

UNA VOZ A BARLOVENTO

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

AÑO I Número 2
MAYO 2014



Coordinador de la Redacción: Cesario Bruus, Gustavo – 3^o1^a Cubierta

Cadetes Participantes:

- Rosales, Adrian – 3^o Maquinas
- Lumbrera, Jorgue – 2^o2^a Cubierta
- Rey Melcon, Manuel – 1^o1^a Maquinas
- Brautigam, Federico – 1^o2^a Cubierta

Editorial

El mes de Mayo tiene significativa trascendencia para la República Argentina, si nos remontamos a los albores de nuestra nacionalidad, el 25 de ese mes se inician, con la Revolución de Mayo, las primeras acciones emancipadoras, que dejan atrás el estado colonial.

Más tarde, y a fin de lograr la libre navegación en el Río de la Plata se produce el Combate Naval de Montevideo, el 17 de Mayo de 1814, donde el Almirante Guillermo Brown con un grupo de criollos al timón logra derrotar a las fuerzas realistas.

Ya culminando el Siglo XX, como parte de las acciones bélicas de la recuperación de la Islas Malvinas, Georgias y Sandwich de Sur lamentamos el ataque y posterior hundimiento del “Crucero General Belgrano”, 2 de Mayo de 1982.

Dentro de esa misma contienda debemos destacar la valiente entrega de los buques mercantes, que con la consigna de proveer a las tropas argentinas de los insumos necesarios para la subsistencia y el armamento para el combate, no dudaron en arriesgarlo todo por la Patria.

El 10 de Mayo fue hundido el buque “Isla de los Estados” perteneciente a Transporte Navales, frente a Puerto Howard, resultando sólo dos tripulantes sobrevivientes.

En el Canal de San Carlos, precisamente en Puerto Rey, el 16 de Mayo es atacado por dos aviones Sea Harrier el buque “Río Carcarañá” de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas s.a., que resultara hundido días más tarde por una fragata británica.

También se perdieron en el mes de Mayo, el pesquero “Narwal”, quien resistiera hasta último momento el feroz combate.

El buque “Bahía Buen Suceso”, fue inutilizado en Bahía Zorro, al sur de la Isla Gran Malvina.

Fueron muchos los buques mercantes que realizaron misiones de vigilancia en la Isla Ascensión, transportaron materiales a los puertos patagónicos, y proveyeron de combustible en alta mar a los buques de la flota naval argentina.

Entre ellos, podemos mencionar al buque tanque “Campo Durán”, de YPF, el buque multipropósito “Formosa”, y el “Piloto Alsina” buque escuela de la Escuela Nacional de Náutica que transportó a los combatientes desde el puerto de Montevideo hasta Buenos Aires finalizada la guerra.

Por todo ello vaya en este mes, nuestra más distinguida conmemoración a todos los héroes de Malvinas, los que dejaron la vida por nuestra Soberanía, y los que volvieron con la satisfacción del deber cumplido.

Contáctenos:

unavozabarlovento@gmail.com

Nuevas Líneas

Cruce por Aguas Argentinas entre Santa Cruz y Tierra del Fuego

Quedan descartados las opciones "puente" y "túnel" que en algún momento se barajaron. Si bien desde el punto de vista de la ingeniería actual ambas son posibles, resultan harto complicadas comparadas con el cruce por buque.

Otro tanto puede decirse del "cruce largo" entre Río Gallegos y Río Grande, que estira las travesías, y con ello la exposición a dificultades marinas que podrían ser de gravedad.

En consecuencia, nos restringimos al "cruce corto" entre C. Vírgenes en Santa Cruz y Cabo Espíritu Santo en Tierra del Fuego, tal y como establece el artículo 5 de la ley 26.776, sancionada el 31 de octubre y promulgada el 19 de noviembre de 2012.

debemos señalar que no da igual tener dos puertos de embarque con actividad diaria, uno a cada margen del Estrecho de Magallanes, que alejarlos a más de 100 km al norte [R. Gallegos] y más de 150 km al sur [R. Grande]. Baste para ello recordar el cruce, en 2004, del portaaviones imperial anglosajón Ronald Reagan [de 332 m de eslora, más de 40 m de manga y más de 75 m de ancho en pista de aterrizaje].

