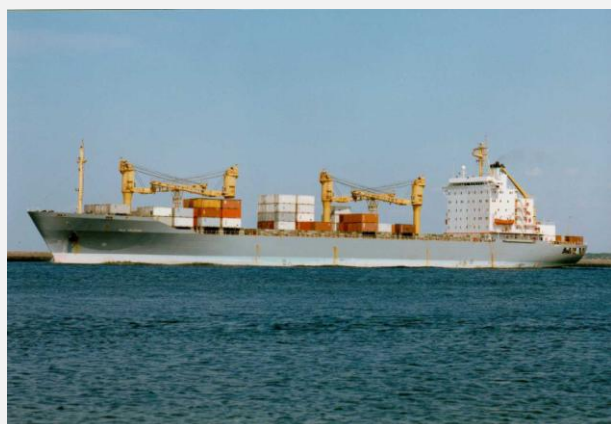


UNA VOZ A BARLOVENTO

Boletín Informativo Mensual
de la Escuela Nacional de Náutica
“Manuel Belgrano”

AÑO I Numero 1
ABRIL 2014





Cadetes Participantes:

- *Cesario Bruus, Gustavo – 3^o1^a Cubierta*
- *Castro de la Rosa, Ariel F. – 3^o Maquinas*
- *Baudoin, María Sol – 2^o2^a Cubierta*
- *Marquez, Fernando – 2^o1^a Maquinas*
- *Taroni, Esteban – 1^o 2^a Cubierta*
- *Quiroga, Maximiliano – 1^o2^a Maquinas*

Editorial

Hoy iniciamos la primera singladura de “UNA VOZ A BARLOVENTO” un emprendimiento de comunicación para fortalecer los vínculos Institucionales de la Escuela Nacional de Náutica “Manuel Belgrano” dentro y fuera del claustro académico.

En este Boletín Informativo, encontrarán las realidades de la gestión administrativa, normativa del transporte marítimo, actividades académicas, novedades profesionales y artículos de interés, como propuesta de difusión e intercambio.

Se ha programado su emisión mensual, con amplia participación para lograr una síntesis informativa práctica, amena y sustancialmente real de la problemática que tiene la formación y capacitación de los Oficiales de Ultramar, las exigencias para mantener sus habilitaciones y las perspectivas estratégicas que desde la función Académica y Profesional le cabe a la Escuela Nacional de Náutica.

Es nuestro deber y nuestro deseo convocar a todos aquellos, que quieran aportar opiniones, trabajos y/o propuestas respecto de las actividades de la marina mercante, su entorno ambiental, su normativa internacional y nacional y todo aquello que contribuya a mejorar la actividad.

Nuestra logística de difusión se realizará mayormente a través de su edición informática, lo publicaremos en la página web de la Escuela y editaremos una mínima impresión para incorporar en los espacios de acceso público de las instalaciones de la Escuela.

No queda más que agradecer a los Cadetes que acompañaron esta iniciativa para lograr el Primer Número y esperar que tenga una buena recepción en todos los ámbitos.

Contáctenos:

unavozabarlovento@gmail.com



Novidades Institucionales

Programa de Infraestructura y Equipamiento de la Escuela Nacional de Náutica “Manuel Belgrano”

1.- Se encuentran en etapa de incorporación y alistamiento 2 simuladores para la especialidad Cubierta, el primero de ellos corresponde a operación de Cartas Electrónicas (ECDIS) de competencia obligatoria a partir de las enmiendas de MANILA del Convenio y Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW 1978 en su forma enmendada).

El segundo corresponde al área de Comunicaciones, Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS). El mismo actualiza y perfecciona el simulador actualmente en uso.

Ambos equipos se estima estarán en condiciones de operación a mediados de 2014.

2.- Como es de público conocimiento la Escuela estuvo impedida de brindar un Servicio de Cantina durante el ciclo lectivo 2013 debido a las impugnaciones de los oferentes entre sí, ello dio lugar a confeccionar una nueva licitación pública que fue adjudicada en los primeros meses de 2014, por lo que a partir del mes de Abril se cuenta con dicho servicio.

