

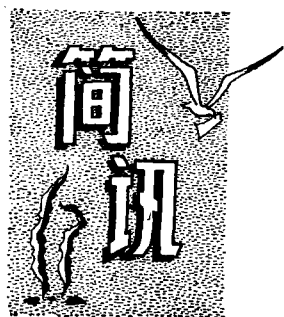
三角洲,其研究成果用于油气勘探取得了良好的效果。以后在油气勘探中,大多以密西西比河三角洲作为对比模式,目前所发现的古三角洲绝大部分是密西西比河型。潮汐型三角洲在世界各地,尤其在东南亚地区分布异常广泛,然而至今没有找到一个潮汐型古三角洲。这种矛盾产生的原因,主要在于对潮汐型三角洲研究不够所致。通过现代三角洲的对比,说明三角洲类型和砂体分布模式的多样性,使人们的认识不仅仅局限于密西西比一种类型,逐步改变“言必称密西西比”的状况,这是近年来三角洲研究中的新动向,无疑将有助于三角洲的油气勘探工作。

然而目前所提出的三角洲砂体的分布模式

还是不够全面的,象长江这种潮汐型三角洲就没有包括在内。根据我们的初步研究,长江三角洲砂体的组合与世界其他河流三角洲显著不同,有自己独具的特点。所以开展我国现代河流三角洲研究,总结三角洲类型和砂体组合关系,为油气勘探提供对比模式,应当是今后三角洲研究的重要任务。

参 考 文 献

- [1] Coleman, J.M. and Wright L. D., 1975. Modern River Deltas; Variability of Processes and Sand Bodies in "Deltas; Models for Exploration".
- [2] Зенкобиг, В. П., 1962. Основы изучения о развмий Морских берегов изд. АН. СССР.



我国第一个海水加速腐蚀试验站运转良好

根据1969年冶金部等中央各部在广州联合召开的“海水用钢”会议和1970年上海钢铁研究所和中国科学院海洋研究所,在上海召开的“海水用钢试验方法”会议的精神,为加速我国海水用钢研究,决定在青岛组建海水加速腐蚀试验站。经上海钢铁所和海洋研究所共同努力,在有关单位的大力协助下,该站于1971年9月基本建成,为我国海水加速腐蚀试验,开辟了第一个基地。

该站离海岸最近距离50米,分三个流动水池,共可容纳10吨海水。用水泵从近海将海水打入水塔,通过管道从水池底部流入水池。每个水池都有一定的容量,多余的海水由水池上部逆出孔排出。借以保持水池内海水不断更新。三个流动水池分别装有一个间浸腐蚀轮,正常情况下它们同步由东向西自转,大约55分钟自转一周(设计转速为一小时),自转时轮子的四分之一部分在海水中,四分之三在大气中。轮子自转一周,每个试片在海水中的时间约为12分钟(设计数),暴露在大气中的时间为48分钟。这样就使试片表面保持一表水膜,以加速氧去极化的电化学腐蚀过程。当水膜凉干时,试片又进入海水中进行第二次循环,这样周而复始的进行,根据需要决定试验周期。

1971年12月有关单位在青岛召开了“加速试验座谈会”,参加会议的有14个单位30名代表,一致认为该站基本达到了“广州会议”和“上海专业会议”的要求。该站从1972年全面开展工作以来,运转良好,设备正常,全国已有二十多个单位在此进行了试验和研究,积累了一定资料。

(中国科学院海洋研究所腐蚀组)