Como la propia realidad demuestra, la importancia hacia adelante de ambos puertos es enorme y va mucho más allá del cruce. Más temprano que tarde, la Patria toda comprenderá que:

#1.1. La Argentina es un país marítimo [en números redondos resulta: Continente Antártico = 1 millón de km² = 10% de la superficie total del país + Continente Americano = 2,8 millones

de km² = 27% de la sup. + Espacio Marítimo Argentino = 6,5 millones de km² = 63% de la sup.].

#1.2. Tierra del Fuego es la Provincia del medio de la Argentina. A medida que se desarrolle la conciencia marítima de nuestro Pueblo será cada día más evidente que gran parte de nuestro futuro está en el agua. Los mapas bicontinentales que el Senador Osvaldo Lopez y el Encuentro Democrático para la Victoria vienen distribuyendo, van

exactamente en ese sentido.

Los buques.

La lógica indica que sean 2, uno con base en Santa Cruz y otro en Tierra del Fuego. De esta forma, con uno en reparaciones, bastaría una sobrecarga del otro para garantizar el cruce y, en condiciones normales, habría por lo menos dos zarpadas diarias de cada puerto, cuyas cargas máximas serían de: 45 camiones/viaje + 4 micros/viaje + 75 auto-moto-bici de particulares/viaje + 363 personas/viaje asociadas a dichos vehículos. Además, dado que el cruce deberá hacerse con vientos adversos y moderadas tormentas en más de un caso, los buques deberán ser "marineros", esto es, de una eslora y porte considerable, suficiente potencia, buenas líneas de agua, aletas anti-rolido y lo que sea menester para una travesía que, aunque corta, tenga confort y seguridad. Unos 150 m de eslora, 22 m de manga, 16 m de puntal y 2 motores de 6.550 HP por hélice podrían ser una primera aproximación.



Actualidad en Tecnología Naviera

Sistema SKYSAIL

Sistema no Convencional para la reducción de la contaminación por gases de escape.

El sistema SkySail es una opción no convencional de ayuda a la propulsión con una vela en forma de parapente. Según testimonio de armadores que ya lo probaron, han logrado una reducción del 15 % de gasto de combustible anual.

La idea de este proyecto surgió en 2011 a partir del incremento del valor del combustible, donde también influyó la presión social que generan los países sobre temas de la contaminación.

Las empresas marítimas producen más de 100 millones de toneladas al año de CO₂ (Dióxido de Carbono). A pesar de ya existir la ayuda a la navegación con sistemas de velas, estos no eran muy eficientes. En un estudio se descubrió que los vientos reinantes a mayor altura tenían más potencia de empuje, de este estudio surgió el proyecto SkySail. El cual produce 25 veces más energía por m² que el sistema velico convencional.

El Sistema está compuesto por un mástil telescópico, un cabrestante, la vela con un cabo de hasta 400 m de longitud y una unidad de control. El cabrestante y el mástil, componen el sistema de lanzamiento, el cual esta fijo en el barco, ubicado en la proa sobre la cubierta. La ventaja de esta posición es que no disminuye espacio de carga, y además por su ubicación, no es



necesario realizar modificaciones en el buque para su anclaje.

La vela y la unidad de control componen el sistema de control, este es totalmente automático y no depende de un operador en el puente. La unidad de control se ubica en la parte inferior de la vela y modifica la posición de esta para que se alíe de la mejor forma posible según el viento reinante y la dirección del buque. Este sistema es capaz de generar hasta 2 MW de poder de propulsión, con la única desventaja de no poder funcionar con viento que se abren más 25 grados de la proa.

Hasta este momento el sistema SkySail está aprobado por las siguientes clasificadoras: Germanichen Lloyds y Bureau Veritas, y los siguientes armadores: BBC Chartering, Wessels Reederei GmgH y Co. Y Ambros Maritime SA.