3.- En proceso de elaboración, entre otras obras y adquisiciones:

Adquisición de un sistema informático que pueda abarcar, en una sola base de datos, la trazabilidad de los Cadetes

desde su inscripción para ingreso a la Escuela hasta su egreso, y a partir de allí el mantenimiento de las condiciones para la habilitación de los Títulos y Certificados necesarios para su desempeño profesional.

El mantenimiento preventivo de la medianera sur del edificio de la Escuela para evitar el ingreso de humedad en las aulas de graduados, las oficinas de Personal y Asesoramiento Legal, Biblioteca, Investigación, espacios comunes y vestuarios de cadetes.

Los Pliegos para Licitación para la Adquisición de un simulador de Sala de Máquinas a fin de actualizar el existente.

Los Pliegos para la Adquisición de nuevo equipamiento para la práctica del Curso de Botes Rápidos de Rescate.

Se sigue avanzando para concretar los viajes de instrucción en el buque Car Carrier “Manuel Belgrano” con línea Argentina – Brasil para los Cadetes de Segundo año de ambas especialidades.

Hemos contactado al Director de la Escuela de Suboficiales de la Armada, Capitán de Navío José Urrutia, a fin de coordinar la realización de las prácticas de propulsión por turbinas a vapor y turbinas a gas en la base naval Puerto Belgrano y completar las exigencias del Convenio y Código STCW 1978 en su forma enmendada.



Legislación

Objetivos de la OMI

Conferencia de Manila – 2010

En esta, se ha revisado y enmendado el convenio y código para la formación de la gente de mar (STCW) con la intención de actualizar y normalizar los conocimientos y avances técnicos que se han desarrollado desde la última revisión del mencionado convenio y código, y con el espíritu de permitir que se traten las cuestiones que se planteen en un futuro próximo en sus esfuerzos por elevar las normas de competencia y profesionalidad de la gente de mar, de quienes tanto depende la seguridad de la vida humana, los bienes y el medio ambiente.

De esta conferencia, los integrantes de la OMI participantes en la misma, determinaron las siguientes recomendaciones para las compañías navieras:

1. establecer criterios y procesos para la selección de personal que muestren el nivel más elevado posible de conocimientos técnicos, conocimientos prácticos y profesionalidad;
2. supervisar el grado de preparación mostrado por el

- personal de los buques en el desempeño de sus cometidos;
3. alentar a todos los oficiales de sus buques a que participen activamente en la formación del personal novel;
4. supervisar cuidadosamente y examinar con frecuencia los progresos del personal novel en la adquisición de conocimientos teóricos y prácticos durante su periodo de servicio a bordo del buque;
5. proporcionar la formación de repaso y actualización que pueda requerirse con la frecuencia adecuada; y
6. adoptar todas las medidas pertinentes para inculcar el orgullo de la profesión de marino y favorecer la creación de una cultura de la seguridad y la conciencia medioambiental entre todas las personas que prestan servicio a bordo de sus buque

Consumo de bebidas alcohólicas y drogas

Entre otras modificaciones, se ha aumentado el rigor en lo referente al consumo de bebidas alcohólicas y drogas a bordo, donde la concentración de alcohol en sangre (BAC) no pueda superar el 0,05% o su equivalente en exhalado en aire, una tasa de 0,25 ml.

Esto aplica a todo tripulante, desde el capitán, hasta el último de los marineros, y el chequeo puede ser realizado en cualquier momento por una autoridad autorizada. El encontrar un tripulante con niveles de alcohol

superior a los estipulados, puede decantar en la cesación de su contrato, así como la suspensión temporal o permanente de su libreta.

En lo referente al consumo de drogas no recetadas, esta terminante mente prohibido el consumo de las mismas, provocando, dependiendo del país en el que se realice el suceso, desde la suspensión del título, hasta el desembarco forzado y encarcelamiento del tripulante.



