracando poco antes de dar comienzo el simulacro de salvamento

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Jordi Montoro Fort, Manuel Rodríguez Aguilar, Francisco Díaz Guerrero y Arturo Paniagua Mazorra

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



El Patrullero **INFANTA CRISTINA**



La embarcación **LS-AM-13** llegó desde Motril para participar en el ejercicio