Sistema ECDIS

Un Sistema de Información ECDIS (electronic chart display and information system) está basado en un sistema informático, el cual cumple con los requisitos de la Organización Marítima Internacional (OMI), y puede ser utilizado como una alternativa a las cartas náuticas de papel. La OMI se refiere a aquellos sistemas similares, que no cumplan con los reglamentos, como “sistemas de cartas electrónicas” (ECS).

El sistema ECDIS muestra la información de las cartas náuticas electrónicas (ENC) o Cartas Náuticas Digitales (DNC) e integra la información de posición, rumbo y velocidad a través de sistemas de referencia de agua y, opcionalmente, otros sensores de navegación, como ser el radar, NAVTEX, sistemas de identificación automática (AIS), derroteros y ecosonda.

Los dos tipos más comunes de cartas electrónicas son:

Cartas ENC: son cartas vectoriales que se ajustan a los requisitos de las bases de datos cartográficas para ECDIS, con contenidos estandarizados, estructura y formato, emitidos para su uso con ECDIS por empresas autorizadas por las oficinas hidrográficas. Las ENCs se ajustan a la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), en base a las especificaciones establecidas en la Publicación S-57.

Contienen toda la información cartográfica necesaria para la seguridad de la navegación, y pueden contener



información complementaria a la contenida en la carta de papel (por ejemplo, derroteros). Esta información complementaria puede considerarse necesaria para una navegación segura y se puede visualizar en conjunto como un gráfico sin fisuras. Los sistemas que utilizan cartas ENC pueden ser programados para advertir de un peligro inminente en relación con la posición y el movimiento del buque. Se requieren sistemas de gráficos certificados, de acuerdo a las regulaciones marítimas, para mostrar estos peligros.

Cartas RASTER: son diagramas de gráficos de trama que se ajusten a las especificaciones de la OHI y que se producen mediante la conversión de las cartas de papel a digital mediante escaneos de las mismas. Las imágenes son similares a obtenidas mediante una cámara digital, la que podría ser agrandada para obtener información más detallada, al igual que en las ENC. La Publicación S-61 proporciona directrices para la producción de datos raster. La resolución de la OMI MSC.86 (70) permite a los equipo ECDIS operar en un sistema de visualización de cartas Raster en modo RCDS en caso de no poseer una ENC.

Visita a la planta Daniel Ricca. S.A.

El día miércoles 30 de abril, el curso de tercero máquinas tuvimos la oportunidad de visitar la planta de calderas Daniel Ricca S.A. ubicada en la ciudad de Tortuguitas, partido de Malvinas Argentinas. Esta empresa se dedica a la producción de calderas acuotubulares y humutubulares, la visita fue programada por el profesor Ing. MNS Carlos Millet, titular de la cátedra de calderas marinas II, esta planta se dedica mayormente al abastecimiento de calderas para la industria terrestre, mantenimiento, reparación de calderas marinas de media producción de vapor y venta de vapor en planta.

La mayoría de los cadetes nunca tuvimos la posibilidad de abordar un buque mercante para conocer las verdaderas dimensiones de todo lo explicado en clase, lo que dificultaba la relación “material de estudio - tamaño real”, que es fundamental para facilitar el aprendizaje de la tan importante materia, conocer las proporciones reales y las relaciones entre mecanismos y materiales; el instructor de la charla fue el jefe del departamento de calidad, comenzó la visita mostrándonos las cuatro naves de la planta de más de 100 metros de extensión que poseían 3 puentes grúas ; la primera nave estaba dedicada a la recepción de materiales y pañol de máquinas, la segunda a la producción de accesorios internos y las dos últimas al ensamble y final de producción.

Lo particular de la visita es que el personal de la planta estaba trabajando en el soldado de tubos y acabado de un sobrecalentador de mediana dimensión, el guía nos mostró piezas antes de su colocación que eran de difícil identificación, se explayó en explicar la calidad de los materiales y justificaba la razón de la utilización de estos, la técnica de soldado y los ensayos no destructivos que se realizan después del

ensamble, algo poco usual de ver. Por otro lado nos mostraron el interior de una caldera media que estaba en proceso de construcción permitiéndonos identificar canales donde pasan los tubos de limpieza de hollín, que son de difícil identificación en los libros de la cátedra, los registros o mirillas con diseño especial para los quemadores y ventiladores de aire de importantísimo valor para nuestro aprendizaje.