Actualidad en Tecnológica Naviera

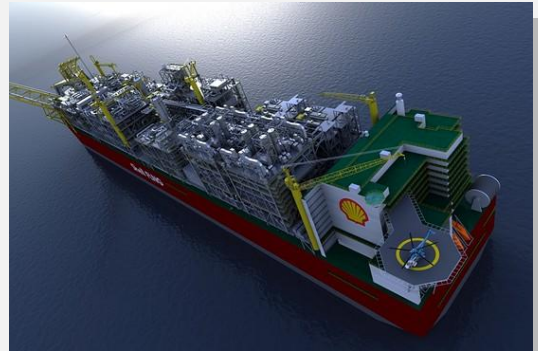
Plataformas para Licuar Gas

En un esfuerzo por reducir gastos, un creciente número de productores de gas natural planea instalar plantas enteras de licuefacción en mega buques más grandes que un portaaviones en lugar de construir costosos complejos industriales en tierra.

La exploración de crudo y gas cada vez se adentra y sumerge más en los océanos, y el tamaño de los descubrimientos de gas está disminuyendo, lo que hace que sea más económico construir una sola planta flotante y trasladarla a distintos sitios de extracción.

Hasta hoy, una vez que se ha perforado un pozo, el gas tiene que ser enviado por gasoductos submarinos a un complejo en tierra para ser licuado y luego puesto en los cargueros. Una FLNG (flota de plataformas flotantes de gas natural licuado) acortaría este proceso y ahorraría costos: el gas natural licuado (GNL) sería cargado en un buque tanque en medio del mar para ser despachado a sus mercados de destino.

Una FLNG también toma "dos tercios del tiempo que su equivalente en tierra", dice Ciaran McIntyre, director de proyectos de cumplimiento de la consultora Lloyd's Register, en Corea del Sur. Un proyecto típico en tierra es



propenso a retrasos burocráticos, altos precios de terrenos, elevados costos de mano de obra y rigurosas regulaciones medioambientales.

El concepto, sin embargo, no ha sido probado. Las instalaciones de hidrocarburos en buques existen desde hace décadas, pero estas plantas flotantes serán las primeras capaces de licuar gas a 160 grados bajo cero en alta mar.

La primera FLNG probablemente operará en la costa colombiana en el primer trimestre de 2015, tendrá capacidad para producir 500.000 toneladas de gas al año.

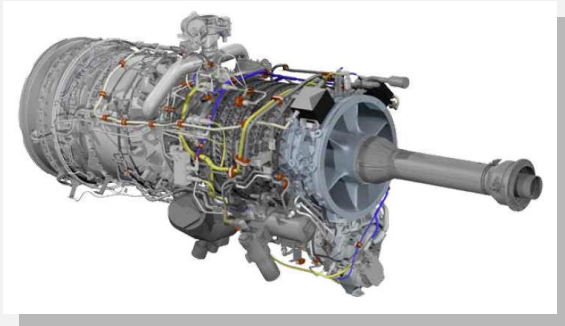
En total, hay casi 30 proyectos en todo el mundo, incluidos 14 en Estados Unidos y seis en Canadá, con una capacidad para agregar 120 millones de toneladas al suministro de gas en la próxima década, dice la firma Next Decade LLC. (The Wall Street Journal)



Propulsión de turbinas a Gas

¿Qué son las turbinas de gas?

Una turbina de gas es un motor térmico rotativo de flujo continuo que utiliza el flujo de gas como medio de trabajo, para convertir energía térmica en energía mecánica y se caracteriza por presentar una baja relación peso/potencia y una velocidad de giro muy elevada. Emplean como combustible gas natural o líquidos como queroseno o gasoil. También puede usarse carbón, una vez transformado en gas en un gasificado aparte.



Operación de una turbina a gas

Una turbina de gas de ciclo simple incluye un compresor que aspira aire a presión atmosférica y lo comprime para ser luego inyectado en la cámara de combustión. El combustible, en forma gaseosa o nebulizada, también se inyecta en dicha cámara, donde se produce la combustión. Los productos de la combustión salen de la cámara a través de las toberas y hacen mover la turbina, que impulsa el compresor y una carga externa como un generador eléctrico. Como se aprecia en esta

descripción, el fluido que circula por la turbina a gas evoluciona: es aire en la entrada y el compresor, recibe combustible en el sistema de combustión, y es mezcla de aire y productos de la combustión en la turbina misma y la descarga.

Ventajas y Desventajas

Es una maquina compacta y de bajo peso, proveen una relación peso-potencia de $\frac{1}{4}$, mientras que las maquinas convencionales es del $\frac{1}{7}$.

Acompañando las nuevas tendencias en lo referente a la contaminación, estas turbinas tienen una emisión de gases mucho menor a sus contrapartes diesel, así como una generación de vibraciones y ruidos mucho menores.

El mantenimiento requerido también disminuye, bajando a una inspección cada uno a dos meses, mientras que en las diesel, esta es semanal. También tiene un menor consumo de lubricantes, y ninguno de agua de refrigeración, además de ser de muy fácil inspección.

La única desventaja que poseen estas turbinas es que, si bien los consumos de las turbinas de gas modernas son aceptables, del orden de los 180 gramos/CV.h., no pueden competir con los 135 gramos/CV.h. de los motores diésel a la hora de conseguir una explotación rentable, especialmente en momentos de crisis como los actuales donde tratamos de reducir los costos de explotación al máximo, además de que una parte del trabajo generado se pierde para operar el compresor.



Un Orgullo Institucional

La Editorial Witherby Publishing Group Marine Division (Witherby Seamanship), del Reino Unido publicará próximamente el Libro “Manejo del Buque en Aguas Restringidas” del Capitán de Ultramar, Profesor de la Escuela Nacional de Náutica “Manuel Belgrano” Eduardo Gilardoni bajo el título “Merchant Ship in Shallow Waters”.

Esta obra resulta de la traducción de la Tercera Edición del autor y, cuenta con el aporte del Capitán Juan P. Presedo y las experiencias como Práctico del Puerto de Buenos Aires y Canal de Beagle del Capitán Martín Retes. Nuestras felicitaciones por este valioso aporte y su trascendencia internacional.

Algo para recordar

Durante los años 2005 y 2006 el Correo Argentino dispone la emisión de sellos postales con directa alusión a la historia del transporte marítimo y fluvial en la República Argentina.

Para ello requiere la colaboración de diferentes Organismos del Estado para analizar las embarcaciones a incorporar a la filatelia, entre ellos la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo realiza un profundo estudio y sugiere la designación de embarcaciones, entre muchas en condiciones de plasmarse como representativas, de las que se tiene una amplia referencia a través de la historia de la navegación.

Así es como en el año 2005 se emiten los sellos correspondientes a la flota de navegación marítima y se reproducen las imágenes de los buques:

B/M “RÍO DE LA PLATA”, de

transporte de carga general durante la Segunda Guerra Mundial.

VAPOR “LIBERTAD”, correspondiente a la Flota Argentina de Navegación de Ultramar (FANU), que desarrolló el transporte de pasajeros y carga en la década de 1950, pasando luego a concluir sus días en campañas turísticas a la Antártida bajo la administración de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) al principio de la década de 1970

BUQUE TANQUE PETROLERO “CAMPO DURÁN”, de Yacimientos Petrolíferos Fiscales que desarrollara su actividad durante 1980 y 1990 en el transporte de hidrocarburos desde los yacimientos de la Patagonia hasta las destilerías del centro y norte del país.

BUQUE PORTACONTENEDORES “ISLA SOLEDAD”, construido en Astilleros Río Santiago y puesto en





servicio en la línea Norte de Europa y Reino Unido de ELMA en 1989, con una capacidad máxima de 1.226 contenedores, 350 de los cuales

refrigerados para el transporte de productos perecederos. La embarcación fue vendida durante la liquidación de la empresa a fines de la década de 1990.