La planta poseía todas las especificaciones de seguridad industrial exigidas para el trabajo pero el guía quedo sorprendido por nuestro equipamiento de protección personal facilitado por el sr Jefe de año Marcelo Tietze.

Al regresar de la escuela hicimos una pequeña charla debate, comentando nuestras impresiones, lo que nos interesó de la visita; la charla redundaba en los mismos temas hasta que llegamos a la conclusión: la producción de calderas en casi su totalidad es nacional pero el material principal, el metal, es de procedencia brasilera, ya que en el país no se posee una industria de la calidad necesaria, esto viene de la mano de la casi nula producción de buques mercantes en nuestros astilleros. Lo que rescatamos es que la producción de caños sin costuras es de producción argentina realizados por la firma Tenaris, que son fundamentales para esta industria como también para la industria petrolera, siendo una de las pocas fabricas a nivel mundial de producción de dicha tecnología.

Hoy en día solo se hacen reparaciones de buques que llegan a nuestros puertos porque nuestros granos son transportados en fletes de banderas extranjeras, por lo tanto estos son construidos en astilleros extranjeros que abastecen de insumos y servicios por empresas cercanas o de marcas de alta calidad y confianza a consideración de

los ingenieros de las empresas solo dejando las reparaciones a nuestros talleres en el país, por esta razón si se decide política y económicamente la refundación de nuestra marina mercante nacional tendremos una reactivación de

nuestra profesión, de la industria naval y de muchas otras actividades que acompañan a una industria importantísima y al gran crecimiento nacional.



Algo interesante para tener en cuenta

Tramite para obtener la Visa estadounidense

La visa estadounidense se ha convertido en un elemento muy útil, si no imprescindible, para los marinos en estos últimos años, siendo necesaria para obtener un puesto en muchas compañías actualmente.

Esto es debido a la frecuencia en la que los buques tocan puertos estadounidenses, y el tener la visa, no solo permite la posibilidad de desembarcar, si no, en caso de necesitar asistencia medica, permite al tripulante acceder a la misma sin costos adicionales para la compañía, dentro de los cuales, esta la contratación de guardia armada contratada al Homeland Security.

Los procedimientos para obtener la visa, a diferencia de lo comúnmente creído, son bastante sencillos, y se busca constantemente hacerlos lo mas dinámico y sencillo posible, inclusive, en la pagina www.marineinsight.com esta detallado paso por paso, con los links necesarios, la obtención de la misma.

El procedimiento para obtener la visa de trabajo estadounidense, se puede resumir en 5 pasos:

1. **Aplicar para la Visa:** hay que tener en cuenta que la visa que se esta tramitando es la *CID*, la cual es una *Non Immigrant Visa* (visa para no inmigrantes)
2. **Completar la forma DS 160:** se recomienda leer los procedimientos de la misma detalladamente antes de comenzar a completarla, para evitar errores, si embargo, la forma es sumamente sencilla, y no hacen falta conocimientos adicionales para completarla. Una vez completada, lo que se realiza por Internet, se generara una forma de confirmación, la cual es altamente recomendable que sea impresa y se le saque fotocopias, ya que esta se deberá entregar en los exámenes médicos y entrevistas.
3. **Reservar el VAC y pago:** una vez completado el DS 160 se debe realizar la reserva para el centro de aplicaciones de visas (VAC), el lugar para la entrevista, la dirección de retiro/entrega y el pago de la visa. Los procedimientos mismos, se pueden encontrar en la página correspondiente para el trámite de la visa. El pago se puede realizar de varias formas, sin embargo, una vez realizado, demora aproximadamente un día en generarse el código de pago, tiempo por el cual, no se puede acordar la entrevista. Junto con el código de pago, recibirás un mail con la fecha y hora de la entrevista.
4. **Asistir a la VAC en la fecha estipulada:** ya se ha terminado con la parte engorrosa, y ya tiene en su poder el lugar y hora para ambos procedimientos, análisis médicos y entrevista. En primer lugar, se realizan los análisis médicos en el lugar seleccionado, para lo cual, hay que llevar, entonos los casos el original y una copia, el pasaporte, CDC (análisis médicos), DS 160 y la carta de citado. Te sacaran fotos, huellas digitales, etc., además, se te preguntara la fecha y hora de tu entrevista, por lo cual, es practico tenerla bien clara. Una vez finalizadas todas las formalidades, se te devolverá el pasaporte con un sticker, ¡NO lo retire! De aquí, iras a la entrevista, para lo cual, hay que tener en cuenta que no se puede ingresar con celulares, encendedores, etc.