En 2006 se realiza la misma evaluación para la emisión de los sellos referidos a navegación fluvial, resultando las siguientes embarcaciones seleccionadas para incorporarse al archivo filatélico Nacional:

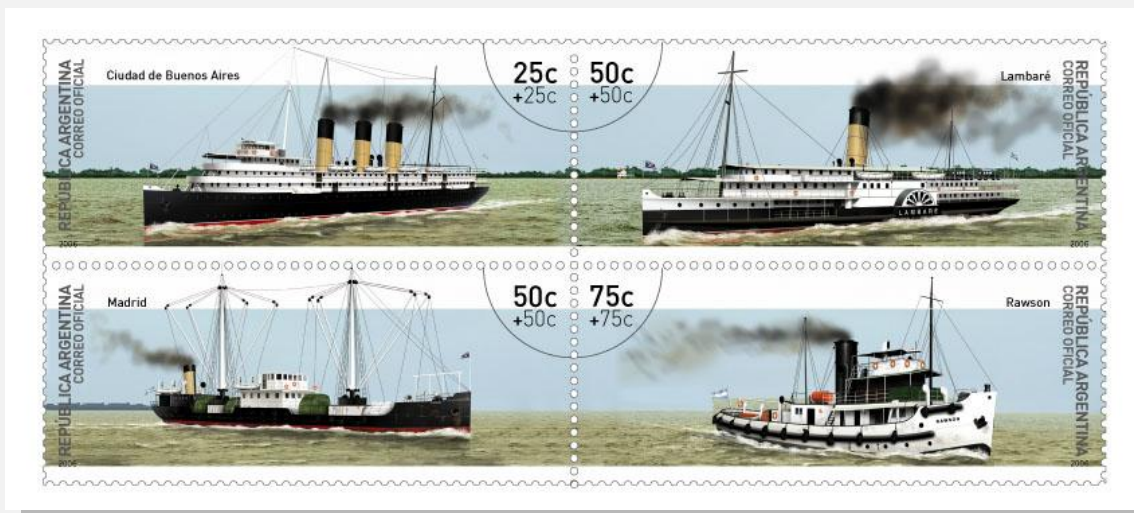
BUQUE “MADRID”, buque mixto de transporte de pasajeros y carga, construido y botado en 1938 en astilleros de Carmelo, República Oriental de Uruguay, tenía 2 motores diésel con una potencia de 1.050 HP, al finalizar su undécimo viaje había transportado 35.000 toneladas de carga 50 automóviles y 20 pasajeros. En 1957, como patrimonio de la entonces Flota Fluvial del Estado Argentino fue vendida a una empresa privada que lo siguió operando bajo el mismo nombre.

BUQUE “CIUDAD DE BUENOS AIRES”, contratada su construcción por la Empresa de Navegación Nicolás Mihanovich en 1914, prestó servicios de transporte de pasajeros entre el puerto de Buenos Aires y Montevideo, y en algún momento recaló el puerto de Mar del Plata transportando hacia allí al Gobernador y un contingente de invitados para la inauguración del muelle de esa ciudad portuaria (1922). Terminó sus días en 1957 al colisionar en la boca del río Uruguay con un carguero estadounidense y un saldo de más de 70 víctimas.

BUQUE “RAWSON”, En otras épocas, antes de ingresar a Buenos Aires o La Plata o seguir navegando por el Paraná o el Uruguay, los buques que procedían de ultramar debían fondear en rada en cercanías del Pontón Intersección a la espera de las autoridades migratorias aduaneras y sanitarias para su libre plática.