5. **La entrevista:** por lo general, esta entrevista genera ciertos nervios, si no, miedos, pero la realidad, es que no es nada exageradamente difícil. Si te presentas en tiempo y forma, con todos los documentos requeridos, no se te va a negar la visa. Es importante ir bien vestido, confiado, después de todo, es una entrevista por la que usted a abonado, y la única razón por la cual se realiza, es para confirmar la autenticidad de tus papeles, y que se tienen lazos con el país de origen. Es recomendable llevar los siguientes documentos, aunque esta lista no es completa, y la misma es subjetiva, se pueden llevar mas, pero estos son los mínimos recomendados:
- Pasaporte
 - CDC (análisis médicos)
 - Carta de la empresa en la que se trabaja
 - Certificados con tiempos de navegación
 - Distintos servicios, como electricidad, cuenta de banco, etc. Esto es para brindar mayores pruebas de tu residencia
 - Cualquier otro tipo de certificado de estudio, que pueda

ayudar a defender tu estado de argentino

Si se responden las preguntas que se te realizaran en la entrevista, en forma clara y confiada, es muy probable que solo se te soliciten los tres primeros papeles, es por esto que es recomendable tener bien claro tus deberes abordo, tu educación, tanto de secundario como universitario, tu ultimo contrato, si tuvieras, y el total de tu tiempo y experiencia como marino.

Al final de la entrevista, el cónsul, te informara si tu visa a sido aprobada o no. Una cosa interesante a tener en cuenta, es que la forma C1D, es compatible con la B1/B2, que es una visa turística por diez años, así que, es buena idea, si se esta interesado, solicitar que se te tenga en cuenta para las mismas desde un principio.

Si la visa es aprobada, se te enviara un mail y un mensaje SMS al número de celular otorgado dentro de tu información personal, y es muy probable que tengas que ir a retirarlo al VAC en el que realizaste la entrevista. Es buena idea llamar a atención telefónica para averiguar el horario y fecha de retiro del mismo.

Fuente: www.marineinsight.com

Notas de Color

Quiero comenzar agradeciendo la cálida bienvenida que me ha dado el Director de nuestra querida Escuela Nacional de Náutica, Cap. Sergio Dorrego, y el interés que ha demostrado en compartir lo que puedo aportar al Boletín “Una voz a Barlovento”.

Como Técnico y Profesora en Ceremonial y Protocolo, trataré de transmitirles la importancia de conocer esta disciplina y aplicarla en toda nuestra interrelación social.

¡Soltemos amarras y vayamos a su encuentro!

“La autoridad anfitriona se adelanta sonriente con su mano extendida a saludar al invitado principal y acompañantes.

Efectuadas las presentaciones, los acompaña hacia el salón en donde se realizará la reunión. Allí, todo está organizado y, tanto anfitriones como invitados disfrutan del orden y armonía del ambiente que los predispone positivamente a alcanzar el objetivo del encuentro.”

¿Cómo lograr esta situación? El Ceremonial nos da la respuesta.

Desde hace ya algunos años, tanto empresas como instituciones han comprendido la necesidad de tener un especialista en Imagen y Ceremonial (o Protocolo) y, muchas, lo han incorporado a sus equipos de trabajo para la organización de todas sus gestiones.

El Ceremonial (preferimos este término a Protocolo por ser más abarcativo) se ocupa de sugerir las pautas y técnicas para realizar todo tipo

de encuentros entre los hombres: ceremonias, reuniones formales e informales, actos, entretenimientos, entrevistas, conversaciones casuales o laborales, etc. Pautas basadas siempre en el respeto por el Otro, por los usos, Notas de Color, costumbres, tradiciones y leyes de las diferentes culturas y sociedades.

Aquellas organizaciones que jerarquizaron el factor humano no solo han obtenido ganancias en lo económico, sino en algo que, a nuestro juicio, es esencial: la revalorización del hombre como tal.

En la actualidad, la práctica del Ceremonial debe formar parte de la estrategia de marketing y comunicación de toda institución, constituyéndose en un elemento diferenciador para provocar la satisfacción y la fidelización de los públicos. Como instrumento de las políticas de comunicación debe atravesar transversalmente todos los sectores de la organización.

Cortesía

Dice Frédéric Rouvillois en su libro “Historia de la Cortesía”:

“La cortesía viene de lejos y con energía. Desde hace algunos años, la prensa, los medios constatan la importancia de su regreso,...si hay regreso es porque había habido declinación.”

Asesores de imagen, tan afectos a las tendencias, sepan que “...ha tenido lugar un cambio de tendencia,

suscitando un verdadero regreso a valores que podían parecer definitivamente perdidos”

“La cortesía existe en todas las sociedades humanas, en todos los países. Sin embargo, cada uno de ellos posee la suya, más o menos singular y diferente de la de sus vecinos...”

Definamos a nuestra “protagonista”:



Buenos modales y hábitos aplicados en toda nuestra actividad social.

Marcos Aguinis, escritor y ensayista, escribe: “Debemos aumentar la conciencia del respeto mutuo. Ser conscientes de que si nos despreciamos los unos a los otros nos estamos despreciando a nosotros mismos.”

El Dr. E. Padilla nos dice: “La primera violencia es no desearle buenos días a una persona cuando uno la cruza en un pasillo; no agradecer un regalo o una atención, exigir y no pedir por favor como si uno tuviera derechos sobre el otro, no disculparse si uno comete la torpeza de pisarle el pie o empujar a otra sin intención.”

Me gustaría que reflexionaran, individualmente o en grupo, acerca de

la cortesía que debemos practicar en la calle, en nuestra casa y ajena, en los medios de transporte, en cines y teatros, en juegos y deportes, etc.

Podemos tener muchos problemas de toda índole: económicos, de salud, psicológicos, emocionales. Actuando con respeto y con buenos modales no los vamos a solucionar, pero vamos a hacer la vida cotidiana mucho más vivible y agradable.

Actuar con cortesía es respetar al otro, ser empático con el otro ya que a todos nos gusta ser reconocidos y tratados con dignidad.

“La cortesía que debe presidir nuestras actuaciones cotidianas se fundamenta principalmente en el respeto y comprensión hacia todos”, Confucio

Comunicación eficaz en el saludo social

El saludo es el primer gesto de cortesía que podemos tener para con el prójimo. Además, es una carta de presentación al igual que la vestimenta o una tarjeta personal. Da cuenta de nuestra educación, civilidad y cultura. Siempre debemos saludar, aún a aquellas personas con las cuales tengamos algún problema.

- Quien toma la iniciativa en el saludo es la persona de menor jerarquía.

- Quien define la modalidad de saludo es la persona de mayor jerarquía.

Ejemplos de saludo

- Se encuentran en una reunión un hombre y una mujer (socialmente hablando, la mujer tiene mayor jerarquía que el hombre). El hombre se acerca sonriente a saludar, pero estará atento a la modalidad de saludo que le impondrá la mujer: un apretón de manos o un beso o una simple inclinación de cabeza.

- En una empresa, su presidente se encuentra con una empleada. La mujer debe tomar la iniciativa en el saludo y el superior jerárquico definirá la modalidad.

Para saludar lo correcto es mirar a los ojos a la otra persona, sonreír, dar un apretón de manos fuerte, firme y breve.

Adriana Senez de Canzani

El Humor

LA BOTADURA