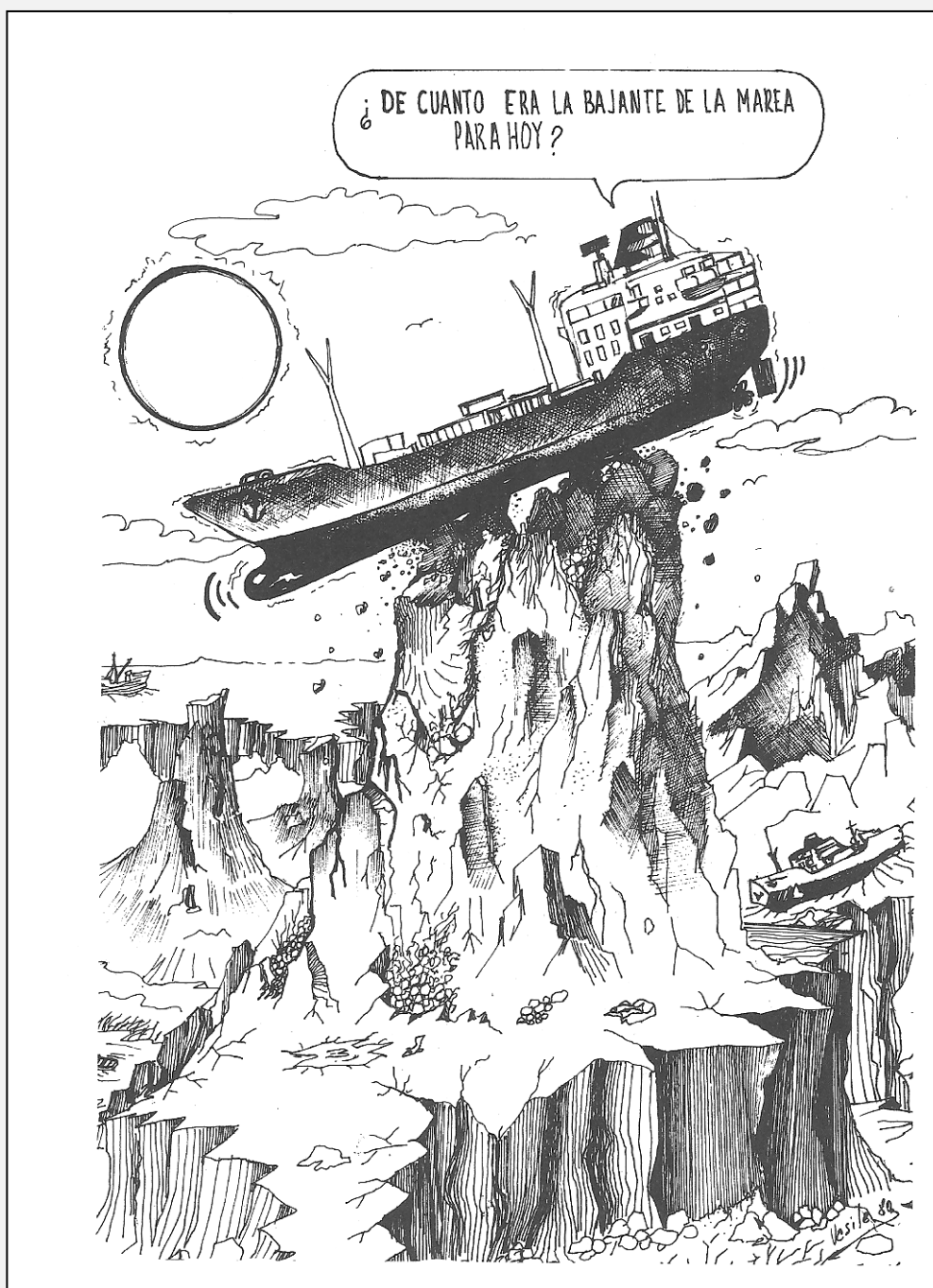
BUQUE “LAMBARÉ”, construido en Glasgow, Escocia junto con su gemelo “Guarany”, desarrollaron su actividad de transporte fluvial de pasajeros en el Río de la Plata y Río Paraná a partir de 1910 con una eslora de 75,65 metros y un registro bruto de 1.492 t.

Entre 1945 y 1975 el aviso Rawson salía de La Boca para trasladar a las comisiones oficiales hasta el Pontón Intersección. El avance tecnológico determinó su amarre definitivo y su reemplazo por las telecomunicaciones.





El humor



De la Revista NAVEGANTE Año 1 N° 1 de Septiembre de 1980.